

Reactienota

Ter visielegging concept VO

Samenvatting en
geanonimiseerd

Herinrichting 3 straten Zuilen;
Julianaparklaan,
Sweder van Zuylenweg en
Adriaan van Bergenstraat.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	2
2 Reacties op het Voorlopig Ontwerp	3

1 Inleiding

Vanaf 28 november tot en met 22 december 2023 heeft het concept Voorlopig Ontwerp Herinrichting 3 straten Zuilen, Julianaparklaan, Sweder van Zuylenweg en Adriaan van Bergenstraat, ter visie gelegen in het Wijkbureau en is het gepubliceerd op de gemeentelijke website. Op 29 november 2023 heeft er een informatieavond voor bewoners van de wijk en andere belanghebbenden plaatsgevonden. Gedurende de ter visie periode is er de mogelijkheid geweest reacties te geven op het voorliggende concept Voorlopig Ontwerp. Bij de start van de ter visie legging is aan ongeveer 1.000 huishoudens een wijkbericht verstuurd waarin omwonenden en andere belanghebbenden over het concept Voorlopig Ontwerp zijn geïnformeerd.

Op de informatieavond is het Voorlopig Ontwerp toegelicht door leden van het projectteam, het wijkbureau en door medewerkers van Eneco. Ook is bij vragen uitgelegd hoe en waarom er tot de beslissingen in het VO is gekomen.

Tijdens de tervisielegging hebben omwonenden en andere belanghebbenden de mogelijkheid gehad om op het Voorlopig Ontwerp te reageren. We hebben in totaal 22 reacties ontvangen. In de reacties worden met name zorgen geuit over de details van de herinrichting, bijvoorbeeld de locatie van te plaatsen fietsnietjes, bomen of groenvakken. Ook waren er reacties met zorgen over eventuele toename van geluidsoverlast door materiaalgebruik rijstroken.

Leeswijzer

De ontvangen reacties zijn samengevat, geanonimiseerd en per thema gebundeld.

In de eerste kolom staan de nummers van de binnengekomen reacties. In de tweede kolom staat een samenvatting van de ingediende reacties. In de derde kolom staat de gemeentelijke beantwoording op de reacties.

2 Reacties op het Voorlopig Ontwerp

REACTIES VO: gebundeld en geanonimiseerd

Vragen/Opmerkingen		Antwoorden
1	Algemeen	
1.1	Enkele bewoners van de Sweder van Zuylenweg geven aan voor hun deur géén fietsnietjes, géén boom en geen groenvak te willen hebben.	Bij de uitwerking van het ontwerp zal de input van bewoner-reacties zoveel mogelijk worden meegenomen. De ontwerpers zorgen voor een evenwichtige en logische afwisseling van bomen, lichtmasten, autoparkeervakken, fietsnietjes en groenvakken. In het voorliggend definitief VO zijn aanpassingen gedaan mbt deze verdeling. Gemeentelijk beleid is dat fietsen zoveel mogelijk op eigen terrein worden geparkeerd. Daar waar deze ruimte op eigen terrein ontbreekt, wordt fietsparkeren - net als autoparkeren - in de openbare ruimte gefaciliteerd. Door het fietsparkeren zoveel mogelijk tussen groenvakken een plek te geven hopen we dat dit leidt tot een rustig beeld en een toegankelijke ruimte voor voetgangers. N.a.v. eerdere opmerkingen bewoners Sweder van Zuylenweg hebben we een fietsparkeerdrukmeting uitgevoerd. Ten opzichte tot het eerste ontwerp plaatsen we minder fietsnietjes. Wel plaatsen we ze verspreid door de straat zodat er voldoende capaciteit is en de fietsen netjes en veilig gestald kunnen worden.
1.2	Onder enkele bewoners leeft de zorg dat de gemeente niets met de opmerkingen doet, “alles ligt toch al vast”	De gemeente haalt met o.a. informatieavonden en reactiemogelijkheden via de website ideeën en bezwaren van bewoners en belanghebbenden op en neemt deze mee in het uiteindelijk ontwerp.
1.3	Daarbij geven enkele tevens aan om de zienswijze als bezwaar te behandelen	De ingediende opmerkingen, zienswijzen of zogenaamde bezwaren worden op dezelfde manier behandeld. B&W neemt kennis van de ingediende opmerkingen, zienswijzen of bezwaren, geeft hierop door middel van deze reactienota een antwoord en stelt vervolgens het definitief VO vast. B&W zal vervolgens de gemeenteraad informeren.

Bomen en groen

- 2.1 Argumenten voor geen boom (met name niet aan de oneven zijde van de Sweder van Zuylenweg) zijn minder lichtinval, het beeld dat de gemeente onvoldoende de bladeren van de stoep en uit de goot gaat opruimen en het risico dat wortels schade aan het riool of de fundering kunnen geven.
- “Zet de bomen maar op de rotonde en laat het groen aan de oneven kant vervallen”
- Na de herinrichting gaan de groenstroken en de verhardingen mee in het regulier onderhoud van de gemeente. Bij ervaren overlast kan een melding gedaan worden op de site van de Gemeente Utrecht. [Overlast van bomen | gemeente Utrecht](#)
- Voor de wortels van de te planten bomen wordt rekening gehouden met het aantal kubieke meters grond die de desbetreffende bomen nodig hebben en de afstand tot de woningen. Zo wordt de kans dat boomwortels zich tot onder de huizen zullen uitstrekken erg klein. Mocht er toch overlast ervaren worden, dan kunt u terecht op de website van de gemeente Utrecht.: [Overlast van bomen | gemeente Utrecht](#)
- 2.2 Argumenten voor geen groenvlak zijn overlast van honden- en of kattenpoep.
- De groenvakken zullen worden beplant met diverse soorten struiken. Het streven is dat er geen open plekken in de groenvakken zullen vallen voor honden; het wordt geen grasveldje.
- 2.3 Blij dat er veel bomen in het ontwerp getekend zijn, maar heb begrepen dat de bomen aan de oneven kant (zuidkant) mogelijk pas over enkele jaren geplant kunnen worden. Hoe gaat de gemeente zorgen dat in de tussenliggende jaren de hittestress in de straat beperkt blijft? Bij ons staat voor het huis een boom die zal verdwijnen. Vrees dat huis op zonnige dagen nog heter wordt dan nu al, omdat aan de kant van de straat met de voordeuren op het zuiden vijf bomen worden weggehaald en er maar drie worden terug geplant. Deze zijn mogelijk kleiner dan de huidige bomen.
- Hittestress: er zal altijd beplanting komen. Echter de maximaal toegestane maat van de beplanting moet nog worden afgestemd met de nutsbedrijven (Tennet, Eneco). Het streven van de gemeente is om zo groot mogelijke bomen te plaatsen zonder in conflict te komen met de nutsbedrijven.
- 2.4 Ook erg blij met de geplande groenstroken. Wel is het van belang dat deze geregeld onderhouden worden, omdat deze soms ook als openbare vuilstortplaats gebruikt worden. Dit kan in samenwerking met, maar niet alleen door bewoners.
- Na de herinrichting gaan de groenstroken mee in het regulier onderhoud van de gemeente. (Bij ervaren overlast kunt u een melding doen op de site van de Gemeente Utrecht.
- 2.5 Als men door de straat loopt, is te zien hoe de geveltuinjes zijn geworden. Dit is toch echt geen gezicht!!!
- Het aanbrengen van geveltuinjes is conform gemeentelijk beleid en op initiatief van bewoners. Daarbij hoort een onderhoudsverplichting.
- 2.5 Fijn dat het nu eindelijk gaat gebeuren. Wat me opvalt is dat de tekening aan de kant van SvZ niet helemaal klopt en dat daar groen mist. Zo wordt dat blok een stuk minder mooi qua aanzien en groen.
- Hierover is contact geweest met de inbrenger: het gaat om een misverstand/ verkeerde interpretatie van de tekening van het VO. Na uitleg is inbrenger tevreden met het ontwerp.

2.6	De bloemenkiosk zit links naast de laden/ lossen plek en er is plek voor groen. Ik hoop echt dat jullie daar nog naar kijken, want ik zou het echt zonde vinden als dit stukje minder mooi en groen wordt.	Hier is een extra boom ingepast.
3	Fietsenstalling	
3.1	Geen fietsenrek voor de deur omdat een aantal bewoners hun fiets in hun tuin, achterom of in de gang zetten.	Voorgesteld wordt om de rekken bij andere bewoners, waar veel fietsen staan, te zetten.
3.2	Bewoner Sweder van Zuylenweg De plannen voor herinrichting zien er mooi en veelbelovend uit. Op enkele plekken in de straat staan nu fietsrekken (in de betontegels).Aangezien er fietsennietjes geplaatst worden, kunnen deze privé-fietsenrekjes verwijderd worden? Dit zou zorgen voor een vrije/ brede stoep. Daarnaast voorkomt het een (fiets)chaos.	Klopt, de oude fietsrekken worden verwijderd en komen niet terug.
3.3	Bewoner Sweder van Zuylenweg. Over het algemeen tevreden over de voorgestelde ideeën, alleen niet over de voorgestelde fietsenstalling ter hoogte van huisnummers xx. In het ontwerp zie ik hier een driedubbel fietsenrek gepland, groter dan op alle andere plekken in de straat.	Het aantal fietsrekken en de positie van de rekken is gewijzigd. Zie ook antwoord 1.1
3.4	(Fiets-)parkeren. Erg blij met extra fietsnietjes in de straat. Want in een deel van de straat is het niet mogelijk om achterom bij de tuin en schuur te komen. Wel lijkt het me zaak om goed te handhaven om vervuiling door weesfietsen tegen te gaan.	Zie antwoord 1.1 Tweemaal per jaar houdt de gemeente een weesfietsen-actie, waarbij de weesfietsen worden verwijderd van straat.
3.5	Ik woon op de Sweder van Zuylenweg en loop dagelijks langs het fietsenrek. Hierin zie ik maximaal 5 fietsen gestald, sommige worden wekenlang niet bewogen en het rek zit nooit vol. Vandaar dat het niet noodzakelijk lijkt om een grote fietsenstalling op deze plek neer te zetten. Bovendien worden naast het huidige fietsenrek weleens <u>bakfietsen</u> neergezet, dat is in het nieuwe ontwerp niet meer mogelijk. Waar komen deze fietsen dan?	Zie antwoord 1.1

Het lijkt mij prima om één rek op deze plek te houden, dus handhaving van de huidige situatie.

Gezien de situatie rondom het fietsparkeren is het logischer om bij de herinrichting hoek Edisonstraat/ Sweder van Zuylenweg eventueel nog voor fietsenrekken te gebruiken. Ook zou een andere soort rek in de Johannes Uitenbogaertstraat

4 **Materialisatie van de weg en verlichting**

- 4.1 Ik zie in het VO dat misschien de straat met klinkers komen te liggen daar het een doorgaande straat is (en dat zal niet afnemen) zijn klinkers niet acceptabel. Aangezien in de wijk waar de klinkers liggen je behoorlijk geluidsoverlast hebt. Het moet gewoon asfalt worden

Bij het materiaalgebruik in de straat wordt het gemeente-brede beleid gevolgd. Momenteel is gekozen om het middendeel van 2,50m breed uit te voeren in klinker(achtige)bestrating om het woonstraat karakter te benadrukken. Het fietsdeel van de straat, 2 maal 2,00 meter, zal worden uitgevoerd in rood asfalt. Doordat de maximumsnelheid verlaagd wordt naar 30 km/u geeft dit een reductie van het geluid. Per saldo zal dit resulteren in een afname van het geluid. Ook zal het toepassen van klinkerbestrating (of vergelijkbare oplossing met asfalt en zg streetprint) bijdragen aan de verkeersveiligheid door het verlagen van de snelheid.

- 4.2 Sweder van Zuylenweg / hoek Balderikstraat (Noordzijde): Waar in het VO een boom staat getekend, staat nu een lichtmast.

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zullen de positie van bomen en lichtmasten goed op elkaar afgestemd worden.

5 **Verkeersveiligheid**

- 5.1 Sweder van Zuylenstraat: Blij dat de verkeersveiligheid wordt aangepakt en de maximumsnelheid wordt teruggebracht van 50 naar 30km/uur.
Over de geplande drempels: Deze zijn steeds maar aan één kant van het kruispunt ingetekend, bijv. op het kruispunt met de Edisonstraat alleen aan de rechterkant van het ontwerp. Is het dan zo dat verkeer dat vanaf de Amsterdamsestraatweg komt pas een drempel in de weg treft na het passeren van het kruispunt? Het lijkt mij effectiever als deze aan beide kanten van de weg vóór het kruispunt geplaatst worden, kan dat ook?

In het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp is, komende van de Amsterdamsestraatweg, ter hoogte van de Willibrordusstraat direct de eerste drempel ingetekend. Komende van het Berlageplein is de eerste drempel direct bij de Balderikstraat ingetekend. Door de drempels zo dicht op het begin van de straat de plaatsen wordt de het verkeersdeelnemers direct duidelijk gemaakt dat het een 30km/uur zone betreft

6 **Parkeren voor auto's**

- 6.1 Autoparkeerplekken: er is veel discussie geweest over het verdwijnen van enkele parkeerplekken. Tijdens de werkzaamheden aan warmteleiding was de Sweder van Zuylenweg afgesloten en daarmee alle parkeerplekken in de straat. In de praktijk is het nooit zo makkelijk geweest om de auto vlakbij huis te parkeren. Nu de weg weer open is moeten wij weer geregeld uitwijken naar plekken verderop. Dit doet vermoeden dat een groot aantal auto's ergens anders vandaan komt. Daarom zou ik graag zien dat het parkeren betaald wordt, met een vergunning voor bewoners en korting voor bezoekers.
- 6.2 Parkeerplaatsen voor auto's markeren in vakken ter grootte van een auto om tegen te gaan dat auto's twee plaatsen in beslag nemen.
- 6.3 Hierbij maak ik bezwaar tegen het aanbrengen van 14 tijdelijke parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Adriaan van Bergenstraat ter plaatse van de groenstrook/ parkstrook. Het volledige bezwaar is als bijlage I toegevoegd
- Vooralsnog staat het invoeren van betaald parkeren gepland in de periode tussen 2026 en 2027.
- De parkeerplaatsen zullen ingedeeld worden als vakken. Wat betreft het markeren van de parkeerplaatsen: op het voorlopig ontwerp staat dit ingetekend. De parkeervakken hebben een minimale lengte van 5,5meter.
- Om een deel van het aantal parkeerplaatsen op deze plek te handhaven, is een compromis uit de klankbordgroep gekomen. De parkeerplaatsen daar zullen tijdelijk gehandhaafd blijven tot dat het betaald parkeren is ingevoerd. Uit ervaringen blijkt dat de parkeerdruk aanzienlijk afneemt na het invoeren van betaald parkeren. Nadat betaald parkeren is ingevoerd, zullen de tijdelijke parkeerplaatsen worden verwijderd en omgezet in groen. Omdat het tijdstip van invoeren van betaald parkeren nog niet bekend is, is ook nog niet bekend hoe lang de parkeerplaatsen zullen blijven liggen.
- Op basis van eerdere inspraken vanuit bewoners zijn zorgen geuit over de hoge parkeerdruk in de omgeving. Wij zien deze hoge parkeerdruk terug in een uitgevoerde parkeerdrukmeting en op basis van bewonersmeldingen. Het opheffen van parkeerplaatsen is nooit een doel op zich. We willen dat dit bijdraagt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de straat. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt het zicht vanaf de zijstraten verbeterd.
- Hiervoor vervallen er een aantal parkeerplaatsen. De parkeerdruk in omliggende straten is hoog en geeft bewoners overlast. Voorlopig worden alleen parkeerplaatsen opgeheven waarbij dit noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid.
- Momenteel is er een capaciteit van 60 parkeerplaatsen op de Adriaan van Bergenstraat. We brengen dit terug naar 50 parkeerplaatsen. Hierbij

houden we nog vast aan 15 parkeerplaatsen in halfverharding die we op termijn ook graag willen vergroenen.

Wij verwachten dat na invoering van betaald parkeren de parkeerdruk op de Adriaan van Bergenstraat ook zal afnemen en er dus ruimte ontstaat om de 15 parkeerplaatsen in halfverharding op te heffen

- 6.4 Dank voor de voorbereiding en inspraak van de bewoners. De klankbordgroep is het eigenlijk altijd wel eens over de te nemen maatregelen en de koers van de gemeente, meer groen, minder parkeerplaatsen, meer ruimte voor fietsers, klimaatadaptief, zoveel mogelijk bomen, diverse planten, minder auto's die onze wegen gebruiken als snelweg. Het moet echt veiliger. Concluderend is er dus goed geluisterd naar onze wensen. Als side note; wij vonden het eigenlijk best lastig om te luisteren naar de wensen van sommige bewoners die alleen naar hun eigen voortuin kijken, het liefst niks willen veranderen en een flinke achterdocht hebben richting de gemeente. Al met al zijn wij dus zeer tevreden met het ontwerp. Bedankt voor het doorlopen van dit proces met ons. Dit geeft een goed beeld van hoe de gemeente omgaat met haar bewoners.
- Vier feedbackpunten
- Beplanting in de groene vakken. We hopen dat deze beplanting wel vol is, divers is (dus niet 1 soort plant) en in verschillende seizoenen een mooi aanzicht geeft.
 - Kan er bij de Adriaan van bergenstraat gekeken worden naar de plaatsing van prullenbakken bij bakkerij Funda? En zet er daarnaast 1 neer NAAST funda.
 - Berlageplein/Rotonde - Kan de gemeente op dit plein een biodiverse heg aanleggen? Het plein is nu heel kaal.
 - Dieselgeneratoren - ten tijde van de legging van het warmtenet maakt Eneco gebruik van zeer vervuilende en slecht afgestelde dieselgeneratoren. Die hebben 2 maanden lang de lucht vervuild in de straat (stinkt toch wel echt). Zouden jullie bij de volgende verbouwingen willen vragen of ze gebruik maken van andere methoden zoals accu's oid.
- Al met al zijn wij dus zeer tevreden met het ontwerp. Bedankt voor het doorlopen van dit proces met ons. Dit geeft een goed beeld van hoe de gemeente omgaat met haar bewoners.

De beplanting zal worden uitgevoerd met diverse soorten planten; details worden nog verder uitgewerkt.

Dit wordt meegenomen als onderdeel van inrichting straatmeubilair. Gekeken zal worden hoe dit binnen het staande beleid van de gemeente past. Het Berlageplein/ de rotonde valt buiten de scope en budget van dit project. Wel wordt deze opmerking t.z.t. doorgegeven aan de betreffende projectmanager.

Het gebruik van Dieselgeneratoren tijdens werkzaamheden in de stad staat ter discussie, daarover is echter nog geen uitsluitend oordeel gegeven, mede omdat er niet altijd voldoende stroom ter plaatse is om e.e.a. elektrisch te draaien.

7 **Fietsersbond (belangenvereniging)**

7.1 Een doorgaande fietsverbinding tussen Overvecht en Lage Weide is van groot bovenwijks belang, omdat Lage Weide samen met de gemeente de ambitie heeft uitgesproken om het aantal werknemers dat op de fiets naar het bedrijventerrein reist met 5.000 te laten toenemen en een deel van de werknemers op Lage Weide woont in de wijk Overvecht. De herinrichting van de genoemde straten biedt belangrijke kansen om de bovenwijkse verbinding tussen Lage Weide Overvecht sterk te verbeteren. Elke fietser tussen Overvecht en Lage Weide scheelt een auto op de NRU/N230.

7.2 Het liefst zouden we zien dat gekozen wordt om de genoemde straten als fietsstraat in te richten, maar we schatten in dat dat op dit moment niet haalbaar is, gezien de verhouding tussen de aantallen auto's en fietsen in de straten; het huidige aantal fietsers is daarvoor te klein.

Inrichtingskenmerken

7.3 We zijn blij met het doel van de herinrichting, om meer ruimte te maken voor fietsers (en voetgangers) en de verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeente verlaagt de maximum snelheid naar 30 km/u. We hebben het idee dat nu al de toegestane snelheid van 50 km/u meestal niet wordt gehaald. Auto's die wel met 50 km/u door deze straten rijden veroorzaken veel overlast, een sterk onveilig gevoel en een veel herrie. We denken dat het belangrijk is om de lagere maximum snelheid af te dwingen met drempels.

7.4 We kunnen ons goed vinden in de voorgestelde wegindeling van 2 m fietsstrook en 2,5 m rijloper. We vragen u ervoor te zorgen dat de geparkeerde auto's voldoende ver van de fietsstrook af worden geparkeerd, zodat fietsers niet worden "gedeurd". De parkeervakken worden slechts 2,1 m diep terwijl er steeds meer brede auto's zijn. Er is daarom bijvoorbeeld een brede goot nodig tussen de parkeervakken en de fietsstrook.

7.5 Waar mogelijk zouden de bomen in de parkeerstrook moeten worden geplant. Hoe dicht bij de rijbaan, hoe meer ze de

We versmallen het profiel. De Julianaparklaan, Sweder van Zuylensweg en Adriaan van Bergenstraat worden ingericht met het zogenaamde Singelprofiel. Dit is ook te vinden op bijvoorbeeld de Tolsteegsingel. Hier is dit een verhardingsbreedte van 6,5 meter waarvan een rijloper voor autoverkeer van 2,5 meter. Een rijloper is dat deel van de verharding waar het verkeer gebruik van moet maken. De fietsstroken van 2 meter breed voeren wel in asfalt uit. De rijbaan voor autoverkeer maken we in elementenverharding van klinkers of vergelijkbaar asfalt met zg streetprint.

Een fietsstraat inrichting is niet logisch voor de weggebruikers op deze locatie. Het aandeel auto is hier te hoog ten opzichte van fietsers.

Er komen meer verkeersdrempels. Ook passen we per straat op een centrale plek zebrapaden toe. Die verbinden de buurten met elkaar en biedt de basisscholen meer comfort. Ook draagt dit bij aan het verkleinen van de barrière van de straten en geeft eenzelfde uitstraling voor alle drie de straten.

De ervaring leert dat hoe breder het parkeervak, hoe minder netjes de auto's geparkeerd worden. Landelijk is de richtlijn voor een parkeervak 2m breed. In dit ontwerp is er een extra buffer tussen de parkeervakken en de fietsstrook door de schuine trottoirband met een breedte van 20 cm.

De bomen staan in het huidige in de parkeerstrook ingetekend.

snelheid van het autoverkeer remmen doordat ze “langsflitsen”. De automobilist heeft eerder het gevoel dat hij hard rijdt, en rijdt daardoor langzamer. De Sweder van Zuylengeweg is wat dat betreft een mooi voorbeeld voor de andere straten.

7.6

We willen dat de inritten naar zijstraten toe vlak zijn. Eventueel door het niveau van het voetpad ter plaatse iets te verlagen. Driewielige fietsen en scootmobielen die afslaan, hebben van zichzelf al de neiging om uit de bocht te vliegen, want het zijn geen balansvoertuigen. Als er in de bocht een verhoging ligt, dan slaan ze makkelijk om. Dat is alleen te voorkomen door met een lage snelheid de bocht te nemen óf door vanaf het midden van de rijbaan de bocht te gaan maken. Dan is de bocht gemaakt voordat de driewieler de drempel tegenkomt en kan de drempel haaks worden opgereden. Maar het andere verkeer verwacht dit niet, daardoor is dat gevaarlijk. Ook mensen op driewiel fietsen en scootmobielen moeten veilig over straat kunnen, zonder het risico te lopen dat ze omslaan. Het is een probleem dat bij drukke GOW-30 wegen ook gaat spelen en landelijk zal moeten worden aangepakt. Maar tot het landelijk is opgelost moeten we hier zo min mogelijk bochten-met-drempel-er-in aanleggen.

7.7

Bij de spoortunnel in de Julianaparklaan wordt de rijloper voor fiets en auto samen 3,5 m breed. Bij die breedte is het niet mogelijk om een fietser op voldoende afstand te passeren. Het is nog net wél mogelijk voor een automobilist om zijn voertuig tussen een fiets en de zijkant van de weg door te wurmen, de fietser wordt dan rákelings gepasseerd. Dat is echt heel erg vervelend voor fietsers. We hebben begrepen dat verbreden niet mogelijk is. De onderdoorgang moet daarom smaller worden ingericht, zodat auto's fietsers niet kunnen passeren. Dat kan door bijvoorbeeld een rammelstrook van 0,5 m te maken langs het middeneiland. De beschikbare wegbreedte is dan 3,0 m met daarnaast de rammelstrook voor bredere voertuigen, daarbij kan ook een smalle auto een fiets niet passeren. De groenstrook aan de zuidkant van de Julianaparklaan draagt bij aan een plezierige omgeving om te fietsen en zorgt voor schaduw op hete dagen. We zijn heel erg blij dat de huidige versmallingen worden verwijderd.

7.8

We snappen het probleem en vinden het een lastige afweging, omdat we ons voor kunnen stellen dat dit driewiel fietsen en scootmobielers onzeker kan maken. Het toegepaste ontwerp is een standaard ontwerp uitgangspunt die we overal in de stad en Nederland toepassen. Hiervan afwijken zorgt voor onduidelijkheid over de voorrangssituatie en maakt het voor automobilisten makkelijker om met een hogere snelheid vanuit de zijstraten te rijden. Daarom kiezen we voor het ontwerp als in het Voorlopig Ontwerp.

Dit wordt overgenomen in het uiteindelijk ontwerp.

Wij denken dat het verkeerslicht bij de kruising Amsterdamsestraatweg – Julianaparklaan weg kan qua drukte. Als dat meegenomen kan worden bij de werkzaamheden zou dat heel erg fijn zijn.

De aansluitingen en de VRI worden in de volgende fase verder uitgewerkt. Het verwijderen van de verkeerslichten op de Amsterdamsestraatweg valt echter buiten de scope en het budget van dit project.

7.9

De versmallingen in de Sweder van Zuylenstraat (bij de terrassen) is goed vormgegeven als de verdrijvingsvlakken iets verhoogd worden aangelegd. Bij een breedte van 3,1 m zullen auto's fietsers niet passeren. Fietsers kunnen dan makkelijk links afslaan.

De middeneilanden zullen inderdaad verhoogd aangelegd worden.

De ideale afstand tussen snelheidsremmers is 75 meter. In de Sweder van Zuylenweg wordt de afstand tussen de drempel en de versmalling 140 meter, dat is erg veel. Er zou een drempel bij moeten, of de drempel zou bij de Hermannus Elconiusstraat moeten komen. Of is een andere snelheidsremmer mogelijk? De weg is rustig genoeg voor om- en om regelingen, met fietsstrook in de tegenrichting.

De fietsstrook moet gewoon 2 m breed blijven met liefst nog wat extra schuwafstand van de versmalling.

Overigens kan ook overwogen kan worden om geen snelheidsremmer toe te passen, maar we vrezen dat de snelheid van het autoverkeer dan toch te hoog wordt.

Ook in de Adriaan van Bergenstraat is de afstand van 100 m tussen de drempels te groot. Zou de drempel ter hoogte van huisnummer 43 iets verder naar het oosten opgeschoven kunnen worden? Of is een andere snelheidsremmer mogelijk?

De versmalling en het zebrapad bij de Prinses Margrietstraat zal de snelheid ook (wat) remmen.

7.10

In het plan neemt het aantal autoparkeerplaatsen af en het aantal fietsnietjes toe. We zijn blij met de toename van de fietsnietjes in deze straten. Fietsen zullen netter worden gestald en de kans op diefstal daalt omdat fietsen aan de nietjes vastgebonden kunnen worden. We willen vragen om nietjes toe te passen met een dwarsbalkje, zodat het onmogelijk is om het slot op de grond te leggen. Op een slot dat op de grond ligt kan een fietsendief veel gemakkelijker veel kracht uitoefenen; met dwarsbalkje kan dit niet en is de kans op diefstal veel kleiner.

Gemeente streeft naar een zekere standaardisering van straatmeubilair. We hanteren hierbij de gemeentelijke standaard. We zullen uw opmerking inbrengen bij de persoon die verantwoordelijk is voor het beleid mbt het straatmeubilair.