



Doorfietsroute Utrecht - Amersfoort

Reactienota

Definitief, februari 2023



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
Leeswijzer	4
2 Algemeen/Proces	5
Schriftelijke reacties	5
Mondelinge reacties	17
3 Kleine Singel en Blauwkapelseweg	22
Schriftelijke reacties	22
Mondelinge reacties	23
4 Alexander Numankade/Poortstraat	25
Schriftelijke reacties	25
Mondelinge reacties	36
5 Jan van Galenstraat	42
Schriftelijke reacties	42
Mondelinge reacties	56
6 Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading	57
Schriftelijke reacties	58
Mondelinge reacties	58

1 Inleiding

Het concept Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) voor het deel van de Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort dat binnen de gemeentegrenzen van Utrecht valt is door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) vrijgegeven voor inspraak op 15 juni 2022. Raadsleden zijn hierover op 15 juni 2022 per [brief](#) geïnformeerd.

Het concept IPvE/FO was via de [projectpagina](#) op Utrecht.nl te raadplegen. Van 15 juni 2022 tot en met 10 juli 2022 kon op de plannen voor de doorfietsroute worden gereageerd. Bij de start van de terinzagelegging is aan 1523 huishoudens een wijkbericht verstuurd waarin wij omwonenden hierover hebben geïnformeerd. Anderen belanghebbenden zijn via nieuwsbrief van wijkbureau op de hoogte gebracht van de mogelijkheid tot reageren op de plannen tijdens deze periode.

Op 5 juli 2022 is een informatiebijeenkomst voor omwonenden en andere belangstellenden georganiseerd. Op de inloopbijeenkomst zijn de plannen voor de doorfietsroute toegelicht. Bij deze bijeenkomst waren 22 omwonenden aanwezig.

Er zijn 25 schriftelijke reacties ontvangen, waarvan twintig binnen en vijf buiten de reactietermijn. Twee indieners hebben een bijlage met toelichting bijgevoegd. Dit betreft een reactie van de Fietzersbond (nummer 3) en twee reacties namens de bewonersgroep van Alexander Numankade/Hengeveldstraat (nr. 8 en 24). In de reacties worden met name zorgen geuit over de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de parkeerdruk en de ecologische oeverzone langs de Biltse Grift.

Naar aanleiding van de reactie van de bewonersgroep van Alexander Numankade/Hengeveldstraat en de Griftkickers zijn er aanvullende gesprekken gevoerd met deze bewoners. Namelijk op 13 juli, 12 september en 18 november 2022 met de Griftkickers over de oeverzone Biltse Grift en op 1 augustus, 15 september 2022 en 13 januari 2023 over de verkeersveiligheid en het parkeren.

Vanwege zorgen van bewoners over de mogelijke verstoring van de ecologie langs de oeverzone van de Biltse Grift hebben we een tweede ecologisch onderzoek laten uitvoeren door een extern bureau (Tauf) om de mogelijk nadelige gevolgen van het plan te beoordelen. Uit dit onderzoek blijkt dat de uitvoering van het plan de ecologische waarden van de oeverzone niet dusdanig bedreigt dat ze afneemt of verloren gaat. Vanwege zorgen van bewoners over de verkeersveiligheid op de Alexander Numankade ter hoogte van nummer 205-229 is een aanvullende studie uitgevoerd door een extern bureau (Goudappel), om te toetsen of de veiligheid voldoende wordt gewaarborgd en of er mogelijkheden zijn de veiligheid te verbeteren. De conclusie van dit onderzoek is dat het ontwerp zoals voorgesteld een veel veiligere oplossing biedt dan de bestaande situatie. Een voorstel van bewoners om de verkeerscirculatie aan te passen door eenrichtingverkeer in de Alexander Numankade/Hengeveldstraat in te voeren en bij de Kardinaal de Jongweg een tweede ontsluiting te maken is nader onderzocht. Conclusie is dat het instellen van eenrichtingverkeer verkeerskundig niet noodzakelijk is en bovendien niet wenselijk vanwege meer nadelige effecten dan voordelen.

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties is het IPvE/FO aangepast op de volgende onderdelen:

- Vanwege zorgen over de mogelijke verstoring van de ecologie door het verlengen en formaliseren van het bestaande informele voetpad langs de oeverzone van de Biltse Grift zorgen we voor maatwerkoplossingen (b.v. struiken of boomstammen) ter bescherming van de ecologische waarden van de oeverzone. Dit werken we samen met de Griftkickers nader uit in het Voorlopig Ontwerp.
- Vanwege zorgen over mogelijke verstoring van de oeverzone van de Biltse Grift is het voetpad versmald van 120 naar 90 cm.
- Vanwege het verdwijnen van de parkeermogelijkheden aan de Alexander Numankade onderzoeken we twee alternatieve parkeerlocaties. Ten eerste de mogelijkheden tot dubbelgebruik van

het parkeerterrein van de Alexander Numankade 199-201 (waarin o.a. het Utrechts Archief). Indien deze voorkeursoptie niet haalbaar blijkt, dan is het optimaliseren van het langsparkeren in de Hengeveldstraat een mogelijkheid. Omdat dit ten koste gaat van openbaar groen heeft dit alternatief niet de voorkeur. Een van deze alternatieven werken we nader uit in het Voorlopig Ontwerp.

Leeswijzer

De binnen en buiten de reactietermijn binnengekomen reacties zijn voorzien van een antwoord in deze reactienota. Veel reacties waren overeenkomstig met elkaar en zijn per routedeel gebundeld. Bij sommige individuele reacties kan verwezen worden naar eerder gegeven antwoorden. Naast de schriftelijke reacties zijn de mondelinge reacties en vragen van de informatieavond op 5 juli 2022 per routedeel in een overzicht gezet. Van de mondelinge reacties is niet bekend wie de vragen/opmerkingen hebben gegeven, vandaar dat deze met onbekend zijn aangeduid.

2 Algemeen/Proces

Schriftelijke reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
1.1	Indiener geeft de volgende reactie op het plan in relatie tot wijkproblemen: De afgelopen jaren hebben meerdere buurtbewoners al wel eens per mail of telefoon contact gezocht met de Gemeente om hierover te klagen. Echter tot op heden is daarmee niets gedaan. Je zou daarom verwachten dat met het opstellen van een dergelijk plan als “de doorfietsroute” men rekening zou houden met toenemende parkeer- en verkeersdruk (d.m.v. logistieke oplossingen). (...) Wij constateren echter dat er met die wijkproblematiek in het nieuwe plan, tot op heden, in geen enkel opzicht rekening wordt gehouden. Lang verhaal kort, het plan in de huidige vorm voldoet naar mijn mening niet. Er worden geen oplossingen geboden voor de wijkproblemen die er al zijn, de problemen worden slechts verergerd.	U noemt een aantal knelpunten waar hieronder puntsgewijs op wordt gereageerd.
1.2	Indiener vraagt aandacht voor verkeersveiligheid in kindervriendelijke buurt: Onze wijk is een zeer kinderrijke buurt. Veel kinderen spelen op het gras en op de parkeerplaats van het Utrechts Archief. Daarvoor moeten zij de Hengeveldstraat oversteken. Elke keer als ik mijn kinderen naar buiten zie gaan loop ik met de jongste kinderen mee, want ik houd mijn hart vast als zij de straat oversteken. Je zou denken “hoe gevaarlijk en druk kan een doodlopende straat nou zijn?”.	U geeft aan dat u zorgen heeft over de kinderen die oversteken en de verkeersdruk nu gevaarlijke situaties oplevert. We vinden het jammer om dit te horen. De gemeente vindt verkeersveiligheid juist erg belangrijk: we pakken onveilige verkeerssituaties aan en onderzoeken ook waar het beter kan. Hiervoor gebruiken we ook uw meldingen, waar u en uw burens zich helaas de laatste jaren niet gehoord voelen. Naast fysieke maatregelen zetten we ook in op communicatie en educatie om verkeersveilig gedrag te laten verbeteren. Door de fysieke aanpassingen die we doen op de Alexander Numankade (zoals snelheid verlagen naar 30 km/u en het verlengen van het fietspad voor het Utrechts Archief) zetten we in op comfort en veiligheid voor fiets en voetganger.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
1.3	Indiener vraagt aandacht toenemende parkeerdruk in de buurt: Toenemende parkeerdruk, dit is in onze wijk de laatste jaren toegenomen door (logischerwijs) het aantal toegenomen woningen in onze wijk. Soms moeten straatbewoners hun auto enkele honderden meters verderop parkeren. (...) Er worden in het nieuwe plan zelfs zo'n 25 parkeerplekken aan onze wijk onttrokken en om er nog een schepje bovenop te doen, wordt in het nieuwe plan de Hengeveldstraat de enige "inrit" en "uitrit" van de hele wijk! Wat denkt u dat er gaat gebeuren? Mijn gok is dat de problematiek die de wijkbewoners al enige jaren ervaren nog eens ernstig zal verslechteren.	De parkeerplaatsen die worden weggehaald in het rayon worden weer teruggebracht. Van de parkeerplaatsen op de Alexander Numankade wordt een deel teruggebracht op de Hengeveldstraat en een veel groter deel op de Jan van Galenstraat. Om de bewoners tegemoet te komen wordt nu gezocht naar extra parkeren op het parkeerterrein naast het Utrechts Archief en/of de Hengeveldstraat. We verwachten dat de parkeersituatie niet zal verslechteren.
1.4	Indiener vraagt aandacht toenemende verkeersdruk in de buurt: Toenemende verkeersdruk; vrachtwagens, bestelbussen en auto's zoeven door de straat, maar ook steeds meer (elektrische) fietsers. Dit levert gevaarlijke situaties op, daar onze wijk een zeer kinderrijke buurt is. Men rijdt doorgaans veel te hard en ik durf zelfs te stellen dat er regelmatig snelheden worden bereikt van 80 tot 100 km/u op een stuk van 200 meter! Met de huidige situatie zou de gemeente naar mijn mening al iets mee moeten doen!	Door de afsluiting van de Hekmeijerstraat wordt de Hengeveldstraat naar verwachting iets drukker. Verkeerskundig past deze toename en blijft de totale verkeersdruk zondermeer binnen de uitgangspunten voor een dergelijke woonstraat/erftoegangsweg. De snelheden die genoemd worden, zijn extreem en zullen een uitzondering zijn en zullen praktisch gesproken zeker niet regelmatig voorkomen.
1.5	Indiener geeft aan zorgen te hebben over trillingen als gevolg van toenemende verkeersdruk. Indiener stelt dat trillingen kunnen verergeren door hoge snelheden "op te lossen" met verkeersdrempels.	Om de snelheid van 30 km/ u te kunnen waarborgen zullen we waar mogelijk een drempel (bij)plaatsen. Trillingen dragen niet bij aan een gezonde leefomgeving. Het ontwerp van de verkeersdrempels wordt zodanig uitgevoerd dat er geen (extra) trillingen ontstaan. De verkeersdrempels worden uitgevoerd volgens geldende landelijke ontwerprichtlijnen.
2.1	Ik ben in eerste instantie best te spreken over een doorfietsroute van Utrecht naar Amersfoort. Meer groen en meer ruimte voor fietsers en voetgangers spreekt mij aan. Ik ben echter van mening dat het plan nog enkele aanpassingen verdient.	Bedankt voor deze positieve reactie.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
2.2	Het verlengen van het fietspad op de Alexander Numankade tussen de Hengeveldstraat en de Hekmeijerstraat vind ik als bewoner geen goed plan. Althans het plan dat er nu ligt kan ik mij niet in vinden. Mogelijk kan het plan worden aangepast waarbij mee wordt genomen dat met het verlengen van het fietspad er thans een groot aantal parkeerplaatsen vervallen op de Alexander Numankade. Daardoor ontstaat er meer parkeerdruk op de Hengeveldstraat. De parkeerdruk is de laatste tijd al behoorlijk gestegen. Ik verzoek u daarom om meer parkeerplaatsen te behouden.	We hebben geen voornemens om het plan n.a.v. uw suggestie aan te passen. Gekozen is voor een zo veilig fietsroute in de vorm van een fietspad op dit deel, met zoveel mogelijk groen. Zie verder antwoord 1.3.
2.3	Met het verlengen van het fietspad eveneens de verkeersdruk op de Hengeveldstraat verhoogd. De Hengeveldstraat is dan immers de enige toegangsweg voor de Hekmeijerstraat, de Vermeulenstraat en de Blickestraat. Dit is onwenselijk. Er dient te worden gekeken naar een alternatief.	Zie antwoord 1.3.
2.4	Bovendien valt mij op dat de vele automobilisten die over de Hengeveldstraat richting de achterliggende straten gaan, proberen om zoveel mogelijk snelheid tussen de verkeersdrempels op de Hengeveldstraat te maken. Er dient wat dat betreft ook gekeken te worden naar snelheidsremmende maatregelen op de Hengeveldstraat waarbij het mijn voorkeur heeft om geen extra verkeersdrempels te plaatsen nu mij bekend is dat deze scheurvorming in woningen kan veroorzaken.	Zie antwoord 1.5 (trillingen).

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.1	Ambitie en doelen Op de projectwebsite staan verschillende maatschappelijke voordelen van fietsen genoemd: het is gezond, milieuvriendelijk, duurzaam, beperkt beslag op de ruimte, lage infrastructuurkosten. Daar staat ook het kader waarbinnen de betrokken overheden het fietsen willen bevorderen: gemeente Utrecht wil een fietsstad van wereldklasse worden en gemeente en provincie willen dat mensen ook voor langere afstanden de auto laten staan en de fiets nemen. Op de site ontbreken de maatschappelijke effecten op de (regionale) bereikbaarheid en leefbaarheid als meer mensen fietsen en minder autorijden. Gelukkig worden die wel genoemd in het IPvE en FO, namelijk bij de aangrenzende projecten (Route om de Noord) en in de Beleidskaders. Wij willen dat de gunstige effecten op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de fiets ook genoemd worden als maatschappelijke doelen in het IPvE en FO en op de website. Volledigheid in het benoemen van de ambities en doelen draagt bij aan het maken van een afweging van alle belangen.	Ambitie en doelen Dank voor de suggestie. Het IPvE hebben we aangepast en de maatschappelijke effecten van de doorfietsroute op de (regionale) bereikbaarheid en leefbaarheid zullen worden benoemd op de projectwebsite.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.2	In hoofdstuk 4 van het IPvE en FO staat dat het doel van de herinrichting is “een aantrekkelijke openbare ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij de fietser het meeste voordeel heeft. Het project zet in op vergroening, verblijfskwaliteit, comfort en veiligheid”. Wij lezen hierin veel aandacht voor “ruimtelijke” aspecten. En minder aandacht voor “infrastructurele” aspecten. Voor regionale doorfietsroutes zijn de vijf hoofdeisen aan fietsinfrastructuur zeer relevant: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. We missen in het IPvE FO een beschrijving van de samenhang en directheid van de fietsroute. Dat baart ons zorgen en we vragen daarom om die aspecten expliciet uit te werken in het IPvE en FO. Als die aspecten onvoldoende worden gerealiseerd, gaat het niet lukken om de ambitie van de doorfietsroute waar te maken, namelijk om meer mensen op de fiets te krijgen over langere afstanden.	We zullen een onderbouwing van de samenhang en directheid van de fietsroute aanscherpen. Samenhang: diverse (herinrichtings)projecten voor de fiets komen samen rondom de Jan van Galenstraat – Alexander Numankade, de route station Overvecht – USP, de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort, de route Alexander Numankade – F.C. Donderstraat en de route die erop aansluit (fietsroute Om de Noord). Directheid: de doorfietsroute gaat in een zo direct mogelijke lijn vanuit de Singel naar de gemeentegrens Utrecht om vervolgens richting Amersfoort te gaan. Verkeersveiligheid: uitgangspunt is dat de route verkeersveilig wordt aangeboden. Comfort: de routes worden uitgevoerd in (rood) asfalt. Aantrekkelijkheid: de gemeente wil de fietsroute zo aantrekkelijk mogelijk maken met groen (groene fietsroutes), zodat het fijn en prettig fietsen is.
3.3	Directheid en samenhang van de fietsroute Singel als verdeelring De doorfietsroute Utrecht – Amersfoort begint bij de Wittevrouwensingel. De Singel vormt de Utrechtse verdeelring voor fietsers: op de Singel sluiten ook de andere regionale doorfietsroutes aan en dat is fijn, want niet iedereen heeft een bestemming in Utrecht, voor sommige fietsers ligt Utrecht alleen maar in de weg, onderweg van hun herkomst naar bestemming. Dan is het fijn dat de Singelroute de mogelijkheid biedt om Utrecht vlot te passeren en daarbij de binnenstad te mijden. Bovendien zijn via de Singel veel verschillende woongebieden en voorzieningen in de stad vlot en veilig bereikbaar.	Zie antwoord 3.2

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.4	Weerdsingel Oost- en Westzijde Om zijn functie als verdeelring te kunnen waarmaken, moet de route via de Singel dan wel doorfietskwaliteit bieden. Dat is op dit moment op grote delen al het geval, maar op sommige delen is dat nog niet zo. We denken daarbij met name aan het noordelijk deel, bestaande uit de Weersingel Oostzijde en Westzijde. We zijn met de gemeente in gesprek over de ontwikkeling van die delen van de Singel. We weten dat er stevige kritiek is van een deel van de omwonenden op de plannen voor een herinrichting. Wij horen dat een ander deel van de bewoners zich niet herkent in de scherpe kritiek van deze bewoners. Merk op dat er voor dit traject geen sprake is van een evenwichtig samengestelde klankbordgroep. We maken ons zorgen dat in de participatie niet alle verschillende stemmen even sterk worden gehoord. Wat ons betreft moet participatie erop gericht zijn dat alle verschillende geluiden gehoord worden en dat alle belangen in hun samenhang afgewogen worden. We verwachten dat het niet mogelijk zal zijn om in het ontwerp aan alle belangen tegemoet te komen; dit vraagt om een zorgvuldig proces. De keuzes die de gemeente in het ontwerp maakt dienen in het proces helder gemaakt te worden. De keuzes die voor de Weerdsingel worden gemaakt, hebben consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid die in bovengenoemde beleidskaders worden nagestreefd.	De Weerdsingel Oost- en Westzijde is geen onderdeel als doorfietsroute, zoals de Provincie dit benoemt. Dit IPvE FO gaat specifiek om de route Utrecht – Amersfoort. Via de Kleine Singel is dit een radiaal naar de Binnenstad. De Weerdsingel kan worden gezien als onderdeel van een ‘fietsrondweg’ om de Binnenstad heen.
3.5	Westerkade We schreven het in eerdere reacties al eens op en herhalen het hier: de regionale doorfietsroute in de richting Nieuwegein en IJsselstein via de Jutfaseweg takt niet aan op de Singel. De route begint pas op de Jutfaseweg, ten zuiden van het station Vaartsche Rijn. Wij vinden dat een groot gemis! We willen dat de Westerkade ook wordt ingericht als regionale doorfietsroute zodat alle regionale doorfietsroutes direct aansluiten op de Singel, overeenkomstig de genoemde hoofdeisen.	Project Westerkade valt onder het project Doorfietsroute Utrecht – IJsselstein en buiten de scope van dit project. Vanaf de Jutfaseweg kan worden gefietst via de Westerkade naar de Singel.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.6	Aansluiting USP Een groot aantal herkomst- en bestemmingsgebieden in Utrecht is goed aangesloten op de regionale fietsroute Utrecht – Amersfoort. Dat geldt echter niet voor het Utrecht Science Park (USP). Gezien vanuit de richting Amersfoort/Zeist moet de DFR zich in de richting Utrecht splitsen, als een vork met meerdere tanden. Een paar van die tanden lopen via de Biltse Rading en Kardinaal de Jongweg richting het noorden, centrum (Singel), westen en zuiden van Utrecht. Richting de oostflank van Utrecht is een eerdere aftakking van de DFR in De Bilt richting USP onmisbaar, bijvoorbeeld via de Soestdijkseweg Zuid. We willen dat een goede aansluiting van USP op de DFR wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de doorfietsroute.	Aansluiting USP valt buiten de scope van het project Doorfietsroute Utrecht - Amersfoort.
3.11	Verkeerslichten Een aantal kruispunten in het traject is ingericht met verkeerslichten. Met name op de kruispunten met de Waterlinieweg en de aansluitingen van de A27 is sprake van een hoge verkeersdruk, die de noodzaak van de verkeerslichtenregeling legitimeert. Toch willen we vragen om aanpassingen, zodanig dat fietsers meerdere keren per cyclus groen licht krijgen. Voor zover we kunnen nagaan is dat bij de kruising van de fietsroute met de toerit van de A27 al het geval. Ook bij de andere kruisingen willen we dat fietsers Zo veel mogelijk gefaciliteerd worden. Het plaatsen van een druktemeter, in de vorm van een infraroodcamera, kan helpen om frequentie en tijdsduur van het groene licht af te stemmen op de aantallen fietsers. We willen géén regenmeter, want bij regen zijn er minder fietsers en is er meer autoverkeer dan bij droog weer. Als (de kleinere aantallen) fietsers bij regen sneller groen kunnen krijgen, zonder dat het autoverkeer vastloopt, dan kan dat bij droog weer zeker! Ontwerp daarom de verkeersregeling “alsof het regent” en stel het verkeerslicht dan altijd zo af.	Dit is een onderwerp dat we apart meenemen. Over het algemeen wordt al standaard rekening gehouden met het fietsverkeer i.r.t. de verkeerslichten.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.12	In het IPvE en FO wordt op diverse plaatsen verwezen naar 'paragraaf 1.4'. De verwijzing bevreemdt ons en lijkt niet te kloppen, omdat paragraaf 1.4 het proces en de participatie beschrijft. We willen vragen dit te verhelderen.	Bedankt voor uw oplettendheid. In de definitieve versie van het IPvE wordt de fout gecorrigeerd.
3.13	We hebben in deze brief diverse punten, binnen en buiten de projectscope, onder uw aandacht gebracht. Als u daaraan behoefte heeft, zijn we graag bereid onze inbreng mondeling aan u toe te lichten. We zien uit naar een inhoudelijk reactie op onze punten, die verder gaat dan 'dit valt buiten de scope van het project'. In de afgelopen jaren heeft de gemeente zich te vaak achter zo'n formulering verscholen. We vertrouwen op een welwillende reactie.	De gemeente is bereid om met u hierover in gesprek te gaan, zodat u e.e.a. kunt toelichten.
4.	Ik ben benieuwd wat de consequenties zijn voor de toegang tot de Vermeulenstraat. Ik heb begrepen dat de nieuwe toegangsweg via De Blieckstraat gaat lopen? Ik voorzie dan namelijk een knelpunt, De Blieckstraat/Hengeveldstraat waar De Blieckstraat versmald is en waar tevens een Milieupunt is gesitueerd waar nogal eens auto's hinderlijk in de weg staan om spullen te deponeren in de containers. Dit zou opgelost kunnen worden door het smalle gedeelte te verbreden zoals de rest van de Blieckstraat en 2 of meer parkeerplaatsen te situeren bij het milieupunt.	De Vermeulenstraat en Hekmeijerstraat blijven bereikbaar via de Hengeveldstraat en De Blieckstraat. Het af en toe aanwezig zijn van obstakels leveren een bijdrage aan snelheidsvermindering en zijn dus op zich positief. Men zal af en toe even moeten wachten. Dat mag in een dergelijk woongebied worden gezien als normaal.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
8.1 Wij zijn dinsdagavond 5 juli voor het eerst geïnformeerd over de plannen van een doorfietsroute die door onze straat naar Amersfoort zal leiden. Het wijkbericht waarin we eind juni voor deze avond werden uitgenodigd, evenals de informatie die met ons is gedeeld deze avond heeft ons volledig overvallen. Ons is meegedeeld dat er een informatieavond van de provincie is geweest in 2020 waarna het tracé definitief zou zijn vastgelegd. Wij hebben deze avond gemist en zijn nooit op de hoogte gebracht van de plannen en de vervolgstappen. De afgelopen twee jaar is erg hard gewerkt aan een ontwerp dat verregaande en ingrijpende gevolgen heeft voor de woonbaarheid in onze straat, waarbij tussentijds geen enkel toets moment bij ons heeft plaats gevonden. Dit is in strijd met de afspraken rondom participeren van inwoners die de gemeente zelf nastreeft en heeft vastgelegd. Een belangrijke groep belanghebbenden, de bewoners aan de overkant van de Biltse Grift, zijn tot op heden formeel nog niet op de hoogte en niet gehoord. In een brief van 15 juni is de gemeenteraad geïnformeerd over de plannen en hierin wordt de suggestie gewekt dat de plannen de instemming hebben van de bewoners. Wij willen met dit schrijven aangeven dat voor de huidige invulling van de plannen dat wil zeggen ligging van het tracé en de keuzes in het schetsontwerp GEEN draagvlak is bij de bewoners die vermeld staan in de brief van de indiener (namens de bewoners). We willen hierbij vooropstellen dat we het streven van de gemeente voor meer groen zoals groene ommetjes, autoluwe wijken en ruimte voor fietsers toejuichen. Ook in de aanpak van de gevaarlijke situatie in de Jan van Galenstraat verderop in de wijk met de invoering van 30 km kunnen wij ons vinden. Wij hebben echter geen overtuigende argumentatie gehoord waarom een doorfietsroute naar Amersfoort door ons gedeelte van de straat wordt gelegd, met alle gevolgen van dien.		U geeft aan overvallen te zijn door de plannen van de doorfietsroute. Dit betreuren wij. Zoals op de bewonersavond ook aangegeven, zouden de bewoners het wijkbericht voor de uitnodiging in februari 2020 wel moeten hebben ontvangen. Dit is door de verspreider bevestigd. Door de pandemie en financiële problemen heeft het project wel vertraging opgelopen, we hadden gedacht eerder terug te kunnen gaan met de plannen naar de buurt. Dat betekent niet dat we nu niet met elkaar in gesprek kunnen gaan. Het ontwerp is nog niet definitief en we gaan graag met u in gesprek. (Inmiddels hebben we elkaar op 1 augustus, 15 september 2022 en 13 januari 2023 gesproken.)

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
8.6	We snappen dat de Gemeente/Provincie aantrekkelijke routes wil aanleggen voor fietsers, wandelaars en recreanten en juichen dat ook toe. We zijn niet tegen fietsen en voetgangers in de wijk, het combineren van werken aan de riolering met werk aan de straat en de keuze voor een woonwijk waarbij de auto te gast is. Echter, de invulling die daar nu aan wordt gegeven en de consequenties die dat heeft voor dit gedeelte van de wijk vinden we onacceptabel. We willen graag meewerken aan een constructieve oplossing voor de knelpunten die hierboven zijn beschreven en gaan graag het gesprek aan. We vertrouwen erop dat de gemeente onze bezwaren ter harte neemt en dat we samen op zoek kunnen gaan naar een leefbare oplossing voor alle partijen. Deze reactie zullen wij ook sturen naar de medewerkers van de doorfietsroute Utrecht Amersfoort en de betrokken collegeleden.	We willen net als u werken aan een constructieve oplossing en zullen de komende tijd verder met u in gesprek blijven over de uitwerking van de ontwerpen. We zijn van mening dat het nieuwe ontwerp zal zorgen voor een grotere leefbaarheid die past bij de uitdagingen waar wij als stad voor staan.
13.1	Het belang is voor de stad als geheel, niet alleen voor de bewoners. (...) Mooi te zien hoe de straten onderdeel worden van grotere aangename routes, als alternatief voor drukke andere wegen/paden. Het verkeer was de laatste maanden al een stuk rustiger sinds de versmalling.	Dank voor deze positieve reactie.
16.1	Indiener geeft aan dat de afgelopen twee jaar direct belanghebbenden te weinig zijn betrokken bij de uitwerking van de plannen voor de doorfietsroute.	Jammer dat u zich onvoldoende betrokken voelt. Bij 1 inleiding van deze reactienota staat het participatieproces beschreven.
17.1	Heeft het zin hierop te reageren? Zijn de plannen al niet gewoon gemaakt?	Wij waarderen alle reacties en beoordelen of het plan kan worden verbeterd door de reacties.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
23.6	Jammer dat er niet een iets duidelijkere tekening op de brief stond die iedereen door de bus kreeg, en ook als je naar jullie site ging dan moest je ook nog moeite doen om de ontwerptekening te vinden. Dat helpt niet bij het betrekken van mensen bij het project. Het verbaasde mij dat zelfs de in principe betrokken bewoners in m'n straat niet geweest waren (bij een heel aantal informeerde ik in de hoop iemand te treffen die me over de avond kon vertellen) En misschien zijn mensen ook een beetje moe geworden van alle brieven van gemeente en ook Mitros die we de afgelopen jaren krijgen, er wordt al zo lang aan zoveel gewerkt, en heeft het ook daarmee te maken dat mensen het minder goed lezen.	Het spijt ons dat het u moeite heeft gekost om alles te vinden en te duiden. We doen ons best om iedereen duidelijk te informeren. Hierboven in de inleiding van deze reactienota staan alle contactmomenten met omwonenden opgesomd.
24.1	Nogmaals dank voor de tijd die jullie afgelopen donderdag 15 september hebben besteed aan het verder toelichten van het plan om een doorfietsroute in onze straat aan te leggen. Ondanks de toelichting zijn wij als bewoners nog steeds niet overtuigd van de keuze om een doorfietsroute door de Numankade te leiden. De belangenafweging die hieraan ten grondslag ligt, blijft vaag en als betrokken burgers van Utrecht zijn wij van mening dat deze belangenafweging tot straatniveau helder en gedocumenteerd moet zijn. Zeker nu voor ons deel van de Numankade niet wordt voldaan aan de uitgangspunten van het Integraal Programma van Eisen (IPE).	De ontwikkeling van de doorfietsroute in de stad Utrecht is een samenwerking tussen de provincie en de gemeente. De gekozen route loopt via de Blauwkapelseweg, Alexander Numankade, Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg. De doorfietsroute naar Amersfoort kruist de (1) zogeheten 'Fietsroute om de Noord' tussen de Amsterdamsestraatweg en de Biltstraat (over de Alexander Numankade en (2) de (hoofd) fietsroute tussen de wijk Overvecht en het Utrecht Science Park (onder andere via de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg). Door de ontbrekende stukken tussen deze fietroutes aan te leggen en aan elkaar te verbinden ontstaat een netwerk van doorfietsroutes. De fietsroute via de Blauwkapelseweg is minder logisch i.v.m. oversteken bij het Eykmanplein. De huidige doorfietsroute wordt al gebruikt en valt deels samen met twee andere hoofdfietsroutes (F.C. Donderstraat naar de Alexander Numankade en station Overvecht naar Utrecht Science Park). Er loopt een project waar ter hoogte van de Blauwkapelseweg – Alexander Numankade een fietsoversteek in de voorrang wordt geprojecteerd; dit moet nog uitgewerkt worden. Zie verder ook antwoord Onbekend C.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
24.2	Het wordt bij ons voor de deur drukker, met alle typen verkeersdeelnemers, er komt een knip in de richting van de Hekmeijerstraat, meer verharding en verstoring door een extra wandelpad waardoor de waardevolle en kwetsbare ecologische verbinding langs Grift wordt aangetast. Tegelijkertijd hebben we begrepen dat er op een ander niveau al is besloten om de Numankade onderdeel te maken van de route 'om de Noord'. Procedureel verdient een en ander zeker geen schoonheidsprijs en ondermijnt daarmee ons vertrouwen in het bestuur van onze stad.	Wij denken een weloverwogen plan te hebben gemaakt waarin alle belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Het spijt ons dat uw vertrouwen is geschaad. We hopen met de extra gesprekken met de wethouder mobiliteit in november 2022 en januari 2023 dat dit vertrouwen weer is gestegen.
24.3	Wij worden wel -op ons verzoek- steeds eenzijdig geïnformeerd over dat goede plan van de gemeente Utrecht, maar voelen ons daarmee nog steeds niet gehoord. En dat terwijl samen de stad maken, als uitgangspunt in het nieuwe coalitieakkoord staat. We hebben helaas -ook na afgelopen donderdagavond (15/09) niet meer het vertrouwen dat de gemeente het tracé van de doorfietsroute op ons deel van de kade heroverweegt en alsnog onze inbreng, onze zorgen en bezwaren echt serieus neemt. Vandaar dat we in deze brief nogmaals onze punten aandragen die voor ons, als straat, zwaar wegen om de voorgestelde fietsroute op een enigszins acceptabele wijze in onze directe leefomgeving in te passen.	Wij denken een weloverwogen plan te hebben gemaakt waarin alle belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Het spijt ons dat uw vertrouwen is geschaad. We hopen met de extra gesprekken met u en de wethouder mobiliteit in november 2022 en januari 2023 dat dit vertrouwen weer is gestegen.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
24.7	Zoals we bij eerdere gelegenheden al hebben aangegeven zijn we als bewoners zeker niet tegen meer en of betere fietsvoorzieningen in onze stad. Wij zijn niet een groep verwende burgers die per se vast willen houden aan de auto pal voor de deur. Maar de combinatie van functies die in onze smalle straat wordt verenigd (ecologie, wonen, ontsluiting wijk, groen en parkeren) maakt onze straat eigenlijk niet geschikt voor het inpassen van een doorfietsroute. En daardoor worden wij, ons deel van de kade en Hengeveldstraat onevenredig zwaar benadeeld. Met de (boven) genoemde essentiële punten kan de gemeente ons als bewoners tegemoetkomen, voor als de route er toch komt. Echter, zonder dat aan deze punten serieus invulling wordt gegeven, zullen we ons als straat op alle fronten blijven verzetten tegen de voorgestelde plannen en (verkeers)besluiten. Wij blijven graag proactief vanuit de gemeente op de hoogte van de stappen die worden gezet richting besluitvorming van het IPE in college en raad. Wij willen graag ook voordat een en ander richting definitieve besluitvorming in college/raad wordt neergelegd bij de verantwoordelijk bestuurders wethouders van Hooijdonk en Schilderman ons verhaal doen. Wij horen graag hoe dat vorm kan krijgen.	Wij denken een weloverwogen plan te hebben gemaakt waarin alle belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Het spijt ons dat uw vertrouwen is geschaad. We hopen met de extra gesprekken met u en de wethouder mobiliteit in november 2022 en januari 2023 dat dit vertrouwen weer is gestegen. Na deze gesprekken hebben we de betreffende bewoners direct geïnformeerd over de gemaakte afspraken. Zowel op het gebied van ecologie als verkeersveiligheid is een extra onderzoek uitgevoerd en gedeeld met direct omwonenden.

Mondelinge reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend A	Indiener vraagt hoe bewoners worden geïnformeerd die niet aanwezig zijn bij de bijeenkomst op 5 juli 2022.	Omwonenden en anderen belanghebbenden kunnen het concept IPvE/FO via de projectpagina raadplegen. Daarnaast kunnen bewoners die niet aanwezig kunnen zijn ook schriftelijk of telefonisch contact opnemen met de gemeente.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend B	Indiener vraagt welke inspraakmomenten er voorafgaand aan de bewonersavond op 5 juli 2022 zijn geweest.	Op woensdag 12 februari 2020 is een eerste informatieavond georganiseerd waar het plan voor het eerst is gepresenteerd. Bewoners konden aangeven wat zij van de plannen vonden en wat zij verder in de openbare ruimte wilden zien. (Zie project site de reacties en antwoorden). Op basis van de opgehaalde informatie zijn de plannen in het IPvE/FO aangescherpt.
Onbekend C	Indiener vraagt zich af of er nog inspraak mogelijk is over hoe de fietsroute komt te lopen. Het nut van de tweede bewonersavond wordt in twijfel getrokken als al vastligt hoe de route loopt.	Bewoners konden bij de eerste bewonersavond aangeven wat zij van de plannen vonden en wat zij verder in de openbare ruimte willen zien. Op basis van de opgehaalde informatie is zijn de plannen in het IPvE/FO aangescherpt. Hoe de route loopt, is al in een voortraject afgesproken met de Provincie en de gemeente Utrecht. Meerdere opties zijn bekeken en de voorliggende optie is de meest gunstige. Zie ook punt 24.1.
Onbekend D	Indiener geeft aan niet eerder bij een bewonersavond aanwezig te zijn geweest en vraagt naar de procedure van de gemeente.	Voor dit project zijn er twee bewonersavonden geweest, namelijk op 12 februari 2020 en op 5 juli 2022. Hiervoor waren zijn bewoners uitgenodigd van de Alexander Numankade, Jan van Galenstraat, Blauwkapelseweg met achterliggende straten tot aan de Kardinaal de Jongweg. In 2019 is vanuit project Zeeheldenbuurt Waterproof een bewonersavond georganiseerd over de inrichting van de openbare ruimte op de Alexander Numankade tussen de Jan van Galenstraat en Poortstraat.
Onbekend E	Indiener geeft aan de periode tussen de eerste en tweede bewonersbijeenkomst uitzonderlijk lang te vinden. Er had een tussentijdse toets gedaan kunnen worden.	De gemeente heeft veel moeten afstemmen met o.a. de Provincie, waardoor het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) langer op zich lieten wachten. Daarnaast heeft het project vertraging opgelopen door de beperkingen tijdens de coronapandemie en door wisseling van personeel.
Onbekend F	Indiener geeft aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met de impact van corona op procedure en inspraak.	Er is geprobeerd de bewonersavond voor iedereen toegankelijk te maken. Het was bijvoorbeeld mogelijk om op passende afstand met iemand van de gemeente in gesprek te gaan op de bijeenkomst op 5 juli 2022. Daarnaast konden omwonenden en andere belanghebbenden ook schriftelijk of telefonisch contact opnemen.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend G	Indiener geeft aan het gevoel te hebben dat er in de plannen onvoldoende rekening is gehouden met de lange termijn.	De gemeente denkt met dit ontwerp een duurzame oplossing te hebben voor de ontwikkelingen op lange termijn, zoals de toename van het aantal fietsers en de toenemende behoefte aan recreatieve routes in Utrecht.
Onbekend H	Indiener geeft aan ruimte voor vertraging te missen.	Wij denken dat het project reeds vertraging heeft opgelopen.
Onbekend I	Indiener geeft aan zich als belanghebbende niet gehoord te voelen.	Dat spijt ons, want we vinden de opmerkingen vanuit de buurt van belang om het ontwerp te verbeteren.
Onbekend J	Indiener geeft aan zich niet te kunnen vinden in de procedure en inspraak.	Dat spijt ons, want we vinden de opmerkingen vanuit de buurt van belang om het ontwerp te verbeteren.
Onbekend K	Indiener vraagt om meer aandacht voor de impact van de maatregelen op aanwonenden.	Wij denken gehoor te geven aan deze oproep door de verschillende gesprekken die zijn gevoerd met omwonenden.
Onbekend L	Indiener vraagt om opnieuw een belangenafweging te maken.	Wij denken na de bijeenkomsten en gesprekken met omwonenden met dit aangepaste IPvE een goede belangenafweging te hebben gemaakt.
Onbekend M	Indiener vraagt of er sprake is van een hogergeplaatst belang.	Samen met de provincie Utrecht maken we verschillende doorfietsroutes in de regio Utrecht. De doorfietsroute van Utrecht naar Amersfoort is er daar één van. Daarnaast geeft het plan uitwerking aan het gemeentelijk beleid, zoals het Mobiliteitsplan 2040.
Onbekend N	Indiener geeft aan zich niet te kunnen vinden in de procedure en inspraak. Er wordt om opheldering gevraagd van de verschillende ontwikkelingen in de omgeving.	Dat spijt ons, want we houden rekening met de ontwikkelingen in de omgeving en vinden de opmerkingen vanuit de buurt van belang om het ontwerp te verbeteren.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend O	Indiener vraagt waarom de route niet via de Blauwkapelseweg naar de Kardinaal de Jongweg loopt.	De fietsroute via de BLW is minder logisch i.v.m. oversteken bij het Eykmanplein. De huidige doorfietsroute wordt al gebruikt en valt deels samen met twee andere hoofd-fietsroutes (F.C. Donderstraat naar de Alexander Numankade en station Overvecht naar Utrecht Science Park). Er loopt een project waar ter hoogte van de Blauwkapelseweg – Alexander Numankade een fietsoversteek in de voorrang wordt geprojecteerd; dit moet nog uitgewerkt worden. Zie verder ook antwoord Onbekend C.
Onbekend P	Indiener geeft aan dat de snelheid van autoverkeer omlaag moet.	Een extra deel van de ANK wordt fietspad. De rest wordt fietsstraat met de fietsroute ANK in de voorrang. Dit betekent een passende (smallere)rijwegbreedte met rood asfalt en rabatstroken. Waar mogelijk en effectief worden snelheidsremmers in de vorm van drempels aangelegd. In zijn totaliteit wordt de route Poortstraat – Jan van Galenstraat minder aantrekkelijk voor (doorgaand) autoverkeer.
Onbekend Q	Verkeerstoename (met name fietsverkeer) leidt tot chaotische toestanden. Auto's beperken.	Het beperken van (doorgaand)autoverkeer is met het invoeren van 30 km/u de bedoeling. Daarnaast wordt de route zoveel mogelijk geschikt gemaakt om nog beter dan nu het geval, te kunnen fietsen.
Onbekend R	Indiener vraag aandacht voor: "Autoluw!"	Bedankt voor uw reactie. Hier werkt de gemeente aan.
Onbekend S	Snelheid autoverkeer!	Om de snelheid te verminderen, werkt de gemeente aan.
Onbekend T	Verkeersdrempels aanbrengen!	Bedankt voor uw reactie. Waar mogelijk en effectief brengen we snelheidsremmende maatregelen aan.
Onbekend U	Met de vergrijzing en verdichting zijn er meer stoepen nodig, meer verblijfsruimte en loopruimte.	Er wordt uiteraard in loopruimte voor voetgangers voorzien. Goed kunnen lopen is van groot belang. Het trottoir is onderdeel van een belangrijke (hoofd)looproute die ook voor mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel beter toegankelijk wordt.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend V	Meer water! Ik meer overal aan!	Dit is geen onderdeel van het project Doorfietsroute.
Onbekend W	Indiener vraagt om een nadere onderbouwing verkeersanalyse- onderzoek!	Een onderzoek verkeersanalyse is niet gedaan. Voortijds is de route bepaald en gekeken is naar de Blauwkapelse weg, maar de huidige route is de beste optie.
Onbekend X	Indiener vraagt of er tellingen zijn uitgevoerd voor routedelen.	Ja, er zijn op de Jan van Galenstraat en Alexander Numankade autotellingen uitgevoerd. Hieruit zijn normale waarden geteld voor dergelijke straten met een achterliggende wijk.
Onbekend Y	Gevraagd wordt om visualisatie van de rest van de route.	Zie het IPvE op onze site.
Onbekend Z	Indiener merkt op dat met de plannen het een stuk groener en veiliger wordt.	Dat sluit aan bij onze doelstellingen.
Onbekend AA	Verder nog een algemene opmerking over de communicatie. Jammer dat er niet een iets duidelijkere tekening op de brief stond die iedereen door de bus kreeg, en ook als je naar jullie site ging dan moest je ook nog moeite doen om de ontwerptekening te vinden. Dat helpt niet bij het betrekken van mensen bij het project. Het verbaasde mij dat zelfs de in principe betrokken bewoners in m'n straat niet geweest waren (bij een heel aantal informeerde ik in de hoop iemand te treffen die me over de avond kon vertellen) En misschien zijn mensen ook een beetje moe geworden van alle brieven van gemeente en ook Mitros die we de afgelopen jaren krijgen, er wordt al zo lang aan zoveel gewerkt, en heeft het ook daarmee te maken dat mensen het minder goed lezen.	Het spijt ons dat het u moeite heeft gekost om alles te vinden en te duiden. We doen ons best om iedereen duidelijk te informeren. Hierboven in de inleiding van deze reactienota staan alle contactmomenten met omwonenden opgesomd.

3 Kleine Singel en Blauwkapelseweg

Schriftelijke reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.9	Ook de Kleine Singel en Blauwkapelseweg hebben een dubbelfunctie in het fietsnetwerk: deze wegen maken zowel onderdeel uit van de DFR naar Amersfoort (via de Alexander Numankade) als van de DFR naar Hilversum (via de Eykmanlaan). Het is fijn dat het fietspad aan de westzijde in rood asfalt is uitgevoerd en in twee richtingen bereden kan worden. Voor fietsers richting De Bilt/Zeist betekent gebruik van deze route echter twee keer oversteken. Het is prettig dat de gemeente beoogt de auto intensiteiten en snelheid op de Kleine Singel en Blauwkapelseweg te laten afnemen, maar de dubbele oversteek kan eenvoudig worden voorkomen door richting De Bilt aan de oostzijde van de Kleine Singel en Blauwkapelseweg te blijven fietsen. We willen daarom dat de tegels van het fietspad aan de oostzijde worden vervangen door rood asfalt met voldoende breedte. Het laten bestaan van de huidige situatie dwingt fietsers te kiezen tussen twee kwaden: ofwel tweemaal de Blauwkapelseweg oversteken, of niet oversteken en tegels accepteren. Met deze inrichting is voor fietsers richting de Alexander Numankade absoluut geen sprake van doorfietskwaliteit. En we vinden dat hier niet acceptabel, omdat de route zoals hiervoor aangegeven onderdeel uitmaakt van nota bene twee regionale doorfietsroutes, zowel naar Amersfoort als Hilversum. Overigens is het fietspad aan de oostzijde van de Blauwkapelseweg met 7 tegels maar 2,10 m breed. Dat is smaller dan het huidige minimum voor rustige eenrichtingsfietspaden. Dus ook als deze route niet wordt aangewezen als onderdeel van de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort zal de gemeente hier maatregelen moeten nemen om te voldoen aan de richtlijn. Pak dat in één keer goed aan: we willen hier voldoende breedte en rood asfalt. Dan is het geen moeite om fietspad gelijk onderdeel te maken van de doorfietsroute!	Er is gekozen voor de huidige fietsroutekeuze zodat er verschillende fietsroutes kunnen worden gecombineerd, zoals de routes F.C. Donderstraat naar de Alexander Numankade en station Overvecht naar Utrecht Science Park. De doorfietsroute naar Amersfoort kruist de zogeheten 'Fietsroute om de Noord' tussen de Amsterdamsestraatweg en de Biltstraat (over de Alexander Numankade en (2) de (hoofd)fietsroute tussen de wijk Overvecht en het Utrecht Science Park (onder andere via de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg). Door de ontbrekende stukken tussen deze fietsroutes aan te leggen en aan elkaar te verbinden ontstaat een netwerk van doorfietsroutes. De fietsroute via de Blauwkapelseweg is minder logisch i.v.m. oversteken bij het Eykmanplein. De huidige doorfietsroute wordt al gebruikt en valt deels samen met twee andere hoofdfietsroutes (F.C. Donderstraat naar de Alexander Numankade en station Overvecht naar Utrecht Science Park). De fietsroutes waarmee we bezig zijn en die hierboven worden genoemd, worden nu aangepakt. Onder het fietspad aan de oostzijde van de Blauwkapelseweg liggen leidingen, waardoor asfalteren sowieso niet wenselijk is.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
5	Wat ik mis in het plan is een schets voor een van de belangrijkste fietsaders zijn de het fietspad Kleine Singel-Blauwkapelseweg-Kardinaal de Jongplein. Dit fietspad bestaat nu uit tegels (niet overal even recht maar dat terzijde) terwijl alle andere belangrijke doorgaande fietsroutes uit rood asfalt bestaan. Vraag: waarom is dit fietspad niet meegenomen, immers niet alle fietsers vanuit het centrum nemen de Alexander Numankade of Jan van Galenstraat?	Het fietspad langs de Kleine Singel, Blauwkapelseweg en Kardinaal de Jongweg/Eykmanplein is een belangrijke fietsroute. In het Mobiliteitsplan 2040 is dit aangegeven als (doorfiets)route naar Hilversum. Het fietspad langs de Kleine Singel en Blauwkapelseweg voldoet aan de vereiste breedte van een doorfietsroute. De werkzaamheden zijn hier vooralsnog beperkt op basis van de plannen die nu voorliggen. Het kan zijn dat in de toekomst het fietspad langs de Kleine Singel en Blauwkapelseweg alsnog zal worden aangepakt. Voor nu ligt er aan de westelijke kant een geasfalteerd fietspad. Onder het fietspad aan de oostzijde van de Blauwkapelseweg liggen leidingen waardoor asfalteren niet wenselijk is.
22	Over het deel vanaf Bollenhofsestraat wil bewoonster graag meedenken. Gegevens bewoonster zijn doorgegeven aan de gemeente.	Bedankt voor het aanbod. Op dit moment is echter het meedenken over de omgeving Bollenhofsestraat niet aan de orde, want dit valt buiten de scope van dit project.

Mondelinge reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend A	Aanwezige vraagt of het deel op de Blauwkapelseweg wel of niet is ingetekend.	Dit deel bestaat reeds en behoeft geen aanpassingen en is dus niet ingetekend.
Onbekend B	Aanwezige vraagt of Verkeersschool Veronica niet weg kan. Het zwaar verkeer van de verkeersschool geeft overlast.	Een begrijpelijke vraag, echter valt dit verzoek buiten de scope en bevoegdheden van dit project.
Onbekend C	Autorijschool Veronica: uitgang naar de Kardinaal de Jongweg en niet over de Alexander Numankade. Last van Veronica, grote voertuigen en veel verkeer --> veel uitstoot.	Een extra aansluiting op de Kardinaal de Jongweg is verkeerskundig niet noodzakelijk (qua verkeershoeveelheden) en niet gewenst i.v.m. mogelijk foutief gebruik. Een voorziening voor groot verkeer is ook met een personenauto makkelijk verkeer te gebruiken met de kans op doorgaand-/sluipverkeer.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend D	Als functie festivallocatie??? Parkeervoorzieningen. Is er nagedacht over parkeren, terwijl er festival zijn?	Als parkeren op de Alexander Numankade wordt weggehaald, kan er niet meer geparkeerd worden bij festivals op de Alexander Numankade. Het voordeel is dat er dan ook geen parkeeroverlast meer is op de locatie.
Onbekend E	Indiener vraagt welke aanpassingen er op de Kleine Singel en Blauwkapelseweg worden gedaan in de plannen.	In dit project worden geen aanpassingen gedaan aan de Kleine Singel en de Blauwkapelseweg.

4 Alexander Numankade/Poortstraat

Schriftelijke reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.7	Het deel van de Alexander Numankade tussen de Blauwkapelseweg en de Jan van Galenstraat heeft een dubbelfunctie in het fietsnetwerk: de weg is onderdeel van de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort en daarnaast ook van de route 'om de noord'. Het is daarom van groot belang dat het hier prettig fietsen wordt door voldoende breedte en rode asfalverharding.	Inderdaad, dit klopt.
6.1	Ter hoogte van Alexander Numankade 65/63 staat nu een drempel ingetekend. Is het onderzoek naar de drempels afgerond? Wat voor type drempel is dit?	Het type verkeersdrempel dat in de plannen wordt voorgesteld is een drempel bij 30 km/uur moet worden toegepast volgens de richtlijnen van het CROW; sinus drempel 30 km/uur en is 12 cm hoog. Deze drempel is vergelijkbaar met de drempels in bijvoorbeeld de Huizingalaan. Het onderzoek is afgerond en de uitkomst van het onderzoek is dat de trillingen binnen de norm blijven. Inderdaad is de locatie van de drempel voor Alexander Numankade 65.
6.2	Voorbij de bocht Alexander Numankade – Poortstraat staan nu 3 extra autoparkeerplaatsen ingetekend. Op die plek zijn nu fietsenrekken die aardig vol staan. Met de nieuwe autoparkeerplaatsen daar verwacht ik niet dat de fietsenrekken daar kunnen blijven. Waar kunnen de fietsen in dat geval geparkeerd worden?	Het klopt dat de fietsenrekken niet op deze locatie blijven staan in de nieuwe plannen. In de vervolgfase wordt onderzocht of het huidige aantal fietsenrekken in de openbare ruimte van het plangebied zal moeten worden aangepast. Uitgangspunt is dat tenminste hetzelfde aantal fietsparkeerplekken weer wordt teruggeplaatst.
7	Als de weg breedte zo blijf op de Alexander Numankade zijn de bochten erg gevaarlijk. In 1 bocht staat een grote struik waardoor zicht op de weg verdwijnt en ongelukken kan geven. De andere bocht bij de poortstraat is zo smal dat zowel fietser met auto in de knel komen.	De grote struik op de Jan van Galenstraat waar u op wijst is van een particulier. De eigenaar is al tweemaal verzocht om deze te snoeien, omdat de struik ver over de stoep hangt in de openbare ruimte. De veiligheid wordt verbeterd omdat in een fietsstraat de auto te gast is.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
8.2	Veiligheid en leefbaarheid We hebben het over een woonwijk met een mengeling van ouderen en gezinnen met jonge, schoolgaande, kinderen. De Alexander Numankade aan de kant van de Blauwkapelseweg is de enige toegang tot de woonwijk, zowel voor in- als uitgaand verkeer. De verkeersdruk is in de huidige situatie al gevaarlijk door de trechterfunctie van de straat. De geparkeerde auto's fungeren nu als snelheidsremmer en zijn een buffer voor de veiligheid van met name de vele -soms ook zonder direct ouderlijk toezicht- spelende kinderen in onze woonwijk. In de plannen verdwijnen deze parkeerplaatsen en komt er ruimte voor tegemoetkomend verkeer om elkaar te passeren. Dit, in combinatie met een toename van fietsers en, zeker de afgelopen twee jaar, een groeiende groep snelfietsers met e-bikes, fatbikers met snelheden van meer dan 35 km per uur en dito gedrag levert wat ons betreft een volstrekt onveilige en onbeheersbare verkeerssituatie op. Plantenbakken, drempels, verkeersheuvels (die laatste twee opties zijn bovendien uitermate ongewenst) zullen daar niet veel aan veranderen.	Verkeersveiligheid en leefbaarheid U geeft aan dat de huidige verkeersdruk al tot gevaarlijke situaties leidt, helemaal voor spelende kinderen in de wijk. Doordat tegemoetkomend verkeer elkaar in de nieuwe situatie kan passeren en de groeiende groep fietsers zal dit tot een onveilige verkeerssituatie leiden. Wij zien dat de huidige situatie verbeterd kan worden: dit is een van de redenen waarom we het project zijn opgestart. In de huidige situatie is een rijbaan 6,15 m inclusief parkeren op de rijbaan. Het parkeren heeft minimaal een maat van 2,00 m nodig waardoor de feitelijke rijbaan 4,15 meter is. Deze maat is voor een dergelijk woonstraat met een ontsluitende functie voor de woonwijk (erfonthsluiting 30 km/u) te krap voor verkeer in twee richtingen. Het verkeer gebruikt daarom in de huidige praktijk de groenstrook of wacht om elkaar te passeren. Met de voorgestelde ontwerpen willen we dit probleem oplossen. Voor een goede inrichting van de straat met parkeren op de rijbaan is een minimale wegbreedte van 7,00 m nodig; de parkeermaat van 2,20 plus een twee richtingen woonstraat ingericht. Dit nog los van de wens een fietsstraat toe te passen. Deze maat zou in het geval van de ANK ten koste gaan van de groenstrook en de kwaliteit van de bomen en/of het trottoir. Daarom is gekozen om de parkeerplaatsen voor de huizen Alexander Numankade 205 t/m 227 weg te halen, zodat er een goede fietsstraat kan worden aangelegd met een breedte van 4.80 m (dit is de breedte van een toegangsweg conform het CROW voor twee richtingen verkeer).

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
8.3	De parkeerdruk op de wijk is hoog, met name in de weekenden/zondagen en tijdens de vele festivals in het Griftpark. Parkeren is voor de bewoners dan meer dan een uitdaging. In de directe omgeving worden nu 24 parkeerplaatsen verwijderd, daar komen in diezelfde directe omgeving niet of nauwelijks plaatsen voor terug, of is voorzien op een plek waar nu een groenstrook door bewoners wordt beheerd. Feitelijk betekent dit, dat bewoners dagelijks op zoek moeten naar een parkeerplek die naar alle waarschijnlijkheid op 500 m tot 1 km van de woonplek is verwijderd.	U geeft aan dat u de laatste jaren een toenemende parkeerdruk ervaart. In het nieuwe plan halen we parkeerplaatsen uit het rayon en verplaatsen deze parkeerplaatsen naar andere plekken in het rayon. Van de parkeerplaatsen op de Alexander Numankade wordt een deel teruggebracht op de Hengeveldstraat en een veel groter deel op de Jan van Galenstraat. Vanwege het verdwijnen van de parkeermogelijkheden aan de Alexander Numankade onderzoeken we daarnaast twee alternatieve parkeerlocaties. Ten eerste de mogelijkheden tot dubbelgebruik van het parkeerterrein van de Alexander Numankade 199-201 (waarin o.a. het Utrechts Archief). Indien deze voorkeursoptie niet haalbaar blijkt, dan is het optimaliseren van het langsparkeren in de Hengeveldstraat een mogelijkheid. Omdat dit ten koste gaat van openbaar groen heeft dit alternatief niet de voorkeur. Een van deze alternatieven werken we nader uit in het Voorlopig Ontwerp.
8.4	Een alternatief; een doorfietsroute langs de Blauwkapelseweg, een andere ontsluiting van de wijk, vergunning parkeren of parkeren op het terrein van het Stadsarchief voor bewoners is niet onderzocht. Daarnaast wordt onze straat met de voorgestelde plannen volstrekt ongeschikt voor bewoning en of bezoek door ouderen en of mensen die slecht ter been zijn. Dit in tegenstelling tot het verkeersbeleid, waarin de gemeente nadrukkelijk aangeeft dat straten in Utrecht bereikbaar moeten zijn voor iedereen.	De fietsroute geheel via de Blauwkapelseweg is minder logisch i.v.m. oversteken bij het Eykmanplein. De huidige doorfietsroute wordt al gebruikt en valt deels samen met twee andere hoofdfietsroutes (F.C. Donderstraat naar de Alexander Numankade en station Overvecht naar Utrecht Science Park). Er loopt een project waar ter hoogte van de Blauwkapelseweg – Alexander Numankade een fietsoversteek in de voorrang wordt geprojecteerd; dit moet nog uitgewerkt worden. Parkeeralternatief: zie 8.3.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
8.5	Extra Groen De bermen worden met hart en ziel onderhouden door de Griftekijkers en bewoners zelf. Die ecologische zone willen we behouden. De aanleg van een (on)verhard pad leidt juist tot minder groen en zorgt voor verstoring van de kwetsbare oevers.	Extra groen De Griftekijkers hebben de afgelopen dertig jaar met veel toewijding de oevers van de Biltse Grift onderhouden, dit waarderen wij zeer, we hopen ook dat zij dit blijven doen. We willen in het nieuwe plan juist meer mensen bewust maken van dit bijzondere stuk Utrecht. Op dit moment is er een olifantenpaadje in de berm nabij de Blauwkapelsweg, de berm wordt momenteel dus al gebruikt om te wandelen. Vanwege uw zorgen hebben we het pad versmald van 120 naar 90 cm. Vanwege zorgen over de mogelijke verstoring van de ecologie door het verlengen en formaliseren van het bestaande informele voetpad langs de oeverzone van de Biltse Grift zorgen we voor maatwerkoplossingen (b.v. struiken of boomstammen) ter bescherming van de ecologische waarden van de oeverzone. Dit werken we samen met de Griftekijkers nader uit in het Voorlopig Ontwerp.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
9	Als wij het ontwerp goed begrijpen dan lijkt het als of de Alexander Numankade tussen Hengeveldstraat en Hekmeijerstraat volledig fietspad wordt (dus geen fietsstraat). Wij maken hier bezwaar tegen omdat dit het volgende betekent: auto-verkeer naar de woonwijk rondom de Vermeulenstraat gaat dan i.p.v. via de Hekmeijerstraat via de Hengeveldstraat en de De Blickestraat. Deze aanpassing betekent significant veel meer autoverkeer door de Hengeveldstraat. Op het stuk tussen Hengeveldstraat De Blickestraat straat wordt regelmatig te hard gereden. Ook is recent is de flat BU 31 aan de van Esveldstraat gebouwd, hierdoor nam de verkeersdruk op de Hengeveldstraat ook duidelijk toe. Daarnaast vallen de parkeerplaatsen weg op het stuk Alexander Numankade tussen de Hengeveldstraat en de Hekmeijerstraat. De parkeerdruk in de wijk wordt steeds hoger en wij moeten regelmatig uitwijken naar de Alexander Numankade om de auto te kunnen parkeren. Wij zien geen probleem om het stuk Alexander Numankade een fietsstraat te maken i.p.v. een fietspad (zoals ook voor het eerste stuk van de Alexander Numankade tussen Blauwkapelseweg en Hengeveldstraat) en zouden graag deze aanpassing in het ontwerp zien.	Dit klopt, het fietspad wordt verlengd tot aan de Hengeveldstraat. Inderdaad zal het verkeer iets drukker worden, maar verkeerskundig gezien vallen de aantallen binnen de norm voor een dergelijke woonwijk. De verkeersaantallen ter hoogte van de Alexander Numankade – Blauwkapelseweg zijn 1200 motorvoertuigen per etmaal. Verkeerskundig kunnen dit 2500 motorvoertuigen zijn. Naarmate men verder de wijk inrijdt, is er steeds minder (auto)verkeer. Parkeerplaatsen zorgen ook weer voor verkeer aantrekkende werking. Door deze parkeerplaatsen weg te halen, komen er minder parkeerbewegingen en dan met name ter hoogte van Het Utrechts Archief. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt weggehaald wordt in het rayon weer teruggebracht. Van de parkeerplaatsen op de Alexander Numankade wordt een deel teruggebracht op de Hengeveldstraat en een veel groter deel op de Jan van Galenstraat. Om de bewoners tegemoet te komen wordt nu gezocht naar extra parkeren op het parkeerterrein naast het Utrechts Archief en/of de Hengeveldstraat. (Zie ook 1.3) Fijn dat u positief bent over de fietsstraat. Wij zien echter geen voordelen om, in plaats van het geplande fietspad, de fietsstraat te verlengen. Door de afsluiting van de Hekmeijerstraat hoeft er geen autoverkeer meer langs, wat de veiligheid van de doorfietsroute vergroot. Hiermee volstaat een fietspad met meer ruimte voor groen en meer kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
10	In het ontwerp wordt aangegeven dat de Alexander Numankade tussen Hengeveldstraat en Hekmeijerstraat een fietspad wordt (dus geen fietsstraat) en vanaf de Hengeveldstraat tot aan de Blauwkapelseweg een straat waar fiets- en autoverkeer de rijbaan delen en de maximale snelheid 30 km per uur wordt. Wij hebben bezwaar tegen het voorstel om het fietspad op de Alexander Numankade te verlengen tussen de Hengeveldstraat en de Hekmeijerstraat. Als dit stuk weg een fietspad wordt, betekent dit dat het autoverkeer naar het woningen en parkeerterreinen aan de Vermeulenstraat volledig via de Hengeveldstraat en de De Blickestraat zal gaan, in plaats van via de Hekmeijerstraat. Deze aanpassing betekent significant meer autoverkeer door de Hengeveldstraat. Ook is recent is de flat BU 31 aan de van Esveldstraat gebouwd, hierdoor neemt de verkeersdruk op de Hengeveldstraat ook duidelijk toe. Daarnaast betekent het ook dat als er een versperring is in de Hengeveldstraat of de De Blickestraat (bijvoorbeeld door ladende- en lossende vrachtauto's of vuilniswagens die containers legen) er geen alternatieve ontsluiting meer is om de wijk te verlaten (nu kan dat door om te rijden via de Hekmeijerstraat). Ook zijn wij benieuwd hoe het autoverkeer naar de parkeerterreinen van het kinderdagverblijf en het Utrechts Archief (die aan de Alexander Numankade liggen) kan komen als dit een fietspad wordt. Ons voorstel is om de geplande verandering voor het stuk van de Alexander Numankade vanaf de Blauwkapelseweg tot aan de Hengeveldstraat door te trekken tot aan de Hekmeijerstraat. Zodat de fietsers meer ruimte krijgen en de auto's te gast zijn.	

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
11.1	Indiener vraagt om aandacht voor de wandelroute over het Hoefsmederijpad/Veeartsenijpad: Fijn om te zien dat er is gedacht aan voetpaden (naast trottoirs) en dat er een voetpad komt aan de waterkant van de Alexander Numankade. Het is een belangrijke schakel in het groene stadswandelnetwerk op stedelijk niveau (niet alleen lokaal van belang). Dat geldt nog in hogere mate voor de voetgangersroute Hoefsmederijpad/Veeartsenijpad. De kruising met de Poortstraat verdient dan mi ook specifiek aandacht en ook een apart kopje “kruising Poortstraat - Hoefsmederijpad/Veeartsenijpad”. Misschien dat het woord kruising hier normaal gesproken niet voor gebruikt wordt, maar de term “oversteek” geeft te weinig lading. Het is niet helemaal duidelijk hoe met het ontwerp deze prachtige wandelroute recht gedaan wordt en ik vermoed dat er ten minste door visuele maatregelen de voetganger kan worden “begeleid” bij deze oversteek, en dat het verkeer door de Poortstraat attent kan worden gemaakt op het bestaan van dit “hoofd-”voetpad. In 2017 viel deze kruising net buiten het plangebied van de herinrichting van de Poortstraat en was er niet zoveel meer mogelijk- dit lijkt me de voorlopig laatste kans om recht te doen het belang van deze voetgangersroute.	Het laatste deel van de Poortstraat wordt heringericht, aangesloten op de Alexander Numankade en 30 km/u ingevoerd. Hiermee worden alle wegen 30 km/u en wordt het een sluitende 30 km/u zone. Het onderdeel Hoefsmederijpad/Veeartsenijpad valt niet onder dit project. Wel zorgen we voor een goede aansluiting met de voetgangersroute Hoefsmederijpad/Veeartsenijpad. In de vervolgfase naar Voorlopig Ontwerp wordt dit verder uitgewerkt (o.a. door verlaagde trottoirbanden beter toegankelijk te maken).
13.2	Goed te zien dat het hele stuk tot voorbij het archief fietspad wordt en dat de oversteek in een rechte lijn komt te liggen. Het ‘zachtverharde’ paadje aan de overkant van de Alexander Numankade, langs het groen/water, waren de meningen over verdeeld. Sommige bewoners waren bang voor overlast van jongeren en hondenpoep. Zelf zou ik er denk ik wel voor kiezen, vanuit het grotere plaatje gezien. Het is een prachtige route, en vanaf de stoep zie je de mooie oever niet echt. Toen de weg nog breed was zag ik geregeld mensen langs die kant van de weg (hard)lopen als er weinig verkeer was.	Fijn om te lezen dat u positief staat tegenover het half verharde wandelpad langs de Biltsche Grift. Wij zien hier een mooie kans om een wandelroute voor een groen ommeetje te realiseren.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
19.1	Graag aandacht voor de mooie natuur in de Alexander Numankade! Het is zo een mooi gebied.	We besteden zeker aandacht voor de bijzondere ecologische waarden langs de Biltse Grift. We zorgen voor maatwerkoplossingen ter bescherming van de ecologische waarden van de oeverzone.
19.2	Indiener vraagt om meer duidelijkheid over de ontsluiting van de Vermeulenstraat via de Alexander Numankade. Er zijn zorgen over verkeersveiligheid als meer verkeer door de woonbuurt moet rijden. Daarnaast zijn er zorgen over de bereikbaarheid van vuilniswagens, hulpdiensten en bezoekers.	Inderdaad zal het verkeer iets drukker worden, maar verkeerskundig gezien vallen de aantallen binnen de norm voor een dergelijke woonwijk. De verkeersaantallen ter hoogte van de Alexander Numankade – Blauwkapelseweg zijn 1200 motorvoertuigen per etmaal. Verkeerskundig kunnen dit 2500 motorvoertuigen zijn. Naarmate men verder de wijk inrijdt, is er steeds minder (auto)verkeer. Normaal gesproken is de wijk gewoon bereikbaar en kan iedereen bij zijn woning komen. Het kan zijn dat er een voertuig de weg blokkeert door laden en lossen of een vuilniswagen o.i.d.; dan moet men even wachten.
20.1	Kruising Alexander Numankade -Jan van Galenstraat: Moeten die rood/witte blokken blijven staan/liggen tot oktober 2023. Ik hoop 't niet. Kunnen de blokken in het groen, zeker tien stuks, op zijn minst verwijderd worden. Het is een oerlelijk gezicht, zonder functie.	Aanpassing is naar voren gehaald in de tijd in overleg met bewoners. Deze situatie blijft tot definitieve situatie is aangelegd. Er is aandacht voor de blokken om deze op de juiste locatie te houden als (tijdelijk) hulpmiddel om de toekomstige situatie vorm te geven.
20.2	Voorrangssituatie kruising Alexander Numankade-Jan van Galenstraat werkt niet. Fietzers vanuit de Jan van Galenstraat stoppen niet voor fietzers vanuit de Alexander Numankade. Ik verwacht niet dat dat verandert in de nieuwe situatie. Tip1: probeer de inrichting zo helder mogelijk te maken. Tip 2: Wijs op hand uitsteken om aan te geven wat je als fietser gaan doen. Voorkomt zoveel irritatie en onnodig wachten. Bedenk iets ludieks met bijvoorbeeld hand uitsteken.	Huidige situatie is tijdelijk van vormgeving. De fietsroute op de ANK heeft voorrang op de zijrichtingen. Dit is de meest logische vormgeving t.o.v. de route ANK Dit levert het meest duidelijke situatie op voor de fietzers en geeft ook een betere positie voor de voetgangers langs de ANK. Alternatieven waren: voorrang niet regelen (rechts heeft voorrang) of voorrang door de bocht. Dit laatste levert een onduidelijke voorrangssituatie op en hiervoor is om verkeersveiligheidsredenen niet gekozen.
21	Wandelpad door groen: Mooi, dat wandelpad langs de Biltse Grift. Hoe garandeer je dat het (zware) verkeer niet op de groenstrook komt om te passeren dan wel te parkeren? Nu wordt de groenstrook aan gort gereden.	Is een aandachtspunt in de uitwerking. Uitgangspunt is dat we eerst kijken of het zo kan voordat we maatregelen nemen.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
23.4	Indiener vraagt waarom er geen haaiantanden in de bocht bij de Poortstraat worden geplaatst. In de bocht bij de Jan van Galenstraat wordt dit wel gedaan. Indiener hoopt dat de haaiantanden worden teruggebracht, want nu moet je daar toch te vaak van je fiets af vanwege auto's die de hoek vol afsnijden.	De voorrang wordt nog geregeld met borden en markering. De fietsroute op de Alexander Numankade en F.C. Donderstraat komt in voorrang te liggen. Dat betekent dat de zijwegen voorrang moeten verlenen, dus dat verkeer dat uit de Poortstraat komt, moet wachten; de fietsstraat krijgt voorrang op het verkeer vanuit de Poortstraat.
23.5	Het wandelpad langs de Biltse Grift zal zeker geliefd worden, en ook mooi worden als het doorloopt. Ik hoop wel dat ook de boomstammen door gaan lopen zodat het niet een groot honden uitlaatgebied wordt wat nu al behoorlijk aan het ontstaan is. Mij lijkt iets van afscheiding (zo natuurlijk mogelijk) essentieel, met kleine openingen om de bootjes te bereiken.	Fijn om te vernemen. We zorgen voor maatwerkoplossingen ter bescherming van de ecologische waarden van de oeverzone. Denk daarbij aan een afscheiding door struiken of boomstammen. Dit werken we nader uit in het Voorlopig Ontwerp en we betrekken de Griftkickers hierbij.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
24.4	Het voor auto's tenminste eenrichtingsverkeer maken van de Alexander Numankade. Dit beperkt het aantal autobewegingen in onze straat en zorgt daarmee voor een veiliger fietsroute. Daarnaast vergroot dit de veiligheid in onze straat voor de bewoners en met name onze kleine kinderen. Het plan heeft o.a. als doel meer fietsers door onze straat te laten fietsen en in combinatie met de enige ontsluitingsweg van de wijk is dit een recept voor ongelukken. In dat verband willen wij graag duidelijkheid over het legaal laden en lossen in zo'n smalle (fiets)straat met o.a. vrachtverkeer (Veronica met opleggers et cetera).	Het instellen van eenrichtingsverkeer is verkeerskundig niet noodzakelijk en ook niet wenselijk gelet op de beperkte verkeersaantallen en in het licht van de toekomstige herinrichting. De verkeersaantallen ter hoogte van de Alexander Numankade – Blauwkapelseweg zijn 1200 motorvoertuigen per etmaal. Verkeerskundig kunnen dit 2500 motorvoertuigen zijn. Naarmate men verder de wijk inrijdt, is er steeds minder (auto) verkeer. Door het maken van een eenrichtingsverkeer van de Alexander Numankade wordt er geen winst behaald in het dwarsprofiel (4,80 m) van de weg op de ANK. Wel wordt het autoverkeer gehalveerd. Zoals aangegeven zijn de verkeersaantallen nu al laag. De Van Esveldstraat (fietsroute) neemt dit deel autoverkeer over. Het autoverkeer verschuift dus deels. De maatregel levert geen echte voordelen/winstpunten op voor de ANK, linksom of rechtsom. Alleen de routing wijzigt. De route ANK uit, kent de kortste omrijbeweging. Beide rijrichtingen leveren verkeerskundige problemen op t.h.v. de aansluiting met de Kardinaal de Jongweg. Vanwege de aanwezige parkeerplaatsen en bushalte is er geen ruimte om een goede, verkeerveilige doorsteek te maken. Ook de rijrichting op de Alexander Numankade NK (deel BKW-Hengeveldstraat) kan vanwege het korte wegvak relatief makkelijk genegeerd worden. Niet verkeerskundig is de hoofdbomenstructuur. Voor een aansluiting moet het groen worden verminderd en bomen gekapt. Laden/lossen is toegestaan in een fietsstraat. Hiertegen zou alleen gehandhaafd/bekeurd kunnen worden indien een verkeersbord dit expliciet verbiedt. Dit is hier niet het geval, want er komt straks een fietsstraatbord.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
24.5	Het voetpad aan de Grift uit het IPE schrappen, zodat de kwetsbare oever niet nog meer wordt verstoord en de kwetsbare ecologische verbinding met het Griftpark intact blijft. De Griftkickers, een groep vrijwilligers die dit groene lint al decennia onderhouden zijn tegen zo'n voetpad langs deze oever. Het trottoir aan de woningenzijde van de Numankade - met op steenworpafstand het Griftpark - is voldoende voor een wandeling in de wijk. Zeker als ervoor wordt gekozen deze stoep wat meer te verbreden en te vergroenen dan nu in het voorliggende IPE is voorzien. Wij gaan ervan uit dat de wens voor meer groen juist aan deze zijde van de straat goed is gehoord en dat daaraan uitvoering wordt gegeven.	We begrijpen de zorgen over de ecologische waarden van de oeverzone van de Bilt-sche Grift. Ook wij erkennen de bijzondere natuurwaarden van deze oeverzone. Echter is de aanleg van het belang voor het faciliteren van een zogenaamd groen ommetje. Bovendien zal de aanleg van het wandelpad in combinatie met maatwerkoplossingen de ecologische waarden niet dusdanig bedreigt dat ze afneemt of verloren gaat. Dit beeld wordt bevestigd en is onderbouwd door twee ecologische quickscans die we hebben laten uitvoeren en gedeeld met de Griftkickers. We nodigen de Griftkickers voor uit om mee te denken bij de uitwerking van de maatwerkoplossingen in de volgende fase.
24.6	In ons vorige gesprek is geconstateerd dat het verdwijnen van de vele parkeerplaatsen in de Alexander Numankade en het verlengde daarvan, een onevenredig grote wissel trekt op de bewoners van de wijk. Wij willen dat er een alternatief geboden wordt (binnen 150 meter), bij voorkeur op het terrein van het Stadsarchief. Ook ouderen en minder mobiele mensen moeten in onze straat kunnen wonen en op bezoek komen, ook daarvoor is een auto op geringe loopafstand van huis soms een noodzaak.	In het nieuwe plan halen we parkeerplaatsen uit het rayon en verplaatsen deze parkeerplaatsen naar andere plekken in het rayon. Van de parkeerplaatsen op de Alexander Numankade wordt een deel teruggebracht op de Hengeveldstraat en een groter deel op de Jan van Galenstraat. Vanwege het verdwijnen van de parkeermogelijkheden aan de Alexander Numankade onderzoeken we twee alternatieve parkeerlocaties. Ten eerste de mogelijkheden tot dubbelgebruik van het parkeerterrein van de Alexander Numankade 199-201 (waarin o.a. het Utrechts Archief). Indien deze voorkeursoptie niet haalbaar blijkt, dan is het optimaliseren van het langsparkeren in de Hengeveldstraat een mogelijkheid. Omdat dit ten koste gaat van openbaar groen heeft dit alternatief niet de voorkeur. Een van deze alternatieven werken we nader uit in het Voorlopig Ontwerp.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
25	Wij zouden de aanleg van een voetpad zeer betreuren gezien de beplanting extra wordt belast, de strook zouden we graag herstellen, dit in overleg met de gemeente. Hierover uitvoerig contact met de Heer Jasper Koek en Wim Horst. Andere bewoners van dit stuk kade staan hierachter. Gaarne bereid U verder te informeren.	Vanuit de gemeente zijn er gesprekken gevoerd op locatie met de indiener/geïnteresseerde bewoners over de ecologische zone van de Biltse Grift; op 13/07/2022 en 15/09/2022 met de projectleider en beleidsadviseur/ecoloog en op 18/11/2022 met de wethouder, projectleider en beleidsadviseur/ecoloog. Vanwege de zorgen van de bewoners is er een (tweede) ecologisch onderzoek uitgevoerd door Tauw om de mogelijk nadelige gevolgen van het plan te beoordelen. Vanwege de conclusies van dit ecologisch onderzoek houdt de gemeente vast aan het plan om het voetpad langs de oeverzone te formaliseren. Om u en andere bewoners tegemoet te komen zorgen we voor maatwerkoplossingen ter bescherming van de ecologische oever. We zullen de Griftkikkers hierbij betrekken. Daarnaast is het voetpad versmald van 120 naar 90 cm.

Mondelinge reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend A	Indiener geeft aan dat er al groen langs de Alexander Numankade aanwezig is.	Het klopt dat er al groen langs Alexander Numankade aanwezig is. Dit groen aan de zijde van de Biltse Grift wordt in de plannen verbreed.
Onbekend B	Indiener vraagt hoeveel kan er nog aan het tracé van de Alexander Numankade worden aangepast?	De uitgangspunten in het IPvE zijn bedoeld om het ontwerp goed te laten functioneren. Aanpassingen zijn niet mogelijk.
Onbekend C	Indiener vraagt of de gemeenteraad akkoord is met het ontwerp.	Ja, het College is akkoord. Er is geen formele inspraak op het ontwerp. Bewoners kunnen reageren op het ontwerp, in principe tot 10 juli 2022. De raad hoeft geen formeel besluit meer te geven.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend D	Indiener geeft aan dat er nu al veel fietsverkeer is op de Alexander Numankade en wil weten hoeveel meer dat is als Om de Noord wordt gerealiseerd.	We maken de route aantrekkelijker voor fietsverkeer en verwacht wordt dat bij benadering een verdubbeling van het aantal fietsers gebruik zullen maken van de route.
Onbekend E	Opmerkingen tijdens presentatie Auto's voor huizen: het is belangrijk dat de auto's er staan. Kind fiets op de stoep en de geparkeerde auto's geven een remmende werking op het overige verkeer.	Dit deel heeft een wegbreedte dat nu eigenlijk geschikt is voor een eenrichtingsstraat. Verkeer rijdt door de berm. Dit is niet passend en wenselijk voor deze fietsroute. Om de stoep en het groen te behouden, samen met voldoende wegbreedte zodat uw zorgen t.a.v. de wegbreedte worden opgelost, stellen wij voor het parkeren te verwijderen. Er ontstaat dan vrij zicht voor overstekende voetganger, dus ook kinderen. Geparkeerde auto's leveren wellicht nu een buffer op, in de praktijk ontnemen zij ook het zicht. Als parkeren niet meer op deze locatie wordt georganiseerd, wordt deze situatie verkeersveiliger.
Onbekend F	Vraag tijdens presentatie Wat te doen met de auto's als de parkeerplaatsen voor de huizen worden opgeheven? De parkeerplaatsen in de buurt staan helemaal vol en overvol tijdens een festival. Bewoner vindt het absurd dat in een hele straat de parkeerplaatsen worden weggehaald. De beslissingen zijn niet doordacht.	Voor het regulier parkeren zijn deels andere plekken gevonden (er zijn nu vier parkeerplaatsen gevonden op de Hengelveldstraat en naar alternatieven wordt gezocht). Festivals op zondag zijn piekmomenten. Hiervoor wordt binnen dit plan geen oplossing gezocht. Betaald parkeren helpt hierbij.
Onbekend G	Vraag tijdens presentatie Parkeerplaatsen zijn openbaar. Is een parkeervergunning mogelijk voor de bewoners?	In dit deel van de stad kan dat niet; wel voor de binnenstad. Het is al een betaald parkeergebied. Maar bewoners kunnen zelf een parkeervergunning aanvragen.
Onbekend H	Vergunning voor bewoners Alexander Numankade voor parkeerplaats Het Utrechts Archief.	Het is al een betaald parkeergebied. De mogelijkheid van parkeren op het terrein van Het Utrechts Archief wordt onderzocht.
Onbekend I	Is het plaatsen van plantenbakken een op de stoep voor de huizen als buffer i.p.v. auto's een mogelijkheid?	Het trottoir is onderdeel van een belangrijke (hoofd)looproute die ook voor mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel beter toegankelijk moet worden. We houden het trottoir daarom het liefst vrij van obstakels. Zo zijn voetgangers en mensen in een rolstoel of scootmobiel ook beter zichtbaar voor chauffeurs.

Indiener		Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend J	Parkeren is nu buffer voor te snel rijden.		Dit klopt, maar ook zijn er bewoners die aangeven dat door de geparkeerde auto's de weg te smal is en onoverzichtelijk is. De oplossing die er nu is, maakt het overzichtelijker; de weg wordt 0.65 m breder t.o.v. de huidige breedte van 4.15 m.
Onbekend K	Veiligheid wordt nu geborgd door parkeren; auto's moeten inhouden.		Dit klopt, maar ook zijn er bewoners die aangeven dat door de geparkeerde auto's de weg te smal is en onoverzichtelijk is. De oplossing die er nu is, maakt het overzichtelijker; de weg wordt 0.65 m breder t.o.v. de huidige breedte van 4.15 m.
Onbekend L	Alternatief voor parkeerplaatsen bieden.		Hier wordt naar gezocht.
Onbekend M	Nu is parkeren voor de hele straat uitgesloten. Wat als je slecht ter been bent?		Iemand die minder mobiel is kan een parkeerkaart voor mensen met een fysieke beperking aanvragen als dit nodig is. In dat geval kan gekeken worden naar een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij huis.
Onbekend N	Vraag tijdens presentatie Wordt de weg smaller?		De weg wordt 4,80 meter breed, zonder parkeren op de rijbaan. Dat is nu smaller op de ANK deel BKW-Hengeveldstraat met parkeren (6,15 totaal maar 4,15 m incl. parkeren. Deze maat is (te) krap.
Onbekend O	Vraag tijdens presentatie Vrachtwagens op het fietspad? Is bewoonster niet blij mee als zij daar fietst met twee kinderen. De manier waarop het is ontworpen, is bewoonster niet blij mee.		Natuurlijk liever helemaal geen vrachtverkeer op het fietspad. De intensiteiten zijn dermate laag, het verkeer dat er nog rijdt is bekend met de situatie en hiervoor worden ontheffingen geregeld. De voordelen t.a.v. de fietsroute en de mogelijkheid tot vergroenen wegen volgens ons op tegen de nadelen.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend P	Vraag tijdens presentatie Wat is er anders dan t.o.v. nu?	Anders dan in de huidige situatie: Invoeren 30 km/u zone - Alexander Numankade, Blauwkapelseweg-Hengeveldstraat: weg met parkeren en 6,15 m breed (4,15 netto) wordt een weg van 4,80 m zonder parkeren. De weg wordt hiermee effectief 0,65 m breder en tevens fietsstraat; - Alexander Numandade, Hengeveldstraat-Hekmeijerstraat wordt fietspad; - Alexander Numankade, Hekmeijerstraat-Jan van Galenstraat blijft fietspad; - Alexander Numankade, Jan van Galenstraat-Poortstraat wordt fietsstraat; - Jan Van Galenstraat wordt fietsstraat; - fietspad langs de Kardinaal de Jongweg blijft fietspad; - fietspad langs de Biltse Rading blijft gelijk.
Onbekend Q	Vraag tijdens presentatie Is de voorrang met de Jan van Galenstraat aangepast?	Nu heeft verkeer dat vanaf de Alexander Numankade komt heeft voorrang op het verkeer vanaf de Jan van Galenstraat. De huidige situatie blijft bestaan in de eindsituatie. Deze situatie is alvast tijdelijk aangelegd om een stap naar de eindsituatie te kunnen maken.
Onbekend R	Opmerkingen tijdens presentatie Wandelpad door het groen: Er zal meer gebruik worden gemaakt van het groen door het aanleggen van het pad. Dit geeft verstoring van het groen. Is een mobiliteit voor mensen met een hond. Het is een van de weinigen groene linten in Utrecht.	Het wandelpad is een bewonerswens van de eerste bewonersavond en tevens de wens van de gemeente (gezond stedelijk leven/groene ommetjes). Ruimte voor het pad ontstaat door het versmallen van de rijbaan.
Onbekend S	Wandelpad door groen: Geen wandelpaadje langs De Biltse Grift; wordt een 'hondenpaadje'. Brede stoep is voldoende voor wandelaars.	Zie antwoord bij vraag 25.
Onbekend T	Wandelpad door groen: Wandelpad ervaart bewoner niet als extra groenvoorziening; gaat ten koste van groenstrook.	Zie antwoord bij vraag 25.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend U	Vraag tijdens presentatie Is eraan gedacht dat de Alexander Numankade de enige toegang voor auto's is?	Ja, daar is aan gedacht en rekening mee gehouden.
Onbekend V	Aansluiting Blauwkapelseweg: Andere ontsluiting. Géén flessenhals met tweezijdige richting.	De huidige situatie met tweerichtingsverkeer blijft bestaan. Het kruispunt wordt in een ander project opgepakt.
Onbekend W	Doodlopend maken voor autoverkeer.	Dat is al aan de orde. Het gebied wordt ontsloten via de Alexander Numankade.
Onbekend X	(Verkeers)veiligheid! Wordt nog drukker. 2x Geen oog voor veiligheid. Geluid, verkeer en mensen. Groen om te dempen. Eenrichtingverkeer autoverkeer + auto's en fietsers scheiden. Eenrichtingsverkeer (aansluiting Kardinaal de Jongweg).	Er komen steeds meer fietsroutes bij om het fietsen te stimuleren met name als alternatief voor het autoverkeer maar ook om verkeer beter te spreiden.
Onbekend Y	In jullie plan komen te veel diverse functionaliteiten op het eerste stuk van de Alexander Numankade. Dit zorgt voor extreem veel onveilige situaties voor alle gebruikers van dit deel, niet alleen voor de bewoners.	Voor het eerste gedeelte ANK verandert er voor de hoeveelheid auto's niets. Omdat er parkeerplaatsen worden weggehaald, draagt dit bij aan minder autoverkeer.
Onbekend Z	Heeft nu al een groot parkeerproblematiek.	Er is in dergelijke wijken vaak een hogere parkeerdruk. Voor parkeren voor de woningen is deels voor een alternatief gezorgd en deels wordt er nog gezocht naar oplossingen.
Onbekend AA	Issue: tekentafelkennis <-> ervaringen bewoners Verkeersdruk wordt extra verhoogd, ondanks tekentafelwijsheid 2500 auto's	De totale verkeersdruk voor de wijk blijft gelijk en wordt niet verhoogd. Zie verder bij antwoord 9.
Onbekend BB	Verzoek om verkeersdrempels.	Indien dit de Hengeveldstraat betreft, dan wordt dit apart van het project bekeken.
Onbekend CC	Diverse speeltoestellen aanbrengen, zoals zandbak, klimmat, schommel, op grasveld naast Hengeveldstraat.	Dit valt buiten de scope van dit project.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend DD	Kelders lopen nu vol bij plensbuien, vanwege overloop Biltse Grift. Is daaraan gedacht? (2x)	Er is rekening gehouden met klimaatadaptatie, o.a. het regenwater wordt afgekoppeld van het riool. Bij de Zeeheldenbuurt is dit reeds uitgevoerd (Waterproof).
Onbekend EE	Bewoner/bewoonster geeft aan blij te zijn met de extra bomen die gepland zijn en hopelijk geplant worden rond zijn/haar woning.	Bedankt voor uw reactie. Fijn om te lezen dat uw blij bent met extra bomen nu de buurt van uw woning. In de vervolgfase wordt het groenvoorstel nader uitgewerkt.

5 Jan van Galenstraat

Schriftelijke reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.8	Fietsers die komen vanaf de Jan van Galenstraat moeten voorrang verlenen aan verkeer op de Alexander Numankade. Deze keuze begrijpen we niet. Uitgangspunt voor regionale doorfietsroutes is toch dat fietsers, waar mogelijk, voorrang krijgen? We willen daarom dat de voorrangssituatie wordt aangepast, zodat fietsers vanaf de Jan van Galenstraat geen voorrang hoeven te verlenen aan verkeer op de Alexander Numankade.	Op deze locatie komen fietsroutes bij elkaar. De voorrang zoals voorgesteld is het meest logisch als T-aansluiting. De voorrang 'om de hoek' (Jan van Galenstraat – ANK richting de stad) is niet in te passen op een manier die goed en begrijpelijk is voor de gebruikers. Het huidige voorstel is gebaseerd op een gelijkwaardige aansluiting. T.a.v. een logisch en begrijpelijk geheel is de voorrang georganiseerd ten gunste van de fietsers op de Alexander Numankade. Fietsers uit de Jan van Galenstraat hoeven alleen voorrang te verlenen aan het fietsverkeer.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
3.10	Inrichting van kruispunten Kardinaal de Jongweg x Jan van Galenstraat We zijn ongelukkig met de vormgeving van het kruispunt van de Kardinaal de Jongweg met de Jan van Galenstraat. Fietzers die komen vanuit de richting van De Bilt en rijden naar de Singel moeten volgens het ontwerp eerst wachten op groen licht bij de oversteek van de Jan van Galenstraat en vervolgens een bocht linksaf maken van ongeveer 135 graden. Dit is volstrekt ondoenlijk. We verwachten dat fietzers deze inrichting massaal zullen negeren en al vóór het verkeerslicht naar links zullen afslaan. Ze rijden daarbij tegen de richting in aan de oostzijde van de Jan van Galenstraat en steken vervolgens schuin over naar de westkant van de weg. We vragen u dringend om deze beweging te faciliteren, zodat alle weggebruikers een heldere verwachting hebben over het gedrag van de fietzers om de onveiligheid van de situatie te verminderen. Een mogelijkheid daarvoor ligt naar ons idee in het doortrekken van het profiel van de fietsstraat, zoals dat nu is voorgesteld ten zuiden van de Huizingalaan, om dat profiel door te trekken tot aan de kruising met de Kardinaal de Jongweg. Dit zal niet voldoende zijn, ook de kruising zal aangepast moeten worden. Zou een uitritconstructie zonder verkeerslichten hier een oplossing kunnen zijn? We realiseren ons dat hiervoor geen eenvoudige oplossing bestaat. Een extra complicatie bij de inrichting van dit deel van de Jan van Galenstraat is de komst van de nieuwe winkels (supermarkt) langs de Jan van Galenstraat tussen de Kardinaal de Jongweg en de Huizingalaan. We denken graag met u mee over een veilige inrichting van dit kruispunt.	Fietzers kunnen meeliften met de groene golf van de Kardinaal de Jongweg. De bocht sluit aan onder een hoek die groter is dan gewenst. Het nadeel is afgewogen in het geheel van het ontwerp. Voordeel is dat de vervolgroute prettig te rijden is in de richting van de stad. Voor de andere richting speelt dit niet. Er is in voorstudies gekeken of het mogelijk is fietzers in twee rijrichtingen aan de oostzijde van de Jan van Galenstraat te faciliteren. Dit was niet het geval in combinatie met de aansluiting Huizingalaan.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
11.2	Indiener maakt zich zorgen over de toename van het autoverkeer bij de komst van een supermarkt bij ontwikkeling Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Net als nogal wat buurtbewoners maak ik me zorgen over de plannen voor een grotere discountsupermarkt in de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat, met name over de toename van autoverkeer in samenhang met de keuze voor de ontsluiting. In het IPVE lees ik dat de ontsluiting van de supermarkt via de Huizingalaan gegarandeerd moet worden via dit IPVE. Klopt het dat er geen afweging is gemaakt welk belang zwaarder weegt? Die vraag is relevant mede aangezien de noodzaak van een grotere supermarkt mi niet overtuigend is aangetoond, terwijl het belang van de doorfietsroute evident is. Hoe is deze functie op een veilige manier te combineren met een doorfietsroute? Het wordt niet duidelijk uit dit ontwerp.	Er vindt onderlinge afstemming plaats over de plannen voor nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan en de doorfietsroute naar Amersfoort. In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Royal Haskoning DHV heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website, zie hieronder https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/jan-van-galen-en-huizingalaan-opnieuw-ontwikkelen/. Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht. Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
	Met belangstelling heb ik kennisgenomen van uw ontwerp voor de doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort. Eerder bezocht ik uw informatiebijeenkomst in het Griftpark, toen de voorlopige plannen werden gepresenteerd. Bij die gelegenheid heb ik aandacht gevraagd voor de bijzondere omstandigheid dat het complex Nieuw Bleyenburg uitweegt op de kruising van de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan. Die omstandigheid is, als ik het goed zie, onbesproken gebleven in uw ontwerp. Daarom breng ik de feiten waarom het gaat, nog maar een keer onder uw aandacht. De woningen in het complex Nieuw Bleyenburg worden bewoond door senioren. Die woningen hebben hun ingang grotendeels aan de Van Esveldstraat en voor het overige aan Jan van Galenstraat. De van Esveldstraat loopt parallel aan de Kardinaal de Jongweg, maar staat daarmee niet in verbinding. In de Van Esveldstraat heerst eenrichtingverkeer. Alle verkeer naar en van die woningen verlaat de Van Esveldstraat via de kruising tussen de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan. Dat geldt in het bijzonder ook voor alle hulpdiensten, waaronder ambulances en invalidentaxi's. Ook het verkeer van en naar een van de twee parkeergarages onder het gebouw loopt via die kruising alsmede het verkeer van en naar de parkeerplaatsen. Die parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de bezoekers van de woningen, onder wie hulpverleners, en voor de gebruikers van de bedrijfsruimten in de plint van het gebouw (dagbehandeling dementiepatiënten, fysiotherapiepraktijk en eethuis). Omdat het in de bedoeling ligt twee hoofdfietsroutes elkaar te laten kruisen op de kruising van de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan, bestaat in Nieuw Bleyenburg de zorg, dat de uitweging van de Van Esveldstraat in het gedrang komt bij fors toenemend fietsverkeer. In de huidige situatie is het, zeker op spijtstijd, al niet gemakkelijk de Jan van Galenstraat veilig op te rijden. Bij extra fietsverkeer wordt dat niet beter. Dat er in de toekomst een maximumsnelheid van 30 km per uur gaat gelden, helpt naar verwachting onvoldoende.	Uw zorgen over het in- en uitrijdend verkeer bij Nieuw Bleyenbrug ter hoogte van de kruising bij de Jan van Galenstraat en Huizingalaan zijn niet onbesproken gebleven. Er is hier uitvoerig naar gekeken. We blijven van mening dat de voorgestelde situatie verkeersveiliger wordt bij een maximumsnelheid van 30 km/u. Een lagere snelheid leidt tot een veiligere situatie en dit dwingen we af met een drempel.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
13.3	Indiener heeft een suggestie voor het fietspad ter hoogte van de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan: Ik zou aan de kant van de Van Galenstraat kiezen voor een vrij liggend fietspad aan de rechterzijde van de weg, en de groenstrook iets smaller maken. Er staat een grote boom getekend die onlangs is gekapt. Dus daar hoeft al geen rekening mee worden gehouden. Nog beter zou wellicht een twee richtingen fietspad zijn, omdat mensen komend vanaf de Kardinaal de Jongweg vanuit Amersfoort naar de van Galenstraat anders voor het stoplicht moeten wachten. Anderzijds krijg je dan wel een gekke schuine oversteek om alsnog aan de goede kant van de weg te belanden.	Fietsers kunnen meeliften met de groene golf van de Kardinaal de Jongweg. De bocht sluit aan onder een hoek die groter is dan gewenst. Het nadeel is afgewogen in het geheel van het ontwerp. Voordeel is dat de vervolgroute prettig te rijden is in de richting van de stad. Voor de andere richting speelt dit niet. Er is in voorstudies gekeken of het mogelijk is fietsers in twee rijrichtingen aan de oostzijde van de Jan van Galenstraat te faciliteren. Dit was niet het geval in combinatie met de aansluiting Huizingalaan. Het klopt dat een grote boom in de groenstrook aan de Jan van Galenstraat is gekapt. Wat betreft uw suggestie om de groenstrook op de Jan van Galenstraat te verbreden: de inrichting van de trottoirruimte aan de Jan van Galenstraat is onderdeel van het buitenruimteontwerp voor de nieuwbouwontwikkeling. Deze wordt begrensd door de (deels) nieuwe bandenlijn naast het fietspad uit de plannen van de doorfietsroute.
13.4	Indiener heeft een suggestie voor de positie van de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Wilde gedachte: Ik zou er eigenlijk voor kiezen de groenstrook ten noorden van de nieuwbouw op te offeren en dichterbij de Kardinaal de Jongweg te bouwen. Dan wordt dat meer een levendige stadsstraat i.p.v. grote weg op afstand van woningen. Die strook heeft niet zoveel waarde (al zullen overburen daar wellicht anders over denken). En dan kun je aan de zuidkant ruimte scheppen voor een straat parallel aan de fietsstraat-Huizingalaan om de supermarkt te bevoorraden en voor wat extra groen aan die kant. Misschien kan er qua distributie rekening gehouden worden met tijden van scholen en universiteiten. Het kan er heel druk zijn op specifieke momenten, dan wil je daar geen vrachtwagen, maar ook rustig op andere. Dit waren m'n eigen gedachten, niet besproken met buurtbewoners.	Uw suggesties zijn doorgegeven aan de projectleider van het project winkelcentrum Jan van Galenstraat/Huizingalaan.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
14.1	Indiener maakt zich zorgen over tegenstrijdigheden die worden gezien tussen de plannen voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan en de doorfietsroute Utrecht -Amersfoort. In de plannen (wordt) gemeld dat er door de geplande vestiging van een supermarkt en winkels de vormgeving van het kruispunt Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg nog niet duidelijk is. Is het de gemeente niet bekend dat de plannen voor deze winkelstrip uitgaan van een discount supermarkt met een ondergrondse parkeergarage waar een paar keer per dag een vrachtwagen komt laden en lossen? Via de Huizingalaan en het kruispunt Jan van Galenstraat zal deze vrachtwagen naar de Kardinaal de Jongweg gaan. Met deze plannen zal de fietsroute enorm in de verdrukking komen aangezien er met de komst van een Lidl als discounter veel vrachtwagenverkeer in de Huizingalaan zal komen dat via de Jan van Galenstraat naar de Kardinaal de Jongweg rijdt. Ook zal deze discounter een verkeersaanzuigende werking krijgen omdat bezoekers met de auto naar dit soort zaken gaan voor wekelijkse boodschappen. Het gewenste doorfietsen zal daarvoor in het gedrang komen. Het lijkt erop dat er twee plannen ontwikkeld worden waarbij het ene plan tegengesteld werkt aan de doelstelling van het andere plan.	Er vindt onderlinge afstemming plaats over de plannen voor nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan en de doorfietsroute naar Amersfoort. In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. DHV Royal Haskoning heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website van het project, zie verder. Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar: Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht. Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en de vraag of er wel of geen supermarkt komt.
14.2	Indiener maakt zich zorgen over de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan en plannen voor de Kardinaal de Jongweg. [Het blijkt zo] te zijn dat de renovatieplannen aan de Kardinaal de Jongweg niet zijn uitgewerkt en dat er op dit moment geen zicht is op het effect van deze renovatie en aanleg van een 'stadboulevard' op de kruising Jan van Galenstraat- Kardinaal de Jongweg. De uitwerking kan leiden tot enorme achteruitgang van het groen, enorme drukte op de kruising vanwege de verkeersdruk in de Jan van Galenstraat.	Er zijn inderdaad nog geen concrete plannen voor een zogeheten 'stadboulevard' op de Kardinaal de Jongweg. Deze ontwikkeling hangt af van andere projecten, waaronder de noordoostelijke ring, de Waterlinieweg en de zogenaamde No-Regret maatregelen (o.a. bedoeld om Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken). Eerst wordt gewerkt aan deze projecten.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
14.3	Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de afstemming tussen plannen voor een stadsboulevard op Kardinaal de Jongweg, een doorfietsroute door Jan van Galenstraat en nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Drie plannen die zonder afstemming worden ontwikkeld zijn een voorbeeld van slechte samenwerking van gemeentelijke afdelingen. Ik verzoek u dan ook de plannen integraal met elkaar te verbinden en prioriteit te geven aan fietsverkeer en kleinschalige nieuwbouw zonder discountsupermarkt. Indiener vraagt of de gemeente en/of het college bereid is om de plannen opnieuw in samenhang te beoordelen in samenhang en te komen tot een integraal plan rond de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg en zo nee, waarom niet.	De drie plannen worden door de gemeente in samenhang ontworpen en beoordeeld. Er zijn nog geen concrete plannen voor een zogeheten 'stadsboulevard' op de Kardinaal de Jongweg. Deze ontwikkeling hangt af van andere projecten waaronder de noordoostelijke ring, de Waterlinieweg en de zogenaamde No-Regret maatregelen (o.a. bedoeld om Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken). Eerst wordt gewerkt aan deze projecten. In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenoemen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. DHV Royal Haskoning heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website van het project (zie verder). Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan raden wij u de site Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht te raadplegen. Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
15.1	Indiener geeft aan in een zijstraat van de Huizingalaan te wonen en maakt zich zorgen over de komst van een supermarkt aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Het valt mij op dat de nieuwe supermarkt en de locatie van de in-/uitrit als vaststaand feit/uitgangspunt wordt gehanteerd, terwijl hierover nog gesprekken lopen met bewoners. Deze plannen tonen temeer aan dat er enkel plaats is voor een 'stadswinkel' waar mensen op de fiets of te voet naar toe gaan. Er is geen plek voor een relatief grote discounter supermarkt waar mensen met de auto naar toe gaan.	Er vindt onderlinge afstemming plaats over de plannen voor nieuwbouw aan de Jan van Galenstaat/Huizingalaan en de doorfietsroute naar Amersfoort. In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de projectpagina. Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.
15.2	De huidige fietsroute Overvecht – USP zorgen voor ca 5.000 fietsers op werkdagen. Het is nu al druk met fietsers, wat is de verwachte toename op de Jan van Galenstraat als de doorfietsroute Amersfoort-Utrecht gereed is?	We maken de route aantrekkelijker voor fietsverkeer en verwacht wordt dat bij benadering een verdubbeling van het aantal fietsers gebruik zullen maken van de route.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
15.3	Indiener geeft de volgende reactie op het plan voor de kruising Jan van Galenstraat/Huizingalaan: In het plan is nog niet duidelijk hoe het kruispunt Jan van Galenstraat – Huizingalaan wordt ingericht. Indien er daadwerkelijk een grote discounter supermarkt komt met de in-/uitrit aan de Huizingalaan, dan is dit plan gedoemd te mislukken. Leefbaarheid en verkeersveiligheid komen ernstig in het geding. Ga alstublieft terug naar de tekentafel. Stel eerst vast dat er geen grote discounter supermarkt past binnen deze plannen. (Eventueel wel kleinere stads supermarkt (of alternatief of helemaal geen winkels.) En maak het gebied autoluw. Denk hierbij ook verder naar de toekomst. We zien dat er diverse hoofd-wegen in Utrecht omgebouwd worden tot stadsboulevard. Het is een kwestie van tijd totdat ook de Kardinaal de Jongweg een stadsboulevard wordt. Dan heb je dus geen Verkeerslichten meer en kan de Jan van Galenstraat volledig als fietsstraat ingericht worden en niet voor de helft.	In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de projectpagina. Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt. Deze aanname is geen garantie dat het weghalen van de verkeerslichten daadwerkelijk gebeurt.
15.4	Indiener vraagt: Is de fietsersbond wel betrokken bij deze plannen? Ik maak dat er niet uit op.	Fietsersbond Utrecht is op de hoogte van deze plannen. Net als u heeft de Fietsersbond een reactie op de plannen van de doorfietsroute ingediend. Deze reactie is online gepubliceerd op de website van de Fietsersbond Utrecht, zie: Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort - Fietsersbond Utrecht

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
16.2	Indiener begrijpt niet dat de gemeente gelijktijdig aan de slag gaat met een provinciale doorfietsroute en de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Het programma bestaat onder andere uit woningen, een supermarkt en dagwinkels. De indiener stelt: Een supermarkt die zonder twijfel een aanzuigende werking gaat hebben op autoverkeer vanaf de Kardinaal de Jongweg richting de Jan van Galenstraat. Door toename van het autoverkeer op dit deel van de Jan van Galenstraat zal het idee van een straat waar de fiets voorrang heeft en zonder belemmeringen kan doorfietsen, te niet worden gedaan, c.q. een valse verwachting worden gewekt dat de fietser door kan fietsen en de auto zich zal aanpassen. Het grootste knelpunt, namelijk de kruising Jan van Galenstraat/Huizingalaan (overigens ook een fietsstraat) blijft een punt waar fiets- en autoverkeer elkaar zal blijven hinderen.	In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. DHV Royal Haskoning heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website van het project (zie verder). Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de site Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht. Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.
16.3	Indiener vraagt of de plannen voor de doorfietsroute en nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan integraal tegen elkaar zijn afgewogen.	Er vindt onderlinge afstemming plaats over de plannen voor nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan en de doorfietsroute naar Amersfoort. In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
16.4	Daarbij past een afname van autoverkeer, in plaats van een toename van autoverkeer door de komst van een grote discountsupermarkt op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De herontwikkeling van Rijsweerd biedt een uitgelezen kans om een grote discountsupermarkt te realiseren en een dergelijke supermarkt uit de plannen voor de Jan van Galenstraat te schrappen. Dit zal zowel voor de leefbaarheid van de buurtbewoners als de fietsers die willen doorfietsen de meest bevredigende oplossing zijn. Indiener verzoekt het college te kiezen voor de plannen van de doorfietsroute en hoort graag wat de gemeente/college vindt van de oplossing zoals hierboven staat vermeld en waarom.	Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de site Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht . Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.
17.2	Het is in de afgelopen jaren alleen maar drukker geworden met alle overlast aan geluid van dien. Slecht wegdek van alle verbouw en graafwerk sinds 2020 en nog niet klaar. Dus ja, tijd voor aandacht want mensen worden er behoorlijk door belast.	U heeft de afgelopen periode veel te maken gehad met overlast van werkzaamheden. Eerst van het project Zeeheldenbuurt Waterproof en straks van de doorfietsroute. We denken echter wel dat de buurt er veel beter van gaat worden en zullen tijdens de bouw proberen de overlast voor de bewoners zoveel als mogelijk te beperken.
17.3	Fluisterasfalt graag.	Geluid reducerend asfalt wordt bij wegen bij lage snelheden niet toegepast, omdat het geluid reducerend effect nihil is en de kosten van het asfalt hoger liggen, inclusief onderhoudskosten. Geluid reducerend asfalt heeft pas nut heeft bij wegen met een maximumsnelheid vanaf 70 km/u. De wegen worden allemaal 30 km/uur.
17.4	Indiener vraagt naar verkeersaantallen: Doorfietsroute klinkt geweldig, maar waar gaat al dat verkeer blijven? Het vrachtverkeer, de vuilniswagens, en alle personenvervoer, incl. brommers en fietsen. Dat rijdt vast met een reden de wijk in en uit. Heeft iemand ooit geïnventariseerd hoe druk het hier is? Van s' morgens vroeg tot laat in de avond met uiteraard de spitsen als max. Hoe moeten we dat gaan zien? Een traag rijdende continue file, geërgerde automobilisten?	Bij benadering rijden er in de wijk ca. 1200 motorvoertuigen per etmaal. Verkeerskundig gezien is er capaciteit voor 2500 motorvoertuigen per etmaal.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
17.5	Wij kunnen lastig de ramen open hebben vanwege verkeersoverlast, een flink probleem in de zomer. En onze enige ramen kant voor ventilatie. Of zoals de noodoplossing de voordeur openzetten en de ramen dicht laten?	Wij vinden het vervelend dat u overlast ervaart van het verkeer. De verkeersaantallen zullen waarschijnlijk iets afnemen, en het snelheidsregime gaat van 50 naar 30 km per uur. Dit zal de geluidsoverlast doen verminderen.
18.1	Indiener benoemd de komst supermarkt bij de ontwikkeling op Jan van Galenstraat/Huizingalaan en maakt zich zorgen over de toename van het autoverkeer die dit genereert. Indiener stelt hierop onderstaande vragen.	De meeste van uw vragen gaan over de sloop-nieuwbouwontwikkeling aan de Jan van Galenstraat. De gemeente is van mening dat beide ontwikkelingen naast elkaar kunnen bestaan. De doorfietsroute is hierin leidend.
18.2	Kunt u mij uitleggen hoe de gemeente aankijkt tegen onnodig vrachtwagenverkeer dat de doorfietsroute doorkruist dan wel zich op de fietsstraat Huizingalaan bijgeeft.	In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. DHV Royal Haskoning heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website van het project: Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht . Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie.
18.3	Kunt u mij uitleggen hoe de gemeente aankijkt tegen een significante toename van het autoverkeer op de Jan van Galenstraat terwijl de gemeente aangeeft hier een aantrekkelijke straat voor fietsers en voetgangers van te willen maken.	In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. DHV Royal Haskoning heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website van het project: Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht . Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
18.4	Underschrijft de gemeente dat het succes van een doorfietsroute gebaat is bij zo min mogelijk autoverkeer wat deze route doorkruist?	Een doorfietsroute die niet doorkruist wordt door autoverkeer is de meest ideale situatie die er is voor een doorfietsroute. Deze situatie is in een stedelijke omgeving echter niet realistisch. De gemeente zoekt daarom naar een inpassing die zo goed mogelijk past bij de situatie ter plekke.
18.5	Kan de gemeente aangeven in welke mate er afstemming heeft plaatsgevonden tussen de plannen rondom de doorfietsroute en de plannen voor het bouwen van een discountsupermarkt in de woonwijk Jan van Galenstraat/Huizingalaan?	In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. DHV Royal Haskoning heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website van het project, zie hieronder de link. Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de site: Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht . Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.
18.6	Underschrijft de gemeente dat de veiligheid en het succes van de doorfietsroute positief zouden worden beïnvloed wanneer er geen bevoorradingsverkeer over deze route zou lopen?	Een doorfietsroute waar geen bevoorradingsverkeer over loopt is de meest ideale situatie die er is voor een doorfietsroute. Deze situatie is in een stedelijke omgeving echter niet realistisch. De gemeente zoekt daarom naar een inpassing die zo goed mogelijk past bij de situatie ter plekke.
18.7	Is de gemeente bereid af te zien van de bouw van een (onnodige) discount supermarkt om het succes van de doorfietsroute te bevorderen? En zo nee, waarom niet?	Op 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
18.8	Mocht de gemeente toch het plan voor een supermarkt willen doorzetten, onderschrijft de gemeente dan dat in het ontwerp auto- en bevoorradingsverkeer niet over de fietsroutes Jan van Galenstraat en Huizingalaan geleid moet worden? En zo nee, waarom niet?	Op 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.
18.9	Indiener vindt het op zichzelf positief dat de gemeente zich ervoor wil inzetten om fietsen aantrekkelijk te maken en fietsroutes te optimaliseren. Maar daarmee is het juist zo onbegrijpelijk dat er ook plannen worden gevormd die het autoverkeer doen toenemen en vrachtwagens over dergelijke fietsroutes laten rijden. Zeker aangezien deze laatste plannen in géén enkele behoefte voorzien en tevens de leefbaarheid negatief beïnvloeden. Het is dan ook volkomen onlogisch dat deze twee zaken, die haaks op elkaar staan, beide doorgang zouden vinden. Op deze wijze is gemeentelijk beleid voor de burger volkomen onnavolgbaar. Ik gun de gemeente dit inzicht en hoop dat er afgezien wordt van plannen die een toename van gemotoriseerd verkeer over de fietsroutes Jan van Galenstraat en Huizingalaan garanderen.	In de plannen van de doorfietsroute is rekening gehouden met het voorgenomen programma voor de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. DHV Royal Haskoning heeft onderzoek verricht naar een verkeersveilige inpassing van de supermarkt in nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De onderzoeken zijn beschikbaar via de website van het project, zie onderstaande link. Aan de hand van de huidige intensiteiten en de verwachte intensiteiten is het ontwerp van de Doorfietsroute en de inrichting van de Huizingalaan beoordeeld. Uit de beoordeling komt naar voren dat de nieuwe en bestaande wegprofielen voldoen en dat sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de site Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.
19.3	Indiener vraagt om aandacht voor mensen met een rolstoel en/of rollator. Het is belangrijk dat deze doelgroep zelfstandigheid behoud.	Toegankelijkheid heeft zeker onze aandacht. Er wordt een looproute tussen het verzorgingstehuis Nieuw Bleyenburgh (Jan van Galenstraat) en Station Utrecht Centraal aangelegd die voldoet aan de toegankelijkheidseisen uit de Richtlijn Voetpaden voor Iedereen van Bouw Advies Toegankelijkheid.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
23.1	Indiener vindt het goed om te zien dat de oversteekplaats in de bocht Alexander Numankade - Jan van Galenstraat nu in een lijn met trottoir Alexander Numankade gaat lopen, meer zicht voor iedereen, maar vraagt zich af of het groen nabij de overzicht het zicht niet belemmert.	Er blijft voldoende zicht om veilig over te steken.
23.2	Indiener vraagt zich af wat het groensymbool is tussen de parkeervakken aan de huizenkant. Het symbool is geen boom en staat niet in de legenda. Indiener zou graag willen weten wat er is ingetekend en/of hier nog inspraak op mogelijk is.	Het groensymbool is geen boom. Het duidt beplanting in een groenvak aan. In de vervolgfase wordt het groenvoorstel in de Jan van Galenstraat verder uitgewerkt. We zullen u hierover informeren zodra het Voorlopig Ontwerp gereed is. Dan kunnen we dit verder met u afstemmen.
23.3	Indiener vraagt of bekend is wat voor bomen er gaan komen op de Jan van Galen langs het appartementencomplex bij het fietspad van de Numankade. Indiener maakt zich zorgen over schaduwwerking van grote bomen op de zonnepanelen die op het appartementencomplex aan de Jan van Galenstraat/Alexander Numankade zijn geplaatst.	In de vervolgfase wordt het groenvoorstel in de Jan van Galenstraat en Alexander Numankade verder uitgewerkt. De locatie van grootte van de nieuwe ingetekende bomen wordt dan bepaald. We zullen hierbij zoveel mogelijk rekening houden met uw zorg.

Mondelinge reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend A	Indiener vraagt naar een stand van zaken van de nieuwbouwplannen aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan gevraagd. Er wordt benoemd dat er een supermarkt komt.	Voor een actuele stand van zaken van de nieuwbouwplannen op de Jan van Galenstraat/Huizingalaan verwijzen wij u naar de site Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen Gemeente Utrecht . Op deze projectpagina is informatie over het project te vinden, zijn documenten beschikbaar en zijn contactgegevens te vinden mocht u specifieke vragen over de komst van de supermarkt hebben. 9 maart 2023 is er politiek bestuurlijk overleg in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken (ROVG) over de plannen voor de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en over de vraag of er wel of geen supermarkt komt.

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend B	Indiener vraagt naar mogelijkheden van het parkeren en het laden- en lossen tijdens werkzaamheden aan de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan.	Dit zal in het kader van de nieuwbouwontwikkeling aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan worden uitgewerkt.
Onbekend C	Indiener vraagt hoe meer voorrang voor de fietser zich verhoudt tot de grote discountsupermarkt met meer auto's vanaf de Kardinaal de Jongweg richting de Jan van Galenstraat.	De afslag voor autoverkeer vanaf de Kardinaal de Jongweg richting de Jan van Galenstraat is geregeld met een verkeerslicht. De dynamische verkeersregeling zal zo worden ingericht dat er voldoende doorstroming is voor auto en fiets op het kruispunt gedurende de hele dag. Fietzers kunnen meeliften met de groene golf van de Kardinaal de Jongweg.
Onbekend D	Indiener heeft zorgen over het zicht op verkeer vanuit de Dekuyzenstraat in de Jan van Galenstraat. Indiener geeft aan blij te zijn met de drempel in de Jan van Galenstraat.	Er is voor een 30 km/u-gebied voldoende zicht op de aansluiting. Fijn dat u blij bent met de komst van een drempel in de Jan van Galenstraat.

Schriftelijke reacties

Er zijn geen schriftelijke reacties ontvangen over de Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading.

Mondelinge reacties

Indiener	Reactie indiener	Antwoord gemeente
Onbekend A	Indiener vraagt om voor een aansluiting op de Kardinaal de Jongweg de Kardinaal de Jong in en Alexander Numankade uit of andersom.	Het is niet wenselijk om hier een nieuwe ingang of uitgang van de wijk te maken. Het werkt foutief gebruik in de hand (sluipverkeer) en heeft gevolgen voor de doorstroming van het verkeer op de Kardinaal de Jongweg. Verder zie 24.4.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00