Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 103

Datum	2 juli 2025
Van	College B&W
Behandeld door	F. Schuurman
E-mailadres	tuinwijkroute@utrecht.nl
Kenmerk	30581910
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2025 nummer 103 van Charlotte Passier (Volt), Jacoline Kool (Volt), Marijn de Pagter (VVD) en Gert Dijkstra (EenUtrecht) van 5 juni 2025 over nieuwe tuinwijkroute opnieuw ingediend.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Zoals in het Rapport Verkenning Verkeersroute Votulast 2017 te lezen is willen bewoners een aantrekkelijke straat om te wonen en te verblijven waar gebruikt wordt gemaakt van klinkers. Waarom heeft het college ervoor gekozen om de gehele Tuinwijkroute in te richten met rood asfalt?
***Antwoord* 1**
We kiezen ervoor om alle vier de straten in te richten als fietsstraat, omdat het belangrijke onderdelen zijn in het fietsnetwerk van de stad. De straten op de Tuinwijkroute zijn belangrijke schakels tussen Overvecht, Tuindorp, Vogelenbuurt, noordoosten van de stad en de fietsroutes van/naar Hilversum en Amersfoort. Een deel van de route is ook onderdeel van het regionale fietsnetwerk. Veel fietsers maken gebruik van deze straten. Nu en in de toekomst. Om de fietsstromen goed te kunnen faciliteren en voldoende ruimte te bieden, richten we alle straten in als fietsstraten met rood asfalt en een maximumsnelheid van 30km/u. Rood asfalt biedt meer fietscomfort dan klinkers. Daarnaast maakt het fietsroutes herkenbaar.

Vraag 2
Heeft het college overwogen om alleen het deel dat onderdeel is van de hoofd- en doorfietsroutes met rood asfalt te bestraten? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 2**
Ja, we hebben dit overwogen. We hebben gekozen voor rood asfalt, ook op de Pieter Nieuwlandstraat, omdat deze straat een belangrijke en veelgebruikte schakel in het fietsnetwerk is en onderdeel is van het regionale fietsnetwerk. Rood asfalt biedt meer fietscomfort dan klinkers. Daarnaast zorgt rood asfalt ervoor dat het duidelijk is voor fietsers hoe de routes door de wijk lopen. Het zorgt voor continuïteit van de routes en het stimuleert fietsers om deze route te gebruiken. Verder

maakt het voor de automobilist duidelijk dat deze zich in alle straten bevindt op een route waar fietsers een prominente plek hebben op de weg.

Vraag 3
Tevens is in het rapport te lezen dat veel bewoners graag een groene middenberm zien. Kan het college toelichten waarom er is gekozen voor een inrichting als fietsstraat?
***Antwoord* 3**
Voor groene middenbermen zijn deze straten te smal. We hebben ruimte nodig voor een functiestrook met fietsparkeren en autoparkeren. In deze functiestrook voegen we veel groen toe. Middenbermen passen we toe op wegen die onderdeel zijn van de stedelijke verbindingsstructuur met een snelheidsregime van 50 km/u waarbij ook ruimte aanwezig is om in twee keer over te steken. Middenbermen passen niet bij straten met een maximumsnelheid van 30km/u.

Vraag 4
De Fietsroute om de Noord komt ter hoogte van de J. de Bekastraat op de Adelaarstraat. Waarom is ervoor gekozen om ten noorden hiervan de Tuinwijkroute ook in te richten als fietsstraat en niet als 'normale' woonstraat? Hierbij kan worden gedacht aan een inrichting met klinkers of groene middenberm.
***Antwoord* 4**
De straten op de Tuinwijkroute maken onderdeel uit van de route tussen het noorden van het centrum en noordoosten van de stad en verder. Net als de Kaatstraat en Adelaarstraat. Deze route is ook bekend als de Votulastroute. Dit is een andere route dan de Fietsroute om de Noord, waar de Kaatstraat en Adelaarstraat ook onderdeel van uitmaken. Al deze straten zijn belangrijke en veelgebruikte schakels in het fietsroutenetwerk. Daarom richten we alle straten op de Tuinwijkroute in als fietsstraten. We willen zorgen dat deze routes prettige routes zijn voor fietsverkeer. Dit doen we door rood asfalt te gebruiken. Dit biedt meer fietscomfort dan klinkers en het maakt fietsroutes herkenbaar.

Vraag 5
Kan het college per onderdeel van de Tuinwijkroute aangeven wat de huidige en in de toekomst verwachte aantallen fietsers en auto's zijn?
***Antwoord* 5**
Huidige aantallen fietsers (jan 2024; per dag):
- *Willem van Noortstraat: ca. 5000*
- *Pieter Nieuwlandstraat: ca. 3300*
- *Antonius Matthaeuslaan: ca. 3500*
- *Ingen Houszstraat: ca. 1400*

Toekomstig aantallen fietsers (2035; per dag)
- *Willem van Noortplein ca. 6500 - 7500*
- *Willem van Noortstraat: ca. 3000 - 4000*
- *Pieter Nieuwlandstraat: ca. 3000 - 4000*
- *Antonius Matthaeuslaan: ca. 4500 - 5500*
- *Ingen Houszstraat: ca. 500 - 1000*

Huidige aantallen auto's (jan 2024; per dag)
- *Willem van Noortstraat: ca. 5000*
- *Pieter Nieuwlandstraat: ca. 1900*
- *Antonius Matthaeuslaan: ca. 4400*
- *Ingen Houszstraat: ca. 400*

Toekomstige aantallen auto's (2035; per dag)
- *Willem van Noortstraat: ca. 5000-6300*

- *Pieter Nieuwlandstraat: constant*
- *Antonius Matthaeuslaan: constant*
- *Ingen Houszstraat: constant*

Let op: de toekomstige aantallen zijn afkomstig een verkeersmodel (VRU). Deze aantallen geven een indruk van de tendensen, van toenames en afnames. De aantallen kunnen niet als absolute waarheden worden gezien. De gegevens van de huidige aantallen zijn afkomstig uit een telling die is uitgevoerd door een extern bureau.

Vraag 6

Kan het college op basis van die aantallen per onderdeel van de route onderbouwen dat een fietsstraat geschikt is, met behulp van de kengetallen van kennisinstituut CROW die daarvoor bestaan?

***Antwoord* 6**

Voor fietsstraten hanteert het fietsberaad (p.6) (CROW) een verhouding 0,5 – 1 fiets per auto (0,5:1 – 1:1). De aantallen uit antwoord 5 passen voor alle straten binnen deze verhouding. ''Dit is aanzienlijk soepeler dan het criterium uit de vorige Fietsberaadpublicatie (2005), waarin gesteld werd dat dat het aantal fietsers twee keer zo hoog moet zijn als het aantal motorvoertuigen, om een fietsstraat te mogen toepassen.'' Zie ook de eerdere publicatie van het fietsberaad uit 2005 (p.17).

Vraag 7

Op welke manier heeft het college in de keuze voor het ontwerp rekening gehouden met het feit dat er elke 10 minuten een (zware elektrische) bus over de route rijdt?

***Antwoord* 7**

De straat blijft, met 6,50 meter, breed genoeg voor twee passerende bussen. Daarnaast vervangen we naast het asfalt ook de fundering van de weg om de overlast op trillingen zo veel mogelijk te verminderen.

Vraag 8

Welke adviezen van instituten, zoals het CROW, bestaan er over het inrichten van een fietsstraat op een route die veel door bussen wordt gebruikt? Hoe heeft het college die adviezen geïmplementeerd in het IPvE?

***Antwoord* 8**

Voor een veilige en comfortabele situatie op een fietsstraat waar ook bussen rijden is de rijbaanbreedte cruciaal. Daarom wordt op deze straten een rijbaanbreedte van 6,5 meter toegepast, zodat bussen en fietsers elkaar goed kunnen passeren (fietsberaad van CROW, vanaf paragraaf 4.1). Verder richten we de straten zo veel mogelijk in volgens de richtlijnen vanuit het CROW voor fietsstraten en zijn er geen extra bijzonderheden voor fietsstraten met bussen. Algemene richtlijnen gaan bijvoorbeeld over rood asfalt, middenstroken en het weglaten van belijning. Deze richtlijnen hebben we overgenomen in het IPvE.

Vraag 9

Wat betekent de inrichting met rood asfalt en het feit dat de route veel door een bus wordt gebruikt voor de kosten van beheer en onderhoud? Hoe verhouden die kosten zich tot andere inrichtingen?

***Antwoord* 9**

Afhankelijk van de precieze toepassing van het rode asfalt (asfalt of enkel coating) kunnen de kosten voor beheer en onderhoud hoger zijn dan bij regulier zwart asfalt. We onderzoeken nog welke toepassing hier de voorkeur heeft, hierbij houden we rekening met financiën en duurzaamheid.

Vraag 10

Wat wordt de exacte locatie van de bushalte?

***Antwoord* 10**
De Tuinwijkroute heeft drie bushaltes. De bushalte Willem van Noortstraat (richting Overvecht) en Willem van Noortplein (richting Overvecht) blijven min of meer op dezelfde plek. De bushalte Willem van Noortplein (richting centrum) verplaatsen we naar tegenover de andere bushalte op het Willem van Noortplein. Zie ook pagina 8 en 14 van het IPvE.

Vraag 11
Is er met de inrichting van het Willem van Noortplein tussen Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat rekening gehouden met bestaande vergunningen?
***Antwoord* 11**
Uiteraard is er rekening gehouden met bestaande vergunningen. De ruimte voor de terrassen blijft.

Vraag 12
Op welke manier wordt verbinding tussen Willem van Noortplein en Willem van Noortplantsoen (voor voetgangers) gewaarborgd?
***Antwoord* 12**
Er is op dit moment weinig verbinding tussen het plein en het plantsoen door de rijbaan die de twee doorsnijdt. Daarnaast staat er een hek rondom het plantsoen met weinig ingangen. In de nieuwe inrichting halen we (delen) van het hek weg en leggen we looppaden door het plantsoen om logische looproutes tussen het plein en het plantsoen te faciliteren. Daarnaast komt de rijbaan op bijna gelijke hoogte met het trottoir en het plantsoen, waardoor het meer de uitstraling krijgt van één gezamenlijke verblijfsplek.

Vraag 13
Wat is de gemeten parkeerdruk op diverse momenten van de week?
***Antwoord* 13**
De parkeerdruk in de directe omgeving van de Tuinwijkroute is ca. 83% procent. Met het verwijderen van de voorgenomen ca. 60 parkeerplaatsen, stijgt de parkeerdruk met 1-3%. Het uitgangspunt in deze omgeving is dat we 90% als maximale parkeerdruk willen aanhouden, zodat er voldoende parkeerplek is.

Vraag 14
Wat zijn de verwachte gederfde structurele inkomsten op de parkeerbegroting door het schrappen van deze parkeerplaatsen?
***Antwoord* 14**
Parkeerplaatsen worden weggehaald op basis van de zgn. 1%-regeling die de gemeente beleidsmatig stadsbreed heeft bepaald. Zoals beschreven in de module aanpak parkeren openbare ruimte (hoofdstuk 6), zoeken we hiervoor jaarlijks dekking binnen de bestaande parkeerexploitatie.
We bekijken de gederfde structurele inkomsten dus niet op projectniveau.

Vraag 15
Welke alternatieven ziet het college in de omgeving voor deze 50 tot 70 parkeerplaatsen?
***Antwoord* 15**
Er blijft voldoende parkeerplek in de directe omgeving en binnen de parkeerrayons. Daarnaast zijn er in deze buurt deelfietsen en deelauto's beschikbaar. Door de nieuwe inrichting wordt lopen en fietsen aantrekkelijker. Ook de bus blijft een beschikbaar alternatief.

Vraag 16
Wordt in de plannen voor de Tuinwijkroute ook ingezet op dergelijke buurt- en wijkhubs? Zo nee, waarom niet?

***Antwoord* 16**
We zetten hier niet actief op in, omdat deze hubs niet in de directe omgeving aanwezig zijn. Omdat er voldoende parkeerplek blijft in de rayons is dit ook niet noodzakelijk.

Vraag 17
Hoe zorgt het college ervoor dat de Tuinwijkroute veilig blijft voor alle weggebruikers en bewoners?
***Antwoord* 17**
Alle straten gaan naar 30km/u (behalve de Pieter Nieuwlandstraat; deze is al 30km/u). Dit is de belangrijkste veiligheidsaanpassing. Vooruitlopend op de herinrichting worden eind februari 2026 30km-borden geplaatst als onderdeel van de versnelde 30km-aanpak. Bij de herinrichting maken we van alle straten fietsstraten, wat zorgt voor een veiligere verkeerssituatie. We onderzoeken welke aanvullende snelheidsremmende maatregelen we kunnen nemen zonder dat de bus hiermee te veel gehinderd wordt. Deze maatregelen werken we uit in de volgende ontwerpfase.

Vraag 18
Wat gaat het college doen om ervoor te zorgen dat de maximumsnelheid van 30 km per uur gedurende de dag en nacht wordt nageleefd?
***Antwoord* 18**
We richten straten in die zo veel mogelijk een uitstraling hebben van een 30km/u-straat. Daarnaast is de belangrijkste verkeersmaatregel reeds genomen door de doorgaande route vanaf de Oudenoord af te koppelen. Doorgaand verkeer heeft sterker de neiging tot harder rijden dan buurtverkeer. Het volledig afdwingen van maximale snelheid is niet mogelijk. Het blijft de verantwoordelijkheid van bestuurders om zich aan de verkeersregels te houden.

Vraag 19
Deelt het college de observatie dat de Pieter Nieuwlandstraat momenteel vooral door fietsers wordt gebruikt?
***Antwoord* 19**
De Pieter Nieuwlandstraat wordt zowel gebruikt door fietsers als door auto's. Sinds de invoering van het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat is de verhouding tussen fietsers en auto's gewijzigd. Er rijden minder auto's. Dit is het resultaat van de het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat.

Vraag 20
Welke alternatieven heeft het college overwogen voor de inrichting van de Pieter Nieuwlandstraat en welke zijn daarbij in de voorfase afgevallen? Graag ook een toelichting of het college ook maatregelen in het wegennet (zoals eenrichtingsverkeer) heeft overwogen.
***Antwoord* 20**
We hebben onderzocht of eenrichtingsverkeer (voor auto's) mogelijk is in zowel de Ingen Houszstraat als de Pieter Nieuwlandstraat. Op de Pieter Nieuwlandstraat is eenrichtingsverkeer richting het Willem van Noortplein onwenselijk, omdat de verkeersintensiteit op de Antonius Matthaeuslaan daardoor zal toenemen. Dit is onwenselijk, omdat deze routes nu qua verkeershoeveelheden relatief in balans is, maar met extra autoverkeer onevenredig wordt belast. Bovendien heeft dat negatieve gevolgen voor de reistijden van de buslijn.
Eenrichtingsverkeer andersom (richting de Kardinaal de Jongweg) zal weinig effect hebben. Het aantal auto's dat de tegengestelde route neemt is namelijk zeer beperkt. Bovendien levert een eenrichtingsweg voor auto's geen extra ruimte op, omdat fietsers wel in twee richtingen blijven rijden en we voor een fietsstraat in twee rijrichtingen een minimale breedte hanteren die breder is dan een eenrichtingsstraat voor auto's.

Vraag 21

Deelt het college met ons dat het dat het belangrijk is dat er voldoende overzichtelijke en veilige oversteekplaatsen nodig zijn voor voetgangers en fietsers? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 21**
Deze overweging delen wij zeker. We werken de gedetailleerde inrichting van de straat en de oversteekplaatsen in de volgende fase uit.

Vraag 22
Voor welke straten van de Tuinwijkroute geldt dat deze recent geasfalteerd zijn?
***Antwoord* 22**
De Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan.

Vraag 23
Deelt het college met ons dat het in tijde van bezuiniging zonde is als er sprake is van kapitaalvernietiging?
***Antwoord* 23**
Met deze overweging zijn wij het absoluut eens. In het geval van de herinrichting van de Tuinwijkroute is hier dan ook geen sprake van. Uitleg hierover is terug te vinden in de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen uit 2022, nummer 237.

Vraag 24
Welke afwegingen heeft het college gemaakt om toch op korte termijn onderdeel 3 (route Votulast oost) opnieuw in te richten en dit niet te temporiseren?
***Antwoord* 24**
De riolering op de Antonius Matthaeuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat is aan vervanging toe. We richten deze straten nu in, om werk met werk te maken en hiermee kosten te besparen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen nieuwe tuinwijkroute opnieuw ingediend

5-6-2025

De fracties Volt, VVD en EenUtrecht hebben de beantwoording van de schriftelijke vragen Nieuwe Tuinwijkroute gelezen en constateren dat de vragen niet volledig en letterlijk zijn beantwoord. Daarom hebben zij de volgende vraag aan het college:

1. Is het college bereid om de vragen alsnog volledig en één voor één te beantwoorden?

Zie onderstaand voor de eerder ingediende vragen:

Vragen:

Er is informatie binnengekomen over de herinrichting van de Tuinwijkroute. De plannen van het college voor de herinrichting van de Tuinwijkroute roepen bij de partijen Volt, VVD en EenUtrecht de volgende vragen op:

1. Zoals in het Rapport Verkenning Verkeersroute Votulast 2017 te lezen is willen bewoners een aantrekkelijke straat om te wonen en te verblijven waar gebruikt wordt gemaakt van klinkers. Waarom heeft het college ervoor gekozen om de gehele Tuinwijkroute in te richten met rood asfalt?
2. Heeft het college overwogen om alleen het deel dat onderdeel is van de hoofd- en doorfietsroutes met rood asfalt te bestraten? Zo nee, waarom niet?
3. Tevens is in het rapport te lezen dat veel bewoners graag een groene middenberm zien. Kan het college toelichten waarom er is gekozen voor een inrichting als fietsstraat?
4. De Fietsroute om de Noord komt ter hoogte van de J. de Bekastraat op de Adelaarstraat. Waarom is ervoor gekozen om ten noorden hiervan de Tuinwijkroute ook in te richten als fietsstraat en niet als ‘normale’ woonstraat? Hierbij kan worden gedacht aan een inrichting met klinkers of groene middenberm.
5. Kan het college per onderdeel van de Tuinwijkroute aangeven wat de huidige en in de toekomst verwachte aantallen fietsers en auto’s zijn?
6. Kan het college op basis van die aantallen per onderdeel van de route onderbouwen dat een fietsstraat geschikt is, met behulp van de kengetallen van kennisinstituut CROW die daarvoor bestaan?

De route wordt ook veel gebruikt door bussen. Lijn 1 rijdt er overdag elke 10 minuten (vaker dan lijn 8, die in Oost een deel over een fietsstraat rijdt). Het veelvuldige gebruik van de route door de bus leidt in de huidige inrichting al toe dat het asfalt regelmatig moet worden vervangen.

7. Op welke manier heeft het college in de keuze voor het ontwerp rekening gehouden met het feit dat er elke 10 minuten een (zware elektrische) bus over de route rijdt?
8. Welke adviezen van instituten, zoals het CROW, bestaan er over het inrichten van een fietsstraat op een route die veel door bussen wordt gebruikt? Hoe heeft het college die adviezen geïmplementeerd in het IPvE?
9. Wat betekent de inrichting met rood asfalt en het feit dat de route veel door een bus wordt gebruikt voor de kosten van beheer en onderhoud? Hoe verhouden die kosten zich tot andere inrichtingen?

In de tekening is de bushalte voor nummer 18, de huidige locatie, verplaatst. Dat leidt tot een aantal vragen:

10. Wat wordt de exacte locatie van de bushalte?
11. Is er met de inrichting van het Willem van Noortplein tussen Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat rekening gehouden met bestaande vergunningen?
12. Op welke manier wordt verbinding tussen Willem van Noortplein en Willem van Noortplantsoen (voor voetgangers) gewaarborgd?

Er verdwijnen in totaal naar verwachting 50 tot 70 parkeerplaatsen.

13. Wat is de gemeten parkeerdruk op diverse momenten van de week?
14. Wat zijn de verwachte gederfde structurele inkomsten op de parkeerbegroting door het schrappen van deze parkeerplaatsen?
15. Welke alternatieven ziet het college in de omgeving voor deze 50 tot 70 parkeerplaatsen?

In de module van de Parkeerhubs van de parkeervisie is opgenomen dat wordt ingezet op parkeerhubs in de buurt en wijk, waarbij in de wijkhubs plek is voor privéauto’s.

16. Wordt in de plannen voor de Tuinwijkroute ook ingezet op dergelijke buurt- en wijkhubs? Zo nee, waarom niet?

In de nieuwe plannen zijn de snelheid remmende maatregelen, die nu nog aanwezig zijn op de Pieter Nieuwlandstraat (drempels, geen voorrangsweg), uit het ontwerp gehaald. Ook lijken andere snelheidsbeperkende maatregelen (vluchtheuvels) afwezig te zijn in de nieuwe plannen voor de Tuinwijkroute.

17. Hoe zorgt het college ervoor dat de Tuinwijkroute veilig blijft voor alle weggebruikers en bewoners?
18. Wat gaat het college doen om ervoor te zorgen dat de maximumsnelheid van 30 km per uur gedurende de dag en nacht wordt nageleefd?
19. Deelt het college de observatie dat de Pieter Nieuwlandstraat momenteel vooral door fietsers wordt gebruikt?
20. Welke alternatieven heeft het college overwogen voor de inrichting van de Pieter Nieuwlandstraat en welke zijn daarbij in de voorfase afgevallen? Graag ook een toelichting of het college ook maatregelen in het wegennet (zoals eenrichtingsverkeer) heeft overwogen.
21. Deelt het college met ons dat het dat het belangrijk is dat er voldoende overzichtelijke en veilige oversteekplaatsen nodig zijn voor voetgangers en fietsers? Zo nee, waarom niet?

In de zomer van 2023 is o.a. de Willem van Noortstraat opnieuw geasfalteerd. Uit de beantwoording van eerder gestelde schriftelijke vragen[1] in december 2022 blijkt dat er bij een herinrichting op korte termijn (2026) sprake is van een vorm van kapitaalvernietiging (zie tabel bij de beantwoording van vraag 4).

22. Voor welke straten van de Tuinwijkroute geldt dat deze recent geasfalteerd zijn?
23. Deelt het college met ons dat het in tijde van bezuiniging zonde is als er sprake is van kapitaalvernietiging?
24. Welke afwegingen heeft het college gemaakt om toch op korte termijn onderdeel 3 (route Votulast oost) opnieuw in te richten en dit niet te temporiseren?

Gesteld door:

- Charlotte Passier, Volt
- Jacoline Kool, Volt
- Martijn de Pagter, VVD
- Gert Dijkstra, EenUtrecht

[1] SV Opnieuw asfalteren Willem van Noortstraat