

Herinrichting Tuinwijkroute
visie, reacties en uitleg over het ontwerp

Samenvatting Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Publicatiedatum mei 2025

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

1. Visie 3

2. Reacties uit de buurt 5

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute 6
3.1 Algemene uitleg ontwerp 6

4. Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan 8
4.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan 10
4.2 Schetsen Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan 11
4.3 Doorsnedes Willem van Noortstraat 12
4.4 Doorsnedes Antonius Matthaeuslaan 13

5. Uitleg ontwerp Willem van Noortplein 14
5.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein 15
5.2 Schetsen Willem van Noortplein 16
5.3 Doorsnedes Willem van Noortplein 17

6. Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat 18
6.1 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat 19
6.2 Schetsen Pieter Nieuwlandstraat 20
6.3 Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat 21

7. Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat/Juliusstraat 23
7.1 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat 24
7.2 Schetsen Ingen Houszstraat 25
7.3 Doorsnedes Ingen Houszstraat 26

Dit is een samenvatting van het Integraal Programma van Eisen (IPvE).
Het volledige IPvE kunt u opvragen door te mailen naar tuinwijkroute@utrecht.nl.

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 regenval 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 en plantsoenen 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 hele 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 is als de doorrijdbaarheid 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 Matthaeuslaan 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 trillingshinder op de route. Omdat in de Willem van Noorstraat en Pieter Nieuwlandstraat nu nog weinig bomen aanwezig zijn, zullen deze straten een substantiële hoeveelheid bomen erbij krijgen. In de Ingen Houszstraat en de Antonius Matthaeuslaan 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.

2. Reacties uit de buurt

In december 2023 hebben we op straat en bij een inwonersbijeenkomst vragen gesteld. Bewoners en gebruikers lieten weten wat hun ervaringen zijn en wat zij als goede punten en verbeterpunten zien op de route. Verder konden bewoners tijdens de inloopbijeenkomst vragen stellen en ideeën aandragen voor de route.

Verkeer
Verschillende bewoners zeiden dat oversteken met de fiets of te voet vaak onprettig is, met name rond het Willem van Noortplein. Auto's rijden vaak (te) hard en het kruispunt bij het Willem van Noortplein/ Pieter Nieuwlandstraat voelt onoverzichtelijk.

- Bewoners stelden voor om rijbanen te versmallen, fietspaden te verbreden en een maximale snelheid van 30 kilometer per uur in te voeren.
- Bewoners hebben een duidelijke wens om het oversteken veiliger te maken. Bijvoorbeeld door het gebruik van middeneilanden en voor de Albert Heijn een zebrapad.
- Sommige bewoners gaven het idee mee om in sommige straten eenrichtingsverkeer in te stellen, met als doel rustigere straten.
- Bewoners geven aan de wens te hebben voor het verwijderen van het verkeerslicht op de kruising van de Antonius Matthaeuslaan en de B.F. Suermanstraat. Wij sluiten ons aan bij deze wens. Sinds het voorjaar van 2024 is het verkeerslicht al minder in gebruik.
- Fietsparkeren is een belangrijk thema tijdens het participatieproces. 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 een aantal autoparkeerplekken verdwijnen, als daar bijvoorbeeld 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. Wij delen deze wens.

3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute

In dit hoofdstuk geven we uitleg bij het eerste ontwerp (Functioneel Ontwerp) van de Tuinwijkroute. We beschrijven hoe we tot zover de ontwerpkeuzes hebben gemaakt. Een aantal ontwerpkeuzes maken we pas in latere ontwerpen. De afwegingen en voorkeuren lichten we wel in dit hoofdstuk toe.
Na de algemene uitleg over het ontwerp geven we de uitleg verder per straat: de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan, het Willem van Noortplein, de Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat.

3.1 Algemene uitleg ontwerp

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 drukkere 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.

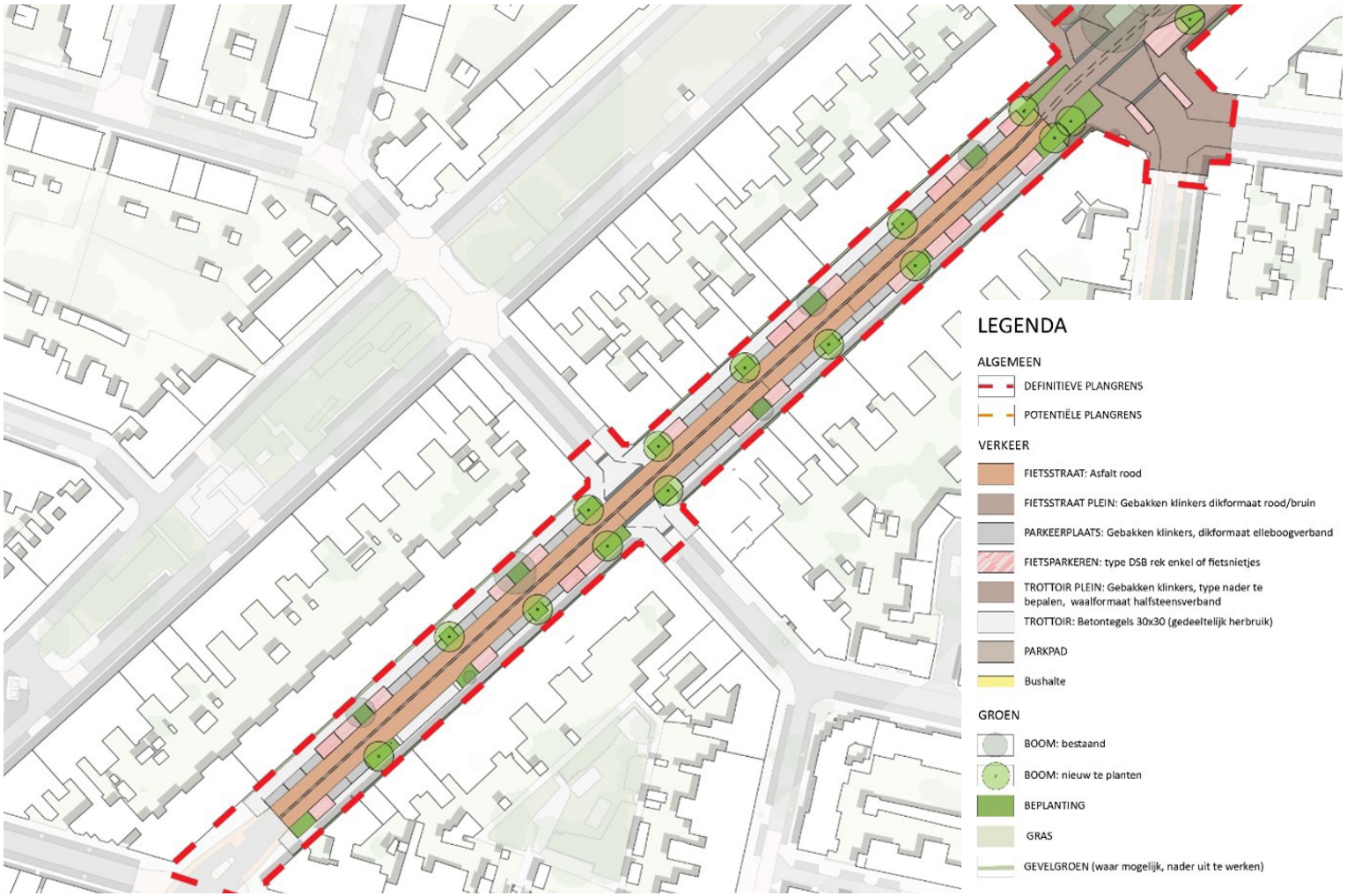
We verwachten voldoende budget te hebben om de groenambities te kunnen invullen. We hebben een aanvraag gedaan voor een subsidie van de provincie. Als we deze subsidie krijgen, hebben we voldoende budget om op alle straten hoogwaardig groen toe te passen.

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.

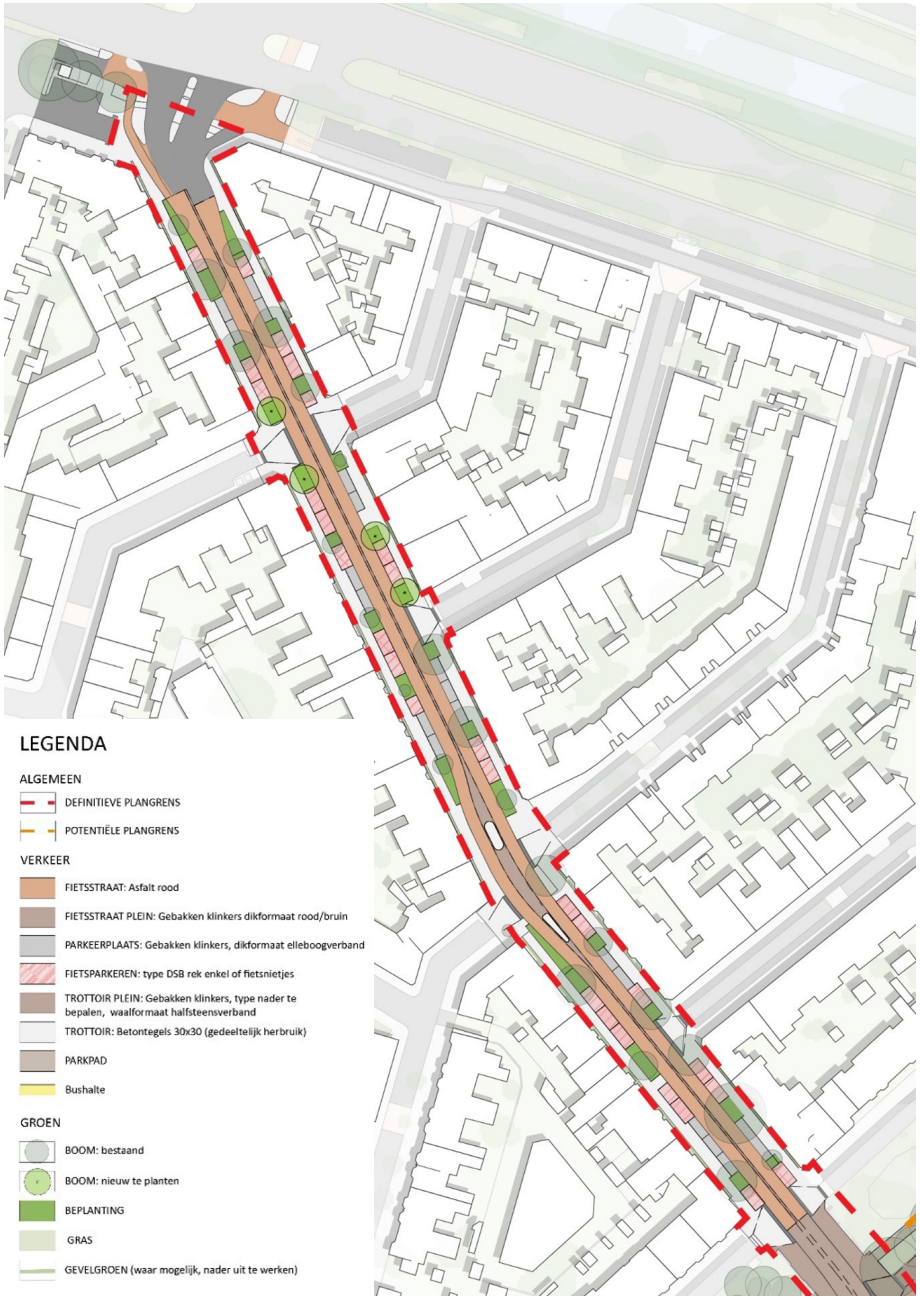
Bijzonder verkeer
Het is een eis dat bussen, nood- en hulpdiensten, vuilniswagens, verhuiswagens en overig laad- en losverkeer goed gebruik kunnen maken van (delen van) de route.

4. Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan



Kaart 2.1. Ontwerpkaart Willem van Noortstraat.

We maken van de Willem van Noortstraat een fietsstraat, met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 14 nieuwe bomen bij. Er komen 22 fietsparkeerplekken, waarvan 6 nieuw. Er blijven nog 35 autoparkeerplekken over.
Deze aantallen kunnen nog iets veranderen in de volgende ontwerpen.



Kaart 2.2. Ontwerpkaart Antonius Matthaeuslaan.

We maken van de Antonius Matthaeuslaan een fietsstraat, met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 5 nieuwe bomen bij. Er komen 24 fietsparkeerplekken, waarvan 9 nieuw. Er blijven nog 25 autoparkeerplekken over. Deze aantallen kunnen nog iets veranderen in de volgende ontwerpen.

4.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

De ontwerpkeuzes voor de inrichting van het plein zijn hieronder beschreven.

Wegindeling

- We geven de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan 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 Matthaeuslaan 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 Matthaeuslaan 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 Matthaeuslaan, 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 Matthaeuslaan 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 Matthaeuslaan 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 Matthaeuslaan worden 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 Matthaeuslaan op dezelfde manier als op de Adelaarstraat. Hierdoor komen er veel meer bomen bij in de Willem van Noortstraat. De Antonius Matthaeuslaan vullen we aan met nieuwe bomen, om het weer meer de uitstraling van een laan te geven.

4.2 Schetsen Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

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 Matthaeuslaan hetzelfde.



Afbeelding 2.1. Schets van de Willem van Noortstraat nu.

Op de schets van de Willem van Noortstraat in de huidige situatie is een brede grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend.
Aan beide kanten van de rijbaan staan geparkeerde fietsen en auto's.
Op de schets zijn een paar bomen zichtbaar.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Willem van Noortstraat in de volgende paragraaf.



Afbeelding 2.2. Schets van het nieuwe ontwerp van de Willem van Noortstraat.

Op de schets van de Willem van Noortstraat met het nieuwe ontwerp is een rode rijbaan getekend met in het midden een rijbaanafscheiding in een ander materiaal als de rijbaan. De fietsstroken zijn weggehaald en fietsers en auto's rijden op dezelfde baan.
Aan beide kanten van de weg staan auto's en fietsen geparkeerd.
Tussen de parkeervakken is ruimte gemaakt voor bomen en groen.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Willem van Noortstraat in de volgende paragraaf.

4.3 Doorsnedes Willem van Noortstraat

De Willem van Noorstraat heeft verschillende breedtes. Deze breedte van de straat verschilt tussen de 18,05 en 18,15 meter.
We laten hier de doorsnede van 18,05 meter zien.



Afbeelding 2.3. Doorsnede van de Willem van Noortstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

De veranderingen in de doorsnede van de Willem van Noortstraat zijn als volgt:

- De weg is een rijbaan van 6 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 3,20 meter. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.

Aan beide kanten van de straat ligt een stoep. Aan de kant van de straat met de even huisnummers is deze 2,60 meter breed en aan de kant met de oneven huisnummers is deze 2,55 meter breed. De stoep wordt iets smaller, om ruimte te maken voor geveltuinen. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep aan de kant met de even huisnummers 2,10 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van ongeveer 45 centimeter. Aan de kant met de oneven nummers wordt de stoep 2,20 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van 40 centimeter.

4.4 Doorsnedes Antonius Matthaeuslaan

De Antonius Matthaeuslaan heeft ook verschillende breedtes. De breedte van de straat verschilt tussen de 17,90 meter en 18,00 meter. We laten hier de doorsnede van 17,90 meter zien.



Afbeelding 2.5. Doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan nu en in het nieuwe ontwerp.

Op de doorsnede van de Antonius Matthaeuslaan verandert het volgende:

- De weg is nu 5,20 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- De parkeerplaatsen zijn nu 2 meter breed worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 3 meter, aan beide kanten van de weg. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.
- Tussen de parkeervakken en de gevel aan de kant met even huisnummers ligt een stoep van 3,00 meter breed. Aan de kant van de straat met de oneven huisnummers is de stoep tussen de groenstrook en de gevel 2,80 meter breed. De stoep wordt aan de kant met de even huisnummers 2,20 meter breed en aan de kant met de oneven nummers 2,10 meter breed. Aan beide kanten van de straat is er ruimte voor een geveltuin van ongeveer 50 centimeter.

5. Uitleg ontwerp Willem van Noortplein



Kaart 3.1. Ontwerpkaart Willem van Noortplein.

We maken van het Willem van Noortplein een plein met andere bestrating. Er komen verspreid over het plein 2 nieuwe bomen bij.
Aan de kant van het Badhuis komen 3 nieuwe groenvakken. Bij de winkels komen fietsparkeerplekken.
Er komen geen autoparkeerplekken op het plein.
Deze aantallen kunnen nog iets veranderen, in de volgende ontwerpen.
De bushaltes liggen tegenover elkaar tussen de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat.
In het Willem van Noortplantsoen komen looppaden.

5.1 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein

Voor het ontwerp hebben vanuit verschillende 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:

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 wegindeling aan als op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. 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 belangrijkst. 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 Matthaeuslaan.

Openbaar vervoer

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

5.2 Schetsen Willem van Noortplein



Afbeelding 3.2. Schets van het Willem van Noortplein nu.

Op de schets van het Willem van Noortplein in de huidige situatie is een grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend.
Op de rijbaan aan de kant van het plantsoen stopt een bus bij de bushalte. Tussen de rijbanen is een middenberm met daarop 3 bloembakken.

Achter de bushalte ligt het Willem van Noortplantsoen met daaromheen een hek. Aan de kant van de winkels staan fietsen op de stoep geparkeerd. De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van het Willem van Noortplein in de volgende paragraaf.

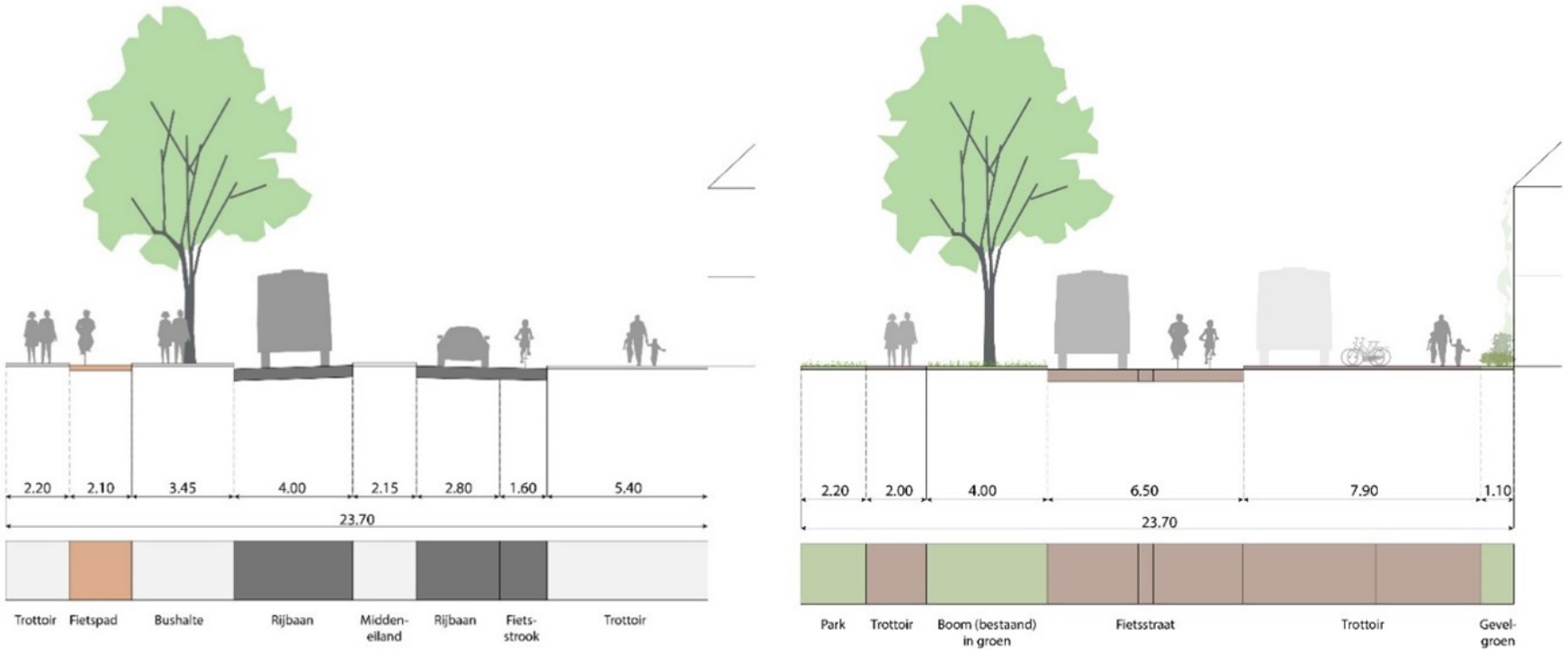


Afbeelding 3.3. Schets van het nieuwe ontwerp van het Willem van Noortplein.

Op de schets van het Willem van Noortplein met het nieuwe ontwerp is een rijbaan getekend. De fietsstroken en middenberm zijn weggehaald. De rijbaan loopt over in de stoep, zodat het één ruimte wordt. Achter de rijbanen ligt het Willem van Noortplantsoen. Het hek is weggehaald waardoor het plantsoen ook vanaf deze kant van het plantsoen bereikbaar is.

Op het deel van het plein bij de winkels zijn fietsparkeerplekken gecreëerd met fietsnietjes. Ook is er een boom getekend aan de kant van de winkels. De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van het Willem van Noortplein in de volgende paragraaf.

5.3 Doorsnedes Willem van Noortplein



Afbeelding 3.4. Doorsnede van het Willem van Noortplein nu en in het nieuwe ontwerp.

In de doorsnede van het Willem van Noortplein verandert het volgende:

- De weg heeft een middeneiland van 2,15 meter breed. Aan de kant van winkel is een rijbaan van 2,80 meter breed met een fietsstrook van 1,60 meter. Aan de kant van het Willem van Noortplantsoen is een rijbaan van 4,00 meter breed. Naast de rijbaan ligt een strook met daarin de bushalte en groen. Deze is 3,45 meter breed. Naast deze strook ligt een fietspad van 2,10 meter breed. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- Aan de kant van de gebouwen is de stoep 5,40 meter. Dit wordt een stoep van 7,90 meter breed. Op de stoep komt er ruimte voor laden en lossen en fietsparkeren. Tussen de stoep en de gevel is er ruimte voor gevelgroen met een breedte van 1,10 meter.
- Tussen het fietspad en het Willem van Noortplantsoen is een stoep van 2,20 meter breed. Hier komt een groenstrook van 4,00 meter breed. Daarnaast komt een stoep van 2,00 meter die overgaat in het Willem van Noortplantsoen.

6. Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat



Kaart 4.1. Ontwerpkaart Pieter Nieuwlandstraat.

We maken van de Pieter Nieuwlandstraat een fietsstraat met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 18 nieuwe bomen bij. Er komen 25 fietsparkeerplekken, waarvan 7 nieuw. Er blijven nog 66 autoparkeerplekken over.
Deze aantallen kunnen nog iets veranderen, in de volgende ontwerpen.

6.1 Uitleg ontwerp 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).

6.2 Schetsen Pieter Nieuwlandstraat



Afbeelding 4.1. Schets van de Pieter Nieuwlandstraat nu.

Op de schets van de Pieter Nieuwlandstraat in de huidige situatie is een grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend.
Aan beide kanten van de rijbaan staan geparkeerde fietsen en auto's.
Op de schets zijn een paar bomen zichtbaar.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Pieter Nieuwlandstraat in de volgende paragraaf.

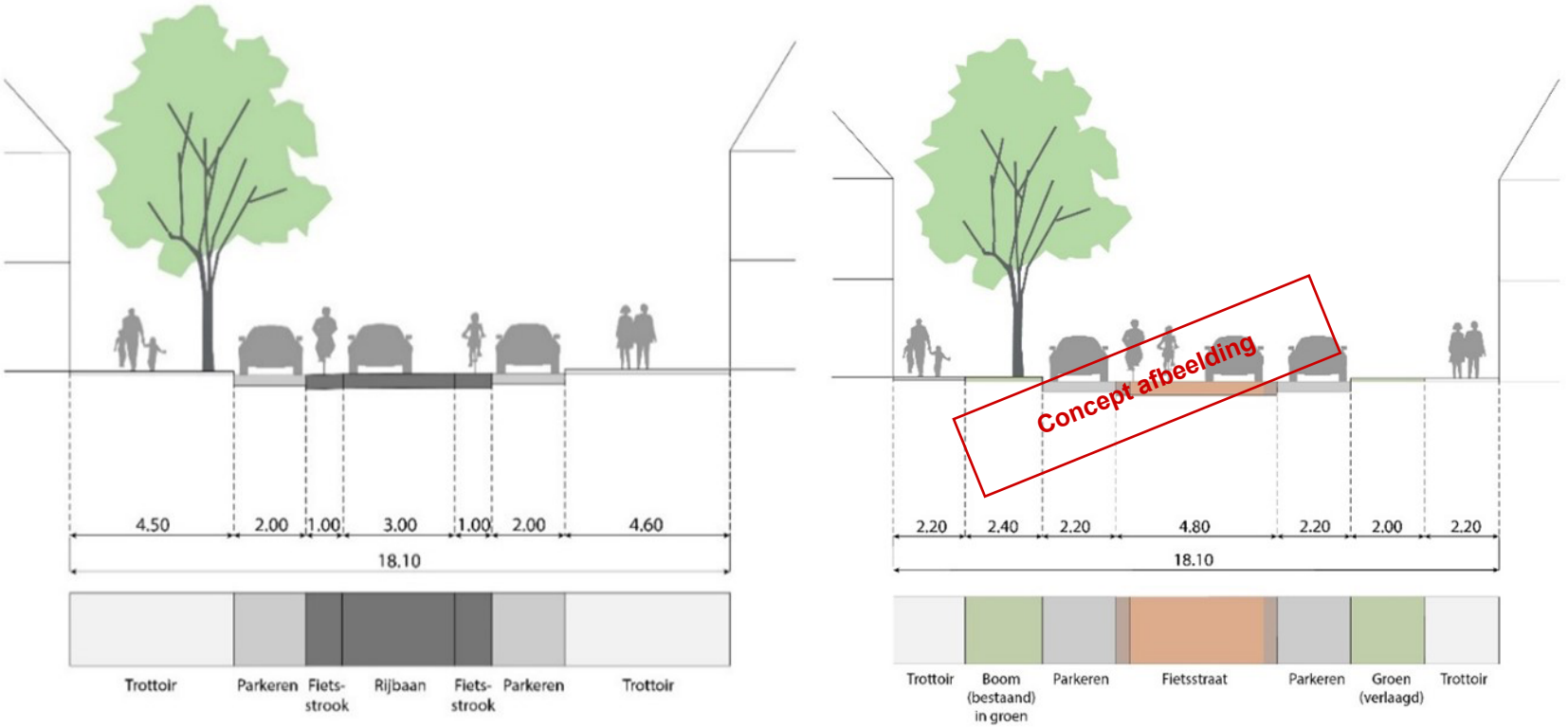


Afbeelding 4.2. Schets van het nieuwe ontwerp van de Pieter Nieuwlandstraat.

Op de schets van de Pieter Nieuwlandstraat met het nieuwe ontwerp is een rode rijbaan getekend. De fietsstroken zijn weggehaald en fietsers en auto's rijden op dezelfde baan.
Aan beide kanten van de weg staan auto's geparkeerd. Tussen de parkeervakken is ruimte gemaakt voor bomen en groen.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Pieter Nieuwlandstraat in de volgende paragraaf.

6.3 Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat

De Pieter Nieuwlandstraat heeft verschillende breedtes. De breedte van de straat verschilt tussen de 18,10 meter en 16,05 meter. Van beide breedtes is een doorsnede gemaakt. Doorsnede 1 is met een breedte van 18,10 meter en doorsnede 2 is met een breedte van 16,05 meter.



Afbeelding 4.3. Doorsnede 1 van de Pieter Nieuwlandstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

Op de eerste doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat verandert het volgende:

- De weg is een rijbaan van 3,00 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,00 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Naast de parkeervakken komt aan beide kanten van de straat een groenstrook. Aan de kant van de even huisnummers wordt de groenstrook 2,40 meter breed, met bomen erin. Aan de kant van de weg met de oneven huisnummers komt er laag groen in de groenstrook. Deze groenstrook is 2,00 meter breed.
- Tussen de parkeervakken en de gevels ligt er nu aan beide kanten van de straat een stoep. Aan de kant van de straat met de even huisnummers is deze 4,50 meter breed en staan er ook bomen op de stoep. Aan de kant met de oneven huisnummers is de stoep 4,60 meter breed. Tussen de nieuwe groenstroken en de gevels komt de nieuwe stoep. Deze is aan de even kant van de straat ongeveer 2,45 meter en aan de oneven kant 2,25 meter breed.

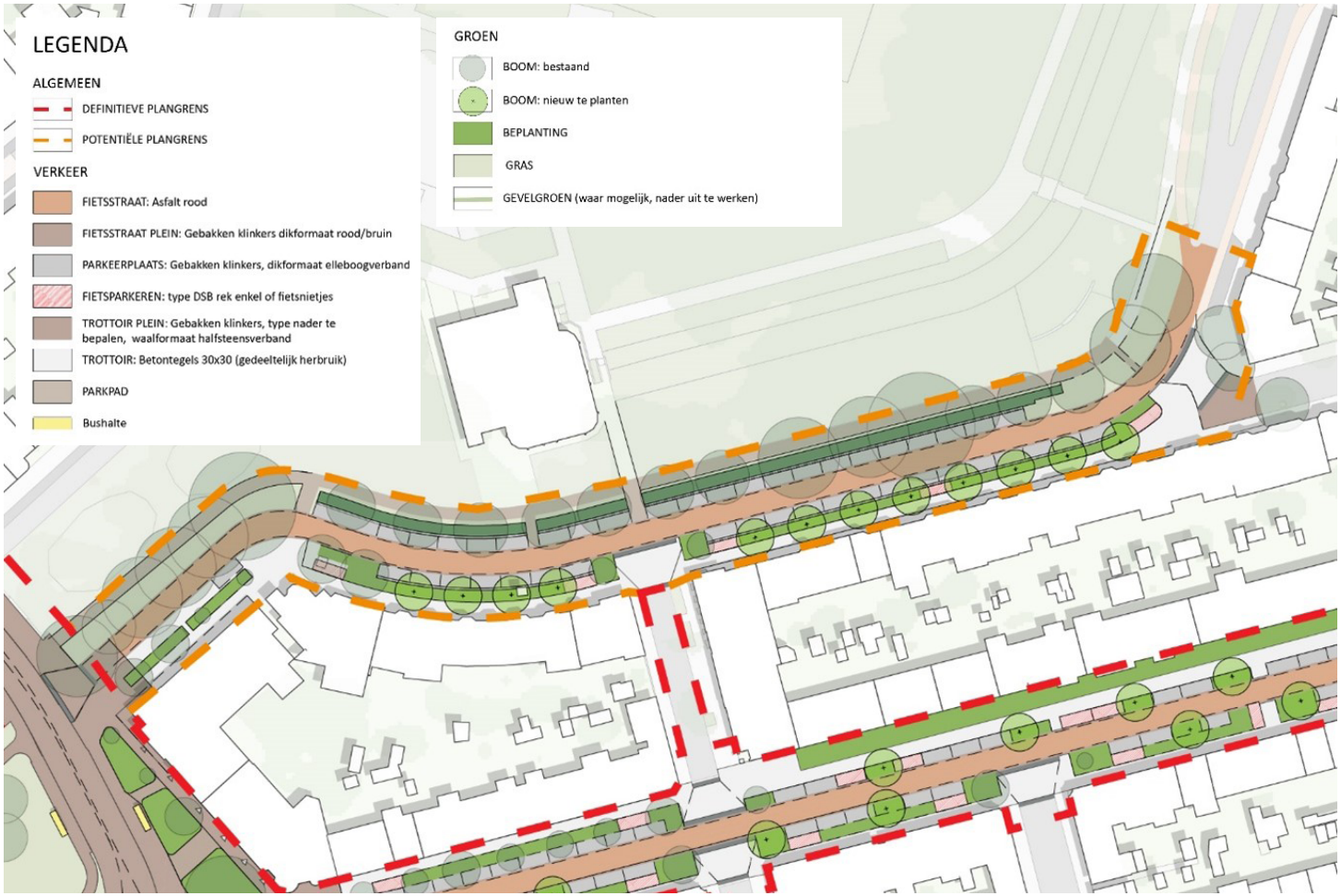


Afbeelding 4.4. Doorsnede 2 van de Pieter Nieuwlandstraat nu.

Op de tweede doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat verandert het volgende:

- De weg is een rijbaan van 3,00 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,00 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed. Ze komen in een strook, waarin ruimte is voor autoparkeren, fietsparkeren en bomen.
- Naast deze strook komt er aan de kant van de weg met de oneven huisnummers een groenstrook van 2,35 meter.
- Aan de kant met de oneven huisnummers is de stoep nu 4,50 meter breed. Die wordt 2,25 meter breed.
- Aan de kant met de even huisnummers gaat de stoep van 2,55 meter breed naar 2,25 meter.

7. Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat/Juliusstraat



5.1. Ontwerpkaart Ingen Houszstraat.

We maken van de Ingen Houszstraat een fietsstraat, met rood asfalt. Er komen verspreid door de straat 12 nieuwe bomen bij. Er komen 6 fietsparkeerplekken. Er blijven nog 45 autoparkeerplekken over. Deze aantallen kunnen nog iets veranderen in de volgende ontwerpen.

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.

7.1 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat

De ontwerpkeuzes voor de inrichting van de straat zijn als volgt:

Wegindeling

- Op de Ingen Houszstraat ligt nu een rijbaan die relatief breed is voor het huidige gebruik. De wegindeling sluit niet meer aan bij de nieuwe 30 km/u-straat. We versmallen de rijbaan naar 4,80 meter, waardoor meer ruimte ontstaat voor bomen, groen en fietsparkeren.
- De trottoirs in de Ingen Houszstraat worden in standaard materialen uitgevoerd.

Verkeer

- Om de voetganger ruimte te bieden en de looproutes tussen het Willem van Noortplein en het Majoor Bosshardtplantsoen te verbeteren, verwijderen we de haakse parkeervakken bij het begin van de Ingen Houszstraat.

Parkeren

- We maken de parkeerplekken op dezelfde hoogte als de stoep. Wanneer er geen gebruik wordt gemaakt van de parkeerplek, kan men de ruimte gebruiken als verblijfsruimte.

Groen

- We planten extra groen en bomen aan de kant van de woningen.

7.2 Schetsen Ingen Houszstraat



Afbeelding 5.1. Schets van de Ingen Houszstraat nu.

Op de schets van de Ingen Houszstraat in de huidige situatie is een grijze rijbaan met aparte fietsstroken getekend. Ook is er een middenberm. Aan de kant met de woningen staat een rij met geparkeerde auto's en een enkele boom. Aan de overkant is een groene haag met bomen, met daarachter de bibliotheek.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Ingen Houszstraat in de volgende paragraaf.



Afbeelding 5.2. Schets van het nieuwe ontwerp van de Ingen Houszstraat.

Op de schets van de Ingen Houszstraat met het nieuwe ontwerp is een rode rijbaan getekend. De fietsstroken en middenberm zijn weggehaald.
Aan de kant met de woningen staat een rij met geparkeerde auto's. Naast deze auto's zijn bomen getekend met daartussen fietsparkeerplekken. Op de hoek van de straat ligt een groenvak.
Aan de overkant zijn er voor de groene haag en de bomen autoparkeerplekken ingetekend. Achter de haag ligt de bibliotheek.
De precieze maten zijn te vinden bij de doorsnedes van de Ingen Houszstraat in de volgende paragraaf.

7.3 Doorsnedes Ingen Houszstraat



Afbeelding 5.3. Doorsnede van de Ingen Houszstraat nu en in het nieuwe ontwerp.

Op de doorsnede van de Ingen Houszstraat verandert het volgende:

- De weg is een rijbaan van 5 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,20 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Aan de kant van het plantsoen zijn deze 1,90 meter breed en aan de kant van de woningen 2,20 meter breed. Deze worden aan beide kanten 2,20 meter breed.
- Aan de kant van de woningen is tussen de gevel en de parkeervakken een stoep van 3,60 meter breed. Naast de parkeervakken aan de kant van de woningen komt een strook van 1,80 meter breed. In deze strook is ruimte voor laag groen, bomen en fietsparkeren. Tussen deze strook en de gevels komt een stoep van 3,20 meter breed.
- Naast de parkeervakken aan de kant van het plantsoen is een groenstrook van 2 meter breed en daarnaast een stoep van 1,70 meter breed dat overgaat in het plantsoen. Er komt naast de parkeervakken een strook met bomen en planten van 2,10 meter breed. Dit zijn vooral bestaande bomen en planten. Daarnaast komt een voetpad van 2,20 meter breed dat overgaat in het plantsoen.

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3511 ED Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00