

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 gedeelde 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 afgefallen? Graag ook een toelichting of het college ook maatregelen in het wegennet (zoals eenrichtingsverkeer) heeft overwogen.
21. Deelt het college met ons 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 vragen¹ 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](#)