

Augustus 2021

Reactienota Herinrichting Jutfaseweg



1. Inleiding

Op het concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/ FO) voor de herinrichting van de Jutfaseweg konden bewoners en belanghebbenden reageren tussen 23 april en 1 juni 2021. De binnengekomen reacties zijn onderstaande tabel opgesomd en voorzien van een reactie. Iedereen die heeft gereageerd krijgt een bericht met waar in de reactienota gereageerd is op de door hun ingediende reactie. De reacties die zijn gegeven tijdens de online-bijeenkomsten en die via de mail binnengekomen zijn meegenomen in deze reactienota. Sommige mails met specifieke vragen zijn direct per mail beantwoord.

2. Meest gestelde Vragen/Reacties

1. Is het mogelijk om ondergrondse afvalcontainers te plaatsen?

Bestaande afvalcontainers in de groenstrook aan de waterzijde handhaven wij, omdat er te weinig ruimte ondergronds is door kabels en leidingen. De bestaande hekwerken rondom de afvalcontainers worden met wintergroene klimplanten begroeid, zodat die grotendeels worden onttrokken van het zicht.

2. Vragen m.b.t. samenhang met studie Zuidpoort als: Hoe is dit plan geïntegreerd met het plan rondom het ledig erf? Qua planning, verkeersstromen?

Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren.

3. Vragen m.b.t. het plaatsen van steigers: Gaan jullie ook een steiger aanleggen in Vaartse rij parallel aan het wandelpad?

We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. In de volgende ontwerpfase zal de concrete inrichting van de groenstrook in afstemming met omwonende en ondernemers worden uitgewerkt.

4. Vragen m.b.t. parkeren zoals: Is het misschien een idee dat bewoners met een parkeervergunning, met deze vergunning gratis in de garage van Station Vaartsche Rijn kunnen parkeren?

In totaal komen op de Jutfaseweg 5 auto parkeerplekken minder terug dan in de huidige situatie. Deze ruimte van de parkeerplekken is nodig om ruimte te maken voor fietsenstallingen aan de gevelzijde. De 5 plekken die weggaan, compenseren we niet. Uit parkeerdrukmetingen blijkt dat deze ruimte er is: binnen het gebied zijn voldoende vrije plekken. Met de komst van betaald parkeren (besluitvorming Merwedekanaalzone, herfst 2021), verwachten wij dat de parkeerdruk nog verder afneemt. We bieden op dit moment geen mogelijkheid om met parkeervergunning ook in een parkeergarage te parkeren. Bewoners in zones A1 of A2 kunnen wel in plaats van een parkeervergunning een abonnement voor een parkeergarage aanvragen. Voor een garage-abonnement rekenen we een ander tarief dan voor een parkeervergunning. We onderzoeken of we in de toekomst ook ‘combinatievergunningen’ kunnen aanbieden, die zowel in de parkeergarage als op straat geldig zijn. Hoe zo’n vergunning er precies uit komt te zien, en wat het bijbehorende tarief wordt, weten we op dit moment nog niet.

5. Vragen m.b.t. groen zoals:

De bestaande groenstrook aan het water verbreden we. Zo ontstaat een betere groeiplaats van de bomenrij en kunnen we een struinp pad met aantrekkelijke plekken aan het water maken. Aan de kant van de woningen maken we de brede stoepen groener. Door op verschillende plekken bankjes (of andere zitmogelijkheden) te plaatsen, verbeteren we het gebruik van het groen. Afhankelijk van de plaats (water- of gevelzijde) geven we in de volgende ontwerpfase de concrete inrichting van de groenstroken vorm. Hierbij houden we ook rekening met de locatie van de bankjes ten opzichte van woningen. De plaats en verdere uitwerking van de zitgelegenheden stemmen we af met omwonenden en ondernemers.

6. Vragen m.b.t. hondentoilet zoals: Er wordt in het plan niet benoemd hoe dit in de toekomstige situatie wordt voorzien. Gaan er in de groenstrook afgeschermd plekken komen voor hondentoilet?

Het is en blijft toegestaan aangelijnde honden uit te laten in de groenstrook langs de Vaartsche Rijn, maar u dient de hondenpoep altijd zelf op te ruimen. Doet u dit niet, dan kunt u een boete krijgen. Langs het nieuwe struinp pad gaan afvalbakken worden geplaatst om hondenbezitters aan te moedigen de hondenpoep op te ruimen. Het bestaande hondentoilet in de groenstrook (tegenover Pieter Bernagiestraat) blijft gehandhaafd. Hondenbezitters hoeven daar de hondenpoep niet op te ruimen. Het hondentoilet wordt eens per week of eens per 2 weken schoongemaakt. Dit hangt af van het gebruik. In de volgende fase gaan we in gesprek met de wijkadviseur om te onderzoeken hoe we hier verder invulling aangeven.

3. Binnengekomen reacties en vragen

	Reacties en vragen	Beantwoording
1.	Wij hebben vernomen van de plannen van de gemeente Utrecht om de Jutfaseweg te herstructureren tot “fietsstraat”. Behalve een wandelpad langs het water zullen er ook op diverse plekken bankjes worden neergezet. Op zich natuurlijk een leuk idee, maar we willen u er bij voorbaat op attenderen deze bankjes niet neer te zetten bij of tegenover woningcomplexen omdat het ertoe kan leiden dat jongeren deze plekken gaan opzoeken als hangplek en daarbij grote overlast voor bewoners/omwonenden kan veroorzaken door het geluidsversterkende effect van het water. In de verwachting u op deze manier correct te hebben geïnformeerd	Bedankt voor uw reactie. De bestaande groenstrook aan het water verbreden we. Zo ontstaat een betere groeiplaats van de bomenrij en kunnen we een struinp pad met aantrekkelijke plekken aan het water maken. Aan de kant van de woningen maken we de brede stoepen groener. Door op verschillende plekken bankjes (of andere zitmogelijkheden) te plaatsen, verbeteren we het gebruik van het groen. Afhankelijk van de plaats (water- of gevelzijde) geven we in de volgende ontwerpfase de concrete inrichting van de groenstroken vorm. Hierbij houden we ook rekening met de locatie van de bankjes ten opzichte van woningen. De plaats en verdere uitwerking van de zitgelegenheden stemmen we af met omwonenden en ondernemers.
2.	Met belangstelling heb ik de plannen voor de Jutfaseweg gezien. E.e.a. zal een hele verbetering zijn. Alleen al om het feit dat het hier af en toe wel een racebaan lijkt. Wat ik mij wel afvraag is, of er rekening mee gehouden wordt, dat hier regelmatig groot en zwaar verkeer gebruik maakt van de Jutfaseweg. Zoals het bevoorradingstransport voor bijv. het Winkelcentrum op het Smaragdplein. Ook wordt vaak gebruik gemaakt van de Jutfaseweg door het O.V. Bijv. bij een storing aan de Vondelbrug of de Zuiderbrug. Wellicht heeft u iets aan deze opmerkingen.	Bedankt voor uw reactie. De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte krijgt en de auto is te gast. Na deze herinrichting is de Jutfaseweg vooral aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer en minder voor doorgaand (auto) verkeer. De Jutfaseweg blijft toegankelijk voor vrachtwagens die hier moeten zijn. De Jutfaseweg wordt niet gebruikt als omleidingsroute door het OV wanneer er storingen aan de Vondelbrug of Zuiderbrug zijn. Dit is in de huidige situatie niet het geval en ook na de herinrichting is de Jutfaseweg geen omleidingsroute voor het OV.
3.	We hebben een brief gekregen met daarin dat de Jutfaseweg wordt heringericht. Dat is een mooi project. Ik maak mij alleen zorgen om de toekomst van onze zaak. We hebben door het betaald parkeren (die de gemeente heeft ingevoerd) al klanten kwijtgeraakt. Als de Jutfaseweg wordt heringericht zullen er nog minder passanten onze winkel aan doen. De gemeente zal zeggen, ach dat winkeltje op de hoek. Het levenswerk van een kleine zelfstandige weegt niet op tegen het maatschappelijk belang. Het is wel een winkeltje met geschiedenis. Het zou zonden zijn als deze geschiedenis verloren gaat. Ik hoop dat U deze geschiedenis kunt verwerken in het plan, zodat ons levenswerk blijft bestaan.	Bedankt voor uw reactie. Wij begrijpen uw zorg over uw zaak. Met de fietsstraat blijft het wel mogelijk voor auto's om over de Jutfaseweg te rijden. Wij verwachten zelfs meer passanten door de fietsers en voetgangers. Ook halen wij op deze plek geen parkeerplekken weg, zodat bezoekers van uw zaak in de buurt kunnen parkeren.
4.	Ik wil u graag laten weten dat ik het een fantastisch plan vind de herinrichting van de Jutfaseweg. Vooral voor het fietsnetwerk, en de wandelroute. Het ziet er mooi uit. Ook fijn dat de auto's maar 30 km mogen rijden.	Bedankt voor uw reactie. We zijn erg blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen.
5.	Ik fiets hier bijna dagelijks richting mijn werk. Op basis van de artist impression afbeelding vind ik dit geen goed plan. De weg wordt te smal. Ik wil geen 'drukkende' auto's in mijn rug en geen uitlaatgassen van auto's voor mij. Ik vrees ook voor de doorstroming. De smalle straat levert en wekt m.i. gevaar, frustratie en irritatie op voor weggebruikers. Wat wel goed zou zijn is verhoging naast fietspad richting stad te verwijderen. Omdat het fietspad nu zo smal is, is het heel lastig inhalen. In de hoop dat dit gericht enig doel dient.	Bedankt voor uw reactie. De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte en de auto is te gast. Het tweerichtings auto- en fietsverkeer deelt de rijbaan, waarbij auto's achter de fiets rijden en met gepaste snelheid fietsers kunnen passeren. De indeling van de rijbaan benadrukt de positie van de fietsers en biedt voldoende ruimte voor 2x1 auto (en dus ook 2x2 fietsers) naast elkaar. Na deze herinrichting is de Jutfaseweg vooral aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer en minder voor doorgaand autoverkeer. De Jutfaseweg is dan ook niet meer bedoeld voor de doorstroming van de auto, maar met name voor een goede doorstroming van de fiets. De rijbaan wordt 5 meter breed en bestaat uit een rijbaan van rood asfalt van 4,20 meter met aan beide zijden zogenaamde rabatstroken van 0,4 meter breed. Dit zijn stroken van klinkers waar verkeer overheen kan rijden. De breedte van de weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. Breder maken van de weg heeft als gevolg dat gemotoriseerd verkeer vaak weer sneller gaat rijden.
6.	Even voorstellen, Ik ben bewoner van het appartementencomplex aan de Broeder Alarmstraat. Graag wil ik reageren op het IPvE:	Bedankt voor uw reactie. Voor een betere bereikbaarheid van de oude schutsluis worden de bestaande fietsenrekken aan het einde van de Broeder Alarmstraat verplaatst. In de volgende ontwerpfase stemmen we samen met omwonenden en ondernemers de

	Op pagina 18 staan in het plangebied, fietsenrekken tegen het appartementencomplex ingetekend. Deze zijn niet meer actueel en verplaatst naar een andere locatie vanwege de geluidsoverlast die wordt veroorzaakt als fietseigenaren het stalen hangslot langs de fietsenrekken trekken onder het raam van een bewoner (ook slaapkamers). Dit is derhalve reeds onderkend en daarop is actie genomen. Gezien de locatie waar de fietsenrekken nu staan, wel deel uitmaken van het plangebied, zou ik er vanuit de VVE voor willen pleiten dat de fietsenrekken niet worden teruggeplaatst tegen de gevel van het appartementencomplex, zoals ze nu ook op tekening zijn weergegeven. Zou u mij in deze terugkoppeling kunnen geven. Alvast dank voor uw medewerking.	concrete inrichting van het fietsparkeren af. De fietsrekken komen niet tegen de gevel van het appartementencomplex te staan.
7.	Graag wil ik reageren op de herinrichtingsplannen voor de Jutfaseweg. Ik woon in het Vondelparc, Reyer Anslostraat en ben afhankelijk van de Jutfaseweg om met de auto van en naar huis te komen. De ingang van onze parkeergarage bevindt zich ter hoogte van Jutfaseweg 2. De herinrichting ziet er mooi uit, ik ben op zich niet tegen. - Waar ik me wel zorgen over maak is de samenhang tussen dit plan en de plannen rond het autoluw maken van het Ledig Erf. Als wij straks niet meer mogen afslaan op de kruispunten Vondellaan/Jutfaseweg en Baden Powellweg/Briljantlaan/Albatrosstraat wordt het bijna onmogelijk om van ons huis weg te komen met de auto - Ik ben een voorstander van OV en zie ook dat we meer gaan thuiswerken. Maar ook ik moet naar opdrachtgevers die niet goed bereikbaar zijn met OV. Als de Jutfaseweg de enige manier is waarop wij van en naar huis kunnen en dat is een 30 km weg dan is dat een onhaalbare kaart. Er wonen veel mensen hier op een klein gebied, er zijn kantoren, een hotel en een parkeergarage. De stromen verkeer zijn nu zonder maatregelen al vaak zo vol dat we de garage moeilijk uit kunnen rijden of heel lang staan te wachten. Alles dichtgooien en dan de enige weg eruit 30 km maken en auto te gast vind ik niet realistisch. Ik vind het jammer dat ons het plan van de Jutfaseweg niet in relatie met het eerdere plan is voorgelegd, het heeft heel er veel met elkaar te maken. Graag hoor ik van u hoe u daarmee rekening gaat houden. Ik ben niet in de gelegenheid bij de bijeenkomsten te zijn, heb wel deelgenomen aan een bijeenkomst over het autoluw maken van het Ledig Erf.	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren. - Wij willen ook dat Utrecht bereikbaar blijft en dat iedereen gezond en prettig kan wonen en werken in de groeiende stad. In Utrecht geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die weinig ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. Bovendien willen we dat alle voorzieningen straks op 10 minuten bereikbaar zijn. De aanpak bestaat uit 5 stappen: slim bestemmen, anders reizen, netwerken op orde, slim parkeren en slim sturen. En heel belangrijk: we richten de mobiliteit zodanig in, dat iedereen mee kan doen. De herinrichting van de Jutfaseweg sluit aan bij dit beleid: meer ruimte voor de fiets en een verlaging van de snelheid. Wat ook weer de verkeersveiligheid ten goede komt. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. Als u meer wilt lezen over hoe we de stad bereikbaar houden kan dat via: Mobiliteitsplan 2040 Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie en op Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie.
8.	- Hoe is dit plan geïntegreerd met het plan rondom het ledig erf? Qua planning, verkeersstromen? - Hoe zorgen jullie ervoor dat Jutfaseweg zo kort mogelijk buiten gebruik is gegeven het feit dat ingang parkeergarage aan de Jutfaseweg ligt? - Gegeven deze herinrichting blijft de Jutfaseweg open voor auto's vanaf Vondellaan? - Zal de her-inrichting breed genoeg zijn dat 2 vrachtwagens kunnen passeren? - Hoe zal het autoverkeer beperkt worden, bijvoorbeeld alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer? - Gaan jullie ook een steiger aanleggen in Vaartse rij parallel aan het wandelpad? - Kunnen jullie Loopbrug overwegen tussen jutfaseweg en Kleinberlijn/Gist? - Zie dat er asfalt overwogen wordt, kan dit klinker worden, omdat dit mooier en voor een betere wateropname zorgt?	Bedankt voor uw reactie. - Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren. Hierbij kijken we ook naar de planning en het zoveel mogelijk beperken van hinder. Zodra hier meer concrete informatie over beschikbaar is, delen we dit natuurlijk met omwonenden. - Het tweerichtings auto- en fietsverkeer deelt de rijbaan, waarbij auto's achter de fiets rijden en met gepaste snelheid fietsers kunnen passeren. De rijbaanindeling benadrukt de positie van de fietsers en biedt hiermee voldoende ruimte voor 2x1 auto (en dus ook 2x2 fietsers) naast elkaar. De rijbaan wordt 5 meter breed en bestaat uit een rijbaan van rood asfalt van 4,20 meter met aan beide zijden zogenaamde rabatstroken van 0,4 meter breed. Dit zijn stroken van

		klinkers waar verkeer overheen kan rijden. De breedte van de weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. Breder maken van de weg heeft als gevolg dat gemotoriseerd verkeer vaak weer sneller gaat rijden. Twee vrachtwagens kunnen elkaar passeren, met gepaste snelheid. Na deze herinrichting is de Jutfaseweg vooral aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer en minder voor doorgaand autoverkeer. De Jutfaseweg is dan ook niet meer bedoeld voor de doorstroming van de auto, maar met name voor een goede doorstroming van de fiets. - Een straat alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer is moeilijk te handhaven en in de praktijk blijkt dat dit vaak genegeerd wordt. Wij verwachten dat door de herinrichting van de Jutfaseweg tot fietsstraat de straat vrijwel niet meer gebruikt wordt voor doorgaand verkeer. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. In de volgende ontwerpfase zal de concrete inrichting van de groenstrook in afstemming met omwonende en ondernemers worden uitgewerkt. - Een loopbrug tussen de Jutfaseweg en Klein Berlijn/Gist is geen onderdeel van de herinrichting van de Jutfaseweg. - De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte krijgt en de auto is te gast. Hiermee is de Jutfaseweg onderdeel van het regionaal en stedelijk fietsnetwerk dat herkenbaar is door het rode asfalt waarop het comfortabel doorfietsen is.
9.	Fijn dat de Jutfaseweg wordt aangepakt. Het wordt mooi! Een opmerking: Als bewoner van het Vondelparc ben ik trots op het traliehek dat in de boom vergroeid is. Een foto van dat hek stond zelfs in de verkoopfolder van mijn huis, 20 jaar geleden. Ik weet dat de bewoners van het VondelParc dit hek zien als een icoon voor ons mooie park. Belangrijk dan ook dat die een plek krijgt in de nieuwe groenaanleg en gewoon blijft staan. Het is mooi zoals het is!	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. Het traliehek dat in de boom is vergroeid is blijft in principe behouden. Mocht in een volgende ontwerpfase blijken dat het nodig is om dit hek te verwijderen of in te korten, dan gaan we hierover in overleg met omwonenden.
10.	De laad- en losplek wordt door <u>bouwverkeer</u> gebruikt om groot materieel voor projecten in de binnenstad via het water te vervoeren. Dit geeft veel overlast omdat ze al 's nachts (4.30u) beginnen en dan de halve dag de straat afsluiten. Wat kan hieraan gedaan worden?	Bedankt voor uw reactie. Wat vervelend dat u overlast ervaart! Wij kunnen ons goed voorstellen dat het niet prettig is om 's nachts gewekt te worden door dit soort geluiden. Het overslagpunt wordt normaal gesproken gebruikt om goederen voor de bierboot aan- en af te voeren. Het is daarbij ook mogelijk dat aannemers die op het water werken in de binnenstad hier hun materialen overladen op boten om ze te vervoeren naar de stad. Hier hebben ze een ontheffing voor nodig. Voor het laden en lossen van goederen dient een bedrijf of persoon zich te houden aan de geluidsnormen die vastgesteld zijn in de Piek-keur (<u>Geluidsoverlast bij laden en lossen - Piek-Keur (piek-international.com)</u>). Voor de tijden die u beschrijft, gelden de strengste geluidsnormen. Het gebruik van de laad- en losplaats en het overslaan van goederen mag 24/7 doorgaan, dus in dat opzicht is er geen oneigenlijk gebruik van de plaats. Wel mag de aannemer de piekbelastingnormen op de gevel niet overschrijden. Wanneer u geluidsoverlast ervaart kunt u hierover een melding maken bij de gemeente (afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving, tel 14 030). De gemeente kan de geluidspieken meten en al dan niet handhavend optreden. Dit kan alleen wanneer geen ontheffing is verleend.
11.	- Kunnen scootmobiels veilig de weg op wanneer daar auto's en fietsers rijden? - Komen er voldoende parkeerplekken bij de seniorflatten? (Wellicht handig om kiss en ride plekken te plaatsen)	Bedankt voor uw reactie. - De bestaande uitritten van zijstraten op de Jutfaseweg blijven bestaan. Hier kunnen scootmobiels, net als fietsers, veilig van af. De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte en de auto is te gast. Hiermee wordt de straat veiliger en is het ook voor scootmobiels veiliger om de weg op te gaan. Ook mogen scootmobiels op het trottoir rijden. Het trottoir aan de woningenzijde wordt breder en beter toegankelijk. We gaan geen extra verlagingen aanbrengen. - Het aantal parkeerplekken blijft gelijk op dit punt. Er is onlangs een draakvlakmeting gedaan in dit gebied om draagvlak te meten voor het invoeren betaald parkeren. De meerderheid heeft voor invoeren betaald parkeren gestemd. Per 1 november wordt het hier betaald parkeren. Meer informatie kunt u vinden op: www.utrecht.nl/lingestraat. Hoewel we uw kiss&ride voorstel, een mooi idee vinden, is het moeilijk om op deze plekken te handhaven. In de praktijk zien wij dan ook dat deze plekken niet altijd vrijgehouden worden. Wij verwachten dat wanneer deze omgeving betaald parkeren wordt, de parkeerdruk af neemt en er altijd een plekje in de buurt te vinden is.

12.	In de voorkeursvariant van het College (variant 4) is sprake van toename van het autoverkeer over de jutfaseweg. Hoe valt het plan van de jutfaseweg samen met dat van Zuidpoort?	Bedankt voor uw reactie. Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren.
13.	- Wordt er aandacht besteedt aan het feit dat het momenteel al lastig voor auto's is om de jutfaseweg af te leggen doordat het smal is? - Is het een overweging om naar een één rijrichting te gaan en of een verbod op het stilstaan voor auto's? - Waar gaat de Gemeente Utrecht de parkeerplekken die momenteel weggehaald worden compenseren? - Is het misschien een idee dat bewoners met een parkeervergunning, met deze vergunning gratis in de garage van Station Vaartsche Rijn kunnen parkeren? - Gaat er een lange bootsteiger komen en betere voorzieningen voor de bootjes? - Alleen tegenover nr. 75 (pagina 14) is een recreatie optie 'verblijfsplek' ingetekend om goed bij het water te kunnen komen. Kan dit niet op meer plekken gemaakt worden? Bijvoorbeeld ook bij de watertoren (en op meer plekken), om ook meer ruimte te creëren om aan het water te kunnen zitten. - Eens, dat stukje ervoor staan nu heel veel fietsen, dat belet de mogelijkheden om hier te verblijven. - Meer trappen om uit het water te kunnen komen is een top idee! - Bedankt voor de organisatie, was top!	Bedankt voor uw reactie. - De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte en de auto is te gast. Het tweerichtings auto- en fietsverkeer deelt de rijbaan, waarbij auto's achter de fiets rijden en kunnen met gepaste snelheid fietsers passeren. De rijbaanindeling benadrukt de positie van de fietsers en biedt hiermee voldoende ruimte voor 2x1 auto (en dus ook 2x2 fietsers) naast elkaar. De rijbaan wordt 5 meter breed en bestaat uit een rijloper van rood asfalt van 4,20 meter met aan beide zijden zogenaamde rabatstroken van 0,4 meter breed. Dit zijn stroken van klinkers waar verkeer overheen kan rijden. De breedte van de weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. Breder maken van de weg heeft als gevolg dat gemotoriseerd verkeer vaak weer sneller gaat rijden. - Het instellen van eenrichtingsverkeer heeft grote gevolgen voor de verkeerscirculatie in alle omliggende straten. Verkeer gaat anders rijden en andere straten krijgen meer verkeer. Ook heeft eenrichtingsverkeer als groot nadeel dat het verkeer vaak sneller gaat rijden. Ze weten dat er geen tegenliggers komen. De weg wordt nu breed genoeg voor verkeer in twee richtingen. - In totaal komen op de Jutfaseweg 5 auto parkeerplekken minder terug dan in de huidige situatie. Deze ruimte van de parkeerplekken is nodig om ruimte te maken voor fietsenstallingen aan de gevelzijde. De 5 plekken die weggaan, compenseren we niet. Uit parkeerdrukmetingen blijkt dat deze ruimte er is: binnen het gebied zijn voldoende vrije plekken. Met de komst van betaald parkeren (besluitvorming Merwedekanaalzone, herfst 2021), verwachten wij dat de parkeerdruk nog verder afneemt. - We bieden op dit moment geen mogelijkheid om met parkeervergunning ook in een parkeergarage te parkeren. Bewoners in zones A1 of A2 kunnen wel in plaats van een parkeervergunning een abonnement voor een parkeergarage aanvragen. Voor een garage-abonnement rekenen we een ander tarief dan voor een parkeervergunning. We onderzoeken of we in de toekomst ook 'combinatievergunningen' kunnen aanbieden, die zowel in de parkeergarage als op straat geldig zijn. Hoe zo'n vergunning er precies uit komt te zien, en wat het bijbehorende tarief wordt, weten we op dit moment nog niet. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. - De bestaande groenstrook aan het water verbreden we. Zo ontstaat een betere groeiplaats van de bomenrij en kunnen we een struinp pad met aantrekkelijke plekken aan het water maken. In de volgende ontwerpfase stemmen we de concrete inrichting van de groenstrook met verblijfsplekken af met omwonende en ondernemers. De voorgestelde verblijfsplekken zijn mogelijk door een ontbrekende boom of een bestaand plateau. Door de beperkte ruimte is het creëren van nog meer verblijfplekken niet mogelijk. Ook wordt de groenstrook dan te versplinterd voor de ecologische functie.
14.	Wat zijn jullie mooie plannen aan het maken, voor mijn straatje. Hier word ik heel blij van! Ik woon op Jutfaseweg **, en als ik de kaart goed interpreteer worden de fietsenrekken, waar ik door mijn rechterraam op uit kijk, vervangen door groen! Fijn. Ik hoop alleen niet dat het de zon weg neemt, die ik tussen de twee andere bomen, precies een paar uurtjes per dag mijn huis binnen schijnt. Dus mijn vraag is, wat voor boom komt hier, en mijn verzoek is, kan dit een wat minder hoog exemplaar worden zodat ik het licht en de zon in mijn huis behoud?	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. In de volgende ontwerpfase geven we de groenstrook verder vorm. Zo bepalen we in die fase ook de boomsoort. Uw zorg over lichtinval in uw woning nemen we mee bij de keuze van de boomsoort.

	Ik hoor het graag, en veel succes. Ik kan niet wachten!	
15.	In welke mate het lukt om de autosnelheid te verlagen blijft uit het voorstel onduidelijk, evenmin in welke mate het doorgaand autoverkeer vermindert? Mijn voorstel voor een nieuwe variant: Verbreed de rijweg tot tenminste 6 m met het autoverkeer in één richting auto en een fietsstrook in de andere richting. Maak de Jutfaseweg voor de auto alleen toegankelijk vanuit de Waalstraat/ Oranjebrug in beide richtingen, daarmee verdwijnt het doorgaande autoverkeer en zijn de verkeerslichten op die kruising overbodig. Dus vanaf het begin en het eind van de Jutfaseweg mag het autoverkeer deze weg niet inrijden. Bij deze het verzoek om ook deze variant uit te werken en een volwaardige plek te geven in het voorstel voor de aanpak Jutfaseweg.	Bedankt voor uw reactie. Wij waarderen het dat u actief meedenkt over het ontwerp van de Jutfaseweg. De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte en de auto is te gast. Het tweerichtings auto- en fietsverkeer deelt de rijbaan, waarbij auto's achter de fiets rijden en met gepaste snelheid fietsers kunnen passeren. De rijbaanindeling benadrukt de positie van de fietsers en biedt hiermee voldoende ruimte voor 2x1 auto (en dus ook 2x2 fietsers) naast elkaar. De rijbaan wordt 5 meter breed en bestaat uit een rijloper van rood asfalt van 4,20 meter met aan beide zijden zogenaamde rabatstroken van 0,4 meter breed. Dit zijn stroken van klinkers waar verkeer overheen kan rijden. De breedte van de weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. Breder maken van de weg heeft als gevolg dat gemotoriseerd verkeer vaak weer sneller gaat rijden. Uw voorstel, om van de Jutfaseweg eenrichtingsverkeer te maken, heeft als nadelig gevolg dat verkeer sneller kan rijden. Zij weten immers dat ze geen tegenliggers hebben. Uw voorstel om de Jutfaseweg alleen toegankelijk te maken vanaf de Waalstraat en de Diamantbrug, en dan zonder verkeerslichten is niet haalbaar. De straten Waalstraat en Diamantlaan worden dan zo belast, dat juist de verkeerslichten nog nodig zijn. Daarnaast is het wenselijk dat de Jutfaseweg wel toegankelijk blijft voor bestemmingsverkeer. Na deze herinrichting is de weg vooral aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer en minder voor doorgaand autoverkeer. De Jutfaseweg is dan ook niet meer bedoeld voor de doorstroming van de auto, maar vooral voor een goede doorstroming van de fiets.
16.	Overall erg positief. Ik maak me een beetje zorgen over de fietsen die vanuit de berm weer terug naar de stoepkant gaan. - Wij zijn enthousiast! - Ik zou (voor het 1^e deel van de Jutfaseweg) ervoor kiezen de rekken te maken aan het begin bij het brede stuk. Tegenover klein Berlijn, Dan is er niemand die er last van heeft en is het voor fietsacties makkelijk omdat alle fietsen op 1 plek staan. (En verderop bij de Decorette is de (mijdrecht)straat ook breder en heb je meer ruimte) - De afvalcontainers zijn echt een zootje. Bij het bouwen bleek dat er leidingen lagen waardoor ze de diepte niet in konden. Volgens mij goed om dat nog eens te bezien. En deze kans te grijpen de container wel omlaag te doen in de grond. - Uit ervaring weet ik dus dat parkeerplekken rond die nummers het drukst zijn. 3 redenen voor: -omdat er veel auto's naar de cafés komen; -omdat er 2 elektrisch parkeren plekken zijn; -en omdat er in de Amaliastraat en de Croesestraat veel huizen gesplitst zijn de afgelopen jaren, waardoor de parkeerdruk groter is geworden. 10 jaar terug kon ik de auto altijd kwijt. Nu is het 's avonds zoeken. Puur praktisch kan je die deelauto dus beter bij de Decorette zetten. Daar is meer plek. (Overigens kan je die deelauto ook prima zetten bij dat stukje tegenover Klein Berlijn. Daar eindig ik ook regelmatig met de auto.) (En misschien als nabrander: ik heb al 2 deuken van rare parkeerders. Die er toch nog tussen wilden. Als bewijs dat het echt dringen is op dat stukje.) - Top: geen brug als verlening van de Croesestraat Met het ontsluiten van de Helling waren er ook plannen voor een loopbrug als verlenging van de Croesestraat. Dat lijkt me vragen om overlast en vervuiling. Hij is niet getekend gelukkig. Dus dat vind ik écht een 'top' in het plan. - Vraag: stoep is geen terras voor Ons Honk We hebben 2 cafés. Weinig last van. Het enige is dat ze buiten gaan zitten en dan de stoep versperren. Vervelend, want je kan er niet zonder commentaar door. Ze gaan nu ook heel vaak op het hoekje zitten naast de parkeerplekken. Mag niet, maar ja. Hoe kunnen jullie voorkomen dat die cafés niet meer terrasruimte in beslag nemen straks? (Oja, en zet geen bankje aan de andere kant van de weg bij Ons Honk. Want dan gaan ze daar zitten. Geen kwaai mensen maar beter om ze niet uit te nodigen op banken etc.) - Tip: plantenbak op hoek straat Omdat er bij ons gebied al vaak te weinig parkeerplek is, gaan mensen de auto's stallen op de hoeken van de straat. Naast de echte parkeerplaatsen. Dat was ooit groen maar al hééél snel	Bedankt voor uw reactie. - We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen! - Op de Jutfaseweg komen fiets- en autoparkeerplekken aan de kant van de woningen om zicht op de Vaartsche Rijn te houden. In de nieuwe situatie plaatsen we meer fietsstallingen aan de gevelzijde. Deze komen op de koppen van zijstraten, in de zogenaamde functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. Uw voorgedragen stallingsruimtes maken al onderdeel uit van het Functioneel Ontwerp. - Bestaande afvalcontainers in de groenstrook aan de waterzijde handhaven wij, omdat er te weinig ruimte ondergronds is door kabels en leidingen. De bestaande hekwerken rondom de afvalcontainers worden met wintergroene klimplanten begroeid, zodat die grotendeels worden onttrokken van het zicht. - Wat vervelend dat u deuken in uw auto heeft van andere parkeerders. Wij beseffen dat de parkeerdruk op sommige momenten in de stad, en dus ook hier, hoog kan zijn. Deelauto's moeten er juist voor zorgen dat er uiteindelijk minder auto's en dus minder parkeerplekken nodig zijn. Die kunnen we weer gebruiken voor groen of fietsparkeren. Voor het realiseren van de deelauto volgen we nu de markt en dus de wens van bewoners. De huidige locaties komen hieruit voort. Naar verwachting rolt het netwerk voor deelauto's steeds verder uit en komen ook deelauto's aan de andere kant van de Vaartsche Rijn en zuidelijker op de Jutfaseweg. - Een loopbrug tussen de Jutfaseweg en Klein Berlijn/Gist is inderdaad geen onderdeel van de herinrichting van de Jutfaseweg. - De terrassen van cafés zijn gebonden aan terrasvergunningen. Hierin staat waar het terras mag staan. Wanneer cafés hier buiten ook terrassen neerzetten, dan wordt hierop gehandhaafd. Met de herinrichting van de Jutfaseweg veranderen we de terrasvergunning niet. Het trottoir voor Café Ons Honk (Jutfaseweg 28) is nu 2,5 meter breed en dat wort ongeveer 4 meter. Het trottoir voor Café Biljart Cobus (Jutfaseweg 27) is en blijft 2,6 meter breed. Uitgangspunt in het ontwerp is dat alle trottoirs minimaal een vrije doorgang moet bieden van 2,0 meter breed en een ruimtereservering hebben voor een 0,6 meter brede geveltuint. Deze vrije doorgang is nodig voor goede doorstroming van passanten en biedt geen ruimte voor een terras of bankje. Wanneer een café een vergunning aanvraagt voor een ruimer terras, wordt hier ook op getoetst. - Bij zijstraten en stegen worden de groen- en functie/parkeerstroken onderbroken voor een goede toegankelijkheid van de achterliggende (woon)gebieden en is de mogelijkheid de rijbaan over te steken. In de nieuwe situatie worden meer fietsstallingen geplaatst aan de gevelzijde. Deze komen op de hoeken van zijstraten, in de functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. De ruimte op de hoeken van de straat die niet bestemd zijn voor een goede toegankelijkheid of het parkeren van fietsen en auto's wordt niet vergroend. Groen in de volle grond is van grote waarde om klimaatadaptatie tegen te gaan. Het plaatsen van mobiel groen (plantbakken) is geen onderdeel van onze gemeentelijke doelstelling.

	geasfalteerd omdat t een zandhoop werd. Ik zou er een mooie plantenbak neerzetten. Dan voorkom je dat het gebruikt wordt voor parkeren. En als je het laag houdt, zorg je er ook voor dat er uitzicht blijft als je wilt oversteken. (Volgens mij moet je iets verzinnen om parkeren te verplaatsen naar verderop op de Jutfaseweg. Daar is vaak wel plaats. Dus zeg maar NA de Waalstraat. - Tip 2: Nostalgische lantaarnpaal Ik kan niet in jullie portemonnee kijken. En ik ben redelijk activistisch als het gaat om het uitgeven van belastinggelden maar het type lantaarnpaal op de Tolsteegsingel is een stuk mooier dan die er nu op de Jutfaseweg staat. Dus als het qua budget past, zou ik graag van die ouderwetse zwarte lantaarns hebben. - Ik zou bloemen in de berm erg leuk vinden. Heb al 3 jaar zaad gestrooid. Maar ik heb blijkbaar geen groene vingers. - De site had ik inderdaad gezien en al uitgeplozen. Overall erg positief. Ik maak me een beetje zorgen over de fietsen die vanuit de berm weer terug naar de stoepkant gaan. Misschien kunt u dat bij de projectleider onder de aandacht brengen.	- We onderzoeken de mogelijkheid om historische elementen terug te brengen in het straatbeeld, bijvoorbeeld de straatverlichting en bij de voormalig schutsluis. - De bestaande groenstrook aan het water verbreden we. Zo ontstaat een betere groeiplaats van de bomenrij en kunnen we een struinp pad met aantrekkelijke plekken aan het water maken. In de volgende ontwerpfase stemmen we de concrete inrichting van de groenstrook met verblijfsplekken af met omwonende en ondernemers. - In de bestaande situatie zijn 340 fietsen geteld, waarvan: - o 133 fietsen in gemeente fietsparkeerplaatsen aan water- (81 stuks) en gevelzijde (52 stuks) - o 36 fietsen in stallingen van derden aan water- (7 stuks) en gevelzijde (29 stuks) - o De 207 fietsen die niet gestald kunnen op een fietsparkeerplaats worden zwerv fietsen genoemd In het ontwerp maken we extra ruimte voor het stallen van fietsen op gemeente fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen maken we net als de autoparkeerplaatsen aan de kant van de woningen om het zicht op de Vaartsche Rijn vrij te houden. In de nieuwe situatie worden 264 extra fietsstallingen geplaatst aan de gevelzijde (totaal 316 fietsen), waarmee de stallingen van derden komen te vervallen. Deze fietsparkeerplaatsen komen op de koppen van zijstraten, in de functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. De verblijfsplekken aan het water zijn gericht op lokaal gebruik. Hier plaatsen we geen extra rekken bij. Het fietsparkeren is evenredig verdeeld over de straat.
17.	Bij deze wil ik graag reageren op de plannen van herinrichting van de Jutfaseweg. Ik woon sinds 1999 aan de Jutfaseweg en ben ook betrokken geweest bij de herinrichtingsplannen, die door de toenmalige wethouder Kernkamp toentertijd waren opgesteld. Deze plannen zijn echter toen door het toedoen van enkele actievoerders vanuit naburige straten volledig van de tafel geveegd tot ontsteltenis van de bewoners van de Jutfaseweg. Ik ben daarom verheugd dat de gemeente dit keer een goed plan heeft opgesteld, dat aansluit op diverse verkeersbeleiddoelstellingen. Ik ben voorstander van meer ruimte voor groen en fietsers, waardoor de Jutfaseweg weer een aantrekkelijke straat wordt voor de bewoners van deze straat. Ik hoop werkelijk dat dit keer deze plannen worden doorgevoerd en niet weer van de tafel worden geveegd bij de minste anti-geluiden van actiegroepen vanuit omliggende straten/wijken. Kortom, go for it! Vlonder of steiger moet inderdaad kunnen lijkt me. Of zijn de kosten daarvoor te hoog? Steiger kan ook boven het gras, als het gaat om wortels te sparen. Dat is wellicht goedkoper en scheelt gedoe met de bootjes en versmalling van de doorvaart. En inderdaad, leuke plannen allemaal, complimenten! Eens, smalle steiger van 50 cm zou ook al heel veel toevoegen. Hoeft allemaal niet groots en meeslepend te zijn, net voldoende om met 1 persoon te lopen is afdoende Wb (Enne... leuk om zo mee te kunnen denken, wordt gewaardeerd 😊) Praktisch ding over de schutsluis: ik heb eerder wel eens navraag gedaan hierover. Het was toen niet duidelijk of de gemeenteeigenaar was of Rijkswaterstaat. Begreep dat dat de reden was voor de slechte staat van onderhoud op dit moment. De schutsluis is momenteel de enige plek die ik ken waar al zeer geregeld verbleven wordt (ik woon er om de hoek). Daar is niet heel veel nodig wellicht. Eens, singel is best een probleem qua snelheid Mooie plannen hoor, leuk beroep hebben jullie. Mochten jullie eens in de buurt zijn van de Amstelstraat en zin hebben in een kop koffie, wees welkom 😊 Betaald parkeren is tot na de Amstelstraat, nog 2 straten voorbij de Waalstraat. Heel veel succes met de verdere plannen!	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen! We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. De Jutfaseweg krijgt andere inrichting dan de Singel. Daarnaast komen er drempels op de Jutfaseweg.
18.	Dank voor de presentatie en eerder opgestuurde brief. Erg leuk om te zien wat de plannen zijn. Meer groen en minder auto's is altijd goed! Ik heb de brief ontvangen over de Jutfaseweg en het IPvE/FO doorgekeken. Het ziet er erg leuk en ambitieus uit! Een mooi, groen en fiets bevorderend plan.	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. - Het struinp pad aan de waterzijde sluit aan op het trottoir bij de Vondellaan brug. - We zien een steeds grotere toename van pakket- en bezorgdiensten in Utrecht. Wij merken ook dat het moeilijk is om overal een laad- en losplek te realiseren voor deze doelgroep. Zij staan immers vaak het liefst zo dicht mogelijk bij de woningen en het is niet mogelijk om iedere 100 meter een laad- en losplek te maken. Omdat het ter hoogte van de

	- Tot waar zal het wandelpad aan het waterzijde doorlopen in de noordelijke richting? Ik zie dat hij i.i.g. tot en met de Croesestraat doorloopt. - Punt van aandacht: de pakketbezorgers die de Reyer Anslosstraat in willen, staan daar vaak net voor de straat hun spullen in en uit te laden. Wellicht is een simpele P+R handig. - Bij de sluis staan er veel vissers. Leuk idee om die bankjes daar te houden. - Heel leuk een vissteiger met riet eromheen. - Het lijkt me erg leuk als er ruimte is ter hoogte van Reyer Anslostraat een locatie is voor kano's e.d. om het water op te gaan. Drie kleine aanvullen: - Het lijkt me erg leuk als er ruimte is ter hoogte van Reyer Anslostraat een locatie is voor kano's e.d. om het water op te gaan. - Verder, staan de pakketbezorgers die de Reyer Anslostraat in willen vaak hun spullen in en uit te laden bij de ingang daar. Wellicht kan een simpele P+R voor hen erg handig zijn om aan te houden. - Ik hoop dat de doorstroom van auto's niet zullen gaan 'doorsteken' via de Croesestraat. Nogmaals, dank voor de informatie en succes met het uitwerken van de verdere plannen.	Reyer Anslosstraat om veel woningen gaat die de bezorger mogelijk in een keer kan aandoen, gaan we hier een laad- en los plek aanwijzen. - In het ontwerp behouden we de bestaande schutsluis. De historische uitstraling van deze sluis willen we graag aan beide zijden herstellen. De bestaande inrichting bovenop deze schutsluis bekijken we daarbij. De oorspronkelijke 'schutsluis-functie' wordt niet hersteld. De bestaande vrije doorvaarbaarheid blijft gehandhaafd, er komt dus geen verbinding over het water tussen beide landhoofden. De zitplekken op beide landhoofden worden meegenomen in het ontwerp. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. - Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren.
19.	- Doet de Jutfase punt niet mee met de herinrichting? - Hoe zit het met de veiligheid voor de fietsers als de auto's in twee richtingen kunnen rijden? - Door de aanpassingen van het Ledig erf wordt het drukker op de Waalstraat/Diamantweg, hoe wordt de veiligheid van de fietsers gewaarborgd? - De max snelheid van de auto's is 30 km per uur, hoe wordt deze gewaarborgd? - Hoe zit het met de scheepsvaart als er een schutssluis komt? - Zijn er plannen voor het meest zuidelijk deel van de Jutfaseweg (jutfasepunt)? - Kan de presentatie van de participatie doorgestuurd worden?	Bedankt voor uw reactie. - Het klopt dat de Jutfasepunt geen onderdeel is van deze herinrichting. De Jutfaseweg richten we opnieuw in tussen de Vondellaan en de Socrateslaan. - De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte en de auto is te gast. Het tweerichtings auto- en fietsverkeer deelt de rijbaan, waarbij auto's achter de fiets rijden en zij met gepaste snelheid fietsers kunnen passeren. De rijbaanindeling benadrukt de positie van de fietsers en biedt hiermee voldoende ruimte voor 2x1 auto (en dus ook 2x2 fietsers) naast elkaar. De rijbaan wordt 5 meter breed en bestaat uit een rijloper van rood asfalt van 4,20 meter met aan beide zijden zogenaamde rabatstroken van 0,4 meter breed. Dit zijn stroken van klinkers waar verkeer overheen kan rijden. De breedte van de weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. Breder maken van de weg heeft als gevolg dat gemotoriseerd verkeer vaak weer sneller gaat rijden. Daarnaast komen er drempels om het verkeer af te remmen. Deze inrichting is op een 30 km/uur straat niet ongebruikelijk en wordt zelfs aangeraden: het verkeer mengen en gebruik laten maken van een rijweg. Voor de veiligheid van de fietser wordt het dus een fietsstraat, waar auto's te gast zijn. - Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren. - In het ontwerp behouden we de bestaande schutsluis. De historische uitstraling van deze sluis willen we graag aan beide zijden herstellen. De bestaande inrichting bovenop deze schutsluis bekijken we daarbij. De oorspronkelijke 'schutsluis-functie' wordt niet hersteld. De bestaande vrije doorvaarbaarheid blijft gehandhaafd, er komt dus geen verbinding over het water tussen beide landhoofden. De zitplekken op beide landhoofden worden meegenomen in het ontwerp. - Dit deel van de Jutfaseweg is geen onderdeel van het project Herinrichting Jutfaseweg. Een brug aan het einde van de Jutfaseweg (de Jutfasepunt) naar de Zeenhaenkade is onderdeel van de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone. De meest actuele informatie hierover kunt u terugvinden op: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone. Ook kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief van het wijkbureau om op de

		hoogte te worden gehouden van wat er speelt in uw wijk. Dit kan via de website www.utrecht.nl/zuidwest en dan te klikken op 'Wat gebeurt er in wijk Zuidwest?' - De presentatie is gedeeld met de deelnemers.
20.	- Kan er iets meer gezegd worden over het vergroeningsproject van Rivierenbuurt? - Is er ook gekeken om het oude jaagpad te herstellen en de voetgangers langs het water te laten lopen? - Zou er naar voorbeeld van Rijnvliet ook eetbaar groen kunnen komen?	Bedankt voor uw reactie. - Vanuit de gemeente loopt er sinds kort het project vergroening Rivierenwijk. Dit is een project waarbij we in de gehele Rivierenwijk meer groen willen realiseren. Door pleinen groener te maken, meer bomen te planten in straten, plantvakken te maken en bewoners te helpen met het aanleggen van geveltuinen. Rivierenwijk is één van de wijken met het minste groen van de stad. We willen vergroening van Rivierenwijk dan ook op een wat grotere schaal, met meer samenhang op wijkniveau aanpakken. Op dit moment zijn we op een aantal plekken in de wijk gestart met concrete plannen om straten en pleinen te vergroenen, voornamelijk op en rond het Maasplein en de Amerhof. Hierna kijken we verder waar in Rivierenwijk nog meer kansen voor vergroening liggen. Draagvlak onder bewoners voor vergroening is hierbij erg belangrijk. U kunt de wijknieuwsbrief van Utrecht Zuidwest in de gaten houden voor meer informatie. Ook kunt u met vragen mailen naar rivierenwijkgroen@utrecht.nl. - Het is niet mogelijk het oorspronkelijke jaagpad tussen het water en de bestaande bomen te realiseren door de bestaande boomwortels en een steile oever. Om een toegankelijk pad te realiseren zouden veel boomwortels worden vernield, waardoor nu gezonde bomen in vitaliteit een terugval krijgen of zelfs gaan afsterven. Dit project heeft de ambitie de bestaande groeiplaats van de bomen te verbeteren, daarom is het jaagpad aan de straatzijde van de bomen ontworpen. Het (nieuwe) groen heeft de doelstelling het bestaande groen te versterken voor ecologie en recreatie. Zo planten we in aansluiting op de bestaande bomenrij langs het water en aan de gevelzijde bij het Vondelparc diverse nieuwe bomen. Eetbaar groen kan een eigenschap zijn van de nieuwe beplanting, maar is geen doelstelling.
21.	- Is er een relatie tussen het project voor de herinrichting van de ooster en westerkade met de snelfietsroute? - Op pagina 43 van het IPvE staat: "alle lichtarmaturen worden vervangen voor LED-armaturen." Is er een eis opgenomen in PvE voor project Ooster- en westerkade? - In de FO is knip op de jutfaseweg niet opgenomen, echter is dit wel onderdeel van mobiliteitsplan wat deze maand bij de raad ligt. Wordt het FO na besluit opnieuw gedeeld? Wat zijn de overige gevolgen van de knip? - Bijzondere plekken aan het water: plek om een opblaasboot in het water te gooien - Bijzondere plek schutsluis: mooi plan. - " elk huis heeft ruimte voor 60cm geveltuin. Hier meld ik mij graag voor aan. - Groen aan het water, worden er specifieke uitlaatplaatsen opgenomen? - Bijzondere plek Vondelparc: meer ideeën zijn in te geven zodra plan voor Vondellaan en vondelbrug zijn meegenomen (na besluit Utrechtse raad). Groen weergegeven presentatie was goed eerste plan. Wellicht meer ruimte voor die willen wachten op de trein of elkaar willen treffen. - Krijgen cafe's en bedrijven aan de jutfaseweg nu meer uitbreiding voor terrassen? (En mogelijk ook ten opzichte van aantal parkeerplaatsen) - De 300 fietsplekken extra, houdt dit ook rekening mee met meer fietsers die gaan parkeren nu er extra verblijfsplekken worden voorzien?	Bedankt voor uw reactie. - De Ooster- en Westerkade zijn geen onderdeel van de snelfietsroute. In overleg met de provincie is besloten dat de snelfietsroute richting Nieuwegein-IJsselstein start bij Station Vaartsche Rijn. - Utrecht vervangt alle verlichting door ledverlichting. De herinrichting van de Ooster- en Westerkade is een apart project. Meer informatie hierover vindt u op Ooster- en Westerkade: opnieuw inrichten Gemeente Utrecht - Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. - We zijn blij dat de bijzondere plek aan de schutsluis positief door u wordt ontvangen. - Wat leuk dat u zich aanmeldt voor een geveltuin. Om iedereen de kans te geven zich aan te melden voor een geveltuin verspreiden we nogmaals een wijkbericht hierover. Daarna organiseren we samen met het wijkbureau en met de bewoners die zich hebben aangemeld een bijeenkomst. Dan bespreken we wat de mogelijkheden en afspraken zijn. U ontvangt hier ook een uitnodiging voor. - Het is en blijft toegestaan aangelijnde honden uit te laten in de groenstrook langs de Vaartsche Rijn, maar u dient de hondenpoep altijd zelf op te ruimen. Doet u dit niet, dan kunt u een boete krijgen. Langs het nieuwe struinp pad gaan afvalbakken worden geplaatst om hondenbezitters aan te moedigen de hondenpoep op te ruimen. Het bestaande hondentoilet in de groenstrook (tegenover Pieter Bernagiestraat) blijft gehandhaafd. Hondenbezitters hoeven daar de

		hondenpoep niet op te ruimen. Het hondentoilet wordt eens per week of eens per 2 weken schoongemaakt. Dit hangt af van het gebruik. - We zijn blij dat de eerste plannen voor het groen positief door u wordt ontvangen. In de volgende ontwerpfase stemmen we de concrete inrichting van de groenstrook met verblijfsplekken af met omwonende en ondernemers. - In het ontwerp nemen we geen extra ruimte op voor de terrassen, maar het staat ondernemers vrij om na de herinrichting een aanvraag te doen om het terras uit te breiden. Dit is aantrekkelijk voor de levendigheid en biedt ook de horeca meer mogelijkheden om een gezonde exploitatie te draaien. Dit levert daardoor weer meer werkgelegenheid op. Wanneer ondernemers dit doen, wordt de aanvraag getoetst en krijgen omwonenden de kans om hier bezwaar tegen te maken. - In de bestaande situatie zijn 340 fietsen geteld, waarvan: - 133 fietsen in gemeente fietsparkeerplaatsen aan water- (81 stuks) en gevelzijde (52 stuks) - 36 fietsen in stallingen van derden aan water- (7 stuks) en gevelzijde (29 stuks) - De 207 fietsen die niet gestald kunnen op een fietsparkeerplaats worden zwerf fietsen genoemd In het ontwerp maken we extra ruimte voor het stallen van fietsen op gemeente fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen maken we net als de autoparkeerplaatsen aan de kant van de woningen om het zicht op de Vaartsche Rijn vrij te houden. In de nieuwe situatie worden 264 extra fietsstallingen geplaatst aan de gevelzijde (totaal 316 fietsen), waarmee de stallingen van derden komen te vervallen. Deze fietsparkeerplaatsen komen op de koppen van zijstraten, in de functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. De verblijfplekken aan het water zijn gericht op lokaal gebruik. Hier plaatsen we geen extra rekken bij. Het fietsparkeren is evenredig verdeeld over de straat.
22.	- Wordt er nog verder nagedacht over een brug naar Rotsoord, ongeveer rond Vondelparc/Croesestraat? Bijvoorbeeld verbinding van (groene) looproutes door de rivierenwijk naar Rotsoord? - Is een versmalling van de weg plus meer groen een optie voor de Croesestraat? - Vissteiger met riet eromheen? - Zo'n trappenbank ziet er leuk uit!	Bedankt voor uw reactie. - Een loopbrug tussen de Jutfaseweg en Klein Berlijn/Gist is geen onderdeel van de herinrichting van de Jutfaseweg. De herinrichting maakt het niet onmogelijk om in de toekomst een brug aan te leggen. - Het versmallen en vergroenen van de Croesestraat valt buiten het project om de Jufaseweg her in te richten. Wel is er sinds kort vanuit de gemeente het project vergroening Rivierenwijk. Dit is een project waarbij we in de gehele Rivierenwijk meer groen willen realiseren. Door pleinen groener te maken, meer bomen te planten in straten, plantvakken te maken en bewoners te helpen met het aanleggen van geveltuinten. Rivierenwijk is één van de wijken met het minste groen van de stad. We willen vergroening van Rivierenwijk dan ook op een wat grotere schaal, met meer samenhang op wijkniveau aanpakken. Op dit moment is op een aantal plekken in de wijk gestart met concrete plannen om straten en pleinen te vergroenen, voornamelijk op en rond het Maasplein en de Amerhof. Hierna wordt bekeken waar in Rivierenwijk nog meer kansen voor vergroening liggen. Draagvlak onder bewoners voor vergroening is hierbij erg belangrijk. De Croesestraat is nu ook toegevoegd aan het lijstje van mogelijke interessante straten om in de volgende fase van het project aan te pakken. U kunt de wijknieuwsbrief van Utrecht Zuidwest in de gaten houden voor meer informatie. Ook kunt u met vragen mailen naar rivierenwijkgroen@utrecht.nl. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. - We zijn blij dat de trappen positief door u worden ontvangen.
23.	- Er zijn veel busjes die overal stilstaan, omdat de bezorgers veel bezorgen. Zij blokkeren altijd veel straten. Ik ben bang dat de Jutfaseweg lang blokkeert hierdoor. - Komt er langs het water ook ruimte voor fiets parkeren? - Er zijn echt veel fietsen die een plek nodig hebben. - Komt er ruimte voor bewoners initiatieven om het groene (mede) te onderhouden?	Bedankt voor uw reactie. - We zien een steeds grotere toename van pakket- en bezorgdiensten in Utrecht. Wij merken ook dat het moeilijk is om overal een laad- en losplek te realiseren voor deze doelgroep. Zij staan immers vaak het liefst zo dicht mogelijk bij de woningen en het is niet mogelijk om iedere 100 meter een laad- en losplek te maken. Omdat het ter hoogte van de Reyer Anslosstraat om veel woningen gaat die de bezorger mogelijk in een keer kan aandoen, gaan we hier een laad- en los plek aanwijzen. Gelukkig zien we wel ook dat die busjes vaak maar kort stilstaan op de weg. Dus de overlast lijkt vaak mee te vallen. Daarbij moeten bestuurders die stil staan op de weg sowieso altijd opletten of dit veilig kan en of je het overige verkeer niet hindert en of je de doorstroming niet belemmert. Wanneer ze wel de doorstroming hinderen of voor verkeersonveilige situaties zorgen, kan hierop gehandhaafd worden en kan de bestuurder een bekeuring krijgen.

		- In het ontwerp wordt geen fietsparkeren opgenomen langs het water. De beschikbare ruimte op de oever willen we zoveel mogelijk vrij inrichten met groen en geschikt maken voor recreatie. Het fietsparkeren kan aan de gevelzijde. - In de bestaande situatie zijn 340 fietsen geteld, waarvan: - o 133 fietsen in gemeente fietsparkeerplaatsen aan water- (81 stuks) en gevelzijde (52 stuks) - o 36 fietsen in stallingen van derden aan water- (7 stuks) en gevelzijde (29 stuks) - o De 207 fietsen die niet gestald kunnen op een fietsparkeerplaats worden zwerf fietsen genoemd In het ontwerp maken we extra ruimte voor het stallen van fietsen op gemeente fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen maken we net als de autoparkeerplaatsen aan de kant van de woningen om het zicht op de Vaartsche Rijn vrij te houden. In de nieuwe situatie worden 264 extra fietsstallingen geplaatst aan de gevelzijde (totaal 316 fietsen), waarmee de stallingen van derden komen te vervallen. Deze fietsparkeerplaatsen komen op de koppen van zijstraten, in de functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. - Het groen aan de water- en gevelzijde behoort tot de openbare groenstructuur met kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Hierdoor is het niet geschikt voor particulier onderhoud. Wel kunt u zich aanmelden voor een eigen geveltuin. Binnenkort verspreiden we nogmaals een wijkbericht hierover. Daarna organiseren we samen met het wijkbureau en met de bewoners die zich hebben aangemeld een bijeenkomst. Dan bespreken we wat de mogelijkheden en afspraken zijn. U ontvangt hier ook een uitnodiging voor. U kunt zich aanmelden door een e-mail te sturen naar jutfaseweg@utrecht.nl.
24.	- Ik maak me wel zorgen over meer verkeer in de Croesestraat. Dit is geen weg om het verkeer door te gaan leiden. - Is er ook een plan om naar de Croesestraat te kijken? - Eetbaar groen is erg leuk gelijk aan de oosterspoorbaan.	Bedankt voor uw reactie. - Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren. - Het versmallen en vergroenen van de Croesestraat valt buiten het project om de Jufaseweg her in te richten. Wel is er sinds kort vanuit de gemeente het project vergroening Rivierenwijk. Dit is een project waarbij we in de gehele Rivierenwijk meer groen willen realiseren. Door pleinen groener te maken, meer bomen te planten in straten, plantvakken te maken en bewoners te helpen met het aanleggen van geveltuinen. Rivierenwijk is één van de wijken met het minste groen van de stad. We willen vergroening van Rivierenwijk dan ook op een wat grotere schaal, met meer samenhang op wijkniveau aanpakken. Op dit moment is op een aantal plekken in de wijk gestart met concrete plannen om straten en pleinen te vergroenen, voornamelijk op en rond het Maasplein en de Amerhof. Hierna wordt bekeken waar in Rivierenwijk nog meer kansen voor vergroening liggen. Draagvlak onder bewoners voor vergroening is hierbij erg belangrijk. De Croesestraat is nu ook toegevoegd aan het lijstje van mogelijke interessante straten om in de volgende fase van het project aan te pakken. U kunt de wijknieuwsbrief van Utrecht Zuidwest in de gaten houden voor meer informatie. Ook kunt u met vragen mailen naar rivierenwijkgroen@utrecht.nl. - Het (nieuwe) groen heeft de doelstelling het bestaande groen te versterken voor ecologie en recreatie. Zo planten we in aansluiting op de bestaande bomenrij langs het water en aan de gevelzijde bij het Vondelparc diverse nieuwe bomen. Eetbaar groen kan een eigenschap zijn van de nieuwe beplanting, maar is geen doelstelling.
25.	- Idee: groene zitweide aan het water voor de kinderen bij het Vondelparc. - Huidige rijstrook 5m enkel auto's, nieuwe situatie fietsers en auto's op 5m rijbaan. Hoe wordt de veiligheid voor fietsers gewaarborgd?	Bedankt voor uw reactie. - Aan de waterkant maken we geen speelplek voor kinderen. De ruimte is namelijk beperkt en ook is de oever erg steil. Deze combinatie maakt het moeilijk om een veilige (speel)plek voor kinderen te maken. Aan de gevelzijde zijn verschillende smalle en brede groenstroken die mogelijkheden bieden voor (informele) speelaanleidingen (bijvoorbeeld: boomstammen, springstenen, evenwichtsbalken, etc). In de volgende ontwerpfase worden de groenstroken nader vormgegeven. - De Jutfaseweg richten we in als fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De fietser krijgt de ruimte en de auto is te gast. Het tweerichtings auto- en fietsverkeer deelt de rijbaan, waarbij auto's achter de fiets rijden en zij met gepaste snelheid fietsers kunnen passeren. De rijbaanindeling benadrukt de positie van de fietsers en biedt hiermee voldoende ruimte voor 2x1 auto (en dus ook 2x2 fietsers) naast elkaar. De rijbaan wordt 5 meter breed en bestaat uit

		een rijloper van rood asfalt van 4,20 meter met aan beide zijden zogenaamde rabatstroken van 0,4 meter breed. Dit zijn stroken van klinkers waar verkeer overheen kan rijden. De breedte van de weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. Breder maken van de weg heeft als gevolg dat gemotoriseerd verkeer vaak weer sneller gaat rijden. Daarnaast komen er drempels om het verkeer af te remmen. Deze inrichting is op een 30 km/uur straat niet ongebruikelijk en wordt zelfs aangeraden: het verkeer mengen en gebruik laten maken van een rijweg. Voor de veiligheid van de fietser wordt het dus een fietsstraat, waar auto's te gast zijn.
26.	- Kan ik de PowerPoint van de participatieavond krijgen? - Houten (vis) platforms: mijn idee was om echt van de kant af te laten staan met drijvende tuinen/riet eromheen. Zodat je echt op het water zit. (Met Bankje erop?) Bij deze platforms en langs de kade sowieso meer ladders/reddingsboeien zodat zwemmen wordt aangemoedigd. - Jagerspad: is het niet mogelijk om de kade wat op te hogen bij de waterkant en daar dan het pad op aan te leggen? Ik neem aan dat de kade tzt vernieuwd moet worden dus evt. met een tijdelijke kade ophoging, om zo de kosten te drukken? Het jaagpad herstellen is natuurlijk het ideaal en zo hou je ruimte voor meer groen aan de "wegkant" vd bomenrij - Zitten langs de kade: aangezien je de zon in je rug hebt richting de middag zouden horizontale plekken (in de vorm van grasveldjes) mijn voorkeur hebben. Dit kan je afwisselen met brede, lange stenen trappen, zoals in de ppt. Dit zou je kunnen afwisselen om zowat meer met hoogtes te spelen. Verdere groen ontwikkeling vd riviervierenwijk: Er was gister al het een en ander geschreven maar kunt u mij in contact brengen met de verantwoordelijke? Ik ben bewoner vd croesestraat en aangezien de hele toevoer en verkeer gaat veranderen zou een herontwikkeling van de Croesestraat mooi passen in de vergroeningsstrategie van Utrecht. Er zou voldoende ruimte voor fiets en groen kunnen worden gerealiseerd als de weg (&stukje stoep?) zou worden versmald en evt. de parkeerplaatsen anders worden ingedeeld (schuin). Zou creëer je een groene wandelroute van de Croeselaan/Nieuwe defensie naar de Jutfaseweg en rotsoord (met brug/pondje?) De Croesestraat in zn geheel 1-richting kunnen doortrekken is in mijn ogen de beste optie wel met hogere drempels want er kan nu redelijk hard gereden worden tussen de drempels.	Bedankt voor uw reactie. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. De Vaartsche Rijn is onderdeel van een landelijke recreatieve vaarroute. Daarom is het geen officieel zwemwater en kunnen we zwemmen dus ook niet aanmoedigen door extra ladders te plaatsen. - Het is niet mogelijk het oorspronkelijke jaagpad tussen het water en de bestaande bomen te realiseren door de bestaande boomwortels en een steile oever. Om een toegankelijk pad te realiseren zouden veel boomwortels worden vernield, waardoor nu gezonde bomen in vitaliteit een terugval krijgen of zelfs gaan afsterven. Dit project heeft de ambitie de bestaande groeiplaats van de bomen te verbeteren, daarom is het jaagpad aan de straatzijde van de bomen ontworpen. - In de volgende ontwerpfase stemmen we de concrete inrichting van de groenstrook met verblijfsplekken af met omwonende en ondernemers. - Wilt u meedenken over 'Rivierenwijk vergroenen'? Stuur dan een e-mail naar: rivierenwijkgroen@utrecht.nl. - Het versmallen en vergroenen van de Croesestraat valt buiten het project om de Jufaseweg her in te richten. Wel is er sinds kort vanuit de gemeente het project vergroening Rivierenwijk. Dit is een project waarbij we in de gehele Rivierenwijk meer groen willen realiseren. Door pleinen groener te maken, meer bomen te planten in straten, plantvakken te maken en bewoners te helpen met het aanleggen van geveltuinten. Rivierenwijk is één van de wijken met het minste groen van de stad. We willen vergroening van Rivierenwijk dan ook op een wat grotere schaal, met meer samenhang op wijkniveau aanpakken. Op dit moment is op een aantal plekken in de wijk gestart met concrete plannen om straten en pleinen te vergroenen, voornamelijk op en rond het Maasplein en de Amerhof. Hierna wordt bekeken waar in Rivierenwijk nog meer kansen voor vergroening liggen. Draagvlak onder bewoners voor vergroening is hierbij erg belangrijk. De Croesestraat is nu ook toegevoegd aan het lijstje van mogelijke interessante straten om in de volgende fase van het project aan te pakken. U kunt de wijknieuwsbrief van Utrecht Zuidwest in de gaten houden voor meer informatie. Ook kunt u met vragen mailen naar rivierenwijkgroen@utrecht.nl.
27.	- Wij vinden het belangrijk dat de bereikbaarheid van de parkeergarage goed blijft. - Wij zijn positief over het uitgangspunt dat de aansluiting tussen de Jutfaseweg en Vondellaan gehandhaafd blijft. Op dit manier kan de garage vanuit 2 richtingen bereikt worden. En op die manier wordt voorkomen dat voor een grote groep bewoners en werknemers (van bedrijven aan Vondellaan) dat zij moeten omrijden via de Oranjebrug en Briljantlaan. Dit zou extra verkeersdrukte op deze straten met zich meebrengen. - Naast de ingang van de parkeergarage is de toegang tot het park voor nood- en hulpdiensten gesitueerd. Door het verwijderen van een paaltje hebben de nood- en hulpdiensten toegang tot het Vondelparc. Deze ingang wordt ook gebruik voor onderhoudsvoertuigen die in het park moeten zijn. Het gaat dan om groenbeheer en glazenwassers. In het ontwerp lijkt geen rekening te zijn gehouden met de toegang tot het park. Ons verzoek is om dat aan te passen. - Tevens wordt de opstelplek voor het paaltje gebruikt voor laad- en losverkeer door pakketbezorgers. Het Vondelparc is autovrij. Om die reden laden en lossen pakketbezorgers op de plek naast de ingang. Dat is niet ideaal, want op het moment dat de bussen achteruitrijden ontstaat er een verkeersonveilige situatie. Ons verzoek is om in het ontwerp van de Jutfaseweg ruimte te creëren waar de pakketdiensten hun (en onze) spullen kunnen laden en lossen. - Het zicht vanaf de huidige uitrit wordt nu belemmerd door geparkeerde (hoge) voertuigen. Door het handhaven van de opstelplekken van ondergrondse containers, en de parkeerplekken op dezelfde	Bedankt voor uw reactie. - De parkeergarage blijft ook na de herinrichting van de Jutfaseweg bereikbaar. - Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren. - Het Vondelparc blijft toegankelijk voor nood- en hulpdiensten en onderhoudsvoertuigen. - We zien een steeds grotere toename van pakket- en bezorgdiensten in Utrecht. Wij merken ook dat het moeilijk is om overal een laad- en losplek te realiseren voor deze doelgroep. Zij staan immers vaak het liefst zo dicht mogelijk bij de woningen en het is niet mogelijk om iedere 100 meter een laad- en losplek te maken. Omdat het ter hoogte van de Reyer Anslosstraat om veel woningen gaat die de bezorger mogelijk in een keer kan aandoen, gaan we hier een laad- en los plek aanwijzen. Mede omdat daar de parkeerdruk hoger is en de bezorgdiensten dan gemakkelijk alle woningen daarachter aan kan doen.

	plek, wordt die onveilige situatie niet weggenomen. En wordt voor fietsers zelf verslechterd. Nu kruisen uitrijdende auto's en fietser elkaar voor de parkeerstrook/ afvalcontainers. In de nieuwe situatie kruisen ook de fietser en de uitrijdende auto's elkaar na de parkeerstrook. Met het toenemend aantal fietser (incl. e-bikes en spedelecs) wordt meer onveiligheid gecreëerd. Ons verzoek is dan ook het ontwerp dusdanig aan te passen dat er voldoende overzicht voor uitrijdende auto's is op dit punt.	- Uitgangspunt bij het ontwerp is uiteraard dat er voldoende zicht is tussen zowel de langzame als snellere fietsers en het kruisende autoverkeer. We hanteren hiervoor de algemeen geldende richtlijnen voor stopzicht. Hier is gerekend met de snelheid van 30 km/u. Dit uitgangspunt in combinatie met alle andere wensen en eisen heeft geleid tot voorgesteld ontwerp. Ten opzichte van de huidige situatie ligt de snelheid lager, zijn de parkeervakken dieper (2,20m tegenover 2,00m), beginnen de (meeste) parkeervakken verder van de uitrit en zijn de uitritten in veel gevallen breder vormgegeven. Op de koppen van het langsparkeren zijn enkele groenvakken (met laag groen) aanwezig. Daarnaast helpt de rabatstrook mee in het eerder zichtbaar zijn van de fietsers doordat deze verder van de geparkeerde auto's fietsen.
28.	Hebben jullie overwogen om van de jutfaseweg een eenrichtingsverkeer te maken en wat daar de argumenten tegen zouden zijn? Mij lijkt het dan rustiger wordt met verkeer en ik zou daar wel een voorstander van zijn.	Bedankt voor uw reactie. Het instellen van eenrichtingsverkeer heeft grote gevolgen voor de verkeerscirculatie in alle omliggende straten. Verkeer gaat anders rijden en andere straten krijgen meer verkeer. Daarnaast heeft eenrichtingsverkeer als groot nadeel dat het verkeer vaak sneller gaat rijden. Ze weten dat er geen tegenliggers komen. De weg wordt nu breed genoeg voor verkeer in twee richtingen. Er is nu ook geen directe aanleiding om hier eenrichtingsverkeer van te maken.
29.	Een geweldig plan om de regionale fietsverbinding van Utrecht met IJsselstein en Nieuwegein te verbeteren. Ook het plan om van de Jutfaseweg meer verlijfsbied te maken juich ik van harte toe. 30km maximale snelheid is een zeer goed idee. Momenteel lijkt de Jutfaseweg wel een racebaan waar motoren en auto's nog eens flink extra gas geven. De huidige situatie aan de Jutfaseweg is daarom niet echt leefbaar, met dit plan denk ik dat de leefbaarheid enorm zal verbeteren. Ook sluit het goed aan bij de 30km zone van de grachten en wordt zo het centrum groter gemaakt en doorgetrokken met het aansluiten van de Jutfaseweg. Ik had nog een vraag, hoe zit het met de fietsconnectie richting IJss./ Nieuwegein. Ik las dat de bedoeling is dat de fietsroute wordt doorgetrokken? Weer over bruggen, klopt het dat er een brug richting de Zeenhaenkade komt vanaf de kop van Jutfaseweg-eiland zeg maar. Zodat de fietsers rechtstreeks vanaf de Zeenhaenkade richting Jutfaseweg kunnen rijden en omgekeerd? Of zit dat ook niet in het budget als ik het zo heb aangehoord? Steiger maken dan? Wat is het budget voor dit gehele plan? Al met al een zeer goed plan! Chapeau!	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. De Jutfaseweg maakt onderdeel uit van de snelfietsroute naar Nieuwegein en IJsselstein. Meer informatie hierover leest u op: Snelfietsroute Utrecht-IJsselstein Gemeente Utrecht Een brug aan het einde van de Jutfaseweg (de Jutfasepunt) naar de Zeenhaenkade is inderdaad geen onderdeel van het project Herinrichting Jutfaseweg. Deze brug is onderdeel van de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone. De meest actuele informatie hierover kunt u terugvinden op: www.utrecht.nl/merwedekanaalzone. We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfasen worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. In de Programmabegroting van de gemeente is 3 miljoen euro voor deze herinrichting gereserveerd door de gemeenteraad.
30.	Bedankt voor jullie presentatie. De plannen zien er heel mooi uit. Ik heb een aantal vragen en suggesties: - Is het mogelijk de restafvalcontainers alsnog in de grond te verzinken zoals in de rest van de wijk? Het zijn nu lelijke puisten in de zichtlijn op het water. - Is het mogelijk om fietstrommels te plaatsen ipv meer parkeerplaatsen voor fietsen? Nu werd dit afgewezen omdat er geen plek was, - Parkeerplek in de straten achter de Jutfaseweg nemen niet af? Nu is het soms al moeilijk om je auto kwijt te kunnen. Kosten deze plannen parkeerplekken? - Mooi idee om Tafelboom en HKU mee te nemen in de verdere verfraaiing van de Jutfaseweg. - Over de verkeersdrempels maak ik me een beetje zorgen. Deze zorgen nu voor behoorlijk wat geluidsoverlast en voor mijn gevoel ook trillingschade aan het huis door auto's met aanhangers die te hard over de drempels gaan. Is dit onderzocht of dit afneemt? Wat zijn de ervaringen? - Mooi om meer sfeer terug te brengen door historische elementen.	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. - Bestaande afvalcontainers in de groenstrook aan de waterzijde handhaven wij, omdat er te weinig ruimte ondergronds is door kabels en leidingen. De bestaande hekwerken rondom de afvalcontainers worden met wintergroene klimplanten begroeid, zodat die grotendeels worden onttrokken van het zicht. - Door beperkte openbare ruimte in combinatie met de hoge vraag naar fietsparkeerplaatsen is het niet wenselijk om fietstrommels te plaatsen. Deze nemen namelijk meer ruimte in dan individuele fietsenrekken en zijn enkel toegankelijk voor bewoners met een abonnement. - In totaal komen er op de Jutfaseweg 5 autoparkeerplaatsen minder terug dan in de huidige situatie. Deze ruimte van de parkeerplekken is nodig om meer groen terug te brengen en ook om ruimte te maken voor fietsenstallingen (+264 fietsparkeerplaatsen). De 5 parkeerplaatsen die we verwijderen, worden niet gecompenseerd. Uit parkeerdrukmetingen blijkt ook dat deze ruimte er is: er zijn binnen het gebied voldoende vrije plekken. Met de komst van betaald parkeren (besluitvorming Merwedekanaalzone, herfst 2021), verwachten wij dat de parkeerdruk nog verder afneemt. Er verdwijnen met dit project geen parkeerplekken in de straten achter de Jutfaseweg. Maar er is wel een wens om Rivierenwijk te vergroenen, mogelijk dat daarbij wel parkeren omgezet wordt in groen. Maar dat gaat uiteraard in samenspraak met de bewoners van die straat. - We nemen uw suggestie mee in de volgende ontwerpfasen en onderzoeken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot plaatsen van bijzonder meubilair.

		- Bedankt voor uw tips. In een volgende fase werken we het ontwerp verder uit in afstemming met ondernemers en omwonenden. - Vervelend dat u nu overlast ervaart van de drempels. De toegestane snelheid op de Jutfaseweg is nu 50 km/uur. Wij verwachten dat door de herinrichting en verlaging van de snelheid naar 30 km/uur de overlast afneemt. Verkeer rijdt langzamer over de drempels en wij verwachten dat er ook minder (zwaar) verkeer gaat rijden. In de volgende ontwerpfase bekijken we de precieze locatie van de drempels en de verdeling daarvan over de Jutfaseweg. - We onderzoeken de mogelijkheid om historische elementen terug te brengen in het straatbeeld, bijvoorbeeld de straatverlichting en bij de voormalig schutsluis.
31.	Bedankt voor de heldere uitleg vanavond. Mijn man en ik zijn heel enthousiast! Graag willen we in aanmerking komen voor een geveltuin. Verder lijkt het ons een goed idee om te kijken of het mogelijk is om historische verlichting aan te brengen op de hele Jutfaseweg (zoals nu al bij de oude schutsluis). De Vaartscherijn wordt tegenwoordig veel gebruikt om in te zwemmen (zelfs nu al, brrr!). Misschien handig om een paarplaatsen laddertjes te plaatsen zodat mensen gemakkelijk het water in en uit kunnen. Graag praten we later weer mee als de plannen wat meer definitief zijn.	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. - Wat leuk dat u zich aanmeldt voor een geveltuin. Om iedereen de kans te geven zich aan te melden voor een geveltuin verspreiden we nogmaals een wijkbericht hierover. Daarna organiseren we samen met het wijkbureau en met de bewoners die zich hebben aangemeld een bijeenkomst. Dan bespreken we wat de mogelijkheden en afspraken zijn. U ontvangt hier ook een uitnodiging voor. - We onderzoeken de mogelijkheid om historische elementen terug te brengen in het straatbeeld, bijvoorbeeld de straatverlichting en bij de voormalig schutsluis. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. De Vaartsche Rijn is onderdeel van een landelijke recreatieve vaarroute. Daarom is het geen officieel zwemwater en kunnen we zwemmen dus ook niet aanmoedigen door extra ladders te plaatsen.
32.	Dank voor de presentatie. Ik wil mijn gedachten op een rij meegeven. 1. Bij de schutsluis staan mooie historische lantaarnpalen. Het idee opperde ik (naast iemand anders) om deze langs de gehele Jutfaseweg te plaatsen. Het is ook leuk om planten aan de lantaarnpaal te kunnen hangen. 2. Een idee om de HKU een opdracht te geven om kunstwerken te ontwerpen? 3. De Tafelboom (een ondernemer van Rotsoord) ontwerpt tafels en banken. Sympathieke gedachte om dit bedrijf erbij te betrekken. De "verloren bomen van Utrecht en omgeving" krijgen hiermee een herbestemming. 4. Met het creëren van zitplaatsen ontstaat altijd zwerfvuil. Graag hier veel aandacht aan besteden. Zeker de gemeente erin betrekken met de planning om veelvuldig de straat te reinigen. Ik ben zelf van mening dat het een doorgangsroute moet blijven en dat recreëren niet de hoofdzaak moet worden. Recreëren kan tenslotte bij Rotsoord. 5. Er worden veel honden langs de Jutfaseweg uitgelaten. De huidige honden uitlaatplek aan de Oranjebrug wordt nauwelijks benut. De uitwerpselen van de honden zal veel overlast blijven veroorzaken langs de waterkant.	Bedankt voor uw reactie. - We onderzoeken de mogelijkheid om historische elementen terug te brengen in het straatbeeld, bijvoorbeeld de straatverlichting en bij de voormalig schutsluis. - Bedankt voor uw tips. In een volgende fase werken we het ontwerp verder uit in afstemming met ondernemers en omwonenden. Zo ook de specifieke invulling van kunstwerken of type meubilair. Uw aandachtspunt van afval bij de zitplaatsen nemen we mee in de volgende ontwerpfase. - Het is en blijft toegestaan aangelijnde honden uit te laten in de groenstrook langs de Vaartsche Rijn, maar u dient de hondenpoep altijd zelf op te ruimen. Doet u dit niet, dan kunt u een boete krijgen. Langs het nieuwe struinp pad gaan afvalbakken worden geplaatst om hondenbezitters aan te moedigen de hondenpoep op te ruimen. Het bestaande hondentoilet in de groenstrook (tegenover Pieter Bernagiestraat) blijft gehandhaafd. Hondenbezitters hoeven daar de hondenpoep niet op te ruimen. Het hondentoilet wordt eens per week of eens per 2 weken schoongemaakt. Dit hangt af van het gebruik. We gaan verder in gesprek met de wijkadviseur om te onderzoeken hoe we kunnen omgaan met uw zorgen.
33.	Hartelijk dank voor de duidelijke presentatie vanavond. Wat een supermooi plan ligt er nu al voor de herinrichting van de Jutfaseweg. Echt mooi! Ik heb nog een paar opmerkingen/suggesties die ik graag met jullie wil delen. 1)Verlichting. De huidige straatverlichting aan de kant van de Vaartsche Rijn staat een groot deel van het jaar tussen/in de kruinen van de bomen en zijn daardoor niet heel effectief. Daar zou nu misschien ook naar gekeken kunnen worden. Lagere masten bijvoorbeeld. Wat mij betreft hoeven dat zeker geen historische lantarenpalen te zijn. 2)Groenstrook langs water.	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. - In de volgende ontwerpfase maken we een lichtplan. Het lichtplan houdt rekening met de nieuwe en bestaande bomen en de obstakelvrije ruimte op de trottoirs. Vanwege ecologische redenen hebben we gekozen de verlichting langs de rijbaan waar bomen langs staan te zetten, zodat de verlichting richting de gevelzijde schijnt. - Hondentoiletten en hondenuitlaatplekken worden aangevraagd via het wijkbureau. Er is op het huidige moment al een hondentoilet aanwezig aan de Jutfaseweg, tegenover Pieter Bernagiestraat. We gaan in gesprek met de wijkadviseur om te onderzoeken hoe we kunnen omgaan met uw zorgen. - Bij ieder onderhoud aan de openbare ruimte (maar ook bij vervanging van riolering, kabels en leidingen) is klimaatadaptatie een uitgangspunt en daarmee dient de openbare ruimte klimaatadaptief te worden ingericht. Het hemelwater koppelen we af en infiltreert zoveel mogelijk in het groen of watert af via de Vaartsche Rijn. - Wat leuk dat u zich aanmeldt voor een geveltuin. Om iedereen de kans te geven zich aan te melden voor een geveltuin verspreiden we nogmaals een wijkbericht hierover. Daarna organiseren we samen met het wijkbureau en

	Deze wordt nu zeer frequent gebruikt als hondenuitlaatplek. Voor het deel waar ik op uit kijk (ter hoogte van de Reitdiepstraat) is er slechts zeer incidenteel een hondenbezitter die de poep opruimt, Beetje vieze bende dus. Met de komst van een pad zal de strook nog populairder worden als uitlaatplek vermoed ik. Dus daar moeten we wat op bedenken als we willen dat die strook een prettige verblijfsstrook wordt. Handhaven? Dispencers met drollenzakjes? Voldoende afvalbakken? Iets anders? 3)Wadi Tijdens de infoavond vanavond kwam het even kort ter sprake: voorzieningen om water op te vangen en vast te houden. Ik neem aan dat de groenstroken met die gedachte ontworpen worden. Er zijn nog 3 nagekomen punten wat betreft de herinrichting Jutfaseweg. 1) Bewoners in het complex waar ik woon (Reitdiepstraat 1-99) zijn enthousiast over een geveltuin. Wel dient rekening gehouden te worden met de natuurlijke ventilatiegaten (naar/van de half-verdiepte parkeergarage) in de gevel. 2) Ook in goede aarde valt het geplande fiets-parkeren op de zuidelijke hoek Reitdiepstraat-Jutfaseweg. Dat is een uitstekende plek. Fijn dat die er komt. 3) En nog een opmerking van mij: een groot aantal lantarenpalen aan de kant van het water is voorzien van een reclamebord. In het nieuwe straatbeeld zouden die echt wel mogen verdwijnen.	met de bewoners die zich hebben aangemeld een bijeenkomst. Dan bespreken we wat de mogelijkheden en afspraken zijn. U ontvangt hier ook een uitnodiging voor. - Wat fijn dat de plek voor het fietsparkeren positief wordt ontvangen. - Op bepaalde plekken in de stad vindt de gemeente het acceptabel dat er reclaimedisplays hangen. Het adverteren door A0-reclame in Utrecht wordt gereguleerd door een vast netwerk van tweezijdige displays (zoals op de Jutfaseweg) en eenzijdige frames. Het aantal en de locaties van de displays en frames liggen vast. Een vast netwerk zorgt voor een overzichtelijk straatbeeld en voorkomt en beperkt wildplak. Op de Jutfaseweg hangen deze borden ook al vele jaren. De gemeente Utrecht heeft de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de displays en frames uitbesteed aan een gespecialiseerde marktpartij. De displays en frames worden zowel voor commerciële als culturele en charitatieve reclaimedoeleinden gebruikt. Het tarief voor culturele A0-reclame is bepaald door de gemeente. Dit culturele tarief is laag vastgesteld zodat onze gemeentelijke culturele instellingen op een laagdrempelige manier reclame kunnen maken. Verder gebruikt de gemeente Utrecht de displays en frames zelf ook om boodschappen naar buiten te brengen.
34.	Hartelijk dank voor de toezending van de presentatie. Ik blijf graag op de hoogte over het project Herinrichting Jutfaseweg. 1. Tijdens de presentatie is een aantal vragen gesteld, o.a. naar de beschikbaarheid van een compleet overzichtskaart waarop alle geplande herinrichtingsplannen van Utrecht Zuid te zien zijn. Zodat ons duidelijk wordt hoe de gehele omgeving er met een aantal jaren uit komt te zien (Plannen: Jutfaseweg/kruispunt Vondellaan/ Studie Zuidpoort/ herinrichting Socrateslaan/ Merwedekanaalzone etc.) Dit n.a.v. de uitgesproken zorg over de bereikbaarheid van onze parkeergarage aan de Jutfaseweg. Wordt het kruispunt Jutfaseweg/Vondellaan werkelijk afgesloten voor snelverkeer, met als gevolg dat wij 1½ km zuidwaarts moeten rijden om de stad uit te komen. En klopt het dat je t.z.t. komende vanaf de Beneluxlaan niet meer linksaf de Jutfaseweg in kan slaan? Dit complete overzicht zie ik graag tegemoet. Daarnaast heb ik nog de volgende vragen: 2. De Jutfaseweg/fietsstraat wordt 5 meter breed: is dat gelijk aan de huidige breedte? Dan heb ik een beeld bij de breedte, die ik nu vooral het eerste stukje vanaf de Socrateslaan heel erg smal vindt. 3. Hoe wordt de veiligheid van de zwakste weggebruikers gegarandeerd? Komen er handhavers of flitspalen om te voorkomen dat automobilisten (de sterksten) de fietsers van de weg rijden? 4. Hoe vindt de spreiding van het toegenomen verkeer plaats, rekening houdend met o.a. de uitbreiding van de Merwedekanaalzone. 5. Is al berekend hoeveel verkeer er van de diverse uitbreidingen verwacht mag worden en past dit op de Jutfaseweg? Vooral tijdens de spitsuren is het er nu al gevaarlijk druk 6. Er staan nu al heel veel fietsen, vooral bij het station Vaartsche Rijn, worden de fietsen overal neergezet. Gaat hier handhaving plaatsvinden om deze omgeving leefbaar te houden? Er wordt veel energie in sfeervolle plekken langs de Vaartsche Rijn gestoken maar bij het station is het nu al een bende, waar geen aandacht voor lijkt te zijn.	Bedankt voor uw reactie. - Op dit moment is nog geen raadsbesluit over de varianten van de Zuidpoort genomen. De raad heeft gevraagd om de 2 voorkeursvarianten uit de participatie nader uit te werken. Daarover wordt door de raad dan een apart besluit genomen. In dit besluit worden alle belangen opnieuw gewogen. Voor de meest actuele informatie over de ontwikkelingen rondom de Zuidpoortstudie, kunt u terecht op: www.utrecht.nl/zuidpoort. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit aan op de huidige inrichting van de Vondellaan. Na besluitvorming Zuidpoortstudie worden vanuit dat project de eventuele aanpassingen in de aansluiting met de Jutfaseweg ontworpen. Welke resultaten uit de studie Zuidpoort komt maakt niets uit voor het ontwerp van de Jutfaseweg. Het ontwerp van de Jutfaseweg sluit namelijk aan op de huidige inrichting van de Vondellaan en de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg kan zowel met als zonder afkoppeling goed functioneren. Op de website www.utrecht.nl/verkeersprojecten vindt u een overzicht van de projecten in uw wijk. Vanaf de Beneluxlaan kunt u niet meer op het kruispunt met de Jutfaseweg naar links, maar keert u net over de Zuiderbrug om de Jutfaseweg in te rijden. - De totale wegbreedte van de Jutfaseweg is nu 8 meter. Daarvan liggen aan beide zijde een fietsstrook en parkeervakken. Het gedeelte waar de auto rijdt, dus alleen het grijze asfalt, is in de huidige situatie rond de 5 meter. - De rijbaan wordt 5 meter breed en bestaat uit een rijloper van rood asfalt van 4,20 meter met aan beide zijden zogenaamde rabatstroken van 0,4 meter breed. Dit zijn stroken van klinkers waar verkeer overheen kan rijden. De breedte van de weg voldoet aan de landelijke richtlijnen. De wegbreedte voldoet aan de landelijke richtlijnen. Deze breedte van de weg geeft voldoende ruimte voor de fietser om hier te rijden (ook 2x2) en zorgt er ook voor dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer niet te hoog gaat zijn. Breder maken van de weg heeft als gevolg dat gemotoriseerd verkeer vaak weer sneller gaat rijden. Daarnaast komen er drempels om het verkeer af te remmen. Deze inrichting is op een 30 km/uur straat niet ongebruikelijk en wordt zelfs aangeraden: het verkeer mengen en gebruik laten maken van een rijweg. Voor de veiligheid van de fietser wordt het dus een fietsstraat, waar auto's te gast zijn. Ook de inrichting als fietsstraat zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer hun snelheid aanpast. Flitspalen plaatsen wij niet, dat is een taak van het Openbaar Ministerie. In hun beleid staat echter al dat ze geen flitspalen plaatsen op 30 km/uur- wegen. - Na de herinrichting van de Jutfaseweg wordt geen toename maar eerder een afname van doorgaand verkeer verwacht. - Bij een herinrichting kijken wij met het verkeersmodel wat er gaat gebeuren met het verkeer. In dit verkeersmodel zitten al veel van de andere ontwikkelingen al in. De inrichting als fietsstraat gaat ervoor zorgen dat de weg niet meer

		interessant is als doorgaande route en zal met name gebruikt worden door bestemmingsverkeer. Dit zorgt ervoor dat de druk op de weg dus afneemt. - Rondom alle treinstations in Utrecht mogen fiets maximaal 14 dagen ongebruikt op dezelfde plek staan. Wanneer een fiets hier langer staat kan deze tijdens een opruimacties van weesfietsen verwijderd worden. De problematiek van de fietsen buiten de stallingen rondom station Vaartsche Rijn is bij ons bekend. Er wordt gezocht naar uitbreiding van het aantal fietsplekken, maar dit is vanwege beperkte ruimte moeilijk.
35.	- Gelieve aanmelden voor de geveltuin. Collega John gaf tijdens de inspraaksessie afgelopen 17 mei aan dat dit 60cm geveltuin is, kan dit ook in het volgende FO worden opgenomen? - Graag heb ik alsnog telefonisch contact, voornamelijk over het conceptplan benoemde verplaatsen van de fietsenstalling naar de functiestrook. Overige vragen over IPvE: -Pagina 13: <i>"Het groen wordt gebruikt om honden uit te laten en er is veel hoog gras"</i> Er wordt in het plan niet benoemd hoe dit in de toekomstige situatie wordt voorzien. Gaan er in de groenstrook afgeschermd plekken komen voor hondentoilet? - Pagina 23: <i>"Aan de kant van de woningen komt een brede stoep. Deze stoep is vrij van obstakels, zodat voetgangers en mensen met een beperking niet worden gehinderd. Naast de stoep komt een functiestrook. In deze strook krijgen functies zoals auto parkeren, fietsen stallen en parkeerautomaten een plek. Ook is er ruimte aan de kant van de woningen voor bijvoorbeeld een geveltuin."</i>, pagina 35: <i>In de functiestrook zijn compacte stallingsruimtes voor ca. 10-20 fietsen;</i> & Pagina 43: <i>Bij de bestaande keerwand in de oever ter hoogte van de watertoren plaatsen we bankjes en hekwerk.</i> - De stallingsruimte voor fietsers is nu ingepland op huidige bezetting (2021). Met het opnieuw inrichten van de Jutfaseweg inclusief verblijfsplekken aan het water wordt de bezetting voor het stallen van fietsen waarschijnlijk hoger. Fietsenstalling direct in de buurt van de verblijfsplekken (zoals voor de watertoren) komen meer tegemoet aan de nieuwe inrichting en voorkomt dat de fietsen gestald worden in de groenstrook bij de verblijfsplekken. - Het benoemde hekwerk bij de keerwand zal voor fietsers verleidelijk blijven om fietsen te stallen; dit komt niet overeen met de wens om fietsen alleen te stallen in de functiestrook. - Ter hoogte van Jutfaseweg 49/50 behoort de stoepbreedte (ook in de nieuwe gewenste situatie) tot het smalste van de weg. Juist daar een fietsenstalling neerzetten (waar fietsen vaak in alle vormen worden vastgemaakt aan de stalling) creëert obstakels. Al ter hoogte van Jutfaseweg 52/53/54 is meer ruimte voor de brede stoep zonder obstakels. - Het creëren van de fietsenstalling in de functiestrook voor Jutfaseweg 49/50 zorgt ervoor dat de volledige raampartij voor nummer 50 wordt bedekt door de fietsenstalling. Dit terwijl er ook plekken in de straat zijn waar de fietsenstalling verhuist kan worden naar een functiestrookplek voor een gangpad of huisdeur. Waarom is er gekozen om dit voor een raampartij te zetten? Met deze zienswijze wil ik graag in gesprek of de geplande fietsenstalling verhuist kan worden naar een andere plek dan direct voor de woonkamerramen van nummer 49/50. Of het bespreken van een alternatieve oplossing. - pagina 39: <i>"Verlichting langs de rijbaan waar bomen langs staan."</i> & pagina 43 <i>" Het geactualiseerde lichtplan houdt rekening met de nieuwe en bestaande bomen, ecologie en de obstakelvrije ruimte op de trottoirs"; "Alle lichtarmaturen worden vervangen voor LED-armaturen;"</i> Voor het project Ooster-Westerkade wordt historische verlichting opgenomen. Ook heeft John tijdens de presentatie bij "bijzondere plekken - Schutsluis" benoemd dat er wordt gedacht aan historische verlichting. Is het mogelijk om voor de gehele Jutfaseweg de historische verlichting op te nemen?	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. - Wat leuk dat u zich aanmeldt voor een geveltuin. Om iedereen de kans te geven zich aan te melden voor een geveltuin verspreiden we nogmaals een wijkbericht hierover. Daarna organiseren we samen met het wijkbureau en met de bewoners die zich hebben aangemeld een bijeenkomst. Dan bespreken we wat de mogelijkheden en afspraken zijn. U ontvangt hier ook een uitnodiging voor. - Naar aanleiding van uw reactie hebben we telefonisch contact gehad over de locatie van de fietsparkeerplekken. Bij de nieuwe inrichting van de Jutfaseweg plaatsen we extra fietsenstallingen ten opzichte van de huidige situatie. Uw zorgen met betrekking tot het fietsparkeren ter hoogte van Jutfaseweg no. 49-50 hebben we onderzocht in relatie tot het wegdeel Jutfaseweg no. 36-67. De stallingsruimtes in de functiestrook schuiven we naar de andere kant van de brandhydrant, zodat de fietsparkeerplekken voor de portiek Jutfaseweg no. 51-54 is gepositioneerd in plaats van voor de ramen. - Uw contactgegevens voegen we toe aan de contactlijst. - Het is en blijft toegestaan aangelijnde honden uit te laten in de groenstrook langs de Vaartsche Rijn, maar u dient de hondenpoep altijd zelf op te ruimen. Doet u dit niet, dan kunt u een boete krijgen. Langs het nieuwe struinp pad gaan afvalbakken worden geplaatst om hondenbezitters aan te moedigen de hondenpoep op te ruimen. Het bestaande hondentoilet in de groenstrook (tegenover Pieter Bernagiestraat) blijft gehandhaafd. Hondenbezitters hoeven daar de hondenpoep niet op te ruimen. Het hondentoilet wordt eens per week of eens per 2 weken schoongemaakt. Dit hangt af van het gebruik. In de volgende fase gaan we in gesprek met de wijkadviseur om te onderzoeken hoe we hier verder invulling aangeven. - In de bestaande situatie zijn 340 fietsen geteld, waarvan: - 133 fietsen in gemeente fietsparkeerplaatsen aan water- (81 stuks) en gevelzijde (52 stuks) - 36 fietsen in stallingen van derden aan water- (7 stuks) en gevelzijde (29 stuks) - De 207 fietsen die niet gestald kunnen op een fietsparkeerplaats worden zwerf fietsen genoemd In het ontwerp maken we extra ruimte voor het stallen van fietsen op gemeente fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen maken we net als de autoparkeerplaatsen aan de kant van de woningen om het zicht op de Vaartsche Rijn vrij te houden. In de nieuwe situatie worden 264 extra fietsstallingen geplaatst aan de gevelzijde (totaal 316 fietsen), waarmee de stallingen van derden komen te vervallen. Deze fietsparkeerplaatsen komen op de koppen van zijstraten, in de functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. De verblijfplekken aan het water zijn gericht op lokaal gebruik, maar kunnen ook uitnodigt zijn voor fietsers die gebruik maken van de fietsroute Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein. Voor het kort fietsparkeren is geen extra ruimte opgenomen in het ontwerp. Het fietsparkeren is evenredig verdeeld over de straat. - We onderzoeken de mogelijkheid om historische elementen terug te brengen in het straatbeeld, bijvoorbeeld de straatverlichting en bij de voormalig schutsluis.
36.	Hierbij een paar vragen/opmerkingen van mijn kant op het plan.	Bedankt voor uw reactie.

	- Bij de uitrit van de parkeergarage thv Jutfaseweg 3/4/5: kan hier rekening gehouden worden met een laad/los plek voor bezorgers, bedoeld voor onder andere het vondelparc? - Is het mogelijk om ter hoogte van Jutfaseweg 3/4/5 (en mogelijk op andere plaatsen) een goede toegang tot de Vaartsche Rijn te maken? Bedoeld voor onder andere SUP's, zwemmers en mensen met een rubberboot. - In de legenda van het functioneel ontwerp mis ik het lichtbruine pad naast de haag aan de waterzijde. Mogelijk is dit een zandpad?	- We zien een steeds grotere toename van pakket- en bezorgdiensten in Utrecht. Wij merken ook dat het moeilijk is om overal een laad- en losplek te realiseren voor deze doelgroep. Zij staan immers vaak het liefst zo dicht mogelijk bij de woningen en het is niet mogelijk om iedere 100 meter een laad- en losplek te maken. Omdat het ter hoogte van de Reyer Anslosstraat om veel woningen gaat die de bezorger mogelijk in een keer kan aandoen, gaan we hier een laad- en los plek aanwijzen. Mede omdat daar de parkeerdruk hoger is en de bezorgdiensten dan gemakkelijk alle woningen daarachter aan kan doen. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. De Vaartsche Rijn is onderdeel van een landelijke recreatieve vaarroute. Daarom is het geen officieel zwemwater en kunnen we zwemmen dus ook niet aanmoedigen door extra ladders te plaatsen. - Het lichtbruine pad aan waterzijde is een struinpad (een smal wandelpad). Dit pad maken we van een halfverharding.
37.	Dank voor het toesturen van de presentatie! Hierbij onze opmerkingen/ vragen n.a.v. de presentatie. - Er is gesproken over het aanleggen van geveltuinjes, graag komen we hiervoor in aanmerking. - We zijn enthousiast over de plannen om meer groen in de straat te krijgen, is het mogelijk om de vuilcontainers wat aan het zicht te onttrekken d.m.v. beplanting? (Bv. zoals begin Croesestraat/hoek Vondellaan) - Tav het creëren van meer fietsenrekken tussen de auto's: worden deze plaatsen "afgeschermd" van de parkeerplaatsen van de auto's? Momenteel wordt de hoek Jutfaseweg/Croesestraat, stoep, gebruikt om fietsen te parkeren. Dit geeft schade aan auto's. - Indien er trappen/ picknicktafels gecreëerd worden aan de waterkant, graag voorzien van voldoende afvalbakken	Bedankt voor uw reactie. - Wat leuk dat u zich aanmeldt voor een geveltuin. Om iedereen de kans te geven zich aan te melden voor een geveltuin verspreiden we nogmaals een wijkbericht hierover. Daarna organiseren we samen met het wijkbureau en met de bewoners die zich hebben aangemeld een bijeenkomst. Dan bespreken we wat de mogelijkheden en afspraken zijn. U ontvangt hier ook een uitnodiging voor. - Bestaande afvalcontainers in de groenstrook aan de waterzijde handhaven wij, omdat er te weinig ruimte ondergronds is door kabels en leidingen. De bestaande hekwerken rondom de afvalcontainers worden met wintergroene klimplanten begroeid, zodat die grotendeels worden onttrokken van het zicht. - In de bestaande situatie is een groot te kort aan gemeente fietsparkeerplaatsen aan gevel- en waterzijde, waardoor veel zwervende fietsen op de stoep en in de groenstrook langs het water staan. In de bestaande situatie zijn namelijk 340 fietsen geteld, terwijl maar 133 gemeente fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn aan het water- (81 stuks) en gevelzijde (52 stuks). In de nieuwe situatie plaatsen we aan de gevelzijde fietsrekken voor 316 fietsen. De stallingsruimte met fietsrekken plaatsen we op gepaste afstand van autoparkeerplaatsen, zodat voldoende onderlinge afstand is tussen fiets en auto en geen extra afscherming nodig is. - We nemen uw suggestie over afvalinzameling bij zitgelegenheid mee in de volgende fase.
38.	Ik wil graag nog even laten weten dat ik het plan zoals nu gepresenteerd erg kan waarderen. Mijn zorg (na 2 eerdere plannen) betreft dus niet het plan, wel dat het niet tot uitvoering komt, of wellicht nog "erger": Dat er zoveel aan gesleuteld wordt, al dan niet op basis van reacties van straatgenoten of juist van mensen die relatief ver weg wonen, dat het een "broddellapje" wordt en er van het oorspronkelijke idee weinig over blijft. We hebben het aantal fietsers en voetgangers de afgelopen jaren fors zien toenemen, dat geldt ook voor recreatie op en rond het water. En Rivierenwijk is weliswaar groener dan het was, maar kan echt nog wel wat meer gebruiken (suggestie: pak het plein bij de voormalige Van der Hulstschool en zorg dat daar meer bomen komen, het kan toch niet zo zijn dat de wijk moet afzien van meer groen omdat een of andere architect met een te groot ego dit verhindert; daar moet iets op te vinden zijn). Kortom, wat mij betreft blijft het plan zoals het nu is en wordt er snel 😊 uitvoering aan gegeven	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. Het project 'Rivierenwijk vergroenen' werkt aan de vergroening van de gehele wijk waarbij het Amerhof zeker niet wordt overgeslagen. Het Amerhof is ontworpen in de jaren '90 door kunstenaar Hans van Houwelingen. Het straatmozaïek in de vorm van een Perzisch tapijt is ontworpen door de Marokkaanse kunstenaar Hamid Oujaha. De gemeente is in overleg met (de nazaten van) de kunstenaars het Amerhof klimaatadaptief in te richten. Wilt u hierover meedenken? Meld u dan aan via rivierenwijkgroen@utrecht.nl.
39.	Beste gemeente Utrecht, medewerkers van projectteam herinrichting Jutfaseweg, We hebben het concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herinrichting van de Jutfaseweg bekeken. Graag reageren wij als bewoners van Jutfaseweg XX t/m XX hierbij gezamenlijk. Wij zien dat er naast de woning een groenstrook is ingetekend, op de plek waar nu fietsenrekken staan. Voor het groen staan twee zitbankjes ingetekend. Met het groen zijn wij blij, dit geeft absoluut een mooiere uitstraling aan de straat. Maar met de zitbankjes niet. We voorzien hier overlast, vier van de vijf	Bedankt voor uw reactie. De bestaande groenstrook aan het water verbreden we. Zo ontstaat een betere groeiplaats van de bomenrij en kunnen we een struinpad met aantrekkelijke plekken aan het water maken. Aan de kant van de woningen maken we de brede stoepen groener. Door op verschillende plekken bankjes (of andere zitmogelijkheden) te plaatsen, verbeteren we het gebruik van het groen. Afhankelijk van de plaats (water- of gevelzijde) geven we in de volgende ontwerpfase de concrete inrichting van de groenstroken vorm. Hierbij houden we ook rekening met de locatie van de bankjes ten opzichte van woningen. De plaats en verdere uitwerking van de zitgelegenheden stemmen we af met omwonenden en ondernemers.

	wonen inmiddels 18 jaar op deze plek, we kennen de straat inmiddels erg goed en kunnen spreken uit ervaring. Waarom voorzien wij overlast? Ten eerste staan de bankjes op de route van de jongeren die van station Vaartsche Rijn naar het ROC lopen, en wij vrezen dat dit een pauzeplek gaat worden. Regelmatig vinden we hier al blikjes energydrink en sigarettenpeuken op de stoep. Daarnaast wordt dit gebied, met de plannen voor de ontwikkeling van Rotsoord en het nieuwe terras van hotel Moxy, steeds meer uitgaansgebied. We zijn bang dat de bankjes aantrekkelijk kunnen zijn voor het steeds groter wordende uitgaanspubliek dat na sluitingstijd van de horeca nog een hangplek zoekt. Tot slot vormen de gevel van het huis op de hoek van Jutfaseweg en het hek van Vondelparc nu al een 'hoekje'. Een hoekje wat nu, momenteel staat er een tijdelijke bouwkeet, een aanzuigende werking heeft op "gespuis". We zijn regelmatig getuige van een fietsendiefstal en ook van wildplassers kijken wij niet meer op. We worden erg blij van de plannen om van onze straat een mooie groene fietsstraat te maken, maar we maken ons zorgen over deze bankjes. We willen absoluut niet dat de plek, pal voor ons huis, met de komst van de bankjes verblijfsgebied wordt. Het nieuwe ontwerp biedt prachtige mogelijkheden om juist aan de waterkant bankjes te plaatsen en/of plekken te creëren waar mensen kunnen recreëren. Graag lichten wij onze ervaringen verder toe, mocht dit nodig zijn. Alvast bedankt voor uw reactie! Met vriendelijke groet, Namens de bewoners van Jutfaseweg	
40.	Laat ik beginnen met vertellen dat wij heel erg blij zijn met de plannen voor de herontwikkeling van de Jutfaseweg naar een fietsstraat! We denken echt dat het heel mooi gaat worden en ons woongenot gaat vergroten. Wel hebben wij twee vragen: 1) Wij wonen op Jutfaseweg nr. XX en op de tekeningen zie ik dat er een fietsenrek getekend staat die begint bij onze voordeur. Mijn verzoek is of deze enkele meters (bijvoorbeeld de lengte van een parkeerplaats?) meer richting nummer XX, XX en XX opgeschoven kunnen worden. Ik denk dat de fietsenrekken vooral veel door studenten en appartement bewoners gebruikt zullen worden, nummers XX, XX en XX zijn studentenhuizen en appartementen. We zouden het vervelend vinden om 's nachts wakker te worden van het terugzetten van de fietsen na het uitgaan. Vandaar ons verzoek of ze een stukje kunnen opschuiven. 2) Ik las ergens in de stukken dat bewoners het kunnen aangeven als zij een geveltuin willen. Dat willen wij graag! Kan ik dat ook via dit mailadres kenbaar maken? Zo ja, hebben jullie daar nog meer informatie voor nodig? En betekent doorgeven ook dat jullie de geveltuin gaan realiseren als het trottoir opnieuw wordt gelegd of moeten wij dit zelf regelen?	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. Uw zorgen met betrekking tot het fietsparkeren ter hoogte van uw woning hebben we onderzocht in relatie tot het wegdeel Jutfaseweg no. 68-92. Naar aanleiding van uw reactie is de stallingsruimte in de functiestrook verschoven. Wat leuk dat u zich aanmeldt voor een geveltuin. Om iedereen de kans te geven zich aan te melden voor een geveltuin verspreiden we nogmaals een wijkbericht hierover. Daarna organiseren we samen met het wijkbureau en met de bewoners die zich hebben aangemeld een bijeenkomst. Dan bespreken we wat de mogelijkheden en afspraken zijn. U ontvangt hier ook een uitnodiging voor.
41.	Krijgen wij de presentatie na afloop toegestuurd? - Wateropvang (wadi's), veel groen (zoals op de impressies). - En dat mensen een steiger als (zwem)springplank gebruiken. - En dat er rekening wordt gehouden met recreatie-afval. - Wat is ongeveer de planning dat die schop de grond in gaat? - Zoals het er nu uit ziet, staan de bankjes erg 'ingesloten'. Mag wel wat meer 'open' en toegankelijk voor iedereen. - Leuk een wandelpad, ook aan de Hoogravenkant, daar kun je nu namelijk niet doorlopen. - Heel mooi, trappen om uit het water te komen. Ik vind het erg mooi en ben heel enthousiast. - Is er uitgezocht hoe het verkeer zich verplaatst naar andere wegen (bijv richting Rotsoord/Tolsteeg, of juist naar de Rijnlaan)? Wordt het daar dan niet veel drukker?	Bedankt voor uw reactie. - Bij ieder onderhoud aan de openbare ruimte (maar ook bij vervanging van riolering, kabels en leidingen) is klimaatadaptatie een uitgangspunt en daarmee dient de openbare ruimte klimaatadaptief te worden ingericht. Het hemelwater koppelen we af en infiltreert zoveel mogelijk in het groen of watert af via de Vaartsche Rijn. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. De Vaartsche Rijn is onderdeel van een landelijke recreatieve vaarroute. Daarom is het geen officieel zwemwater en kunnen we zwemmen dus ook niet aanmoedigen door extra ladders te plaatsen. - We nemen uw suggestie over afvalinzameling bij zitgelegenheid mee in de volgende fase. - We verwachten eind 2022/ begin 2023 te starten met de uitvoering. - In de volgende ontwerpfase werken we de concrete inrichting van de groenstrook uit en stemmen dit af met omwonende en ondernemers. - Dit project omvat de herinrichting van de Jutfaseweg: van woningen tot aan waterkant. Een wandelpad aan de andere zijde van de Vaartsche Rijn (Hoogravenkant) is geen onderdeel van dit project.

		- In het huidige en het nieuwe mobiliteitsbeleid (2040) staat lopen, fietsen en openbaar vervoer centraal. Dit zijn vervoersmiddelen die minder ruimte gebruiken en willen we daarom aantrekkelijker maken. Dus werken we aan een beter en aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes. Daarom wordt de Jutfaseweg ook heringericht, waar fietsers op nummer 1 staan. Wij verwachten dat hoe meer aantrekkelijke fietsroutes er zijn, hoe vaker mensen de fiets pakken. Wij gaan dus uit dat auto's zich niet gaan verplaatsen naar andere straten, maar dat bestuurders voor een andere vervoerswijze gaan. Uiteraard gaat deze wisseling niet over een nacht ijs. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. In de tussentijd kan het voorkomen dat verkeer zich wel gaat verplaatsen.
42.	- Nu wordt het groen vooral gebruikt voor hondentoilet en is het niet echt begaanbaar. Hebben jullie daar ook ideeën over? - De schade kan toch worden beperkt met vlonders? - Er zijn nu heel veel vaste ligplaatsen. Zou mooi zijn als er ook een soort afmeerplaats komt voor kleine bootjes. - De kade is vrij hoog. Is het mogelijk op een paar plekken die kade lager te maken zodat het water beter toegankelijk is? - Lijkt mij leuk als die verbinding op een alternatieve manier wordt ingevuld. Een alternatieve manier om contact te maken met iemand aan de overkant.	Bedankt voor uw reactie. - Hondentoiletten en hondenuitlaatplekken worden aangevraagd via het wijkbureau. Er is op het huidige moment al een hondentoilet aanwezig aan de Jutfaseweg, tegenover Pieter Bernagiestraat. Deze is niet afgeschermd. We gaan in gesprek met de wijkadviseur om te onderzoeken hoe we kunnen omgaan met uw zorgen. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. Ook bekijken we dan wat de mogelijkheden voor afmeerplaatsen zijn. - Het verlagen van de kade is geen onderdeel van de herinrichting van de Jutfaseweg. We verbreden de bestaande groenstrook aan het water en leggen een struinp pad aan. Hierdoor verbetert de begaanbaarheid langs de waterkant. - In het ontwerp behouden we de bestaande schutsluis. De historische uitstraling van deze sluis willen we graag aan beide zijden herstellen. De bestaande inrichting bovenop deze schutsluis bekijken we daarbij. De oorspronkelijke 'schutsluis-functie' wordt niet hersteld. De bestaande vrije doorvaarbaarheid blijft gehandhaafd, er komt dus geen verbinding over het water tussen beide landhoofden. De zitplekken op beide landhoofden worden meegenomen in het ontwerp.
43.	Kunst van HKU en banken van Tafelboom zou een leuke aanvulling zijn. Dit zijn mede ondernemers van Rotsoord. Graag hen erbij betrekken. dee: de schutsluis heeft mooie verlichting. Kan deze verlichting langs de gehele Jutfaseweg worden geplaatst?	Bedankt voor uw reactie. We nemen uw suggesties mee in de volgende ontwerpfase en onderzoeken wat de mogelijkheden zijn over de toepassing van kunst in de openbare ruimte. We onderzoeken de mogelijkheid om historische elementen terug te brengen in het straatbeeld, bijvoorbeeld de straatverlichting en bij de voormalig schutsluis.
44.	- Er zitten vaak vissers aan het water te vissen, beetje gekunsteld in de berm. Misschien leuk om voor hen iets regelen dat ze makkelijker goed aan het water kunnen plaatsnemen (maar zou je eigenlijk aan de vissers zelf moeten vragen natuurlijk) - De rivierenwijk is een bizar hitte-eiland in de zomer, hoe meer groen en schaduw hoe beter! - Goed om de overkant van de sluis te betrekken bij het ontwerp, daar wordt veel gerecreëerd. In de zomer wordt er veel gezwommen, misschien zwemtrapjes oid. - Dank voor de goede organisatie, en heldere uitleg van dit goede plan! - Nog een laatste idee: van mij mogen er nog meer parkeerplaatsen verdwijnen langs de weg met meer groen daarvoor in de plaats (in het kader van klimaatadaptatie), en als het mogelijk is de stoplichten bij kruising diamantweg vervangen voor een voorrangsweg zodat fietsroute jutfaseweg maximaal aantrekkelijk is (in het kader van stimuleren duurzame mobiliteit, dan zijn er in de toekomst weer minder parkeerplekken nodig)	Bedankt voor uw reactie. - We vinden het een leuk idee om een steiger aan de waterkant te maken en gaan dit daarom onderzoeken. Op dit moment kunnen we nog niet zeggen of het mogelijk is. Dit komt doordat Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) eigenaar en beheerder zijn van de Vaartsche Rijn. Samen met hen bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de volgende ontwerpfase worden de technische- en financiële randvoorwaarden verder onderzocht. In de volgende ontwerpfase zal de concrete inrichting van de groenstrook in afstemming met omwonende en ondernemers worden uitgewerkt. - Fijn dat de plannen voor meer groen positief door u worden ontvangen. - In het ontwerp behouden we de bestaande schutsluis. De historische uitstraling van deze sluis willen we graag aan beide zijden herstellen. De bestaande inrichting bovenop deze schutsluis bekijken we daarbij. De oorspronkelijke 'schutsluis-functie' wordt niet hersteld. De bestaande vrije doorvaarbaarheid blijft gehandhaafd, er komt dus geen verbinding over het water tussen beide landhoofden. De zitplekken op beide landhoofden worden meegenomen in het ontwerp. - Bij deze herinrichting geven we veel ruimte voor fietsparkeren en groen. Hierdoor komen er in totaal vijf parkeerplekken te vervallen. Op dit moment het maximale. Ook autoparkeerplaatsen zijn nodig. Voor deze ontwikkeling al maximale aantal parkeerplekken weg. Mocht in de toekomst blijken dat er meer weg kunnen, kan dat later worden bekeken wat hiervoor in de plaats komt. - Wij hebben gekeken of het mogelijk is om de verkeerslichten bij de kruising Waalstraat -Jutfaseweg – Diamantweg weg te halen. Op dit moment is dit niet mogelijk door de hoeveelheid verkeer die hier rijdt. Dit hangt ook samen met de ontwikkelingen in de omgeving, zoals de Zuidpoortstudie en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Mocht

		in de praktijk blijken dat de verkeerslichten niet meer nodig zijn, of op bepaalde delen van de dag, dan kunnen we ervoor kiezen om dan de verkeerslichten uit te zetten of op termijn weg te halen.
45.	Jaagpad' tussen bomen en water kost heel veel bomen. Maar dan hebben we het dus enkel over plekken aan de kant van Hoograven? Ik wilde het net zeggen: hoe zit het met de (uitbreiding van) ligplaatsen? Containers op verschillende plekken alsnog in de grond verzinken is al wel een initiatief dat al zo'n vijf jaar rondzingt. (Gevel)groenbeheren is altijd een uitdaging: bewoners en/of gemeente? Maar grote waardering voor de plannen tot nu toe!! □ Dank.	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. Dit project omvat de herinrichting van de Jutfaseweg: van woning tot aan de waterkant. De realisatie van een wandelpad aan de andere zijde van de Vaartsche Rijn (Hoogravenkant) en extra ligplaatsen zijn geen onderdeel van dit project. Bestaande afvalcontainers in de groenstrook aan de waterzijde handhaven wij, omdat er te weinig ruimte ondergronds is door kabels en leidingen. De bestaande hekwerken rondom de afvalcontainers worden met wintergroene klimplanten begroeid, zodat die grotendeels worden onttrokken van het zicht. Geveltuinen legt te gemeente op verzoek van bewoners aan. Bewoners zijn verantwoordelijk voor het groenbeheer van deze geveltuinen. Het groen in de openbare ruimte is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Mocht u interesse hebben in een geveltuin, kunt u dit laten weten via jutfaseweg@utrecht.nl.
46.	Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om in te spreken op het plan voor herinrichting van de Jutfaseweg. De Jutfaseweg is een belangrijke fietsverbinding. De inrichting van de Jutfaseweg als fietsstraat draagt bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid, comfort en veiligheid van deze route en daar zijn we blij mee. Functie van de Jutfaseweg in het fietsnetwerk: onderdeel van regionale fietsroute Het belang van de Jutfaseweg zal in de komende tijd nog sterk groeien, omdat ze onderdeel is van de hoogwaardige regionale fietsroute van IJsselstein en Nieuwegein via de Kanaalweg, Beneluxlaan en Socrateslaan naar de Vondellaan. Op deze plaats willen we aangeven dat een belangrijk uitgangspunt van de regionale fietsverbindingen die aansluiten in Utrecht is, dat ze 'naadloos' aansluiten op de Singelring. Een belangrijk uitgangspunt van plannen voor het stedelijke fietsbeleid is dat de Singelring dienst doet als verdeelring voor fietsers, die bijdraagt aan het verdelen van de groeiende fietsdrukte over meerdere routes. En de gemeente zegt steeds dat het goed is dat de fietsdrukte toeneemt, omdat de groei van de stad en daarmee van de mobiliteit, beter door de fiets kan worden opgevangen dan met andere, meer ruimte-intensieve modaliteiten. Wij willen op deze plaats daarom (herhaald) pleiten voor een naadloze aansluiting tussen de Jutfaseweg en de Catharijnesingel. De meest logische route daarvoor loopt wat ons betreft via de Westerkade. Dat geldt met name omdat de alternatieve routes, via de Bleekstraat of de Albatrosstraat, onderdeel vormen van de Zuidpoort en in de betreffende studie worden deze routes niet zodanig hoogwaardig ingericht dat ze een herkenbare, aantrekkelijke alternatieve route vormen voor de regionale fietsers vanuit IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht zuid die hun fietsroute willen vervolgen via de Singel. Kort en goed: zorg voor een naadloze aansluiting van de regionale fietsroute IJsselstein – Nieuwegein – Jutfaseweg op de Singelring: asfalteer de Westerkade! Verkeerslichten Jutfaseweg x Waalstraat Het verkeerslicht op de kruising van de Jutfaseweg met de Waalstraat is volslagen overbodig. Op pagina 25 van het plan wordt vermeld <i>“In het gewenste eindbeeld verwijderen we de verkeerslichten, indien dit op vlak van veiligheid mogelijk is”</i>. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV, Den Haag) heeft jaren geleden grondig uitgezocht dat verkeerslichten de MINST veilige kruispuntsvorm zijn (https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten). Rotondes zijn volgens de SWOV het veiligst, gevolgd door voorrangskruisingen. Het argument om een verkeerslicht te behouden omwille van de veiligheid is dus geen geldig argument! Er rijden ter hoogte van de kruising van de Jutfaseweg en de Waalstraat pakweg 4.000 + 6.000 auto's per etmaal. De SWOV beveelt aan om alleen verkeerslichten te plaatsen als het vanwege een vlotte afwikkeling van het verkeer, dus het scheiden van de verkeersstromen, noodzakelijk is: dat is pas bij meer dan 20.000 auto's per etmaal over de kruising het geval. Daarom kan dit verkeerslicht volgens ons gewoon weg. Net zoals eerder met succes het	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. Functie van de Jutfaseweg in het fietsnetwerk: onderdeel van regionale fietsroute De herinrichting van de Ooster- en Westerkade is geen onderdeel van de herinrichting van de Jutfaseweg. Het project herinrichting Ooster- en Westerkade geeft invulling aan de ambitie uit het mobiliteitsplan waarin het gebied benoemd wordt als A-gebied, waar de voetganger en de verblijfskwaliteit van het allergrootste belang zijn. Deze keuze is gemaakt omdat het gebied functioneel en ruimtelijk steeds meer bij de binnenstad is gaan horen, ook door de komst van station Vaartsche Rijn en de ontwikkeling van Rotsoord. De fietser is zeker welkom op de Westerkade, maar wordt door middel van deze keuze in materialisering uitgenodigd zijn vaart te minderen en de ruimte te delen met de voetganger. Om bovenstaande redenen is ook besloten, in overleg met de provincie, dat de snelfietsroute, komende vanuit de Jutfaseweg, eindigt bij Station Vaartsche Rijn. Fietsers kunnen hun route vervolgen richting Ledig Erf, passend bij de verblijfsomgeving. Vanuit het fietsnetwerk bezien kiezen we expliciet niet voor een concentratie van doorgaand fietsverkeer op de Westerkade. De Westerkade (en Oosterkade) maakt steeds meer onderdeel uit van de (drukke) binnenstad in het verlengde van de Twijnstraat en Ledig Erf. Een inrichting als prioritaire fietsroute met asfalt heeft een aantrekkende werking van doorgaande fietsers die we juist om de drukke binnenstad heen willen leiden. De insteek van het mobiliteitsplan, maar ook de studie (naar een autoluwe) Zuidpoort, is om het doorgaande fietsverkeer te spreiden. Fietsers in de Zuidpoort (o.a. komende vanuit de Jutfaseweg) hebben niet allemaal de binnenstad als einddoel, maar fietsen bijvoorbeeld ook door richting het Utrecht Science Park. Gezien de groei die we verwachten van zowel fietsers als voetgangers zetten we in op het verbeteren van meer routes in en om de Zuidpoort, zodat het doorgaande fietsverkeer zich kan spreiden en niet concentreert op enkele routes naar en over het Ledig Erf. Meer informatie over dit project, leest u op: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/ooster-en-westerkade-opnieuw-inrichten/. Verkeerslicht Jutfaseweg x Waalstraat Hartelijk dank voor de suggestie over hoe de kruising Waalstraat – Jutfaseweg – Diamantweg er anders uit zou kunnen zien. Wij hebben gekeken of het mogelijk is om de verkeerslichten bij de kruising Waalstraat -Jutfaseweg – Diamantweg weg te halen. Op dit moment is dit niet mogelijk door de hoeveelheid verkeer die hier rijdt. Dit hangt ook samen met de ontwikkelingen in de omgeving, zoals de Zuidpoortstudie en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Mocht in de praktijk blijken dat de verkeerslichten niet meer nodig zijn, of op bepaalde delen van de dag, dan kunnen we ervoor kiezen om dan de verkeerslichten uit te zetten of op termijn weg te halen. Daarnaast hebben wij bij de huidige situatie al kunnen “testen” wat er gebeurt als de verkeerslichten uitstaan. Momenteel zijn de verkeerslichten op de kruising Jutfaseweg – Waalstraat aan op: - Maandag tot vrijdag van 07.00 uur – 20.00 uur - Zaterdag van 09.00 uur – 20.00 uur - Zondag staan de verkeerslichten op geelknipperen. Tot de zomer van 2019 waren de verkeerslichten alleen op werkdagen van 07.00 uur – 09.00 uur en 12.00 uur - 18.30 uur in bedrijf. Toen ontvingen we in korte tijd meerdere bewonersmeldingen met zorgen over de verkeersveiligheid op momenten dat de verkeerslichten niet in bedrijf waren.

verkeerslicht in de (veel drukker) Adriaan van Ostadelaan is verwijderd. De uitgebreide toelichting

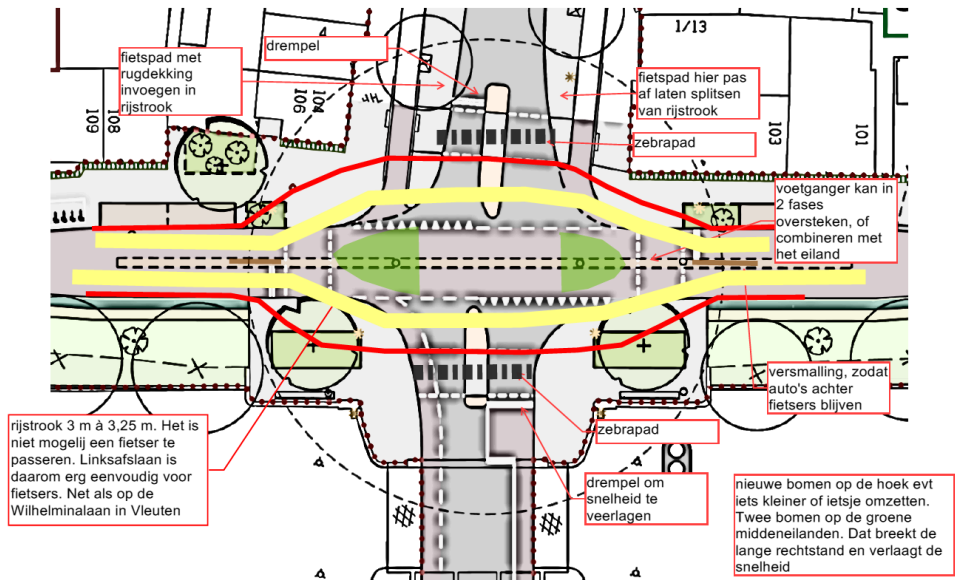


2021.06.01.Bijlage
1.Jutfaseweg.Waarc

waarom de Fietzersbond verkeerslichten kwijt wil in Utrecht sturen we mee (bijlage 1):

Vanwege de aanpak van de Zuidpoort kan het zijn dat er op de Waalstraat en Diamantweg verkeer “gedoseerd” moet gaan worden om te voorkomen dat deze route te druk wordt. De **doseerlichten** kunnen een stukje voor de kruising worden geplaatst, net als op de ‘t Goylaan. De kruising zelf hoeft niet geregeld te worden.

We hebben suggesties hoe u deze kruising **kunt inrichten zonder verkeerslicht** en mét middeneiland én met twee nieuwe bomen (op de mideneilanden). In deze figuur hebben we onze ideeën geschetst. We lichten onze ideeën graag aan de verkeerstechnisch ontwerpers toe.



Een aantal andere punten voor een nog betere Jutfaseweg

Bomen of boompjes toevoegen in de groenvakken aan de woningzijde helpt om de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Het maakt de straat aantrekkelijker: je wilt niet meer “snel wegwezen”. De boompjes staan dicht langs de weg en “flitsen voorbij”, wat het gevoel geeft dat je al hard rijdt. We zijn ons ervan bewust dat er weinig ruimte is, maar probeer boompjes toe te voegen.

Zijn er **voldoende verkeersdrempels** gepland? De weg wordt afgesloten van de Vondellaan, in dat gedeelte zal weinig verkeer blijven rijden. Maar aan de zuidkant van de weg, liggen er daar voldoende (elke 75 m) drempels?

Er zijn alleen **rabatstroken** nodig langs geparkeerde auto’s. Dan houden de rabatstroken de fietsers uit de zone met openslaande portieren. Langs de groenstrook is geen rabatstrook nodig. Liever niet zelfs: de rabatstrook ligt direct naast het groen. De klinkers zullen de neiging krijgen om wat weg te zakken in het groen of er zal onkruid tussen gaan groeien waardoor de klinkers onderling zullen wijken. Het is beter om langs de groenstrook de 40 cm rabatstrook te vervangen door 20 cm asfalt. De lage haag moet wel 25 cm uit de rijbaan blijven, zodat je er niet met de trappers tegenaan komt. Als de rabatstroken ook langs het groen worden aangelegd, moeten ze in de specie worden gezet om “wegzwemmen” te voorkomen, in de 40 jaar dat de weg er zal liggen.

Als een auto uit een zijstraat komt wil je als fietser-in-de-voorrang ook graag zien dat je daadwerkelijk voorrang krijgt. Op een aantal plekken heeft het verkeer uit de zijstraten te **weinig uitzicht** op de fietsers die vanaf de Vondellaan naar IJsselstein fietsen. Dat komt omdat er parkeervakken tot dicht op de hoek van de straat staan. Verkeer uit de zijstraat kan pas iets zien als de neus van de auto voorbij de geparkeerde auto steekt – maar dan kan er al een fietser op de motorkap liggen.

Een aantal andere punten voor een nog betere Jutfaseweg

De nieuwe groenstroken aan de gevelzijde worden voorzien van lage beplanting met solitaire heesters (max. 2-3 meter hoogte). Het nieuwe groen moet voldoen aan de beperkte bovengrondse (zicht op kruisend verkeer en sociale veiligheid) en ondergrondse ruimte (kabels en leidingen, vereiste groeiplaats). Aan de gevelzijde worden geen bomen geplant in verband met aanwezige kabels- en leidingen. Bij het Vondelparc is die ruimte er wel.

Drempels

Er komen voldoende drempels op de Jutfaseweg, ook aan de zuidkant. De afstand tussen de drempels bedraagt hierbij 80-100m.

Rabatstroken

Een rabatstrook versmalt de weg visueel en heeft daardoor een snelheidsremmend effect. De rabatstroken worden voorzien van opsluit- en trottoirbanden en benodigde wegconstructie, zodat verzakkingen niet aan de orde zijn. De lage haag langs de rijbaan wordt naast de band aangeplant, zodat voldoende afstand wordt gehouden van de rijbaan.

Zicht zijstraten

Uitgangspunt bij het ontwerp is uiteraard dat er onderling voldoende zicht is tussen zowel de langzame als snellere fietsers en het kruisende autoverkeer. We hanteren hiervoor de algemeen geldende richtlijnen voor stopzicht. Hier is gerekend met de ontwerpsnelheid van 30 km/u. Dit uitgangspunt in combinatie met alle andere wensen en eisen heeft geleid tot voorgesteld ontwerp.

Rotsoordbrug

Een loopbrug tussen de Jutfaseweg en Klein Berlijn/Gist is geen onderdeel van de herinrichting van de Jutfaseweg. De herinrichting maakt het niet onmogelijk om in de toekomst een brug aan te leggen.

Fietsenstallingen

In de bestaande situatie zijn 340 fietsen geteld, waarvan:

- 133 fietsen in gemeente fietsparkeerplaatsen aan water- (81 stuks) en gevelzijde (52 stuks)
- 36 fietsen in stallingen van derden aan water- (7 stuks) en gevelzijde (29 stuks)
- De 207 fietsen die niet gestald kunnen op een fietsparkeerplaats worden zwerf fietsen genoemd

In het ontwerp maken we extra ruimte voor het stallen van fietsen op gemeente fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen maken we net als de autoparkeerplaatsen aan de kant van de woningen om het zicht op de Vaartsche Rijn vrij te houden. In de nieuwe situatie worden 264 extra fietsstallingen geplaatst aan de gevelzijde (totaal 316 fietsen), waarmee de stallingen van derden komen te vervallen. Deze fietsparkeerplaatsen komen op de koppen van zijstraten, in de functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. De verblijfplekken aan het water zijn gericht op lokaal gebruik en kunnen ook gebruikt worden door de fietsers op de route van en naar IJsselstein. Hier plaatsen we geen extra rekken bij. Het fietsparkeren is evenredig verdeeld over de straat. Het aantal autoparkeerplaatsen aan de waterzijde is van 14 teruggebracht naar 11 stuks (+1 plaats voor een deelauto). Dit heeft te maken met het beleid rond het opheffen van parkeerplaatsen in een zone betaald parkeren en de ruimte die we vinden om het autoparkeren aan de gevelzijde te faciliteren.

	We sturen de tekeningen mee (bijlage 2), op een aantal plekken kan een groenvak of een stalling worden ingewisseld met een parkeerplaats. Dat hebben we op die tekeningen aangegeven. Daardoor krijgt  2021.06.01.Bijlage 2.Jutfaseweg.Reacti verkeer uit de zijstraten beter zicht op aankomende fietsers en andersom. Er is een wens om de Rotsoordbrug aan te leggen in de gemeente (al is er nu geen financiering voor). We willen dat er bij de inrichting van de Jutfaseweg alvast rekening gehouden wordt met de aanleg van deze brug. Zodat er bijvoorbeeld geen kabels en leidingen in de weg worden gelegd. Uit de telling van gestalde fietsen blijkt dat er nu 340 fietsen staan. Er komen slechts 324 plekken, er is direct bij realisatie dus al sprake van een tekort. Fietsen verdampen niet, ze komen vanzelf elders, buiten de rekken te staan. Informeel stallen aan de waterzijde wordt ontmoedigd. Om dat te ontmoedigen, kan het beste worden gezorgd voor voldoende stallingen aan de huizenzijde. Bij te weinig stallingen komen de fietsen aan lichtmasten of straat meubilair te staan of komen ze op de stoep te staan. Al of niet met een beugel aan een woning vastgezet. Op de stoep gestalde fietsen zorgt daardoor dat de toegankelijkheid voor rolstoelen slechter wordt. Zorg voor voldoende stallingen én voor ruimte voor extra plekken als dat nodig zou zijn. Voor gebruikers van de waterkant moeten er aan de woningzijde bij de oversteekplekken voldoende veilige stallingen zijn. Zijn de stallingen gepland op de goede plekken? Dat wil zeggen op de plekken waar de gestalde fietsen nu ook worden aangetroffen? Bij het veelgebruikte fietsenrek “Tulp” is het mogelijk dat het voorwiel omvouwt als iemand tegen de fiets aanloopt en hij omvalt. Daardoor worden die rekken relatief slecht gebruikt: fietsen worden vaak voor het rek gezet, zodat wel de aanbindmogelijkheid kan worden gebruikt. We adviseren om hoog-laagrekken van het type “Griffin” te gebruiken. Daarin wordt de voorvork geklemd en kan het wiel niet omvouwten. Er zijn meerdere leveranciers die hooglaagrekken met fietsparkeu leveren waarin de voorvork wordt geklemd. We vinden het verbazingwekkend dat fietsen niet aan de waterzijde mogen worden gestald, maar dat er wél elf parkeerplaatsen aan de waterkant komen. Hoe kan het dat er voor elf van die ruimtevreten voertuigen wél plek is, maar dat er geen plek is voor voldoende stallingen? Die elf parkeerplaatsen gaan flink ten koste van de groene beleving van dat laatste stuk Jutfaseweg. Kunnen ze zo worden aangelegd dat ze t.z.t. makkelijk zijn te verwijderen om er groen van te maken?	
47.	Ik wil graag na het lezen van jullie prachtige plan voor de herinrichting Jutfaseweg een aantal suggesties doen: 1. Fietsabri met groen dak in Volkerakstraat Mij lijkt het origineel en wenselijk als er in mijn straat een "Fietsabri" gemaakt kan worden. Dit is een combinatie van Utrechtse fameuze groeneabri's bij bushaltes en dan fietsenrekken zoals op het station. Dan kan je op relatief klein oppervlak veel fietsen stallen en zorgt het groene dak voor verkoeling en een mooie omgeving. Fietsen parkeren is namelijk in onze straat heel slecht geregeld, de stoep is bijna niet te bewandelen. Ik hoor graag wat jullie ervan denken? 2. Vergroening in de wijk Pagina 7, paragraaf 1.3 uit het document Concept Herinrichting Jutfaseweg Wordt in alinea Vergroenen Rivierenwijk & Groene ommetjes in Rivierenwijk dat de gemeente de komende jaren meer groen in de Rivierenwijk gaat realiseren. Pagina 23, paragraaf 4.1 uit het document Concept Herinrichting Jutfaseweg Wordt in alinea Uitgangspunten en hoofdlijnen gesproken over vergroenen we zoveel mogelijk om de hittestress te verminderen in de straat.	Bedankt voor uw reactie. We zijn blij dat dit plan positief door u wordt ontvangen. - De fietsparkeerplaatsen staan op de stoep en krijgen geen overkapping. Door beperkte openbare ruimte en de hoge vraag naar fietsparkeerplaatsen maken we geen overkappingen. Dit neemt namelijk meer ruimte in dan individuele fietsenrekken. In de bestaande situatie zijn 340 fietsen geteld, waarvan: - o 133 fietsen in gemeente fietsparkeerplaatsen aan water- (81 stuks) en gevelzijde (52 stuks) - o 36 fietsen in stallingen van derden aan water- (7 stuks) en gevelzijde (29 stuks) - o De 207 fietsen die niet gestald kunnen op een fietsparkeerplaats worden zwerf fietsen genoemd In het ontwerp maken we extra ruimte voor het stallen van fietsen op gemeente fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeerplaatsen maken we net als de autoparkeerplaatsen aan de kant van de woningen om het zicht op de Vaartsche Rijn vrij te houden. In de nieuwe situatie worden 264 extra fietsstallingen geplaatst aan de gevelzijde (totaal 316 fietsen), waarmee de stallingen van derden komen te vervallen. Deze fietsparkeerplaatsen komen op de koppen van zijstraten, in de functiestrook en op de verbrede trottoirs met groenstroken. De verblijfplekken aan het water zijn gericht op lokaal gebruik en kunnen ook gebruikt worden door de fietsers op de route van en naar IJsselstein. Hier plaatsen we geen extra rekken bij. Het fietsparkeren is evenredig verdeeld over de straat. - Bij ieder onderhoud aan de openbare ruimte (maar ook bij vervanging van riolering, kabels en leidingen) is klimaatadaptatie een uitgangspunt. Dit betekent dat we de openbare ruimte klimaatadaptief inrichten. De herinrichting van de Jutfaseweg richt de openbare ruimte van de Jutfaseweg in met dit uitgangspunt. Naast dit project is er ook het project Vergroenen Rivierenwijk. Dit is een project waarbij we in de gehele Rivierenwijk meer groen willen realiseren. Door pleinen groener te maken, meer bomen te planten in straten, plantvakken te maken en bewoners te helpen met het aanleggen van geveltuinen. Rivierenwijk is één van de wijken met het minste groen van de stad. We willen vergroening van Rivierenwijk dan ook op een wat grotere schaal, met meer samenhang op wijkniveau aanpakken. Op

	Wat wordt hier concreet bedoeld? Ik ben met name opzoek naar vergroening van de wijk, waar steen in de straten wordt vervangen door groen. Ik zie de Jutfaseweg al als groen en daar komt nu nog meer groen bij. Dit is mijns inziens niet echt de wijk Rivierenwijk vergroenen. Ik hoor graag wat er in de wijk gedaan gaat worden?	dit moment zijn we op een aantal plekken in de wijk gestart met concrete plannen om straten en pleinen te vergroenen, voornamelijk op en rond het Maasplein en de Amerhof. Hierna kijken we verder waar in Rivierenwijk nog meer kansen voor vergroening liggen. Draagvlak onder bewoners voor vergroening is hierbij erg belangrijk. U kunt de wijknieuwsbrief van Utrecht Zuidwest in de gaten houden voor meer informatie. Ook kunt u met vragen mailen naar rivierenwijkgroen@utrecht.nl.
--	--	--