

Herinrichting Tuinwijkroute

Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Mei 2025



Schets nieuw ontwerp Willem van Noortstraat

Colofon

Wethouder

Senna Maatoug | Mobiliteit

Opdrachtgever

Richard Smit | Programmamanager Ontwerp & Realisatie Mobiliteit

Projectgroep

Sijbrand Joosten | Ruimte
Marc van 't Hazeveld | Stadsingenieurs
Marieke Kraan | Stadsingenieurs
Dirk-Jan Hoekstra | Ruimte
Willemijn Koppelaars | Ruimte
Imco Visser | Stadsbedrijven
Sigrid Bijl | Communicatie

Projectmanagement

Fernand Schuurman | Ruimte
Rogier Berkman | Stadsingenieurs
Ineke van den Brink | Ruimte

Grafische realisatie

Ruimte - Stedenbouw

Versiedatum

Mei 2025

Status

Definitief

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding.....	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Doelstelling	6
1.3 Plangebied	7
1.4 Aangrenzende projecten	8
1.5 Beleidskader.....	9
1.6 Proces en samenwerking met de buurt.....	9
1.7 Leeswijzer.....	10
2 Bestaande situatie en analyse van de route.....	11
2.1 Stedenbouwkundige structuur	11
2.2 Mobiliteit.....	12
2.3 Groenstructuur.....	13
2.4 Riolering, oppervlaktewater en grondwater	13
2.5 Huidige situatie route.....	14
2.6 Opgehaalde reacties	16
3 Ontwerp en ontwerpeisen	18
3.1 Visie	18
3.2 Eisen voor het ontwerp	20
3.2.1 Verkeer en parkeren	20
3.2.2 Groen en water	21
3.2.3 Materialen en inrichtingselementen (HOR) en duurzaamheid.....	22
3.2.4 Ondergrond.....	22
3.3 Ontwerptoelichting	23
3.3.1 Algemene ontwerptoelichting	23
3.3.3 Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan	25
3.3.4 Willem van Noortplein	31
3.3.5 Pieter Nieuwlandstraat	35
3.3.6 Ingen Houszstraat/Juliusstraat	38
4 Vervolgstappen.....	41
4.1 Planproces.....	41
4.2 Samen stad Maken.....	41
4.3 Planning	41
Bijlage 1: onderzoeken	42
1.1 Verkeersstromen	42

1.2 Fietsparkeertelling	43
1.3 Geluid	43
1.4 Trillingen.....	44
1.5 Ondergrond en Archeologie.....	44
1.5.1 Archeologie en Monumenten.....	44
1.5.2 Milieuhygiënische asfalt-, fundering- en bodemkwaliteit	46
1.5.3 Zettingsgevoeligheid	46
1.5.5 Kabels en leidingen	46
1.5.6 Ontpofbare Oorlogsresten	47
1.6 Water.....	47
1.7 Ecologie / Flora en fauna.....	47
1.8 Bomen	49
1.9 Duurzaamheid	49
Bijlage 2: Beleidskader.....	50
Ruimtelijke Strategie Utrecht 'Utrecht dichtbij: de 10-minutenstad (2021)	50
Mobiliteitsplan 2040 (2021)	50
Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)	51
Visie klimaatadaptatie (2022)	52
Visie water en riolering (2022)	52
Actualisatie Groenstructuurplan Utrecht 2030 (2017)	53
Nota Bomenbeleid Utrecht (2018)	54
Welstandsnota Utrecht Noordoost	54
Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes	54
Fietsroute Om de Noord:	55

1 Inleiding

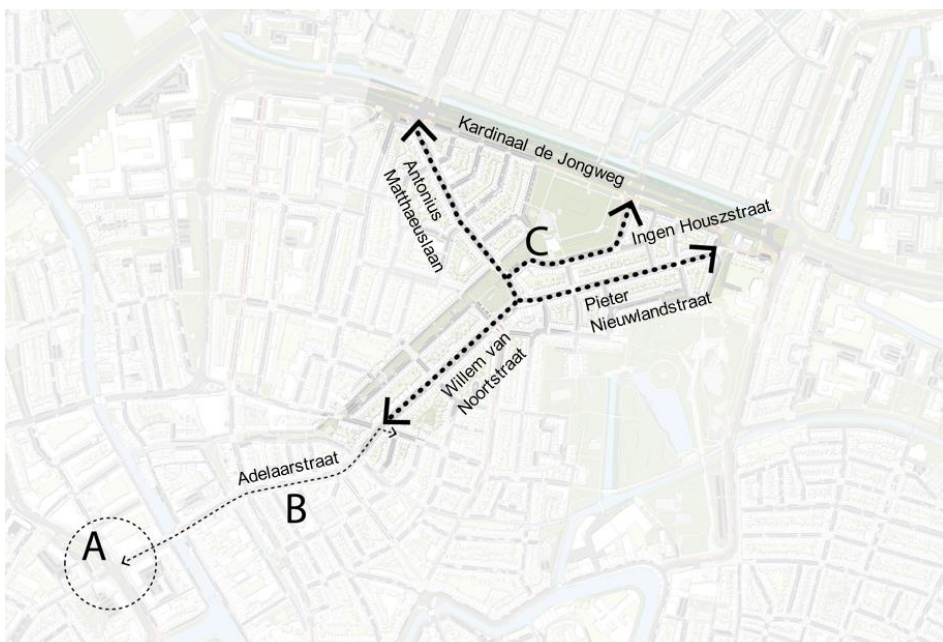
1.1 Algemeen

De straten op de Tuinwijkroute krijgen een nieuwe inrichting. Hiermee willen we de leefbaarheid van deze route verbeteren. De Tuinwijkroute bestaat uit de straten Willem van Noortstraat, Willem van Noortplein, Antonius Matthaeslaan, Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Deze straten zijn onderdeel van de verkeersroute Votulast. Deze doorsnijdt de buurten Vogelenbuurt, Tuinwijk, Lauwerecht en de Staatsliedenbuurt (VoTuLaSt). Het verbeteren van de leefbaarheid op deze route sluit aan bij de ambitie uit het Mobiliteitsplan Slimme Route, Slim Regelen, Slim bestemmen (SRSRSB, 2015).

In 2017 is met intensieve samenwerking van omwonenden en ondernemers een verkenningstudie gedaan naar hoe het gebruik van de verkeersroute Votulast en omgeving kan aansluiten op het gewenste beeld van de gemeente en van bewoners, ondernemers en gebruikers. Hieruit is het [Rapport Verkenning Verkeersroute Votulast](#) uit voortgekomen. In het toekomstbeeld, geschetst door dit rapport, maakt de route geen deel meer uit van het stedelijke verkeersnetwerk, maar worden het erftoegangswegen met vooral bestemmingsverkeer. Voorgestelde maatregelen waren het invoeren van een 30km/u-gebied en het invoeren van een afslagverbod vanaf de Oudenoord.

Vanwege de komst van het project Fietsroute Om de Noord (FON) en omdat het traject te duur was om in één keer op te pakken, worden aanpassingen aan de Route Votulast gefaseerd opgepakt. De gemeente is gestart met de realisatie van het afslagverbod op het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat. Begin 2023 zijn de werkzaamheden hiervoor afgerond (zie figuur 1, deel A). Regulier autoverkeer kan hierdoor niet meer vanaf de Oudenoord de Kaatsraat inrijden. Het opvolgende gedeelte (Kaatstraat en Adelaarstraat; zie figuur 1, deel B) is onderdeel van het project Fietsroute Om de Noord (FON). Waarvoor de plannen ook in voorbereiding zijn.

Naar aanleiding van het project FON vroegen omwonenden om een planning voor de rest van de route: Willem van Noortstraat tot aan de Kardinaal de Jongweg (zie kaart; deel C). Aankomend onderhoud aan het asfalt en de riolering en de invoering van 30km/u maken het mogelijk om de straten op dit deel nu ook op te pakken.



Afbeelding 1.1 Kaart van de Route Votulast opgedeeld in het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat (A), Kaatstraat-Adelaarstraat (B), en de Tuinwijkroute (C).

Voor het opnieuw inrichten van de Tuinwijkroute is dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) en een Functioneel Ontwerp (FO) gemaakt. Het doel van het IPvE is om alle gegevens te verzamelen die nodig zijn voor het maken van een goed ontwerp voor de Tuinwijkroute. Het FO is een ontwerp op hoofdlijnen en geeft een globaal beeld van de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Nadat het College van B en W het IPvE/FO heeft vastgesteld, wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Eerst wordt er een Voorlopig Ontwerp gemaakt en daarna een Definitief Ontwerp. Daarna kan er gestart worden met de uitvoering. Dit is naar verwachting in 2026.

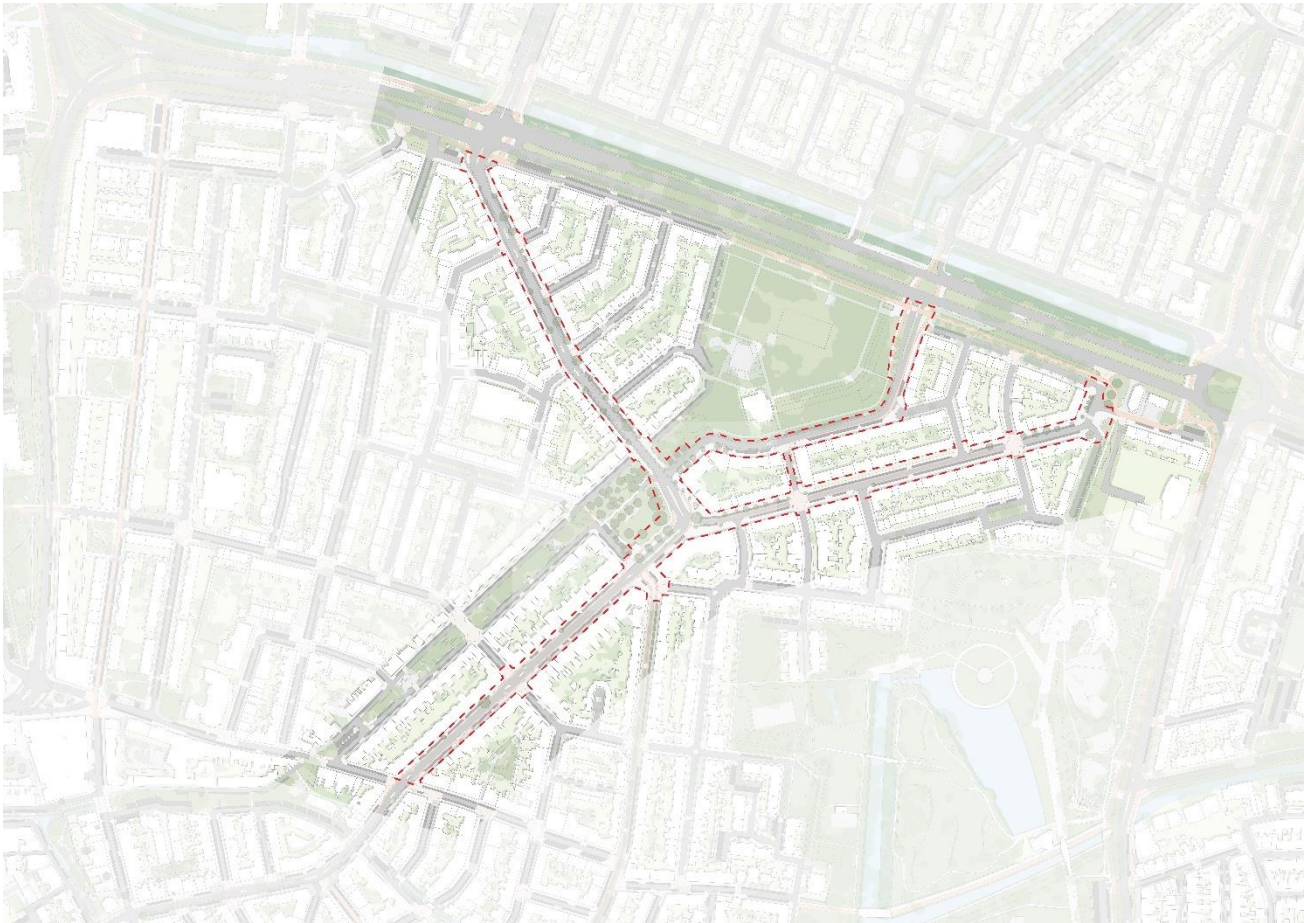
1.2 Doelstelling

Utrecht wil een nog betere fietsstad worden. Dit betekent dat we moeten werken aan meer én betere fietsroutes met goede voorzieningen. We zoeken naar een verkeersveilige inrichting van de vaak smalle straten. We maken met de Tuinwijkroute een herkenbare, comfortabele fietsroute aan de noordkant van de binnenstad. Hierdoor kan nog prettiger en soepeler richting het noorden en oosten van de stad worden gefietst en vice versa. Verder worden groen en fietsparkeerplekken toegevoegd en staat in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente de ambitie beschreven om de leefbaarheid te verbeteren in een aantal straten in Tuinwijk. Met dit project geven we hier invulling aan en kunnen we een bijdrage leveren aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De doelstelling van het project Herinrichting Tuinwijkroute is voor een belangrijk deel gebaseerd op de uitkomsten van het rapport Verkenning Verkeersroute Votulast. Er zijn drie hoofddoelen met elk meer concrete subdoelen:

1. Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving:
 - a. Creëren van meer ruimte voor de voetganger;
 - b. Creëren van een groenere leefomgeving met een goede balans tussen zon- en schaduwplekken;
 - c. Verminderen van de overlast door trillingen langs de route.
2. Bijdrage leveren aan de stadsbrede inzet op duurzame vormen van vervoer:
 - a. Creëren van prettige fiets- en looproutes;
 - b. Autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de buurt stimuleren om een andere route of een andere vervoerswijze te gebruiken;
 - c. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
3. Openbare ruimte creëren die toekomstbestendig is:
 - a. Watersysteem dat beter voorbereid is op extreme weersomstandigheden;
 - b. Vervangen riolering op plekken waar het einde van de levensduur in zicht is;
 - c. Ruimte creëren in de ondergrond voor het toekomstige warmtenet.

1.3 Plangebied

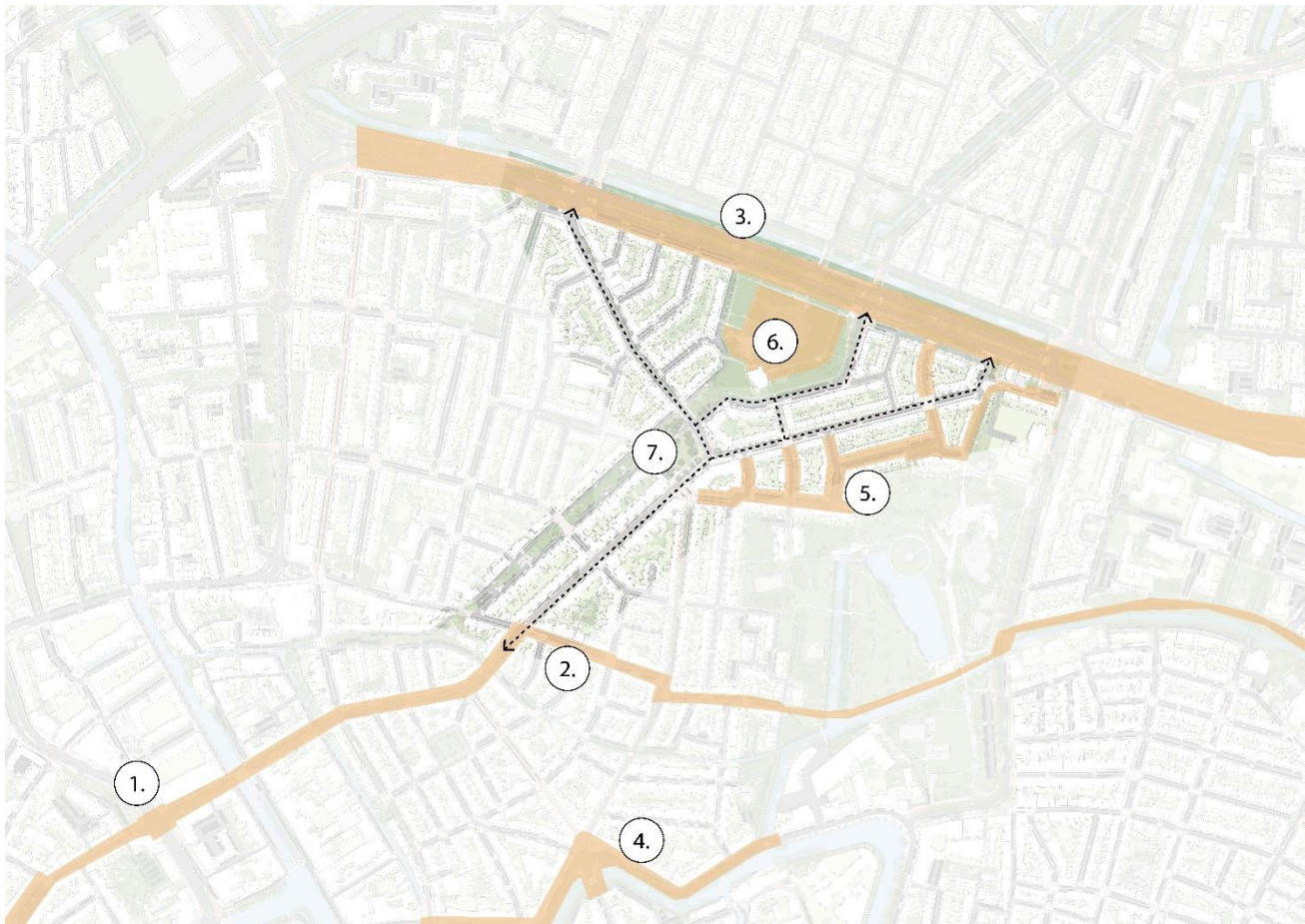


Afbeelding 1.2 Kaart van het plangebied voor de Tuinwijkroute.

Op bovenstaande kaart is het plangebied weergegeven. Het plangebied bestaat uit de volgende straten:

Straat	Toelichting
1. Antonius Matthaesuslaan	
2. Willem van Noortstraat	
3. Willem van Noortplein + plantsoen	In het plantsoen doen we twee aanpassingen: we halen het hek rondom het plantsoen deels weg en voegen looppaden toe, zodat het plantsoen beter aansluit op het plein. Verder laten we het plantsoen zoals het is.
4. Pieter Nieuwlandstraat	
5. Ingen Houszstraat + Juliusstraat	We verwachten bij de herinrichting ook de Ingen Houszstraat opnieuw te kunnen inrichten. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om ook de Ingen Houszstraat mee te nemen. 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. Het Majoor Bosshardtplantsoen is geen onderdeel van het project. De projectgrens ligt bij de stoeprand aan de kant van het park.
6. Bosschastraat (noordelijk deel)	In de Bosschastraat vervangen we enkel de riolering. De inrichting van de straat blijft onveranderd.

1.4 Aangrenzende projecten



Afbeelding 1.3 Raakvlakprojecten

Er speelt een aantal projecten in de omgeving van de Tuinwijkroute in verschillende stadia van planvorming, die een relatie hebben met een integraal project op deze locatie. Het gaat om de volgende projecten/studies/ontwikkelingen:

1. Herinrichting kruispunt Oudenoord – Kaatstraat

De herinrichting van dit kruispunt en het bijbehorende afslagverbod biedt een eerste stap in de aanpak voor een betere leefomgeving rond de route Votulast. Het project is uitgevoerd en er is een evaluatie uitgevoerd. Men onderzoekt nu een aantal aanvullende maatregelen om de beperkte effecten van sluipverkeer tegen te gaan.

2. Fietsroute om de Noord ([website](#))

Om niet door de drukte van het centrum te hoeven fietsen, worden er alternatieve fietsroutes om het centrum heen ingericht. De alternatieve route “om de Noord” loopt ten noorden van het centrum. Deze fietsroute gaat via de straten: Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat - Johannes de Bekastraat - Van 's-Gravesandestraat - Menno van Coehoornstraat, Alexander Numankade en de FC Dondersstraat. We willen deze route beter herkenbaar maken. De route moet ook meer comfort geven en zodoende een inclusieve route zijn voor alle doelgroepen. Met name ouderen hebben nu moeite om zich een weg te banen door de drukte. Het voorlopig ontwerp is vastgesteld.

3. Kardinaal de Jongweg en Sartreweg: verbeteren verbinding bus ([website](#))

De provincie en de gemeente Utrecht willen de bereikbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren. Hiervoor worden aparte rijstroken voor de bus aangelegd. De kruispunten blijven in beide projecten grotendeels onveranderd. Het Voorlopig Ontwerp zit in de afrondende fase.

4. Herinrichting Weerdsingel Oostzijde ([website](#))

“We werken aan een nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde. Het wordt een veilige en comfortabele fietsroute met veel groen en meer ruimte voor de voetganger. De fietsroute sluit aan op de Maliesingel en Wittevrouwsingel. Het verbeteren van de Weerdsingel Oostzijde draagt bij aan het verminderen van de fietsdrukke in de binnenstad.” De inhoud van het project Weerdsingel raakt niet direct aan de herinrichting van de Tuinwijkroute. De bewoners uit de buurt die bij dit project betrokken zijn, overlappen voor een deel met de bewoners die wij voor het project Herinrichting Tuinwijkroute hebben benaderd.

5. Rioolvervanging in de omgeving van de Pieter Nieuwlandstraat

Het riool in de straten rondom de Pieter Nieuwlandstraat moet worden vervangen. In de Meerjaren Investeringsprogramma BOR staat de vervanging gepland voor 2028. Deze vervanging kan los van de vervanging van het riool op de Pieter Nieuwlandstraat worden uitgevoerd.

6. Vervanging speelmeubilair/speelplein Majoor Bosshardtplantsoen ([website](#))

Er komen nieuwe speeltoestellen voor jongere kinderen in het plantsoen en er is ruimte voor extra functies, zoals een ontmoetingsplek, sport voor volwassenen, spelen met water en een stukje groen voor educatie of zelfbeheer. Het plan is om in het plantsoen ook een wadi te maken waar overtollig water uit de omgeving kan worden opgevangen.

7. Transformatiestation Willem van Noortplein

Als onderdeel van de verzwaring van de elektrische infrastructuur in de Tuinwijkbuurt is een extra transformatiestation nodig. Dit transformatiestation zal een plaats krijgen in het Willem van Noortplantsoen. Omdat dit in de hoofdgroenstructuur is, dient de bebouwingsoppervlakte van het transformatiestation gecompenseerd te worden. De locatie zal nog worden afgestemd met betrokkenen.

1.5 Beleidskader

Er is beleid op verschillende thema's dat van toepassing is op het ontwerp voor de Tuinwijkroute. Denk aan klimaatadaptatie, groenstructuur en parkeren.

Het overgrote deel van de Tuinwijkroute is in het Mobiliteitsplan 2040 benoemd als onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk. Hierbij gaat het om de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaeslaan en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat. De Pieter Nieuwlandstraat is een provinciale fietsroute. Voor de gehele route wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/u.

Om de route tot een comfortabele route te maken is in de Visie klimaatadaptatie aangegeven dat er minimaal 40% schaduw op de hoofdfietsroutes aanwezig moet zijn en minimaal 30% voor de overige delen.

Verder is het Willem van Noortplein aangemerkt als Domstad Bijzonder. Dit biedt de mogelijkheid om af te wijken van de standaard inrichting of een ander type beheer toe te passen. Voor de overige delen van de route geldt Domstad Standaard. Hierbij wordt dus de inrichting en het type beheer gevolgd zoals staat aangegeven in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

Overig beleid wat specifiek voor de Tuinwijkroute van toepassing is, is te vinden in het beleidskader in de bijlage.

1.6 Proces en samenwerking met de buurt

Uit het samenwerkingsproces in 2017 bleek dat de wens in de buurt was om autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk te stimuleren om een andere route of andere vervoerswijze te gebruiken. Ook leefde bij veel bewoners de wens om meer ruimte voor fietsers te creëren en om de oversteekbaarheid te vergroten. Daarnaast was er een wens voor het toevoegen van meer groen.

Tijdens het opstellen van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE / FO) zijn twee nieuwe reactierondes geweest om te peilen of er aanvullende inzichten en ideeën zijn vanuit de buurt. In november/december 2023 konden mensen input geven op de DenkMee-pagina en sprak de projectgroep met mensen op straat. Circa 80 mensen hebben één of meerdere reacties geplaatst op de DenkMee-pagina. Op 12 december was een inloopbijeenkomst. We hebben in deze periode ook gesproken met de Provincie en Qbuzz over de busroute die door het gebied gaat. De belangrijkste uitkomsten van deze reactieronde zijn te lezen in paragraaf 2.6.

Begin 2025 was er een reactieronde waarin mensen kunnen reageren op het concept IPvE/FO. Op basis van de reacties hebben we enkele aanpassingen gemaakt. Deze zijn te lezen in het reactieverslag. Na vaststelling van het IPvE/Fo werken we het ontwerp verder uit naar een Voorlopig Ontwerp (VO) en vervolgens een Definitief Ontwerp (DO). In hoofdstuk 7 is meer te lezen over het vervolg van het samenwerkingsproces.

1.7 Leeswijzer

In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) leest u meer over de uitgangspunten waarop het Functioneel Ontwerp (FO) is gebaseerd. Het Functioneel Ontwerp (FO) is een ontwerp op hoofdlijnen en geeft een globaal beeld van de beoogde aanpassing en herinrichting van de openbare ruimte. In hoofdstuk 2 vindt u meer informatie over de geschiedenis en de huidige situatie van het plangebied van de herinrichting Tuinwijkroute. De visie, uitgangspunten en ontwerptoelichting worden in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 meer over het toekomstig beheer en het vervolgproces. In de bijlagen is beschreven welke onderzoeken er zijn gedaan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn.

2 Bestaande situatie en analyse van de route

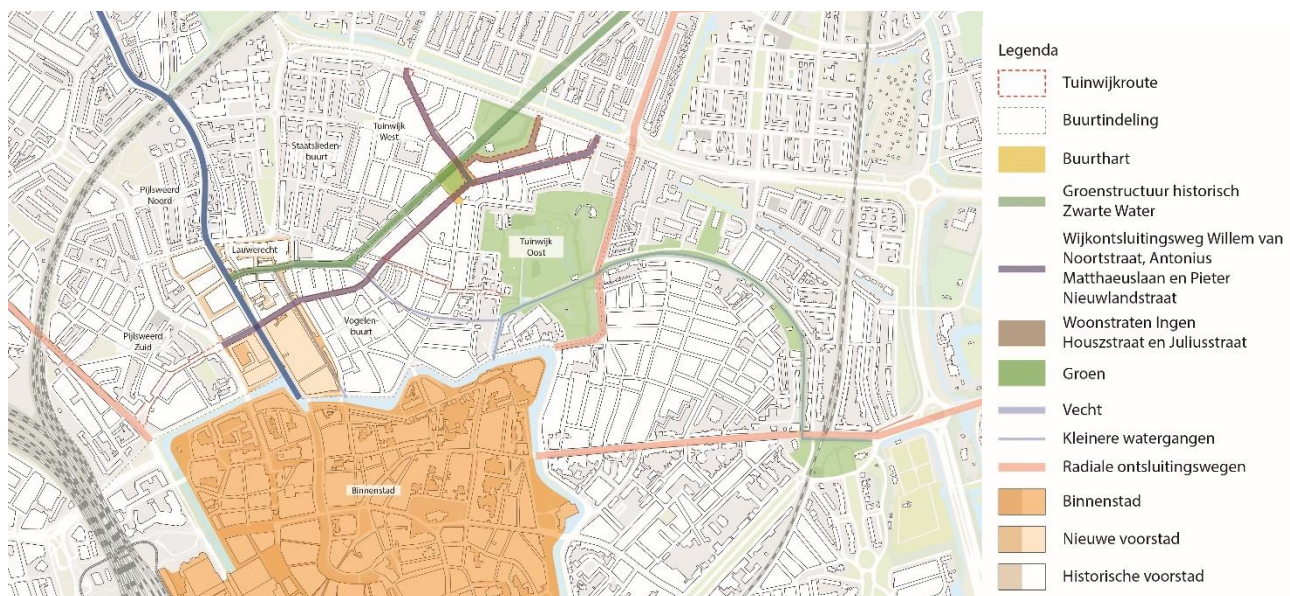
In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de route belicht aan de hand van historie, mobiliteit, groen, knelpunten en kansen. De route leidt langs diverse buurten met een eigen identiteit. In dit hoofdstuk wordt de totale route belicht.

2.1 Stedenbouwkundige structuur

De Tuinwijkroute loopt door de buurten Tuinwijk West en Tuinwijk Oost in de wijk Utrecht Noordoost. De wijken liggen in de eerste zone rondom het historische centrum van Utrecht, en zijn grotendeels gebouwd in de jaren '20 en '30 van de twintigste eeuw. De Willem van Noortstraat (oorspronkelijk met laanbomen) en de straten Antonius Mattheuslaan / Pieter Nieuwlandstraat waren de belangrijkste wegen in de wijk. Dit is stedenbouwkundig ook te zien aan de brede straatprofielen. Bijzonder is de ligging van de Willem van Noortstraat, parallel met het Zwarte Water, de historische waterverbinding tussen de Vecht en Fort Blauwkapel.

De buurten Tuinwijk West en Tuinwijk Oost hebben ruimtelijk een behoorlijk eenduidig karakter, en bestaan voornamelijk uit grondgebonden eengezinswoningen van twee bouwlagen met kap of dakopbouw. Delen van de Zaagmolenkade en de Willem van Noortstraat zijn hier een uitzondering op waar drie volledige bouwlagen (met kap) ook voorkomt. In de oudere delen van de buurten is de pandsgewijze opbouw duidelijk te herkennen, terwijl er langs de Antonius Mattheuslaan en Pieter Nieuwlandstraat meer sprake is van seriematige bouw met bijbehorende uniforme uitstraling.

Bijzonder element in de stedenbouwkundige opbouw van de wijk is de groenstructuur langs het voormalige Zwarte Water, in de wijk uitkomend op het Majoor Bosshardt Plantsoen en aansluitend op het Willem van Noortplein: het hart van de buurt. Hier is sprake van een klassieke stedenbouwkundige vork: de Willem van Noortstraat die als lange zichtlijn en belangrijke route door de wijk eindigt op het Willem van Noortplein met een (van origine) gelijkwaardige splitsing van de Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Mattheuslaan. Daarnaast raak de Groenstructuur langs het voormalige Zwarte Water het plein en zijn hier de voorzieningen in de wijk geclusterd.



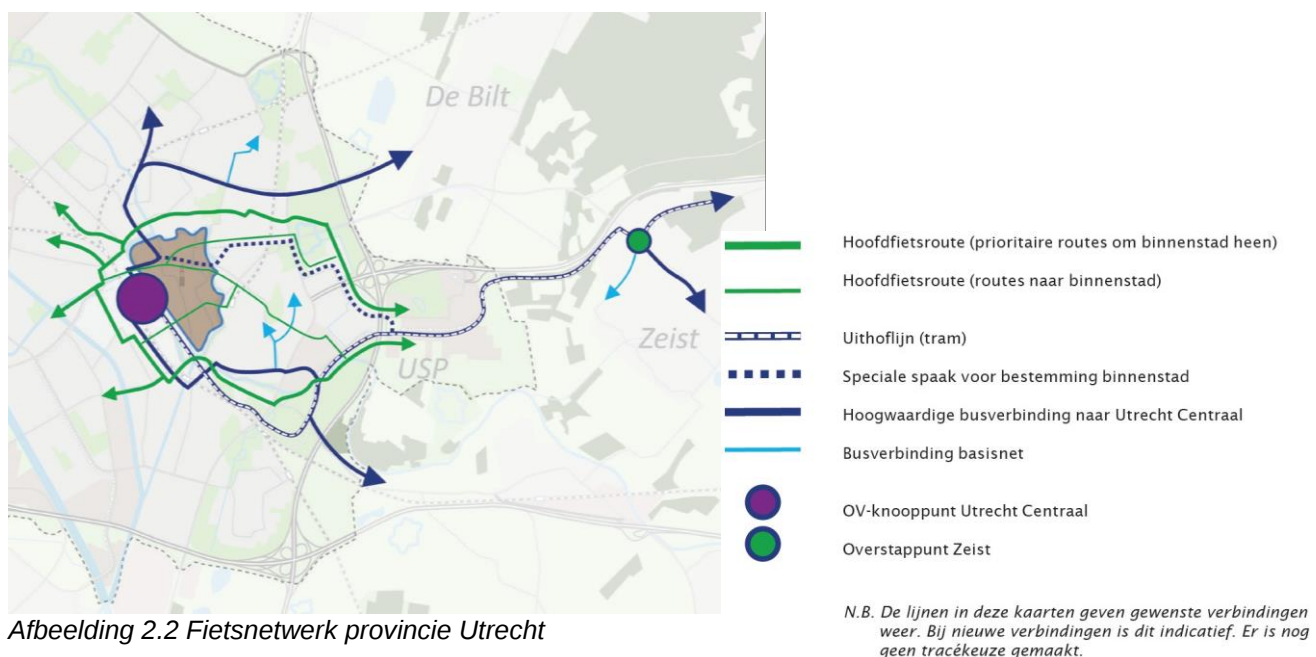
Afbeelding 2.1 Functies en relatie Tuinwijkroute met de omgeving

2.2 Mobiliteit

De straten die de Tuinwijkroute vormen zijn een intensief gebruikte route voor fietsers. Dagelijks maken er duizenden fietsers gebruik van deze straten om zich te verplaatsen binnen de wijk en van/naar Tuindorp, Overvecht, Binnenstad en andere wijken. Aantallen fietsers per dag circa:

- Willem van Noortstraat: ca. 5000
- Antonius Mattheuslaan: ca. 3500
- Pieter Nieuwlandstraat: ca. 3300
- Ingen Houszstraat: ca. 1400

Alle straten binnen de projectgrenzen zijn hoofdfietsroutes, met uitzondering van de Pieter Nieuwlandstraat, die wel een functie als regionale fietsroute vervult. Ook de Willem van Noortstaat en Antonius Mattheuslaan zijn opgenomen in het regionale fietsnetwerk van de provincie. De routes verbinden de stad dan ook met regionale bestemmingen zoals De Bilt/Bilthoven, Groenekan/Hilversum.



Afbeelding 2.2 Fietsnetwerk provincie Utrecht

De Willem van Noortstaat, het Willem van Noortplein en de Antonius Mattheuslaan dienen als ontsluitingsroute voor de wijk. Over deze route rijden ook de bussen van lijn 1 tussen het centraal station en Overvecht. Daarnaast maken deze straten onderdeel uit van het netwerk van hoofdroutes voor de nood- en hulpdiensten. De Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat hebben alleen een ontsluitende functie van de omliggende straten. De Pieter Nieuwlandstraat wordt daarentegen nog vaak gebruikt als doorgaande verkeersroute. Sinds het afslagverbod op het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat is het doorgaande verkeer (significant) afgenomen. De Pieter Nieuwlandstraat heeft als maximumsnelheid 30km/u. Op de andere straten is het nog 50km/u.

Het Willem van Noortplein heeft een centrale functie in het projectgebied, maar ook in de rest van Tuinwijk. Het plein is een uitwisselpunt van verschillende verkeersstromen. 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. Aan het plein zit ook een bushalte. Ook voor fietsers is het plein een bestemming.

Aantallen motorvoertuigen per dag (mvt/etm):

- | | |
|---------------------------|----------|
| - Willem van Noortstraat: | ca. 5000 |
| - Antonius Matthaeuslaan: | ca. 4400 |
| - Pieter Nieuwlandstraat: | ca. 1900 |
| - Ingen Houszstraat: | ca. 400 |

Parkeren

Het projectgebied valt binnen twee parkeerrayons. De Willem van Noortstraat is onderdeel van het rayon Vogelenbuurt. De parkeerdruk is daar hoog. De andere straten vallen binnen het rayon Tuinwijk Noord. Daar is de parkeerdruk minder hoog. Wat betreft geparkeerde fietsen is de druk met name hoog op de Willem van Noortstraat, het Willem van Noortplein en de Antonius Matthaeuslaan. Ook staan er drie goed gebruikte fietstrommels op de route.

Op de route staan laadpalen voor elektrische auto's en is een aantal plekken gereserveerd voor deelauto's en gehandicapten parkeerplaatsen.

Trillingen

Enkele bewoners van de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan ervaren trillingshinder van het verkeer, met name van zwaar verkeer (o.a. bussen). In 2023 heeft Sweco in opdracht van de gemeente Utrecht een onderzoek uitgevoerd naar trillingen in de stad. Hierin is ook één meetlocatie op de Willem van Noortstraat opgenomen. De twee hoofdconclusies voor deze locatie zijn:

- De kans op schade aan gebouwen is verwaarloosbaar klein (SBR-A-waarde)
- Er is sprake van 'matige hinder' (SBR-B-waarde)

Sweco heeft aanbevelingen opgenomen die relevant kunnen zijn bij een herinrichting: weghalen/weglaten van drempels; middengeleiders zodanig vormgeven, zodat kans op schade wordt verkleind; stimuleren van langzamer rijden; toepassen van een homogene wegfundering over de gehele lengte van de straat.

Omdat er wel trillingshinder wordt ervaren, onderzoeken we welke maatregelen we kunnen nemen om deze hinder te beperken, zie paragraaf 1.4 van de bijlage voor meer informatie.

2.3 Groenstructuur

Er is beperkt groen aanwezig langs de route. Langs de Willem van Noortstraat staan zes bomen, waarvan de oudste in 1970 is geplant en de jongste in 2011. Ze staan in zeer kleine plantvakken. Enkele bewoners hebben geveltuinten of groene gevels aangelegd. Langs het Willem van Noortplein is meer groen aanwezig. Het park bevat een aantal verschillende soorten bomen en de weg wordt geflankeerd door bomen waarvan een aantal meer dan 50 jaar oud zijn. Langs de Antonius Matthaeuslaan staat een bomenlaan van Noorse esdoorns. De laan mist op een aantal plekken bomen. Naast de bomen is er geen ander groen aanwezig. Langs de Ingen Houszstraat staat aan de parkzijde een bijna volledige bomenlaan. Deze bomen staan in een bijna geheel doorlopend groenvak.

Bij het Willem van Noortplein kruist de route de hoofdgroenstructuur. De groenstructuur loopt van de Willem Arnstzkade naar het Willem van Noortplein en over de Ingen Houszstraat naar het Majoor Bosshardtplantsoen. De groenstructuur bestaat voornamelijk uit laag gras, bomen en enkele lage heggen. Deze groenstructuur wordt regelmatig onderbroken door wegen en hekken van speeltuinen.

2.4 Riolering, oppervlaktewater en grondwater

Op dit moment ligt in het plangebied een gemengd rioolstelsel. Dit houdt in dat regen- en vuilwater gezamenlijk in één buis worden afgevoerd. In de Pieter Nieuwlandstraat en de Antonius Matthaeuslaan is dit riool aan het einde van de levensduur. De riolering is hier in 1962 aangelegd, de leeftijd is dus 62 jaar.

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig, in de directe omgeving is wel oppervlaktewater. Ten noorden van de Kardinaal de Jongweg ligt een watergang in beheer van het waterschap. Ten zuiden van

het plangebied kruist een watergang in beheer van het waterschap de Adelaarstraat door middel van een duiker, dit is ter hoogte van de Nieuwe Keizersgracht.

Sinds april 2021 wordt het grondwater gemeten op een tweetal locaties nabij het plangebied. Hieruit blijkt dat in extreem natte perioden grondwaterstanden tot ca. 1,10m onder het midden van de rijbaan verwacht kunnen worden. Dit is lager dan het ontwateringscriterium van 0,70m onder het midden van de rijbaan die binnen de gemeente Utrecht wordt gehanteerd, daarmee wordt er geen grondwateroverlast binnen het projectgebied verwacht.

2.5 Huidige situatie route

De inrichting van de buitenruimte kent veel verschil in bestratingsmaterialen waardoor deze op sommige plekken rommelig overkomt. De verblijfskwaliteit is zeer beperkt. De voornaamste verblijfsplek is het Willem van Noortplantsoen, maar ook hier vormt de brede weg en de fietspaden een grote barrière. Het plantsoen is door middel van een hek helemaal afgeschermd van zijn omgeving en heeft enkel één ingang. Hierdoor ligt het plantsoen afgekeerd naar de rest van het plein en vormt daarmee een aparte ruimte binnen het Willem van Noortplein met weinig identiteit.



Afbeelding 2.3 Huidige situatie Willem van Noortplein

Het Willem van Noortplein kent een concentratie van horeca, winkels en voorzieningen en functioneert als het hart van de buurt. Ook wordt het Willem van Noortplantsoen door de ondernemersvereniging gebruikt voor het organiseren van evenementen met Koningsdag.



Afbeelding 2.4 Evenement Willem van Noortplantsoen

Langs de wegen liggen over het algemeen brede trottoirs. Op enkele delen, zoals een groot deel van de Pieter Nieuwlandstraat, zit er een overmaat in de trottoirs. Hier zijn de trottoirs op delen ruim vier meter breed. In de praktijk zien we dan ook dat veel bewoners hier de fietsen buiten de rekken parkeren op het trottoir.



Afbeelding 2.5 Stoep Pieter Nieuwlandstraat

Voornamelijk bij studentenhuizen is te zien dat het fietsparkeren een groot aandachtspunt vormt. Op verschillende plekken langs de route is een groot tekort aan fietsparkeerplekken (zie Bijlage 1.2 Fietsparkeertelling). De fietsen worden over het algemeen rond de fietsparkeerplekken gestald, maar kunnen vanwege de hoeveelheid fietsenrekken niet goed geplaatst worden. Hierdoor worden ze veelal op trottoirs en in groenvakken gezet.



Afbeelding 2.6 Verzameling fietsen rond fietsenrek

Op de Ingen Houszstraat ligt momenteel een rijbaan die relatief breed is voor het huidige gebruik. In het verleden was deze straat o.a. onderdeel van een busroute. Momenteel geldt er nog een maximumsnelheid van 50 km/u. Deze weg ligt langs het Majoor Bosshardtplantsoen. Het plantsoen is aan de zijde van de Ingen Houszstraat en de Juliusstraat afgeschermd met veel bomen en struiken. Dit zorgt ervoor dat er weinig beleving is van een groot plantsoen aan de andere kant van de straat.



Afbeelding 2.7 Bomen en struiken langs Majoor Bosshardtplantsoen

2.6 Opgehaalde reacties

In december 2023 is er een inloopbijeenkomst geweest, waarbij er aan bewoners en gebruikers is gevraagd wat hun ervaringen zijn en wat zij als kwaliteiten en verbeterpunten zien op de route. Verder konden bewoners tijdens de inloopbijeenkomst vragen stellen en ideeën aandragen voor de route.

Verkeer

Vanuit verschillende bewoners wordt aangegeven dat oversteken met de fiets of te voet vaak onprettig is, met name rond het Willem van Noortplein. Zo wordt er door auto's vaak (te) hard gereden en voelt het kruispunt bij het Willem van Noortplein/Pieter Nieuwlandstraat onoverzichtelijk.

- Bewoners stelden voor om rijbanen te versmallen, fietspaden te verbreden en 30 km/u in te voeren.
- Bewoners hebben een duidelijke wens om het oversteken veiliger te maken. Bijv. door het gebruik van middeneilanden en op een enkele plek een zebrapad.
- Sommige bewoners gaven het idee mee om in sommige straten eenrichtingsverkeer in te stellen met als doel rustigere straten. In paragraaf 1.1 van de bijlage is extra toelichting te vinden waarom voor deze inrichting gekozen is.
- Bewoners geven aan de wens te hebben voor het verwijderen van het verkeerslicht op de kruising van de Antonius Matthaeslaan en de B.F. Suermanstraat. Wij sluiten ons aan bij deze wens. Vanaf het voorjaar van 2024 is het verkeerslicht al minder in gebruik.
- Fietsparkeren is een belangrijk thema bij de opgehaalde reacties. Er is behoefte aan extra plekken, met name ter hoogte van studentenhuizen.

- Over parkeren zijn een aantal reacties binnengekomen. Het merendeel van de reacties gaat over dat men graag zo veel mogelijk plekken wil behouden. Er zijn ook bewoners die hebben aangegeven het niet erg te vinden als er minder autoparkeerplekken terugkomen als daar bijv. groen voor terugkomt.

Groen

Groen is een veelgenoemd thema door bewoners. Men stelt voor om bomen toe te voegen (met name op de Pieter Nieuwlandstraat en het Willem van Noortplantsoen) en het vergroten van boomspiegels. Een ander voorstel is om geveltuintjes te plaatsen. Ook doen bewoners de suggestie voor groene parkeerplaatsen.

Pleinfunctie

De omgeving heeft de wens om het Willem van Noortplein een duidelijkere 'pleinfunctie' te geven. Zoals in het volgende hoofdstuk te lezen is, delen wij deze wens.

3 Ontwerp en ontwerpeisen

Hoe ziet de Tuinwijkroute er straks uit? Welke uitgangspunten zijn belangrijk bij de inrichting? In dit hoofdstuk wordt uitgelegd wat het idee achter het ontwerp is, welke eisen belangrijk zijn en hoe deze geleid hebben tot het uiteindelijke ontwerp.



Afbeelding 3.1 Ontwerpkaart Tuinwijkroute

3.1 Visie

Utrecht is een van de snelst groeiende steden van Nederland en daarmee wordt de stad steeds drukker. Om deze drukte in de buitenruimte te kunnen verspreiden en de stad leefbaar te houden, werkt gemeente Utrecht aan verschillende projecten volgens het Mobiliteitsplan 2040. Hierin staan de doelen voor een goed verweven fietsnetwerk en het stimuleren van duurzame mobiliteit (voetgangers, fietsers en openbaar vervoer).

Een van deze projecten is de herinrichting van de Tuinwijkroute, waarbij de straten van de route worden ingericht als een comfortabele fietsroute waar de fietser de ruimte krijgt en de auto te gast is. Dagelijks worden de straten van de Tuinwijkroute al veel gebruikt door fietsers die van en naar het centrum, Overvecht en Noordoost gaan. Het aantal fietsers per dag op de Tuinwijkroute neemt naar verwachting ook nog aanzienlijk toe tot 6000 - 8000 per dag in 2030. Bij de Tuinwijkroute zien we kansen verschillende verkeersdeelnemers te mengen, dit sluit aan op de Fietsroute Om de Noord. Leefbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit zijn hierin de basis van het ontwerp.

Naast een belangrijke fietsroute, draagt de herinrichting van de Tuinwijkroute ook bij aan het voetgangersnetwerk. Hierbij zijn de Willem van Noortstraat, het Willem van Noortplein en de Pieter Nieuwlandstraat onderdeel van een belangrijke stedelijke wandelverbinding. De groenstructuur die vanuit de Zaagmolenkade komt en doorloopt via het Willem van Noortplein naar het Majoor Bosshardtplantsoen staat aangemerkt als stedelijke groene wandelroute. Voor de plekken waar deze routes de Tuinwijkroute raken of overlappen, krijgt de voetganger meer ruimte en prioriteit.

Zoals in het Mobiliteitsplan 2040 wordt omschreven, wordt de nadruk gelegd op langzaam verkeer en bestemmingsverkeer, in plaats van doorgaand autoverkeer. Het afslagverbod bij de Kaatstraat en een nieuwe inrichting van de Fietsroute om de Noord en de Tuinwijkroute moeten zorgen voor een afname in het aantal auto's. Door de rijbaan te versmallen ontstaat er meer ruimte voor groen, verblijven en fietsparkeren.

Omdat zowel gebruikers als veel bewoners afhankelijk zijn van de fietsparkeerplekken in de openbare ruimte, staat in het Mobiliteitsplan 2040 aangegeven dat er genoeg fietsparkeerplekken teruggebracht moeten worden bij de herinrichting. Op delen zal dit vanwege de beperkte ruimte betekenen dat er daarmee een afweging moet worden gemaakt tussen de hoeveelheid auto- en fietsparkeren.

Naast het auto- en fietsparkeren is ook groen een grote factor die om veel ruimte vraagt in de openbare ruimte. Vanuit diverse beleidstukken staat aangegeven dat het toevoegen van groen cruciaal is voor de leefbaarheid en klimaatbestendigheid van de stad. Daarbij wordt in de Visie Klimaatadaptatie beschreven dat voor comfortabel gebruik van de buitenruimte schaduwwerking essentieel is. Hierbij staan hoofdfietsroutes nog extra benoemd als plekken waar dit van belang is. Bij de herinrichting van de Tuinwijkroute is dan ook het streven om zo veel en groot mogelijke bomen te plaatsen om een comfortabele, leefbare en klimaatbestendige buitenruimte te creëren.

Vanwege de beperkte ruimte wordt zo veel mogelijk gekeken waar dubbelgebruik van de ruimte mogelijk is. Denk hierbij aan verlaagd groen, waardoor er bij regen water in de plantvakken kan blijven staan of parkeerplekken op trottoir-niveau zodat bij afwezigheid van auto's de parkeerplekken als breed trottoir kunnen worden gebruikt. Vanwege de vele ambities en wensen voor dezelfde ruimte moeten we keuzes maken over hoe we die het beste kunnen verdelen.

Daarbij is de openbare ruimte niet alleen van belang voor het parkeren van voertuigen of het lopen van A naar B, maar ook om te recreëren en sociaal contact te hebben met elkaar. Waar parken belangrijke plekken zijn voor sport, spel en ontspanning, zorgen pleinen voor een ruimte waar verblijven en ontmoeten centraal staan.

Met de herinrichting van de Tuinwijkroute wordt het Willem van Noortplein dan ook gesitueerd als hart van de buurt. Op dit plein komen de hoofdgroenstructuur, de verschillende fiets- en wandelroutes en verschillende winkel- en horecafuncties samen op één plek. Dit is de plek waar bewoners elkaar ontmoeten, hun boodschappen doen en een praatje maken of sporten in het park. Daarom wordt het gehele plein en plantsoen ingericht als één ruimte, waarbij de verblijfsfunctie prioriteit heeft boven de doorgaande fiets- en autoroutes. Dit houdt in dat de oversteekbaarheid en diversiteit aan functies voor voetgangers op het plein minstens zo belangrijk als de doorrijbaarheid voor fietsers en auto's. Het groen op het plein zorgt voor een comfortabele plek om te ontmoeten en te verblijven.

De Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan blijven functioneren als hoofdroute voor auto- en busverkeer, maar worden ingericht met meer ruimte voor de fiets. Om te zorgen dat er niet te veel hinder is van te hard rijdend verkeer zal in de volgende fase onderzocht worden welke snelheidsbeperkende maatregelen kunnen worden gebruikt. Hierbij houden we rekening met de al bekende trillinghinder op de route. Aangezien in de Willem van Noorstraat en Pieter Nieuwlandstraat momenteel nog weinig bomen aanwezig zijn, zullen deze straten een substantiële hoeveelheid bomen erbij krijgen. In de Ingen Houszstraat/Juliusstraat en de Antonius Mattheuslaan wordt ook extra groen toegevoegd.

Wat betreft het materiaalgebruik is het uitgangspunt dat de aanleg, het beheer en het onderhoud, zo veel mogelijk circulair worden. Binnen de randvoorwaarden van tijd, geld en kwaliteit maken we de meest duurzame keuzes.

3.2 Eisen voor het ontwerp

In dit hoofdstuk worden de eisen beschreven die ten grondslag liggen aan het ontwerp. De eisen zijn thematisch weergegeven.

3.2.1 Verkeer en parkeren

Trottoir

- Het trottoir wordt standaard 2,20 m gemaakt. De trottoirs moeten voldoende ruimte bieden voor de hoeveelheid voetgangers.
- Het trottoir is minimaal 1,80 m breed, met incidenteel een versmalling tot 1,50 m.
- Bij de bushaltes wordt oversteken goed gefaciliteerd i.v.m. belangrijke oversteekbewegingen voor voetgangers.

Verkeer

- De Willem van Noortstraat, Antonius Matthaesuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat zijn de hoofdfietsroutes binnen het project. Op deze routes heeft de fietser de ruimte.
- De maximumsnelheid wordt overal 30 km/u. Het fietsverkeer wordt gemengd met het autoverkeer, waarbij de automobilist zich voegt naar de fietsers.
- De Tuinwijkroute heeft als geheel een logische en continue aansluiting op Fietsroute om de Noord.
- De breedte van de rijbaan is afhankelijk van de ruimte die nodig is voor het gebruik.
 - Voor woonstraten zonder busverkeer moet er minimaal ruimte geboden worden voor 2x2 fietsers en/of 2 fietsers en 1 auto naast elkaar.
 - Voor de straten waar bussen rijden moet er minimaal ruimte geboden worden voor 2 bussen naast elkaar.
- Het verkeer op de hoofdfietsroute heeft zoveel mogelijk voorrang op zijstraten.
- De Antonius Matthaesuslaan en de Willem van Noortstraat blijven onderdeel van de busroute.
- Bussen, nood- en hulpdiensten, vuilniswagens, verhuiswagens en overig laad- en losverkeer kunnen goed gebruik maken van (delen van) de route.
- Bushaltes zijn in lengte geschikt voor enkelgeleden bussen.
- Voor de bussen is het van belang dat deze zo veel mogelijk de maximale snelheid van 30 km/u behalen om extra tijdsverlies op de route te voorkomen.
- Het verkeerslicht op de Antonius Matthaesuslaan, ter hoogte van de B.F. Suermanstraat, wordt verwijderd.

Kruispunten

- Op punten waar de route andere hoofdfietsroutes kruist komen herkenbare kruisingen, ook wel uitwisselpunten genoemd.
- Op de kruispunten moeten comfortabele looproutes geboden worden.
- Bij de kruisingen bij de Kardinaal de Jongweg wordt in eerste instantie aangesloten op de bestaande situatie. Wanneer mogelijk worden deze kruisingen tijdens uitvoering van dit project meteen fietsvriendelijker gemaakt en overbodige verharding opgeruimd.

(fiets)parkeren

- Voor de continuïteit van de gehele As Votulast wordt waar mogelijk met de parkeervorm (trottoir- of straatniveau parkeren) aangesloten op Fietsroute Om de Noord.
- Parkeervakken dienen voldoende breed te zijn. Conform (toekomstig) HOR is het uitgangspunt min. 2,20 m langs hoofdfietsroutes.
- Aanwezige parkeerplaatsen voor deelauto's; gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) blijven gehandhaafd. Wanneer een van deze plekken niet op dezelfde plek terug kan worden gebracht, zal deze naar de directe omgeving worden verplaatst.
- Laadpalen mogen niet worden geplaatst in de graafcirkels bomen en onder de boomkronen.
- Op het Willem van Noortplein wordt het autoparkeren uitgesloten.
- Er zal voor alle straten 110% van de huidige hoeveelheid fietsen worden teruggeplaatst. Voor het Willem van Noortplein geldt vanwege alle voorzieningen de eis dat daar 115% wordt terug geplaatst.
- Fietstrommels die goed worden gebruikt behouden we. In de nieuwe inrichting plaatsen we deze zo veel mogelijk (in de buurt van) de huidige locatie.

Laden en lossen:

- Laden en lossen van de Albert Heijn wordt op het Willem van Noortplein rond de huidige situatie teruggebracht. We behouden een laad/losvoorziening van minimaal gelijke grootte als de huidige voorziening op het Willem van Noortplein.
- Waar dit nodig is, zal mogelijkheid voor laden en lossen geboden blijven. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende fase van het ontwerp (VO). Dit geldt ook voor de bibliotheek. Huidige locaties laden en lossen:
 - Willem van Noortstraat ter hoogte van 125

Nood- en hulpdiensten

- De Antonius Matthaeslaan en de Willem van Noortstraat blijft onderdeel van het hoofdnetwerk voor nood- en hulpdiensten.
- De hele route met aanliggende zijstraten blijft bereikbaar voor de nood- en hulpdiensten.
- Bij verplaatsing of toevoeging van brandkranen zijn eisen uit het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van toepassing.
- Bij de herinrichting zullen brandkranen zoveel mogelijk gehandhaafd blijven op de huidige plek en bereikbaar blijven voor de brandweer.
- De breedte van de rijbaan voldoet aan de eisen voor bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten.

3.2.2 Groen en water

Groen

- Zoveel mogelijk bomen worden efficiënt geplaatst voor schaduwwerking op de hoofdfietsroute. Dit wordt gedaan om het doel van 40% schaduw op de hoofdfietsroute uit de Visie Klimaatadaptatie te halen.
- Aanplanten van zo groot mogelijke bomen met voldoende groeiplaatsinrichting, zodat deze kunnen uitgroeien tot volwaardige bomen. Dit draagt bij aan de ecologie, de CO2 opslag en het tegengaan van het hitte-eiland effect.
- De bomen zijn zoveel mogelijk zowel inheems als autochtoon.
- Door meer en grotere plantvakken aan te leggen, wordt het verhard oppervlak kleiner en kan er meer regenwater in de bodem infiltreren. Het hemelwater wordt waar mogelijk losgekoppeld van het riool en kan direct de plantvakken instromen. Waar mogelijk wordt het groen daarom verlaagd aangelegd.
- Plantvakken met bomen worden afgewisseld met parkeervakken, zodat op termijn als er meer parkeervakken verdwijnen de groene structuur eenduidig en eenvoudig kan worden voortgezet. De totale indeling van de straat blijft helder van opzet.
- Ruimte voor geveltuintjes wordt behouden en zoveel mogelijk uitgebreid.
- Langs de route wordt zoveel mogelijk groen toegevoegd. ("Groen, tenzij..." principe)
- Hondentoiletten worden behouden.
- Trottoirs worden maximaal 2.20 m breed om overbodige verharding te voorkomen, restruimte kan gebruikt worden voor geveltuinen.

Water

- Met hemelwater zal via de volgende voorkeursvolgorde worden omgegaan:
 1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig hergebruik
 2. Op maaiveld infiltreren (in het groen)
 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening
 4. Verwerken in het oppervlaktewater
 5. Afvoer naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie
- We streven ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via de eerste drie stappen. Dit betekent dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van minimaal 15 mm (15 liter per m²) voor het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte.

- De openbare ruimte en het hemelwatersysteem zijn zo vormgegeven dat bij buien met een intensiteit tot en met 80 mm in één uur (kans 1x/100 jaar) geen schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur.
- Bij een bui van 20 mm in één uur kan de openbare ruimte nog steeds gebruikt worden waarvoor die bedoeld is.
- Aangelegde bergings- en infiltratievoorzieningen moeten in minimaal 10 uur en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen om weer beschikbaar te zijn voor nieuwe buien.
- De voorzijde van de panden van de Pieter Nieuwlandstraat en de Willem van Noortstraat wordt aangesloten op een hemelwaterafvoer (HWA), waardoor het hemelwater via de HWA wordt geleid naar het Majoor Bosshardtplantsoen en de Koekoeksvaart. Deze waterberging wordt mogelijk gemaakt door de rioolvervanging in de Bosschastraat mee te nemen.
- De waterberging in het straatprofiel (water op straat) mag niet afnemen, dit is van belang op locaties waar we wateroverlast verwachten. Dit heeft lokaal gevolgen voor ontwerpkeuzes van het dwarsprofiel, zoals bijvoorbeeld parkeren op trottoirniveau.
- Antonius Matthaesuslaan: vervanging van het gemengde riool door een nieuw gemengd riool.
- Pieter Nieuwlandstraat: vervanging van het gemengde riool door een gescheiden rioolstelsel met aansluiting op het Majoor Bosshardtplantsoen en het Willem van Noortplein.
- Willem van Noortstraat/-plein: toevoegen van een hemelwaterriool met behoud van het bestaande gemengde riool. Hemelwater afkoppelen van het bestaande riool.

3.2.3 Materialen en inrichtingselementen (HOR) en duurzaamheid

Materialen en inrichtingselementen

- Voor de inrichting van de straten wordt gebruik gemaakt van de in het handboek openbare ruimte (HOR) opgenomen materialen.
- Voor de plekken met Domstad kwaliteit (zie hoofdstuk 1.5) wordt standaard materiaal en beheer toegepast.
- Vervanging van de deklaag van het asfalt en de wegfundering op de Antonius Matthaesuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Willem van Noortstraat/-plein.
- Vervanging van de deklaag van het asfalt op de Ingen Houszstraat.
- Voor de plekken met kwaliteit Domstad Bijzonder (zie hoofdstuk 1.5) kan worden afgeweken van het standaard materiaal en beheer. In het voorlopig ontwerp wordt bepaald wat hier de gewenste materialen zijn en welk beheer daar bijpast.
- De materialisering zal in de VO-fase worden bepaald.
- Afvalinzameling zal zoveel mogelijk op de bestaande plek gehandhaafd worden.
- Vervanging van ca. 13 lichtmasten incl. kabels verspreid over de Willem van Noortstraat/-plein, Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat.

Duurzaamheid

- We brengen in beeld welke aanwezige materialen geschikt zijn om her te gebruiken. We zetten in op maximaal hergebruik en minimaal 50%. Voor in te brengen materialen zetten we in op hergebruikte materialen uit andere delen van de stad of elders.
- De benodigde nieuwe materialen worden waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en nadat ze afgedankt zijn, hergebruikt;
- Bij het kiezen van materialen maken we in de afweging gebruik van de milieukosten indicator (MKI).
- Bij de aanbesteding dagen we de markt maximaal uit om in te zetten op circulariteit.

3.2.4 Ondergrond

- Voor de inpassing van bomen, groen en waterinfiltratie wordt voornamelijk gebruik gemaakt van functiestrook.
- Waar we de riolering vervangen of een hemelwaterriool toevoegen, reserveren we ook ruimte voor het toekomstige warmtenet. Dit geldt dus voor de Antonius Matthaesuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Willem van Noortstraat.

- Voor een gescheiden rioolstelsel en het warmtenet gezamenlijk is 5,50 m nodig. 2,00 m voor de warmteleiding en 3,50 m voor de riolering. Dit is ruimte voor de leidingen zelf en ruimte eromheen voor de aanleg/voor werkzaamheden.
- Voor enkel een gemengd riool en het warmtenet gezamenlijk is 3,00 m nodig. 2,00 m voor de warmteleiding en 1,00 m voor de riolering.
- De warmteleiding en de rioolbuis dient op afstand te liggen van bomen conform de richtlijnen in het HOR. Gemiddeld gaat het om 1,80 m vanaf het hart.
- De warmteleiding dient op minimaal 1,00 m van de waterleiding te liggen.
- Voor nieuwe te planten bomen dient rekening te worden gehouden met de afstand tot aanwezige kabels en leidingen.
- Vervangen van OVL-kabels die aan vervanging toe zijn.
- Zorg voor een zo homogeen mogelijke wegfundering over de gehele lengte van de straat op straten waar de wegfundering wordt vervangen (conform advies Sweco trillingshinder).

3.3 Ontwerptoelichting

In dit hoofdstuk wordt het Functioneel Ontwerp toegelicht en beschreven hoe er vanuit de visie en eisen ontwerpkeuzes zijn gemaakt. Een aantal ontwerpkeuzes zullen pas tijdens de VO en DO fases worden gemaakt, de afwegingen en voorkeuren worden wel in dit hoofdstuk toegelicht.

Na de algemene ontwerptoelichting is de ontwerptoelichting verder per gebied/straat weergegeven, achtereenvolgend het Willem van Noortplein, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat/Juliusstraat.

3.3.1 Algemene ontwerptoelichting

Hieronder beschrijven we de ontwerpkeuzes die voor de hele route gelden.

Lagere maximumsnelheid

Om de snelheid van de weggebruikers op de route te verlagen nemen we verschillende maatregelen. We verlagen op de hele route de maximaal toegestane snelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Daarbij versmallen we de wegen. En waar het kan maken we de parkeerplaatsen op dezelfde hoogte als de stoep, waardoor de rijbaan smaller lijkt. Door het versmallen van de weg is de verwachting dat mensen minder hard rijden. Maar op een paar plekken is er een lange rechte weg, waardoor we misschien nog extra maatregelen nemen. In de volgende fase (het voorlopig ontwerp) maken we hier een keuze in.

Oversteken

Voor een goede buitenruimte is het belangrijk dat mensen de straten makkelijk en veilig kunnen oversteken. Dit hangt samen met de hoeveelheid verkeer in de straat en de snelheid waarmee er wordt gereden. In 30 km/u-straten leggen we in principe geen zebrapaden aan. Het verkeer zou daar langzaam genoeg moeten rijden, zodat mensen overal kunnen oversteken. Op enkele belangrijke of drukker plekken nemen we nog extra maatregelen om het oversteken te verbeteren. Denk aan middeneilanden, waardoor mensen maar 1 rijbaan per keer oversteken. *Op kruisingen met zijstraten laten we de stoep langs de Tuinwijkroute doorlopen. Dat zorgt ervoor dat iedereen op deze route voorrang heeft, ook voetgangers. En het zorgt ervoor dat de fietsroutes herkenbaar zijn.* Op het Willem van Noortplein is vanwege de pleinfunctie het oversteken nog meer van belang. Hier gaan we bij de uitleg van het ontwerp van het Willem van Noortplein verder op in.

Functiestrook

Net als bij de Fietsroute Om de Noord maken we ook op de Tuinwijkroute gebruik van functiestroken. Dit zijn de stroken die tussen de rijbaan en de stoep liggen, waar ruimte is voor parkeerplaatsen, fietsenrekken en bomen en planten. We kijken hoe de verschillende functies op een gebalanceerde manier een plek krijgen. Daarbij houden rekening met de verschillende behoeftes van de bewoners.

Parkeren

In totaal verwachten we ongeveer 50 tot 70 parkeerplaatsen te moeten opheffen voor het ontwerp van de Tuinwijkroute. Deze ruimte hebben we nodig voor extra groen, met name bomen, en voor de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen waar we ruimte aan willen bieden. Door opheffen van parkeerplaatsen neemt de parkeercapaciteit in de rayons Tuinwijk Noord e.o. en Vogelenbuurt af. Het aantal op te heffen parkeerplaatsen ten opzichte van de totale capaciteit in de rayons is klein. Toch zal de parkeerdruk in de directe omgeving in eerste instantie waarschijnlijk iets toenemen. We dempen dit effect zo veel mogelijk door het maximale aantal vergunningen in de omgeving te verlagen. Mensen die al een vergunning hebben houden deze. Voor nieuwe vergunningsaanvragen kan men op een wachtrij belanden.

Om de voetganger ruimte te geven op de route maken we de autoparkeerplaatsen waar mogelijk op dezelfde hoogte als de stoep. Zo hebben voetgangers meer ruimte als er geen auto's geparkeerd staan. Dit is te zien als dubbelgebruik van de (beperkte) ruimte. Tussen de autoparkeerplaatsen en de rijbaan maken we voldoende afstand, zodat fietsers veilig langs geparkeerde auto's kunnen.

Groen

In het ontwerp planten we er ongeveer 40 tot 50 bomen bij. Verder kiezen we voor een mix van verschillende bomen en planten. Dit draagt bij aan een sterk en veerkrachtig ecosysteem. In dit ontwerp kappen we geen bomen. Door verdere uitwerking kan het voorkomen dat zowel de aan te planten als de te kappen bomen nog verandert in de volgende fase.

We verwachten voldoende budget te hebben om de groenambities te kunnen invullen. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om op alle straten hoogwaardig groen toe te passen.

Tweerichtingsverkeer

Naar aanleiding van de opgehaalde reacties eind 2023 hebben we gekeken naar verschillende mogelijkheden voor verkeerscirculatie binnen Tuinwijk. Hierin zijn de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen en hebben we gekozen om op alle straten tweerichtingsverkeer te houden.

Bushaltes

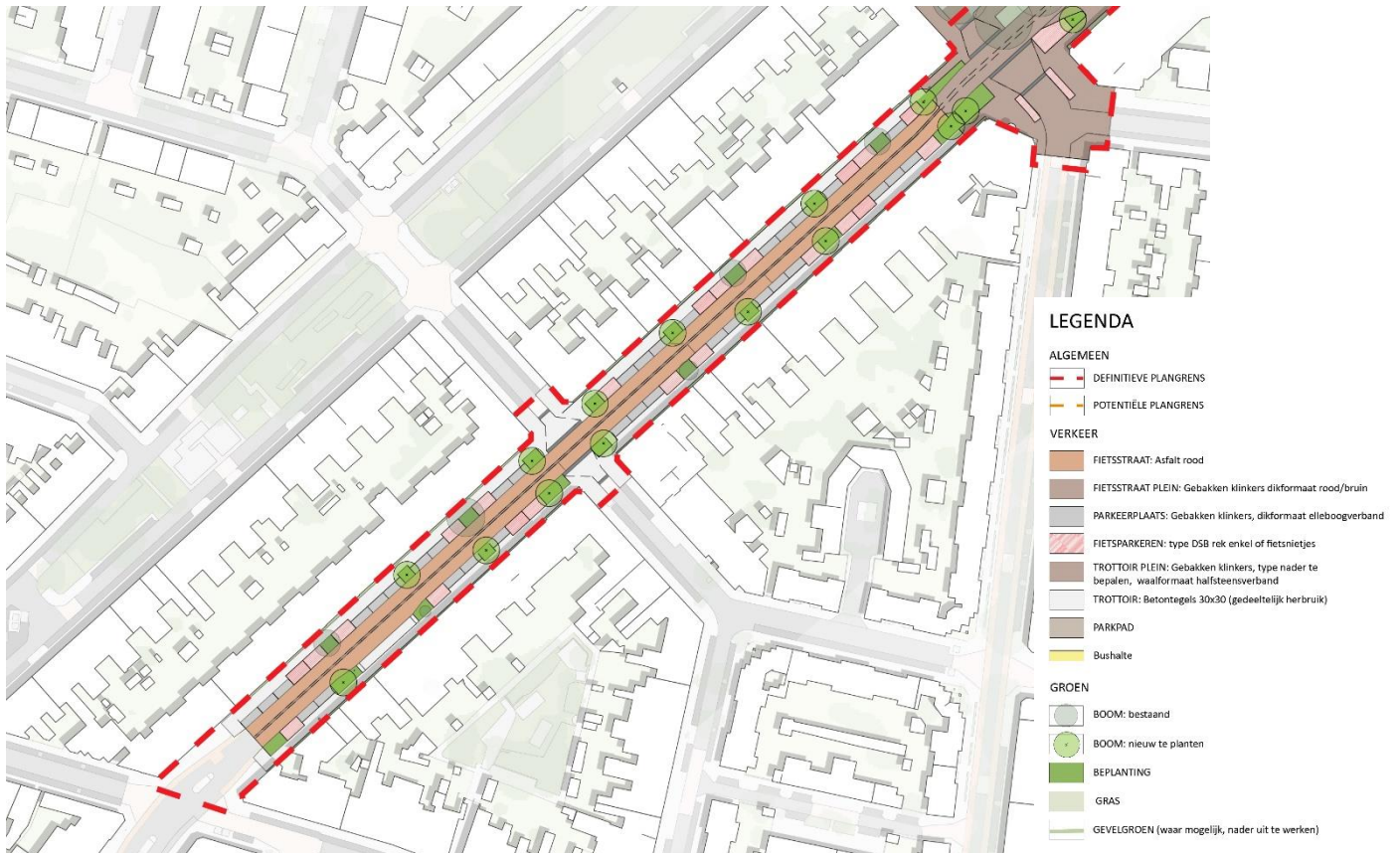
De bushalte op de Willem van Noortstraat blijft ongeveer op dezelfde plek en maken we langer. Vanuit het project Fietsroute Om de Noord werd overwogen deze bushalte te verschuiven naar de Adelaarstraat. Dit doen we niet, omdat we hier niet genoeg redenen voor zien. In het voorlopig ontwerp van Fietsroute Om de Noord (naar verwachting begin 2025) zal de exacte locatie van de bushalte worden vastgelegd.

De bushalte tegenover de Albert Heijn (richting de Adelaarstraat) komt tegenover restaurant Badhuis, ter hoogte van de andere bushalte. We kunnen de weg hier smaller maken. Daardoor komt de bushalte richting de Antonius Matthaeuslaan enkele meters verder van de gebouwen af te liggen dan nu. De bushokjes op het Willem van Noortplein komen daarmee ook iets verder van de gevels af te staan.

Bijzonder verkeer

Het is een eis dat bussen, nood- en hulpdiensten, vuilniswagens, verhuishwagens en overig laad- en losverkeer goed gebruik kunnen maken van (delen van) de route.

3.3.3 Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan



Afbeelding 3.2. Ontwerpkaart Willem van Noortstraat



Afbeelding 3.3. Ontwerпкаart Antonius Matthaesuslaan

Wegindeling

- We geven de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaesuslaan dezelfde wegindeling als de Adelaarstraat krijgt in de aanleg van de Fietsroute om de Noord.
- De weg krijgt de uitstraling van een 30 kilometer per uur fietsstraat: twee stroken rood asfalt en een middenstrook in afwijkend materiaal. De Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan zijn busroutes, dus we passen de afmetingen hierop aan.
- De weg van 6,50 meter biedt ruimte voor twee bussen die elkaar passeren. De breedte is ingedeeld in twee rijbanen van 3,00 meter breed en een rijbaanscheiding van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de rijbaan is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- De stoepen in de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan worden minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter waar mogelijk.

Verkeer

- Het verkeer op de Tuinwijkroute heeft voorrang op de zijstraten.
- Het verkeerslicht op de Antonius Matthaesuslaan, ter hoogte van de B.F. Suermanstraat, halen we weg. Er blijft wel een middeneiland voor voetgangers.
- Oversteken kan overal op een straat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Op regelmatige afstand maken we ruimte voor een overzichtelijke en veilige oversteek, te herkennen aan noppentegels voor mensen met een (fysieke) beperking.

Parkeren

- Parkeerplaatsen in de Willem van Noortstraat verhogen we naar stoephoogte. Wanneer de parkeerplek niet in gebruik is, is er meer ruimte op de stoep.
- Parkeerplaatsen op de Antonius Matthaesuslaan blijven op dezelfde hoogte als de rijbaan.
- Parkeerplaatsen voor deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) blijven bestaan. Als we ze niet op dezelfde plek kunnen houden, plaatsen we ze zo dichtbij mogelijk.
- Er komen in de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaesuslaan veel meer fietsenrekken. Er zijn nu niet genoeg rekken voor het grote aantal geparkeerde fietsen in die straten.

Openbaar vervoer:

- De bushalte op de Willem van Noortstraat moet in de nieuwe inrichting geschikt zijn om een bus van 18 meter lengte te laten stoppen.

Groen en water:

- We sluiten de Willem van Noortstraat aan op een hemelwaterafvoer (afvoer van regen).
- De parkeerplaatsen op de Antonius Matthaesuslaan worden op straatniveau aangelegd en mogelijk waterdoorlatend. Zo kan de regen bij zware buien goed weg, de grond in. Dit is nodig, omdat de weg wat lager ligt.
- We planten de bomen op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaesuslaan op dezelfde manier als op de Adelaarstraat. Hierdoor komen er veel meer bomen bij in de Willem van Noortstraat. De Antonius Matthaesuslaan vullen we aan met nieuwe bomen, om het weer meer de uitstraling van een laan te geven.

Schetsen Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan

In deze paragraaf is alleen een schets van de Willem van Noortstraat opgenomen. Het beeld dat we met de schetsen laten zien is voor de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan hetzelfde.



Afbeelding 3.4. Schets van de Willem van Noortstraat nu



Afbeelding 3.5. Schets van het nieuwe ontwerp van de Willem van Noortstraat.

Doorsnedes Willem van Noortstraat



Afbeelding 3.6. Doorsnede 1 van de Willem van Noortstraat nu en in het nieuwe ontwerp

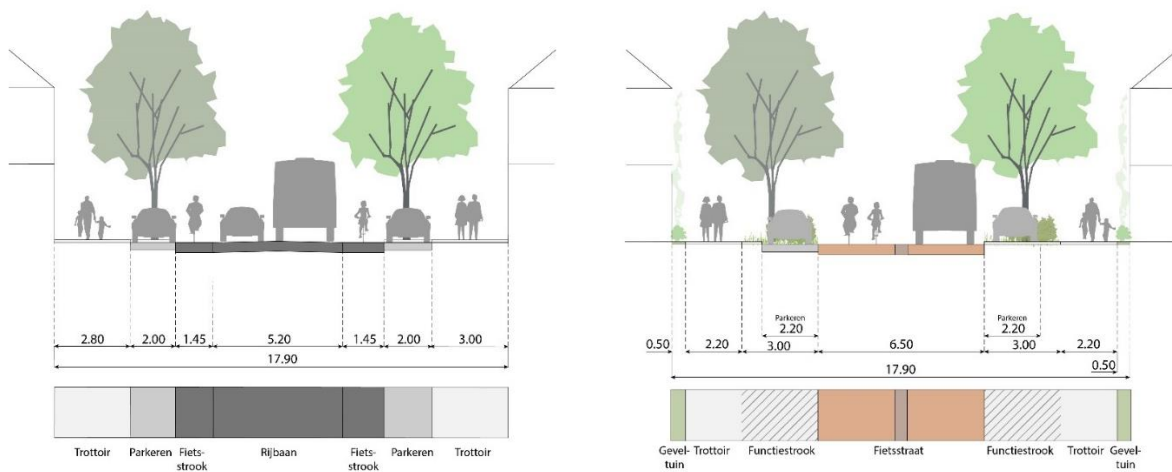


Afbeelding 3.7. Doorsnede 2 van de Willem van Noortstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

Doorsnedes Antonius Matthaeslaan



Afbeelding 3.8. Doorsnede 1 van de Antonius Matthaeslaan nu en in het nieuwe ontwerp



Afbeelding 3.9. Doorsnede 2 van de Antonius Matthaeslaan nu en in het nieuwe ontwerp.

3.3.4 Willem van Noortplein



Afbeelding 3.10 Ontwerpkaart Willem van Noortplein

Voor het ontwerp hebben vanuit verschillende disciplines experts gekeken naar wat gewenst is voor het Willem van Noortplein. Zij zien allemaal het Willem van Noortplein als het ‘hart van de buurt’. Op dit plein komen fietsen, wandelen, winkelen, horeca en groen samen. Daarbij geeft de architectuur van de bestaande gebouwen de plek karakter en sfeer. Om het plein tot buurthart en belangrijk plein om te vormen, is het noodzakelijk dat verblijven en recreëren meer een plek krijgt. Daarom wordt de voetganger de belangrijkste gebruiker op het plein. Het doorgaande verkeer wordt minder belangrijk.

De ontwerpkeuzes voor de inrichting van het plein zijn als volgt:



Afbeelding 3.11 Groenverbinding Willem van Noortplein

Openbare ruimte

- Het Willem van Noortplein is een bijzondere plek die vraagt om een bijzondere openbare ruimte. Het is een uitzondering in het [Handboek Openbare Ruimte](#). Omdat het een plein is, is de openbare ruimte anders dan in gewone straten. We kunnen dus klinkers gebruiken, in plaats van asfalt. En andere bomen en planten dan in de straten eromheen.
- Het gehele plein en plantsoen richten we in als één ruimte, waarbij verblijven belangrijker is dan de doorgaande fiets- en autoroutes. Dat betekent dat we de ruimte meer richten op voetgangers, onder

andere met voldoende mogelijkheden om over te steken. Het doel is om het doorgaande autoverkeer minder dominant te maken en de fietser en voetganger de ruimte te geven.

- Op het hele Willem van Noortplein komt één type bestrating, zowel op de stoepen als op de rijbaan.
- We willen meer verbinding maken tussen het plein en de gebouwen eromheen. Nu staan de gebouwen nog 'naast' het plein. Door de stoepen voor de gebouwen breder te maken en als plein in te richten, komen de gebouwen meer 'aan' het plein te staan.
- We maken van de Willem van Noortbrug een duidelijke toegang naar het plein.
- We halen het hek om het Willem van Noortplantsoen weg. Zo krijgt het plantsoen een open karakter en meer verbinding met de rest van het plein. We leggen nieuwe looppaden aan in het plantsoen, zodat je vanaf het plein er makkelijk doorheen loopt.
- In de volgende fase wordt onderzocht of het plantsoen op sommige plekken met lage beplanting kan worden aangevuld voor de veiligheid.

Wegindeling

- Ondanks dat dit vooral een plein wordt, houden we wel dezelfde wegingdeling aan als op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaesuslaan. Dat betekent een breedte van 6,50 meter. Dat is breed genoeg voor twee bussen.
- Bij de bushalte maken we extra ruimte, zodat een fietser nog langs de bus kan.
- De rijbaan schuiven we meer naar het plantsoen. Zo ontstaat er meer ruimte bij de winkels, waardoor we er meer een verblijfsplek met meer groen van kunnen maken. De bestaande bomen zijn leidend in de nieuwe inrichting.

Parkeren

- Op het Willem van Noortplein is de voetganger het belangrijkste. Daarom is parkeren op het plein niet wenselijk en verplaatsen we de parkeerplaatsen naar buiten het plein. Bestaande parkeerplaatsen voor deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) komen zoveel mogelijk rond de huidige locatie terug.
- De laad- en losplek voor de Albert Heijn blijft in de buurt van het magazijn. We leggen hem zo aan dat het vrachtverkeer na het lossen weg kan rijden over de Antonius Matthaesuslaan.

Openbaar vervoer

- De bushalte richting het centrum verplaatsen we meer richting de Willem van Noortbrug, tegenover de bestaande bushalte richting de Kardinaal de Jongweg.

Schetsen Willem van Noortplein

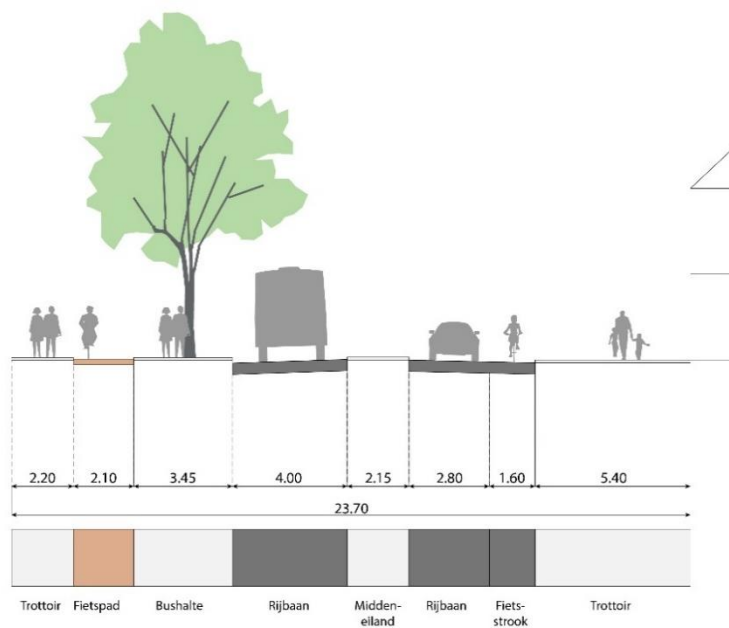


Afbeelding 3.12. Schets van het Willem van Noortplein nu.

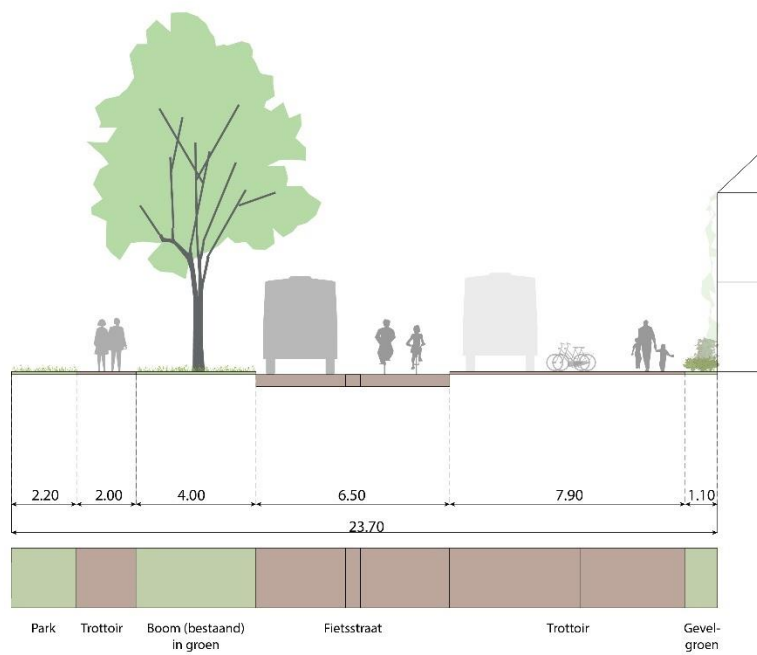


Afbeelding 3.13. Schets van het nieuwe ontwerp van het Willem van Noortplein.

Doorsnedes Willem van Noortplein



Afbeelding 3.14. Doorsnede van het Willem van Noortplein nu



Afbeelding 3.15. Doorsnede van het Willem van Noortplein in het nieuwe ontwerp

3.3.5 Pieter Nieuwlandstraat



Afbeelding 3.16. Ontwerpkaart Pieter Nieuwlandstraat

Het deel van de Pieter Nieuwlandstraat tussen de Van Swindenstraat en de Kardinaal de Jongweg werken we in de volgende ontwerpen verder uit. De ontwerpkeuzes voor de inrichting van de straat zijn als volgt:

Wegindeling

- De weg blijft ongeveer gelijk met 4,80 meter breed. Hierbij leggen we rood asfalt van 4,00 meter breed aan, met aan beide kanten van het asfalt 0,40 meter klinkers.

Verkeer

- Oversteken mag in principe overal in 30 km/u-gebied, maar op regelmatige afstand maken we een overzichtelijke oversteek.

Parkeren

- Op enkele plekken halen we parkeerplaatsen weg, om nieuwe bomen te plaatsen. Omdat er een grote hoeveelheid kabels en leidingen in de stoep ligt, kunnen we langs de huidige parkeerplaatsen geen bomen te planten.
- Parkeervakken maken we op de Pieter Nieuwlandstraat op dezelfde hoogte als de weg. Vanwege de lage ligging ten opzichte van de omliggende straten, is het met grote regenbuien belangrijk dat er zo veel mogelijk water op straat kan worden opgevangen. Zo voorkomen we verdere wateroverlast.
- Met de aanleg van een fietsstraatprofiel gaan we in de Pieter Nieuwlandstraat ook extra fietsenrekken en groen plaatsen. Groen en fietsparkeren voegen we toe op de brede stoepen.

Water en groen

- De Pieter Nieuwlandstraat heeft bij grote regenbuien ook meer ruimte nodig om water af te voeren. Daarom onderzoeken we of we hier verlaagd groen kunnen aanleggen. De mogelijkheden hiervoor werken we uit in een later ontwerp.
- We sluiten de Pieter Nieuwlandstraat aan op een hemelwaterafvoer (afvoer van regen).

Schetsen Pieter Nieuwlandstraat

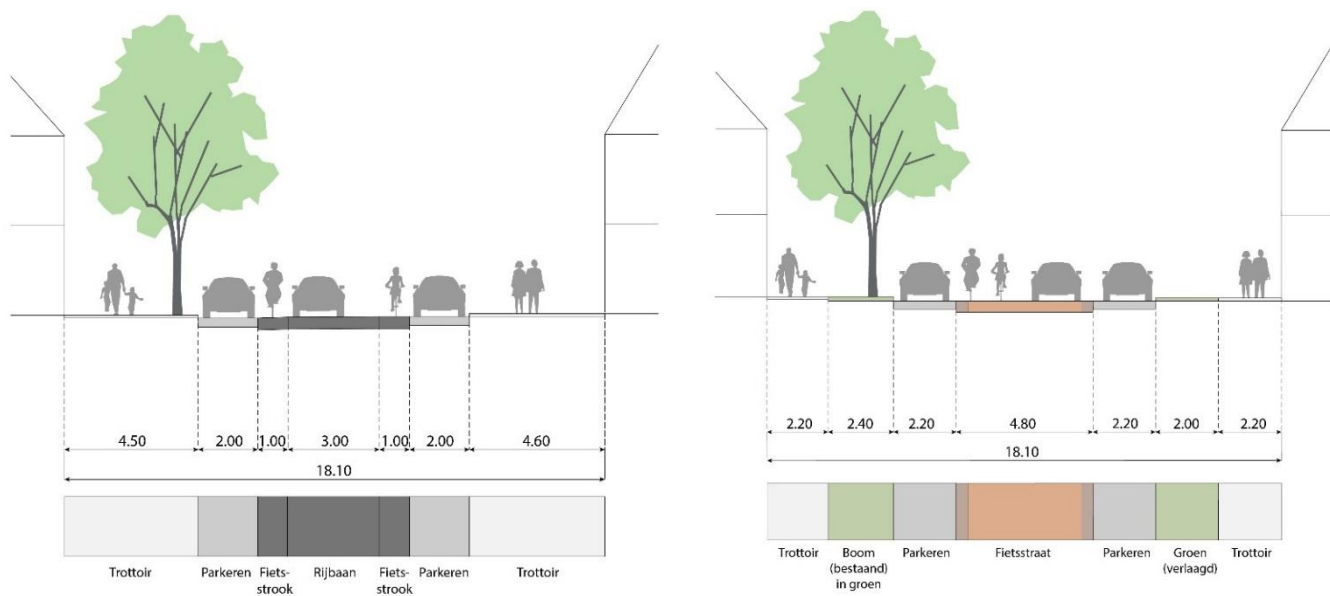


Afbeelding 3.17. Schets van de Pieter Nieuwlandstraat nu.



Afbeelding 3.18. Schets van het nieuwe ontwerp van de Pieter Nieuwlandstraat.

Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat



Afbeelding 3.19. Doorsnede 1 van de Pieter Nieuwlandstraat nu en in het nieuwe ontwerp.



Afbeelding 3.20. Doorsnede 2 van de Pieter Nieuwlandstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

3.3.6 Ingen Houszstraat/Juliusstraat

We verwachten bij de herinrichting ook de Ingen Houszstraat opnieuw te kunnen inrichten. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om ook de Ingen Houszstraat mee te nemen.

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 Ontwerpkaart Ingen Houszstraat.

- Op de Ingen Houszstraat ligt nu een rijbaan die relatief breed is voor het huidige gebruik. De vormgeving sluit niet meer aan bij het nieuwe 30 km/u regime.
- De rijbaan wordt versmald naar 4,80 m waardoor meer ruimte ontstaat voor bomen, groen en fietsparkeren.
- De trottoirs in de Ingen Houszstraat worden in standaard materialen uitgevoerd.
- Parkeren wordt aangelegd op trottoirniveau. Wanneer er geen gebruik wordt gemaakt van de parkeerplek kan de ruimte worden gebruikt als verblijfsruimte.
- Om de voetganger ruimte te bieden en de looproutes tussen het Willem van Noortplein en het Majoor Bosshardtplantsoen te verbeteren, verwijderen we het haaksparkeren bij het begin van de Ingen Houszstraat.
- Er zijn kansen voor het verbeteren van de fietsoversteek over de Kardinaal de Jongweg. In de volgende fase wordt onderzocht of dit financieel haalbaar is binnen dit project. Dit zal in de volgende fase worden onderzocht.
- Er wordt extra groen en bomen gerealiseerd aan de kant van de woningen.

Schetsen



Afbeelding 3.22 Schets van de Ingen Houszstraat nu



Afbeelding 3.23. Schets van het nieuwe ontwerp van de Ingen Houszstraat.

Doorsnedes



Afbeelding 3.24 Doorsnede van de Ingen Houszstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

4 Vervolgstappen

4.1 Planproces

Nadat de reacties zijn verwerkt en het IPvE / FO is vastgesteld door het college start de volgende fase van het ontwerpproces. In deze fase wordt het FO verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) gevolgd door een Definitief Ontwerp (DO). Bij het VO en DO wordt het ontwerp steeds gedetailleerder. Als het DO gereed is, kan de uitvoering worden voorbereid. Onder 4.3 leest u meer over de verwachte planning van het project.

4.2 Samen stad Maken

Het concept-IPvE/FO is nu vrijgegeven voor reacties. Bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp (VO) is er ook nog ruimte voor reacties. Bewoners en andere stakeholders kunnen reageren op het concept van het Voorlopig Ontwerp. Hierbij is met name ruimte om te reageren op details en niet meer op de grote lijnen. Na het beoordelen en verwerken van de reactie leggen we het VO ter vaststelling voor aan het College van B&W.

Hierna werken we het Definitief Ontwerp (DO) uit. Dit is een uitwerking van de details. Hierop zullen we geen reacties meer vragen.

4.3 Planning

Na vaststelling van dit IPvE door het College van B en W, start de fase waarin we het ontwerp verder uitwerken en afronden. Deze loopt tot minimaal eind 2025. Daarna start de voorbereidingsfase. Naar inschatting start we in de loop van 2026 met de realisatie.

Tabel 2. Beoogde planning Herinrichting Tuinwijkroute

Fase	Producten	Looptijd
Ontwerpfase	Voorlopig Ontwerp (VO)	Q2 2025 t/m Q3 2025
	Definitief Ontwerp (DO)	Q4 2025 t/m Q1 2025
Vorbereidingsfase	Bestek	Q2 2026
	Aanbesteding	Q3 2026 t/m Q4 2026
Realisatiefase	Vorbereiding en realisatie	Q4 2026 t/m Q4 2027

Bijlage 1: onderzoeken

1.1 Verkeersstromen

We hebben voor drie straten onderzocht wat de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer zijn. Door een eenrichtingsverkeer in te voeren verminder je het gemotoriseerd verkeer en maak je ruimte vrij voor voetgangers en fietsers. De verblijfsfuncties worden dan comfortabeler en leefbaarder door minder verkeer en mogelijkheden voor het toevoegen van meer groen. De auto's die niet meer de oude route kunnen rijden gaat zich verspreiden over alternatieve routes. Een ingreep in de verkeersrichtingen raakt dus ook de grotere verkeerscirculatie.

Er zijn diverse voordelen aan het invoeren van éénrichtingsverkeer. Eenrichtingsverkeer zou kunnen bijdragen aan het gelijk verdelen van de lasten voor de verschillende straten. Ook kan de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren doordat er mogelijk minder ruimte nodig is voor auto's en dus meer ruimte beschikbaar is voor fietsers, voetgangers en groen. De nadelen wegen in dit geval zwaarder dan de voordelen, waardoor we de rijrichtingen grotendeels gelijk houden aan de huidige situatie. De conclusies per straat zijn als volgt.

Antonius Matthaesuslaan: eenrichtingsverkeer niet mogelijk

- I.v.m. aanwezigheid van een busroute. Er is geen alternatieve route mogelijk voor de bus binnen het OV-netwerk en die acceptabel is voor de busmaatschappij.
- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer levert geen extra ruimte op. De rijbaan moet een minimale breedte houden voor de bus.
- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer zorgt ervoor dat al het verkeer de wijk in of uit moet via de Ingen Houszstraat of Pieter Nieuwlandstraat. Dat zorgt voor een ongewenst toename van verkeer op die straten.

Ingen Houszstraat/Juliusstraat: eenrichtingsverkeer niet gewenst

- Zeer lage intensiteit van gemotoriseerd verkeer. Eenrichtingsverkeer heeft verkeerskundig gezien weinig nut.
- Door de lage verkeerintensiteit is een relatief smal profiel van de rijbaan al mogelijk. De extra mogelijkheden voor de breedte van de rijbaan als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer is minimaal.
- Uit de metingen blijkt dat de inrit vanaf de Kardinaal de Jongweg naar de Juliusstraat weinig wordt gebruikt. Een ingreep in dit kruispunt biedt kansen om de fiets- en wandelverbinding te verbeteren richting Tuindorp. In hoeverre het kruispunt kan worden aangepast, zal in de volgende fase worden bepaald.

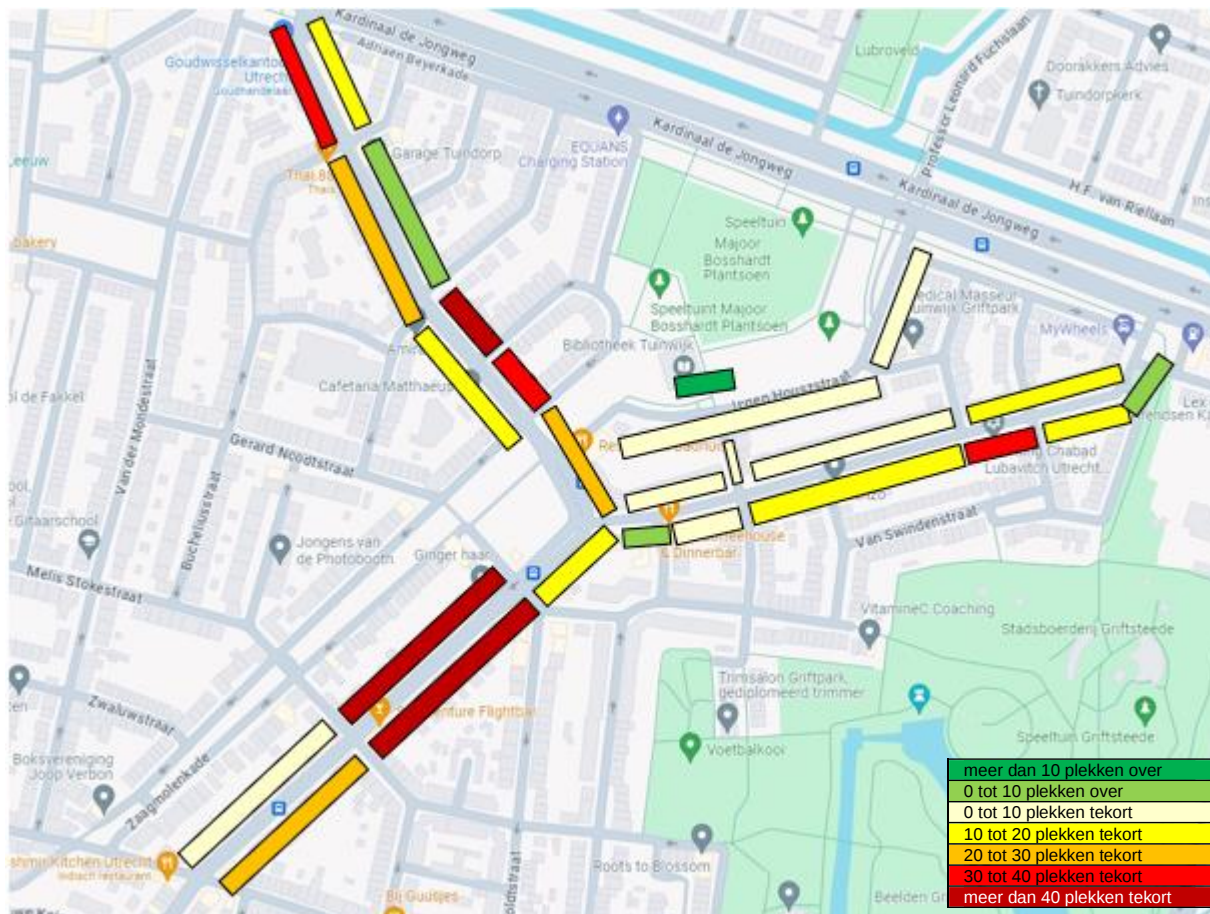
Pieter Nieuwlandstraat: eenrichtingsverkeer niet gewenst

- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer levert geen extra ruimte op. De rijbaan moet een minimale breedte houden voor de fietsstraat met tweerichtingsgebruik voor de fiets. Deze breedte is even breed als een tweerichtingsweg voor autoverkeer.
- Een straat met eenrichtingsverkeer richting de Kardinaal de Jongweg is niet relevant. Het aantal auto's dat de tegengestelde route neemt is zeer beperkt.
- Eenrichtingsverkeer richting het Willem van Noortplein is onwenselijk, omdat de verkeersintensiteit op de Antonius Matthaesuslaan daardoor zal toenemen, wat ongewenst is, omdat dit al een relatief drukke route is met bussen, auto's en fietsen. Deze willen we niet verder belasten i.v.m. de leefbaarheid in de straat, de veiligheid van de fietsers en de reistijden van de bussen.

1.2 Fietsparkeertelling

In de straten zijn veel fietsen geparkeerd. Dit gebeurt op plaatsen die daarvoor zijn aangewezen, maar vaak ook daarbuiten. Dit levert een rommelig straatbeeld op en zorgt in sommige gevallen ook voor conflict met gebruikers van het voetpad, zoals kinderwagens en rolstoelgebruikers.

In de bestaande situatie zijn er 645 fietsparkeerplaatsen geteld. Dit zijn fietsparkeerplaatsen die door de gemeente zijn geplaatst en door bewoners zelf. In totaal zijn er ruim 1000 fietsen geteld. Dit zijn fietsen in de openbare ruimte, in gemeentelijke fietsparkeerplaatsen en in stallingen van derden. Dit betekent dat er in de huidige situatie een tekort is van tussen de 400 en 500 fietsparkeerplaatsen.



Afbeelding B1.1. Kaartje Fietsparkeertelling

1.3 Geluid

De verwachting is dat de directe gevolgen van de aanpassingen op het geluid in de omgeving positief zullen zijn. Op de route zelf zullen lagere verkeersnelheden zijn en lagere verkeersaantallen gemotoriseerd verkeer. Het geluid zal hierdoor verminderen ten opzichte van de huidige situatie.

In de volgende fase is er onderzoek nodig naar:

- Verandering van geluidsniveau binnen het projectgebied. Vergelijking tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie (op basis van verkeersmodellen). Hierbij rekening houden bij eventuele veranderingen in materialisatie (bv. Van asfalt naar klinkers).
- Verandering van geluidsniveau buiten het projectgebied. Vergelijking tussen de autonome situatie en de toekomstige situatie (op basis van verkeersmodellen).

1.4 Trillingen

1.4.1 Bij aanpassingen in de inrichting

Bij aanpassingen zoals het toepassen van drempels, inritconstructies en plateaus in het wegdek nemen we het aspect trillingen mee in de besluitvorming. In dit ontwerpstadium is het nog niet bekend of we dergelijke maatregelen toepassen binnen dit project. Wanneer in de volgende fase blijkt dat we zulke maatregelen willen toepassen, beoordelen we in hoeverre de aanpassing tot trillingshinder kan leiden. Dat doen we aan de hand van een aantal indicatoren, zoals de locatie van de aanpassing; de afstand tot woningen, het type woningen, het wegdektype, het type verkeer dat hier rijdt en bestaande trillingshinder in de omgeving. Indien de gevolgen van de toepassing op trillingshinder aan de hand van deze indicatoren onzeker is of lastig te beoordelen, is het mogelijk om aanvullend extern onderzoek uit te laten voeren waarin we ons laten adviseren over het toepassen van dergelijke maatregelen.

1.4.2 Als gevolg van (zwaar) verkeer

De gemeente doet op andere locaties in de stad onderzoek naar maatregelen om trillingshinder als gevolg van (zwaar) verkeer te mitigeren. Zodra meer bekend is over de uitkomst van dit onderzoek, onderzoeken we in de volgende fase van dit project in hoeverre deze maatregelen ook nuttig kunnen zijn binnen de grenzen van dit projectgebied.

1.5 Ondergrond en Archeologie

1.5.1 Archeologie en Monumenten

Het plangebied ligt op de archeologische waardenkaart (2023) grotendeels in een 'gebied van middelhoge verwachting' en doorsnijdt op 1 plaatsen een 'gebied van hoge archeologische verwachting'. Voor gebieden met een middelhoge archeologische verwachting geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 30 cm. Voor gebieden met een hoge archeologische verwachting geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100m² en dieper dan 30 cm. Er zijn nog geen archeologische onderzoeken binnen het plangebied uitgevoerd.



Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

Legenda

Categorie	Naam	Vergunningsplichtige bodemingrepen
WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm -Mv
WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T
	Gemeentegrens	

versie 27-10-2021

Afbeelding B1.2. Uitsnede Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

Waarschijnlijk zal met de geplande uitvoering deze grens bereikt worden, in de volgende fase zal worden berekend of extra archeologisch onderzoek nodig is.

Wanneer meer informatie van de benodigde ingrepen bekend is, zal met archeologie worden bepaald welk noodzakelijk is en hoe dit moet worden uitgevoerd.

1.5.2 Milieuhygiënische asfalt-, fundering- en bodemkwaliteit

Uit de analyse van de bekende bodeminformatie blijkt dat binnen het plangebied plaatselijk licht tot sterke verontreinigingen voorkomen. Verder is bekend dat er diverse (sloot)dempingen en (voormalige) brandstoftanks aanwezig waren. Ook hebben verdachte bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden.

In de VO-fase dient een verkennend bodem- en verhardingenonderzoek volgens protocol NEN 5740 en/of CROW210 uitgevoerd te worden.

Er zijn binnen het plangebied al diverse gegevens bekend van voorgaande onderzoeken. Aandachtspunten voor de projectlocatie die uit de voorgaande onderzoeken naar voren zijn gekomen:

- Binnen het plangebied is er plaatselijk licht tot sterke verontreiniging
- Er zijn locaties waar (sloot)dempingen hebben plaatsgevonden. Deze zijn verdacht voor de aanwezigheid van toegepaste dempingsmaterialen, zoals puin, verontreinigde grond, e.d.
- Aanwezigheid van (voormalige) brandstoftanks langs de projectlocatie.
- Wel is bekend dat ter plaatse van nummer 71 van de Antonius Matthaesuslaan sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging is ontstaan als gevolg van de bedrijfsactiviteiten (garagebedrijf met pompeiland).

1.5.3 Zettingsgevoeligheid

Het plangebied is op basis van de bodemopbouw, matig gevoelig voor zetting. Gezien echter het langdurige gebruik en de daarbij behorende belasting wordt de kans op zettingen uiterst klein geacht. Wel kan de oorspronkelijke bodemopbouw aanleiding zijn voor een grotere gevoeligheid voor trillingen.

1.5.5 Kabels en leidingen

Uit de eerste scan van het projectgebied in combinatie met de bestaande kabels en leidingen komen een aantal aandachtspunten naar voren:

- Er is voor dit gebied geen Eis Voorzorgsmaatregel van toepassing op basis van de klic-melding.
- De aanwezigheid van oude waterleidingen in het projectgebied zou aanleiding kunnen geven tot vervangings- en onderhoudsmaatregelen van Vitens. Het afstemmen van die werkzaamheden zou eventueel tot langere looptijden kunnen leiden, ook in verband met seizoenseffecten.
- Bij het planten van nieuwe bomen is het belangrijk voldoende afstand te houden van bestaande kabels en leidingen. Mocht er bij de herinrichting open verharding worden vervangen door gesloten verharding zoals asfalt, dan zou dit knelpunten kunnen opleveren met de aanwezige netwerken, omdat die bereikbaar moeten blijven voor onderhoud en beheer.
- Als er in het kader van klimaatadaptatie en hemelwaterberging eventueel aanpassingen in de maaiveldhoogte worden doorgevoerd, levert dat ook mogelijke knelpunten in verband met de noodzakelijke aardebedekking van bestaande kabels en leidingen.
- Het verdient aanbeveling om te bepalen of in het projectgebied plannen zijn voor aanleg van een warmtenet.
- Aan de hand van een voorontwerp van het projectgebied zouden we een raakvlakkenanalyse kunnen maken om te bepalen of er verleggingen noodzakelijk zijn.
- Het verdient aanbeveling om in het begin van de VO-fase proefsleuven te graven om de werkelijke ligging van de kabels en leidingen te bepalen.

1.5.6 Ontploffbare Oorlogsresten

Van het plangebied zijn geen onderzoeken bekend over de mogelijke aanwezigheid van ontploffbare oorlogsresten.

Naar aanleiding van afgerond vooronderzoek is de gehele Tuinwijkroute (incl. het Majoor Bosshardtplantsoen) niet verdacht op ontploffbare oorlogsresten. Er hoeft dan ook geen aanvullend onderzoek te worden gedaan. Mocht er gedurende de werkzaamheden toch iets gevonden worden is het protocol Toevalsvondst van toepassing.

1.6 Water

De mogelijkheden om een koppeling te maken met het oppervlaktewater worden onderzocht.

Aan de noordzijde wordt specifiek de kruising met de Kardinaal de Jongweg onderzocht, met het uitgangspunt dat de Kardinaal de Jongweg niet wordt opgebroken. De onderzoeken, waaronder het inspecteren en beoordelen van een bestaande duiker onder de Kardinaal de Jongweg, zijn nog lopende.

Aan de zuidzijde is de koppeling met het oppervlaktewater ter hoogte van de nieuwe Keizersgracht verkend met HDSR. Uit de berekeningen van gemeente en HDSR blijkt dat het mogelijk is om een deel van het afstromend hemelwater hierop aan te sluiten. In samenwerking met het raakvlakproject Fietsroute om de Noord zijn de consequenties inzichtelijk gemaakt. De aansluiting van het hemelwaterriool met het oppervlaktewater ter hoogte van de nieuwe Keizersgracht wordt binnen het project Fietsroute om de Noord uitgevoerd.

In de VO fase worden de mogelijkheden voor het infiltreren van water onderzocht door middel van een infiltratieonderzoek.

1.7 Ecologie / Flora en fauna

Met name de bomen in het plangebied zijn erg belangrijk voor de ecologie in het gebied. Lijnvormige elementen worden door mogelijk vleermuizen gebruikt om te navigeren en daarnaast worden de bomen tijdens het broedseizoen gebruikt om in te broeden. Tot slot zijn er ook bomen met holtes die in gebruik kunnen zijn als beschermde verblijfplaatsen van bijvoorbeeld vleermuizen.

Door geen bomen te kappen en maatregelen te treffen ter bescherming van vleermuis, huismus, gierzwaluw, konijn en weidemaskerbij kunnen alle werkzaamheden zonder nader onderzoek worden uitgevoerd. Mochten er toch bomen worden verwijderd, moet extra onderzoek plaats vinden. De te nemen maatregelen ter bescherming van flora en fauna staan beschreven in hoofdstuk 5 van de ecologische Quickscan.

Op onderstaande kaart zijn de relevante waarnemingen te vinden die tijdens het veldonderzoek van de quickscan zijn gedaan.



Afbeelding B1.3. Quicksan Flora en Fauna

Naast de verplichte maatregelen die genomen moeten worden om te voldoen aan de flora en faunawetgeving zijn er in de quickscan ook kansen geïdentificeerd:

Het planten van inheemse bomen en struiken kan de ecologie in het gebied een boost geven omdat die voor insecten een hoge waarde hebben. Streekeigen materiaal zou zelfs nog beter zijn;

Een plek met ruigtekruiden zorgt voor een mooie overgang tussen struiken en gras en is waardevol voor planten, vlinders en kleine zoogdieren. Dit kan zichzelf bij voorkeur spontaan ontwikkelen zodat lokale zaden kiemen;

Het houtafval van gekapte bomen en struiken uit het plangebied kan worden omgezet in takkenrillen. Een takkenril creëert een natuurlijke scheiding, welke door verschillende soorten in gebruik kan worden genomen. Het kan functioneren als schuilgelegenheid voor vogels, amfibieën, insecten en zoogdieren. Daarnaast zullen vogels tussen de takkenrillen naar voedsel zoeken en ze kunnen hier tot broeden komen. Na verloop van tijd zullen ook paddenstoelen, varens en andere planten tussen de takkenril groeien.

1.8 Bomen



Afbeelding B1.4. Overzicht bomen in het plangebied

1.9 Duurzaamheid

Gedurende het ontwerpproces zullen we elke kans om meer duurzaamheid in het project onder te brengen proberen te benutten. Daarom zal tijdens de VO-fase een duurzaamheidsverkenning worden gedaan. Hier zal vanuit de verschillende disciplines aandacht aan worden besteed. Denk dan aan stedelijk water, bestrating, OVL, asfaltering en groen. Alle duurzaamheidsmaatregelen die worden ondergebracht in het project houden we vervolgens bij in een duurzaamheidsdossier.

Bijlage 2: Beleidskader

Ruimtelijke Strategie Utrecht 'Utrecht dichtbij: de 10-minutenstad (2021)

In 2040 telt de gemeente (volgens laatste prognoses) 455.000 inwoners. De gemeente vangt de groei zo veel mogelijk op door woningen te bouwen in de bestaande stad. De [Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#) geeft richting om de groei van de stad goed vorm te geven door het koesteren en versterken van kwaliteiten van Utrecht.

Voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute zijn onder andere de volgende punten relevant:

- Een belangrijk ruimtelijk onderdeel uit de ruimtelijke strategie is het versterken van een zogeheten 'groene schaalsprong', waar dit project in de eerste drie schaalniveaus aan kan bijdragen.
- Ambitie om een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes te maken die bestemmingen in de stad verbindt met de omliggende regio.

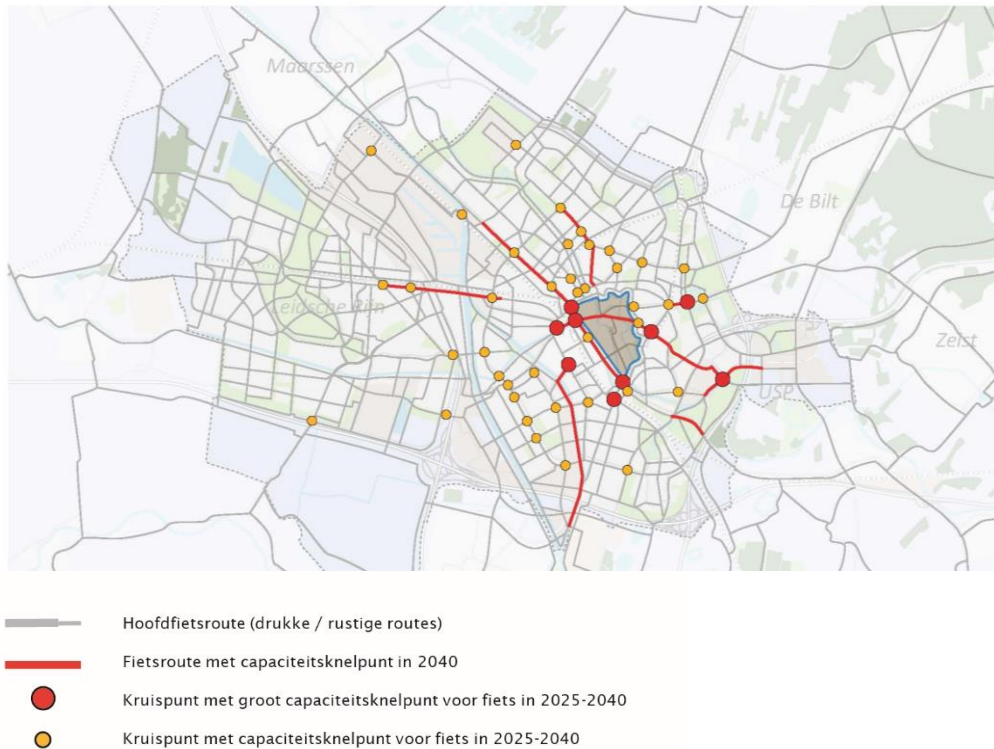
Mobiliteitsplan 2040 (2021)

Het Mobiliteitsplan 2040 geeft ruim baan aan gezonde en schone vormen van vervoer. Het beleidskader stelt fietsen en lopen centraal, geeft prioriteit aan hoogwaardig openbaar vervoer en stimuleert (elektrische) deelauto's.

In Utrecht groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaalsprong fiets. De gemeente zet in op het spreiden van fietsers door het ontwikkelen van een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes. Hierdoor ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de verwachte drukte over het netwerk wordt verdeeld. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute zijn onder andere:

- De Antonius Mattheuslaan, Ingen Houszstraat/Juliusstraat en Willem van Noortstraat zijn alle 3 aangegeven als hoofdfietsroutes.
- Pieter Nieuwlandstraat wordt beschouwd als provinciale fietsroute.
- De aanmerking van capaciteitsknelpunten voor fiets in 2025-2040 bij de volgende twee punten:
 - De kruising van de Antonius Mattheuslaan met de Kardinaal de Jongeweg
 - Het Willem van Noortplein
- Alle straten in het plangebied krijgen een maximumsnelheid van 30 km/u.



Afbeelding B2.1. Fietsintensiteit

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)

De gemeente houdt zich bij het gebruik en de inrichting aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte. De kadernota onderscheidt drie kwaliteitsniveaus voor het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- Het projectgebied ligt volledig in het gebied dat aangemerkt is als “Compacte stad”. Hierin krijgt verblijfskwaliteit, groen en ruimte voor voetgangers en fietsers prioriteit
- Voor de Tuinwijkroute geldt grotendeels Domstadkwaliteit. Hiervoor geldt een standaardinrichting en basisonderhoud.
- Voor het Willem van Noortplein en het Majoor Bosshardtplantsoen geldt Domstad Bijzonder. Hier mag de inrichting en/of het beheer mogen op bepaalde punten afwijken in materiaalgebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke opgave is, waarin de principes ‘samenhang’ en ‘herkenbaarheid’ essentieel zijn.
- Alle veranderingen in de openbare ruimte moeten houden aan het Handboek Openbare Ruimte. De commissie BlnG controleert of de plannen hieraan voldoen.



Afbeelding B2.2. Kaart Handboek openbare ruimte

Visie klimaatadaptatie (2022)

Het klimaat verandert. Het weer wordt extremer, het is vaker nat in de herfst en winter en vaker heet en droog in de zomer. De Visie Klimaatadaptatie geeft aan wat nodig is om Utrecht hierop voor te bereiden. Dit betekent in hoofdzaak de openbare ruimte geschikt maken om hevige regenbuien, droge periodes en hete dagen op te vangen. De gemeente wil onder andere dat in 2050 de temperatuur in de stad niet meer dan 5 graden warmer aanvoelt dan buiten de stad. Zo is er op belangrijke loop- en fietsroutes is minstens 40% schaduw. Daarnaast wil de gemeente regenwater opvangen en nuttig gebruiken door minstens 90% van het regenwater zo lang mogelijk vast te houden in de bodem en de stad. Zo hebben we ook genoeg water in droge tijden. Daarvoor moet de bodem werken als een spons. Ook mogen buien tot 80 mm per uur geen schade aanbrengen in panden en niet voor onbegaanbare wegen zorgen.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

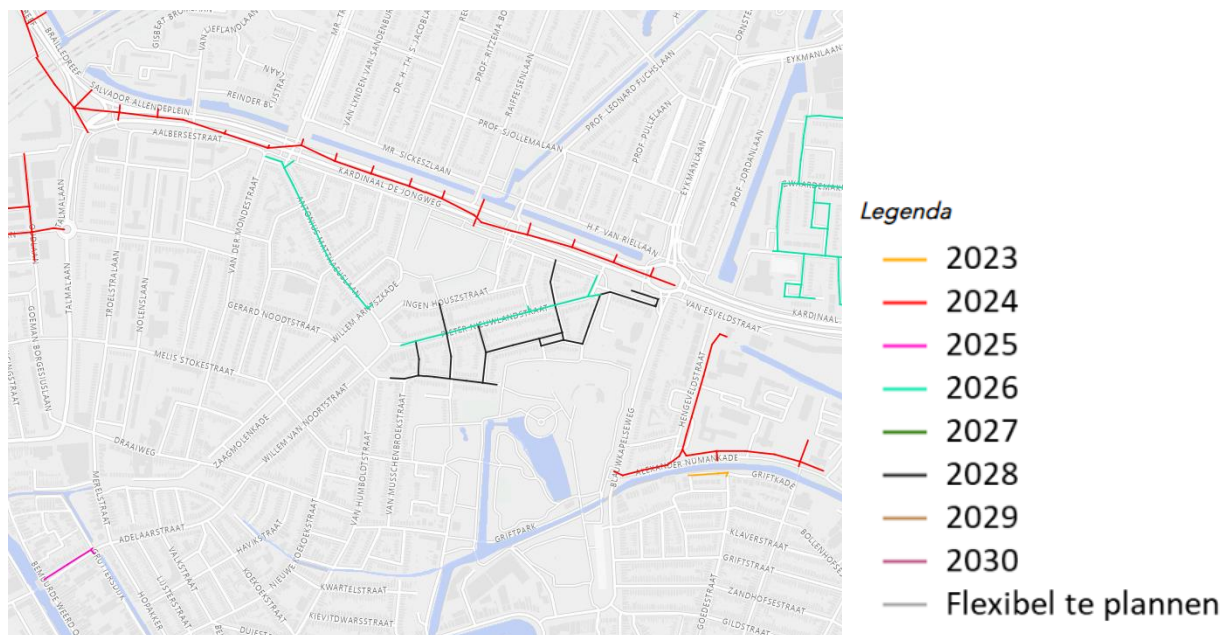
- Vanwege de hoofd fietsroutes in de Willem van Noortstraat, het Willem van Noortplein, de Antonius Mattheuslaan en de Ingen Houszstraat/Juliusstraat moet er minimaal 40% schaduw op de fiets- en wandelroutes zijn in deze straten.
- Bij (her)inrichting wordt er vanuit de gedachten “Groen, tenzij...” de verharding tot het minimaal noodzakelijke teruggebracht. Zo wordt de hittestress, droogte en wateroverlast tot een minimum beperkt.

Visie water en riolering (2022)

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van water en riolering. Deze visie water en riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. Bij de visie hoort een programma water en riolering, waarin elk jaar de voorgenomen activiteiten en bijbehorende kosten en financiering voor de komende vijf jaar worden vastgelegd.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- Voor het vasthouden van regenwater wordt de voorkeursvolgorde gevolgd zoals beschreven in de Visie Klimaatadaptatie (2022) en de Visie Water en Riolering (2022).
- In de Antonius Mattheuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat moet in 2026 de riolering worden vervangen. In de omliggende straten van de Pieter Nieuwlandstraat moet de riolering in 2028 worden vervangen. (zie kaart hieronder)
- Minstens 90% van het regenwater benutten en vasthouden. Hierbij wordt de voorkeursvolgorde gehanteerd. Hiervoor wordt uitgegaan van een bergingscapaciteit of (infiltratie-)voorziening van minimaal 15 mm per m2 aangesloten verharding.
- Inrichting van de openbare ruimte en de riolering zorgen voor geen schade aan panden en geen hinder op vitale infrastructuur bij een heftige bui tot aan 80 mm in één uur.



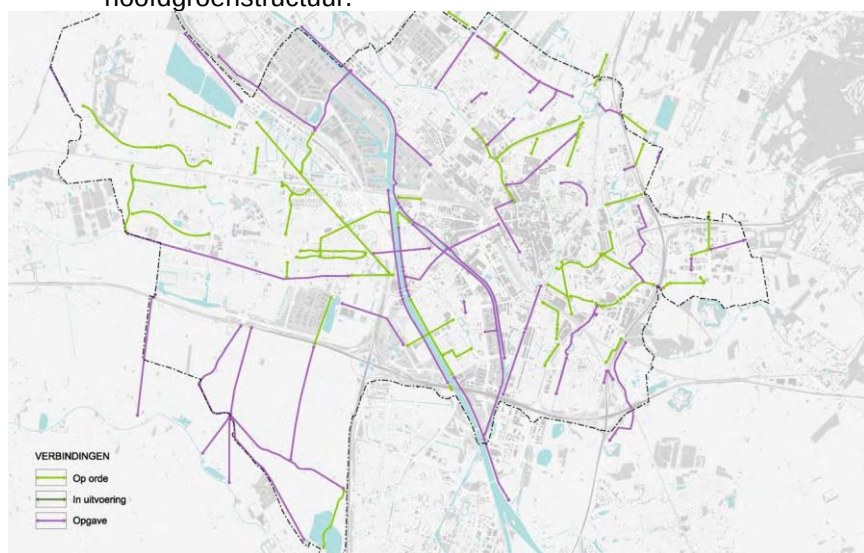
Afbeelding B2.3. Overzicht op welke termijnen de riolering moet worden vervangen.

Actualisatie Groenstructuurplan Utrecht 2030 (2017)

In het groenstructuurplan zijn belangrijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze gebieden hebben ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Door de groei van het aantal inwoners in de stad moeten bestaand groenstructuren worden behouden en nieuwe groenstructuren worden ontwikkeld. Hiervoor is een afwegingskader opgesteld in de actualisatie van het groenstructuurplan.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- In het Groenstructuurplan Utrecht (2017) is de groenstructuur vanaf het Zwartewater tot aan de Professor Reinwardtlaan benoemd als opgavegebied voor de hoofdgroenstructuur (Zie kaartje groen-blauwe verbindingen). Zowel het Willem van Noortplein, het Tuinwijk-Oostplantsoen als het Majoor Bosshardtplantsoen zijn hier onderdeel van. Deze gehele groenstructuur is ook onderdeel van de hoofdgroenstructuur en staat aangegeven als (wenselijke) verbinding in de hoofdgroenstructuur.



Afbeelding B2.4. Groen-blauw verbindingen



Afbeelding B2.5. Groenstructuurplan

Nota Bomenbeleid Utrecht (2018)

Het bomenbeleid volgt uit het groenstructuurplan van de gemeente. Hierin zijn belangrijke stedelijke boomstructuur vastgelegd. Het gaat hierbij om groepen of rijen bomen die waardevol zijn voor cultuurhistorie, voor de natuur of voor het landschap. Bijvoorbeeld bomen langs wegen, kanalen en rivieren.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- De boomstructuur vanaf het Zwartewater tot aan de Professor Reinwardtlaan is aangegeven als stedelijke boomstructuur en stedelijke lijn met ruimtelijke, cultuurhistorische en ecologische betekenis. Zowel het Willem van Noortplein, het Tuinwijk-Oostplantsoen als het Majoor Bosshardtplantsoen zijn hier onderdeel van.
- De gehele boomstructuur vanaf het Zwartewater tot aan de Professor Reinwardtlaan staat op de boomstructuurkaart aangegeven als boomtype “Kanaal”.

Welstandsnota Utrecht Noordoost

In de welstandsnota staat beschreven hoe de verschillende wijken en buurten zijn ontstaan en wat voor kenmerkende karakters deze gebieden hebben. Daarmee worden belangrijke stedenbouwkundige structuren, de functies van parken en pleinen en de opbouw van de wijk benoemd, waar rekening mee moet worden gehouden.

Relevant voor de ontwikkeling van de Tuinwijkroute is onder andere:

- De gehele route staat aangegeven als welstandsniveau “Respect”. Dit houdt in dat de structuur van het stedelijke beeld voorop staat en de karakteristieke architectuur wordt gerespecteerd en kan worden benadrukt. Doordat het gebied geen unieke historische waarde kent is er echter wel ruimte voor transformaties of verandering.

Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes

In principe worden alle hoofdfietsroutes in rood asfalt aangelegd.

Enkel bij de volgende punten kan hiervan worden afgeweken:

1. Binnenstad (fietsvriendelijke klinkers)
2. Straten smaller dan 12 m breed (fietsvriendelijke klinkers)
3. Bijzondere locaties (fietsvriendelijke klinkers of slimme combinatie met asfalt)
4. In parken en groengebieden/recreatieve routes (Asfalt, kleur kan afwijken)

Aangezien het Willem van Noortplein staat aangegeven als bijzondere plek, kan er daar afgeweken worden van het rode asfalt.

Fietsroute Om de Noord:

Vanuit het IPvE voor de Fietsroute Om de Noord volgen verschillende belangrijke punten voor de Tuinwijkroute. De route vanaf de Oudenoord tot aan de Kardinaal de Jongweg moet als één route worden beschouwd.