

Hoofdstuk 1 Inleiding + leeswijzer

In februari 2023 heeft het college van B&W het concept Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) voor de Fietsroute om de Noord vrijgegeven voor reacties. Van 27 februari tot 7 april kon iedereen die dat wilde reageren op het plan voor de Fietsroute om de Noord. In dat plan (IPvE/FO) geven we aan op welke manier wij de Fietsroute om de Noord willen (her)inrichten zodat de route herkenbaar wordt als fietsroute en er meer ruimte komt voor groen en het leefklimaat verbeterd.

We hebben 109 schriftelijke reacties op het plan ontvangen. De meeste reacties zijn van individuele bewoners. Sommige bewoners hebben gezamenlijk een brief opgesteld. Dit geldt voor bewoners in de Menno van Coehoornstraat en de Johannes de Bekastraat en omgeving. Een paar brieven komen van organisaties zoals de Fietzersbond en van de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd. Het merendeel van de reacties is kritisch negatief. Ook zijn er positieve reacties.

Omdat de Fietsroute om de Noord een belangrijke route in het fietsnetwerk is, willen we ook de belangen meenemen van mensen die de route (gaan) gebruiken in hun dagelijkse bewegingen. Daarom stond er tijdens de reactieperiode van 27 februari tot 7 april ook een online vragenlijst op denkme.utrecht.nl. Deze vragenlijst is door 859 mensen gestart, waarvan 652 vragenlijsten (75,9%) compleet zijn ingevuld. Van de ingevulde vragenlijsten is 15,6% ingevuld door bewoners in één van de straten van de fietsroute, 54,5% woont in de buurt van de fietsroute en 43,4% maakt alleen gebruik van (een deel van) de fietsroute. 4,3% van de ingevulde vragenlijsten is van mensen die geen gebruik maken van deze route.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven wij aan wat de belangrijkste aanpassingen in het IPvE/FO zijn naar aanleiding van de reacties en welke vraagstukken wij in de volgende fase, de fase van het Voorlopig Ontwerp, verder uitwerken.

In hoofdstuk 3 vertellen we per thema het soort reacties dat wij hebben ontvangen. Daarbij geven wij antwoord op die reacties.

In hoofdstuk 4 geven wij een samenvatting van de reacties die wij via de online vragenlijst hebben opgehaald.

In bijlage 1 zijn alle individuele reacties opgenomen, met daarbij het antwoord van de gemeente op die reacties.

In bijlage 2 zijn de opbrengsten van de (online) vragenlijst opgenomen.

Hoofdstuk 2 Welke aanpassingen doen we in het Integraal Programma van Eisen (IPvE)

De binnengekomen reacties en nader onderzoek leiden tot een aantal aanpassingen en onderzoeksvragen. De aanpassingen worden direct in het IPvE opgenomen en voor zo ver mogelijk verwerkt in het ontwerp. De onderzoeksvragen zullen in de volgende fase van het ontwerp worden onderzocht, om vervolgens bijbehorende beslissingen in het ontwerp te maken. Hieronder geven we aan welke aanpassingen we doen en welke onderzoeksvragen er voor de komende fase zijn:

2.1 Aanpassingen ontwerp

In de drie afbeeldingen hieronder maken we zichtbaar welke wijzigingen we hebben doorgevoerd in het IPvE. Onder elke afbeelding staat per nummer de toelichting wat er verandert.

Afbeelding 1. Herenweg



1. Trottoir aan de noordzijde wordt verbreed ten koste van het bredere trottoir aan de zuidzijde. Hierdoor zijn de trottoirs gelijk (2.50 m) en is er ruimte voor geveltuinen.
2. Het fietsparkeren wordt anders in de functiestrook geplaatst. Deze fietsparkeerplekken worden aan de wandelpaden tussen de groenvakken geplaatst waar gebruikers vanaf de rijbaan naar het trottoir kunnen. De eerder ingetekende functiestrook wordt groen en de boom wordt verplaatst.
3. Straatdeel tussen inrit parkeerhof en kruising met Singelstraat wordt versmald tot 4.00 m. De gewonnen 50 cm wordt toebedeeld aan de trottoirs, waardoor er ruimte komt voor geveltuinen.

Afbeelding 2 Kaatstraat en Adelaarstraat



4. Op dit routedeel zijn er twee veranderingen:
 - a. Het fietsparkeren wordt anders in de functiestrook geplaatst. Deze fietsparkeerplekken worden aan de wandelpaden tussen de groenvakken geplaatst waar gebruikers vanaf de rijbaan naar het trottoir kunnen. De eerder ingetekende functiestrook wordt groen.
 - b. De huidige kleine bomen worden vanwege de slechte groeiplaats, soortkeuze en het beoogde eindbeeld verwijderd en er worden nieuwe bomen geplaatst.
5. Op dit routedeel is een nieuw ontwerp gemaakt:
 - a. Het trottoir aan de noordzijde wordt verbreed ten koste van het bredere trottoir aan de zuidzijde. Hierdoor zijn de trottoirs nu gelijk (2.00 m) en is er ruimte voor een geveltuin.
 - b. De bomen blijven behouden en krijgen meer groeiruimte i.p.v. verplaatsing van de huidige bomen naar de zuidzijde.
 - c. Parkeren en functiestrook worden, op de bredere delen, verdeeld over de noord- en zuidzijde van de straat.
 - d. Aan de zuidzijde worden, op de bredere delen, bomen toegevoegd.
6. Op dit routedeel zijn er drie veranderingen:
 - a. Functiestrook, groen en parkeren worden in dezelfde strook geplaatst, in plaats van functiestrook tussen parkeren/groen en de trottoirs. Hierdoor ontstaat er extra ruimte voor brede trottoirs met geveltuinen (3.00 m)
 - b. Functiestrook en/of parkeren worden verdeeld over de noord- en zuidzijde van de straat. Dit heeft wellicht gevolgen voor de plek waar de bomen staan (zie punt 6c.).
 - c. Voor dit deel van de Adelaarstraat is een extra mogelijkheid voor de gewenste boomstructuur gemaakt. Hierbij wordt een symmetrische laanstructuur gemaakt. Deze variant is wenselijker vanuit de historie en de stedenbouwkundige structuur in de Willem van Noortstraat.

Afbeelding 3 Johannes

- *Oversteekplaatsen*: we werken de belangrijke oversteekplaatsen verder uit, waarbij men via een rustpunt, dus in twee delen, de straat kan oversteken.
- *Functiestrook*: samen met bewoners werken we de functiestrook verder uit. Samen kijken we naar een goede verdeling tussen groen, verblijf, fiets- en autoparkeren in de verschillende straten.
- *Fietsparkeren*: we onderzoeken waar en hoeveel fietsparkeerplekken er gemaakt moeten worden langs de fietsroute. Per locatie bekijken we, samen met de bewoners, hoe fietsparkeerplekken het meest logisch geplaatst kunnen worden, zonder dat voetgangers worden gehinderd.
- *Groen*:
 - Bestaande gezonde bomen passen we zoveel mogelijk in het nieuwe ontwerp in, maar er komen ook nieuwe bomen bij. Welke bomen er waar langs de route komen, werken we in de volgende fase verder uit. In de bredere straten worden grotere bomen geplant en in de woonstraten kleinere bomen die passen bij het profiel en de beschikbare ruimte. Het planten van bomen in een bestaand gebied is een complexe puzzel in combinatie met alle andere opgaven zoals inpassen van fietsparkeren, verblijf en verkeersruimte, zowel boven- als ondergronds.
 - De boomstructuur in de Adelaarstraat; het profiel van de Adelaarstraat wordt aangepast naar een symmetrisch profiel waarbij auto- en fietsparkeren aan beide zijden van de straat wordt ingepast. Hierdoor wordt ook gekeken naar de verdeling van de bomen over de straat. De keuze van bomen in deze straat is afhankelijk van kabels en leidingen in combinatie met de historische stedenbouwkundige structuur. De keuze voor de gewenste verdeling van bomen heeft ook gevolgen voor fiets- en autoparkeren. Het profiel van de Adelaarstraat wordt zo gemaakt dat het in de toekomst doorgetrokken kan worden naar de Willem van Noortstraat.
 - Gedurende de komende ontwerpfase wordt onderzocht of en hoe bestaande kabels en leidingen kunnen worden verlegd ten behoeve van groeiplaatsen van bomen en heesters. Hierbij wordt gekeken naar bestaande, nieuwe en ook mogelijk toekomstige bomen en heesters.
 - De ambitie is om de afwatering van de verharding af te koppelen van de riolering. Voor de parkeervakken is daarom de ambitie om de verharding zoveel mogelijk 'waterpasserend' aan te leggen (bijvoorbeeld een straatklinker met nopjes voor een iets bredere voeg). Deze oplossing is afhankelijk van het ontwerp, de technische haalbaarheid en de situatie ter plaatse. Dit wordt nader onderzocht en uitgewerkt.
- *Horeca*: In het Voorlopig Ontwerp onderzoeken we op welke manier we de huidig vergunde terrasruimte in kunnen passen in het nieuwe ontwerp. Ook kijken we op welke manier er extra ruimte gecreëerd kan worden voor terrassen, passend binnen de huidig geldende regels voor horeca-terrassen.
- *Herkenbaarheid route*: in de volgende fase gaan we onderzoeken hoe we van de Fietsroute om de Noord een herkenbare route maken.
- *Alternatieven parkeren*: in de volgende fase gaan we mogelijke alternatieven voor autoparkeren verder onderzoeken.

Hoofdstuk 3 Beantwoording reacties

Per paragraaf vatten we de reacties samen in *cursief*. Het antwoord van de gemeente volgt in ‘gewone’ letters.

De meeste reacties hebben betrekking op de woonstraten in de Vogelenbuurt (Johannes de Bekastraat, Van ’s-Gravesandestraat en Menno van Coehoornstraat).

3.1 Gekozen route en alternatieve routes

Verschillende indieners geven aan dat de fietsroute geen logische keus is en zijn benieuwd naar de achterliggende studies en onderbouwing waarom voor deze route is gekozen. Er worden verschillende alternatieve routes voorgesteld. Bijvoorbeeld via de Koekoekstraat en Van Humboldtstraat (i.p.v. Johannes de Bekastraat en Van ’s-Gravesandestraat) of via de Weerdsingel Westzijde (ipv de Herenweg). Mensen vragen zich af of er ook alternatieven zijn overwogen. Daarnaast vragen indieners zich af of de route wel gebruikt gaat worden omdat dit niet de kortste route is. Hoeveel meer fietsverkeer verwacht de gemeente op de verschillende delen van de route? Bewoners van o.a. de Johannes de Bekastraat, Van ’s-Gravesandestraat en Menno van Coehoornstraat geven aan dat het aanleggen van de route in deze woonstraten ten koste gaat van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in deze straten. Waarom kosten maken voor straten die prima zijn zoals ze zijn.

In de stad Utrecht voegt de gemeente de komende jaren op verschillende plekken fietsverbindingen toe, veelal bestaande straten. De gemeente kiest ervoor om deze straten te verbeteren om de fietsers uit te nodigen om zich meer over de stad te verspreiden. Daarmee ontlasten we het centrum van de stad. Binnen deze alternatieve route zijn er altijd andere fietsroutes mogelijk, maar op de lijn waarvoor deze route functioneert (Vleutenseweg – Biltstraat) is deze route nu al aantrekkelijk voor fietsers. Dit is gebleken uit verkeerstellingen waarin ook aantallen fietsers zijn geteld. In de straten tussen de Adelaarstraat en het Griftpark passeren dagelijks plusminus 3000 fietsers. Daarbij kent de route relatief weinig verkeerslichten waardoor er goed kan worden doorgefietst. Ook alternatieve routes, via Koekoekstraat, Van Humboldtstraat of via Weerdsingel zijn mogelijke fietsroutes. We zetten als gemeente immers in op het toevoegen van extra verbindingen in het fietsnetwerk, hierdoor vindt er een betere spreiding van fietsers plaats en kunnen de fietsers met verschillende vertrekpunten en bestemmingen voor hen logische routes fietsen. Uiteraard is de fietser vrij om andere routes en/of straten te kiezen en hoeven zij niet de hele route te volgen.

De keuze voor deze fietsroute is gemaakt in de samenwerking tussen het rijk, de provincie en gemeenten in de regio Utrecht. In het [onderzoeksprogramma U Ned](#) werken zij samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Eén van de maatregelen is de Fietsroute om de Noord.

We beseffen ons dat Fietsroute om de Noord niet de kortste route is tussen de Amsterdamsestraatweg en de Biltstraat, de route is in reistijd wel vergelijkbaar met de fietsroute door het centrum. Wij verwachten modelmatig volgens het modelprogramma BRUTUS in het jaar 2030, in het Griftpark een toename van ca. 3.700 extra fietsers en op de Adelaarstraat ca. 5.000 extrafietsers per dag (etmaal). Dit is op basis van een zo goed mogelijk ingerichte route, met asfalt als verharding.

Het verbeteren van de straten biedt ook de mogelijkheid om de leefbaarheid te vergroten, meer groen toe te voegen en ook de voetganger meer ruimte te geven. Het gaat om een goede en prettige fietsroute als alternatief voor de binnenstad. Het gaat hierbij om het prettig kunnen doorfietsen. ‘Snelfietsen’ is niet het doel. We vinden het ook belangrijk dat de omgeving prettig wordt of blijft voor bewoners en gebruikers.

3.1.1 Karakter woonstraten

Bewoners zijn bang dat met de nieuwe inrichting en het feit dat er een rood geasfalteerde fietsroute door hun straten komt, het ten koste gaat van het karakter in hun straat.

Voor de Vogelenbuurt wordt n.a.v. reacties onderzoek gedaan naar de maat en materiaal voor de fietsroute. Doel hiervan is om een comfortabele fietsroute te realiseren én het behouden van een prettige woonomgeving in de buurt. Er zijn nieuwe profielen opgesteld met een smallere rijbaan die minder impact hebben in de woonstraten en die waar mogelijk meer ruimte geven voor de voetganger, groen en verblijf.

In de volgende ontwerpfase worden de plaatsen van bomen, groen, auto- en fietsparkeren preciezer uitgewerkt. Uitgangspunt is dat het gezellige woonkarakter van de straat wordt behouden en waar mogelijk versterkt.

3.2 Breedte van de rijbaan

Indieners vragen zich af wat de noodzaak is om de rijbaan in de woonstraten te verbreden. De huidige situatie is goed en geeft nog voldoende ruimte om toename van het fietsverkeer op te vangen. Ook in het Griftpark zal de breedte niet veranderen, dus waarom dan wel in de aansluitende straten? Een brede rijbaan in combinatie met rood asfalt nodigt uit tot snel rijden waardoor de route aantrekkelijker wordt voor sluipverkeer van scooters en bezorgfietsen door het Griftpark. De breedte van de rijbaan in de Adelaarstraat wordt niet ter discussie gesteld.

De breedte van de rijbaan op belangrijke fietsroutes wordt bepaald door het uitgangspunt dat fietsers twee aan twee naast elkaar kunnen rijden in beide rijrichtingen. In Utrecht hanteren we een minimale maat van 4,80m voor hoofdfietsroutes. Twee auto’s of één auto en twee fietsers kunnen elkaar veilig en comfortabel passeren. Naar aanleiding van de reacties op het plan hebben we de verschillende delen van de route nog een keer bekeken. In verband met de beperkte intensiteit van het autoverkeer en de beperkte ruimte zien wij mogelijkheid om af te wijken. In verschillende straten is de breedte van de rijbaan teruggebracht naar 4.00 m. Het gaat om deel van de Herenweg tussen de huisnr 72 t/m 78, de Johannes de Bekastraat en een deel

3

Voetgangers kunnen in een 30 km gebied met geringe aantallen auto's in principe overal veilig oversteken. Op belangrijke oversteekplaatsen in de Kaatstraat en Adelaarstraat worden voorzieningen voorbereid waarbij men via een rustpunt, dus in twee delen, de straat kan oversteken. De verdere uitwerking van deze oversteekplaatsen worden in de volgende fase verder uitgewerkt.

3.6.3 Snelle tweewielers (e-fietsen en scooters)

Hoe ziet gemeente het samenspel tussen de grote verschillen in snelheid van fietsers? Fietsers en met name e-bikers en bezorgdiensten groeien sterk in aantal en zorgen door hun snelheid en rijgedrag (gebrek aan ervaring, oordopjes, op zichzelf gerichtheid) voor steeds onveiligere situaties.

We zien dat de laatste jaren de snelheden van fietsers hoger ligt. Dit komt onder andere door de toename van het aantal elektrische fietsen. Voor de gemeente is dit een reden om de verkeersveiligheid goed te bekijken. We passen in Utrecht op steeds meer wegen een maximumsnelheid van 30 km/uur voor alle verkeer toe. Dit vergroot de verkeersveiligheid. Ook fietsers moeten zich aan de maximumsnelheid van 30 km/uur houden. Fietsers rijden veelal langzamer dan ongeveer 25 km/uur. Dit kan voor de bewoners voelen als te hard rijden naar de omstandigheden. Dit is nu en ook straks niet te voorkomen. De inrichting van de straat geeft ook voor snelle fietsers (speed-pedelecs, elektrische fietsers) aan welk gedrag hierbij past. Tegelijk kunnen we niet voorkomen dat een klein percentage weggebruikers geen boodschap heeft aan de inrichting en toch met een te hoge snelheid blijft rijden.

3.6.4 Kruisingen en voorrang

Indieners uiten hun zorgen over verschillende kruisingen die ze nu als gevaarlijk noemen. Hoe denkt de gemeente over de voorrang op de zijstraten en voorrang op de grotere kruisingen. Denk hierbij aan de kruising Merelstraat/Adelaarstraat (bij de molen), de kruising met de Van Humboldtstraat, de kruising met de Stieltjesstraat (bij het Griftpark) en de kruising Blauwkapelseweg.

De verschillende kruispunten op deze route worden in de volgende fase verder uitgewerkt. Het inrichten/ontwerpen van de kruisingen hangt bijvoorbeeld ook samen met de keuze voor verharding. De kruisingen moeten zo worden vormgegeven dat deze veilig gebruikt kunnen worden door alle verkeersdeelnemers. De kruisingen fungeren ook als uitwisselpunten; punten waar gebruikers kunnen kiezen via welke (fiets)route zij hun weg vervolgen. Deze uitwisselpunten krijgen in het ontwerp een speciale vormgeving, zodat het punt ook als uitwisselpunt wordt herkend en dat er daadwerkelijk overgestoken kan worden voor fietsers en voetgangers.

Voor de kruising Merel/Adelaarstraat ligt er nog een extra opgave om deze zonder verkeerslichten te laten functioneren. In 2 delen oversteken voor fietsers en voetgangers is hierbij een optie.

In principe is de fietsroute in de voorrang, maar voor met name de kleinere straten hangt dit nog af van de inrichting en verharding.

3.7 Participatie en proces

Bewoners hebben hun zorgen geuit over het proces. Tijdens de eerste bijeenkomst is aangegeven dat er een tweede bijeenkomst zou volgen en deze heeft niet plaatsgevonden. Bewoners ervaren dat de communicatie moeizaam verloopt en dat er niet of nauwelijks wordt gereageerd op mails. Verschillende mensen die de online enquête hebben ingevuld geven aan dat deze suggestief is opgezet en dat er nauwelijks mogelijkheden zijn om feiten en suggesties in te brengen die worden geregistreerd. Dit versterkt de zorgen over in hoeverre zij als inwoners van Utrecht mee kunnen denken over de toekomst van onze direct leefomgeving.

We doen als projectteam ons best voor het zorgvuldig doorlopen van het participatieproces. Er zijn al meerdere communicatie en participatiemomenten geweest, en er volgen ook nog meerdere. De participatie is in het voorjaar van 2022 begonnen met een informatie avond. Op deze avond heeft de gemeente aangegeven dat er een tweede participatiemoment verderop in 2022 zou volgen. Dit participatiemoment heeft in oktober 2022 op straat plaatsgevonden, en is niet door ons aangekondigd via een wijkbericht. We hebben bewust gekozen voor straatinterviews, omdat de opkomst van de eerdere informatie avonden vrij laag was. Straatinterviews als vorm betekent dat we ook vele gebruikers van de route konden spreken en dat is gelukt. We zijn ons ervan bewust dat we op dat moment maar een beperkt aantal bewoners bereikt hebben.

In februari 2023 is het concept programma van eisen (IPVE) gereed gekomen. Iedereen die op de plannen wilde reageren, kon van dit van 27 februari tot 7 april doen. Dit hebben we aangegeven in een wijkbericht en via diverse social media. In de volgende fase, de VO-fase, gaan we met alle betrokkenen invulling geven aan de functiestrook met onder andere plantvakken, bomen, auto- en fietsparkeerplaatsen. In het najaar 2023 nodigen we iedereen uit om hierover met ons mee te denken. Ook over de invulling van het brede gedeelte van de Herenweg vragen we bewoners om mee te denken.

4.4 Opbrengsten

Na het afnemen van de vragenlijsten hebben we alle reacties gelezen en geanalyseerd. In deze paragraaf staat een samenvatting van de reacties. Let wel: deze opbrengsten geven dus de antwoorden weer van de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld, niet van heel Utrecht. Omdat het een samenvatting is, kan het zijn dat niet elke individuele opmerking is meegenomen.

Algemeen

- 15,6% van de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld woont in één van de straten van de fietsroute en 54,5% van de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld woont in de buurt van de fietsroute. De rest van de mensen die de vragenlijst heeft ingevuld beschouwen we als gebruiker.
- Van de bewoners en omwonenden maakt het grootste gedeelte met de fiets gebruik van de route gevolgd door lopend en de auto. Gebruikers maken vooral met de fiets gebruik van de route. Een veel kleiner gedeelte maakt lopend en met de auto gebruik van de route.

Samenvatting uitkomsten

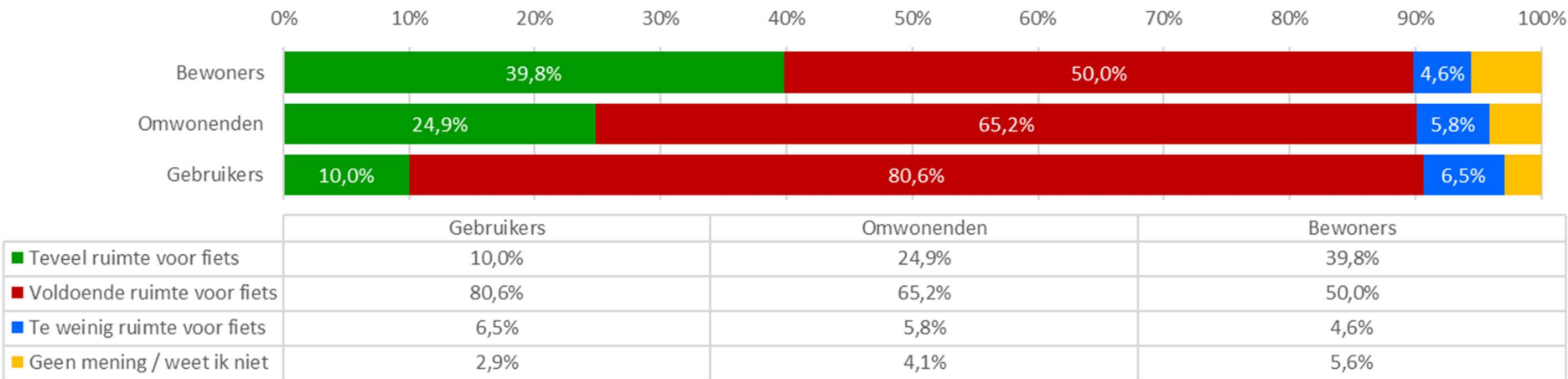
Aan de hand van 5 vragen over 5 thema's hebben wij gevraagd wat men vindt van de plannen:

1) *Ruimte voor de fiets.*

In de meeste woonstraten is de rijbaan op dit moment 3,5 meter breed. In het ontwerpplan wordt de rijbaan minimaal 4 meter breed. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld 4 fietsers elkaar passeren.

De mensen die de vragenlijst invulden konden kiezen uit vier opties: ik vind dit teveel ruimte voor de fiets, voldoende ruimte voor de fiets, te weinig ruimte voor de fiets of heb geen mening/weet ik niet.

Uit onderstaande grafiek is op te maken dat bewoners verdeeld zijn of de plannen teveel of voldoende ruimte voor de fiets biedt. De meeste omwonenden vinden dat het voldoende ruimte is voor de fiets en dat meer dan 80% van de gebruikers vindt dat de plannen voldoende ruimte voor de fiets biedt.

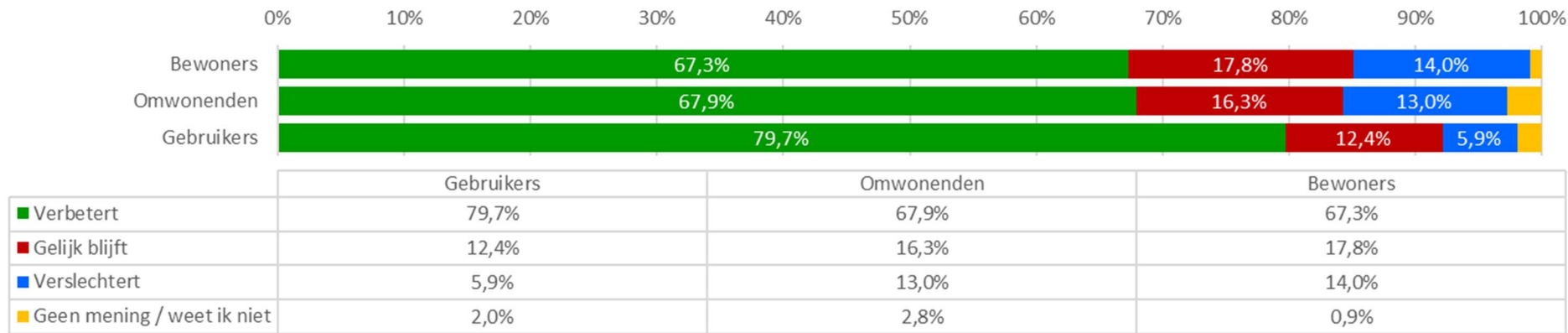


2) *Verkeersveiligheid.*

De Kaatstraat en Adelaarstraat zijn op dit moment 50 km/u wegen. In het ontwerpplan staat dat de hele fietsroute een 30 km-zone wordt.

De mensen die de vragenlijst invulden konden aangeven of zij denken dat deze maatregel de verkeersveiligheid: verbetert, gelijk blijft, verslechtert of geen mening/weet ik niet.

Uit onderstaande grafiek is op te maken dat de meeste bewoners, omwonenden en gebruikers denken dat deze maatregel de verkeersveiligheid verbetert.

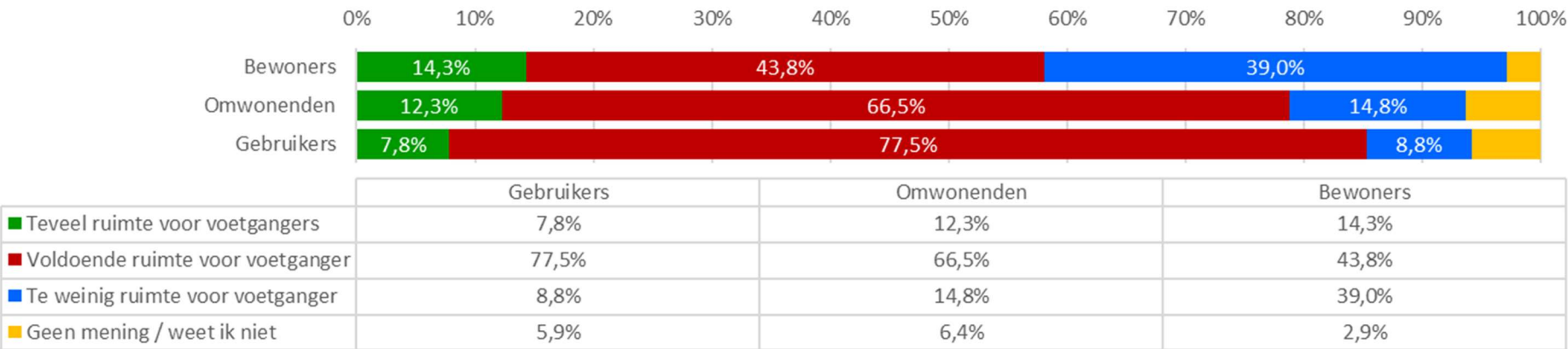


3) *Ruimte voor voetgangers.*

In het ontwerpplan maken we de stoepen in de Adelaarstraat 2 meter breed. In de overige woonstraten wordt de stoep minimaal 1,5 meter breed.

De mensen die de vragenlijst invulden konden kiezen uit vier opties: ik vind dit teveel ruimte voor de voetganger, voldoende ruimte voor de voetganger, te weinig ruimte voor de voetganger vinden of heb geen mening/weet ik niet. Uit onderstaande grafiek is op te maken dat bewoners verdeeld zijn of de plannen voldoende of te weinig ruimte voor de voetganger biedt. De meeste omwonenden en gebruikers vinden dat het plan voldoende ruimte biedt voor de voetganger.

Figuur 1



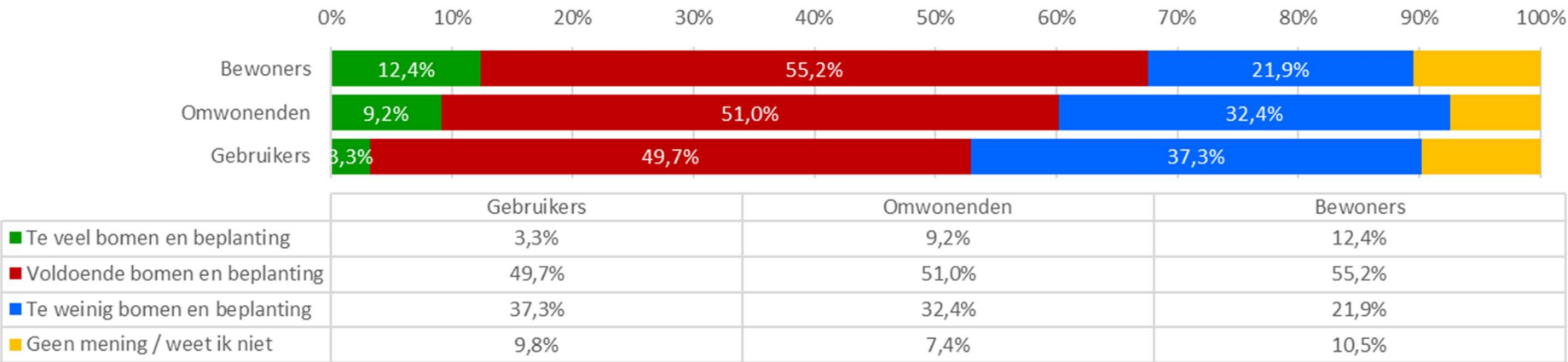
4) *Groen.*

In het ontwerpplan staat dat er over de route tussen de Amsterdamsestraatweg en het Griftpark ongeveer 50 bomen en 2800 m2 beplanting wordt toegevoegd.

De mensen die de vragenlijst invulden konden kiezen uit vier opties: ik vind dit teveel bomen en beplanting, voldoende bomen en beplanting, te weinig bomen en beplanting of ik heb geen mening/weet ik niet.

Uit onderstaande grafiek blijkt dat de helft van de bewoners, omwonenden en gebruikers het voldoende bomen en beplanting vindt dat wordt toegevoegd. Ongeveer 1/3 van de omwonenden en gebruikers vindt dat er te weinig bomen en beplanting worden toegevoegd.

Figuur 2



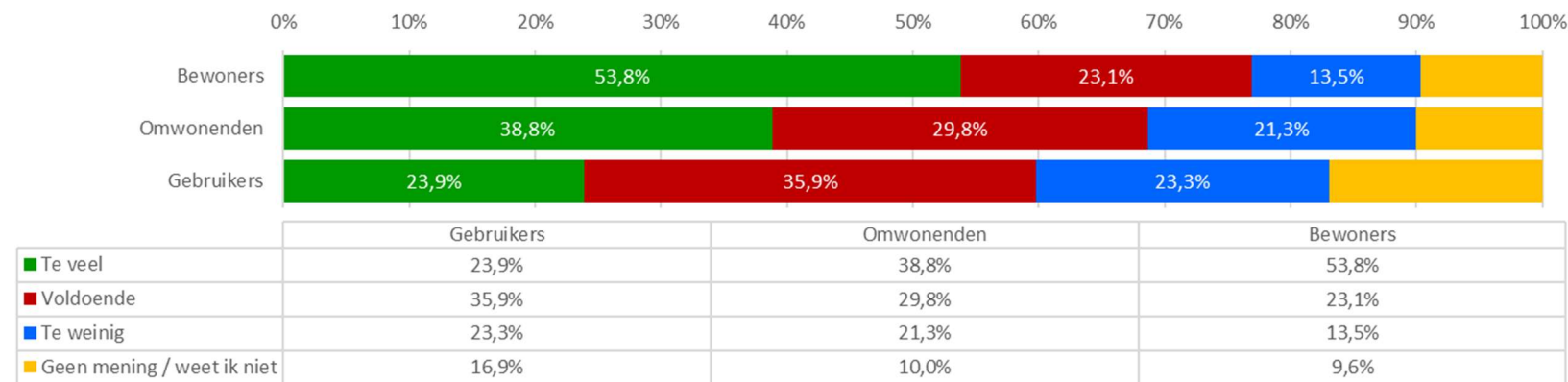
5) *Autoparkeren.*

Ik vind het aantal autoparkeerplaatsen dat verdwijnt...

De mensen die de vragenlijst invulden konden kiezen uit de opties of zij het teveel, voldoende of te weinig autoparkeerplaatsen vinden die verdwijnen of dat ze er geen mening over hebben.

Meer dan de helft van de bewoners vindt dat er teveel autoparkeerplaatsen verdwijnen. Ook het merendeel van de omwonenden deelt deze mening. De gebruiker is verdeeld.

Figuur 3



Wil je nog iets kwijt?

Tenslotte hebben wij aan de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld gevraagd of zij nog iets kwijt willen over de plannen. In totaal hebben 54 gebruikers en 282 bewoners en omwonenden gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. In bijlage 2 van deze reactienota is een overzicht van alle reacties opgenomen.

Bewoners en omwonenden

Veel bewoners en omwonenden die hebben gereageerd kunnen zich niet vinden in de plannen van de gemeente om de Fietsroute om de Noord door woonstraten als de Herenweg, de Menno van Coehoornstraat en Johannes de Bekastraat te laten lopen. Bewoners en omwonenden maken zich zorgen over de verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid en de (verkeers)veiligheid van voetgangers en fietsers. De straten worden onveilig door de te hoge snelheid van het toenemende (elektrische) fietsverkeer. Bewoners en omwonenden zijn bang dat met het weghalen van de verkeersdrempels en aanleggen van rood asfalt de snelheid alleen maar zal toenemen.

Ook het weghalen van vele autoparkeerplaatsen levert zorgen op voor de parkeerdruk in de omliggende straten. Zij vragen aandacht voor de bewoners en omwonenden die hun auto wel nodig hebben.

Verskillende bewoners en omwonenden, waaronder bewoners van de Adelaarstraat, zijn blij met de plannen en verwachten dat de veiligheid in hun straten toe zal nemen. Zij geven dat het goed is om het gebruik van deelauto's te stimuleren, zodat minder parkeren nodig is. Ook zijn zij blij dat het doorgaande autoverkeer zal verminderen. Wel hebben sommigen zorgen over de bussen en vrachtwagens die gebruik moeten maken van bijvoorbeeld de Adelaarstraat.

Over het algemeen zijn bewoners en omwonenden wel blij met de toename van het groen.

Gebruikers

Veel gebruikers geven aan dat ze blij zijn dat deze route wordt aangepakt. Ze vinden het een mooi plan en zijn blij dat de fietser en het groen op deze route meer ruimte krijgt. Wel zijn er zorgen over de veiligheid van de fietsers en voetgangers. Een deel van de route wordt ook gebruikt door de bus en door vrachtwagens die moeten laden en lossen. De veiligheid van de fietser en voetganger hangt af van veilige oversteekplaatsen en het gedrag van automobilisten. Automobilisten rijden nu vaak te hard, parkeren de auto op het fietspad of de stoep en rijden rakelings langs de fietsers. Een goede fietsroute werkt alleen als het een goed en duidelijk ontwerp is en als er gehandhaafd wordt.

Ook zijn er zorgen. Gebruikers geven aan dat Utrecht onbereikbaar wordt en vragen zich af of mensen deze route gaan gebruiken, aangezien het niet de kortste route is. Ook zijn ze bang dat de parkeerdruk in de omliggende straten en wijken toe zal nemen als er zoveel autoparkeerplaatsen verdwijnen.

Gebruikers vragen ook aandacht in het ontwerp voor mensen met een fysieke, visuele of auditieve beperking en hopen dat er een goed ontwerp voor hen komt.

4.5 Conclusie

De opbrengsten van de vragenlijsten geven een goed beeld van de ideeën en behoeftes van bewoners en gebruikers van de route. Op de thema's 'Groen' en 'Verkeersveiligheid' komen de meningen van bewoners, omwonenden en gebruikers overeen. Op de andere thema's 'Ruimte voor de fiets', 'Ruimte voor de voetganger' en 'Autoparkeren' zie je een verschil. Gebruikers vinden meer ruimte voor de fiets belangrijk, terwijl bewoners en omwonenden ook ruimte voor autoparkeren en voetgangers terug willen zien.

4.6 Vervolg

De gemeente neemt de input uit de vragenlijsten mee in de uitwerking van het ontwerpplan; het Integraal Programma van Eisen (IPvE). Samen met de 109 reacties die via de mailbox fietsomdenoord@utrecht.nl zijn binnengekomen wordt gekeken of het ontwerpplan aangepast wordt. Eventuele aanpassingen op het ontwerpplan en de antwoorden op de binnengekomen reacties worden verzameld in deze reactienota. Deze reactienota komt op de website www.utrecht.nl/fietsomdenoord.

Iedereen die de vragenlijst heeft ingevuld en heeft aangegeven op de hoogte te willen blijven van het project ontvangt alle verdere communicatie over het project.

	Vrachtverkeer	Aanleiding voor deze zorg is de Merelstraat die inmiddels al een aantal jaren fietsstraat is, maar in mijn ogen geen succes is. Zeer regelmatig word ik als fietser voor mijn sokken gereden en/of beland ik in de goot: er is een vrij breed bestraat gedeelte naast het asfalt; als een auto zich erlangs wringt, kom je daar terecht als fietser. Ook gemeente-auto's maken zich hieraan schuldig. Ik voelde mij veiliger in de oude straat, toen er nog ruimte was voor een auto om een fietser in te halen. Ik denk niet dat ik de enige ben die dit zo ervaart. Een onderzoek naar de beleving van de Merelstraat door fietsers zou hier inzicht in kunnen geven.	De Adelaarstraat blijft voor nood-en-hulpdiensten en de bus een doorgaande route. Voor autoverkeer wordt de ontsluitingsroute via de Oudenoord – Draaiweg – Talmalaan naar de Kardinaal de Jongweg. Voor autoverkeer gaat het dan niet meer om doorgaand autoverkeer, maar om bestemmingsverkeer. Alle verkeer moet zich op de Adelaarstraat en ook de overige straten schikken naar de gestelde snelheid van 30 km/uur.
	Autoparkeren	Mijn tweede zorg komt voort uit de stelling in het wijkbericht dat "deze straten zijn niet bedoeld voor doorgaand autoverkeer". Ik vraag mij af hoe je dan een straat noemt die de belangrijkste route is voor het vrachtverkeer voor het bevoorraden van de noordelijke binnenstad, en de belangrijkste ontsluiting is van de wijk op het hoofd verkeersnetwerk. In mijn vocabulair heb je het dan over een weg voor doorgaand autoverkeer. Waar blijven die vrachtwagens en auto's? Met name voor het vrachtverkeer is er geen alternatieve route. Die rijden dus ook op de nieuw ingerichte Adelaarstraat. In combinatie met mijn eerste zorg, versterkt dit mijn gevoel voor onveiligheid nog meer. De derde zorg gaat over het verdwijnen van parkeerplaatsen. Op zich heb ik daar niets tegen, want ik heb geen auto. Ik vraag mij echter af hoe het dan zit met het aantal parkeervergunningen tov het aantal parkeerplaatsen. Op dit moment is er zelden plek "over" in de wijk. Als er straks meer parkeervergunningen dan parkeerplaatsen zijn, dan zal dat zeker leiden tot wild-parkeren en dus onveilige situaties en meer overlast. Deze zorgen maken dat ik niet enthousiast ben over dit plan. Op dit moment gebruik ik zelf regelmatig de route om de Noord, als ik naar mijn ouders in Soesterberg fiets. Daardoor vermijd ik de drukte op de Biltstraat. De route is op dit moment prima, en kan nog heel wat fietsverkeer aan voordat de route overbelast raakt. Ik hoop van harte dat mijn feedback kan worden gebruikt om de plannen nog bij te stellen.	
10	Autoparkeren	Vanmorgen mijn zorgen geuit t.a.v. de Fietsroute om de Noord. Met name als het gaat om eventuele opheffing van parkeerplaatsen Menno van Coehornstraat. Ook of er wel zoveel gebruik gemaakt gaat worden door fietsers als omleiding richting centrum.	Bedankt voor uw reactie. Zie voor onze reactie op parkeren en de laadpalen paragraaf 3.4 Zie voor onze reactie op de kruising met de Van Humboldtstraat paragraaf 3.6.4.
	Verkeersveiligheid	- Aangezien de straten Jan van der Heijdenstraat, Zacharias Jansenstraat (zijstraten van de Menno van Coehornstraat), Snelliuskade en Simon Stevinstraat overbelast zijn met laadpalen voor elektrisch rijden is het niet wenselijk dat in de Menno van Coehornstraat ook nog eens parkeer plaatsen verloren gaan. - Tevens is er een toename van elektrische auto's die van elders komen en bij ons komen laden (bewoners van onze buurt hebben op 1 na geen elektrische voertuigen!). Wij hebben bij ons en in de directe omgeving 10 laadplekken. Dat trekt dus extra verkeer aan en gaat bijna allemaal over de Menno van Coehornstraat en Van 's Gravensandestraat! - De kruising Van Humboldtstraat en Menno van Coehornstraat verdient extra aandacht i.v.m. onoverzichtelijkheid. Mijn ervaring is dat er veel fietsers zijn die van het Griftpark afkomstig zijn hard op de kruising afkomen en dat afslaand verkeer van de van Humboldtstraat naar de Menno van Coehornstraat menig maal wordt verrast door de fietsers en moet uitwijken. Ik vrees dat de route een snelfietsroute wordt door de vele elektrische fietsen en dat het gevaar zal toenemen.	Bereikbaarheid Met het voorgestelde plan wordt de verkeerscirculatie in de wijk niet gewijzigd. Uw straat blijft op dezelfde manier te bereiken als nu. Dit is geen doel binnen het verbeteren van deze fietsroute.
	Route	- De bereikbaarheid met de auto van de boven genoemde straten ('ons buurtje') mag niet verminderen, omdat wij toch al moeilijk bereikbaar zijn door al het éénrichting verkeer. Zie mijn bijlage kaarten. De rode lijnen zijn de routes die ik moet afleggen vanuit div. richtingen naar ons buurtje. De groene routes zijn routes als er geen éénrichting verkeer zou zijn. Door het vele omrijden moeten wij door straten waar wij niet zouden moeten gaan met de auto. De twee onderste kaartjes geven aan als ik naar mijn garage moet op de singel (Vakgarage Autoweerd) en de tweede kaart geeft de nieuwe situatie weer door afsluiten afslag Ouden Noord naar Kaatstraat.	
	Votulast	Het zou fijn zijn als u ook met de afdeling communiceert die over het plan gaat van de Votulast route i.v.m. het éénrichtingsverkeer. Ik hoop dat ik hier een bijdrage heb geleverd aan dit fietsproject, mocht u nog vragen hebben dan kan u mij bereiken op dit mailadres	

||
||
||

		Bewoners Menno van Coehoornstraat (20x)	
35		ZELFDE BRIEF ALS NUMMER 32	Bedankt voor uw reactie. In hoofdstuk 3 van deze reactienota vindt u onze reacties op de punten uit de brief die u samen met bewoners uit de Johannes de Bekastraat, Van 's-Gravesandestraat en Menno van Coenhoornstraat hebt opgesteld.
36	Verkeersveiligheid	Wat goed dat jullie de entree naar het Griftpark als 'speciale plek' (6) hebben gemarkeerd. Ik woon op Stieltjesstraat en heb daar al 2 nare ongelukken zien gebeuren. Mijn vraag gaat over de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid op het kruispunt van fietspad door Griftpark/Menno van Coehoornstraat en Weertsingel/Stieltjesstraat laat te wensen over. Het is onduidelijk wie voorrang heeft. Door de bebouwing is de situatie onoverzichtelijk. Je moet langzaam rijden/fietsen om om de hoek te kunnen kijken. Veel fietsers/brommers doen dat niet en rijden op snelheid het Griftpark in. Mijn verzoek/suggestie is: gebruik een test-periode om te ervaren wat goed werkt. Want het moet bij aanrijden van alle vier de kanten van het kruispunt goed werken, voor auto/fiets/brommer/voetganger (vaak met kinderen/honden). Ideeën zijn: geef het fietspad (FON) voorrang. Geeft dit duidelijk aan door bv haaiantanden. Alternatief: maak het shared space en geef dit duidelijk aan. Mijn vraag is: wat zijn de plannen voor dit kruispunt qua verkeerssituatie/verkeersregels/overzichtelijkheid? Ik zie uit naar uw antwoord.	Bedankt voor uw reactie Zie voor onze reactie over de kruising Griftpark / Menno van Coehoornstraat bij paragraaf 3.1
37		ZELFDE ALS NUMMER 32	Bedankt voor uw reactie. In hoofdstuk 3 van deze reactienota vindt u onze reacties op de punten uit de brief die u samen met bewoners uit de Johannes de Bekastraat, Van 's-Gravesandestraat en Menno van Coenhoornstraat hebt opgesteld.
38	Fietsroute	BRIEF ZELFDE ALS NUMMER 32 2^e reactie: Graag wijs ik u op het bijgevoegde voorstel van een medebewoner tot het objectief bestuderen van een alternatieve route vanaf de Adelaarstraat richting het Griftpark. Met deze route via de reeds rood geasfalteerde (en bredere) Koekoekstraat kan via de Weerdsingel op een eenvoudige en veiligere manier verbinding gemaakt worden met het Griftpark.	Bedankt voor uw reactie. In hoofdstuk 3 van deze reactienota vindt u onze reacties op de keuze voor deze route, de oversteekplaatsen, autoparkeren en de punten uit de brief die u samen met bewoners uit de Johannes de Bekastraat, Van 's-Gravesandestraat en Menno van Coenhoornstraat hebt opgesteld.

Alternatieve route:

Ik wil daarom graag een alternatieve route voorstellen, namelijk: Van de Adelaarstraat afslaan naar de Koekoekstraat die aansluit op de Weerdsingel, dan afslaan bij het pad langs de Torteltuin om aan te sluiten op het fietspad van het griftpark. Zie afbeelding:



De auto's die nu door de Koekoekstraat rijden kunnen worden omgeleid, bijvoorbeeld langs de Weerdsingel naar de Hopakker. De Koekoekstraat kan een bestemmingsverkeer-sstraat worden. De bewoners van de Koekoekstraat zullen daar ook heel blij van worden. Deze route lost tal van problemen op:

- Aantrekkelijke fietsroute (langs veel groen en water)
- Aansluiting op griftpark fietspad kan/ wordt veel veiliger
- Geen smalle woonstraten die omgebouwd moeten worden
- Geen parkeerplekken hoeven te verdwijnen
- Veel minder teleurgestelde bewoners
- En alle in deze brief genoemde bezwaren komen hiermee te vervallen

Ik hoop dat u serieus deze alternatieve route bestudeert want er zitten veel voordelen aan ten opzichte van het huidige voorstel.

Ik ben benieuwd naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

De route door de Johannes de Bekastraat en Menno van Coehoornstraat is smaller, drukker (qua spelende kinderen, ook rond restaurant Guusjes) en heeft meer knelpunten / kruisingen en is dus minder geschikt.

Tevens stuur ik u 2 foto's die op 2 willekeurige ochtenden gemaakt zijn op het oversteekpunt Havikstraat / Koekoekstraat waar wij onlangs samen stonden. Duidelijk te zien dat het voor kinderen maar ook kleinere volwassenen onmogelijk is om goed zicht op beide richtingen te hebben en dus veilig over te kunnen steken richting de Koekoekschool. Ze staan daarom op het asfalt om naar links te kunnen kijken en missen dan de e-biker die van rechts komt (ook omdat ze deze fietsers niet horen aankomen).

Dit is een algemeen punt waar bij de rood geasfalteerde bestaande en voorgestelde routes rekening gehouden dient te worden.

</
