Bundel - Petitie van 16 april 2026

1 Alternatief voorstel voor de Tuinwijkroute

Op donderdag 16 april 2026 wordt er een alternatief voorstel voor de Tuinwijkroute aangeboden aan de raadscommissie Leefomgeving. Het alternatieve voorstel met de titel 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' vindt u in de bijlage van deze agenda.
De aanbieding vindt plaats van 13:15 tot 13:30 in de Grote Trouwzaal in het stadhuis (Stadhuisbrug 1, Utrecht). De voorzitter van de raadscommissie, Gertjan te Hoonte, neemt het voorstel namens de commissie in ontvangst. De initiatiefnemer zal de petitie tijdens de aanbieding toelichten. Ook is de raadscommissie in de gelegenheid om in gesprek te gaan en/of vragen te stellen.

Beschrijving petitie 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' (16 april 2026)
Bijlage petitie 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' (16 april 2026)
Bijlage 2 petitie 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' (16 april 2026)

Alternatief voorstel voor de Tuinwijkroute

Op donderdag 16 april 2026 wordt er een alternatief voorstel voor de Tuinwijkroute aangeboden aan de raadscommissie Leefomgeving. Het alternatieve voorstel met de titel 'Tuinwijkroute - Meer veiligheid door meer groen' vindt u in de bijlage van deze agenda.

De aanbieding vindt plaats van 13:15 tot 13:30 in de Grote Trouwzaal in het stadhuis (Stadhuisbrug 1, Utrecht). De voorzitter van de raadscommissie, Gertjan te Hoonte, neemt het voorstel namens de commissie in ontvangst. De initiatiefnemer zal de petitie tijdens de aanbieding toelichten. Ook is de raadscommissie in de gelegenheid om in gesprek te gaan en/of vragen te stellen.



Fietsersbond Utrecht

Samenvatting

Tuinwijkroute – Meer veiligheid door meer groen

Bij de vorige behandeling in de commissie[1] is toegezegd dat snelheidsremmende maatregelen toegevoegd zouden worden in het voorlopig ontwerp van de Tuinwijkroute. Een welkom signaal, er zijn echter alleen 'busvriendelijke plateaus' toegevoegd in de Antonius Matthaeuslaan en Willem van Noortstraat.

Uit beantwoording van de recente raadsvragen[2] lijkt deze keuze te worden doorgezet. Daarom hebben de Fietsersbond en bewoners in gezamenlijkheid een alternatief ontwerp gemaakt. Een veiliger ontwerp door meer groen, waar kinderen weer zelfstandig naar school kunnen fietsen, waar gezondheid voorop staat en waar buren elkaar weer kennen.

Door slimmere inrichtingskeuzes ontstaat over het gehele traject ruimte voor een brede groenstrook. Deze groenstrook verspringt van de linkerkant naar de rechterkant van de weg, waardoor het gevoel van een lange brede weg verdwijnt en dat de snelheid reduceert.

De rijbaan wordt hierdoor een stukje smaller en het draagvlak wordt stukken breder! Kortom, meer veiligheid door meer groen.

In het kort

- **Echte 30 km/u-inrichting** met échte snelheidsremming door een smallere rijbaan (6 m), lokale wegversmallingen bij middeneilanden en een verspringende wegas. Automobilisten rijden rustiger en blijven vaak vanzelf even achter fietsers.
- **Meer groen** zodat ruimte ontstaat voor een groenstrook van 1,5 meter over het gehele traject. Dit draagt bij aan klimaatadaptatie, de 'groen, tenzij' doelstelling
- **Minder trillingshinder** omdat verkeersdrempels/plateaus niet meer nodig zijn door de combinatie van de verspringende groenstrook en wegversmallingen.
- **Veiliger vrachtverkeer** en meer ruimte op het Willem van Noortplein door de laad-losplek direct naast het magazijn te plaatsen in plaats van midden op het plein.

Ons verzoek
Wij stellen voor dat dit ontwerp door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor wordt vergeleken met het huidige ontwerp van de gemeente. Het is onze wens dat het veiligste ontwerp wordt uitgevoerd.

---

[1] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/00656dd2-acff-4e10-b5c4-da0739c86057#4229d05a-4d4f-4c12-8da0-cd40ed2bfc40

[2] https://ureka.utrecht.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi1.ibabs.eu%2Fpublicdownload.aspx%3Fsite%3DUtrecht%26id%3D3c073045-170a-47ab-9a57-1e7821eaf779



Fietsersbond Utrecht

No regret maatregel
De plaatselijke wegversmallingen kunnen ook in het huidige VO worden toegevoegd. De versmallingen verdienen de voorkeur boven de 'busvriendelijke plateaus' waardoor we deze zien als een 'no regret maatregel'.

Inhoudsopgave:

Samenvatting	1
Inleiding	3
Het huidige ontwerp	3
De problemen in het huidige ontwerp	4
Ons voorstel	9
Beschrijving van de route	11
Antonius Matthaeuslaan	11
Willem van Noortplein	12
Willem van Noortstraat	14
Aansluiting op de Fietsroute om de Noord	16



Fietsersbond Utrecht

Tuinwijkroute

Meer veiligheid door meer groen.

Veiligheid voorop en groen als middel.

Inleiding

Zowel de omwonenden als de Fietsersbond maken zich grote zorgen om het ontwerp voor de herinrichting van de Tuinwijkroute.

In dit stuk geven wij eerst aan welke problemen wij zien in het huidige ontwerp en waarom het volgens ons te onveilig wordt. Vervolgens doen wij voorstellen per route-onderdeel om het ontwerp te verbeteren. Tenslotte gaan we in op de aansluiting op de Fietsroute om de Noord.

Een deel van de uitleg over dit voorstel is vrij technisch van aard. Dat is nodig om precies uit te kunnen leggen waar de pijn zit en hoe wij denken dat het beter kan. Omdat raadsleden in de regel geen verkeerskundigen zijn, lijkt het ons ook daarom verstandig als een verkeersveiligheidsauditor zijn oordeel geeft over beide ontwerpen. Dan is er een onafhankelijk oordeel hoe deze belangrijke fietsroute veilig kan worden ingericht.

De Tuinwijkroute is een hoofdfietsroute, het is de bedoeling dat mensen uit Overvecht de route zo fijn vinden fietsen, dat ze op de fiets i.p.v. met de auto naar het centrum van Utrecht gaan. Wij vinden dat u als gemeente het zich niet kunt permitteren dat deze weg niet veilig wordt en, net als de Oudwijkerdwarsstraat, direct na oplevering veilig moet worden gemaakt door de afdeling verkeersveiligheid. De maatregelen die dan nog te treffen zijn, zullen immers beperkt zijn en "binnen de banden" moeten worden uitgevoerd. Daarnaast is dat zonde van het geld.

Wijzigingen voordat de route is aangelegd kunnen veel ingrijpender zijn dan de dingen die na aanleg nog mogelijk zijn. Wij verzoeken u om beide ontwerpen, dat van de gemeente en dat van ons, te laten beoordelen door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor en op basis van dat oordeel en zijn eventuele andere suggesties het ontwerp aan te passen.

Het huidige ontwerp.

Volgens de projectomschrijving wordt de Tuinwijkroute een veilige en leefbare fietsstraat, want:

1. De weg krijgt een fietsstraat-inrichting
2. In de functiestrook komen bomen en fietsparkeren, er worden een aantal parkeerplaatsen opgeheven.



Fietsersbond Utrecht

3. De Tuinwijkroute krijgt voorrang op de zijstraten d.m.v. een uitritconstructie. Daardoor hebben ook voetgangers voorrang op verkeer uit de zijstraten
4. Er komen snelheidsremmende plateaus van 8 cm hoog en 8 m lang. De op- en afritten zijn 1,75 m lang. Deze zijn goed passeerbaar voor de elektrische bussen nood- en hulpdiensten. Ze komen op 100 tot 120 m uit elkaar te liggen.
5. Er wordt minder trillingshinder verwacht, omdat de fundering van de weg zal worden verbeterd.
6. De maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur
7. Om de bus rijtijden niet toe te laten nemen vervalt er een bushalte. De halte die er wel komt is langer dan de bestaande halte, zodat ook extra lange bussen hier kunnen gaan rijden.
8. Er worden 41 parkeerplaatsen opgeheven
9. Er komen 135 extra stallingen, in totaal 780.
10. Er komen 33 nieuwe bomen, zeven slechte bomen worden vervangen. Op veel plekken komen extra planten.

De problemen in het huidige ontwerp

Waarom vinden de omwonenden en de Fietsersbond dit onvoldoende? De pijnpunten zijn punt 1, 4, 5, 6, 9 en 10 in het huidige ontwerp.

Ad 1. Wegprofiel.

De weg is (veel) te druk voor een fietsstraat. In het IPVE wordt uitgegaan van 4.400 m.v.t./e op de Antonius Matthaeuslaan en zo'n 5.000 m.v.t./e op de Willem van Noortstraat. Normaal gesproken is het drukste spitsuur 10% van het aantal auto's per etmaal, dus 440 tot 500 m.v.t./uur in het drukste spitsuur. De recente SWOV-brochure[3] over de veiligheid van fietsstraten heeft onderzoek gedaan aan 111 fietsstraten. Hiervan had er één meer dan 4.000 auto's per etmaal en twaalf meer dan 1.500 auto's per etmaal. Het leeuwendeel had minder dan 1.500 auto's per etmaal. Er is in Nederland geen ervaring met "fietsstraten" met deze hoeveelheid autoverkeer. De ontbrekende ervaring op dit soort fietsstraten maakt dat dit in deze vorm een soort experiment wordt.

Ook aan de andere eis, tweemaal zoveel fietsers als auto's, wordt in de huidige opzet niet voldaan. Het IPVE gaat uit van 3.500 fietsers op de Antonius Matthaeuslaan en 5.000 op de Willem van Noortstraat. Dat aantal is op zijn best even groot als het aantal auto's.

Fietsstraten zijn bedoeld als "fietspad, auto's toegestaan, mits ze zich als gast gedragen". Fietsstraten hebben een "stroomfunctie" voor het fietsverkeer en zijn voor het autoverkeer een erftoegangsweg. Voor het autoverkeer mag er geen stroomfunctie zijn. Wegen die wél zo'n stroomfunctie hebben, dienen volgens het CROW als "gebiedsontsluitingsweg – 30 km/uur" te worden ingericht. Dat wil zeggen: twee brede fietsstroken plus één smalle rijloper in het midden.

[3] https://swov.nl/nl/publicatie/veiligheid-van-fietsstraten



Op deze route zou eigenlijk gekozen moeten worden:

- Ofwel het wordt een fietsstraat waar ook een bus rijdt. De verkeersintensiteit moet dan worden verlaagd tot duidelijk onder de 2.500 auto's per etmaal, zeker omdat er (wegens de bus) onvoldoende snelheidsremming is.
- Ofwel het autoverkeer blijft. Dan is het noodzakelijk om ofwel:
    - vrijliggende fietspaden aan te leggen (maar daar is geen ruimte voor)
    - de hoofdfietsroute te verleggen naar een andere route. Maar dat maakt het fietsnetwerk onlogisch.

De Tuinwijkroute wordt al opnieuw ingericht, voordat duidelijk is of de verkeershoeveelheid sterk kan worden verminderd door maatregelen uit de Noordpoortstudie. De combinatie van busroute, fietsroute én veel verkeer kan mogelijk blijvend zijn. Daarom is het randvoorwaardelijk dat er voldoende effectieve snelheidsremmers zijn.

Daarnaast wordt in het ontwerp de weg breder dan strikt noodzakelijk is. De weg wordt 6,5 m breed, wegens de busroute. Die breedte is voor fietsers uiterst onplezierig: als een auto je tegemoet komt, kan een achteropkomende auto je nog passeren door zich tussen jou en de tegemoetkomende auto te wringen. Bij een wegbreedte van 6 meter, zoals op de Jazzsingel, gebeurt dat niet. De auto wacht dan tot de tegemoetkomende auto voorbij is voor hij je inhaalt. De weg kan dus, net als op de Jazzsingel, 6,0 m breed worden. De Columbuslaan, ook een busroute, krijgt op een aantal plekken zelfs een wegbreedte van 5,7 m breed. Smaller dan 6,5 meter is dus goed mogelijk en komt de veiligheid ten goede.

In het ontwerp is gekozen voor parkeerplaatsen op de Willem van Noortstraat van 2,4 meter worden en in de Antonius Matthaeuslaan 2,2 m breed. In het IPVE of VO komen we geen verklaring tegen voor dit verschil. Voor de parkeerplaatsen volstaat 2 meter, er is een uitstapstrook van 40 cm nodig. De parkeerplaatsen hebben dan wel een witte rand nodig, zodat er daadwerkelijk binnen het vak wordt geparkeerd.



Fietsersbond Utrecht

Ad 4. Snelheidsremmers.

CROW adviseert elke 75 m een drempel die het verkeer afremt tot daadwerkelijk 30 km/uur. Deze CROW-richtlijn voor drempels is al vele jaren oud. De vering en het acceleratievermogen van auto's is sindsdien flink verbeterd, waardoor zelfs volgens de richtlijn geplaatste drempels de snelheid op de weg niet altijd tot 30 km/uur verlagen.

Het CROW adviseert "SVT-30-drempels". Bij zo'n drempel van 8 cm hoog moeten de op- en afritten ook 1,75 m zijn, maar er mag géén plateau tussen liggen. Bij een drempel gaat de voorkant van een auto alweer omlaag als de achterkant nog omhoog komt. Door dat "wipwap-effect" remt de drempel erg goed. Bij plateau's verdwijnt dat wipwap-effect. Daarom moeten plateaus steiler zijn voor dezelfde snelheidsremming. Volgens de CROW richtlijn[4] moeten de op- en afrit dan 1 m lang zijn om daadwerkelijk tot 30 km/uur te remmen. Maar dat is voor de bus en de nood- en hulpdiensten te steil en het levert trillingen op in de woningen eromheen.

De geplande busvriendelijke plateaus remmen tot ongeveer 40 km/uur. Ten tijde van de introductie van deze drempel-richtlijn door CROW. Wij doen voorstellen hoe de snelheid wél voldoende omlaag kan worden gebracht.

	Drempel		Plateau	
Ontwerpsnelheid (km/uur)	**8 cm hoog**	**12 cm hoog**	**8 cm hoog**	**12 cm hoog**
20	1	1,7	-	-
30	1,75	2,4	1	1,5
50	3	4,7	2,4	3,5
60	4	6	3,2	4,5

Figuur 1: aanbevolen lengtes van op/afritten bij drempels en plateaus in meters. Bron: toelichting verkeerskunde Fietsersbond

Een weg waar daadwerkelijk 30 km per uur wordt gereden is veel veiliger dan een weg waar 50 km per uur wordt gereden. Bij 30 km/uur is de reactie-afstand + remweg ongeveer 10 meter. Als er 10 meter voor een auto iets gebeurt, kan hij op tijd stil staan en kom je met de schrik vrij. Bij 50 km zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd. De klap komt dan met 50 km/uur aan, dat kan dodelijk zijn. Het verschil tussen 30 km/uur en 50 km/uur kan het verschil tussen flink schrikken en een dodelijke klap, of een klap die levenslang gevolgen voor iemand heeft. Ook bij 40 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de "reactieseconde" en is hij nog niet begonnen met remmen. Daarom is écht 30 km/uur belangrijk.

De plateaus remmen dus tot zo'n 40 km/uur de plateaus liggen te ver uit elkaar. Tussen de plateaus wordt er harder gereden, waardoor het min of meer een 50-km-weg wordt. Dan horen er vrijliggende fietspaden te komen. Daar is geen ruimte voor, dus moeten er goede en voldoende snelheidsremmers komen.

[4] de CROW richtlijn 244 "verkeersplateaus", als aanvulling op publicatie 172 Verkeersdrempels



Fietsersbond Utrecht

Ad 5. Trillingshinder

In het IPVE wordt vermeld wat Sweco adviseert tegen trillingshinder: weglaten van drempels, middengeleiders goed vormgeven, langzamer rijden stimuleren en een homogene wegfundering over de hele lengte van de straat. Op dit moment wordt er veel trillingshinder ervaren in de straten en dat is natuurlijk niet fijn. Er zijn mensen die dagelijks wakker worden van de eerste langsrijdende bus. De woningen zijn gebouwd rond 1910 en 1930 en mogelijk niet onderheid, waardoor het effect van de trillingen beter voelbaar is. . De woningen aan de Japuradreef zijn wél onderheid en dateren uit de jaren 1968 - 1970. Er zijn juist vorige week schriftelijke vragen gesteld over trillingshinder door "zwaar verkeer" in deze straat[5]. Dat zou kunnen samenhangen met de staat van het wegdek, maar ook het wegdek op de tuinwijkroute zal slijten in de loop der tijd. Het vertrouwen is daarom niet groot, dat de huidige trillingshinder (vooral door de zware elektrische bussen) na herinrichting vermindert.

Tevens maken we ons zorgen over het effect van de middenstrook (klinkers of streetprint) op trillingshinder is. Elke keer als een auto of bus een fietser inhaalt, moet het voertuig in elk geval met de linker wielen deze strook passeren. Dit kan resulteren in extra trillings- en geluidsoverlast.

Ad 6. De maximumsnelheid wordt 30 km/uur

Er komen borden dat de maximumsnelheid 30 km/uur wordt. Er komen, op de plateaus na, geen snelheidsremmers. Alle dingen die op de route nu aandacht vragen (en daardoor de snelheid remmen) zoals middeneilanden, oversteekplaatsen, korte stukjes fietspad en busdrempels, die verdwijnen met de herinrichting. Er komt slechts één middeneiland bij de B.F. Suermanstraat. In de huidige situatie zijn de middeneilanden de plekken waar mensen zich veilig voelen bij het oversteken. Met een onveranderde verkeersintensiteit moeten mensen verder lopen naar zo'n veilige oversteekplek, of oversteken wordt risicovoller.

Het wordt verder een lange rechte weg met alleen een bocht bij het Willem van Noortplein. Een beetje zoals de Jazzsingel, maar die heeft veel meer plateaus, 12 stuks op 870 meter. Of de Jan van Scorelstraat, maar die heeft minder verkeer. Die beide wegen zijn echt geen 30-km-wegen. Met een rood wegdek zou niemand het fietsstraten noemen.

De Jan van Scorelstraat staat daarnaast in de top-10 van onveilige wegen in Utrecht[6]. In de afgelopen 5 jaar zijn hier 12 geregistreerde ongevallen gebeurd, waarvan 6 slachtofferongevallen. De maximumsnelheid wordt niet erg overschreden, (gemeten met telefoondata van Flitsmeister e.d.) maar die maximumsnelheid is nu 50 km/uur. De Jan van Scorelstraat is nog een halve meter breder dan het plan voor de Tuinwijkroute, maar ook als hij 6,5 meter was zou niemand dit een fietsstraat durven noemen als het wegdek rood was met een rand streetprint in het midden. De Jan van Scorelstraat is in het zuidelijk deel ongeveer even druk als de Tuinwijkroute. In het noordelijk deel is hij rustiger, volgens verkeersmodel VRU 3.5.

[5] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item//773e92a7-5b36-4b77-ad50-81e6b6a0090b
[6] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1429/15.0000



Fietsersbond Utrecht

De Jan van Scorelstraat heeft vergelijkbare plateaus als de Tuinwijkroute gaat krijgen. Dat leidt in de Jan van Scorelstraat niet tot een daadwerkelijke maximumsnelheid van 30 km per uur. De plateaus remmen onvoldoende.

We zijn daarom bevreesd voor een herhaling van het debacle van de Oudwijkerdwarsstraat. Die is in 2020 heringericht, waarbij alle versmallingen en verspringingen verdwenen. Het werd een lange rechte weg met voorrang op alle zijstraten. "Het asfalt was nog warm" toen de bewoners enorm boos werden over de toegenomen onveiligheid. Stukken in de krant, behandeling van het probleem in raadscommissies. De afdeling verkeersveiligheid heeft toen in 2021/2022 wat aanpassingen aan de straat gedaan, waardoor het iets minder onveilig werd.

Maar de oude inrichting van de Oudwijkerdwarsstraat was, zeker voor fietsers, veel beter. Nu is de Oudwijkerdwarsstraat geen hoofdfietsroute én de weg is erg rustig. Volgens VRU 3.5 rijden er maar zo'n 1.000 m.v.t./etmaal.

Maar een herhaling hiervan moet worden voorkomen. Verander een weg met allemaal obstakeltjes niet in een lange rechte weg waar het verkeer voorrang heeft op alle zijstraten. Dan rijdt het verkeer veel te hard.

We willen een veilige weg waar kinderen zelfstandig over kunnen fietsen. Een weg die goed oversteekbaar is voor schoolkinderen, moeders met kleine kinderen en oudere, minder mobiele bewoners. Een weg waar je voor je plezier fietst.

Ad 9. Fietsparkeerplekken

Er komen 135 extra fietsparkeerplekken, in totaal 780 plekken. Het aantal fietsen op straat is geteld, in de huidige situatie is er een tekort van tussen de 400 en 500 fietsparkeerplaatsen, er zijn ruim 1.000 gestalde fietsen geteld. Wegens de behoefte aan groen en autoparkeerplaatsen komen er onvoldoende rekken bij. Dat betekent dat voetgangers blijven struikelen over fietsen die lukraak aan van alles en nog wat zijn vastgemaakt. Meer fietsparkeerplaatsen levert minder hinder voor voetgangers op. Fietsen in een rek vragen minder ruimte dan fietsen die op hun standaard zijn gestald.

Ad 10. Groen.

De gemeente gaat bij herinrichtingen in principe uit van "groen tenzij". Er komen weliswaar een aantal bomen en stukken groen bij, wij denken dat er meer mogelijkheden zijn om groen toe te voegen. Ook zien we kansen om groen te gebruiken om de inrichting veiliger te maken.



Fietsersbond Utrecht

Ons voorstel

Ons voorstel gaat uit van een paar basisprincipes:

1. De wegbreedte wordt 6,0 meter. Bij die breedte worden fietsers niet ingehaald door achteropkomende auto's als er ook een auto tegemoet komt. Fietsers worden bij een 6 m brede weg niet "de kant ingedrukt" bij passeren. Onze voorkeur gaat uit naar brede fietsstroken van 1,775m en een rijloper van 2,25 m. Dat is conform het CROW-advies voor een Gebiedsontsluitingsweg – 30 km. Wegens trillingshinder moeten fietssymbolen en markering in (dun, slijtvast) koudplast worden uitgevoerd. Omdat de bus hier een belangrijke weggebruiker is, is een rijloper van 2,25 m mogelijk te smal. De fietsstroken nog verder versmallen vinden we ook geen goed idee. Rood asfalt over de hele breedte (zonder middenrand in streetprint) is daarom ook een optie. Het wordt daarmee geen fietsstraat, het blijft te druk. Als door de Noordpoortstudie de hoeveelheid autoverkeer omlaag gaat, kan het alsnog een Fietsstraat worden.
2. Groen tenzij. Voor parkeren is 2 m + 40 cm uitstapstrook/schrikstrook nodig. Voetpaden moeten 2,2 m breed zijn. De totaal benodigde breedte voor de weg, de voetpaden en parkeren is dus 15,2 m. De rest van de beschikbare ruimte wordt samengevoegd tot een groenstrook over de lengte van de weg. Waar de groenstrook naast parkeerplaatsen ligt, kunnen er stapstenen in worden gelegd om vanaf de uitstapstrook het voetpad te bereiken. Bewoners kunnen die strook desgewenst in zelfbeheer nemen. Eventueel moet de ruimte voor geveltuinen hier nog van af. Geveltuinen en klimplanten aan de noordzijde van de Willem van Noorstraat kunnen een belangrijke functie hebben tegen hitte in de stad. Voor geveltuinen aan de zuidzijde geldt dat veel minder, die krijgen veel minder zon. In de Antonius Matthaeuslaan zorgen de brede dakoverstekken dat de geveltuinen nauwelijks regen krijgen. Met twee geveltuinen kan de groenstrook 2 m breed worden, zonder geveltuinen 2,8 m. Met één geveltuin 2,4 m.
3. De groenstrook wordt dan weer links en dan weer rechts van de weg gelegd. Daardoor ontstaat op een aantal plekken een "asverspringing" van 2 meter (een autobreedte), die de snelheid remt. Ook verandert hierdoor het wegbeeld, waardoor het beeld van een "lange rechte weg" verdwijnt. Ook dat zal de snelheid remmen. Om te voorkomen dat fietsers in de knel komen bij een asverspringing, gaat bij een verspringing "naar rechts" éérst de ruimte voor de fietsers naar rechts en later pas die voor de auto's. De weg is op die plek dus wat breder dan op de rest van het traject, de belijning maakt duidelijk hoe het wegverloop is. Bij een verspringing naar links is dat andersom: eerst de auto naar links, een paar meter verder de fietsers. Een deel van de groenstrook kan worden gebruikt om extra stallingen toe te voegen, zodat fietsen ordentelijk kunnen worden gestald. De groenstrook zorgt ervoor dat de straat een ander aangezicht krijgt. Hij wordt groener en het wegbeeld verandert regelmatig. Dat heeft als gevolg dat de automobilist beter uitgenodigd wordt om op te letten en netter te rijden.
4. Versmallingen bij middeneilanden. Allereerst, zien wij de middeneilanden als onmisbare en veilig oversteekpunten in de straat. Net als "variant 1" voor de Draaiweg willen we middeneilanden, waarbij de resterende wegbreedte 3 meter (max 3,25 m) is. Bij die wegbreedte kan een auto een fiets niet passeren. De middeneilanden moeten daarom verhoogd worden aangelegd. Er zijn een aantal plekken waar dit al gerealiseerd is:



Fietsersbond Utrecht

a. De Wilhelminalaan in Vleuten[7]. Het filmpje is gemaakt op het moment dat de basisschool uitging. In die Wilhelminalaan was helaas geen ruimte voor een opstelplek tussen twee eilanden in, maar desondanks functioneert het goed op deze drukke weg (8.000 m.v.t./etmaal).
b. Op de Horsterweg in Ermelo ligt een vergelijkbare versmalling [8]. Het winkelcentrum ligt links in dat streetview-beeld, fietsers kunnen zonder achterom te krijgen voorsorteren om linksaf te slaan.
c. In Vleuten lag jarenlang zo'n versmalling in een 50-km weg[9], zodat basisschoolkinderen makkelijk linksaf konden slaan naar de Paddenaar toe. Een van de verkeerskundigen in Utrecht werkte destijds in gemeente Vleuten-De Meern en kan vertellen hoe het destijds functioneerde.

Dit stellen wij ook voor op de Tuinwijkroute. Met name naar de Pieter Nieuwlandstraat en de Van Humboldtstraat toe, vereenvoudigt dit het linksafslaan. Daarnaast kunnen de eilanden zo worden gemaakt dat voetgangers in twee etappes kunnen oversteken.

Als auto's fietsers wel moeten kunnen passeren bij een middeneiland, dan is een minimale breedte van 4 meter nodig tussen eiland en stoeprand. Bij breedtes tussen de 3,25 m en 4 m wringen auto's zich tussen fiets en eiland door, dat moet worden voorkomen.
Als auto's kort achter fietsers moeten blijven ("even inhouden") is dat geen probleem. Tussen de eilanden in kunnen auto's fietsers passeren. Het leidt tot een rustiger rijgedrag en zorgt dat duidelijk is dat het verkeer rekening moet houden met fietsers. Omdat er voldoende snelheidsremming moet zijn en we overal veilige oversteekplekken willen hebben in de straat, stellen we deze eilanden voor bij de volgende zijstraten:
Antonius Matthaeuslaan: Bij de Jacob van der Borchstraat en bij de B.F. Suermanstraat
Willem van Noortplein: Bij de Pieter Nieuwlandstraat en bij de Van Humboldtstraat.
Willem van Noortstraat: Bij de Floris Heermalestraat en bij de Johannes de Bekastraat.
In de Antonius Matthaeuslaan kunnen de asverspringingen eventueel worden gecombineerd met de middeneilanden.

Deze eilanden zijn wat ons betreft een no-regret maatregel. Ook als het niet lukt om over de lengte van de weg de groenstrook toe te voegen en de wegas te laten verspringen, zijn deze eilanden noodzakelijk om de snelheid te remmen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

[7] https://youtu.be/dRwUO6AIOe4
[8] https://maps.app.goo.gl/Z4EEtksbWf7a0ojp6
[9] https://maps.app.goo.gl/Yt8H8jPZdVGYsLfT9

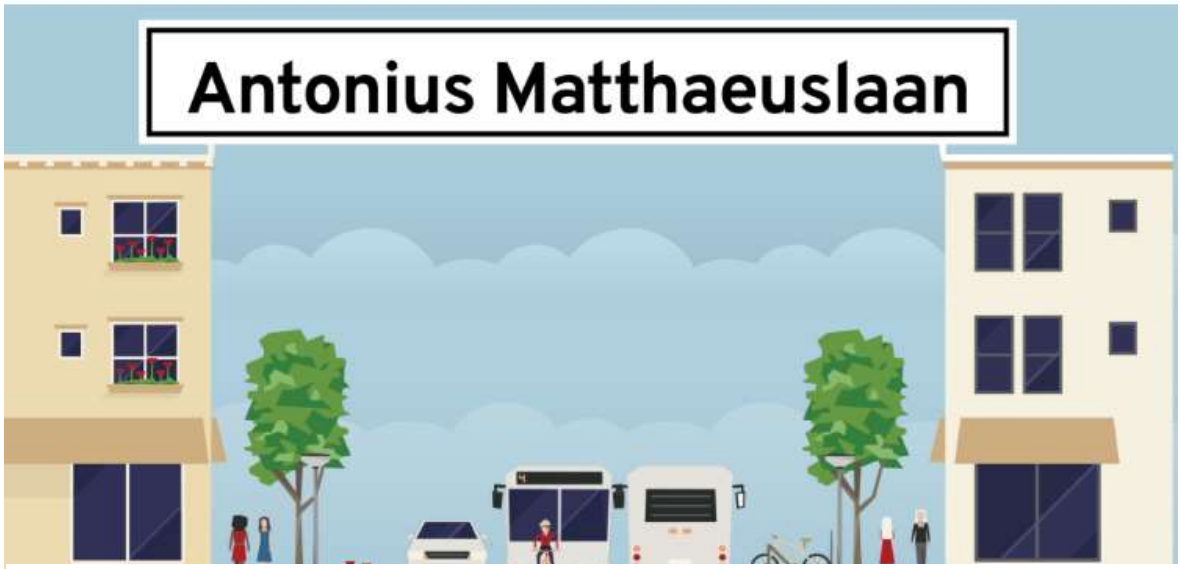


Fietsersbond Utrecht

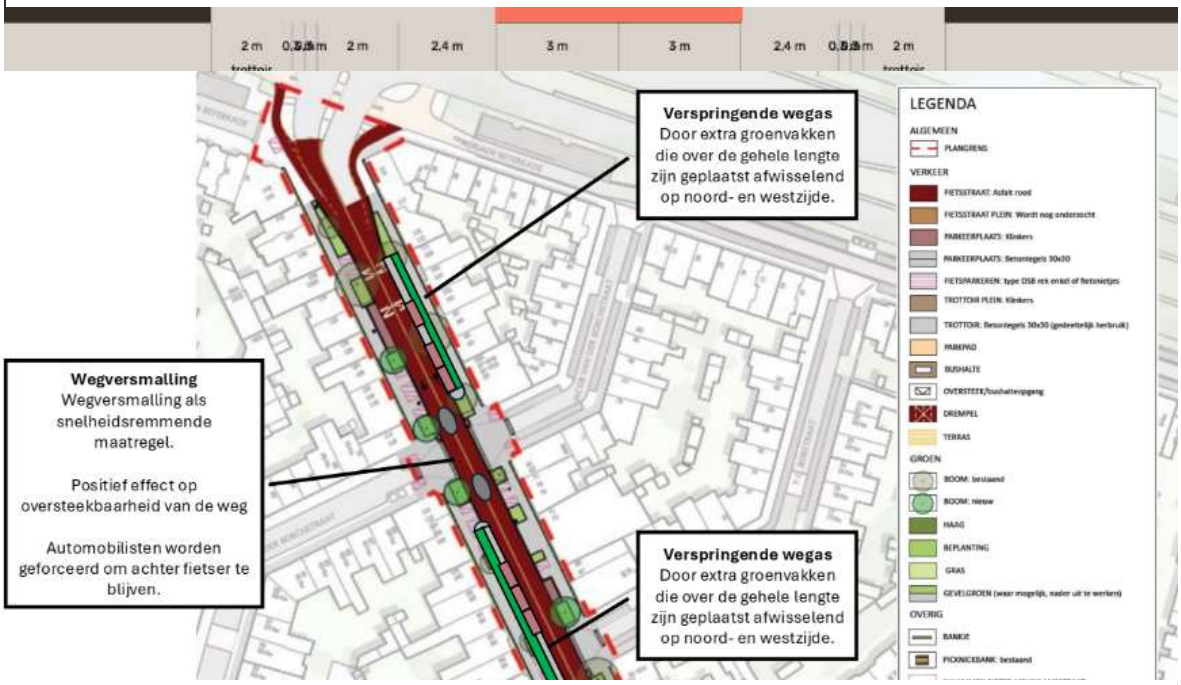
Beschrijving van de route.

Antonius Mattheuslaan.

Zoals bij het basisprofiel aangegeven is er in de Antonius Matthaeuslaan ruimte voor een 2 m breed groenvak, als de wegbreedte zelf 6 meter wordt en de trottoirs en geveltuinen niet breder zijn dan de minimummaat.



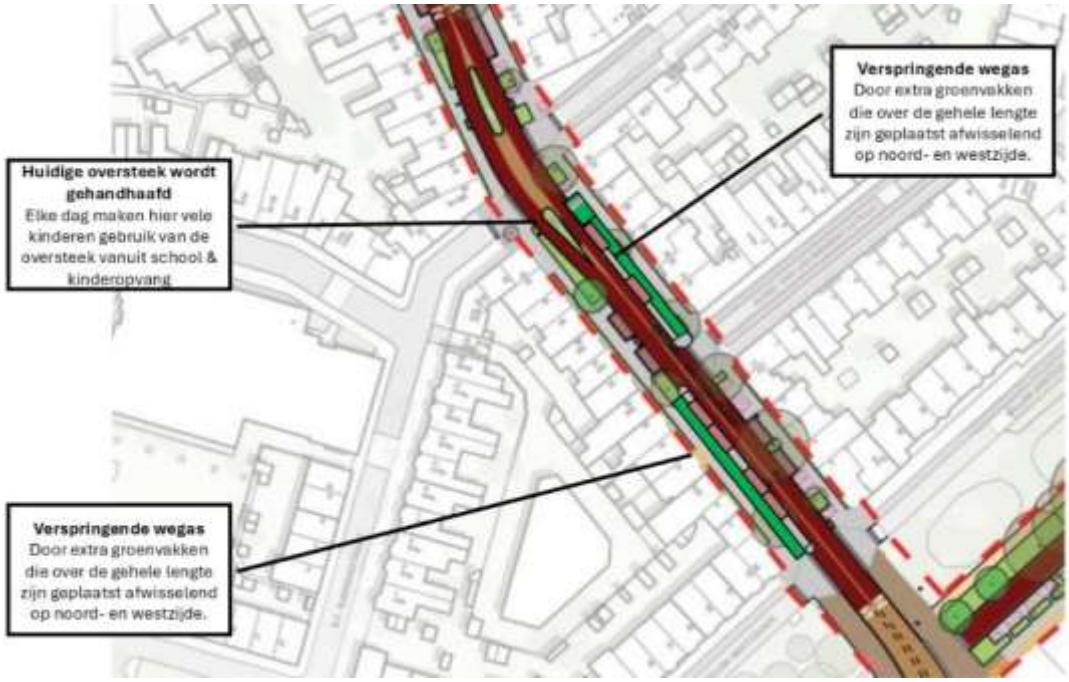
Figuur 2: Voorgesteld profiel van de Antonius Matthaeuslaan



Figuur 3: Voorgestelde indeling noordzijde Antonius Matthaeuslaan



De Antonius Matthaeuslaan krijgt verspringende groenvakken, soms links en soms rechts van de weg. Bij de middeneilanden en bij de Agnes van Leeuwenberchstraat verspringt het groenvak van de ene naar de andere kant van de weg.



Figuur 4: Voorgesteld profiel zuidzijde Antonius Matthaeuslaan

Willem van Noortplein.

De laad-losplek voor vrachtverkeer plaatsen we naast de ingang van het magazijn in de Pieter Nieuwlandstraat.
De bestaande laad- en losplek midden op het plein is onlogisch gepositioneerd wat tot onveilige situaties leidt. Vrachtverkeer rijdt nu via twee routes wat in beide gevallen tot onwenselijke en zelfs gevaarlijke situaties leidt:

- De vrachtwagen komt aan via de Antonius Matthaeuslaan en keert momenteel ter hoogte van de Van Humboldtstraat op het Willem van Noortplein voor dat hij de laad-losplek inrijdt. Dit vereist meerdere malen steken, wat voor gevaarlijke situaties zorgt.
- De vrachtwagen rijdt via de Talmalaan, Draaiweg en vervolgens zelfs Merelstraat om op de Adelaarstraat te komen. De vrachtwagen en oplegger combinatie in de Merelstraat (woonstraat) kan niet de bedoeling zijn.

Beide routes zijn geen fijne manoeuvres. Voor de plek in de Pieter Nieuwlandstraat slaat hij vanaf de Antonius Matthaeuslaan linksaf en kan direct de laad-losplek oprijden. Daarna kan hij rechtdoor wegrijden naar de Kardinaal De Jongweg. Zonder gevaarlijke manoeuvres.





Figuur 5 Willem van Noortplein

De stallingen en stukken groen die nu ingepland staan in de Pieter Nieuwlandstraat op de beoogde laad-losplek, komt erbij op het Willem van Noortplein. Zodat er voldoende stallingen zijn bij de winkels en het groen van het park "de weg over wordt getrokken".
Het huidige fietspad verdwijnt in ons voorstel, de vier bomen worden bij het park getrokken. Het plein krijgt een weg van 6 m breedte, net als de rest van de route. Bij de Van Humboldtstraat én bij het voetpad uit het parkje richting de Albert Heijn komen middeneilanden, waardoor de weg daar meer ruimte nodig heeft. De ruimte is wel kleiner dan in de huidige situatie, de breedte van de fietsstrook komt bij de ruimte voor de winkels. Je kunt uit de Albert Heijn dus rechtdoor lopen naar het park.

In het IPVE en VO wordt er van uitgegaan dat het Willem van Noortplein qua materialisatie "Utrecht bijzonder" verdient. Op pagina 40 van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte[10] staan de pleinen die Domstad Bijzonder hebben. Het Willem van Noortplein staat er **niet** bij.

Op pagina 42 van deze kadernota staan de winkelcentra. Daar staat hij wel tussen. "Utrecht bijzonder" betreft dus het winkelcentrum, niet het Willem van Noort plein. Deze doorgaande hoofdfietsroute moet daarom ook bij het Willem van Noortplein in rood asfalt worden uitgevoerd, wegens de vereiste samenhang in de fietsroute. Op pagina 103 van het Handboek Openbare Ruimte[11], onderdeel "ontwerpprincipes" wordt, wegens standaardisatie van materiaal en beheersing van de beheerskosten, aangegeven dat zeer terughoudend moet worden omgesprongen met het

[10] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/openbare-ruimte
[11] https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/informatie-voor-bouwprofessionals/openbare-ruimte-beheer-inrichting-gebruik-bing/handboek-openbare-ruimte



toevoegen van extra plekken die als "bijzonder" worden aangemerkt. Het Willem van Noortplein moet als "Utrecht standaard" dus gewoon rood asfalt krijgen.

In het IPVE en het VO wordt vermeld dat klinkers het oversteken vergemakkelijken. Dat is niet zo, oversteken wordt makkelijker door middeneilanden. Daarnaast leveren ook "stille" klinkers meer geluid op dan asfalt. De geluidskwaliteit op het plein en in het park is beter als er asfalt ligt.

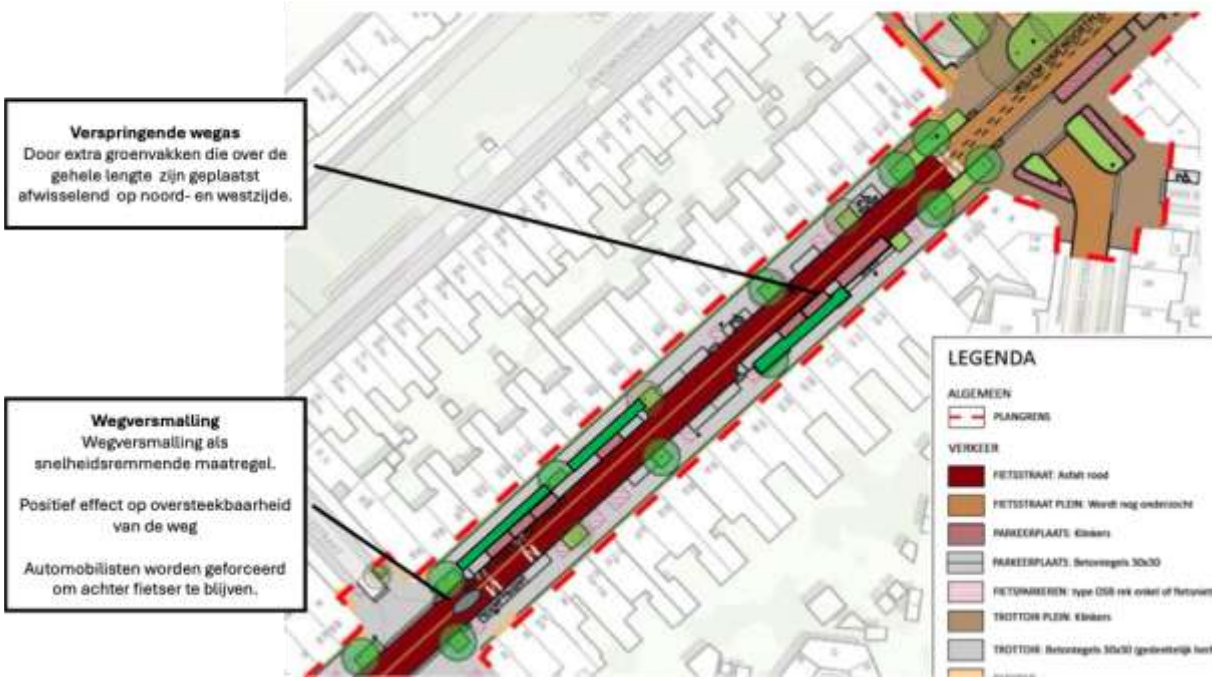
Willem van Noortstraat.

Ook in de Willem van Noortstraat is ruimte voor een 2 m brede groenstrook, afwisselend links en rechts van de weg.
Wij hebben de verspringing geschetst ter hoogte van de middeneilanden, maar omdat het een lange weg is, stellen we dat ook voor halverwege de lange rechtstanden.

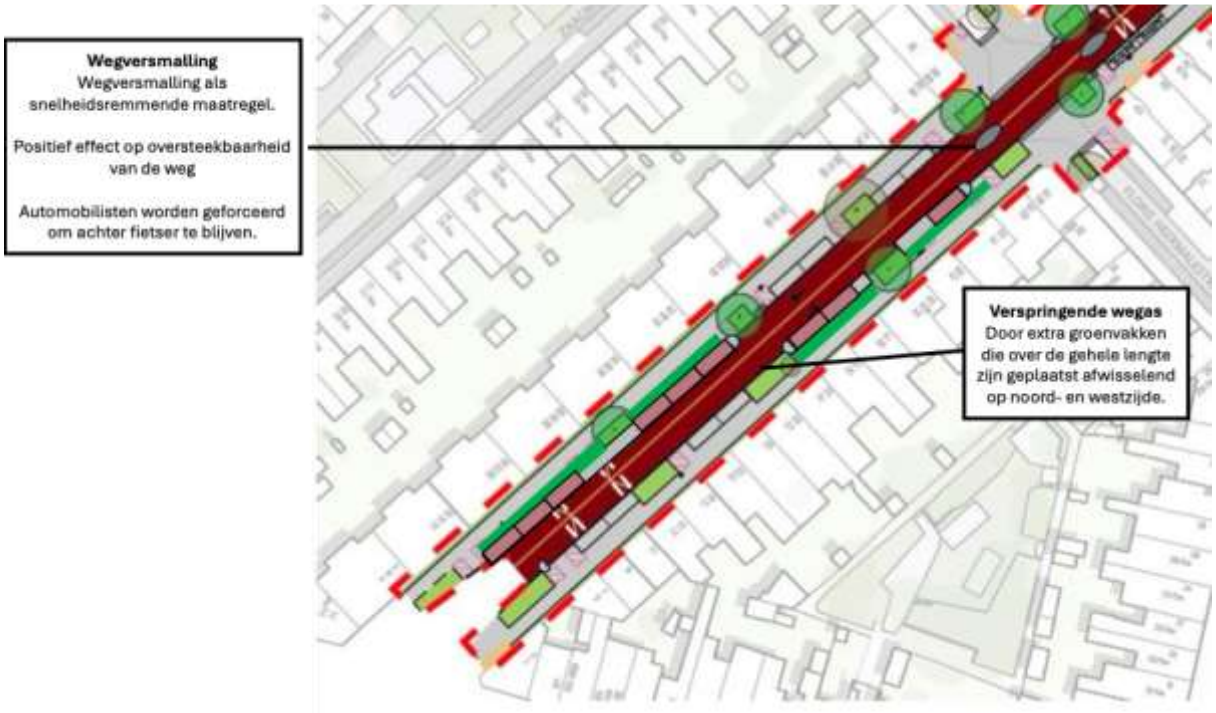


Figuur 6: Profiel Willem van Noortstraat





Figuur 7 Oostelijk deel van de Willem van Noortstraat



Figuur 8: Westelijk deel Willem van Noortstraat



Fietsersbond Utrecht

Aansluiting op de Fietsroute om de Noord.

De Fietsroute om de Noord krijgt een vergelijkbaar profiel als was voorgesteld voor de Tuinwijkroute. Waarom is daar geen bezwaar tegen?

- Door het "afslagverbod Kaatstraat" is er vooral verkeer in de richting van de Oudenoord. Het zal niet snel gebeuren dat fietsers worden ingehaald terwijl er een auto tegemoetkomt, omdat er weinig tegemoetkomend verkeer is.
- Op dit deel van de route is veel minder verkeer dan op de Tuinwijkroute.
- Het aantal fietsers op dit deel van de route is veel groter dan op de Tuinwijkroute. VRU 3,5 verwacht maximaal 5.000 fietsers per etmaal op de Tuinwijkroute n zo'n 14.000 fietsers per etmaal op de Fietsroute om de Noord. Vooral ten westen van de Hopakker zijn veel meer fietsers. Dat deel van het traject voldoet veel beter aan de eisen voor een fietsstraat.
- Op de Kaatstraat en Adelaarstraat komen er in totaal 27 bomen bij. Op de Antonius Matthaeuslaan maar drie.
- Op de Fietsroute om de Noord komen op het traject Oudenoord – Johannes de Bekastraat vijf middeneilanden. Dat helpt ook mee om de snelheid te verlagen.

Met dit voorstel wordt de Tuinwijkroute veilig door meer groen.



Fietsersbond Utrecht

Wethouder en Gemeenteraad Utrecht
Cc Team fiets, Project
tuinwijkroute@utrecht.nl,

Fietsersbond
utrecht@fietsersbond.nl

Betreft: Aanbiedingsbrief rapport Tuinwijkroute – Meer veiligheid door meer groen

Utrecht, 15 april 2026

Geachte Raadsleden, Geachte mevrouw Maatoug,

Bijgaand bieden wij u ons ontwerp aan voor de Tuinwijkroute. We willen graag dat de route veilig wordt door extra versmallingen, betere oversteekplekken en meer groen. We willen graag dat een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor ons plan én het plan van de gemeente beoordeelt en adviseert hoe de weg veilig kan worden ingericht.

Op 20 november 2025 heeft de Raad een motie om dit te onderzoeken afgewezen[i]. De wethouder had negatief geadviseerd over deze motie en gaf aan dat er nog extra drempels zouden worden toegevoegd. De fracties die tegen de motie stemden gaven aan dat ze dit deden omdat de wethouder deze toezegging deed.

Sinds deze motie zijn er een aantal dingen gebeurd:

- De nieuwe OV-dienstregeling is ingegaan, met alleen zware elektrische bussen
- Er is zelfs trillingshinder op de Japuradreef. Die flats zijn half zo oud als de woningen in de Willem van Noortstraat. Ze staan verder van de weg en ze zijn onderheid. Er zijn vorige week schriftelijke vragen gesteld over deze trillingshinder.
- Er zijn zes “plateaudrempels” toegevoegd aan het ontwerp. Volgens de CROW-richtlijnen hadden dat 10 “echte” verkeersdrempels moeten zijn.
- De Noordpoort-studie is gestart, hopelijk leidt dat op termijn tot minder autoverkeer op deze route. Maar juist op rustige momenten wordt er erg hard gereden en is een “lange rechte weg”zoals nu wordt voorgesteld, geen goed idee.
- De Jan van Scorelstraat, met een vergelijkbare inrichting als gepland is voor de Tuinwijkroute, staat in de op-10 van gevaarlijke straten in Utrecht[ii]. Er wordt daar niet veel harder gereden dan de toegestane 50 kilometer per uur. De daar aanwezige plateaudrempels remmen de snelheid dus niet bepaald tot 30 kilometer per uur.

De ongevallen betreffen de door de Politie geregistreerde ongevallen. De snelheid en drukte wordt regelmatig gedurende een maand gemeten door telefoondata van bedrijven als TomTom en Flitsmeister.

- DTV heeft een voorstel voor de Draaiweg gepresenteerd, dat daar toegepast kan worden als de hoeveelheid autoverkeer daar daalt tot het niveau van de Tuinwijkroute. In hun voorstel staan de wegversmallingen die de gemeente voor de Tuinwijkroute afwijst als 'te gevaarlijk'. Wij hebben dat voorstel voor de Draaiweg als uitgangs-idee genomen. We verwachten, net als DTV, dat deze versmallingen op rustige momenten de extreem hoge rijsnelheden helpen voorkomen.
- Uit de toezegging van de wethouder en de antwoorde op de Schriftelijke vragen[iii] blijkt dat de Raad bij de behandeling van het VO nog dingen aan kan passen aan het ontwerp.

Wij hebben een voorstel voor de inrichting van de Tuinwijkroute gemaakt. Omdat de weg al in 2027 moet worden ingericht denken wij dat het plezierig is voor het projectteam als ze al voor de behandeling van het VO in de Raad, wijzigingen als versmallingen in het ontwerp op kunnen nemen. Daarom komen we nu al met ons alternatieve onterp. Bij een veilig VO wordt het ontwerp t.z.t. een hamerstuk voor de Raad.

Bij het maken van dit ontwerp voelden we ons gesteund door de 289 mensen die via www.weereenlaan.nl hebben laten weten dat ze meer focus willen op leefbaarheid in plaats van doorstroming.

Er is verschil van inzicht over de veiligheid van diverse maatregelen tussen ons en de gemeente. Daarom willen we graag dat een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor ons voorstel en het plan van de gemeente beoordeelt en op basis van zijn advies de weg zo veilig mogelijk wordt ingericht.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond afd Utrecht
Tuinwijkroute weer een Laan

[i] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/183bf84f-211c-405f-ae4d-27009273718b
[ii] https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1429/15.0000
[iii] https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item//9d2e5228-122e-4ea5-8631-6e560147a873