

Inbreng Fietzersbond RIB Tuinwijkroute, 4 juni 2026

Geachte Raadsleden.

De Fietzersbond heeft ernstige bezwaren tegen het door de gemeenten opgestelde ontwerp voor de Tuinwijkroute. Onze bezwaren richten zich op vier punten:

1. Er rijdt **teveel autoverkeer** om het een veilige fietsstraat te kunnen maken.
2. Het autoverkeer **rijdt te hard**, in het ontwerp van de gemeente wordt de snelheid onvoldoende afgeremd,
3. Door de **combinatie** van teveel autoverkeer en te hoge snelheid **wordt de weg onveilig**
4. Het laad-losverkeer voor de winkels moet nare capriolen uit blijven halen.

Daarom hebben we, samen met de bewoners, een alternatief ontworpen. Dat heeft u inmiddels gelezen.

Ik ga nu eerst in op de problemen in het gemeentelijke ontwerp, vertel daarna per punt iets over ons ontwerp en ga in op de bezwaren die de gemeente over die punten heeft. Ook geef ik aan wat wij van die reactie van de gemeente vinden.

Problemen met het gemeentelijk ontwerp

1. Er rijdt teveel autoverkeer om het een veilige fietsstraat te kunnen maken.
Er rijden volgens het IPVE op dit moment zo'n 4.400 – 5.000 auto's per dag. Volgens het verkeersmodel VRU 3.5, stijgt dat in 2035 naar 5.200 - 7.300 auto's per dag. Dat is teveel voor een veilige fietsstraat

Voor het Ledig Erf vindt de gemeente 5.000 – 6.000 auto's teveel om er een fietsstraat te maken, daarom heeft de gemeente voor het Ledig Erf gekozen voor een knip. Op De Tuinwijkroute rijden nog meer auto's dan op het Ledig Erf, daarom kan de Tuinwijkroute geen fietsstraat worden. Daarnaast kan een fietsstraat volgens het CROW alleen in een Erftoegangsweg, dus een woonstraat zonder doorgaand verkeer. De Tuinwijkroute is een "Gebiedsontsluitingsweg", met doorgaand verkeer. Die kunnen volgens het CROW in principe geen Fietsstraat worden. Met een overmacht aan fietsers in verhouding tot het aantal auto's kun je daar nog van mening over verschillen, zoals in de Kaatstraat of de Nachttegaalstraat. Maar in de Tuinwijkroute bepalen auto's het wegbeeld, het is geen fietsstraat. Het zou alleen een fietsstraat kunnen worden als de Noordpoortstudie een succes is en het doorgaande verkeer verdwijnt.

2. Het autoverkeer rijdt te hard.
Er komen onvoldoende snelheidsremmers, het wegbeeld bepaalt de snelheid. Dat wegbeeld is een lange rechte weg, zonder obstakels en met voorrang op zijstraten. De weg lijkt straks enorm op de Jan van Scorelstraat. De tuinwijkroute wordt een halve meter smaller dan de Jan van Scorelstraat, maar hij is net zo recht en heeft plateaudrempels.
3. De combinatie van hoge verkeersdruk en hoge snelheid maakt de weg onveilig. Er is een website [waarop de geregistreerde verkeersongevallen staan](#), samen met de halfjaarlijks via telefoondata gemeten rijsnelheid. Op basis van drukte, snelheid en ongevallen krijgen die

wegen een score. In gemeente Utrecht staat de Jan van Scorelstraat op de 8^{de} de ongevallen-top-10. De maximumsnelheid van 50 km wordt niet veel overschreden. Maar de remmen de snelheid niet bepaald tot 30 km/uur. Daarom geloven we er niet in dat De Tuinwijkroute daadwerkelijk een 30-km weg wordt, ondanks een 30-km-bord. Het wordt een soort "2^e Jan van Scorelstraat".

4. Verkeer voor de laad-losplek kan vanaf de Draaiweg de laad-losplek op het Willem van Noortplein bereiken. Als het verkeer via de Antonius Matthaeslaan komt, moet het keren op het plein. Niet fijn, want de vrachtwagen moet meerdere keren steken. Wat doet dat voor de veiligheid?

Ons ontwerp

Breedte van de weg wordt 6 meter

Wij hebben de gemeente rondgekeken hoe op andere plekken wordt omgegaan met fietsers en bussen op dezelfde weg en wat we daarvan kunnen leren voor wat kan werken in de Tuinwijkroute. Een vergelijkbare straat is de Jazzsingel in Leidsche Rijn.

De gemeente kiest in het ontwerp van de Tuinwijkroute voor een breedte van 6,5 meter, vanwege de bus. De Jazzsingel is 6 m breed. Er rijdt, zonder problemen, al vele jaren een bus. Tegenwoordig hebben bussen kleine camera's i.p.v. grote zijspiegels, een 6 m brede weg is voor de bus nu nog minder een probleem dan het in het verleden was.

Doordat de Jazzsingel 6 m breed is, passen twee auto's niet naast een fietser. Als er tegemoetkomend verkeer is, word je niet ingehaald door achteropkomend verkeer. Dat wacht met passeren tot de tegemoetkomende auto voorbij is. Zie dit filmpje op de Jazzsingel. Volgens de tabellen zou een auto je in dit soort situaties moeten kunnen inhalen, maar de auto's zijn veel dikker geworden. Het past tegenwoordig niet meer. Bij 6,5 m word je juist rákelings gepasseerd.

De Columbuslaan in Kanaleneiland, eveneens een busrouote, wordt pleksgewijs zelfs maar 5,8 m breed. De Columbuslaan krijgt ook groenvakken die wisselen van zijde van de weg. Zodat de weg wat gaat meanderen.

Als een weg smaller is, wordt er ook wat minder hard gereden. Daarom willen we voor de Tuinwijkroute een wegbreedte van 6 meter

Groen

Met die halve meter minder wegbreedte plus wat we "schrappen" door voetpaden etc. niet breder te maken dan de norm, kan er een groenstrook komen van 2 m breedte. Die kan verspringen van weghelft, dat draagt ook bij aan lagere snelheden. Het wordt minder een lange rechte weg. De ruimte kan ook gebruikt om het aantal stallingen voldoende te maken, of een klein terrasje.

Middeneilanden – Dat is echt het minimale dat moet verbeteren!

Op het stuk Kaatstraat – Adelaarstraat komen op 4 plekken middeneilanden. Ze liggen al op de Nachtegaalstraat. Het mengen van auto's en fietsers bij de eilanden is geen enkel probleem. De moeder van dat kleintje links durft hier met haar te fietsen

DTV heeft een studie gedaan om de Draaiweg veiliger te maken. Daarin stelt DTV middeneilanden voor als énige mogelijke Duurzaam-Veilige oplossing. DTV stelt dat middeneilanden daar kunnen

³ https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_12_F/1_772/1_907685723#52.0872/5.1435/15.3340

worden toegepast als de Draaiweg net zo "rustig" wordt als de Tuinwijkroute. Zo'n veilige oplossing willen we hier ook!

Laad-losplek in de Pieter Nieuwlandstraat.

Kerende vrachtwagens bij het Willem van Noortplein willen we voorkomen. Door de laad-losplek in het begin van de Pieter Nieuwlandstraat te plaatsen, kan het vrachtverkeer altijd makkelijk de laad-losplek bereiken. De ingang van het magazijn van de supermarkt ligt in de Pieter Nieuwlandstraat. Ze rijden weg via de Pieter Nieuwlandstraat. Bovendien komt er zo ruimte vrij op het Willem van Noortplein, dat biedt mogelijkheden om extra bomen te planten en het plein zo meer bij het park te trekken.

Welke reactie kregen we op deze voorstellen?*"We kiezen voor een rijbaanbreedte van 6,5 meter, zodat er ruimte blijft voor auto's en bussen om fietsers veilig in te halen. Bij een smallere rijbaan is het risico groter dat auto's en bussen bij inhaalmanoeuvres op de andere wegheeft terechtkomen. De inrichting van de weg heeft niet als doel dat auto's en bussen altijd achter de fietsers moeten blijven. Zeker voor de bus is het wenselijk als deze op sommige momenten fietsers kan inhalen, zodat de dienstregeling niet te erg wordt verstoord."*

Onze reactie hierop: Hopelijk gebruikt het verkeer de andere wegheeft bij inhalen, anders worden fietsers geplet tussen rijdende en geparkeerde auto's! Ook op de Jazzsingel halen bussen fietsers in, dat is daar geen probleem. Alleen doen ze dat niet bij tegemoetkomend verkeer.

"We maken geen middeneilanden, maar om fietsers te faciliteren in het linksafslaan op het Willem van Noortplein naar zijstraten maken we een bredere middenstrook van 1 meter. Dit geeft fietsers extra ruimte om midden op de rijbaan stil te staan en te wachten tot er goed moment is om over te steken."

Onze reactie hierop: die middenstrook wordt door het verkeer gebruikt om fietsers te passeren. De strook is te smal voor een fiets. Een andere kleur klinkers geeft geen bescherming zoals een middeneiland doet.

Snelheidsremming:

"De vormgeving van de verkeersplateaus hangt samen met de elektrische bussen en de kans op trillingshinder."

"Wat betreft de afstand tussen de plateaus. De Willem van Noorstraat en Antonius Mattheuslaan functioneren als gebiedsontsluitingswegen (GOW). Op dit type weg zijn drempels/plateaus minder vanzelfsprekend. De genoemde richtafstanden tussen plateaus door het CROW zijn hier dan ook niet van toepassing, omdat deze zijn bedoeld voor erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen wordt de rijsnelheid primair beïnvloed door het wegbeeld en niet door herhaalde snelheidsremmende maatregelen op het wegvak."

Onze reactie hierop: Als de snelheid moet worden geremd door het wegbeeld, zorg dan voor een wegbeeld dat de snelheid remt: smal, geen lange rechtstanden.

Dit worden welles-nietes situaties. We willen daarom een verkeersveiligheidsaudit van het plan voordat het wordt uitgevoerd. We zijn blij dat Adriaan Walraad nu aanwezig is en zijn licht over beide voorstellen kan laten schijnen.

Waar de gemeente niet op ingaat:

Commentaar [R.G.1]: Dia 14

Er is een afwegingskader asfalt versus klinkers voor hoofdfietsroutes vastgesteld door de Raad². In dat afwegingskader en in een tweede document staan de locaties waar klinkers mogen komen³, als uitzondering voor het principe dat hoofdfietsroutes in asfalt moeten worden uitgevoerd. Het Willem van Noortplein hoort daar niet bij. Ook in de Kadernota kwaliteit openbare ruimte hoort het Willem van Noortplein niet bij de plekken voor klinkers. Daarom willen we dat het plein, zoals in alle beleidsstukken staat, in rood asfalt wordt uitgevoerd.

Met al deze maatregelen zal het verkeer rustiger rijden, maar het OV zou trager kunnen worden. Bij 30 km/uur kost de rit 84 seconden, als de bus achter een e-bike blijft en 25 rijdt, kost het 100 seconden. Dat is zestien seconden langer.

Een fietspad óm de bushalte heen, draagt aantoonbaar bij aan een vlottere rit voor het OV. In onderzoek in Nieuwegein scheelde het 10 seconden per halte⁴. Bij zes van deze haltes wint de bus een minuut in de dienstregeling.

Om autogebruik vanaf Overvecht naar het centrum te verminderen, mag een snelle rijtijd van de bus niet ten koste van de fietsroute gaan. Het fietsgebruik in Utrecht is ongeveer 45% van alle reizen binnen de gemeente. Het OV haalt de 5% niet. Als het fietsgebruik een klein beetje zou dalen doordat de bus de route onveilig maakt, verliezen we meer schone mobiliteit dan we kunnen winnen door flink meer gebruik van de bus. Zie de modal split in de mobiliteitsmonitor.

Waarom is het wijs om zelfs op dit late moment van de planvorming nog in te grijpen? In 2021 heeft de Oudwijkerdwardsstraat een nieuwe inrichting gekregen. Alle obstakeltjes waren verwijderd, waardoor de bus in deze rustige straat door kon rijden. "Het asfalt was nog warm" toen de hele buurt in opstand kwam, want er werd veel harder gereden dan vroeger. Na veel gedoe en flinke extra kosten zijn er alsnog versmallingen aangebracht, helaas zonder fietsdoorsteek. De weg is nog steeds niet fijn, ondanks dat het er heel weinig verkeer rijdt.

We willen graag dat de Tuinwijkroute direct een fijne weg wordt om te fietsen. Achteraf is het erg lastig om de weg alsnog veilig te maken. Net zoals u nu van de Jan van Scorelstraat geen fijne weg kunt maken, zonder dat het enorm in de papieren loopt. De stoepranden verplaatsen is enorm duur.

Kort en goed: we willen dat de Tuinwijkroute een veilige fietsroute wordt. Daarvoor is het nodig dat er minder autoverkeer rijdt en dat het autoverkeer minder hard rijdt. Wij hebben er geen vertrouwen in dat het ontwerp van de gemeente dat voldoende voor elkaar krijgt. Daarom stellen wij een alternatief voor met een breedte van 6 meter, asverspringing en middeneilanden, een betere laadlosplek, uitgevoerd in rood asfalt. Voor een snelle busregeling kan het fietspad desnoods om de halte geleid.

Dank voor uw aandacht.

² <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/cc440385-7d53-4d6c-b469-2b751719ad17?documentId=e98678c5-243b-4ff5-9f26-cdo899dfb39f&agendaltemId=eod24a79-aaad-41be-af52-c606e8044afb>

⁴ <https://kdrive.infomaniak.com/app/share/1813274/54a5883d-cfc4-4d11-8f59-6f3aa23344da>