

Nummer	Reactie
1	<p>U vraagt reactie op VO tuinwijkroute , bij deze:</p> <p>U vermindert het aantal parkeerplaatsen met 41 , dat is heel veel voor deze wijk waarin iedereen werkt en er veel gezinnen zijn met kleine kinderen. Volgens mij ontbreekt het u aan objectief vooronderzoek over de gevolgen hiervan. Waar moeten deze auto's dan parkeren? Of denkt u dat men de auto wegdoet? Vergeet het maar , dit is gewoon verzuring van het welzijnsklimaat! Daarnaast zal mijn huis in waarde dalen bij gebrek aan beschikbare parkeervergunningen, gaat u mij daarvoor compenseren? Ten laatste waar haalt u de stikstofruimte vandaan die nodig is voor de stikstof die door deze verbouwing vrijkomt?</p> <p>Samengevat, weer een onzinnig vooropgezet plan om burgers dwars te zitten,</p>
2	<p>Gezelligere lantaarnpalen is al heel lang n wens van de ondernemers langs route VoTuLaSt, nu dat onmogelijk lijkt is een aansluitpunt voor najaars verlichting op de masten wellicht een betaalbaar en haalbaar alternatief ? Voor de geplante kerstboom op het plein is ook zon aansluitpunt gemaakt dus het is makkelijk uitvoerbaar!</p> <p>Paar dingen die we uit ontwerp beleidsnota voetganger kunnen overnemen: zorg voor mensen die slecht ter been zijn voor bankjes zodat zij langere afstanden kunnen overbruggen ook als onderdeel van een wandel route, zo ook toiletten. Stoep 220 breed zonder obstakels en rotzooi: dus handhaving. Design for all: wat geschikt is voor rolstoelgebruikers is sowieso geschikt voor andere trottoir gebruikers</p> <hr/> <p>Input inloopbijeekomst: Twee laad en los plekken voor een cafe is slecht voor de verblijfswaarde van het terras. Er is al een laad en los op dat stuk. Graag verplaatsen richting stad. Op dat stuk is er geen.</p> <hr/> <p>Input inloopbijeekomst: Leg plateaus op de kruising met zijstraten. Nu geprojecteerde plateaus geven mogelijkheid tot hard rijden op de kruising. Fietsroute om de Noord en Tuinwijkroute</p> <hr/> <p>Extra mail: Het is van wezenlijk belang dat ruimte en beleving van de terrasjes behouden blijft na herinrichting van de Tuinwijkroute.</p> <p>In de bijlage treft u screenshots van Google maps waarop de huidige situering is te zien: voor het café is de stoep nu breed met plantenbakken die weg zouden moeten als daar laadenlossen moet plaatsvinden. Ook van nr. 88 lunchroom en nr. 90 winkel Fraai voeg ik screenshots bij.</p> <p>Vraag: hoe breed zijn de trottoirs na herinrichting bij alle drie en geeft dit mogelijkheden de sfeer zoals die nu is te behouden of te verbeteren met groen en ruimte?</p> <p>Eerder heb ik per mail verzocht om de laadenlos haven voor café te verplaatsen richting de Johannes de Bekastraat op dat stuk is er nog geen, op het stuk richting plein zijn er twee geprojecteerd.</p> 
3	<p>Ik heb zojuist uw website bekeken m.b.t. de Tuinwijkroute en tot mijn grote schrik zijn jullie voor plan om het aantal parkeer plaatsen in de Antonius Matthaesuslaan te verminderen naar 24 st. Dit zijn er 20 minder dan in de bestaande situatie. Dit is verre van voldoende en zal niet voldoen aan de behoefte.</p> <p>Leuk dat jullie de de stoep willen verbreden, terwijl deze breed genoeg is en nog meer bomen en groenvoorzieningen willen maken. Maar helaas zijn parkeerplaatsen nodig. Niet iedereen kan met het OV naar zijn werk, en helaas zijn industrie terreinen met OV heel slecht bereikbaar. Niet iedereen kan op een stadskantoor werken of in het centrum van een stad, die wel goed bereikbaar zijn met het OV. Het merendeel van de Nederlanders, zo ook in onze straat werkt op plekken die niet of slecht bereikbaar zijn met OV.</p>

	<p>Het kan en mag niet zo zijn dat enkele mensen die geen auto bezitten omdat zij deze niet nodig hebben het woongemak van andere ontnemen door geen rekening te houden met mensen die aangewezen zijn op het gebruik van een auto.</p> <p>Dit geldt ook voor het asociale beleid van de gemeente Utrecht en hun streven naar een autovrije stad. Waarbij elk zogenaamd onderzoek met suggestieve en sturende vragen, zoals deze ook bij ons heeft plaats gevonden in het verkeersonderzoek in Votulast uit 2017 in hun voordeel wordt uitgelegd.</p> <p>Dit laatste blijkt al uit het feit dat men wel het aantal fietsen telt (Er zijn ongeveer 330 fietsen geteld) maar niet het aantal auto's en/of het aantal vergunning.</p> <p>Wat ons verder opvalt is dat er niets gedaan wordt aan het aantal niet bestemmingsverkeer zoals auto's, zware vrachtverkeer en zware lege elektro stadsbussen wat door onze straat gaat om naar het centrum te gaan. Een probleem wat wij ook in het eerder genoemde onderzoek aangegeven hebben, maar wat niet wordt meegenomen omdat dit waarschijnlijk de gemeente niet uitkomt.</p> <p>Juist in dit soort projecten, incl die zogenaamd onderzoek blijkt de afstand tussen gemeente en bewoners, waarbij tekens weer de bewoners, incl hun wensen het onderspit delven en de gemeente hun idee doordrukken. Hierdoor vergroot men alleen maar de afstand tussen overheid en bewoners.</p> <p>Voor ons is dit voorlopige plan dus een heel slecht idee en een plan wat niet voorziet in de behoefte. Wij gaan er dan ook vanuit dat dit gecorrigeerd gaat worden zodat wij gewoon onze auto dichtbij onze woningen kwijt kunnen en op die manier het noodzakelijk woon-werk verkeer kunnen verrichten.</p> <hr/> <p>Gisteren was er een inloop avond waar de plannen gepresenteerd zijn voor de tuinwijkroute en ondanks dat ons duidelijk is aangegeven dat deze plannen definitief zijn willen ik toch het volgende meegeven en zo verder problemen in de toekomst te voorkomen, de straat leefbaar te houden en mijn wooncomfort niet te laten verminderen door beleidsstukken of gebrek aan kennis.</p> <p><u>De drempels/plateaus ter hoogte van Antonius Matthaeslaan 51-57 en 62-68:</u></p> <p>Wij hebben jaren lang gevochten tegen drempels in de straat. Deze gaven dermate trillingen dat de ruiten in de sponningen trilden wanneer er weer een (lege) stadsbus door de straat reed. Zelfs bij gewoon auto verkeer was dit in mindere maten het geval met als gevolg dat in ons huis scheuren zijn ontstaan en deze zijn nog zichtbaar. Jaren lang heeft de gemeente ons probleem weggewuifd onder het mom het zit tussen jullie oren, er zijn verder geen klachten, het komt door zetting, het kan niet want alles voldoet aan de richtlijnen.</p> <p>Groot was de vreugde toen die dingen eindelijk zijn weg gehaald. De rust keerde terug en wat wij al wisten was dat het dus toch niet aan ons lag en opeens is ons huis gestopt met zetten. Nu zou je zeggen dat ook een gemeente uit het verleden zou leren maar nu blijkt dat men verkeersplateaus wil gaan plaatsen. Dit zijn weliswaar geen drempels maar hebben het zelfde effect zodra er een vervoersmiddel op en afgaat; een trilling. Elke onevenheid in een wegdek veroorzaakt trillingen. En ook wanneer deze plateaus voorzien worden van een aangepaste fundering zullen trillingen het gevolg zijn, funderingen voorkomen (ver)zakkingen en geen trillingen.</p> <p>Trillingen in de grond werken als een soort aardbeving en wordt doorgegeven maar hoe verder je ervan af bent, hoe minder die is. Daar onze huizen zijn gebouwd in 1932, gefundeerd op staal, direct aan de stoep/straat, zonder voortuinen worden deze trillen direct zonder enige weerstand overgedragen naar de woning. En net als met een aardbeving, hoe hoger je komt, hoe groter de gevolgen zijn. Groot was dan ook onze verbazing dat deze plateaus opeens in de plannen stonden, wat niet het geval was in de eerdere eerste plannen.</p> <p>Daarom verzoeken wij dringend de gemeente Utrecht om deze plateaus uit de plannen te schappen.</p> <p><u>Autoparkeren Antonius Matthaeslaan:</u></p> <p>Verder blijkt uit de plannen dat men voornemens is om het aantal parkeerplekken in de Antonius Matthaeslaan van 44 terug gaat naar 24 dat is dus 20 stuks minder (hier komen maar liefst enkele hele bomen voor terug). Het gevolg hiervan zal zijn dat er nog meer verkeer door alle zijstraten aan de Antonius Matthaeslaan zal plaats vinden, de verkeersdruk daar zal toenemen en dat het voor alle bewoners in de omgeving nog moeilijker wordt om een parkeer plek te vinden.</p> <p>Het kan toch niet zo zijn dat de gemeente Utrecht een probleem oplost door het te verplaatsen. Niemand heeft voor de lol een auto en deze worden ook overduidelijk gebruikt voor woon-werk verkeer aangezien de straat op werkdagen overdag nagenoeg leeg is en na 18.00 geen plekje meer te vinden is. Het is prima dat de fietsen geteld worden (incl alle fietsen die er al joostmagweten hoelang ongebruikt staan) maar waarom wordt in die overweging om een eerlijke, verantwoorde, samen dragen we de lasten en leefbare verhouding te krijgen niet het aantal parkeer-vergunningen meegewogen?</p> <p><u>De bloembak/groenvoorziening ter hoogte van Antonius Matthaeslaan 56:</u></p> <p>Tot slot zag ik op de tekeningen dat er ter hoogte van Antonius Matthaeslaan 56 een bloembak/groenvoorziening is in getekend. Dit is een plekje die veel buurtbewoners gebruiken om (even) te laden & te lossen en minder valide in en uit te laten stappen om zo het doorgaande verkeer niet tot last te zijn. Jammer dat er weer een stukje woongemak zonder overleg wordt weggehaald.</p> <p>Maar blijft de vraag; die bloembak/groenvoorziening wordt het eerste jaar voorzien van beplanting zodat het er met de opening allemaal mooi uitziet. Maar daarna? Wie gaat het onderhoud doen en bijhouden? Want wij hebben nu een boom daar staan en daar heeft de gemeente Utrecht nog nooit naar omgekeken.</p> <p>In de hoop dat u de plannen toch aanpast naar de wensen van de bewoners en onze opmerkingen en ervaringen mee neemt in de definitieve besluitvorming om zo tot een goed plan te komen, tekening ik met vriendelijk groeten,</p>
4	<p>... ik wil graag aangeven dat ik het herontwerpplan mooi vind. Ik heb een paar opmerkingen die goed zouden zijn om mee te nemen in het definitieve ontwerp.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Veel burens die in de Gerard Noodtstraat en aan de Zaagmolenkade wonen, lopen naar de bushalte. De paden in het park lijken niet erg intuïtief om vanaf deze straten naar de bushalte of de Albert Heijn te komen. Ik kan zelf wel een stukje omlopen, maar ik weet dat mensen door het gras zullen lopen, wat het gras zal beschadigen. Ik zou willen voorstellen om de paden een meer organisch verloop te geven naar deze twee belangrijke bestemmingen: de bushalte en de Albert Heijn. 2. Het herontwerp van de Willem van Noortstraat zou een verhoogd eiland of oversteekeland moeten overwegen, vooral ter hoogte van de Floris Heermalestraat, waar veel mensen oversteken en leuke cafés zoals Rocking Chair en Fraai gevestigd zijn. Ik zou willen voorstellen om hier een oversteekeland te plaatsen.

	<p>3. Rocking Chair en Fraai hebben mooie terrassen. Het zou fijn zijn om deze iets groter te maken, zodat er meer zitplaatsen komen en er een grotere, gezelligere gemeenschapsruimte ontstaat.</p> <p>4. Ik vind het herontwerp van de weg bij het Willem van Noortplein erg geslaagd. Het oversteekkeiland in het midden van de Willem van Noortstraat is essentieel om veilig bij de Albert Heijn te komen. Ik begrijp dat het draaien van bussen en vrachtwagens lastig is en dat het belangrijk is om de middenruimte vrij te houden, maar ik vind dat de veiligheid van voetgangers ook moet worden meegenomen. Ik stel voor om enkele markeringen toe te voegen, zoals kleine drempels, zodat andere automobilisten zich aan de rijbaanbreedte voor auto's houden en de ruimte bij het oversteekkeiland zo veel mogelijk vrij blijft. Er is veel voetgangersverkeer dat moet oversteken om veilig bij de supermarkt te komen, en dit is een zeer belangrijk onderdeel daarvan.</p>
5	<p>Super mmi plan, erg veel verbeteringen!</p> <p>De onderstaande zaken vallen mij op aan het VO en zouden naar mijn mening het ontwerp nog verder verbeteren, ik zou - graag zien dat dit aangepast wordt in het VO of DO.</p> <p>Bushalte Willem van Noortplein (stad in) - De bushalte op het Willem van Noortplein (stad in) graag terug naar de huidige plek. In het VO is deze verplaatst tegen over de bestaande bushalte stad uit. Onderbouwing: Als de bussen conform het VO hier tegelijk stilstaan komt het verkeer tot stilstand en ontstaan er onnodig opstoppingen, dit zorgt er bovendien voor dat nood- en hulpdiensten hier dan niet kunnen passeren. -Verlichting en prullenbak bij de bushalte ontbreekt. -Informatiezuil bus ontbreekt.</p> <p>Voetgangers en overstekende voetgangers In het VO staat vermeld: Voor voetgangers is het Willem van Noortplein vooral een belangrijke bestemming met voorzieningen, zoals een supermarkt, horeca en huisartsenpraktijk. Veel mensen steken de straat over bij het plein. Aanvullende maatregelen voor deze voetgangers ontbreken in het VO, hierbij vier punten:</p> <p>1. Oversteekplaats huidige bushalte Willem van Noortplein (stad in) Een oversteekplaats in het VO ontbreekt op de huidige plek van de huidige bushalte. Graag de huidige oversteekplaats handhaven of een andere uitvoering in VO opnemen. Onderbouwing: Op deze wijze is veilig oversteken mogelijk vooral irt het autoverkeer dat regelmatig met hoge snelheid de 'blinde' bocht uit komt vanuit de Antonius Matthaesuslaan richting de stad. In het VO staat tevens: Voor voetgangers is het Willem van Noortplein vooral een belangrijke bestemming met voorzieningen, zoals een supermarkt, horeca en huisartsenpraktijk. Veel mensen steken de straat over bij het plein.</p> <p>2. Ontbreken verkeersdrempels Willem van Noortplein Er is vergeten verkeersdrempels op te nemen in het VO, deze graag toevoegen om de snelheid van het verkeer te remmen. Onderbouwing: Dit is vooral nodig irt het autoverkeer dat regelmatig met hoge snelheid de 'blinde' bocht uitkomt vanuit de Antonius Matthaesuslaan richting de stad.</p> <p>3. Plaatsen lage verkeersdrempels Willem van Noortplein Mochten volwaardige verkeersdrempels en/of een oversteekplaats niet mogelijk zijn, dan graag lage verkeersdrempels plaatsen zoals dat ook in de fietsstraat in de Burgermeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat zijn toegepast, hier rijden net als over het Willem van Noortplein bussen. Zie bijgevoegde foto tav de drempels.</p>  <p>4. Toepassen zebraoversteek Om een veilige oversteek op het Willem van Noortplein mogelijk te maken is een zebra nodig. Deze wordt ook toegepast op fietsstraten elders in Utrecht, oa in de Burgermeester Reigerstraat, zie foto.</p>




Inrichting plantsoen Willen van Noortplein

1. Graag bankjes en een tafeltennistafel in het plantsoen toevoegen in het ontwerp, dit bevordert ontmoeten en verbinding tussen bewoners.
2. Daarnaast zou de veiligheid en de sfeer worden vergroot als er middenin het plantsoen verlichting komt.
3. De bankjes naast de jeu de boules opnemen zoals in de huidige situatie.
4. Prullenbakken ontbreken in het ontwerp.
5. Hoe wordt voorkomen dat er door fietsers (de stad in) door het plantsoen gereden wordt om de route 'af te snijden'?
6. Hoe wordt voorkomen dat autoverkeer (de stad in) per abuis het plantsoen inrijdt?
7. Positie verlichting afstemmen op oversteekplekken/zebra/etc. zodat voetgangers goed zichtbaar zijn in het donker.

Ik ben erg benieuwd wat er overgenomen wordt. Succes!

6	<p>Fijn dat er een plan is voor de tuinvijkroute. Vooral belangrijk dat nu eindelijk (vele jaren met ongelukken en bijna ongelukken later) de Willem van Noortstraat veiliger en groener gaat worden. Wat mij wel zorgen baart hoe de parkeerdruk wordt opgelost? Waar gaan alle auto's heen die nu in de Willem Van noortstraat worden geparkeerd? De zijstraten zijn nu al enorm overbelast met auto's en fietsen. Er worden individuele invalideparkeerplekken afgegeven die i.p.v. 1 plek voor 1 auto 2 plaatsen innemen (zoals voor mijn burens). Veel parkeerplekken worden oplaadplekken (terwijl het merendeel van de auto's nog niet oplaadbaar is , dat is helaas voor de meeste mensen die dat niet via hun werk kunnen regelen nog heel kostbaar) ten koste van parkeren. Prima allemaal maar andere mensen (ook ouderen) moeten soms 4 rondjes rijden om 5 straten verderop hun auto te parkeren. Voor nu nog leefbaar maar.. Dat zal waarschijnlijk erger worden als er plekken verdwijnen of...Komt er een extra parkeervoorziening in de buurt? worden er geen nieuwe vergunningen meer afgegeven (geminderd). Want natuurlijk moet (en is) autogebruik veranderen , maar zijn veel mensen vanwege werk, mantelzorg , slecht ter been zijn ed er ook nog steeds afhankelijk van.</p>
7	<p>Allereerst hulde voor alle moeite die jullie hebben gestoken in het Voorlopig ontwerp! Als je het mij vraagt, uitvoeren dat plan! :-)</p> <p>Fijn dat er rekening is gehouden met de locaties van de fietsplekken op de Ingen Houszstraat vanuit de wens van sommige bewoners (incl. mijzelf), en uiteraard dat de subsidie voor de Ingen Houszstraat is goedgekeurd!</p> <p>Verder zou het wel heel erg mooi zijn als er op het Willem van Noortplein met klinkers gewerkt gaat worden i.p.v. asfalt (waarvan ik las dat daar de beslissing nog niet over was genomen). Dus als ik nog 1 ding mee mag geven: graag klinkers!</p> <p>Hopelijk kunnen jullie snel van start zonder al te veel vertraging.</p> <hr/> <p>Input inloopbijeenkomst: Hulde voor het plan! Fijn dat er met klinkers gewerkt wordt op het Willem van Noortplein! Nu doorpakken en uitvoeren! :-)</p>
8	<p>Ik wil graag mijn input geven op het ontwerp voor de Pieter Nieuwlandstraat. Ter hoogte van de nummers 7 t/m 17 zijn er in de huidige situatie zes grote parkeerplaatsen. In het nieuwe ontwerp zijn er vijf parkeervakken ingetekend, maar daar blijft slechts één daadwerkelijke parkeerplaats van over doordat er twee plekken worden gereserveerd voor deelauto's en nog eens twee plekken voor elektrisch laden. Dat is een afname van ruim 83%, significant meer dan de gemiddelde afname van 27,5% voor de hele straat. In de praktijk is de afname nog groter. Doordat de huidige parkeervakken vrij groot zijn en de bewoners de auto's laten aansluiten, kunnen er nu meestal 7 a 8 auto's parkeren.</p> <p>Dit stuk (nr's 7 t/m 17) heeft twaalf huishoudens (voor elk huisnummer is er ook een bis). Voor al deze huishouden tezamen is dus maar één plek voor de deur beschikbaar. Ter vergelijking, in het stuk van nr's 19 t/m 31 zijn voor eveneens twaalf huishoudens vijf plekken beschikbaar. Vijf keer zoveel. In het stuk van de nr's 30 t/m 42 zijn er voor zeven huishoudens zelfs zes parkeerplekken beschikbaar. Naar verhouding aanzienlijk meer (factor 10). Ook verderop in de straat zijn er naar verhouding significant meer parkeerplekken per huishouden beschikbaar. De huidige verdeling van de parkeerplaatsen lijkt dus onlogisch/disproportioneel en daarmee een fout in het ontwerp te zijn.</p> <p>Een parkeerplaats dichtbij de woning zonder de weg te hoeven oversteken is prettig, vooral ook met het oog op (kleine) kinderen en het laden en lossen van spullen (zoals voor vakanties). Het zou daarom zeer</p>

	<p>wenselijk zijn om deze scheve verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen recht te trekken. Dit lijkt eenvoudig realiseerbaar door de twee plekken voor de deelauto's en de twee oplaadplekken te verplaatsen. Daarmee zou het aantal parkeerplekken per huishouden op 5:12 komen wat meer in lijn lijkt te zijn met de rest van de straat.</p> <p>De plekken voor de deelauto's en de laadplekken kunnen naar verschillende locaties worden verplaatst met minder impact op de direct omwonenden. Ter hoogte van de nr's 30 en 31 kunnen bijvoorbeeld twee plaatsen hiervoor worden gebruikt. Dan blijven daar nog steeds vier plekken over voor zeven huishoudens. Ook kan bijvoorbeeld gedacht worden om twee plekken te verplaatsen naar de Oudemansstraat waar aan de even zijde geen woningen zijn. Ook ter hoogte van Tandgenoten (links van nr 2) is er een parkeerplek beschikbaar die niet direct voor een woning staat.</p>
9	<p>De mooiste sfeer krijg je met BERKENBOMEN. Het lichtgekleurde blad en de prachtige witte stammen geven een heel mooi beeld. Daar is iedereen blij mee. De Tuinwijk wordt er mooier van.</p> <hr/> <p>Reactie bewoner op vraag waar ze woont: <i>Ik woon aan de Er is hier nog genoeg plaats voor een paar bomen. Misschien moet het bij maar één berk blijven, want ze geven veel stofmeel af heb ik gehoord, en daar kan niet iedereen goed tegen.</i></p>
10	<p>Het ontwerp ziet er goed uit, fijn dat jullie meegedacht hebben en de aanpassingen konden doorvoeren. Het laadt en lossen lijkt me goed voor 1 parkeervak, en super dat er meer fietsplekken komen aan de zijkant. Het zou ook super zijn als we het terras kunnen uitbreiden, vergunning heb ik nog niet aangevraagd, dacht dat te doen als alles definitief is. Samenvattend ziet het er allemaal goed uit!</p>
11	<p>Kan er in plaats van de laden en lossen plek een plek voor fietsenstalling?</p> <p>Zoals wij vorige keer hebben besproken fietst nu iedereen over de stoep naar de fietsenrekken. Ik denk met de stalling op de hoek of ter hoogte van het terras dat het dan minder wordt.</p> <p>Mocht het nog worden omgewisseld met groen zou dat ook mooi zijn!</p>
12	<p>Dank voor het delen van het Voorlopig ontwerp. In de toelichting hieronder een aantal zaken die volgens mij niet wenselijk zijn. Deze reactie stuur ik los van het collectief omdat ik specifiek in ga op de locatie voor de deur en daarmee de direct aangrenzende OR.</p> <p>In het algemeen ben ik een groot voorstander van het groen tenzij principe dat we als stad hanteren. Het gaat hier om doelen als biodiversiteit, klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit. Het is algemeen bekend dat deze doelen in straten als dit het beste behaald worden met bomen. Opvang van water zal voornamelijk in de hoogteverschillen binnen het profiel opgevangen worden en irrigatie zal beperkt zijn bij vakken op de hoogte van het trottoir. Bomen verkoelen daarnaast en bieden schaduw op hete dagen. De ecologische waarde zit ook vooral in deze boomkronen(mits juiste soorten). Dit is een pleidooi voor bomen. Ik hoop dan ook ten eerste dat er een boom kan komen. Dit maakt het ook verklaarbaar dat er een boomspiegel is meegenomen in het ontwerp.</p> <p><u>Robuust groen</u> Indien hier geen boom komt(zie blauwe cirkel op afb.) lijkt mij dit een vreemd vormgegeven groenvakje. De beheerbaarheid van een snipper als deze is lastig en zal snel platgetrapt worden. Daarnaast voldoet dit niet aan eigen beleid van minimum 5m2. De breedte van het "pootje" is daarmee verloren ruimte.</p> <p><u>Versnipperde inrichting</u> Mijn vraag hierbij is of het fietsparkeren niet beter wat meer geclusterd kan worden? Bijvoorbeeld aan de overkant bij de fietsenwinkel. Hier zit geen woning voor en heeft nu een ongebruikte tussenruimte. Daarnaast is de stoep hier vanwege de afwezigheid van de tuin erg breed. Dit voorkomt mogelijk ook dat de doorsteek wordt belemmerd. Ook bij deze doorsteek vraag ik mij af of dit in de realiteit niet anders wordt gebruikt? Vanuit ons raam is goed te zien dat mensen direct oversteken(van stoep naar stoep). Door de hele ruime inrichting wordt overigens heel veel ruimte ingenomen die anders naar groen omgezet zou kunnen worden. De draaicirkels de zijstraten in hebben volgens mij een veel kleiner ruimtebeslag dan nu gereserveerd.</p>  <p>"De meester zit hem in de eenvoud"</p>

Deze uitspraak wordt in de ruimtelijke ordening in Amsterdam gebruikt om aan te geven hoe vaak de eenvoud in een ontwerp leidt tot goed resultaat. Wat mij betreft geldt dit ook bij de vertaling van het vorige ontwerp naar het uiteindelijke VO. Hierbij is te zien dat er een veel rooskleuriger beeld is geschetst met grote aaneengesloten plantvakken van een mooie maat. In werkelijkheid blijven er vakken van 1.15m breed over. Dit is omdat de maat van het profiel niet meer toe laat. Persoonlijk(en als landschapsarchitect) zou ik pleiten voor robuuste groenvakken met bomen. De strookjes groen kunnen dan plaats maken voor fietsparkeren indien nodig en blijft de stoep breed en toegankelijk. Ook kan de structuur van het ontwerp hetzelfde blijven en worden dezelfde doelen behaald.



Parkeren

Het blijkt dat de aantallen die in het VO worden benoemd niet kloppen. Ik denk dat teveel parkeren opheffen richting 50% van totaal problemen gaat opleveren in oa de omliggende straten maar vanwege een transitie naar een meer autovrije stad is dit mogelijk een bestuurlijke keus om te volgen of niet. Deze herken ik uit eigen werk en zal altijd ergens pijn doen. Foutieve aantallen helpen niet in een zorgvuldige en serieuze afweging.

Het zou mooi zijn als de suggesties voor kleine aanpassingen een plek zouden kunnen krijgen in het voorlopig ontwerp of wel definitieve ontwerp.

13

Supermooi zien jullie plannen voor de 'Fietsroute om de Noord' eruit met al die bomen, groenstroken en smallere straten (lanen!).

Onze vraag gaat over een onderdeel hiervan- nl over de groenstrook in de Ingenhouszstraat.

Is het mogelijk dat de bewoners die groenstrook in eigen beheer krijgen?

En zouden jullie daarover met ons in gesprek willen gaan?

Aangemoedigd door het plezier van onze geveltuintjes, boomspiegels en het lange plantvak in de Bosschastraat zouden een aantal bewoners van onze straat het erg leuk vinden om mee te mogen denken over de soort planten voor die nieuwe groenstroken en dan ook die strook in eigen beheer zouden krijgen.

We zijn al gewend aan het onderhouden van de boomspiegels en vinden het super als die langer worden. Met inspraak over keuzemogelijkheden van de soort planten zal onze straat nog diverser en vrolijker worden.

De actieve GroenGroep van onze straat zal garant staan voor het zorgvuldige beheer.

Reactie inloopavond:

SUPERMOOI!!

Graag inheemse planten en struiken. Eigen beheer zou ook heel leuk zijn.

Dank voor je antwoord en ik wacht rustig af tot na 15 februari.

Maar grote complimenten voor jullie prachtige groene route!! En super hoe er ook met de wensen van de bewoners is omgegaan zonder het doel uit het oog te verliezen.

Het voelt als een groot cadeau.

Nog wat vragen / zorgen;

===hopelijk komen er alleen maar biologische heemplanten in de groene vakken. (die zijn sterker, zorgen ervoor dat de gelokte vlinders en bijen niet alsnog dood gaan , impuls biologische kweker enz).

===hopelijk komt er genoeg echte aarde in de plantvakken. Dit zeg ik vanuit de ervaring met onze geveltuintjes. De helft kreeg mooie grond van de vaste aannemer van de gemeente-maar bij de andere helft werd het bestaande zand eruit gehaald en er veredeld er in terug gebracht door een andere aannemer (verhaal over eventuele vervuiling die bij de eerste aannemer blijkt niet van toepassing was....)

Voor alletwee die punten geldt dat goedkoop geen duurkoop is en dat de kans van slagen met goed materiaal cruciaal is voor die prachtige groene beplanting die jullie voor ogen hebben.

En de bewoners helpen graag mee met de verzorging van het groen wat weer kosten kan sparen.

14

Op het eerste oog lijkt er goed geluisterd te zijn naar de input vanuit de buurtgenoten. Het beeld van een mooie, groene, fietsvriendelijke straat welk klimaatadaptief is spreekt de meeste buurtgenoten direct aan. De toevoeging van drempels ten opzichte van eerdere ontwerpen wordt tevens als positief ervaren.

De plaats van de drempel ter hoogte van nr. 91 (oneven zijde) en 102 (even zijde) zou wat de buurtgenoten betreft nog iets meer opgeschoven mogen worden richting de bocht. Temeer omdat er een fietsenrek geplaatst wordt ter hoogte van 104, naast de oversteekplaats. Op 104 bevindt zich een studentenwoning van 13 studenten waar op dit moment al een vol fietsenrek staat welk volledig in gebruik is van de studenten. Inschatting maakt, doordat de ruimte voor de huizen verdwijnt om de fietsen te parkeren, de ingetekende fietsenrekken onvoldoende capaciteit bieden. Het oversteken vanaf het ingetekende punt kan leiden tot een onveilige verkeerssituatie.

Wat als positief ervaren wordt is dat de buurtgenoten inspraak hebben betreft de inham ter hoogte van Wanneer dient daar een definitief besluit overgenomen te worden?

In het ontwerp wordt genoemd dat er op 12 plekken onderzocht wordt of er voldoende ruimte in de grond aanwezig is voor het plaatsen van bomen aan de oneven kant. Wanneer verwachten jullie daar meer duidelijkheid over te hebben?

Ook is er eerder contact geweest over de lantaarnpalen waarbij aangegeven werd dat deze niet vervangen worden voor de 30km exemplaren, welk minder fel schijnen. Echter gaf de gemeente wel aan dat de huidige lantaarnpalen op een zachtere stand kunnen. Dat gebeurt s' avonds laat en gedurende de nacht. Is het mogelijk om deze 'lagere stand' standaard in te stellen?

Echter leidt het ontwerp ook tot zorgen.

	<p>De smallere stoepen blijven een grote zorg. De berekening van de stoep, van deurdrempel tot straat, wisselden. Of er gerekend is vanaf de erkers, aanwezig bij een deel van de huizen in de Pieter Nieuwlandstraat, of de drempel kon niet worden beantwoord. Echter maakt dit wel een groot verschil in ruimte op de stoep en het gevoel van leefbaarheid en veiligheid.</p> <p>Veiligheid is een item wat als belangrijk wordt ervaren in de straat. Veiligheid op de stoep, maar ook in het verkeer. De veiligheid in het verkeer lijkt met de toevoeging van enkel drempels nog niet geheel gedekt.</p> <p>Een van de andere zorgen is het verdwijnen van 22 parkeerplaatsen in de gehele straat. In het ontwerp wordt gesproken over 80 parkeerplekken, echter bij natellen blijken dit er 100 te zijn. Dit zou duiden op het verdwijnen op 42 parkeerplaatsen. Als er 42 parkeerplekken verdwijnen, t.o.v. de 58 welke overblijven spreek je over een daling van 42%</p> <p>Wat aansluit bij de punten betreft het autoverkeer zijn de laadpalen. Specifiek gericht op het plaatsen van de laadpalen willen wij volgende aandragen. Gemeentebeleid schrijft dat de laadpalen liever niet geplaatst worden direct voor deuren of ramen. Op dit moment zijn de laadpalen echter wel zo ingetekend, terwijl er ook blinde muren zijn. Ook het aantal laadpalen lijkt niet toekomstbestendig. Wordt in het plan voorgesorteerd op de elektrificatie?</p> <p>Aan het begin van de reactie is het onderwerp 'fietsenrekken' aangestipt. Hieronder de suggesties van de buurtgenoten betreft de toevoeging, verruiming en/of verplaatsing van de fietsenrekken.</p>  <p>Zoals in de reactie beschreven wordt zijn er een aantal zorgen en open einden. Meerdere buurtgenoten hebben hun stem laten horen tijdens de eerste inloopavond in de bibliotheek Tuinwijk. De reacties die n.a.v. die avond ingediend zijn hebben geleid tot een vervolgesprek welk plaatsvond met meerdere straatgenoten en o.a. de projectleider. 24 september heeft er wederom een gesprek plaatsgevonden op het Gemeentehuis, wederom met o.a. de projectleider. Hiermee laten de straatgenoten van de Pieter Nieuwlandstraat zien betrokken te zijn bij de (her)inrichting van de Pieter Nieuwlandstraat. Echter bekruipt het gevoel dat de cirkel van invloed erg beperkt is en onze inspraak weinig inhoudelijke betekenis krijgt.</p> <p>Grootste zorg blijft echter dat door de verschillen in cijfers binnen het ontwerp en de daadwerkelijke feiten de vraag rijst in hoeverre de gemeente goed zicht heeft op de situatie in de Pieter Nieuwlandstraat.</p>
15	<p>in dit nieuwe ontwerp, VO, wordt in de legenda melding gemaakt van fietsnietjes. Mij lijken de fietsnieten echter niet zo geschikt omdat die vaak maar weinig mogelijkheden geven om je fiets vast te leggen. Aan een fietsniet kunnen immers maar 2 fietsen vastgezet worden. Bovendien worden er vaak ook weer meerdere fietsen tussen gezet zodat de rest van de fietsen helemaal klem komt te zitten. Is daar rekening mee gehouden?</p> <p>En wat gebeurt er met de kunststof potten die nu ter hoogte van Pieter Nieuwlandstraat 79 t/m 91 en nummer 88 tot en met 102 op het trottoir staan? Worden deze in het DO opnieuw ingezet?</p>
16 Inloop	<p>Vergadering: meer ecologische zones, egelroute, meer biologische planten (- bijen). Afwatering wadi, als gras bloemrijk grasland met 2x per jaar maaien. Ook geïnteresseerd in Majoor Bosshardtplantsoen. Meer biodiversiteit bomen langs route. Ik ben ook betrokken bij zusterparken, Groen moet je doen!, MAGIE-overleg, Tuincoach van BN-030, Stedelijk water (gesproken met ...)</p> <p>Mail vanuit St. Groenmoetjedoan aan Opgave Groene Leefomgeving: Kunnen we op de volgende MAGIE meer info krijgen over vergroening rondom Willem van Noort straat/plein, Pieter Nieuwlandstraat/ Antonius Matthaesuslaan? En Majoor Bosschaert plantsoen?</p>

	Ik was naar een voorlichtingsavond vanavond, maar het lijkt er niet op dat bij de fietsroute om de Noord een ecologische inrichting plaatsvindt. De getoonde plaatjes van planten bij herinrichting zien er niet bijenvriendelijk uit en over een egelroute maar te zwijgen. Hebben jullie als stadsecologen wel inspraak?
17 Inloop	1. Ik zou het toekomstige electriciteitshuisje bij de ondergrondse containers plaatsen. 2. Hopelijk wordt het sluipverkeer vanaf Oudenoord naar de Kardinaal de Jongweg geremd, maar als dit niet voldoende is kunnen er dan stoplichten komen aan het einde van de Pieter Nieuwlandstraat?
18 inloop	Wij vanuit Petanquevereniging Ricardo's willen graag verlichting & een extra bank bij de Petanquebaan! Lantaarnpaal (aan/uit) voor winter, herfst en lente sport zoals bij Paardenkathedraal. En als de baan vernieuwd wordt graag echt zand (petanque).
19 Inloop	Fantastisch dat Willem van Noordpark toegankelijk wordt en leuker is om te verblijven. Een mooi kunstwerk in het park inplannen
20 Inloop	1. Terrassen café's wat betere verbinding met W.v.Noortplein Groter Willem van Noordplein voor ontmoetingen 2. Moderne kunstobjecten in Willem van Noordpleinpark 3. Er zullen altijd (fout) geparkeerde fietsen tegen de gevels staan --> op sommige plekken is door de bloembakken de stoep te smal. Dit is een knelpunt ook voor rollators + rolstoelen
21 Inloop	- T.o.v. het eerdere ontwerp is er nog erg veel veranderd wat betreft parkeerplekken in het eerste deel van de Pieter Nieuwlandstraat (nr. 2 – 24): er zijn nog maar 7 "gewone" plekken over waar er nu 16 zijn. Dus minder dan de helft over: dat is toch niet realistisch? - Ook is de groenstrook enorm groot (zeker vergeleken met het verdere deel van de straat - Onze ideeën over de groenstrook zijn erg anders geïnterpreteerd.
22 Inloop	De extra bomenrij aan de huizenkant op de Ingen Houszstraat niet nodig! Het belemmert het geweldige uitzicht over het plantsoen. - Uitzicht is al heel groen - Hoeft niet tegen zon, er is vooral schaduw - Veel duivenpoep uit de bomen op de auto's (dit is nu al aan de kant van het plantsoen) - Bestaande bomen aan plantsoenkant zijn groot.
23 Inloop	- Parkeerplekken; teveel weg, te weinig over. We rijden nu al rondjes! - Fietsplekken; waar niet meer voor fietsenmaker nr 26 Pieter Nieuwlandstraat?
24 Inloop	- Er verdwijnen veel parkeerplekken in de Pieter Nieuwlandstraat. In het eerste stuk: t/m nr 24 zijn veel parkeerplaatsen weg PLUS dat daar ook elektrische auto's én deelauto's komen. Waar moeten wij onze auto's dan nog kwijt? Kunnen deze deelauto's niet naar een ander deel in de straat? Let op dat wij aan de rand van het parkeerrayon zitten! - Willen jullie a.u.b. een drempel plaatsen om autoverkeer in de Pieter Nieuwlandstraat te ontmoedigen? Wij zijn de kortste route stad uit en worden een doorracestraat. - Bij de fietsenmaker nr. 26 op de hoek is véél plek voor fietsplekken. Nu minimaal ingetekend. - Waar zijn de vuilnisbakken op het Willem van Noortplein?
25 Inloop	Ter hoogte van perceel 68 staat een boom in de planning. Wij wonen op ..., hebben zonnepanelen én een zonnig plekje om te zitten op onze gevelbank. Dit willen we graag behouden! Net als de vele lichtinval in de woning! Absoluut geen weerstand tegen groen, maar graag beplanting die de huidige lichtinval én zon behoudt. Bijvoorbeeld een struik of lichtdoorlatend klein boompje. Of wellicht de boom op een plek waar de bewoners er geen moeite mee hebben. :-)
26 Inloop	Toch graag het hekwerk behouden om het plein veiliger voor kinderen en zal minder aanleiding geven om lopend door de nieuwe paden rommel achter te laten. Zou wel fijn zijn wanneer er op het plein en ook trouwens W. Arntszkade 46-55 weer verbodsborden voor honden uitlaten komen. Prima als de max snelheid in de wijk naar 30 gaat. Maar drempels in de A. Matthaesuslaan lijkt me geen succes. Daar wordt werkelijk doorheen gescheurd. Drempel – op de rem en meteen weer vol gas verder. Geldt ook voor Willem van Noortplein ook heel storend voor de bus. Wat controles lijken me effectiever.
27 Inloop	Omdat de drempels zoveel overlast gaven zijn ze uit de Pieter Nieuwlandstraat <u>gesloopt</u> en zijn de kruisingen opgehoogd. Niet voor niets!! In onze ogen werkt het goed: iedereen kijkt uit bij de zijstraten. Voorrang stimuleert hard rechtdoor rijden. Dus wat ons betreft: liever géén voorrang en a.u.b. <u>verhoogde kruisingen handhaven</u> . Het voorstel komt over als jojo-beleid = zonde van het geld!
28 Inloop	Antonius Matthaesuslaan; graag aandacht voor de veiligheid van schoolgaande kinderen die de straat oversteken. Willem van Noortplein: bankjes voor laden & lossen verplaatsen naar het plein zodat er meer zitmogelijkheid is op het plein. Ingen Houszstraat: graag de ingang naar het Majoor Bosshardtplantsoen vrijhouden voor voetgangers vanaf de Bosschastraat. Nu en in het ontwerp staan daar parkeerplekken die de doorgang blokkeren.
29 Inloop	- Stoepen W. van Noortstraat erg smal! - Straat nodigt nog steeds uit tot hard rijden - Graag klinkers i.p.v. (herbruik) stoeptegels (analoog aan Nachtegaalstraat) - A.u.b. bomen die niet te hoog / groot worden - Niet bus als maat nemen, maar fietser (immers: fietsstraat i.p.v. busbaan!)
30 Inloop	- Bankjes voor de AH L&L zijn zinloos, staan in de weg voor het L&L en lopen. Deze verplaatsen voor het park - Meer banken of picknickbanken in het park - De looproute door het park is niet logisch. Vanaf de bushalte gaat men door het gras naar de AH en vanaf de milieustraat langs de heg door het groen naar de AH.
31 Inloop	- Willem van Noordplein: het groen en plein kan blijven zoals het nu is. Het aanleggen van paden geeft meer onrust, is slecht voor de bomen, trekt hangjeugd aan; geeft minder ruimte voor evenementen. Waarom iets wijzigen wat goed is zoals het is?

	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerplekken Antonius Matthaëus: parkeerplekken weghalen leidt tot meer zoekverkeer in de omliggende straten! + meer fietsrekken = rotzooi! - Verbinding natuur Majoor Boshardt: onduidelijk hoe de verbinding / natuurlijke verbinding met het Majoor Boshardtplantsoen is meegenomen in dit ontwerp. Graag een aanvullend overzicht hiervan bij zowel dit plan als het plan in Majoor Boshardt. - N.B. Gelijk bij het Majoor Boshardt aangeven welke bomen blijven! (zijn nl. prachtige oude bomen!)
32 Inloop	Meer fietsenrekken op Ingen Houszstraat en vooral bij de bocht naar de Juliusstraat, waar nu een boomparkje is getekend. Want op die plek staat nu een fietsenrek en die moet wel blijven.
33 Inloop	<ul style="list-style-type: none"> - Wij willen <u>geen</u> verkeersdrempels, die zijn juist eerder <u>verwijderd</u> uit de straat vanwege de lawaai klachten door hard afremmende en optrekkende auto's, na veel klachten van omwonenden. Hou gewoon de plateau en de voorrangregels zoals ze nu zijn. - Wij willen <u>veel minder</u> parkeerplaatsen <u>inleveren</u> dan in het plan. De parkeerplaatsen staan 's avonds altijd vol in onze straat en er moet ook bezoek kunnen parkeren. 22 plaatsen minder zoals er staat klopt niet, dat zijn er veel <u>meer</u> die verdwijnen. Wel 42 verdwijnen. Op ons <u>stukje</u> verdwijnen 3 van de 6 plaatsen, die 6 plaatsen staan altijd vol! - Bij Tijn staat het terras nu al ver op de stoep; daar kun je straks helemaal niet meer langs, met een smallere stoep. Het staat heel smal getekend in de plattegrond, dat klopt niet. - De doorgang op de stoep gaat beperking opleveren, voor scootmobiel, kinderwagen, rollator. Waar stallen mensen hun bakfiets straks. <hr/> <p>Input per mail: Hierbij ontvangt u onze vragen/bedenkingen bij de huidige voorstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Het aantal huidige parkeerplaatsen in de Pieter Nieuwlandstraat is niet goed ingeschat. Dit zijn geen 80 maar ca. 100 parkeerplaatsen. Als er 58 overblijven dan is de werkelijke reductie geen 22 maar ca. 42 parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaan gegarandeerd parkeerproblemen voor de bewoners! Er blijven te weinig parkeerplaatsen over voor de bewoners, zeker omdat er nogal wat gesplitste boven- en benedenwoningen in onze straat zijn. Tevens gaat dit knellen met alternatieve parkeerplaatsen in de buurt; onze straat grenst nl. aan de volgende parkeerzone waardoor b.v. parkeren in de Van Swindenstraat voor ons als bewoners niet mogelijk is zonder te betalen. · Drempels hebben in het verleden voor grote problemen gezorgd en werden daarom verwijderd (de resten zijn nog te zien bij nr.62 en nr.43). Er was toen ook veel geluidsoverlast van optrekkende en afremmende auto's en bij sommige huizen ontstond hierdoor ook scheurvorming in de gevels. Ook het wegdek raakte plaatselijk beschadigd door het met hoge snelheid nemen van drempels waardoor de auto's de drempel of het asfalt raakten. (zeker niet ondenkbaar voor politie auto's die met sirene door onze straat regelmatig gebruiken). Hamvraag hierbij is; Waarom wordt de gewijzigde voorrangssituatie in de Pieter Nieuwlandstraat als een voldongen feit beschouwd waardoor de verwijdering van de plateaus ook zouden moeten worden verwijderd bij de zijstraten? De gewijzigde voorrangssituatie in de Pieter Nieuwlandstraat zet aan tot harder rijden in de straat en dat moet dan weer worden opgelost door het bijplaatsen van drempels. Zo krijgen we de situatie van de jaren 90 terug! · De groenstrook naast de parkeerplekken is onhandig met uitstappen en onhandig om met de fiets van de straat op de stoep te komen. Daarnaast hebben wij bedenkingen bij de groenstrook m.b.t. <ul style="list-style-type: none"> o Ophoping van afval in de groenstrook o Bijhouden groenvoorziening/planten o Waar kun je nog de GFT-bak neerzetten voor de vuilophaaldienst · Fietsen zullen toch bij huizen geplaatst worden omdat er ook na herinrichting, te weinig extra fietsplekken kunnen worden gecreëerd. Op dit moment worden naast de vele fietsen ook al veel bakfietsen en hier en daar een motor op de stoep geparkeerd. De stoep wordt met de beoogde versmalling en verwachte plaatsing van fietsen aan de gevel veel te smal voor voetgangers om elkaar te passeren met scootmobiel, kinderwagen, rollator etc. · Horecagelegenheid `Tijn` heeft haar terras uitgebouwd over nagenoeg de gehele breedte van het voetpad (vreemd; want voetpad is toch "Publieke Ruimte"?). Dit leidt nu al tot hinder voor voetgangers. Met het smallere voetpad bij de nieuwe inrichting zal er ons inziens überhaupt geen mogelijkheid zijn voor een terras zonder dat dit de voetgangers ernstig belemmert. Er staat echter in de inrichtingsplannen echter wel een terras geprojecteerd; dit is ons inziens onmogelijk te combineren met de nieuwe breedte van het voetpad. · Wat wordt verstaan onder fietsvriendelijke klinkers?
34 Inloop	<ul style="list-style-type: none"> - Meer parkeerplaatsen. 25 stuks = veel te weinig en op deze manier verplaats je het probleem naar de omliggende straten! - Geen drempels (of plateaus) bij ons in de straat voor nummer 64. De scheuren staan nog in de muren van de vorige, die wij als buurt met een hoop moeite hebben weggekregen.
35 Inloop	Graag aandacht voor het bewonersinitiatief! (zie reactie 58) Daarnaast is oversteekplaats ter hoogte van Antonius Matthaëuslaan 44 potentieel levensgevaarlijk: vanaf dit punt kan onmogelijk (in elk geval voor de kinderen die oversteken richting KDV/scholen) de bocht richting Badhuys voldoende worden ingekeken, zeker doordat extra parkeerplaats voor Antonius Matthaëuslaan 31/33 zicht nog verder ontnemt bij geparkeerde auto's.
36 Inloop	Fietsstalling voor mijn huis. Te weinig ruimte. Eigen fiets staat binnen. Betere handhaving en weghalen bij langer stallen. Ook stalling nabij kapsalon? Bij thuiswerken zie ik kids bij oversteek = nu al drama, zonder stoplichten???? Verder ook vaak ongelukken voor de deur, inhalen over verkeerde baan, botsingen, fatbikes vliegen over. Met meer ruimte voorzie ik nog meer ongevallen.
37 Inloop	<ul style="list-style-type: none"> - Meer groen (bomen, groene parkeervakken) - Smallere parkeervakken - Smallere rijbanen - Snelheidsremmende maatregelen (optisch, obstakels) - Veilige oversteekplaatsen - Voorkomen van gevaarlijke situaties waarbij auto's aan de verkeerde kant van de verhoging gaan inhalen. - Parkeervakken op stoephoogte
38 Inloop	De fietsrek t.o. ... is niet nodig. Beide huisnummers parkeren hun fietsen via een achterom in eigen schuur. Graag deze uit de tekening weghalen.

	<p>We hebben daar eerder een rek gehad en weg laten halen.</p> <p>We vrezen dat het aantal autoparkeerplekken in de Pieter Nieuwlandstraat te krap wordt en dat er overflow naar de andere straten ontstaat. We zien graag dat elke straat zijn eigen auto's verwerkt en niet andere straten ermee opzadelt.</p>
39 Inloop	<p>In de Pieter Nieuwlandstraat zijn in de huidige situatie 100 parkeerplaatsen. De telling vanuit de gemeente is 80. Hier worden 20 plaatsen weggetoverd. In de nieuwe situatie verdwijnen er nog 22. Totaal worden dat 42 parkeerplekken die verdwijnen. De parkeerdruk in de omliggende straten is <u>zeer hoog</u>. Er zijn 3 zijstraten waar dubbel op de stoep wordt geparkeerd. Graag reële getallen + afwegingen! De verkeersdrempels in de Pieter Nieuwlandstraat liggen straks niet bij een kruising. Het is logisch omdat <u>wel te doen</u> omdat verkeer dat invoegt vanuit de zijstraten, dat veilig kan doen.</p>
40 Inloop	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeervakken a.u.b. op 2 meter breedte waarom SUV faciliteren die je eigenlijk niet wilt. - Parkeren met groene waterdoorlatende parkeervakken op trottoirhoogte. Dit biedt ruimte voor dubbelgebruik en is een optische barriere om zachter te rijden. Verzin a.u.b. een technische oplossing voor het water. Dat doe je ook bij alle andere straten --> water kan naar water Kardinaal de Jongweg. Het water verzamelt zich nu op het plein (laagste punt) Brug is barriere met AM laan, omdat dit hoger is. - Meer bomen. 3 extra bomen past niet bij groen, tenzij uitgangspunt - Ga met onze burens in gesprek over bewonersinitiatief. - Bus heeft geen spiegels meer. Wat doet dit met hun eis voor rijbaanbreedte? :-) (grapje) <p>Mail: In de bijlage onze reactie op het VO.</p> <p>Sinds de jaren '90 is er -met uitzondering van het afslagverbod- steeds meer verkeer vanuit omliggende straten naar de AM-laan gedrukt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tot '90 was Pieter Nieuwland de doorgaande route. Na de herinrichting in de jaren '90 werd het Willem van Noortplein aangepast en werd de AM-laan route voor doorgaand verkeer • Tot '90 was Ingen Houszstraat verbinding tussen Votulast en Kardinaal de Jongweg. Er volgde een afslagverbod waardoor verkeer de volgende afslag pakte; de AM-laan. Vervolgens werd in 2014 ook de bus naar de AM-laan verplaatst. <p>Het gevolg? Peter Nieuwland en Ingen Houszstraat worden getransformeerd tot prachtige groene woonstraten, terwijl de AM-laan in alle opzichten achterblijft. Het contrast tussen fijne woonstraat en verkeersader zal steeds groter worden. Dit voelt onrechtvaardig!</p> <p>Bijlage: Als bewoners van de Antonius Mattheuslaan ... willen we graag reageren op het Voorlopig Ontwerp. Allereerst juichen wij de komst van een Fietsstraat van harte toe. Wel hebben wij een aantal algemene zorgen en zien we specifieke aandachtspunten. We willen jullie vragen om het ontwerp op deze thema's te heroverwegen.</p> <p>Wij willen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een échte Fietsstraat met een inrichting waar auto's, bussen en vrachtverkeer ook echt te gast zijn. Minder doorgaand verkeer is hiervoor een must. • Meer bomen voor een groenere leefomgeving. De AM-laan krijgt er slechts 3 bomen bij. Dit past niet bij het vastgestelde 'groen, tenzij' principe. • Bredere stoepen in plaats van bredere parkeervakken zodat de stoep voor iedereen toegankelijk is en waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. • Groene waterdoorlatende parkeervakken op trottoir niveau voor dubbelgebruik én als optische 'versmalling' tegen hoge snelheden. <p>In het bijzonder willen we aandacht vragen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid Wij maken ons <u>ernstige zorgen</u> over de verkeersveiligheid in het nieuwe ontwerp. De brede rijbanen en rechte lijnen passen niet bij een 30 km/h inrichting. Elke dag zijn wij getuige van bijna-ongelukken door hardrijders, die de meest rare capriolen uithalen. Met de 'busvriendelijke' plateaus (geen drempels) zal de situatie niet veranderen, met alle risico's van dien. Wij willen een échte fietsstraat met een inrichting dat 30 km/h afdwingt. De herinrichting is dé uitgelezen kans hiervoor. • Bewonersinitiatief Op de informatieavond van 3 februari hebben we met onze burens (AM-laan ...) een nieuw ontwerp gemaakt met meer groen en plekken om elkaar te ontmoeten. Tijdens die avond reageerden jullie positief op ons initiatief en hebben jullie uitgesproken om contact met ons op te nemen. We zien jullie uitnodiging graag tegemoet om samen te kijken wat welen wat niet mogelijk is. • Onze reactie tijdens IPvE-fase Wij proberen de buurt te vergroenen en op te fleuren. We hebben de boomkrans geadopteerd en ook een vlonder bij de gemeente aangevraagd voor (tijdelijk) meer groen i.p.v parkeren. In 2021 legden we de eerste geveltuin aan en in mei 2025 hebben we met de burens geveltuindag georganiseerd. Hierbij hebben we onze directe burens geholpen bij de aanleg een mooie geveltuin. Voor een gezonde leefomgeving die klimaatbestendig is, is het noodzakelijk om nog meer te vergroenen. Wij hebben de eerste stappen gezet. De herinrichting is het moment volgende stappen te zetten. <p>Ook in de IPvE-fase hebben we middels een reactie op 'denkmee' aangegeven een voorkeur te hebben voor groen in plaats van parkeervakken op AM-laan (Reactie ID 76432681-d03a-42a5-97e1-0850603f1335). Het resultaat is dat er nu fietsparkeervakken zijn gepositioneerd. Dit zien bij op z'n zachts gezegd niet zitten vanwege de soms wel 9 (!) arbeidsmigranten die afwisselend op ... wonen. Hun vloot van 'certa verhuurfietzen' zorgt voor chaos en ergernis. Er loopt trouwens al geruime tijd een procedure vanuit de gemeente Utrecht tegen ... omdat zogenoemde 'short stay' verhuur aan arbeidsmigranten onder dubieuze omstandigheden verboden is.</p> <p>Wij hopen dat jullie onze zorgen serieus nemen en open staan om het ontwerp aan te passen. Want we vinden het bijzonder dat we tijdens de IPvE-fase alleen mogen meedenken over de functiestrook en bij dit VO alleen mogen meedenken over de beplanting.</p> <p>Het proces</p>

Tot slot willen we onze frustratie uitspreken over het doorlopen proces. We hebben ongelofelijk veel moeite gestopt om mee te denken en geprobeerd om het ontwerp beter en mooier te maken, maar dit lijkt veelal aan dovemans oren gericht.

We snappen dat het vanwege onverenigbare eisen vanuit sectoraal beleid en tegengestelde belangen een lastige puzzel is. En daar komen wensen en behoeften vanuit bewoners nog eens bovenop. Het resultaat? Een onmogelijke puzzel voor jullie projectteam. Bovendien zijn de belangen groot om de gemaakte keuzes op Fietsroute om Noord door te trekken naar de Tuinwijkroute.

Dit vraagt om moeilijke keuzes... Maar wat pijn doet en onbegrip opwekt is dat de motivatie achter deze keuzes nogal krom is en/of in schil contrast staat met de gemeentelijke doelstellingen uit vastgesteld beleid. Extra zout in de wonden zijn de verkiezingsprogramma's van de coalitiepartijen die tegen de motie veiligere, socialere en groene Tuinwijkroute hebben gestemd: op de Tuinwijkroute realiseren we ongeveer het tegenovergestelde dan dat in de programma's staat.

Dan terug naar het VO. Kijkend naar de geschiedenis doet het ons pijn om te zien hoe de Antonius Matthaesuslaan de afgelopen decennia langzaam is getransformeerd naar 'hoofdweg'. Wij zijn namelijk geen hoofdweg, maar dit zijn we stap voor stap gemaakt door gemeentelijke keuzes.

• Tot de vorige inrichting in '90 was de **Pieter Nieuwlandstraat de doorgaande route** van de Tuinwijkroute. Bij deze transformatie werd de inrichting gewijzigd naar de inrichting die we nu kennen: de AM-laan kreeg het doorgaande verkeer erbij.



• In diezelfde periode was de **Ingen Houszstraat hoofdverbinding** tussen het Willem van Noortplein en de Kardinaal de Jongweg. Maar in de jaren '90 is de afslag vanuit de Kardinaal de Jongweg onmogelijk gemaakt, waardoor verkeer gedwongen werd om de volgende afslag te nemen: de AM-laan.

• De bus bleef nog wel door de Ingen Houszstraat rijden tussen Tuindorp en het Willem van Noortplein. Maar ook deze werd -zonder participatie- in 2014 verplaatst naar de AM-laan.



2009 - Door deze knip kregen we eerst meer verkeer...

2013 - En daarna zonder enige inspraak ook de bus...

Het resultaat? Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat worden getransformeerd tot prachtige groene woonstraten terwijl de AM-laan in alle opzichten achterblijft. Het contrast tussen fijne woonstraat en verkeersader zal steeds groter worden en dit voelt onrechtvaardig.

Het huidige ontwerp doet hier nog een schepje bovenop:

- Allereerst verkeersveiligheid. De rijbaan blijft breed met rechte lijnen en zonder gedegen snelheidsremming ivm de bus. Doorstroming is dominant in het ontwerp en niet onze leefbaarheid.
 - o De aanpassingen op het Willem van Noortplein wordt verkeer ten opzichte van de huidige situatie verder ontmoedigd om de Pieter Nieuwland in te rijden waardoor er meer verkeer richting de AM-laan wordt geduwd.
 - o Het grenst aan waanzin dat drempels of andere maatregelen om de snelheid op een Fietsstraat eruit te halen niet mogelijk zijn en er zelfs bushaltes worden opgeheven om een paar seconden reistijd te winnen, terwijl diezelfde bus op de Kaatstraat in de file aansluit bij de stoplichten op de Kaatstraat (de knip Oudenoord).
 - o Als voorbeeld de hoge drempel bij de Britse Rading. Hoe is dit mogelijk -volgens ons zelfs buiten de bebouwde kom- mét bus terwijl in de Antonius Matthaesuslaan niks anders mogelijk is dan een plateau waar auto's ongehinderd kunnen passeren. Als trillingen het probleem zijn, waarom dan geen andere maatregelen zoals we op vele manieren aan jullie hebben voorgesteld.
- Slechts 3 extra bomen. "Op de AM-laan staan relatief al veel bomen in vergelijking met de rest" was jullie vorige antwoord. Dit zegt in onze ogen meer over 'de rest' dan over de AM-laan. Als 'groen, tenzij' in het startdocument het gehanteerde uitgangspunt is dan is dit niet in lijn met het ontwerp.
- Groene waterdoorlatende parkeervakken op trottoirhoogte voor dubbelgebruik en als optische barrière om het wegvak te versmallen is volgens jullie niet mogelijk op de AM-laan vanwege wateropvang.
- Maar als wateropvang het probleem is. Is het dan verstandig om regenwater af te koppelen zodat het op de stoep loopt? En is het dan verstandig om voor 6,5 breed asfalt te kiezen ipv klinkers? Met de sloot bij de Kardinaal de Jongweg is er naar ons idee ook een afstroomgebied waardoor ook hier een regenwaterriool mogelijk is.
- Bovendien ligt de oude brug hoger dan het Willem van Noortplein, waardoor de bocht in het Willem van Noortplein bij piekbuien vaak nat is en de AM-laan vaak minder regenwater staat. Of gaan jullie het Willem van Noortplein ophogen waardoor de AM naast verkeersriool nu ook afvoerputje van het regenwater wordt?

Kortom: overall zijn technische oplossingen voor die jullie wél op andere straten lijken te nemen, maar NIET op de AM-laan. Kennelijk is deze investering op de AM-laan niet de moeite waard. Dit voelt verkeerd, onrechtvaardig en maakt dat we enorm teleurgesteld zijn.

	<p>Met ons bewonersinitiatief laten we zien dat het ontwerp anders kan en wel recht doet aan een gezonde en klimaatadaptieve leefomgeving We hopen daarom een uitnodiging van jullie te ontvangen om dit met elkaar gezamenlijk verder in te vullen.</p> <p>PS - De recente stukken over de Noordpoortstudie (bron) beschrijven een grootschalig onderzoek naar het verkeerssysteem in Noordoost. Het zal ons maar overkomen... Na jaren van uitstel wordt het ontwerp van de Tuinwijkroute vastgesteld. Eenrichtingsverkeer en andere wensen ten aanzien van vergroening werden weggeschreven. Dan, enkele maanden later, verschijnt de Noordpoortstudie waarin het roer drastisch om lijkt te gaan. Hieronder twee uitsneden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In het ruimtelijk toekomstperspectief Noordpoort gaan we verschillende varianten met knippen en knippen, éénrichtingswegen en afslagverboden onderzoeken. Het heroverwegen van de typologie van de weg maakt ook onderdeel uit van het onderzoek. • Daarbij kijken we vooral ook naar de ruimtelijke baten, zoals de verkeersveiligheid en ruimtewinst voor verblijven, lopen, fietsen en openbaar vervoer door met schetsontwerpen en visualisaties het toekomstperspectief te verbeelden
41 Inloop	<ul style="list-style-type: none"> - Geen rood asfalt. Is super lelijk (esthetica!!!!!!) --> EEN RODE ZEE VAN LELIJKHEID - Rode huizen (Willem van Noort) en rood asfalt (wie bedenkt dag)??? - Trillingenprobleem wordt nu weer actueel + wordt een <u>racebaan</u> op de Antonius Matthaeslaan vanuit Overvecht = rechte weg straks - Weg met dat <u>slechte plan van Lot!!</u>
42 Inloop	<ul style="list-style-type: none"> - Stap af van het rode asfalt en kies voor mooie klinkers (zie de singel) - Behoud alle bestaande bomen - Heroverweeg het aantal parkeerplaatsen. Er zijn er meer nodig! - Minder fietsenrekken want mensen zetten hun fiets er nu al niet in ook al is er plek.
43 Inloop	<ul style="list-style-type: none"> - In de straat heeft men de overzijde van de straat (even nummers) geïnformeerd over de plannen en de oneven nummers hebben geen bericht ontvangen. - Daarnaast is 15 jaar geleden een schouw geweest van de gemeente, politie en bewoners op de hoek van de Van Swindenstraat, Oudemansstraat. De Oudemansstraat is een tweerichtingstraat (wat niet iedereen weet) en met name op die hoek zijn de verkeersdeelnemers verrast door de ander. Met als gevolg veel valpartijen (fietsers) en aanrijdingen ook tegen geparkeerde auto's. Bij de schouw is gezegd als dit plan zou komen er ook naar deze situatie zou worden gekeken, maar we hebben niets gehoord.
44 Inloop	<p>Is er gelegenheid tot nabespreken / evalueren van proces?</p> <p>Bijvoorbeeld 1 jaar na oplevering ervaringen ophalen bij bewoners. Om eventuele grote onvrede nog te kunnen aanpakken of in elk geval soortgelijke problemen te voorkomen bij andere wijken / verkeersplannen. Dus van achteraf evalueren kun je leren!</p> <p>Succes en bedankt voor de moeite.</p>
45 Inloop	<p>Hek behouden en geen paden --> is esthetische achteruitgang + onveilig. Je haalt met deze aanpassingen juist de sfeer weg van het plantsoen dat nu al een centrale plek in de buurt is.</p>
46	<p>Afgelopen dinsdag was er een inloopavond waar de plannen voor de Tuinwijkroute zijn gepresenteerd. Hoewel ik blij ben dat er stappen worden gezet om de straat veiliger en leefbaarder te maken, viel het mij op dat de voorgestelde maatregelen de kernproblemen niet lijken op te lossen. Sterker nog, sommige wijzigingen lijken juist nieuwe knelpunten te veroorzaken, zoals een tekort aan parkeerplaatsen in de buurt.</p> <p>Wat ik zou verwachten van aanpassingen aan de route, is dat deze bijdragen aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het verlagen van de snelheid in de straat • het vergroten van de verkeersveiligheid • het verminderen van trillingen door zwaar verkeer <p>Uit de huidige plannen blijkt niet duidelijk dat deze doelen worden bereikt.</p> <p>Drempels/plateaus ter hoogte van Antonius Matthaeslaan 51-57 en 62-68</p> <p>Wij (buren) hebben jarenlang bezwaar gemaakt tegen de drempels in de straat. Deze veroorzaakten zodanige trillingen dat de ruiten in de sponningen trilden wanneer een stadsbus of vrachtwagen passeerde. Zelfs regulier autoverkeer zorgde in mindere mate voor trillingen. Dit heeft in ons huis tot zichtbare scheurvorming geleid.</p> <p>Wij verzoeken de gemeente Utrecht daarom dringend om deze plateaus uit de plannen te verwijderen.</p> <p>Parkeren – Antonius Matthaeslaan</p> <p>Uit de plannen blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in de Antonius Matthaeslaan wordt teruggebracht van 44 naar 24, een vermindering van 20 plekken. Ik vraag me af of is onderzocht of dit een realistische en werkbare oplossing is, gezien het huidige aantal auto's in de wijk. Nu al is het na 18.00 uur vaak moeilijk om een parkeerplek te vinden.</p> <p>Ik ga ervan uit dat er meerdere bezwaren zijn ingediend tegen deze vermindering voordat dit besluit wordt genomen.</p> <p>Groenvoorziening ter hoogte van Antonius Matthaeslaan 56</p> <p>Ik heb zelf geen behoefte aan extra groen of bomen in de straat, al kan het zijn dat andere bewoners dit wel hebben aangegeven. Ik wil in ieder geval geen extra groenvoorzieningen als dit leidt tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • minder parkeerplaatsen • onderhoud dat door bewoners moet worden uitgevoerd <p>Ik kijk wél uit naar een veilige straat en naar maatregelen die de trillingen in onze woningen verminderen.</p> <p>Alvast hartelijk dank voor uw aandacht en overweging.</p>
47	<p>Graag wil ik reageren op de plannen voor de tuinwijkroute. Naar mijn idee ligt de focus op het leefbaarder maken van de wijk door aan de ene kant de doorstroom van verkeer minder gevaarlijk te maken, zoals max 30km/u en het creëren van fietstraten waar auto's meer het gevoel hebben dat ze te gast zijn, en aan de andere kant meer groen en fietsparkeerplekken.</p> <p>Wat betreft het eerste punt kan ik mij hierin goed vinden. Liever zie je de doorstroom minder worden maar zoals ook in het plan uitgelegd zijn er geen tot weinig alternatieven.</p> <p>Het tweede punt vind ik lastiger. Meer groen in de straten van de tuinwijkroute is harstikke mooi maar het zou zonde zijn als dit ten koste gaat van de zijstraten bij deze route, waar overigens ook niet veel groen is. Zelf woon ik op de Jacob van der Borchstraat, een zijstraat van de Antonius Matthaeslaan. Het is nu al zo bewoners van de Matthaeslaan vaak hun auto in onze straat parkeren. Ik ben bang dat het wegnemen van nog meer parkeerplekken voor een toename gaat zorgen waardoor onze straat sneller vol staat met auto's en het nog meer verkeer door onze straat creëert. Wij wonen in een knik van de straat waarbij je regelmatig verkeer hard de hoek om ziet gaan. Het is eenrichtingsverkeer voor auto's maar er wordt niet altijd rekening gehouden met het feit dat voetgangers oversteken of dat ze fietsers tegemoet kunnen komen om de hoek.</p> <p>Daarnaast wordt twee straten verder op de Nolenslaan gewerkt aan een nieuw bouwproject, Nieuw Buurland, waarbij 150 woningen vervangen worden door 280 woningen. Hierbij is gekozen om geen extra</p>

	<p>parkeerplekken/garages te realiseren. Ik ben erg benieuwd wat dit gaat doen met de beschikbaarheid van directe parkeerplekken in de buurt. Van twee kanten is behoefte aan parkeerplekken die zich in het slechtste geval naar elkaar toe gaan bewegen.</p> <p>Ik las dat huidige parkeervergunningen blijven bestaan maar dat er waarschijnlijk voor nieuwe aanvragen een wachtlijst komt. Wordt er ook overwogen om een tweede bewonersvergunning niet meer mogelijk te maken net zoals in de Vogelenbuurt? In sommige gevallen kan een woonblok met een benedenwoning en bis woning nu vier parkeerplekken in beslag nemen.</p> <p>Mijn reactie is dus niet zozeer negatief op het aanpakken van de tuinwijkroute maar meer wat de potentiële gevolgen kunnen zijn voor de straten daaromheen. Ik hoop dat hier rekening mee wordt gehouden zodat we allemaal fijn blijven wonen in deze heerlijke wijk.</p>
48	<p>Met belangstelling heb ik het samenvattend rapport over het Voorlopig Ontwerp van de Tuinwijkroute gelezen en afgelopen dinsdag de inloopavond bezocht.</p> <p>In het algemeen ben ik tevreden met dit ontwerp en verwacht ik dat deze route er na de herinrichting een stuk aantrekkelijker uit zal zien en ook prettiger te gebruiken. Voor de zekerheid wil ik nog enkele punten van zorg noteren, aangezien de medewerkers tijdens de inloopavond niet overal helemaal zeker over waren.</p> <p>Belangrijk vind ik dat er een logische en prettige looproute komt vanaf de Zaagmolenkade naar de bibliotheek. Daarvoor moet in elk geval het voetpad aan de Noordoostzijde van het Willem van Noortplein (op de grens van het plangebied) gehandhaafd blijven. De in het Voorlopig Ontwerp opgenomen pad aan de Noordzijde van de Ingen Houszstraat zal een hele verbetering zijn voor de looproute naar de bibliotheek, maar op de kaart wordt dit aangeduid als 'parkpad' en in de tekst staat dat dit een halfverhard wandelpad wordt. Het lijkt mij logischer dat dit gewoon een trottoir wordt, zoals momenteel al het laatste stuk voor de bibliotheek (in elk geval geen pad dat modderig kan worden, zoals de andere paden in het plantsoen).</p> <p>In het VO zijn op het Willem van Noortplein slechts 10 extra fietsparkeerplaatsen voorzien, minder dan er volgens het getelde aantal fietsen nodig zou zijn. Mijn ervaring is dat er bij AH nooit voldoende plek is om mijn fiets netjes neer te zetten. Het zou goed zijn als het aantal fietsparkeerplaatsen voor die winkel zoveel als mogelijk wordt uitgebreid.</p> <p>In het VO staat dat de bushalte op de Willem van Noortstraat staduitwaarts wordt verplaatst naar de Adelaarstraat, buiten het plangebied, tegenover de huidige gelijknamige halte stadinwaarts. In mijn commentaar op het VO van de Fietsroute om de Noord heb ik al aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid ter hoogte van die halte stadinwaarts. In wil hierbij nogmaals benadrukken dat de situatie voor voetgangers ter plaatse zeer onoverzichtelijk is (door de reclame op de abri) en je haast gedwongen wordt een stukje op de weg (fietsstrook) te lopen. Ik ga ervanuit dat de situatie voor voetgangers door het herontwerp van de Adelaarstraat aanzienlijk beter wordt.</p> <p>In mijn commentaar op het VO voor de Fietsroute om de Noord heb ik aangegeven dat het profiel van de Willem van Noortstraat zal aansluiten op dat van de Adelaarstraat. Tijdens de inloopavond is mij verzekerd dat dit het geval zal zijn. Het zou ook wenselijk zijn dat de (uitvoering van de) herinrichting van de Willem van Noortstraat direct zou volgen op die van de Adelaarstraat, zodat automobilisten niet tijdelijk worden aangemoedigd om halverwege deze route toch nog even flink gas te geven.</p> <p>COMMUNICATIE</p> <p>Als bewoner van de ... ben ik gedurende het voorbereidingstraject goed geïnformeerd over de planvorming betreffende de Fietsroute om de Noord, maar over de plannen voor de Tuinwijkroute heb ik pas vorige week iets vernomen in de Nieuwsbrief Wijkwijzer Noordoost. Voor mij als bewoner van Vogelenbuurt/Tuinwijk voelt de Willem van Noortstraat en Adelaarstraat als ??n (fiets)weg staduitwaarts en ik zou dan ook verwachten dat ik ook op de hoogte gehouden zou worden van de planvorming van de Tuinwijkroute. Overigens heb ik ook nooit informatie gekregen over de planvorming voor de Bemuurde Weerd, bij ons om de hoek.</p> <p>In het VO van de Tuinwijkroute heb ik ook gelezen dat de bushalte bij de Adelaarstraat (buiten het plangebied dus) zullen verdwijnen. Als ik me niet vergis, is tijdens de planvorming voor de Fietsroute om de Noord n.a.v. de inspraakreacties juist besloten die halte te handhaven. Ik vind het vreemd dat naderhand in het kader van een ander plan besloten is daarop terug te komen. Tijdens de inloopavond over de Tuinwijkroute werd mij verteld dat daarover recent met de buurt is gepraat, maar ik heb daarvoor nooit een uitnodiging ontvangen (Overigens heb ik persoonlijk geen probleem met het opheffen van de halte Adelaarhof en ik begrijp de overwegingen daarvoor).</p> <p>De laatste jaren is mij opgevallen dat de participatie over verkeersprojecten veranderd is van inspraakavonden naar inloopavonden. Ik ben daar niet blij mee. Ik wil graag geïnformeerd worden en zo nodig mijn commentaar kunnen leveren op plannen voor herinrichting van belangrijke (fiets- en loop)routes bij mij in de buurt. Ik heb gemerkt dat de inloopavonden heel goed bezocht worden, maar waarschijnlijk vooral door direct aanwonenden van de betreffende straten. Zij zullen de betreffende rapporten heel precies hebben gelezen en bestudeerd, maar voor de meer algemeen geïnteresseerde bezoeker, zoals ik, zou het prettiger zijn om een korte mondelinge toelichting op het hele plan te krijgen. Ik zou er daarom voor willen pleiten om participatie-avonden te beginnen met een toelichting (op een vast tijdstip) en daarna pas uiteen te gaan in verschillende tafels over verschillende plandelen. Ik merk dat ik als globaal geïnteresseerde buurtbewoner over een drempel moet om naar een inloopavond te gaan waar tientallen mensen gebogen over grote plankarten staan en soms gedetailleerde zaken bespreken (en dan ben ik nog iemand met behoorlijk verkeerskundig inzicht). Ik voel me daar vaak wat verloren.</p>
49	<p>Zojuist las ik de plannen voor het Willem van Noortplein, nadat een buurtbewoner uit Tuinwijk mij hierop gewezen had. Omdat ik officieel in Zeeheldenbuurt woon (...), zijn wij waarschijnlijk niet actief meegenomen in de plannen voor de bushalte van lijn 1. Echter, dit is een bushalte die veelvuldig door mij, en mijn directe burens, gebruikt wordt. Ik lees dat deze halte verplaatst wordt naar de Adelaarsstraat. Voor mensen die wonen waar ik woon - in de buurt van het Shell-tankstation - is dat bijna een verdubbeling van de afstand naar de bushalte toe. Dat is toch geen normaal alternatief?</p> <p>Wellicht heeft de gemeente het idee dat deze huizen bediend worden door lijn 5 en lijn 55 op halte Eykmanplein. Echter, bus 5 rijdt na 19u maar 1x in het half uur (en bus 55 maar 1 keer per uur en nagenoeg tegelijkertijd met de 5). Daarom maak ik na werktijd altijd gebruik van lijn 1 (4x per uur), zodat ik niet 25 minuten op Utrecht CS hoef te wachten op een bus. Voor een gemeente die graag wil dat het OV een goed alternatief is voor de auto, snap ik niet goed waarom deze keuze gemaakt is. Mocht dit plan doorgezet worden, zou dan alsjeblieft de frequentie van bus 5 omhoog kunnen in de avonden, zodat ook mensen die wonen waar ik woon, gewoon snel en normaal naar huis kunnen na hun werk? Alvast dank.</p>
50	<p>Afgelopen woensdagavond ben ik bij de informatiebijeenkomst geweest over de herinrichting van de straat. Daar werd ik vriendelijk te woord gestaan en kreeg ik het advies om mijn vraag even op de mail te zetten. In de plannen zag ik dat er een nieuwe boom is ingetekend ter hoogte van Willem van Noortstraat ..., precies voor mijn woning Dat kwam voor mij eerlijk gezegd behoorlijk als een schrik. Ik heb mijn appartement vorig jaar gekocht na veel twijfel (vond het allemaal erg spannend) maar de doorslaggevende factor was uiteindelijk het uitzicht. Ik heb een groot raam en kan ver de straat in kijken, met veel lucht en zicht over de ruime kruising en mooi de ... in. Dat vrije uitzicht, waarbij je niet direct op gevels of objecten kijkt maar echt de ruimte en de verte in, maakt voor mij een groot deel van het woongenot uit. Een boom precies voor mijn raam zou dat uitzicht grotendeels wegnemen.</p>

	<p>Toen ik vorig jaar hoorde over de herinrichting en de nieuwe bomen, heb ik hier in het eerdere ontwerp meteen op gelet. In die plannen stond geen boom direct voor mijn gevel, wat mij toen geruststelde. Dat dit in het nieuwe ontwerp nu wel zo is, kwam voor mij daarom onverwacht.</p> <p>Ik wilde daarom graag vragen of het mogelijk is om deze boom te verplaatsen, bijvoorbeeld net links van de lantaarnpaal waar hij nu staat ingetekend (gezien vanuit mijn raam). Dit zal mijn uitzicht nog steeds beïnvloeden, maar hopelijk in mindere mate. Als er meer ruimte is om te schuiven, zou een plaatsing meer richting de rechterkant (waar in het eerdere ontwerp een boom stond) voor mij nog prettiger zijn: dan kijk ik iets minder de Willem van Noortstraat in naar rechts, maar behoud ik juist het mooie uitzicht richting links,</p> <p>Ik ga er vanuit dat het volledig schrappen van de boom waarschijnlijk geen optie is (straks wil iedereen bomen tegenhouden en is er niks meer over), en normaal gesproken ben ik ook juist erg voor groen in de stad, maar misschien is er binnen het plan ruimte om hier rekening mee te houden.</p> <p>Mocht verplaatsen niet mogelijk zijn, dan ben ik ook benieuwd naar het type boom dat hier gepland staat (bijvoorbeeld groeivorm en uiteindelijke grootte). Omdat ik op ... woon, zal ook een jonge boom waarschijnlijk al vrij direct in mijn zicht staan, en het zou fijn zijn om te weten of hier in keuze of vorm nog enige speling is.</p> <p>Alvast dank voor het meedenken! Ik hoor graag wat de mogelijkheden zijn. Ik wil nog wel toevoegen dat ik erg positief ben over het ontwerp in het algemeen. Ik kijk ook echt uit naar de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein bijvoorbeeld en waardeer de plannen en het werk zeker. Het zal de buurt sowieso heel mooi maken.</p>
51	<p>Ik heb het ontwerp van de Tuinwijkroute bestudeerd en de reactie van de bewonersgroep Tuinwijklaan (tuinwijkroute@weereenlaan.nl). Ik woon in de Jacob van der Borchstraat en fiets en wandel dagelijks via deze route.</p> <p>Ik wil jullie laten weten dat ik de reactie van de bewonersgroep volkomen onderschrijf!</p>
52	<p>was gisteravond bij de inloopavond in de bibliotheek en zag naar mijn idee iets vreemds in de schets van het willem van noortplein .op de stoep een druk belopen route zie ik iets staan wat volgens de legenda twee bankjes moeten voorstellen .uw collega aldaar aanwezig kon mijn ongerustheid niet wegnemen .de betreffende stoep is een doorgaande route voor wandelaars ,klanten maar ook voor goederenverplaatsing van magazijn naar vrachtwagen .Gezien de beperkte hoeveelheid fietsenklemmen is ook te verwachten dat mijn hier zijn fiets / bakfiets tegen de gevel zet .hopelijk heeft u hetzelfde idee dat mogelijke bankjes hier niet op zijn plaats zijn.</p>
53	<p>Gisteravond ben ik op de inloopbijeenkomst in de bibliotheek Tuinwijk geweest.</p> <p>Heb nog een paar vragen/ opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan de boomspiegel voor Willem van Noortstraat nr ... behouden blijven of kan ik anders deze planten verplaatsen naar de geveltuinen. • Kunnen er voldoende fietsplekken gerealiseerd worden ter hoogte van Willem van Noortstraat nr 23/21 en 19/17. Dit zijn namelijk 4 studentenhuisen (boven- en benedenwoningen) = v??! fietsen. <p>Heb bovenstaande ook op het DenkMee-formulier ingevuld bij "beplanting".</p>
54	<p>In de eerste plaats mijn complimenten voor jullie voorstel voor aanpak Tuinwijkroute. Ik denk dat dit een enorme verbetering wordt.</p> <p>Ik wil wel graag iets meegeven waarvan ik verwacht dat jullie er niet direct over nagedacht hebben. Ik heb twee zeer slechtziende dochters (5 tot 10% zicht). ... Zij kunnen vanwege hun beperking niet fietsen. De oudste gaat iedere dag met de bus (lijn 1) naar school. In de toekomst geldt dit ook voor de jongste. Voor een slechtziende is het van groot belang dat een kruispunt/oversteekpunt zo duidelijk/overzichtelijk mogelijk is. Oversteekeilanden zijn dat bijvoorbeeld helemaal niet. Die zijn onoverzichtelijk en voor een slechtziende veel moeilijker om veilig over te steken.</p> <p>In jullie huidige voorstel zit helaas op dit moment geen zebrapad bij de oversteekplaats bij de AH. In onze ogen zou dit de veiligheid van voetgangers en specifiek die van mijn dochters die hier iedere dag moeten oversteken enorm verbeteren. Een zebrapad zorgt voor een duidelijk oversteekpunt waar de voetganger voorrang heeft op al het overige verkeer. Op dit moment is de situatie ook zonder zebrapad en daarmee niet ideaal. Auto's zijn niet eens het echte probleem maar het gedrag van fietsers (die stoppen vrijwel nooit een voor tast stok / blinde geleiden stok) des te meer. Door in het ontwerp een zebrapad op te nemen maak je de positie van voetgangers een stuk sterker en dus veiliger zonder dat dit gepaard gaat met heel veel extra kosten. Daarbij komt dat dit een druk oversteekpunt is vanwege de AH. Ik zou dus jullie graag willen adviseren in het belang van voetgangers, maar zeker in het belang van de kwetsbaren in deze samenleving, om een zebrapad aan te leggen ter hoogte van de ingang van de AH.</p> <p>Daarnaast wil ik jullie het belang van lijn 1 voor de wijk benadrukken. Mensen die afhankelijk zijn van het OV, kunnen de wijk enkel ontsluiten door gebruik te maken van deze bus. Ik weet niet hoe het renovatieproces er uiteindelijk uit gaat zien en ik begrijp dat het onmogelijk is de bus gedurende de renovatie altijd te laten rijden maar ik hoop dat jullie hier in het proces extra aandacht aan willen schenken en ervoor willen zorgen dat deze lijn zo vaak als mogelijk rijdt.</p>
55	<p>Naar aanleiding van ons gesprek op de inloopavond over de Tuinwijkroute de volgende vragen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hoe wordt het regenwater, lees de regenpijpen, afgekoppeld voor het regenwater rioleringsstelsel? 2. Ik woon in de Juliusstraat, worden daar ook de kolken en de regenpijpen afgekoppeld voor het regenwater rioleringsstelsel? 3. Moet de stoep daarvoor open? 4. Hoe loopt de pijp van het regenwatersysteem, onder de stoep of bovenop het huidige riool systeem, zoals Martijn suggereerde? 5. Het regenwater wordt, zover ik begrepen heb, in de wadi in het Majoor Bosshardtplantsoen geloosd. De vraag is hoe gaat dit in z'n werk? Met een pompsysteem of via afschot? <p>In de bijlage een foto uit 2002 van de vervanging van het riool in de Juliusstraat:</p>



<p>56 Fietzersbond</p>	<p>Ik heb de kaart van de stad eens goed bekeken om na te gaan of er al een weg in Utrecht is met een vergelijkbare inrichting als de Tuinwijkroute. De Prins Hendriklaan komt in de buurt. Maar die heeft nog niet de helft van het verkeer van de Tuinwijkroute én zo'n 16.000 fietsers per etmaal.</p> <p>De Oudwijkdwarstraat, maar die heeft obstakels ipv plateaus en is ook veel rustiger.</p> <p>De Jazzsingel in Leidsche Rijn is</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iets rustiger dan de Tuinwijkroute. (volgens VU 3.5) • Het is een 30-km-weg, • er rijdt een bus, • Er zijn vergelijkbare plateaus als er gepland zijn in de Tuinwijkroute, maar ze hebben hier klinkers. • het wegdek is niet rood en • er is geen middenverhoging, • Langsparkeren aan een kant van de straat, • hij is wat smaller dan de Tuinwijkroute (6 meter; https://maps.app.goo.gl/R56g3UbMu6L5T3D29) • heel veel (gelijkwaardige) zijstraatjes waaraan eventueel voorrang moet worden verleend. • Een klein deel van de weg heeft streetprint. (https://maps.app.goo.gl/62yfy2ht3grgzzPB6). <p>(rood - snelheidsverhogend t.o.v. Tuinwijkroute, groen snelheidsverlagend)</p> <p>Vanaf de Rijnkennemerlaan tot de Terwijdesingel is het 850 meter. Op dit stuk liggen 12 plateaus. De afstand tussen de plateaus is ongeveer 75 meter of (soms veel) minder. Op de plateaus liggen klinkers. Qua kenmerken verwacht ik daarom dat er op de Jazzsingel rustiger gereden wordt dan straks op de Tuinwijkroute.</p> <p>In Star staan er amper ongevallen geregistreerd. (https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.0527/52.1017/14.9365/0.0000/0). De Jazzboulevard is vergelijkbaar maar heeft een verplicht fietspad. Daar mag je dus niet op de weg fietsen om te kijken "hoe het voelt".</p> <p>Ik verwacht dat de Tuinwijkroute net zo fijn (of niet fijn) fietsen wordt als de Jazzsingel. Ik woon er vlakbij en heb eventueel twee vouwfietsen te leen. De kruising met de Rijnkennemerlaan is 8 minuten lopen vanaf station Terwijde. Daar zijn ook OV-fietsen te huur. Het is ruim 5 km fietsen vanaf het Stadsplateau.</p> <p>Lijkt het jullie wat om hier eens samen "proef te fietsen"? Hebben jullie een datumvoorstel?</p> <hr/> <p>Reactie Fietzersbond per mail: Zie bijlage 3.</p> <hr/> <p>Reactie Fietzersbond per mail: Zie bijlage 3a</p>
<p>57</p>	<p>Na het lezen van het concept Voorlopig Ontwerp herinrichting Tuinwijkroute van januari 2026 en mijn bezoek aan de inloopbijeenkomst op 3 februari j.l. geef ik via deze weg graag mijn reactie op dit voorlopige ontwerp.</p> <p>....</p> <p>Hieronder puntsgewijs mijn reactie:</p> <p>Het bewonersinitiatief</p> <p>We hebben als bewoners van Antonius Matthaeslaan ... een eigen initiatief ingediend waarin we voor het genoemde huizenblok een ontmoetingsplek met meer groen en een veilige oversteek willen. Het initiatief is als bijlage toegevoegd.</p> <p>Ik wil daar op persoonlijke titel aan toevoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De in het VO geplande (en al bestaande) oversteekplaats bij de B.F. Suermanstraat met middenstuk ter hoogte van nummer 37 is niet veilig voor kinderen. Als er auto's zijn geparkeerd ter hoogte van nummer 31-33 kunnen kleinere kinderen door de bocht niet overzien of er verkeer vanuit de stad komt.B - Om die reden willen we (ook) een oversteekplaats ongeveer ter hoogte van de huidige verkeerslichten. De voormalige Dr. Bosschool wordt bijna continu als tijdelijke locatie gebruikt en veel kinderen maken nu gebruik van de oversteekplek bij het verkeerslicht, zowel als ze van en naar huis lopen, maar ook klassikaal als zij de bibliotheek Tuinwijk of het park bezoeken.

	<p>Zeker voor schooljeugd geldt dat ze oversteken waar het kan en niet waar het moet. Dus om ze daarin tegemoet te komen is een oversteekplaats op de de plek van het verkeerslicht m.i. noodzakelijk. Als de verkeerslichten verdwijnen zou ik het persoonlijk toejuichen als hier schoolzonebewijzing, bijvoorbeeld in de vorm van gekleurde palen voor in de plaats komt. Dit is voor automobilisten en fietsers een duidelijke waarschuwing dat hier kinderen kunnen oversteken.</p> <p>Ook veel ouders met kleine kinderen die op het Topkids kinderdagverblijf zitten maken dagelijks gebruik van deze oversteekplaats. Omdat ze veelal met meerdere kinderen met stepjes en kleine fietsjes zijn, kunnen ze niet snel oversteken. Dit geldt overigens ook voor ouderen die slecht ter been zijn.</p> <p>B- Er zijn nu twee parkeerplekken gepland bij nummer Die waren er in het verleden ook.</p> <p>Destijds gebeurde het regelmatig dat bij de voorste auto de spiegel eraf werd gereden of de linkerachterkant van de auto werd beschadigd. Dit werd meestal door een fietser veroorzaakt die door een ongeduldige passerende automobilist aan de kant werd gedrukt. Dit zal dus in de toekomst ook weer gebeuren.</p> <p>- Als er mensen vinden dat er te weinig parkeerplaatsen zijn, zou ik willen voorstellen om de geplande parkeerplaatsen juist bij hen voor de deur te situeren en niet bij de mensen die elkaar willen ontmoeten in een groene omgeving.</p> <p>- Ik blijf ook bij mijn standpunt dat de parkeervakken ten behoeve van dubbelgebruik (en als snelheidsremmende maatregel) op dezelfde hoogte gesitueerd moeten worden als de stoep. Zeker ook omdat de parkeervakken breder worden, wat deels ten koste van de stoepbreedte gaat.</p> <p>Deze zouden dan uitgevoerd kunnen worden als waterdoorlatende parkeervakken. De zorgen over het niet kunnen afvoeren van overvloedig water worden hiermee tenietgedaan. Zie bijvoorbeeld de oplossingen van https://rainaway.nl/portfolio/ of Park Positive (https://parkpositive.nl/algemeen/waterberging-groen-parkeren). Zij claimen dat hun oplossingen grote hoeveelheden water op kunnen nemen. De onderhoudskosten lijken ook mee te vallen.</p> <p>De claim is dat de auto de beste grasmaaier is en dat daarnaast hooguit twee keer per jaar gemaaid moet worden. Daarvoor zou je, evenals nu al met menig groenstrookje gebeurt, een contract kunnen afsluiten met de bewoners die voorstander zijn van meer groen.</p> <p>Een groene waterdoorlatende parkeerplaats is zowel voor de verhoogde als voor de op straatniveau liggende parkeerplaats een goede aanvulling is voor klimaatadaptatie in de stad.</p> <p>De oplossing van Park Positieve wordt overigens op kleine schaal al toegepast in de Hennepstraat.</p> <p>Groen Voor de broodnodige biodiversiteit pleit ik voor het gebruik van inheemse plantensoorten.</p> <p>Afkoppelen van regenwater van de huizen Het idee is dat dit water in de groenvakken kan stromen. Een nobele gedachte, maar dit water moet hiervoor over de stoep lopen om in de groenvakken terecht te komen. Als het een beetje gaat vriezen, worden deze plekken spiegelglad met alle risico's van dien. De bewoner is niet meer verplicht om zijn stoep ijsvrij te houden en de gemeente strooit veel, maar niet op de stoep. Wie is er verantwoordelijk voor als een voetganger valt en letsel oploopt? Dat gebeurt vermoedelijk vaker dan eventuele overvloedige wateroverlast één keer in de honderd jaar.</p> <p>Verkeersplateaus De locatie van de verkeerplateaus is gekozen op basis van het 'trillingsprofiel'. Ik vraag me af of dit standhoudt. Op de inloopavond sprak ik een bewoner die nu als gevolg van werkzaamheden geen egaal asfalt voor haar deur heeft en zij klaagde dat zij als gevolg van trillingen regelmatig de kopjes in de kast op z'n plek moet terugzetten. Deze bewoner krijgt volgens het VO een plateau voor haar deur. Mijn verzoek is dus om nog een keer goed naar de locaties van de plateaus te kijken.</p> <p>Daarnaast staat in het VO een onduidelijkheid. Bij het derde punt op pagina 12 is sprake van een verkeersplateau op de hoek met de Kardinaal de Jongweg én ter hoogte van nummer 132-134. Op de inloopavond bleek het plateau op de hoek nog uit een oude versie te stammen.</p> <p>Ik wil ervoor pleiten om dat plateau juist te handhaven omdat dit, zoals jullie zelf schrijven, goed de overgang van 50 naar 30 kilometer markeert.</p> <p>Volgens het VO worden de plateaus slechts 8 centimeter hoog om het OV tegemoet te komen. Je hoeft als automobilist hier helemaal niet voor af te remmen en kunt met hoge snelheid over deze plateaus rijden. Dit nodigt uit om in de stille uren nog steeds over de Tuinwijkroute te scheuren.</p> <p>Ik wil ervoor pleiten om deze plateaus 12 centimeter hoog te maken. Als bussen zich aan de maximumsnelheid van 30 kilometer houden, ondervinden zij m.i. hier geen enkele hinder van. Dit is volgens de CROW-richtlijnen ook toegestaan op 30 kilometerwegen.</p> <p>Onduidelijkheid op pagina 12 Op pagina 12 in de paragraaf 'Indeling van de weg' is bij het laatste punt een aantal huisnummers opgesomd. De laatste, 5 en 56, lijkt niet correct.</p> <p>Ik vertrouw erop dat de projectgroep mijn zorgen herkent en erkent en pleit ervoor om de hierboven voorgestelde alternatieven in het ontwerp op te nemen.</p> <p>Tot slot: Op pagina 6 van het VO staat dat de afmetingen van de plateaus in overleg met de vervoerder zijn gekozen. Dat is goed, want 'Samen maken we de stad'. Het lijkt mij dan ook vanzelfsprekend om voorgestelde alternatieven ook mét de bewoners verder in te vullen.</p>
58	De bewoners van de AM-laan ... hebben een bewonersinitiatief ingestuurd. I.v.m. de privacy is deze niet opgenomen in dit overzicht. In overleg met de bewoners hebben we het ontwerp, waar het kon aangepast.
59	<p>Ik ben eigenaar/ bewoner van een pand aan de Antonius Matthaesuslaan en daar gaat mijn bericht aan jullie over, over het algemeen ben ik gematigd positief en enthousiast over het gehele plan van de Tuinwijkroute waaronder de 30km zone, ruimte voor meer groen en wat meer plek voor fietsen.</p> <p>Heel erg fijn dat alle plantenbakken met bomen aangepakt worden zelfs grotere bak voor nr.... en dat het middenstuk/oversteekplek voor nr. ... beplant wordt, de vergroening juich ik enorm toe en zal zorg dragen voor woonvreugde.</p>



Kan bovenstaande put (ter hoogte van nummer ...) een meter of vijf richting het middenstuk/oversteekplek opgeschoven worden zodat deze uit de rijbaan is en niet voor trillingen in de huizen kan veroorzaken als er verkeer overheen gaat?

Waar ik mijn vraagtekens bij heb is dat er geen scheiding komt van weghelften of belemmering zodat er niet ingehaald wordt, wat door veel bewoners meerdere malen is aangegeven dat dit de veiligheid en leefklimaat niet ten goede komt. Als je vraagt aan de politie of er gehandhaafd kan worden is vaak de opmerking de gemeente zorgt voor de inrichting van de straat zodat het lastiger wordt in te halen/ hard te rijden, kom je met de vraag bij de gemeente sturen ze je weer naar de politie dat zij over handhaving gaan...tja iets met kluitje en riet
Een vrij forse vermindering van het aantal parkeerplekken op de Antonius Mattheuslaan de omliggende straten waar steeds meer laadplekken (is geen parkeerplaats!) en deelauto plekken komen zal de parkeerdruk op die straten enorm verhogen. De argumenten van de gemeente heb ik gehoord en gelezen maar dit is theorie.

Waar ik absoluut niet enthousiast over ben en eigenlijk verbolgen!

Is het fijt dat ik en diverse bewoners **JAREN** klagen, meldingen maken, bijeenkomsten bijwoont, raadsleden spreken etc. over trillingen in en om ons huis en dat we totaal niet serieus worden genomen door de gemeente. (En dan vraagt men af waarom mensen het geloof in de overheid en instanties aan het verliezen zijn) Als dank voor de terechte klachten krijg ik nu een verkeersplateau voor mijn deur, die niets toevoegt dan alleen ergernis, verkeer zal niet afgeremd worden door een minimale verhoging in het wegdek. En ben zeer bang dat de trillingen heviger zullen worden met alle gevolge van dien.

Dit verkeersplateau is niet eerder ter sprake gekomen of gecommuniceerd met bewoners.

In de laatste up-date van Januari 2026 wordt er voor het eerst! Over de verkeersplateau gecommuniceerd, waarom nu pas?

Ik wil dat het verkeersplateau voor mijn deur geschrapt wordt uit de plannen!

Als er besloten wordt om in al jullie wijsheid toch dit plateau door te voeren verwacht ik het volgende van de gemeente.

- Ik wil dat de gemeente een nul meeting in ons huis uitvoert voordat de werkzaamheden plaats vinden.
- Ik wil dat de gemeente ons huis documenteert wat de staat van ons huis is voordat de werkzaamheden plaats vinden.

Ik ontvang graag een bevestiging dat mijn bericht ontvangen en gelezen is.

60

Wij hebben vandaag een brief ontvangen met de voorlopige plannen en wat gaat de straat mooi worden. Wij zouden graag met jullie een afspraak inplannen om de opties te bespreken wat in eerder mailcontact besproken was ik herhaal het even:

" Wij beschikken momenteel niet over een terras, enkel over een gevelterras, en merken dat fietsen en het bestaande fietsenrek regelmatig de doorgang op de stoep ernstig belemmeren. Met de aankomende werkzaamheden en de mogelijke versmalling van de rijbaan zien wij kansen om dit beter te organiseren en ruimte te creëren voor een klein terras, in combinatie met een mogelijke herpositionering van het fietsenrek. Wij denken dat een klein terras, omringd door veel groen, kan bijdragen aan een gezelliger en levendiger straatbeeld. Dit verhoogt niet alleen de verblijfskwaliteit, maar zorgt ook voor een duidelijkere en veiligere looproute langs onze gevel. Wij denken hierbij graag mee over het verplaatsen van het fietsenrek, zodat de doorgang voor voetgangers en kinderwagens vrij en toegankelijk blijft."

Nu zie ik dat het fietsenrek inmiddels is verplaatst, super! Echter wordt ons gevelterras nog niet meegenomen in het huidige ontwerp. Goed dus om dit nog even toe te voegen.

In de bijlage treft u een afbeelding aan waarin wij met paars hebben aangegeven welk gedeelte wij graag vrij zouden willen houden. Dit betreft ruimte voor enkele kleine tafeltjes, zodat er een gezellig klein terras kan worden gecreëerd, tussen het groen wat door jullie bedacht is.

Tot slot willen wij graag aandacht vragen voor de geplande locatie van de boom. In de huidige positie zal deze vrijwel alle zon wegnemen van ons gevelterras, wat een aanzienlijke impact kan hebben op het gebruik ervan en daarmee op ons aantal gasten. Het verplaatsen van de boom zou dit probleem kunnen voorkomen.

Wij hopen dat hier binnen het ontwerp rekening mee kan worden gehouden, maar alsnog goed om hier even samen voor te zitten. Jullie zijn van harte welkom om even langs te komen zodat we samen hier een goed plan voor kunnen maken. ...

Extra input n.a.v. gesprek

- Boom tussen ... en ... weg of verplaatsen richting ... zodat ... ook zon krijgt op hun gevel/geveltuin/terras.
- Willen graag terras voor de zaak; ruimte in het groen?
- Willen graag zelfbeheer van groen zodat ze planten kunnen kweken die zij voor hun drankjes kunnen gebruiken
- Kan er ook een boom in het groenvak bij Vershoek?

	- Enthousiast over geveltuinen.
61	<ul style="list-style-type: none"> - Blij met het wandelpad in plantsoen. - Elektriciteitskastje op de stoep is voor stroomvoorziening kiosk. Waar gaat het heen en hoe gaat dit met de stroomvoorziening? - Is er in het ontwerp ruimte meegenomen voor de verkoop van kerstbomen van bloemenkiosk? - Graag parkeervak naast kiosk behouden. Gebruikt voor laden en lossen en er is 's ochtends al weinig parkeerruimte - Maakt zich zorgen over het weghalen van de parkeerplekken naast kiosk en aan de overkant bij de Vershoek. Ondernemers parkeren hier vaak hun auto/busjes.
62	<p>N.a.v. gesprek:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bordje bij de Jeu-de-Boulesbaan. Kan er een bordje komen bij de baan dat er bij Brasserie Noort een set ballen liggen die je kunt lenen? 2. Kunnen er 1 of 2 parkeerplaatsen direct naast het terras van Brasserie Noort worden opgeheven voor terras en/of groen? 3. Wat worden de maten van de stoep en het groenvak aan de kant van de Willem van Noortstraat? Is er dan ruimte om het terras/gevelbankje uit te breiden? Of kan een deel van het groenvak worden omgezet naar terras? 4. Wat worden de afmetingen van het elektriciteitshuisje naast de bloemenkiosk? 5. Komt er een tweede marktkraam/standplaats naast de bloemenkiosk? 6. Waarvoor wordt de laad- en losplek op de Willem van Noortstraat gebruikt?
63	<p>Op dinsdag 3 februari 2026 heb ik als bewoner van de Pieter Nieuwlandstraat het Voorlopig Ontwerp voor de Tuinwijkroute kunnen bekijken. Het Voorlopig Ontwerp is een verdere uitwerking van het IPvE/FO waarin belangrijke ontwerpkeuzes zijn gemaakt. We krijgen als bewoner of belanghebbende nog één keer de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp en dan met name of er iets over het hoofd is gezien, waardoor het ontwerp niet kan of niet klopt. Graag maak ik van deze laatste gelegenheid gebruik.</p> <p>1) 50 kV hoogspanning grondkabel.</p> <p>Tijdens de inloopavond op dinsdag 4 februari 2025 heb ik de verantwoordelijke medewerker van het projectteam geattendeerd op de aanwezigheid van een hoogspanningsgrondkabel aan de zuidkant (oneven huisnummers) van de Pieter Nieuwlandstraat. Deze grondkabel zou mijns inziens de plaatsing van 12 grote bomen, ten behoeve van schaduw en vergroening, zoals in het IPvE/FO getekend, in de weg staan. Op 10 en 11 februari, een week later, is aan mij per mail bevestigd en verzekerd dat er geen kabels of leidingen in de grond aanwezig zijn die het plaatsen van de 12 grote bomen in de weg zouden staan. Deze informatie aan mij blijkt achteraf niet te kloppen aangezien de bomen voorlopig uit het VO zijn gehaald en er pas zeer recent een onderzoek naar de ligging van de hoogspanningskabel is gedaan.</p> <p>De vaststelling van het IPvE/FO is hier op basis van verkeerde informatie gebeurd en relevante informatie van mijn kant is voortijdig genegeerd.</p> <p>2) Wateroverlast/waterdieptekaart.</p> <p>Op 25 juni 2025 heeft een verantwoordelijke medewerker van het projectteam een constructief gesprek gehad met een kleine groep bewoners van de Pieter Nieuwlandstraat over de indeling van de stoepen en de functiestrook. Van dit gesprek is door de medewerker een verslag gemaakt. Tijdens het gesprek is er aan de bewoners een "waterdieptekaart" getoond waaruit de noodzaak voor het creëren van groenstroken zou blijken. Ook de parkeerplaatsen zouden op straathoogte moeten blijven en niet naar stoephoogte kunnen worden gebracht vanwege de lage ligging van de straat en de daardoor mogelijke wateroverlast bij hevige piekregenbuien. Door het nieuwe ontwerp van de straat veranderen er drie belangrijke parameters, waardoor de getoonde waterdieptekaart niet meer van toepassing is en ook niet getoond/ gebruikt had mogen worden, als onderbouwing van een mogelijk wateroverlastprobleem. Deze parameters zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er komt een nieuw en gescheiden hemelwaterriool. - De verkeersplateaus in de straat verdwijnen en de stoepen langs de Pieter Nieuwlandstraat worden verhoogd bij de zijstraten waardoor regenwater niet meer de lager gelegen straat in kan stromen. - Er is sprake van het loskoppelen van de hemelwaterafvoer van de huizen waardoor er juist zeer veel meer hemelwater op straatniveau komt. <p>De getoonde waterdieptekaart is een computersimulatie van een situatie die zich eens in de 100 jaar kan voordoen. Voor een juiste weergave zou er een nieuwe simulatie gemaakt moeten worden met de nieuwe situatie in de straat.</p> <p>Het verhogen van de parkeervakken naar het niveau van de stoep heeft meerdere voordelen die nu niet toegepast worden.</p> <p>De groenstroken zouden een minimale breedte van 1.50 meter moeten hebben maar zijn in het VO slechts 1.15 meter breed.</p> <p>3) Verkeersstromen / onderzoek naar eenrichtingsverkeer.</p> <p>Volgens het IPvE/FO is er een onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor het instellen van eenrichtingsverkeer voor de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat. Er worden voor het instellen van eenrichtingsverkeer een aantal voordelen genoemd, maar niet allemaal. De genoemde voordelen voldoen volledig aan de gestelde ambities en doelen voor het project. Daarna wordt er vermeld dat de nadelen van eenrichtingsverkeer zwaarder wegen dan de genoemde specifieke voordelen zonder te motiveren waarom ze zwaarder wegen. Er wordt slechts vermeld dat de nieuwe situatie niet gewenst is. Ook hiervoor ontbreekt een motivatie.</p> <p>Er wordt ook vermeld dat een straat met twee-richting rijverkeer voor fietsers en twee-richting rijverkeer voor auto's even breed is en geen extra ruimte oplevert ten opzichte van een straat met twee-richting rijverkeer voor fietsers en één-richting rijverkeer voor auto's. In het parkeerrayon 'Tuinwijk Noord e.o.' is een fietsstraat met twee-richting fietsverkeer en één-richting autoverkeer. Dit is de Troelstralaan en deze heeft een breedte van 4.40 meter. Dit betekent 40 cm extra ruimte voor stoepen, bomen of groenstroken.</p> <p>Een mogelijke éénrichtingsverkeer route voor de Ingen Houszstraat richting de Kardinaal de Jongweg wordt totaal niet vermeld.</p> <p>Het onderzoek vermeld foutieve informatie, wordt onvolledig gemotiveerd en is onvolledig uitgevoerd.</p> <p>4) Parkeercapaciteit en parkeerdruk.</p> <p>Voor het beschrijven van de nieuwe parkeersituatie van de Pieter Nieuwlandstraat wordt een vermelding gemaakt in het IPvE/FO. Deze is als volgt: "Op enkele plekken halen we parkeerplaatsen weg, om nieuwe bomen te plaatsen" In het Voorlopig Ontwerp staat deze nieuwe situatie met cijfers beschreven. Deze zijn:</p>

	<p>- er blijven 58 parkeerplekken - er verdwijnen 22 parkeerplekken - er komen 4 laadplekken</p> <p>Dit zou betekenen dat de capaciteit op dit moment 84 plekken is. Dit is echter niet juist. Door simpelweg auto's in de straat te tellen en ook door de lengte van het totaal aan parkeerstroken te delen door 5.50 meter (de ruimte voor 1 auto) komt uit beide berekeningen een getal van tussen de 95 en 100 parkeerplekken. Het betekent dat er 33 tot 38 parkeerplaatsen verdwijnen in plaats van 22, die omschreven staan in het IPvE /FO als "enkele parkeerplaatsen". Voor het beschrijven van de nieuwe parkeersituatie van de Ingen Houszstraat wordt in het IPvE/FO geen vermelding gemaakt. In het Voorlopig Ontwerp staat dat er 8 plekken bijkomen in de nieuwe situatie. Ook dit getal is niet juist. Er komen slechts 2 parkeerplaatsen bij. Van 37 (geteld) naar 39 (in het ontwerp). Het betekent voor de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat dat er 17 tot 23 parkeerplekken méér verdwijnen dan er wordt vermeld. Er verdwijnen hier 31 tot 36 parkeerplaatsen. Voor de Willem van Noortstraat staat beschreven dat er 10 parkeerplekken verdwijnen en dat er 29 parkeerplekken overblijven. Dit zou betekenen dat het huidige aantal parkeerplekken 39 is. In de Willem van Noortstraat zijn echter 49 parkeerplekken (geteld), het aantal plekken dat hier verdwijnt is dus 20. Op het Willem van Noortplein verdwijnen 2 parkeerplekken ter hoogte van de bakker en de drogist. Dit brengt het totaal aan opgeheven parkeerplekken op 73 tot 78 plekken. Dit is boven het bereik van de M50-70 plekken zoals beschreven in het IPvE/O, Namelijk: Willem van Noortstraat 20x , Willem van Noortplein 2x, Antonius Mattheuslaan 20x, Ingen Houszstraat/Pieter Nieuwlandstraat 31x tot 36x.</p> <p>Het betekent dus een hogere derving van parkeerinkomsten en een hogere parkeerdruk.</p> <p>Voor het meten van de parkeerdruk is er gekeken naar het gehele parkeerrayon 'Tuinwijk Noord e.o.' De conclusie is dat er voor dit rayon slechts een kleine verhoging van de parkeerdruk komt en dat deze binnen de toelaatbare marges valt. Kortom, er komt geen extra grote parkeerdruk in het rayon. De Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat worden echter door het Majoor Bosshardtplantsoen gescheiden van het parkeerrayon en vormen een geïsoleerd parkeergebied. Binnen dit veel kleinere gebied zijn er 3 straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd. Dit zijn de : Cornelis Drebbelstraat, de Bosschastraat en de van Marumstraat. In de parkeervisie 'aanpak openbare ruimte' uit het mobiliteitsplan 2040, staat een uitvoerige beschrijving van de situatie 'met twee wielen op de stoep parkeren'. Deze situatie is niet toegestaan, onwenselijk en gaat ten koste van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Toch wordt de parkeerdruk binnen dit gebied met 31 tot 36 auto's verhoogd.</p> <p>Voor de keuzes die gemaakt zijn voor het Voorlopig Ontwerp is ook hier sprake van foutieve en misleidende informatie.</p> <p>5) Fiets parkeren Willem van Noortplein. Voor het aantal terug te plaatsen fietsrekken, geldt voor het Willem van Noortplein een eis van 115% verhoging ten opzichte van de huidige situatie. Huidige situatie 105 plekken, nieuwe situatie 115 plekken. Dit is slechts een verhoging van 109%.</p> <p>6) Vervanging riool en hemelwaterriool in de Juliusstraat. In het vastgestelde IPvE/FO staat: 'De Juliusstraat is voor het grootste deel geen onderdeel meer van het project, omdat we aansluiten op het bestaande kruispunt. Daardoor is er geen reden om de straat verder te veranderen'. Afbeelding 3.21 (pagina 38 van het IPvE/FO) 'Ontwerpkaart Ingen Houszstraat' toont de definitieve projectgrens en de potentiële projectgrens. Hier staat de Juliusstraat niet bij. In het Voorlopig Ontwerp is de Juliusstraat toch toegevoegd aan het projectgebied. Er komt een hemelwaterriool, de riolering wordt vervangen en de asfalt laag wordt vernieuwd door rood asfalt. Het Voorlopig Ontwerp wijkt hier af van het vastgestelde IPvE/FO.</p> <p>Conclusie. Het IPvE/FO voor de Tuinwijkroute is op 20 november 2025 door het college vastgesteld. Voortijdig gedeelde relevante informatie met het projectteam zoals de aanwezigheid van een 50 kV grondkabel en het foutieve gebruik van de waterdiepte kaart is genegeerd. Het nu voorliggende Voorlopig Ontwerp is het resultaat van foutieve cijfers, documenten, informatie, en onderzoeken. Het gevolg hiervan is dat het Voorlopig Ontwerp in elk geval voor de Pieter Nieuwlandstraat niet voldoet aan de gestelde visie, doelen en ambities.</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen brede stoepen voor verblijven of ruimte voor voetgangers, ondanks de belangrijke functie van stedelijk wandelverbinding. - Geen comfortabele fietsroute met 40% schaduw, door de aanwezigheid van een verzwegen 50 kV grondkabel. - Geen verhoging van de leefbaarheid en veiligheid door de zeer grote toename van de parkeerdruk in het gebied. - De onveilige en onduidelijke aansluiting van het fietspad nabij het Shell tankstation staat wel beschreven maar wordt niet verbeterd. <p>De Juliusstraat, is zonder opgaaf van reden of verdere noodzaak, toegevoegd aan het project.</p>
64	<p>In de bijlage onze reactie op het Voorlopig Ontwerp Herinrichting Tuinwijkroute concept januari 2026.</p> <p>Ten opzicht van het eerdere IPvE & VO zien we een aantal positieve aanpassingen. Tegelijkertijd vinden we een aantal van de in het ontwerp gemaakte keuzes niet acceptabel. Dit betreft onder andere de thema's verkeersveiligheid en klimaatadaptatie. We lichten dit in onze reactie graag verder toe.</p> <p>De resultaten van het onderzoek naar aanleiding van het dodelijke ongeval op de Draaiweg laten zien dat een groot deel van de problematiek is te herleiden naar een te hoge verkeersintensiteit. Deze problematiek speelt ook bij de herinrichting van de Tuinwijkroute waar de verkeersintensiteit ook na herinrichting nog steeds te hoog is. Dit conflicteert met het idee van verkeersveilige Fietsstraat waar behalve verlaging van snelheid ook beperking van de hoeveelheid verkeer een randvoorwaarde is.</p> <p>Vanwege deze projectoverstijgende problematiek sturen wij onze reactie ook Senna Maatoug, wethouder voor Mobiliteit, Suzanne Schilderman, wijkwethouder Noordoost en naar de leden van de gemeenteraad.</p> <p>Zie bijlage 2 voor de volledige reactie =====</p> <p>Aanvullende mail:</p>

	<p>In onze reactie stellen we groene parkeerplaatsen voor. Dat is goed voor klimaatadaptatie (waterafvoer en tegen hittestress). De tekst en het plaatje op: https://www.utrecht.nl/nieuws/nieuwsbericht-gemeente-utrecht/utrecht-zet-nieuwe-stappen-naar-een-gezonde-leefomgeving-met-nieuw-handboek-openbare-ruimte ondersteunen toch ons voorstel? Op die pagina wordt ieder geval de verwachting geschapen dat dit past binnen het beleid en gewoon uitgevoerd kan worden. Wij zien geen reden om dit niet toe te passen. Jullie wel?</p>
65	<p>De nieuwe inrichting van de straten van 'De tuinwijk route' ziet er heel mooi uit. Ik wil nog een aandachtspunt m.b.t. de beplanting van nieuwe plantvakken.</p> <p>De voorbeeldfoto's met de planten zien er heel mooi uit... alsof ze zo uit een chique tuinmagazine komen. Mijn ervaring is dat de planten naast mooi vooral ook sterk moeten zijn. Als jullie er in slagen prachtige groene en bloeiende groenstroken te realiseren zal dat voor gretige navolging zorgen in de geveltuintjes en andere door bewoners beheerde plantvakken. Maar als de boel er in de zomer verdord uitziet zal het enthousiasme ook verdorren. Het groen van jullie route is de kers op jullie werk en daarom van essentieel belang dat het klopt met de beloftes.</p> <p>Daarom is het belangrijk dat bv de Ingenhouszstraat planten krijgt die:</p> <ul style="list-style-type: none"> • van schaduw houden • dat er bodembedekkers komen die het vocht vasthouden, onkruid en honden tegenhouden • dat er biologische heemplanten gebruikt worden • Het lijkt me cruciaal dat jullie de beplanting in overleg met de stads-ecoloog uitzoeken. Op de informatieavond kregen wij de indruk dat dat (nog?) niet gebeurd is. <p>Is er een mogelijkheid om hemelwaterafvoer op de een of andere manier voor de beplanting te gebruiken?</p>
66	<p>Ik bericht u in verband met de uitnodiging om een reactie te geven op het gewijzigde ontwerp ter zake van de Tuinwijkroute (Ant. Mattheuslaan, Willem van Noortplein). Helaas was mijn reactie via Denkmee abusievelijk verzonden voordat ik dit had gewild.</p> <p>Graag neem ik de gelegenheid om per e-mail u te voorzien van een volledige reactie mijnerzijds.</p> <p>Zie graag als volgt mijn oorspronkelijke reactie inclusief toevoegingen: "Het is jammer dat is voorgenomen om de middenstrook ter hoogte van de oversteek bij de Albert Heijn weg te halen dan wel drastisch te verkleinen. Dit lijkt me niet ten goede komen van het voetverkeer dat vanaf de Zaagmolen- en Willem Arntszkade het plein moet oversteken (ondanks dat het verkeer langzamer rijdt). Een soortgelijke problematiek speelt bijvoorbeeld bij het kruispunt Merelstraat/Troelstralaan, waar in de straat een soortgelijke detailhandel zit als aan het Willem van Noortplein. Als voetganger moet ik daar vaak meermaals beide kanten op blijven kijken en soms tussen fietsers en/of auto's oversteken. Dat is, net als de Anthonius Mattheuslaan, namelijk een belangrijke ader die de wijk verbindt met andere wijken en indirect met de Kardinaal de Jongweg. Veel verkeer kan verwacht worden op het plein (net als in de huidige situatie).</p> <p>In de toelichting op het plan wordt opgemerkt dat er ruimte blijft voor een ruststrook van 1 meter breed. Echter, ook is aangegeven dat dit niet een daadwerkelijke heuvel is (zoals in de huidige situatie), maar een "flexibele" strook die ook door groter verkeer benut kan worden. Een dergelijke kleine strook biedt ook weinig een weinig comfortabele marge richting auto's en bussen die langsrijden. Dit zal de veiligheid van de voetganger die zijn boodschappen doet, met name de oudere bewoners uit de wijk, niet verbeteren.</p> <p>De oplossing is, meen ik, simpel. De nieuwe groenstrook die is beoogd kan worden versmald, bijvoorbeeld van de voorgenomen 6,90 m naar 5,90 m. Deze één meter kan dan gebruikt worden om de rustplaats voor voetgangers meer in lijn te brengen/houden met de huidige situatie."</p> <p>Ik hoop dat het bovenstaande in acht genomen kan worden bij het vervolg van het traject.</p>
67	<p>Omdat het reactieformulier niet meewerkte (..) doe ik het even via deze 'weg'.</p> <p>Willem van Noortplein:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Let op mogelijk ruimteconflict tussen het brengen van vuil door particulieren en het ophalen met de grote vuilcontainerwagens (met kraan) met halterende lange bussen op de nieuwe bushalte aan de westzijde tegenover Badhuis. 2. De 'middenstrook van 1 meter' is geen echte strook maar een 'ruimte' tussen 2 parallelle onderbroken strepen en is te kort voor veilig oversteken (stilstaan) met je fiets; geeft dus geen serieuze bescherming bij het oversteken, zeker ook als er geen bussen zijn en auto's lekker om de hoek komen scheuren. <p>Pieter Nieuwlandstraat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Waarom voorrang voor PN voor verkeer uit de zijstraten, de huidige plateaus werken al voor 30 km/uur, want hoog / gemeen (..) genoeg. Dus let er svp op dat de nieuwe drempels hoog / gemeen genoeg zijn. 2. De aanduiding 'fietsvriendelijke klinkers' klinkt mooi, maar is eigenlijk een schrikstrook voor openslaande autodeuren; fietsers moeten daar niet heen gedwongen worden door auto's (deze fietsstraat wordt breder dan die van de Troelstralaan, waar ook van de klinkerstroken liggen; maar Troelstralaan is alternerend 1-richtingverkeer auto's). <p>Anth Mattheuslaan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Relatief lange straat voor een fietsstraat, zeker als je voorrang de vele zijstraten handhaaft. Hoe lang mag een fietsstraat in een lang rechtdoorlopende woonstraat in Utrecht zijn. De Oudwijkerdwarstraat is geen succes! PS: de Burg Reiger en de Nachtegaal zijn geen woonstraten sec. De 'busvriendelijke plateaus / lange drempels gaan bepalend worden voor de verkeersveiligheid in de AM-laan. Ik maak me zorgen of het oversteken uit zijstraten veilig genoeg gaat worden. 2. Drempels: 8cm hoog is kritisch! De moderne bussen hebben steeds betere veringen evenals de chauffeursstoelen. Ik zie ook nergens een dwarsprofiel van de beoogde drempels in de stukken. Dat de aanduidingen daarvoor op de tekeningen op plekken voorbij de zijstraten staan is logisch als je overal de uitritconstructie bij die zijstraten gaat toepassen. De bus is eigenlijk ook te gast. Deze en W.van Noortstraat moeten al lang het domein van lopen en fietsen (verblijven) worden, daarin is de bus te gast en ook al auto's. Doorgaand autoverkeer hoort er sowieso niet thuis.

	<p>W. van Noortstraat: 1. Zie opmerking over 'bus te gast' bij AM-laan. 2. Wees svp strenger / effectiever in het weren van doorgaand verkeer op het netwerk van wegen 'boven' deze driepoot, dus houd ze buiten de wijk. Doe een kentekenonderzoek svp, voor en na de reconstructie en ook tijdens de rioleringswerkzaamheden.</p>
68	<p>Waarom komt er bij ons een drempel voor het huis? Ons huis trilt nu al heel veel, want als ik in mijn kamer zit, voel ik het vaak trillen als de fietsenmaker aan het werk is. Is er geen betere plek? Waarom komt er een boom voor onze huiskamer? Als het dan zomer is, zien we helemaal niks meer. Dat vind ik een beetje raar. Iedereen vind ons huis zo mooi, omdat we het park in kunnen kijken. Daarom hebben we het huis gekocht. Dan kan de gemeente toch niet zomaar ons uitzicht weghalen.</p>
69	<p>vraag 1 Kan de boomspiegel voor Willem van Noortstraat huisnummer ... behouden blijven of kan ik anders deze planten verplaatsen naar de geveltuin(en). Vraag 2 Kunnen er genoeg fietsplekken komen voor Willem van Noortstraat 23/21 en 19/17, want dit zijn 4 studentenhuizen (boven- /benedenwoningen) = véél fietsen.</p>
70	<p>Vooraf belangrijk dat het verkeer niet te hard kan rijden, hiervoor moeten drempels en/of stoplichten geplaatst worden. Veilige oversteekplaatsen zijn ook erg belangrijk, zodat we onze oudere kinderen ook zelfstandig op straat kunnen laten. De bushalte (stad uit) aan de Willem van Noortstraat moet niet te ver verplaatst worden, liefst ongeveer ter hoogte van de Willem van Noortstraat (stad in) bushalte.</p>
71	<p>Voldoende fietsenrekken. Bestaande fietsenrekken nota bene voor studenten huizen lijken te verdwijnen (willem van noortstraat 13-23)</p>
72	<p>Reactie met betrekking tot plek fietsparkeren ter hoogte van Pieter Nieuwlandstraat ... en hoek Van Swindenstraat. Deze lijkt in het voorlopig ontwerp getekend onder de bestaande boom. Wij als bewoners willen graag de huidige plek van het fietsenrek behouden en stellen voor de ingetekende fietsparkeerplaats daarheen te verplaatsen. Dit zorgt naar onze mening ook voor een logischere looproute op de stoep.</p>
73	<p>Op de tekening staat er een boom voor de woning aan de Pieter Nieuwlandstraat Dat betekent dat huisnummer ... geen enkele zon meer ontvangt. Heel graag de boom verplaatsen naar voor/tussen huisnummer ...</p>
74	<p>Nee, ik vind het een mooi ontwerp!</p>
75	<p>Nee</p>
76	<p>meer parkeer plaatsen</p>
77	<p>many neighbours have been planting purple rain and tuscan jasmine in their facades, would be good to consider and make sure it matches with the selected plants</p>
78	<p>Kijk voor de exacte keus van de planten op https://www.floron.nl/tuinernietin of de plant zich invasief verspreidt in natuurgebieden</p>
79	<p>Jazeker! Leuk dat we plantjes mogen uitzoeken, maar er zijn op dit moment wel belangrijkere zaken, zoals de breedte van de stoepen. Die zijn wel krap. En wat zijn precies de maatregelen om de snelheid van het verkeer af te remmen? Het ziet eruit als een racebaan</p>
80	<p>Include more art and lighting</p>
81	<p>Ik heb eigenlijk 2 klachten. Klacht 1: De locatie van een nieuwe drempel, direct voor onze woning, roept bij mij vragen op. Door de aard van onze woning en de constructieve aanpassingen die eerder zijn gedaan in de winkelruimte onder ons huis, vrees ik dat trillingen extra impact kunnen hebben op het pand. Ik maak mij zorgen dat deze trillingen op termijn kunnen leiden tot schade aan onze woning. Daarom zou ik graag willen weten of er is gekeken naar alternatieve locaties voor de drempel, bij voorkeur op een plek waar de omliggende bebouwing minder gevoelig is. Tot slot ontvang ik graag duidelijkheid over de vraag of eventuele schade als gevolg van deze trillingen voor rekening van de gemeente komt. Klacht 2: In de Ingenhouszstraat bevinden wij ons in een bijzondere situatie: Vanuit onze woonkamer hebben wij momenteel een vrij en open uitzicht over het park. Dit uitzicht vormt voor ons niet alleen een belangrijk onderdeel van het woongenot, maar is ook één van de meest waardevolle kenmerken van onze woning. In het huidige voorlopige ontwerp staat ingetekend dat er een boom direct voor ons woonkamerraam wordt geplaatst. Deze keuze komt voor ons onverwacht en voelt niet zorgvuldig afgewogen. Het gevolg zou zijn dat ons uitzicht grotendeels verdwijnt, wat zowel het woonplezier als de waarde van onze woning negatief beïnvloedt. Dat vinden wij niet acceptabel. De Ingenhouszstraat is bovendien al een zeer groene straat. Het toevoegen van extra groen op deze specifieke plek gaat voor ons ten koste van iets wezenlijks. Het is moeilijk te begrijpen dat het volledige uitzicht van een woning op deze manier wordt weggenomen, zeker omdat dit bij een benedenwoning nooit zou gebeuren. Wij vragen ons daarom af waarom in dit geval geen rekening wordt gehouden met het unieke karakter</p>
82	<p>Het trottoir gaat smaller worden dan is opgenomen in het ontwerp. In de doorsnede staat het een parkeervak van 2,20 m. Maar dit is de servicestrook van 2,90 m. Waarom kunnen de parkeervakken niet opgelijke hoogte als het trottoir worden aangelegd. Dat is prettiger voor de voetgangers en geeft een smaller beeld voor het auto verkeer.wat zorgt voor een langere snelheid. De plateaus hebben geen zin, gaat men juist tussenin gas geven.</p>
83	<p>Het is jammer dat is voorgenomen om de middenstrook ter hoogte van de oversteek bij de Albert Heijn weg te halen dan wel drastisch te verkleinen. Dit lijkt me niet ten goede komen van het voetverkeer dat vanaf de Zaagmolen- en Willem Arntszkade het plein moet oversteken (ondanks dat het verkeer langzamer rijdt). V</p>
84	<p>Heel fijn dat onze wijk vergroend wordt! Bedankt voor alle inzet</p>
85	<p>Heel fijn dat onze wijk vergroend wordt! Bedankt voor alle inzet</p>
86	<p>Graag kom ik in contact over het deel Pieter Nieuwlandstraat dat niet is meegenomen in dit ontwerp! U kunt mij mailen en graag ga ik verder in gesprek.</p>
87	<p>Graag bloesembomen in de omgeving 🌸🌺</p>
88	<p>Geen idee waarom op de even kant van de P. Nieuwlandstraat zoveel fiets-lekken zijn ingetekend. Iedereen parkeert deze in eigen voortuin.</p>
89	<p>Er wordt vooral 's avonds vaak hard gereden op de Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan: invoering 30 km zone. Tegengaan sluiproute naar Kard. de Jongweg via Pieter Nieuwlandstraat door versmalling of hoge verkeersdrempels. Voorrang voor de fiets, auto's zijn te gast.</p>
90	<p>De tuinvijkroute moet geen doorgaande route worden maar een echte fietsstraat waarin auto 's te gast zijn.</p>
91	<p>De bushalte op het Willen van Noortplein (stad in) graag terug op de huidige plek. In het ontwerp is deze verplaatst tegen over de bushalte stad uit. Als de bussen hier tegelijk stilstaan komt het verkeer tot stilstand en ontstaan er onnodig opstoppingen die voor stilstaand verkeer zorgen en wat bovendien een gevaar is tav hulpdiensten die dan niet kunnen passeren.</p>
92	<p>1. In de Ingenhouszstraat ... wij hebben nu vanuit de huiskamer vrij uitzicht over het park. Dat is het belangrijkste en mooiste aspect van onze woning. In het voorlopig ontwerp wordt er een boom voor ons huiskamerraam geplaatst. Daar is niet goed over nagedacht. Hierdoor verliezen wij ons uitzicht en gaat de waarde van ons huis omlaag. Dat is onacceptabel. Wij hebben al een van de groenste straten van Utrecht en wij willen geen boom voor ons huiskamerraam. 2. De geplande drempel direct voor ons huis gaat voor trillingen zorgen. In de winkel onder ons is er constructief al het een en ander aangepast en ik verwacht dat die trillingen schade aan onze woning gaan veroorzaken. Waarom wordt de drempel bij ons voor de deur geplaatst en kan die niet op een andere plek komen bij een huis wat minder kwetsbaar is voor trillingen? Kan ik bouwschade die door die trillingen wordt veroorzaakt verhalen op de gemeente?</p>
93	<p>Dank voor het doorsturen van het nieuwe ontwerp. Erg fijn dat jullie ruimte gemaakt hebben zodat wij onze fietsen overdag buiten kunnen zetten. Ziet er mooi uit. Hoeveel meter is dit ongeveer?</p>
94	<p>Dit is geloof ik een paar dagen te laat, maar ik wil toch graag nog reageren. Vooral om jullie te complimenteren met en bedanken voor het mooie ontwerp! Voorbeeldig hoe reacties zijn meegenomen. Het totaal, ook voor onze straat (Ingenhouszstraat), ziet er heel mooi uit. Ik hoop van harte dat het ook kan worden uitgevoerd.</p>
	<p>Ik heb nog een paar vragen:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ik begrijp dat het deel waar geparkeerd kan worden op dezelfde hoogte als die van de 'autostraat' aan de Ingenhouszstraat aan de parkkant zit. Onze vraag is hoe dit deel gemarkeerd is t.o.v. de fietsstrook en de 'autostraat'. Achtergrond: zal het verkeer in de praktijk de 'autostraat' niet als veel breder beschouwen (en dus makkelijk hard gaan rijden) op het moment dat in de strook voor parkeren wat minder auto's staan? ▪ Er staat dat er geen besluit door het college nodig is. Ook niet in een volgend stadium? ▪ Wij zouden zelf graag onze eigen zonnepanelen (mede) gebruiken om onze auto op te laden. Natuurlijk kunnen wij geen parkeerplek reserveren, maar zou het wat zijn om toe te staan dat er bijv. aansluitend op de groenstrook veilige laadverbindingen kunnen worden gelegd naar het huis (zoals op plekken in andere buurten/steden waar een garagepad is men dit ook kan doen)? Wij zouden best bereid zijn om hiervoor te betalen. Is een mooie bijdrage aan duurzaamheid en oplossingen voor netcongestieproblemen.
95	<p>Op de schermafbeelding is te zien dat er diverse paden gaan lopen door het parkje bij het Willem van Noortplein. Ook het hek eromheen gaat verdwijnen. De huidige buurtfunctie die het parkje al decennia heeft gaat hiermee verdwijnen. De rede hiervoor is mij tijdens de informatie avond van afgelopen 3 februari niet geheel duidelijk geworden. Momenteel wordt het park vaak gebruikt voor picknicks, buurtfeestjes, kinderfeestjes, babyshowers, studenten die er allerlei park/buitenspellen doen etc. Helaas is een tijd geleden het bordje "verboden voor honden" verwijderd bij de ingang van het hek. Hierdoor is het toch wat minder prettig geworden voor de vele gebruikers van het park (ten opzichte van slechts een klein aantal hondenbezitters). Tot nu toe zijn alle mensen in mijn buurt (ten westen van het park, het NS-buurtje en de bewoners van de jaren 30 woningen) die ik sprak niet blij met het nieuwe ontwerp. Alleen de mensen die ik sprak tijdens de bijeenkomst wonende ten oosten van het park, dus richting Van Swindenstraat/Griftpark vinden de verandering ok, maar die maken dan ook geen gebruik van het park(!). Wel zijn er mensen in mijn buurt die 1 ingang wat te weinig vinden. Een eventuele oplossing zou kunnen zijn om wat meer toegangs-poortjes te plaatsen met daarbij een bordje "verboden voor honden". Hiermee blijft de huidige buurtfunctie bewaard met als bijkomend voordeel kostenbesparing.</p> <p>Het is juist het hek om het parkje heen wat het al decennia lang uniek maakt. En wat het daarmee een mooie buurtfunctie geeft.</p> <p>Zou men bovenstaande opsomming kunnen meenemen in de besluitvorming over de herinrichting van de Tuinwijk-route?</p>
96	<p>Ik heb de ontwerpplannen gelezen voor het voorstel voor de nieuwe Tuinwijkroute en ben over het algemeen heel tevreden met wat er komt. Langzamer verkeer en fietsstraten lijken me een heel goede ontwikkeling voor de buurt. Het enige probleem wat ik wel wilde aankaarten is het verwijderen van 50-70 parkeerplaatsen. Wij gebruiken voor het dagelijks woon-werkverkeer en voor alle trips binnen Utrecht de fiets en het OV, maar hebben ook een auto, en vinden het echt steeds lastiger worden om een parkeerplaats te vinden voor onze auto in deze buurt. Ik hoop dan ook dat we toch nog wat meer plekken kunnen vinden voor parkeerplaatsen, of op een andere manier de parkeerdruk kunnen verminderen. Ik zie bijvoorbeeld steeds meer auto's van Sixt in onze straat die, volgens de website van Sixt, hier gewoon gratis kunnen parkeren.</p> <p>Kunnen jullie hier alsjeblieft rekening mee houden in het uiteindelijke ontwerp?</p>
97	<p>Hierbij geef ik graag nog mijn reactie op de informatie tijdens de inloopbijeenkomst op 3 februari 2026 in de bibliotheek Tuinwijk.</p> <p>Interessante tekeningen van onder meer de Willem van Noortstraat lokten mijn oog, maar er rees een aantal specifieke vragen & suggesties op het Voorlopig Ontwerp Tuinwijkroute, aangekaart bij Mark en Lianne.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Te planten boomsoorten: let bij de keuze op dat dit een straat is - geen parkbomen planten, zoals Veldesdoorn en Waterlinde i.v.m. honingdauw (niet grappig voor autolak), hoogte (18-30 m en 30-50 m), wortelbreedte, kruinbreedte (snoei alleen aan gevelzijde, zie huidige beplanting elders in de wijk ...) en zonlicht. De even zijde van de WvN-straat ligt pal op het zuiden! • Auto's te gast: prima, de vraag is of een 30 km-zone + verkeersdrempels afdoende werkt; ik zou actieve flitspalen opteren!! • Indeling parkeerplaatsen: gelet op de huidige tekening, de twee bestaande Gehandicapten Parkeerplaatsen op Kenteken zijn inmiddels uitgebreid tot drie plaatsen in het stukje tussen Willem van Noortplein en Floris Heermalestraat (even zijde) echter, wij zien deze GPP graag voor onze eigen deur i.p.v. een plek die jullie mooier uitkomt in de tekening! • Indeling fietsrekken en labelen: let op dat de fietsen niet meer in de loop hoeven staan van het voetpad, nu kunnen er nauwelijks mensen met kinderwagens en rollators langs ... en regelmatig fietsen labelen zou welkom zijn (in ruim zes jaar is er hier 1 x gelabeld!). Houd bij planning ook graag rekening met afstand tussen fietsrekken en parkeerplaatsen i.v.m. regelmatige autoschade door omgevallen fietsen! • Diepte geveltuintjes: ik benut sinds jaren een bestaand geveltuintje, niet breder dan 30 cm – dat is ruim voldoende (40 cm. door jullie gepland) • GFT-afval: verzamelpunten biobakken duidelijk aangeven en <u>voorkomen</u> dat er op de wekelijkse ophaaldagen fietsers geparkeerd staan! • Straatverlichting: er mogen best toonbare lantaarns geplaatst worden; de huidige snelwegverlichting is echt niet nodig en schijnt fel naar binnen <p>Erop vertrouwend dat het finale plan voor de herinrichting van onze straten en pleinen voor een ieder mooi en leefbaar wordt</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Komen er prullenbakken in het Willem van Noortplantsoen? - Juliusstraat en Ingen Houszstraat hebben nog relatief nieuw riool? - Kan het elektriciteitskastje dat nu op de stoep staat naast de bloemenkiosk verplaatst worden naar de kant van de kiosk zodat deze niet meer midden op de stoep staat? Misschien combineren met het elektriciteitshuisje? Is nu de stroomvoorziening voor kiosk.
	<p>Even ter illustratie. Ik heb de twee situaties zonder me veel aan te trekken van de schaal en de werkelijkheid even over elkaar gelegd. Bij de indeling die we de laatste jaren hebben gehanteerd, loopt het vast. Maar met een beetje inschikken en een iets kleinere tent moet het nog wel mogelijk zijn. Ook zou ik me kunnen voorstellen dat we de feestelijkheden aanpassen aan de situatie en de looppaden gebruiken als doorgang voor de bezoekers. En de overgebleven groenstukken een activiteit plannen. Je zou het natuurlijke podium aan de kant van het badhuis gebruiken als podium voor een DJ met overkapping. De stretchtent met als midden het kruispunt. Maar het zijn maar gedachten en suggesties van een bejaarde tenslotte.</p> <p>@Ineke Even over het electriciteitshuisje: Is dat bedoeld voor de kiosk en komen er ook krachtstroom aansluitpunten buurt evenementen.</p>



=====

Aanvulling:

Wij halen nu de stroom van een generator voor evenementen. Kost best wat en ook niet milieuvriendelijk.
Vandaar de vraag of er stroompunten geplaatst kunnen worden.

BIJLAGE 1: REACTIE 58: BEWONERSINITIATIEF AM-LAAN ...

BIJLAGE 2: REACTIE 64: THEMAGROEP VERKEER NOORDOOST

Inleiding

De Themagroep Verkeer Noordoost heeft met veel belangstelling het concept Voorlopig Ontwerp (VO) Herinrichting Tuinwijkroute januari 2026 gelezen. Daarnaast hebben wij ons laten informeren op de inloopavond van 3 februari jongstleden. Hoewel er ten opzichte van het eerdere IPvE en VO een aantal wijzigingen is aangebracht, zien wij nog een aantal onveilige situaties en verbeterpunten. In onze reactie hieronder richten wij ons primair op de aspecten verkeer en verkeersveiligheid, maar brengen daarna nog een aantal verbeterpunten in op de onderwerpen klimaatadaptatie en Verblijfsruimte (leefbaarheid en parkeren) in.

Verkeersveiligheid

1. Tuinwijkroute geen doorvoerroute

In paragraaf 1.1 (Visie) staat 'De Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan blijven een belangrijke route voor bussen en voor auto's met een bestemming in de wijk'.

Dat betekent dus dat de Tuinwijkroute geen doorvoerroute is, niet naar de binnenstad en al helemaal niet voor oost-westverkeer. Pagina 99 van het Mobiliteitsplan 2040 laat dit zien. Ook beschrijft pagina 102 bij buurtontsluitingsweg dat 'de inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert'.

Met de plaatsing verkeersplateaus, langere drempels als snelheidsbeperkende maatregel wordt de dominante rol van de auto alleen maar bevestigd. Er is nu al te veel autoverkeer dat niet alleen ten koste van leefbaarheid gaat, maar vooral ook ten koste van de verkeersveiligheid.

Bij de inrichting van een Fietsstraat gelden noodzakelijke randvoorwaarden, zoals het verlagen van de maximumsnelheid én het beperken van de hoeveelheid verkeer. Vanuit functionerende praktijkvoorbeelden van Fietsstraten redenerend, lijkt het juist om enerzijds uit te gaan van maximaal niet veel meer dan 2.000 motorvoertuigen per etmaal op een Fietsstraat, maar anderzijds meer nadruk te leggen op de intensiteitsverhouding: op een Fietsstraat moeten beduidend meer fietsers rijden (minstens een factor twee tot vier meer) dan auto's (<https://www.crow.nl/kennisproducten/fietsstraten-in-hoofdfietsroutes/>)

Wij zijn van mening dat er op een zo kort mogelijke termijn compartimentering, bijvoorbeeld in de vorm van een knip, gerealiseerd moet worden die ervoor zorgt dat er geen doorgaand autoverkeer meer door Tuinwijkroute rijdt. Indien een dergelijke knip bij de Monicabrug wordt gerealiseerd ontlast dit niet alleen de Tuinwijkroute, maar ook de Draaiweg/David van Mollemstraat, Oudenoord en Weerdsingel Westzijde.

Ook reistijdwinst voor bussen:

Om te zorgen dat de bus op tijd rijdt, wordt een bushalte opgeheven. Zonder beperking van de intensiteit van het verkeer op de Tuinwijkroute, wordt de beoogde tijds winst verderop in de route weer teniet aangezien de bus vervolgens achteraan aansluit bij de dagelijkse file in de Kaatstraat (Knijp Oudenoord).

Een knip zal zelfs tot reistijdwinst voor de bussen op de genoemde routes leiden.

2. Oversteekplaatsen

Op diverse locaties in de Tuinwijkroute steken bijna dagelijks grote groepen kinderen over. Vanaf de Floris van Heermalenstraat steken veel groepen (fietsende) schoolkinderen de Willem van Noortstraat over om naar het Griffpark te gaan. Vanaf de B.F. Suermanstraat steken veel schoolkinderen (lopend) de Antonius Matthaesuslaan over. Deze oversteekplaats wordt ook gebruikt door moeders met kleine kinderen die gebruik maken van Topkids kinderopvang.

Wij pleiten ervoor om deze oversteekplaatsen in te richten als schoolzone zodat automobilisten extra worden gewaarschuwd.

Dat kan uiteraard met de bekende rode en gele palen, maar hieronder enkele voorbeelden hoe het nog beter zichtbaar kan.



Om de Antonius Matthaesuslaan vervalt de oversteekplaats ter hoogte van nummer 31 en is het de bedoeling dat aan de ander kant van de kruising (ter hoogte van 37) wordt overgestoken op een oversteekplaats met middenstuk. Los van het feit dat voetgangers de kortste route prefereren is de oversteekplaats eveneens onhandig gepositioneerd. Voor kinderen die van de oneven naar de even kant over willen steken is dit gevaarlijk. Indien er een auto staat geparkeerd ter hoogte van nummer 33 kunnen zij vanwege de flauwe bocht in deze straat niet overzien of er verkeer vanuit de stad komt. In onze ogen verhoogt deze inrichting de kans op ongelukken.

3. Snelheidsremmende maatregelen

Op de busroutes is in overleg met de busvervoerder gekozen voor plateaus van 8 centimeter hoog. Dit betekent dat autoverkeer nog steeds met hoge snelheid hier overheen kan rijden.

Omdat de busroute hiermee feitelijk nog steeds een lange asfaltbaan is, zal menig bestuurder het gaspedaal nog steeds diep intrappen.

De Themagroep Verkeer vindt dit niet acceptabel en stelt voor om 12 centimeter hoge plateaus in te richten. Er zijn andere busroutes in Utrecht waar dit ook op deze manier is uitgevoerd. Dit is geen enkele belemmering voor het busvervoer zo lang zij zich ook netjes aan de maximaal geldende snelheid van 30 kilometer per uur houdt. Overigens is een plateau van 12 centimeter hoogte ook toegestaan volgens de CROW-richtlijnen.

Bij het kiezen van de locaties voor de plateaus is zoveel mogelijk gekeken waar dit naar verwachting tot zo min mogelijk trillingoverlast zal leiden. Dit is een mooi uitgangspunt, maar is het uit oogpunt van verkeersveiligheid niet beter om de plateaus ter hoogte van de kruisingen te situeren? Het verkeer wordt dan automatisch meer afgeremd, wordt de kans op ongelukken waarschijnlijk lager en de kans op ernstig letsel, zoals al diverse keren is gebeurd, aanzienlijk lager.

4. Verkeersveiligheid Willem van Noortplein

Laad- en losplaats Albert Heijn

We vinden het uit oogpunt van verkeersveiligheid onacceptabel dat de laad- en losplaats van Albert Heijn nog steeds op het plein is gesitueerd. De bestrating van het plein, een verblijfsruimte, ligt op één niveau. Een daar geparkeerde trailer met oplegger van 16.50 meter lengte leidt tot gevaarlijke situaties. Kinderen, fietsers en mensen die vooral op hun smartphone bezig zijn, steken links en rechts van de lossende vrachtwagen het plein over en zien niet of er verkeer aankomt. Dit wordt helemaal onoverzichtelijk als er daar tegelijkertijd een paar elkaar tegemoetkomende bussen moeten passeren. Het feit dat bussen en/of vrachtauto's elkaar in de bocht niet kunnen passeren verhoogt naar onze mening de onoverzichtelijkheid.

Daarnaast wordt er nu vanuit gegaan dat de vrachtwagens via de Merelstraat, Adelaarstraat en Willem Van Noortstraat aanrijden. Helaas zien wij al te vaak dat vrachtwagens over de Antonius Matthaesuslaan aanrijden en dan keren op de kruising van Swindenstraat/van Humboldtstraat. Dit is echt levensgevaarlijk. De vrachtwagenchauffeur kan onmogelijk het verkeer op het plein en de Willem van Noortstraat overzien als hij achteruitrijdt.

Wij willen dat de laad- en losplaats van het plein verdwijnt en opschuift richting de daadwerkelijke magazijningang van Albert Heijn. Dit kan ook gemakkelijk door deze ongeveer ter hoogte van de huidige parkeerplaatsen voor elektrische auto's te situeren.

Hierdoor worden naar onze mening drie verkeersonveilige situaties opgelost:

1. Het plein wordt overzichtelijker voor voetgangers (en fietsers).
2. De grote vrachtwagens kunnen gewoon over de Antonius Matthaesuslaan aanrijden. Ze hoeven niet meer door de smalle Merelstraat te rijden en de lastige bocht bij de molen te nemen. Dit komt ook de verkeersveiligheid op de fietsroute om de Noord die over de Adelaarstraat komt te lopen ten goede.
3. Ze hoeven al zeker niet te keren op de kruising met de van Swindenstraat/van Humboldtstraat, een locatie waar dagelijks ook veel fietsers passeren.

Uiteindelijk komt dit ook de functie van het plein als verblijfsruimte ten goede.

Gelet op dit aspect zou ook de geplande locatie voor de bushaltes op het plein herzien moeten worden. Kunnen deze bijvoorbeeld niet op de voormalige brug worden gepositioneerd?

De oversteekbaarheid van het plein

Volgens het VO komt in de bestrating op het plein een overrijdbare middenstrook van 1 meter. De middenstrook kan gebruikt worden als informeel rustpunt om over te steken, maar waarbij groter verkeer vanwege de smallere rijbanen ook gebruik zal moeten van maken van de middenstrook. Hierbij is in het VO opgenomen dat dit grotere verkeer dit op 'op gepaste wijze' moet doen.

Hoe ziet de projectgroep dit voor zich?

Komen er borden met de tekst dat het verkeer zich op gepaste wijze over het plein moeten bewegen?

Wij kunnen ons geen situatie voorstellen waarbij voetgangers zich veilig op dit middenstuk kunnen opstellen.

Hier zijn dus extra verkeersveiligheid bevorderende maatregelen noodzakelijk.

Dit kan in de vorm van visuele kenmerken zoals een zebrapad of een verdere beperking van de maximum snelheid tot 15 kilometer per uur (woonerf).

Graag extra aandacht hiervoor.

5. Handhaving

Helaas is er een percentage verkeersdeelnemers die vindt dat verkeersregels niet voor hen gelden. De Themagroep Verkeer pleit ervoor om voor een inrichting te kiezen wat hardrijders onmogelijk maakt en , meer dan nu het geval is, ook in te zetten op handhaving en daarbij de strengere Rotterdamse aanpak te hanteren.

Klimaatadaptatie

1. Bomen en planten

Ten behoeve van de nodige biodiversiteit kiezen wij voor inheemse bomen en planten.

Het startdocument Tuinwijkroute beschrijft het 'groen, tenzij' principe. Hetzelfde principe wordt beschreven in het 'Handboek Openbare Ruimte' waarin beschreven staat dat de contouren van het ontwerp moeten starten met het groen in plaats van het grijs. Met deze principes in het achterhoofd is het uitermate teleurstellend om te lezen dat bijvoorbeeld op de Pieter Nieuwlandstraat een aantal bomen uit het ontwerp zijn verdwenen en slechts 3 extra bomen op de Antonius Matthaesuslaan worden aangeplant.

Afkoppelen regenwater van huizen

Het regenwater van de huizen wordt afgekoppeld zodat het water naar de groenvakken kan stromen. Hiervoor moet het water eerst over de stoep lopen. Als het vriest, worden deze plekken spiegelglad met alle risico's van dien. De bewoner is niet meer verplicht om zijn stoep ijsvrij te houden en de gemeente strooit veel, maar niet op de stoep. Wie is er verantwoordelijk voor als een voetganger valt en letsel oploopt? Wij raden het afkoppelen van regenwater van de huizen ten zeerste af.

2. Opvangen regenwater

In de Willem van Noortstraat, Pieter Nieuwlandstraat, Ingen Houszstraat en Juliusstraat wordt een extra riool aangelegd voor regenwater.

In de Antonius Matthaesuslaan wordt kennelijk geen extra riool voor regenwater aangelegd, maar wordt door het afkoppelen van het regenwater van huizen feitelijk water toegevoegd.

De parkeervakken in de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaesuslaan worden op straatniveau aangelegd omdat deze straten lager liggen. Op de overige straten op stoepniveau.

Dit is lijkt allemaal vrij willekeurig en hier en daar met elkaar in tegenspraak.

Wij vinden dat elke straat een extra riool voor regenwater moet krijgen zodat in alle straten de parkeervakken ten behoeve van dubbelgebruik op stoepniveau aangelegd kunnen worden. Zie hiervoor ook onze opmerkingen in het volgende hoofdstuk bij de paragraaf parkeren.

3. Uitvoering parkeervakken

Volgens de Utrecht-monitor voldoet 50% van de buurten nog niet aan 40% groen in het horizontale vlak (<https://utrecht-monitor.nl/utrecht-monitor-specials/stad-klimaatverandering#bookmark>). Hoewel in het VO een aantal maatregelen is voorgesteld die de klimaatadaptatie vergroten, zijn wij van mening dat met name de ambitie voor de busroute hoger moet zijn.

We stellen voor om groene waterdoorlatende parkeerplekken aan te leggen.



Minder bestrating betekent minder hittestress en betere afvoer van regenwater. 7

Zie bijvoorbeeld de oplossingen van Park Positive: (<https://parkpositive.nl/algemeen/waterberging-groen-parkeren>).

De zorgen over het niet kunnen afvoeren van overvloedig regenwater op delen van de Tuinwijkroute worden hiermee tenietgedaan.

In de gesprekken kwam naar voren dat dit niet kon omdat de hier geen onderhoudsbudget voor beschikbaar is. Dit argument houdt geen stand, want:

- Een dergelijke oplossing heeft weinig onderhoud nodig
- Waar bestrating wordt vervangen door groen hoeft niet geveegd te worden
- Bij de kosten/baten analyse zijn de gezondheid- en welzijnsvoordelen vele malen groter dan de kosten.

Overige overwegingen voor groene waterdoorlatende parkeervakken:

- Indien het tegengaan van mogelijke wateroverlast dermate belangrijk is, kunnen in plaats van 6,5 meter brede asfaltbanen ook waterdoorlatende en snelheidsremmende klinkers worden toegepast. Dit past echter niet bij het karakter van een Fietsstraat en zou mogelijk ook tot trillings- en geluidsoverlast kunnen leiden. Om deze reden zijn ten behoeve van klimaatadaptie groene waterdoorlatende parkeervakken een goed alternatief.
- Voor een aantal situaties is aangegeven dat er vanwege kabels en leidingen minder bomen geplaatst kunnen worden. Hier zijn groene waterdoorlatende parkeervakken weliswaar geen oplossing voor schaduwrijke straten, maar kunnen wel een goede vervanging zijn tegen hittestress.

Verblijfsruimte

1. Parkeren

- Parkeervakken op stoephoogte

Op de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaeslaan worden de parkeervakken op straatniveau aangelegd. Het argument hiervoor is dat dit nodig is omdat deze straten lager liggen en zo het risico van eens in de 100 jaar wateroverlast wordt voorkomen

Wij vinden het belangrijk dat bewoners voldoende ruimte hebben om elkaar op een veilige manier te kunnen ontmoeten en dat kinderen veilig kunnen spelen.

Daarom vinden we het belangrijk dat de parkeervakken overal op gelijke hoogte met de stoep komen zodat er sprake kan zijn van dubbelgebruik. De kans op wateroverlast is gering en dit is met technische oplossingen te voorkomen. Nederland is tenslotte kampioen watermanagement.

Overigens geeft dit ook meer ruimte aan boomwortels wat geconcludeerd kan worden uit het IPvE en VO van de herinrichting Koningsweg. Dit wordt in dit IPvE en VO als reden genoemd om de parkeerplaatsen juist niet op straatniveau te leggen (<https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/c2ba3bbc-b3f7-4a09-bc97-9de956eadd00?documentId=47b11806-ac1e-45bb-96cb-ccdb1f80d644>). Bovendien zorgt parkeren op stoephoogte ervoor dat de rijbaan optisch smaller lijkt. Een smallere rijbaan ontmoedigt hardrijders en kan daarmee worden gezien als een inrichtingseis die aansluit om 30 km/h ook daadwerkelijk af te dwingen.

- Aantal parkeerplaatsen

Er vervalt een aantal parkeerplaatsen. Voor sommige bewoners is dit goed nieuws terwijl andere bewoners nu al klagen dat er onvoldoende parkeerruimte is.

Om een goed beeld over de parkeerdruk te krijgen is het daarbij uiteraard wel van belang om van de juiste cijfers uit te gaan. Uit punt 4 (zie bijlage) van de reactie die de heer Salden, één van de bewoners van de Pieter Nieuwlandstraat, op persoonlijke titel naar de projectgroep heeft gestuurd, lijkt er hier sprake van dat de uitgangspunten niet eenduidig zijn.

Kunnen de parkeerplaatsen worden gesitueerd bij de bewoners die parkeren belangrijk vinden en kan bij de mensen die juist meer groen willen dit juist meer bij hen voor de deur worden gesitueerd? Hierbij dient uiteraard wel rekening te worden gehouden met voldoende schaduw voor de gehele omgeving.

Verder weten we dat een aantal bewoners die wel een auto hebben, maar daar niet van afhankelijk zijn het niet erg vinden om hun auto wat verder weg te parkeren.

Parkeergarage Griftstede staat voor een groot deel vaak leeg. Waarom kunnen bewoners die hun auto minder vaak gebruiken en die dat willen niet tegen een aantrekkelijk gereduceerd tarief (vergelijkbaar met het tarief voor een straatvergunning) permanent in parkeergarage Griftstede (of in een andere parkeerhub) parkeren?

- Gehandicaptenparkeerplaats bij bibliotheek Tuinwijk

Bij de bibliotheek Tuinwijk wordt een algemene gehandicaptenparkeerplaats gesitueerd die buiten de venstertijden van 8.00 en 18.00 uur gebruikt kan worden voor autoparkeren. Opgemerkt dient te worden dat de bibliotheek regelmatig ook in de avonden voor bijeenkomsten wordt gebruikt.

2. Bankjes en openbaar toilet

De Themagroep Verkeer pleit ervoor om, zoals ook in de Nota Voetganger is opgenomen, een aantal zitbankjes en 1 of meerdere openbare toiletten in de Tuinwijkroute op te nemen zodat ook minder mobiele bewoners zelfstandig naar buiten kunnen en mensen met buikaandoeningen niet afhankelijk zijn van goedwillende winkeliers of particulieren.

3. Kiosk

Er staat nu een bouwvallige bloemenkiosk op het Willem van Noortplein. Daarnaast wordt in het VO achter de kiosk ook ruimte gereserveerd voor een elektriciteitshuisje. We pleiten ervoor om de kiosk en het nog te bouwen elektriciteitshuisje eventueel aangevuld met een openbaar toilet in één nieuw gebouw te situeren. Een dergelijke voorziening kan het plein nog aantrekkelijker maken. Op het Pleintje in Zijdebalen is een combinatie van elektriciteitshuisje in combinatie met een restaurant. Dit geheel ziet er erg fraai uit en is een aanwinst voor dat plein. Het kan ook iets eenvoudiger worden uitgevoerd zoals de bloemenkiosk (zonder elektriciteitshuisje) op winkelcentrum de Gard bijvoorbeeld laat zien.

Monitoring en evaluatie

Op 1 juli 2026 wordt 30 km/h ingevoerd op de Tuinwijkroute. Wij stellen voor de snelheidsreductie te monitoren. Is sprake van weinig afname dan vrezen wij dat enkel met de aanleg van het rode asfalt en lage plateaus ook niet het gewenste effect wordt bereikt. Wij horen graag hoe de projectgroep de bevindingen van 1 juli 2026 meeneemt in de besluitvorming en/of scopewijzingen in het ontwerp daarna nog mogelijk zijn.

De Themagroep Verkeer adviseert om tijdens uitvoering van dit project (en andere verkeersprojecten) om de effecten te meten die een afsluiting als gevolg van werkzaamheden op de omringende omgeving heeft en de resultaten hiervan mee te nemen in evaluaties.

Participatie

Tot slot vragen we met klem om het ontwerp en verdere invulling van de Tuinwijkroute nadrukkelijk samen mét de bewoners te doen. Ook dringen we aan om het ontwerp en de uitvoering uiterlijk binnen een jaar na uitvoering samen mét bewoners te evalueren om gezamenlijk vast te kunnen stellen of aan de oorspronkelijk beoogde doelstellingen is voldaan en in welke mate. De stad maken we immers samen.

Met vriendelijke groet,
Themagroep Verkeer Noordoost Utrecht.

Bijlage

Punt 4 van de individuele reactie van ...

Parkeercapaciteit en parkeerdruk.

Voor het beschrijven van de nieuwe parkeersituatie van de Pieter Nieuwlandstraat wordt een vermelding gemaakt in het IPvE/FO . Deze is als volgt : “Op enkele plekken halen we parkeerplaatsen weg, om nieuwe bomen te plaatsen” In het Voorlopig Ontwerp staat deze nieuwe situatie met cijfers beschreven. Deze zijn:

- er blijven 58 parkeerplekken
- er verdwijnen 22 parkeerplekken
- er komen 4 laadplekken

Dit zou betekenen dat de capaciteit op dit moment 84 plekken is.

Dit is echter niet juist. Door simpelweg auto's in de straat te tellen en ook door de lengte van het totaal aan parkeerstroken te delen door 5.50 meter (de ruimte voor 1 auto) komt uit beide berekeningen een getal van tussen de 95 en 100 parkeerplekken. Het betekent dat er 33 tot 38 parkeerplaatsen verdwijnen in plaats van 22, die omschreven staan in het IPvE /FO als “enkele parkeerplaatsen”.

Voor het beschrijven van de nieuwe parkeersituatie van de Ingen Houszstraat wordt in het IPvE/FO geen vermelding gemaakt. In het Voorlopig Ontwerp staat dat er 8 plekken bijkomen in de nieuwe situatie. Ook dit getal is niet juist. Er komen slechts 2 parkeerplaatsen bij. Van 37 (geteld) naar 39 (in het ontwerp).

Het betekent voor de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat dat er 17 tot 23 parkeerplekken méér verdwijnen dan er wordt vermeld. Er verdwijnen hier 31 tot 36 parkeerplaatsen.

Voor de Willem van Noortstraat staat beschreven dat er 10 parkeerplekken verdwijnen en dat er 29 parkeerplekken overblijven. Dit zou betekenen dat het huidige aantal parkeerplekken 39 is. In de Willem van Noortstraat zijn echter 49 parkeerplekken (geteld), het aantal plekken dat hier verdwijnt is dus 20.

Op het Willem van Noortplein verdwijnen 2 parkeerplekken ter hoogte van de bakker en de drogist.

Dit brengt het totaal aan opgeheven parkeerplekken op 73 tot 78 plekken. Dit is boven het bereik van de M50-70 plekken zoals beschreven in het IPvE/O, Namelijk: Willem van Noortstraat 20x , Willem van Noortplein 2x, Antonius Mattheuslaan 20x, Ingen Houszstraat/Pieter Nieuwlandstraat 31x tot 36x.

Het betekent dus een hogere derving van parkeerinkomsten en een hogere parkeerdruk.

Voor het meten van de parkeerdruk is er gekeken naar het gehele parkeerrayon 'Tuinwijk Noord e.o.' De conclusie is dat er voor dit rayon slechts een kleine verhoging van de parkeerdruk komt en dat deze binnen de toelaatbare marges valt. Kortom, er komt geen extra grote parkeerdruk in het rayon. De Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat worden echter door het Majoor Bosshardtplantsoen gescheiden van het parkeerrayon en vormen een geïsoleerd parkeergebied. Binnen dit veel kleinere gebied zijn er 3 straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd. Dit zijn de : Cornelis Drebbeelstraat, de Bosschastraat en de van Marumstraat. In de parkeervisie 'aanpak openbare ruimte' uit het mobiliteitsplan 2040, staat een uitvoerige beschrijving van de situatie 'met twee wielen op de stoep parkeren'. Deze situatie is niet toegestaan, onwenselijk en gaat ten koste van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Toch wordt de parkeerdruk binnen dit gebied met 31 tot 36 auto's verhoogd.

BIJLAGE 3: REACTIE 56: FIETSERSBOND

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om namens de Fietsersbond onze inbreng voor de plannen voor **de Tuinwijkroute** met een brief onder uw aandacht te brengen.

Te druk voor een fietsstraat

Wij maken ons (nog steeds) grote zorgen om de veiligheid op de route Antonius Matthaeslaan – Willem van Noortplein – Willem van Noortstraat. Er wordt gesteld dat het een fietsstraat wordt met een 30-km-regime. Volgens het IPVE rijden er nu over de Tuinwijkroute 4.400 – 5.000 auto's per etmaal.

Volgens het VRU model stijgt dat in 2035 (een beetje) naar 5.100 – 6.300 per etmaal. Daarbij houdt de Pieter Nieuwlandstraat bijna 4.000 m.v.t./etmaal richting Kardinaal De Jongweg, terwijl er volgens dit model geen verkeer in de Kaatstraat rijdt richting Kardinaal De Jongweg. Deze intensiteit is teveel verkeer voor een fietsstraat. De hoeveelheid verkeer is v r buiten het toepassingsgebied van fietsstraten, waarvoor de betreffende richtlijn als maximale verkeersdrukte voorschrijft maximaal 3.000 m.v.t./etm en 400 mvt in het drukste spitsuur.

Ter vergelijking: de Prins Hendriklaan, een succesvolle fietsstraat, heeft volgens recente tellingen ongeveer 2.000 m.v.t./etmaal (<https://mobiliteitsdata-utrecht.nl/verkeer/tellingen/>)

Erftoegangsweg

Fietsstraten kunnen worden toegepast op hoofd fietsroutes waarbij de functie voor het autoverkeer een erftoegangsweg is. Gezien het aantal auto's en het hoge aandeel doorgaand verkeer, is de Tuinwijkroute in praktijk geen erftoegangsweg. Om deze weg als fietsstraat in te richten moet de hoeveelheid autoverkeer dalen naar het niveau van een erftoegangsweg: minder dan 3.000 m.v.t./etmaal of 400 m.v.t./uur in het drukste spitsuur. Er zijn daarom aanvullende maatregelen nodig om het (doorgaande) autoverkeer terug te dringen. Bijvoorbeeld altemnerend eenrichtingsverkeer voor personenauto's.

Snelheidsremmers

Het CROW adviseert in 30-km-gebieden snelheidsremmers die het verkeer daadwerkelijk afremmen tot 30 km. Het plan stelt dat de plateaus de snelheid van het autoverkeer "iets minder, maar wel voldoende" afremmen. Graag zien wij de onderbouwing van de 'voldoende' snelheidsremming (= tot 30 km). Is er een onderzoek waarmee dat wordt aangetoond beschikbaar?

Volgens onze gegevens is bij een plateau een oprit van  n meter nodig, in plaats van 1,75 m, om de snelheid voldoende, d.w.z. tot 30 km/u, af te remmen. De geplande plateaus doen dat niet, die remmen de snelheid af tot pakweg 50 km/uur.

Ook moeten de snelheidsremmers dicht bij elkaar liggen dan de geplande 100 tot 120 meter, volgens het CROW elke 75 meter. De vering van moderne auto's is veel beter dan van oudere auto's, daardoor is de effectiviteit van verkeersdrempels in de afgelopen jaren toch al afgenomen. Dat de weg via uitritconstructies voorrang krijgt op alle zijwegen, werkt ook snelheidsverhogend.

Voor het comfort van de buspassagiers kunnen geen effectievere snelheidsremmers worden toegepast, begrijpen we. Dus het autoverkeer zal te hard blijven rijden. Dan is het des te meer belangrijk dat er maar weinig autoverkeer rijdt. Maar de gemeente kiest er met dit plan niet voor om de intensiteit van het verkeer effectief te verlagen, bijvoorbeeld door doorgaand autoverkeer onmogelijk te maken. De gemeente creëert hiermee een situatie met teveel  n te hard rijdend autoverkeer.

Breedte van de weg

De weg wordt 6,5 meter breed, dat zou voldoende zijn voor twee bussen die elkaar passeren. Zoveel breedte is volgens ons niet nodig. Op de Jazzsingel rijden ook bussen in twee richtingen, maar die weg is maar 6 meter breed. Toch kunnen de bussen elkaar daar ook passeren. Ook de Columbuslaan wordt op delen smaller dan 6,5 meter (<https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/verkeersprojecten-in-zuidwest/vasco-da-gamalaan-en-omgeving-opnieuw-inrichten>).

Op de Jazzsingel, die een vergelijkbare drukte heeft als de Tuinwijkroute, halen automobilisten fietsers in de praktijk niet in, als er een auto tegemoet komt. Dat is erg fijn, omdat er bij zo'n passeeractie nooit veel ruimte is tussen rijdende auto en fietser.

Wij herhalen onze uitnodiging om gezamenlijk eens op de Jazzsingel te gaan fietsen. Als het op de Jazzsingel goed gaat, kan de Tuinwijkroute ook een halve meter smaller worden. Bijvoorbeeld door de rijlopers elk 10   15 cm smaller te maken en de middenstrook 20-30 cm minder breed te maken. Volgens de maatsegmenten is er voor fiets-auto-auto nodig:

Element	Breedte, bij 30 km/u	Breedte, bij 50 km/u
Fiets-zijkant	25 cm	25 cm
Fiets	75 cm	75 cm
Fiets-rijdend voertuig	85 cm	105 cm
Auto	200 cm	200 cm
Auto – auto	30 cm	80 cm
Auto	200 cm	200 cm
Auto – zijkant	25 cm	50 cm
Totaal	640 cm	735 cm

Bij geparkeerde auto's langs de weg moet hier nog 25 cm bij worden opgeteld, als er geen separate schrikstrook is.

Uit onderzoek is gebleken dat alle automobilisten bij 30 km fietsers passeren als er 80 cm ruimte mogelijk is. Als er meer ruimte beschikbaar is, houden ze meer afstand van fietsers. Fietsers hebben geen kooiconstructie, de ruimte om hen heen moet de veiligheid leveren. Als het autoverkeer 30 km/u rijdt, kan een fietser op de Tuinwijkroute ingehaald worden terwijl er ook een auto tegemoet komt. Dat is uiterst onplezierig, omdat een deel van dit verkeer krapper passeert dan op 80 cm of met een hogere snelheid omdat het verkeer hier geen 30 zal rijden. Dit is voor sommigen een reden om op de stoep te gaan fietsen.

De rijloper minder breed maken voorkomt niet alleen dat auto's fietsers inhalen terwijl er ook een auto tegemoet komt. Het levert extra ruimte op voor de functiestrook. Door het voetpad aan beide kanten van de weg even breed te maken, kan er een kleine groenstrook worden toegevoegd aan één kant van de weg. Deze kan afwisselend links en rechts van de weg komen, waardoor de weg iets kan meanderen, net zoals de Schoolstraat in Vleuten. Dat helpt wat om het idee van "een lange rechte weg met voorrang en nauwelijks snelheidsremmers" (dus doorrijden met de auto) te verminderen.

Ten overvloede: het voorstel van DTV voor de Draaiweg is ook een 6 m brede weg.

Vorm, functie en gebruik

De route blijft in het ontwerp een brede rechte weg, met veel verkeer en onvoldoende snelheidsremming. Dat kan naar ons idee geen succesvolle fietsstraat worden, dat is een verkeersriool. Vorm, functie en gebruik zijn niet in evenwicht. Als de bedoeling is dat dit een veilige fietsstraat moet worden, moet aan de volgende eisen worden voldaan:

- De verkeersintensiteit moet worden verlaagd tot maximaal 3.000 mvt/etm en minder dan 400 mvt in het drukste spitsuur.
- De snelheid moet effectief worden verlaagd tot 30 km/u, bijvoorbeeld met buskussens of met een drempel die inklappt onder het gewicht van een bus. We weten dat de gemeente geen fan is van toepassing van beide als de huizen niet zijn onderheid en vanwege onderhoud. Maar het is echt nodig om de snelheid voldoende te verlagen. Als dat niet lukt, moet de intensiteit nog veel lager dan 3.000 mvt/etm zijn.

Als het niet gaat lukken om zowel de intensiteit als de snelheid voldoende te verlagen, kan het geen succesvolle fietsstraat (= erftoegangsweg) worden. In dat geval kan de keuze worden gemaakt om vrijliggende fietspaden aan te leggen, of de hoofdfietsroute naar een andere route te verleggen, of de busroute te verleggen maar een andere route, zodat in de Tuinwijkroute toch effectieve snelheidsremming mogelijk is.

Ook is de keus voor een GOW-30 mogelijk. Wij verwijzen naar het ontwerp van DTV voor de Draaiweg / David van Mollemstraat. Met meerdere middeneilanden wordt er in dat ontwerp voor gezorgd dat auto's regelmatig even achter fietsers moeten blijven, omdat passeren niet mogelijk is bij die eilanden. Fietsers kunnen makkelijk linksafslaan of oversteken. Ook voetgangers kunnen op veel plaatsen in twee etappes oversteken.

Oversteekplekken

Het verbaast ons dat de oversteekplekken niet op de plateaus worden aangelegd. Daar is de hoogte van de rijbaan gelijk aan die van het voetpad, het verkeer rijdt er een fractie rustiger en begrijpt beter dat er een oversteekplek is. De oversteekplek draagt daar ook bij aan de geloofwaardigheid van de snelheidsverlaging waardoor die effectiever wordt.

Momenteel kunnen voetgangers oversteken met hulp van een middeneiland. Kort voor de oversteekplaatsen liggen "buskussens", die de snelheid van het autoverkeer remmen. Fietsers rijden via een kort stukje (te smal) fietspad. Deze oversteekplekken werken aandachtsverhogend voor het autoverkeer, dat daardoor rustiger rijdt. Deze plekken verdwijnen allemaal, het wordt één lange rechte weg. We denken daarom dat de huidige inrichting beter is dan de geplande.

Materialisatie Willem van Noortplein

We zijn blij dat de fietsroute rood asfalt krijgt. Dat is conform het besluit van de gemeenteraad hierover. We vinden dat dat voor de hele fietsroute moet gelden, dus ook voor het Willem van Noortplein. Door de aansluiting met de Van Humboldtstraat is dit plein het drukste deel van deze route qua aantal fietsers. Ruim 6.000 per etmaal in 2019. Aan beide kanten splitst de fietsstroom zich over aan de ene kant de Antonius Mattheuslaan en Pieter Nieuwlandstraat en aan de andere kant de Willem van Noortstraat en de Van Humboldtstraat. Op pagina 51 wordt aangegeven dat het Willem van Noortplein in 2040 een capaciteitsknelpunt voor de fiets kan worden, zoveel fietsers worden er verwacht.

Op het Willem van Noortplein is alleen het buurtwinkelcentrum zelf in de Kadernota aangewezen als "Domstad bijzonder", niet het plein zelf. In het nieuwe HOR (u verwijst hiernaar in het VO) wordt het hele plein niet genoemd, er staat alleen een stip op de kaart dat er een bijzondere plek is – het winkelcentrum zelf. De stip op de kaart lijkt ook op de Van Swindenstraat te staan, dat vindt u ook geen "Domstad bijzonder" (<https://maps.app.goo.gl/55tmRauoFqmVK8wXA>). Er is daarom geen enkele reden om hier af te wijken van vlak rood asfalt, door klinkers of streetprint toe te passen. Klinkers of streetprint vereenvoudigen het oversteken niet, dat doen alleen middeneilanden. We willen dat het plein vlak rood asfalt krijgt, wij zien geen reden om te kiezen voor een ander type verharding.

Middeneilanden vereenvoudigen linksafslaan

Het zal, door de drukte met fietsers en auto's, lastig worden om linksaf te slaan. Op de Wilhelminalaan in Vleuten is linksafslaan door een wegversmalling makkelijk gemaakt (<https://fietsberaad.nl/kennisbank/voorbeeld-veilig-linksafslaan.-utrecht>). We willen dat linksafslaan naar wegen als de Van Humboldtstraat, Pieter Nieuwlandstraat, Koekoekstraat, Merelstraat en Hopakker ook zo wordt gefaciliteerd. Daarvoor is een middeneiland nodig, dat vereenvoudigt tegelijkertijd het oversteken door voetgangers.

Wij verzoeken de gemeente om de oversteekbaarheid (wachtijd) in de spits bij de verwachte fiets- en auto intensiteiten te bepalen en na te gaan of en waar er in twee etappes overgestoken moet kunnen worden. Bij de grootte van de middeneilanden moet rekening worden gehouden met fietsen met aanhangers en met bakfietsen.

Inritconstructies dieper in de zijstraat

Drie- en vierwielige fietsen en scootmobielen hebben grote moeite met afslaan als ze tegelijkertijd een klein hellinkje op moeten. De kans dat ze omslaan is dan erg groot. Door hun hoge zwaartepunt hebben ze van zichzelf al de neiging om uit de bocht te vliegen. Bij een hellinkje in een bocht gaat eerst het (rechter)voorwiel omhoog, wat de neiging tot omslaan versterkt. Dat geldt eveneens voor scootmobielen. De aansluiting met de zijstraten moet zo worden vormgegeven dat een eventuele verhoging pas komt als de voertuigen die verhoging haaks kunnen passeren. Hier wordt het in één minuut uitgelegd: <https://youtu.be/k0UwJaOZxnA>. Dat maakt het ook makkelijker om vanaf de Willem van Noortstraat rechtsaf de Pieter Nieuwlandstraat in te fietsen. Zo'n helling onder een hoek kan overigens ook voor tweewielers leiden tot valpartijen. Zeker bij de drukke fietsroutes (Pieter Nieuwlandstraat, van Humboldtstraat, Ingenhouszstraat) moeten hoogteverschillen haaks op de rijrichting liggen. Dan vraagt dat geen aandacht van fietsers op het moment dat je ook veel aandacht voor het overige verkeer nodig hebt.

Fietsparkeren

Er komen niet genoeg parkeerplekken voor alle fietsen, omdat er in het plan ook ruimte wordt gemaakt voor groen. In het IPVE is als ambitie vermeld dat voor 110% van het huidige aantal fietsen een stalling wordt gerealiseerd. Er komen echter 780 plekken voor 1.000 getelde fietsen. (Was dat voor of na een weesfietsactie?) Dat betekent dat er fietsen los gestald zullen worden (en aan bomen, verkeersborden, lichtmasten etc.). Los gestalde fietsen vragen meer ruimte op straat dan fietsen in een rek. Ze staan ook vaak hinderlijk in de weg in looproutes. Voldoende stallingen geeft een veel betere openbare ruimte.

In het IPVE staat dat ofwel het DSB-rek ofwel fietsnietjes wordt toegepast. Wij adviseren het schuine DSB-rek met aanbindmogelijkheid.

- De hart-op-hart afstand is 50 cm, bij fietsnietjes is dat meestal 1 meter
- De sturen komen niet in elkaar, als er bij fietsnietjes een extra fiets tussengepropt wordt wegens gebrek aan ruimte is de kans op schade aan de fiets groter
- Doordat de fietsen schuin staan, is er haaks op het rek minder ruimte nodig

- Fietsen kunnen maar op 1 manier in het rek worden gereden. Daardoor blijft er achter het DSB-rek altijd loopruimte vrij. Bij fietsnietjes kunnen fietsen ook aan de voorkant van het rek wegrijden, daardoor wordt er daar wel achter het rek gestald.
- Doordat de DSB rekken minder diepte vragen, kunnen ze in de functiestrook langs de rijbaan worden geplaatst i.p.v. haaks op de rijbaan. Dat levert veel meer stallingsruimte op.

De ontwerpen van de Pieter Nieuwlandstraat en Ingenhouzstraat/Juliusstraat zijn OK, op het aantal fietsparkeerplekken na.

Ten slotte

We vertrouwen erop dat u onze reactie meeneemt in uw afwegingen voor het vervolg van het ontwerpproces. En dat u er voor zorgdraagt dat onze inbreng wordt meegenomen in uw terugkoppeling aan de gemeenteraad. We lichten onze ideeën over de Tuinwijkroute desgewenst graag toe en zien uit naar uw reactie hierop.

BIJLAGE 3A: REACTIE 56: FIETSERSBOND

Punten die niet zijn behandeld in het reactieverslag bij eerste schetsontwerp:

- Snelheidsremmers zijn nodig – wordt niet op ingegaan in de reactienota. Het moet daadwerkelijk 30 worden. Bij bussen is dat idd lastig. Maar met deze drukte is het een randvoorwaarde.
- Dat op de Burg.Reigerlaan/Nachtegaalstraat in het weekend duidelijk harder wordt gereden (dan zijn er maar 14.000 fietsers ipv 16.000) geeft aan dat plateaus onvoldoende remmen. De V85 moet zeker onder de 35 km/uur blijven.
- De plateaus zoals in de Burg Reigerlaan/Nachtegaalstraat zijn dus onvoldoende, omdat hier geen overmacht aan fietsers is. In de reactienota wordt qua veiligheid alleen ingegaan op veilig oversteken. Fietsers moeten geen “remmend vlees” worden.
- Is “zo veilig mogelijk” veilig genoeg? De route is nu onveilig, wordt het beter (of slechter, net als de Oudwijkdwarstraat slechter werd)?
- We willen dat goed nagerekend wordt hoeveel hinderlijke ontmoetingen te verwachten zijn. (zie de fietsstraten brochure van Fietsberaad). Deze “fietsstraat” valt qua drukte volledig buiten het toepassingsgebied van fietsstraten. Teveel auto’s én teveel fietsers. Voldoet de wegindeling? Lastige berekening! Maar is wél nodig.
- Asfalt Willem van Noortplein – wordt niet op ingegaan. Op pagina 40 van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte staan de pleinen die Domstad Bijzonder hebben. Het Willem van Noortplein staat er niet bij.
- Op pagina 42 de winkelcentra. Daar staat hij wel tussen. Kortom: rood asfalt op die weg! Want die hoort niet bij het winkelcentrum.
- Ik snap dat ze bij elk project "hun" gebied Bijzonder vinden of het Bijzonder willen maken. Daar is die kadernota voor gemaakt. Ook in het Nieuwe HOR wordt expliciet genoemd dat het aantal plekken met Domstad bijzonder niet moet worden uitgebreid. Zodat niet elke herinrichting de duurste prullenbakken krijgt.
- Haaks inrijden inritconstructies – voor drie- en vierwielige fietsen en scootmobielen is dat nodig. Moet je midden op de drukke weg gaan rijden, voor je met je scootmobiel kunt afslaan, of zijn de inritten vlak en komt de eventuele drempel pas zodra hij haaks gepasseerd kan worden? Cruciaal voor de veiligheid van deze kwetsbare groep weggebruikers.
- Oversteken met middensteunpunt – wordt niet op ingegaan. (alleen 30 km en fietsstraat wordt genoemd als maatregel). Bepaal de oversteekbaarheid (wachtijd) bij de te verwachten drukte. Voldoet dat aan de normen? Ook in de spits? Hoe zou het verbeteren met middensteunpunten? Hier kun je echt iets doen voor voetgangers!
- Linksafslaan faciliteren met versmalling. Zie ook het ontwerp van DTV voor de Draaiweg. Hiermee ontstaan tegelijk de middensteunpunten voor voetgangers.
- Bushaltes passeren met bypass – zie ook de evaluatie van de Burg Reigerlaan/Nachtegaalstraat. Het is voor zowel de bus als de fiets stukken beter. Uit onderzoek in Nieuwegein beek het 10 seconden rijtijd per halte te schelen. Als deze verbeteringen voor voetgangers, scootmobielen, fietsers en het OV niet worden toegepast, voor wie ben je de weg dan aan het ontwerpen?
- NB: De Jazzsingel is 6 m breed. Dat kan over de hele lengte van de weg een groenstrookje schelen, als de weg een halve meter smaller wordt. Dan past auto-auto-fiets niet, waardoor je niet wordt ingehaald op het moment dat er een auto tegemoet komt. Of is de doorstroming zo belangrijk dat autoverkeer zich tussen tegemoetkomend verkeer en een fietser door mag wringen?