

Verslag voor samenwerking met Utrechters

Opsteller: projectteam Tuinwijkroute

Projectnaam: Herinrichting Tuinwijkroute – fase Voorlopig Ontwerp

Algemene indruk

Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd op het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Tuinwijkroute. Zij hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer.

Wie hebben er gereageerd?

De ingediende reacties zijn voornamelijk van bewoners van de straten die we opnieuw gaan inrichten en van straten daar vlakbij die vaak gebruik maken van de straten op de Tuinwijkroute. Ook hebben verschillende ondernemers die een onderneming hebben in het projectgebied gereageerd. Verder heeft de Fietzersbond een reactie ingediend en hebben we een gesprek gehad met de provincie en de busvervoerder.

Thema's

Dit samenwerkingsverslag geeft een globaal beeld van welke reacties er zijn binnengekomen en hoe wij deze als gemeente hebben beoordeeld en verwerkt in het ontwerp. Een totaaloverzicht van de binnengekomen reacties staat op DenkMee. Omdat het samenwerkingsverslag geen ruimte biedt om op alle reacties in te gaan beantwoorden we specifieke vragen per e-mail naar de vraagstellers.

De binnengekomen zijn hieronder samengevat in de volgende 5 thema's:

1. Groen
2. Auto- en fietsparkeren
3. Snelheidsremmende maatregelen
4. Oversteken
5. Stoepen en functiestrook

Aanpassingen in het ontwerp

Op basis van de binnengekomen reacties zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp:

1. In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.
2. Op drie plekken in de straten hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken. Bijvoorbeeld bij de Ingen Houszstraat 13/15, Willem van Noortstraat 17-23, Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110.
3. De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.
4. Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
5. Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.
6. Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Mattheuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

Vervolg

Na het vaststellen van het voorlopig ontwerp, werken we het ontwerp verder uit tot een Definitief Ontwerp (DO). Bij het verder uitwerken van het ontwerp vragen we de bewoners van de straten naar hun wensen voor het aanleggen van geveltuinen en het afkoppelen van regenwater.

1. Groen

Via DenkMee en op de inloopbijeenkomst van 3 februari konden bewoners en andere belanghebbenden aangeven welke voorkeur ze hebben voor de sfeer van het groen in hun straat. In de bijlage staan de uitkomsten van deze peiling. We nemen deze voorkeuren zo veel mogelijk mee in de uitwerking van het beplantingsplan.

2. Autoparkeren en fietsparkeren

Autoparkeren

Reacties

In veel reacties uiten bewoners hun zorgen over het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor auto's. Met name op en rond de Antonius Mattheuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat, maar ook in de omliggende straten maken bewoners zich zorgen over de toename van zoekverkeer. Uit andere reacties blijkt dat er ook bewoners zijn die achter de keuze staan om minder plek voor autoparkeren te maken, zodat er meer ruimte komt voor groen en fietsparkeren.

Verder vragen sommige bewoners zich af waarom de parkeervakken breder worden dan de huidige parkeervakken. Dit gaat ten koste van de breedte van de stoep. Ook vragen enkele bewoners om groene waterdoorlatende parkeervakken.

Keuzes en uitleg

In het ontwerp hebben we keuzes moeten maken tussen groen, fietsparkeren en autoparkeren. Hiervoor is bijna alleen ruimte in de functiestrook en deze ruimte is beperkt. In lijn met ons beleid zorgen we voor meer fietsparkeerplekken en meer groen. In de vorige fase hebben we ten opzichte van het concept van het eerste ontwerp 5 parkeerplaatsen teruggebracht in het ontwerp. We verwijderen over de gehele route ongeveer 44 autoparkeerplaatsen. Dit is binnen de twee parkeerrayons waarin de Tuinwijkroute valt een heel klein percentage van het totale aantal parkeerplaatsen. Doordat we parkeerplaatsen verwijderen kan het toch zo zijn dat men verder moet lopen naar een parkeerplek of langer moet zoeken. Binnen de twee parkeerrayons blijft er echter voldoende ruimte om auto's te parkeren. Er worden niet meer vergunningen toegekend dan dat er ruimte is op straat.

Voor de autoparkeervakken kiezen we voor een breedte van 2,20m, omdat de parkeervakken langs een fietsstraat liggen. Voor de veiligheid van fietsers is het belangrijk dat er voldoende ruimte is bij het in- en uitstappen. Bij smallere parkeervakken is het risico groter op onveilige situaties.

We passen geen waterdoorlatende verharding toe omdat de open stukken snel vol komen te zitten met gruis. De verharding laat daardoor geen/minder water meer door. In plaats daarvan gebruiken we waterpasserende verharding op de plekken waar de parkeervakken op dezelfde hoogte als de rijbaan liggen. Dit is verharding waarbij het water door de stenen zelf heen gaat, doordat de stenen van doorlatend materiaal zijn gemaakt.

Fietsparkeren

Reacties

Sommige bewoners geven aan dat er op een paar plekken langs de Tuinwijkroute te weinig fietsparkeren is ingetekend. Bijvoorbeeld bij studentenhuizen op de Willem van Noortstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Ook zijn er suggesties gedaan voor het verplaatsen van fietsparkeerplekken naar

locaties waar meer vraag is om fietsparkeerplekken. Verder vragen bewoners of er ruimte is voor grotere fietsen, zoals bakfietsen, die niet in de rekken passen.

Keuzes en uitleg

In het ontwerp is het aantal fietsparkeerplekken een stuk hoger dan in de huidige situatie. Toch zullen het er niet overal genoeg zijn om voor alle fietsen een plek te bieden. Bij het bepalen van het aantal fietsparkeerplekken hebben we gezocht naar de juiste balans tussen autoparkeren, groen en fietsparkeren. Op verschillende plekken in de straat komt er ruimte voor grotere fietsen, zoals bakfietsen naast de fietsenrekken.

Op de volgende vier plekken hebben we wijzigingen doorgevoerd in de locaties van de fietsparkeerplekken naar aanleiding van de reacties:

- Ingen Houszstraat: fietsparkeerplaats verplaatst van nr. 15 naar nr. 11
- Willem van Noortstraat: fietsparkeerplaats verplaatst van nr. 19 naar nr. 29
- Pieter Nieuwlandstraat: fietsparkeerplaats bij nr. 91 verschoven naar de kant gevel
- Pieter Nieuwlandstraat: fietsparkeerplaats verschoven van nr. 108 naar de hoek van de straat.

3. Snelheidsremmende maatregelen

Reacties

Een belangrijk deel van de reacties vraagt men aandacht voor de snelheidsremmende maatregelen. Ook de fietsersbond heeft hier expliciet aandacht voor gevraagd. Mensen maken zich zorgen over de snelheid en de verkeersveiligheid en denken dat de ingetekende drempels het autoverkeer niet tegenhouden om harder te rijden dan 30 km/uur. In de reacties vraagt men zich af of het mogelijk is hogere verkeersplateaus te plaatsen en de weg te versmallen.

Bewoners op de Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Matthaesuslaan geven aan dat er eerder drempels zijn weggehaald i.v.m. trillingen in de woningen. Zij maken zich zorgen over een toename van trillingen door het toevoegen van verkeersplateaus. Bewoners vragen om geen drempels op te nemen of andere maatregelen waardoor de snelheid van het verkeer omlaag gaat.

Keuzes en uitleg

In het ontwerp zijn verschillende snelheidsremmende maatregelen opgenomen:

- De vier de straten krijgen een fietsstraatinrichting met rood asfalt, waarbij fietsers centraal op de rijbaan fietsen;
- Alle straten krijgen een maximale snelheid van 30km/h (op de Pieter Nieuwlandstraat is dit nu al het geval). Dit geven we aan met borden.
- We plaatsen meer bomen langs de weg; verticale elementen, zoals bomen, dragen bij aan het verminderen van de rijsnelheid;
- We plaatsen drempels op de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat en verkeersplateaus die geschikt zijn voor busroutes op de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan;
- We maken een middeneiland halverwege de Antonius Matthaesuslaan die ervoor zorgt dat de straat minder recht is.

De hoogte van de verkeersplateaus in het ontwerp op de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan is zorgvuldig gekozen met het oog op de afmetingen van de bussen en mogelijke trillingshinder. We zorgen met een stevige ondergrond en een glad wegdek, waarmee het mogelijk is om deze verkeersplateaus te plaatsen. Het toepassen van hogere plateaus vergroot de kans op trillingshinder en is daarom onverantwoord. De plateaus zijn anders ontworpen dan de 'buskussens' die ongeveer 10 jaar geleden zijn weggehaald en passen daarom goed in deze omgeving.

Het versmallen van de weg kan ervoor zorgen dat fietsers en auto's/bussen sneller met elkaar in de knel komen. Dit verlaagt de veiligheid en het fietscomfort in deze straten.

4. Oversteken

Reacties

In de reacties vraagt met aandacht voor de oversteekbaarheid van de straten. Voor het Willem van Noortplein bij de Albert Heijn zijn meerdere voorstellen binnengekomen om een zebrapad te plaatsen, zodat mensen veilig over kunnen steken. Ook op andere plaatsen langs de route vraagt men aandacht voor de oversteekbaarheid. Bijvoorbeeld voor schoolgaande kinderen bij de Floris Heermalestraat en de B.F. Suermanstraat.

Keuzes en uitleg

Het Willem van Noortplein richten we in met klinkers waarbij de stoepen en de rijbaan op dezelfde hoogte liggen. Een van de doelen van deze uitstraling is om ervoor te zorgen dat automobilisten en fietsers hun snelheid op het plein aanpassen en dat zij zich bewuster zijn van hun omgeving. Ook maken we een bredere middenstrook van 1 meter op het plein die kan worden gebruikt als rustpunt tussen de twee verkeersstromen. Het toevoegen van een zebrapad kan voor veiligere oversteekplekken zorgen maar heeft ook nadelen. Een zebrapad op één locatie kan ervoor zorgen dat de automobilisten en fietsers op andere plekken op het plein juist minder goed opletten. Daarnaast zien we dat met name fietsers zebrapaden vaak negeren, zeker op drukke fietsroutes. Zebrapaden maken oversteken daarmee niet veiliger.

Bij de B.F. Suermanstraat is ruimte gemaakt voor een middeneiland. Via dit middeneiland kan men in twee delen oversteken. Bij de Floris Heermalestraat plaatsen we geen middeneiland, omdat er één kruispunt verder bij de Johannes de Bekastraat ook al een middeneiland komt. Een extra middeneiland bij de Floris Heermalestraat gaat ten koste van bomen, fietsparkeren en autoparkeren.

5. Stoepen en functiestrook

Reacties

Verschillende bewoners vragen zich af of de stoepen in de nieuwe situatie breed genoeg zijn. Ze vragen zich af of er nog voldoende ruimte over blijft om er met kinderwagens, rolstoelen of rollators gebruik van te maken en elkaar te passeren. Veel bewoners zetten fietsen tegen de gevel en ook terrassen zorgen in de huidige situatie voor een smalle doorgang.

Keuzes en uitleg

Bij de afmetingen van de stoepen hebben we rekening gehouden met het nieuwe voetgangersbeleid. In de straten houden we zo veel mogelijk een breedte van 2,20 meter aan. Dit is breed genoeg voor kinderwagens, rolstoelen en rollators. Bij stoepen naast terrassen zorgen we dat er voldoende ruimte blijft op de stoep voor voetgangers.

Het aantal fietsparkeerplekken wordt hoger dan in de huidige situatie. Doordat er ook ruimte nodig is voor groen en autoparkeren zal het aantal fietsparkeerplekken mogelijk niet overal voldoende zijn en kan het voorkomen dat mensen hun fiets op de stoep parkeren. Helaas kunnen we dit niet helemaal voorkomen doordat er maar beperkt ruimte is voor alle wensen in de straat.

Bijlage 1 Reacties sfeerimpressies groen

Bewoners hebben tijdens de inloopbijeenkomst van 3 februari stickers kunnen plakken bij de sfeer van het groen die zij graag terugzien in hun straat. Als extra opmerking geven bewoners mee dat ze graag inheemse en bij-vriendelijke planten terug willen zien in het beplantingsplan. Dit voorstel wordt door meerdere bewoners ondersteund (10x). Ook geven bewoners aan dat ze meer kleur willen. Hieronder een overzicht van de opgehaalde stemmen per straat.

Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan

Sfeer impressie 1 	<i>DenkMee: 16x</i> <i>Inloopbijeenkomst: 8x</i>
Sfeer impressie 2 	<i>DenkMee: 15x</i> <i>Inloopbijeenkomst: 20x</i>

Willem van Noortplein

Sfeer impressie 1 	<i>DenkMee: 19x</i> <i>Inloopbijeenkomst: 9x</i>
Sfeer impressie 2 	<i>DenkMee: 11x</i> <i>Inloopbijeenkomst: 20x</i>

Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat

Sfeer impressie 1



DenkMee: 16x

Inloopbijeenkomst: 15x

Sfeer impressie 2



DenkMee: 19x

Inloopbijeenkomst: 26x