

# Reactieverslag Herinrichting Tuinwijkroute

Opsteller: *Projectteam Tuinwijkroute*

Projectnaam: *Herinrichting Tuinwijkroute – eerste ontwerp (IPvE/FO)*

## Algemene indruk

Ruim 150 mensen hebben gereageerd op het eerste ontwerp voor de Tuinwijkroute. Bijna alle reacties zijn van bewoners van de straten die we gaan herinrichten of van bewoners die daar heel dichtbij wonen. Veel mensen zijn positief over de nieuwe inrichting. Men is blij dat de straten worden aangepakt, dat de maximumsnelheid naar 30km/u gaat en dat er meer ruimte komt voor groen, lopen en fietsen. Het grootste deel van de mensen geeft aan het eens te zijn met het ontwerp. Er zijn ook vragen en zorgen. Bijvoorbeeld over verkeersveiligheid (oversteken en snelheid) en parkeren.

In de bijlage bij dit verslag staan de vragen die wij hebben gesteld op de inloopavond en via DenkMee.

## Thema's

We hebben de reacties opgedeeld in verschillende thema's. Naar aanleiding van de reacties hebben we per thema onderzocht welke wijzigingen we kunnen doen. Bij ieder thema geven we een indruk van welk belangrijk inzicht wij hebben opgedaan (reacties) en hoe wij dit wegen en wel of niet verwerken in de plannen (keuze en uitleg). Verderop in het verslag komen deze thema's één voor één aan bod:

1. Functiestrook
2. Stoepen
3. Willem van Noortplantsoen
4. Fietsparkeren en autoparkeren
5. Verkeersveiligheid – oversteken en snelheid
6. Rijroutes

## Aanpassingen

Op basis van de binnengekomen reacties passen we het ontwerp op drie punten aan in het ontwerp. Andere reacties onderzoeken we verder in de aankomende fase of kunnen we niet opnemen in het ontwerp. Zie uitwerking thema's.

1. In de indeling van de stoepen op de Pieter Nieuwlandstraat passen we incidenteel inhammen toe met extra stoep ten koste van het groen om zo meer verblijfsruimte te creëren.
2. We voegen ca. 5 autoparkeerplaatsen op de Antonius Matthaesuslaan toe ten koste van fietsparkeren.
3. We passen op sommige stukken een 'zachte scheiding' toe tussen het plantsoen en het plein ter vervanging van de beschermende functie van het hek. Bijv. door middel van lage beplanting.
4. Bij het uitwerken van het ontwerp wisselen we waar mogelijk de locaties van groen, fietsparkeren en autoparkeren in de functiestrook op basis van de binnengekomen reacties.

Deze aanpassingen zijn verwerkt in het Integraal Programma van Eisen (het ontwerpplan). Het ontwerp (de tekening) passen we in de volgende fase aan.

# **Uitwerking thema's**

## **1. Functiestrook**

### Reacties

In het reactieformulier hebben we gevraagd of mensen voorstellen hadden voor het wisselen van groen, fietsparkeren en autoparkeren in de functiestrook. We hebben hier veel reacties op gehad. Sommige mensen willen bijvoorbeeld geen fietsparkeerplekken voor de deur, anders juist wel. De reacties op dit onderwerp komen vanuit alle straten.

### Keuze en uitleg

In de functiestrook langs de rijbaan plaatsen we afwisselend bomen, groenvakken en (fiets)parkeren. Deze inrichting moet zorgen prettige woon- en fietsstraten. De precieze keuzes voor de locaties van het groen, fietsparkeren en autoparkeren is een puzzel. De wensen van bewoners voor het wisselen van deze locaties nemen we zoveel mogelijk mee in de uitwerking van het ontwerp.

## **2. Stoepen**

### Reacties

Bewoners van de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaesuslaan geven aan de brede stoepen te willen houden. De stoepen worden gebruikt om te spelen en te ontmoeten, daarmee hebben ze een belangrijke sociale functie. Het gaat hier vooral om de kant met even huisnummers. Dit is voor ons een nieuw inzicht. De Pieter Nieuwlandstraat is voor voetgangers ook een belangrijke route naar het Griftpark. Ook hiervoor is het de wens om de stoep breder te houden.

### Keuzes en uitleg

Op dit moment zijn de stoepen op de Pieter Nieuwlandstraat ongeveer 4,5m breed. In het eerste ontwerp wilden we deze versmallen naar de minimale breedte van 2,20m. Op de Antonius Matthaesuslaan versmallen we de stoepen in het eerste ontwerp van 2,80 naar 2,20m.

We vinden het belangrijk om rekening te houden met de wens van bewoners, maar we moeten ook ruimte houden voor groen, fietsparkeren en autoparkeren. Groen heeft een belangrijke functie voor het opvangen van water. De Pieter Nieuwlandsstraat ligt relatief laag. Bij hevige regenbuien staan de straten hier snel blank. Minder groen kan meer wateroverlast tot gevolg hebben. We halen liever geen fiets- en autoparkeerplaatsen weg, omdat veel fietsen kunnen niet in rekken staan en we halen al autoparkeerplekken weg in het eerste ontwerp. Het is dus een afweging tussen klimaatadaptatie/ wateropvang en ruimte voor sociale activiteiten.

We hebben naar een nieuwe balans gezocht. Op de Pieter Nieuwlandstraat is ruimte om op enkele plekken groen uit het ontwerp te vervangen door stoep. We verwerken deze bij de uitwerking van het ontwerp.

Op de Antonius Matthaesuslaan is ruimte nodig voor een brede fietsstraat waar ook bussen en nood- en hulpdiensten overheen kunnen rijden. Daardoor is er weinig ruimte aan beide kanten van de straat voor groen. Ook de ruimte voor fietsparkeren en autoparkeren is schaars. Om deze reden halen we hier geen groen of andere functies weg voor extra stoeruimte.

## **3. Willem van Noortplantsoen**

### Reacties

Veel buurtbewoners geven aan dat ze het hek rondom het Willem van Noortplantsoen graag willen houden, omdat het zorgt voor beschutting en (een gevoel van) veiligheid. Bijvoorbeeld voor spelende kinderen. Het plantsoen wordt gebruikt voor ontspanning, spelen en ontmoeten. Het hek zorgt er volgens bewoners voor dat het plantsoen een prettige verblijfsplek is.

Bewoners geven ook aan dat het plantsoen wordt gebruikt om honden uit te laten of los te laten lopen. Sommige bewoners vinden dit fijn, maar veel bewoners geven aan dit niet fijn te vinden.

Verder geven bewoners aan dat ze graag de jeu-de-boules baan willen houden en meer aanpassingen in het plantsoen willen om het een prettigere plek te maken. Bijvoorbeeld extra picknicktafels.

Er is soms verwarring over het plein en het plantsoen. Het plein is het gedeelte langs de gevels inclusief de rijbaan. Het plantsoen is het groene gedeelte binnen het hek.

#### Keuze en uitleg

In het eerste ontwerp voegen we looppaden toe en willen we het hek rondom het plantsoen weghalen. Dit doen we om de verbinding van het Willem van Noortplantsoen met het Willem van Noortplein te verbeteren. Omdat veel bewoners waarde hechten aan een hek, passen we het ontwerp aan. We houden het hek op de meeste plekken. Bij (bestaande en nieuwe) looppaden halen we wel stukken van het hek weg om de verbinding tussen het plantsoen en het plein te verbeteren.

Direct naast het Willem van Noortplantsoen, op de Willem Arntzkade is een kleine speelplaats. Dit deel van het Majoor Bosshardtplantsoen met speeltoestellen heeft ook een hek eromheen. Hier kunnen kinderen veilig spelen.

Het Willem van Noortplantsoen is geen losloopgebied voor honden. Dit is hier niet toegestaan. Voor honden is een [speelweide](#) in het Majoor Bosshardtplantsoen, aan de kant van de Ingen Houszstraat.

Binnen het project is geen budget om verdere aanpassingen in het Willem van Noortplantsoen te doen. De huidige inrichting blijft dus verder zoals het nu is. Ook de jeu-de-boulesbaan blijft en het plantsoen blijft beschikbaar voor evenementen.

## **4. Fietsparkeren en autoparkeren**

### **Fietsparkeren**

#### Reacties

Veel bewoners zijn blij met de het aantal fietsparkeerplaatsen in het eerste ontwerp. Men wil ook graag ruimte hebben voor het parkeren van bakfietsen.

#### Keuzes en uitleg

De wens voor parkeerruimte voor bakfietsen nemen we mee bij de uitwerking van het ontwerp. Er is ruimte om op enkele plekken geen rekken/nietjes te plaatsen, zodat hier bakfietsen te plaatsen.

### **Autoparkeren**

#### Reacties

Sommige bewoners maken zich zorgen over het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor auto's. De grootste zorg ligt op en rond de Antonius Matthaeslaan. Andere bewoners staan achter de keuze om minder plek voor autoparkeren te maken, zodat er meer ruimte komt voor groen en fietsparkeren. Sommige bewoners van omliggende straten van de Tuinwijkroute maken zich zorgen over veel zoekverkeer, bijvoorbeeld op de Cornelis Drebbelstraat.

#### Keuzes en uitleg

In het eerste ontwerp hebben we keuzes moeten maken tussen groen, fietsparkeren en autoparkeren. Hiervoor is bijna alleen ruimte in de functiestrook en deze ruimte is beperkt. In lijn met ons beleid zorgen we voor meer fietsparkeerplekken en meer groen. We verwijderen over de gehele route 50-70 autoparkeerplaatsen. Dit is binnen de twee parkeerrayons waarin de Tuinwijkroute valt een heel klein percentage van het totale aantal parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen dat we weghalen valt binnen de regeling die geldt voor de hele gemeente Utrecht. Binnen de twee parkeerrayons blijft er

voldoende ruimte om auto's te parkeren. Er worden niet meer vergunningen toegekend dan dat er ruimte is op straat.

Op de Antonius Matthaesuslaan is de daling van het aantal autoparkeerplekken het grootst. Dit komt doordat hier veel ruimte nodig is voor fietsparkeren. We hebben onze fietstelling opnieuw tegen het licht gehouden en hebben gezocht naar een nieuwe balans in het ontwerp. Op de Antonius Matthaesuslaan brengen we 5 autoparkeerplekken terug en laten we 5 fietsparkeervakken vervallen. Op de andere straten houden we dezelfde balans tussen groen, fietsparkeren en autoparkeren.

## **5. Verkeersveiligheid - oversteken en snelheid**

### Reacties

In veel reacties vraagt men aandacht voor de verkeersveiligheid op de Tuinwijkroute. Doordat het rechte straten zijn met asfalt ziet men een risico dat (auto)verkeer hard blijft/gaat rijden. Daarnaast geeft men aan behoefte te hebben aan veilige oversteekplekken (voor ouderen, kinderen, maar ook voor blinden en slechtzienden). De reacties komen vanuit alle straten op de route. Specifieke voorbeelden zijn bij het Willem van Noortplein. En ook op kruisingen waar veel kinderen oversteken, zoals bij de Floris Heermalestraat en de B.F. Suermanstraat.

### Keuzes en uitleg

Bij de inrichting van de Tuinwijkroute houden we op verschillende manieren rekening met verkeersveiligheid:

- Het invoeren van 30km/u op de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaesuslaan en de Ingen Houszstraat.
- Straten inrichten als fietsstraten, waardoor fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde weg. Deze inrichting heeft een remmende werking op de snelheid van het autoverkeer.

In het eerste ontwerp hebben we een globale inrichting van de straat gemaakt. In dit ontwerp zitten nog geen gedetailleerde maatregelen, zoals drempels of andere verkeersremmende maatregelen. Bij het verder uitwerken van het ontwerp onderzoeken we wat de beste maatregelen zijn om de straten zo veilig mogelijk in te richten. Hierbij houden we rekening met bussen, goederenvervoer en nood- en hulpdiensten die gebruik maken van de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaesuslaan.

## **6. Rijroutes**

### Reacties

Enkele bewoners geven aan graag aanpassingen te willen in de rijroutes in het gebied. Er zijn wensen voor eenrichtingsverkeer op de Pieter Nieuwlandstraat of op de Antonius Matthaesuslaan en het wijzigen van de busroute van de Antonius Matthaesuslaan naar de Ingen Houszstraat. Deze reacties komen met name van bewoners uit de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaesuslaan.

### Keuzes en uitleg

We hebben in het begin van dit project onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor rijroutes in deze buurt. Onze conclusie is dat het wijzigen van routes zorgt voor te grote negatieve gevolgen op bepaalde plekken. In bijlage 1 van het IPvE staat een uitgebreidere uitleg.

## **Vervolg**

Na het vaststellen van het IPvE en het eerste ontwerp, werken we het ontwerp verder uit. Dit ontwerp leggen we nog één keer voor aan de buurt voor reacties. Daarna laten we het ontwerp (VO) vaststellen door het college van B&W.

## **Wat hebben we geleerd?**

De projectgroep heeft met de bakfiets op straat gestaan, op en rondom het Willem van Noortplein. Hierbij hebben we straatinterviews afgenomen. We hebben geluiden gehoord van doelgroepen die zelf niet snel contact opnemen met de gemeente. Deze reacties geven een beeld van de zwijgende, vaak instemmende, meerderheid en helpen bij het bekijken van de omgeving door de ogen van de gebruiker.

## **Bijlage: vragenlijst reactieronde januari/februari 2025**

### **Vraag 1 - Plaats bomen, fietsenrekken en autoparkeerplaatsen**

*Het eerste ontwerp van de Tuinwijkroute heeft een strook tussen de stoep en de rijbaan. Daarin is ruimte voor bomen, fietsenrekken en autoparkeerplaatsen. We kunnen soms nog wisselen wat waar komt, onder andere op basis van wat bewoners willen. Bijvoorbeeld door een autoparkeerplaats en een fietsparkeerplaats van plek te wisselen. Het is niet mogelijk om een fietsparkeerplek te veranderen in een autoparkeerplek.*

*Wat vindt u van de plaatsen waar de bomen, fietsenrekken en autoparkeerplaatsen volgens het huidige ontwerp gaan komen?*

- ☐ *Ik ben het eens met het ontwerp / ik heb hier geen mening over.*
- ☐ *Ik wil graag een voorstel doen voor het wisselen van plekken.*

*Hieronder kunt u een voorstel doen voor een verandering van de plek van een of meer bomen, fietsenrekken en/of autoparkeerplaatsen.*

### **Vraag 2 - Ideeën Willem van Noortplein**

*Op het Willem van Noortplein komt plek om te lopen, om elkaar te ontmoeten en komt er plek voor bomen en planten. We hebben een ontwerp gemaakt, maar hier is nog ruimte voor andere ideeën. Heeft u een idee dat hier goed zou passen?*

### **Vraag 3 - Overige**

*Wilt u de gemeente nog iets meegeven voor dit project?*