

Reactienota

Definitieve inrichting straten Waterproof Zeeheldenbuurt

Aangepast naar aanleiding van reacties bewoners na bewonersavond van 3 maart 2020
(wijzigingen ten opzichte van de eerste versie van de reactienota zijn in rood aangegeven)

19 oktober 2020



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
waterproof@utrecht.nl

internet

www.utrecht.nl

rapportage

informatie

Rob Evelein

Inhoud

1	Aanleiding	5
2	Ontwerpkeuzes per straat	7
2.1	Algemene ontwerpkeuzes	7
2.2	Buys Ballotstraat	13
2.3	Willem Barentzstraat	15
2.4	Cornelis Houtmanstraat	15
2.5	FC Donderstraat	16
2.6	Jan van Galenstraat en Alexander Numankade Noord	16
2.7	Alexander Numankade (FC Donderstraat–Poortstraat)	17
2.8	Bleyenburgstraat	17
2.9	Cornelis Evertsenstraat	18
2.10	Admiraal van Gentstraat	18
2.11	M.A. de Ruyterstraat	19
2.12	Van Speijkstraat	19
2.13	Van Brakelstraat	19
2.14	M.H. Trompstraat	20
3	Samenvatting reacties en antwoorden	21
3.1	Gebruik spoorlijn	21
3.2	Parkeerbeleid	21
3.2.1	Geen parkeervergunningen voor de bewoners van het Oogglijdersgasthuis	21
3.2.2	Geen 2e parkeervergunningen meer uitgeven	22
3.2.3	Maak de parkeervergunningen duurder	22
3.2.4	Gelijktrekken van de parkeertijd met rayon Wittevrouten	22
3.2.5	Aanpassen parkeerrayons	22
3.2.6	Beter benutten van de grotere parkeerplaatsen in de buurt	23
3.2.7	Belijning van de parkeervakken	23
3.3	Verkeerscirculatie	23

3.4	Electrische laadpalen	24
3.5	Overlast weesfietsen	24
3.6	Straat garageboxen achter Karel Doornmanlaan	24
3.7	Fietstrommel	25
3.8	Buurtstalling	25

1 Aanleiding

In de Zeeheldenbuurt wordt in de periode 2020–2022 een nieuw hemelwaterriool aangelegd om wateroverlast in de toekomst bij woningen te voorkomen. Bij de aanleg van het hemelwaterriool worden de straten bijna van gevel tot gevel opengebroken. Dit biedt de mogelijkheid om met kleine verbeteringen de straten beter en mooier in te richten, en ook te voldoen aan de eisen die we stellen aan de inrichting van de openbare ruimte (deze eisen staan in het handboek openbare ruimte).

In deze reactienota leggen we uit welke keuzes in het ontwerp zijn gemaakt. Dat doen we in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 staat welke ideeën en opmerkingen we overnemen en welke niet en waarom. In de bijlagen is elke individuele reactie met een antwoord terug te vinden

1.1 Ontwerpproces

Samengevat is het volgende proces doorlopen:

- digitale enquête in oktober 2019: bewoners kunnen digitaal aangeven welke kleine verbeteringen zij zien in hun straat of omgeving
- bewonersavonden inrichting straten 31 oktober, 5 en 7 november 2019: bewoners hebben de mogelijkheid om per straat te bespreken welke kleine verbeteringen in hun straat gewenst zijn
- bewonersavond 3 maart 2020: inloopavond concept ontwerpen ter informatie, reactienota n.a.v. avonden in oktober op website in te zien; bewoners kunnen reageren op het ontwerp zodat we geen zaken over het hoofd zien (analoog per formulier, of per mail)
- afronden ontwerpen vanaf 4 maart 2020: Omdat er veel reacties kwamen om de ontwerpen hebben we veel zorg besteed aan het verwerken van de reacties. Dit heeft onverwacht geleid tot een aantal aanpassingen die we graag met de wethouder wilden bespreken vanwege gevoeligheden. Er zijn met verschillende bewoners gesprekken geweest over de bezwaren en mogelijke aanpassingen

- werkbezoek op 21 juli van wethouder Kees Diepeveen inclusief gesprek met enkele bewoners
- afronden ontwerp inclusief bespreken met wethouder en ambtelijke toets

Met deze definitieve ontwerpen en onderliggende reactienota is het proces afgerond. Daarmee zijn de ontwerpen nu definitief.

Belangrijkste wijzigingen in ontwerp na bewonersavond 3 maart 2020

Na de bewonersavond hebben we veel reacties gekregen van bewoners. We hebben alle reacties zorgvuldig bekeken. Soms waren de reacties van verschillende bewoners tegenstrijdig met elkaar, soms in tegenstrijd met de doelstelling van het project. Waar mogelijk hebben we de ontwerpen aangepast. Dit zijn de belangrijkste wijzigingen:

- in alle straten komen gebakken klinkers (alleen in Alexander Numankade en FC Donderstraat is dit nog enigszins onzeker)
- In het noordelijk deel van de Buys Ballotstraat handhaven we het schuin parkeren onder de bomen
- In de Van Brakelstraat en M.A. de Ruyterstraat schrappen we enkele getekende parkeerplaatsen zodat het bestaande brede trottoir in het midden van de straat gehandhaafd blijft
- Door de verbreding van rijbaan en parkeervakken wordt het trottoir in Van Speijkstraat erg smal. We halen enkele parkeervakken weg om op een paar plekken passeerruimte op het trottoir te maken
- In de Bleyenburgstraat handhaven we de parkeervakken onder de bomen. Hier gaan 7 parkeervakken minder weg.
- In de Admiraal van Gentstraat zijn enkele correcties uitgevoerd: een bestaande boom is ingetekend, er is ruimte gemaakt voor een picknickbank.
- Overige aanpassingen betreffen voornamelijk kleine verschuivingen van bijvoorbeeld een fietsrek

Alle wijzigingen in deze reactienota ten opzichte van de vorige versie zijn in rood weergegeven.

2 Ontwerpkeuzes per straat

Het project Waterproof Zeeheldenbuurt wordt betaald uit de rioolwaterheffing. In principe worden de straten dan weer in oorspronkelijke staat hersteld. Om de volgende redenen wijken we in de Zeeheldenbuurt daar deels vanaf:

- de straten moeten meer water kunnen bergen dan in de huidige situatie
- de gemeente moet voldoen aan de normen en richtlijnen die zijn vastgelegd in het Handboek Openbare Ruimte.
- bewoners hebben middels een digitale enquête en bewonersavonden ideeën voor de inrichting van de straten gegeven

In dit hoofdstuk lichten we de gemaakte keuzes toe. In de eerste paragraaf beschrijven we de algemene uitgangspunten, daarna volgt een beschrijving van de gemaakte keuzes per straat.

2.1 Algemene ontwerpkeuzes

Afbeelding 2.1 geeft het nieuwe standaard wegprofiel weer. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie zijn:

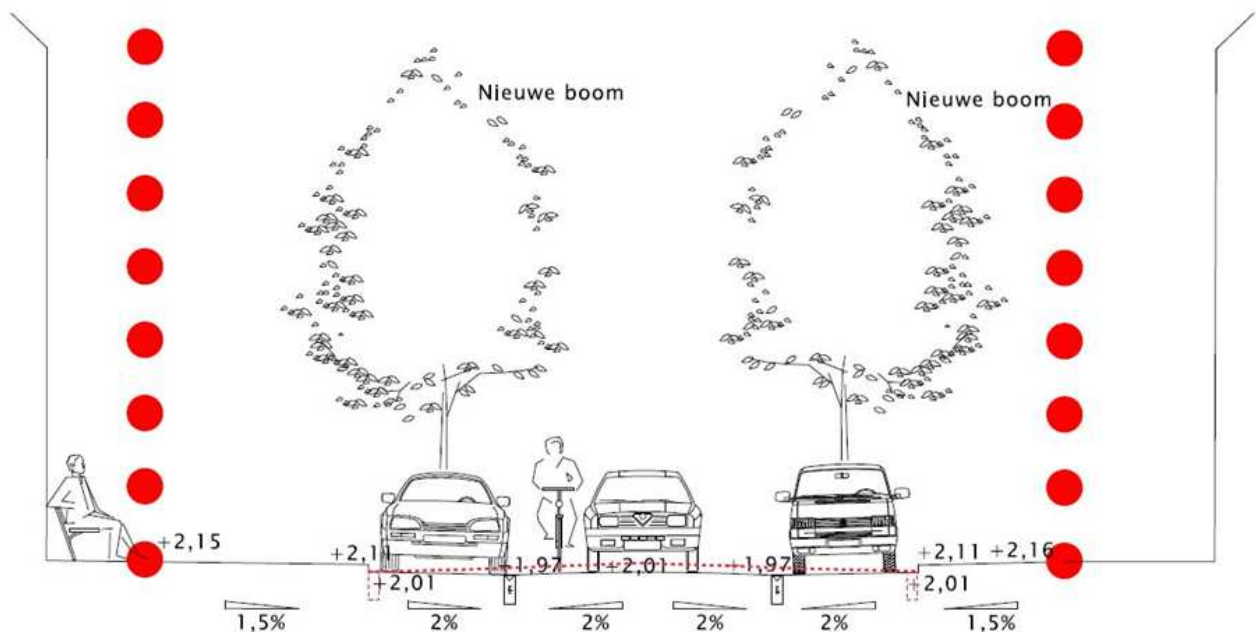
- **Vergroten waterberging op straat:**
De waterkolken liggen niet meer in de stoeptrand, maar op de grens van parkeervak en rijbaan. Hierdoor ontstaat een soort W profiel. Dit zorgt ervoor dat bij zware buien meer water op straat kan blijven staan (en dus niet naar de huizen kan stromen).
Om deze reden is ook een inrichting van de straat op A-niveau (stoep en/of parkeren op gelijke hoogte met de straat) niet gewenst.
- **Rijbaan voldoende breed:**
De rijbaan is altijd minimaal 3,50 m breed zodat hulpdiensten en vuilniswagens (en daarmee al het andere bestemmingsverkeer) veilig door de straat kunnen rijden

- **Bredere parkeervakken, geen tussenlijnen:**

De parkeervakken worden duidelijker aangegeven en met name breder gemaakt (2,0 m breed, conform richtlijnen). Zo zorgen we ervoor dat auto's niet meer half op de stoep parkeren of de rijbaan blokkeren.

Bewoners hebben tegengestelde reacties gegeven over de indeling van de parkeervakken. Er zijn voorstanders voor gemarkeerde parkeervakken, zodat het duidelijk is waar auto's kunnen parkeren. Daarnaast zijn er voorstanders juist de belijning weg te laten, zodat de parkeerruimte optimaal wordt benut.

Er is voor gekozen om geen tussenbelijning aan te brengen. Hierdoor is de parkeerruimte flexibeler te gebruiken. Bij grotere lengtes van parkeervakken kunnen dan (bij goed gebruik) meer auto's parkeren. Nadeel is dat er (bij minder goed gebruik) een auto onhandig staat geparkeerd.



Afbeelding 2.1 Nieuw straatprofiel

– **Meer fietsenrekken:**

Er is plek gemaakt voor **424** meer fietsrekken, meer dan 50% extra (zie ook tabel). Fietsenrekken die nog voldoen worden uiteraard weer teruggeplaatst. Waar nodig en mogelijk vervangen we de verouderde en minder efficiënte fietsenrekken. In afbeelding 2.2 zijn de twee type fietsrekken afgebeeld die worden geplaatst. De keuze voor het type hangt af van de mogelijkheden om de rekken vast te maken in de ondergrond.

Er zijn (nog) niet voldoende financiële middelen beschikbaar voor alle te vervangen en nieuw te plaatsen rekken. Met voorrang worden de extra fietsrekken geplaatst. Daarna vervangen we verouderde en inefficiënte rekken.



Afbeelding 2.2 Te plaatsen fietsrekken (links type Tulips, rechts type Griffin)

	huidige situatie	nieuwe situatie
Buys Ballotstraat	128	166
Willem Barentszstraat	188	243
Cornelis Houtmanstraat	48	69
Heemskerkstraat	8	8
FC Dondersstraat	30	155
Alexander Numankade	30	58
Bleyenburgerstraat	12	4
Cornelis Evertsenstraat	24	44
Admiraal van Gentstraat	110	144
M.A. de Ruyterstraat	40	70
Van Speijkstraat	45	74
Van Brakelstraat	44	62
M.H. Trompstraat	86	128
Totaal	809	1233

– **(ruimt voor) Bomen:**

De bestaande én nieuwe bomen krijgen voldoende leefruimte rondom de stam. We passen de boomspiegels aan, in de meeste straten is hier ruimte voor. ~~Alleen in de Buys Ballotstraat en Bleyenburgstraat gaat een grotere boomspiegel ten koste van de huidige parkeerplaatsen. Bij enkele bomen in deze straten is momenteel geen boomspiegel. In paragraaf 2.2 en 2.7 wordt bij deze twee straten beschreven hoe daar mee om is gegaan.~~ De boomspiegels van de bomen langs het spoor in de Buys Ballotstraat en Bleyenburgstraat worden niet aangepast. Zo kunnen we het huidige aantal parkeerplaatsen hier behouden.

In enkele straten worden bomen geveld of verplaatst vanwege de aanleg van het riool. Zowel de te verplaatsen bomen als de te compenseren bomen komen elders in de wijk terug. Met alle aanwezige kabels en leidingen in de grond is het niet eenvoudig om plek te vinden voor nieuwe bomen. Uiteindelijk is er plek gevonden voor 8 extra bomen. Ook de 13 bomen die geveld zijn voor de renovatie van het Ooglijdersgasthuis worden in de buurt vervangen.

In onderstaande tabel staat een overzicht van te vellen, te verplanten of nieuwe bomen. In de bijlage is een overzicht opgenomen van soorten bomen die kunnen worden geplant.

~~In de Willem Barentzstraat bleken 2 bomen niet te passen, hiervoor in de plaats komen groenvakken. In de Van Speijkstraat is ruimte gevonden voor 2 extra bomen.~~

	Te vellen of te verplanten bomen	Nieuwe en te compenseren bomen
Buys Ballotstraat	0	0
Willem Barentszstraat	0	5
Cornelis Houtmanstraat	-3 (te verplanten bomen, elders terugplaatsen)	0
Heemskerkstraat	0	0
FC Donderstraat	0 (15 bestaande bomen worden tijdelijk verplanten en daarna teruggeplaatst)	1
Alexander Numankade (zuidelijk deel)	0	4
Bleyenburgstraat	0	1
Cornelis Evertsenstraat	-13 (13 bomen geveld ihkv project Ooglijdersgasthuis)	8
Admiraal van Gentstraat	-3 (3 te vellen bomen)	0
M.A. de Ruyterstraat	0	0
Van Speijkstraat	0	6
Van Brakelstraat	-1 (2 bomen tijdelijk verplanten, daarna terug te plaatsen, 1 te verplanten boom, elders terug)	1 (boombak)
M.H. Trompstraat	0	2
Totaal	-20	+28

– **Groenvakken:**

Op enkele plekken hebben we groenvakken toegevoegd. Zoals op de kop van de Admiraal van Gentstraat, FC Donderstraat, Cornelis Houtmanstraat en in de Willem Barentszstraat.

Het beplanten en zelfbeheer van deze vakken, en ook boomspiegels, kan in overleg. Voorwaarden en spelregels voor het maken en beheren van geveltuin en boomspiegels kunt u vinden op www.utrecht.nl/boomspiegels. In de Van Brakelstraat en Cornelis Houtmanstraat is het mogelijk een boombak te plaatsen op de plek waar een boom geveld moest worden. Dit is alleen mogelijk als deze boom in zelfbeheer wordt onderhouden. Over de boombak aan de van Brakelstraat zijn afspraken gemaakt met een aantal bewoners.

- **Parkeren:**

Het uitgangspunt bij het ontwerpen is geweest om te streven naar het behoud van het aantal parkeerplaatsen (maar wel met bredere maat van 2,0m zoals aan de basis van dit project met de bewoners is gecommuniceerd). Dit staat op gespannen voet met de andere uitgangspunten en normen zoals voldoende grote boomspiegels (leefruimte om de boom), ruimte voor het planten van extra bomen danwel het creëren van groenvakken en het realiseren van meer fietsenrekken. Gezocht is naar een optimale indeling van parkeervakken, fietsrekken en groen. Per saldo is er een afname van 26 parkeerplekken.

Ten opzichte van het vorige ontwerp is ervoor gekozen om in enkele straten extra parkeervakken uit het ontwerp te halen. Deze ruimte is gebruikt om een onderbreking te bieden op de smalle trottoirs (Van Speijkstraat, Van Brakelstraat). De parkeervakken langs het spoor in de Bleyenburgstraat blijven intact. Zie ook de toelichting per straat.

~~Er is met name een afname van het aantal parkeerplaatsen in de Bleyenburgstraat vanwege het vergroten van de boomspiegels. Dit wordt deels gecompenseerd met extra parkeerplekken in bijvoorbeeld de FC Donderstraat. Door het vertrek van de hogeschool in het Ooglijdersgasthuis is er geen parkeerdruk meer van de bezoekers van deze school in de aangrenzende straten. Na de verbouwing van het Ooglijdersgasthuis maken de nieuwe bewoners en bezoekers van dit gebouw gebruik van een inpandige parkeergarage. Naar verwachting zorgt dit voor een minder grote druk op de parkeerplekken.~~

In onderstaande tabel is het aantal parkeerplekken per straat en voor het totaal te zien. In het ontwerp is rekening gehouden met een ruimere parkeerlengte (5,5 m) dan in de huidige situatie aanwezig is. Daarnaast zijn de cijfers van de huidige situatie een inschatting van het huidige aantal parkeerplekken. Hierdoor is het lastig om een exacte vergelijking te maken.

	huidige situatie	Concept ontwerp feb 2020	Definitief ontwerp
Buy's Ballotstraat	87	87	85
Willem Barentszstraat	110*	106*	106*
Cornelis Houtmanstraat	16	16	16
Heemskerkstraat	7*	8*	8*
FC Dondersstraat	44*	46*	48*
Alexander Numankade	27	27	26
Bleyenburgstraat	66*	56*	63*
Cornelis Evertsenstraat	36	32	32
Admiraal van Gentstraat	84 81*	84 79*	78*
M.A. de Ruyterstraat	26	25	23
Van Speijkstraat	28 32	32	27
Van Brakelstraat	23*	26*	22*
M.H. Trompstraat	48	43	43
Totaal	602 603	588	577

**incl. laad- en deelautoplekken, invalideplek, parkeerterrein wijkbureau*

- Trottoirs:

Door het verbreden van de parkeervakken zijn de stoepen in de meeste straten smaller geworden. In veel straten wordt voldaan aan de gewenste breedte van 1,80 m. In enkele straten is dat niet mogelijk want daar zijn de trottoirs in de huidige situatie al smaller. In deze straten voldoen we aan een minimale doorloopruimte van 1,2m breed. Daarbij zijn ook alle obstakels (zoals lantaarnpalen, oplaadpalen) uit deze loopruimte geplaatst, en zijn er extra fietsrekken geplaatst zodat er minder kans is dat fietsen tegen gevels worden geplaatst. Op enkele plekken zijn ook extra ruimtes op trottoirs gecreëerd zodat er passeerruimte is.

- Gebakken klinkers:

Een ruim gedeelte wens van bewoners is dat in alle straten gebakken klinkers en natuurstenen banden worden gelegd. Natuurstenen banden die er al liggen komen terug. Betonbanden die nog goed zijn worden hergebruikt. Er is binnen dit project geen budget voor het vervangen van de betonbanden door natuurstenen banden.

Er is financiële dekking gevonden om alle straten met gebakken klinkers in te richten. Voor de rijbaan worden nieuwe klinkers gebruikt, voor de parkeervakken gebruikte klinkers. Voor de FC Donderstraat en Alexander Numankade is nog niet zeker of deze daadwerkelijk met klinkers worden

ingericht vanwege de functie als hoofdfietsroute (dan is asfalt meer gewenst) en de afstemming met de herinrichting van de Alexander Numankade (tussen de Poortbrug en Jan van Galenstraat).

~~Op dit moment kan nog niet bepaald worden of het in de begroting past om gebakken klinkers in alle straten te leggen. Na afronding van de ontwerp wordt een nieuwe raming gemaakt en besloten of gebakken klinkers in de straten kunnen komen.~~

2.2 Buys Ballotstraat

Voor de noordzijde van de Buys Ballotstraat was in het ontwerp een voorstel opgenomen om langsparkeren te introduceren. Hier waren de bewoners het niet mee eens. Daarom is in overleg met de bewoners besloten het schuin parkeren onder de bomen te handhaven. Dat betekent dat de inrichting van de straat vrijwel geheel gelijk blijft aan de huidige situatie.

In het zuidelijk deel van de straat komen de extra groenvakken vervallen. De inrichting blijft daar ook nagenoeg gelijk. Er zijn twee parkeerplekken vervallen omdat dit in de maatvoering niet paste. Hiervoor zijn extra fietsrekken geplaatst.

~~De inrichting van de straat in het noordelijk deel van de straat wordt gewijzigd. Meerdere bomen hebben op dit moment in dat deel van de straat helemaal geen boomspiegel. We geven de bomen hier meer ruimte met een voldoende grote boomspiegel. Het gevolg is dat er minder parkeerplekken passen onder de bomen. Daarom is ervoor gekozen hetzelfde profiel aan te houden als het zuidelijk deel van de straat, namelijk langsparkeren langs het trottoir, en enkele langspaarkeerplekken onder de bomen. Nadeel is dat de auto's dichter bij de woningen staan. Er zijn ook voordelen: het aantal parkeerplekken kan gelijk blijven, er komt meer ruimte voor groen en fietsparkeren tussen de bomen en we zijn in staat om meer waterberging op straat te creëren.~~

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	87	85
Aantal fiets parkeerplekken	128	166

2.3 Willem Barentszstraat

De belangrijkste wijziging in deze straat is het verbreden van de parkeervakken. De stoep wordt wel iets smaller maar voldoet nog steeds aan de minimale maten.

Daarnaast is tegemoet gekomen aan de wens voor extra groen. In het noordelijk deel is er plek voor 5 nieuwe bomen. **Ten opzichte van het eerdere ontwerp (7 bomen) zijn 2 extra bomen op het kruispunt met de Heemskerkstraat vervallen vanwege gebrek aan ruimte. Hiervoor in de plaats komen twee groenvakken.**

In het zuidelijk deel is er geen ruimte voor bomen vanwege kabels en leidingen in de grond. Daarnaast is er plek gevonden voor extra fietsenrekken. Door een optimale verdeling van parkeren, extra fietsrekken en nieuwe bomen gaat dit ten koste van 4 parkeerplaatsen.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	110*	106*
Aantal fiets parkeerplekken	188	243

* incl. 2 laadplekken

2.4 Heemskerkstraat

In deze straat zijn de wijzigingen zeer beperkt. Er is plek voor één extra parkeerplek.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	7*	8*
Aantal fiets parkeerplekken	12	8

* incl. 2 laadplekken en deelauto-plek

2.5 Cornelis Houtmanstraat

De bomen aan de zuidzijde van de straat worden verplaatst naar een plek elders in de wijk vanwege de aanleg van het hemelwaterriool. Na aanleg van het riool is er geen plek meer voor bomen. Aan deze kant van de straat verdwijnen ook de parkeervakken. De straat is hier te smal om aan twee zijden te parkeren. De parkeerplekken komen allemaal aan de noordzijde van de

straat. Aan het eind van de straat (richting Karel Doormanlaan) komen extra parkeerplekken. In totaal kan daardoor het aantal parkeerplekken gelijk blijven.

De ruimte aan de zuidzijde wordt ingericht met fietsrekken en plantvakken. Ter compensatie van de te verplaatsen bomen is hier de mogelijkheid een boombak te plaatsen, mits deze in zelfbeheer door bewoners wordt genomen.

De bocht tussen Cornelis Houtmanstraat en Buys Ballotstraat is zo ontworpen dat er geen auto's meer mogen parkeren, en dat de vrachtwagens tot 12 m hier de bocht goed kunnen maken.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	16	16
Aantal fiets parkeerplekken	48	69

2.6 FC Dondersstraat

Er zijn in de FC Dondersstraat 4 extra parkeerplekken te realiseren. Deze zijn gevonden ter hoogte van en op de parkeerplaats bij het wijkbureau, en het noordelijk deel van de straat ter hoogte van het Ooglijdersgasthuis. Tijdens de aanleg van het hemelwaterriool worden de bestaande bomen verplant en later teruggeplaatst. Een optimale plaatsing van de bomen zorgt voor een betere verdeling van parkeerplekken en fietsenrekken. De ondergrondse containers worden verplaatst naar de entree van het parkeerterrein bij het wijkbureau.

Aan de overzijde van de straat worden de paaltjes verwijderd. De rijbaan wordt iets versmald waardoor er een iets bredere stoep ontstaat. In plaats van de paaltjes plaatsen we smalle fietsrekken en groenvakken. Zo creëren we meer groen én meer fietsparkeren. En blijft parkeren op de stoep onmogelijk.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	44*	48*
Aantal fiets parkeerplekken	30	155

* incl. parkeerplaats ter hoogte van het wijkbureau

2.7 Jan van Galenstraat en Alexander Numankade Noord

De Jan van Galenstraat wordt ingericht als onderdeel van de snelfietsroute Utrecht–Amersfoort. Het deel van de Alexander Numankade tussen de Jan van Galenstraat en Poortstraat zal worden heringericht als 30 km/h straat. Voor beide straten wordt een apart herinrichtingsproces opgestart waarbij de bewoners worden gevraagd mee te denken.

2.8 Alexander Numankade (FC Donderstraat–Poortstraat)

De inrichting van dit deel van de Alexander Numankade blijft ongewijzigd met langsparkeren aan beide zijden. Er is ruimte voor extra fietsenrekken én 4 extra bomen. ~~Eén parkeerplek is weggehaald omdat hier een inrit voor het Ooglijdersgasthuis aanwezig moet blijven.~~

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	27	25
Aantal fiets parkeerplekken	30	58

2.9 Bleyenburgerstraat

Het profiel in deze straat blijft ongewijzigd: langsparkeren langs de woningen en haaks parkeren onder de bomen. ~~(Er is wel een aanpassing gedaan aan het haaksparkeren onder de bomen: hier zijn de boomspiegels vergroot met als gevolg dat er minder parkeerplaatsen in te passen zijn tussen de bomen. Dit scheelt 10 parkeerplaatsen.~~ Ten opzichte van het vorige ontwerp is besloten de boomspiegels ongewijzigd te laten, zodat er 7 parkeerplaatsen minder weg hoeven.

Ten opzichte van de huidige situatie verdwijnen 3 parkeerplekken vanwege het inpassen van de inrit van het Ooglijdersgasthuis en het plaatsen van 1 extra boom langs het spoor.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	66	63
Aantal fiets parkeerplekken	8	4

2.10 Cornelis Evertsenstraat

In de Cornelis Evertsenstraat wordt de oorspronkelijke inrichting teruggebracht: aan weerszijde parkeren en trottoir. De parkeervakken worden aan weerszijde verbreed zodat de auto's niet meer op de stoep hoeven te parkeren. De breedte van het trottoir aan de zijde van de bestaande woningen blijft gelijk aan de huidige situatie.

In de huidige situatie (situatie voor verbouwing van het Ooglijdersgasthuis) zijn er 36 parkeerplekken, in de nieuwe situatie zijn dat er 32. Er worden fietsrekken voor 38 fietsen geplaatst, in de huidige situatie is er ruimte voor 24 fietsen.

Bij de verbouwing van het Ooglijdersgasthuis zijn er 13 bomen geveld. Hiervoor worden 8 bomen teruggeplaatst.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	36	32
Aantal fiets parkeerplekken	24	44

2.11 Admiraal van Gentstraat

In deze straat zijn er enkele kleine wijzigingen. Drie bomen (op het perceel tussen nummer 51A en 53) worden geveld vanwege de aanleg van het hemelwaterriool. Deze worden elders in de buurt gecompenseerd.

Er worden 34 extra fietsklemmen toegevoegd.

Er vervallen in totaal 3 parkeerplekken om verschillende redenen. Op de plek van de eerder voorziene ondergrondse afvalcontainer wordt nu de fietstrommel uit de Van Speijkstraat geplaatst. Er kan dan een extra boom in de Van Speijkstraat worden geplant. Tenslotte is ruimte gemaakt voor een bestaande picknickbank. Verder was in het vorige ontwerp een bestaande boom niet ingetekend.

Daarnaast bleken vanwege een foutieve telling er verkeerde getallen in de eerdere versie van deze reactienota te staan (voor huidige situatie en ontwerp allebei 84). Deze correctie is nu doorgevoerd.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	81	78
Aantal fiets parkeerplekken	110	144

2.12 M.A. de Ruyterstraat

In deze straat zijn er weinig wijzigingen. De parkeervakken worden verbreed zodat auto's niet meer op de stoep hoeven te parkeren.

Op verzoek van de bewoners hebben we het middendeel van de straat, met een verbreding van het trottoir gehandhaafd. Daarnaast hebben we 30 extra fietsplekken toegevoegd. Hierdoor verdwijnen drie parkeerplekken.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	26	23
Aantal fiets parkeerplekken	40	70

2.13 Van Speijkstraat

De parkeervakken worden verbreed zodat auto's niet meer op het trottoir hoeven te parkeren. De trottoirs aan beide zijden worden smal (namelijk 1,25m). Daarom zijn er vijf parkeerplekken weggehaald om op enkele plekken in de straat een verbreding van stoep mogelijk te maken zodat er passeerruimte voor voetgangers ontstaat. Daarnaast is er ruimte gemaakt om 6 nieuwe bomen te plaatsen, en 29 extra fietsklemmen.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	32	27
Aantal fiets parkeerplekken	45	74

2.14 Van Brakelstraat

De parkeervakken worden verbreed zodat auto's niet meer op de stoep hoeven te parkeren. Ten opzichte van het eerdere ontwerp wordt de huidige situatie ter hoogte van het kruispunt met de Trompstraat herstelt. Dat betekent dat de 5 extra ingetekende parkeerplaatsen komen te vervallen. De open ruimte ter hoogte van het kruispunt met de Trompstraat is deels ingevuld met groenvakken in plaats van paaltjes. Nabij de kruising met de Trompstraat worden 3 extra parkeerplekken gecreëerd ter compensatie van verdwenen parkeerplekken in andere straten. Er komen 18 extra fietsklemmen extra bij.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	23	22
Aantal fiets parkeerplekken	44	62

2.15 M.H. Trompstraat

De parkeervakken worden verbreed zodat auto's niet meer op de stoep hoeven te parkeren. In het zuidelijk deel van de straat is er ruimte voor 2 extra bomen. Voor meer bomen is er geen ruimte vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen. In de hele straat worden in totaal 42 extra fietsklemmen geplaatst. De extra bomen en klemmen gaan ten koste van vier parkeerplekken.

	Huidige situatie	Ontwerp
Aantal auto parkeerplekken	48	44
Aantal fiets parkeerplekken	86	128

3 Samenvatting reacties en antwoorden

In dit hoofdstuk volgt een samenvatting van de opmerkingen en ideeën die de bewoners hebben gegeven in de enquête en bewonersavonden. We geven hier antwoord op de meest gestelde vragen. In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle opmerkingen en ideeën in de enquête en bewonersavonden inclusief reactie wat hiermee is gedaan. Opmerkingen die u in dit hoofdstuk niet terugvindt, staan wel in de bijlage.

3.1 Gebruik spoorlijn

Het spoor wordt alleen nog gebruikt voor vervoer naar het Spoorwegmuseum. Daar is nog maar één van de twee beschikbare spoorlijnen voor nodig. In de toekomst kan mogelijk een van beide sporen worden opgeheven. De grond is van Prorail. Het aankopen, inrichten en gebruiken van deze grond valt buiten de scope van dit project.

3.2 Parkeerbeleid

In de Zeeheldenbuurt is de parkeerdruk groot. Er zijn diverse ideeën en suggesties gedaan om een grotere parkeerdruk te voorkomen, danwel de huidige parkeerdruk te verlagen.

3.2.1 Geen parkeervergunningen voor de bewoners van het Ooglijdersgasthuis

Bij het verbouwen van het Ooglijdersgasthuis wordt voor de toekomstige bewoners een parkeergarage gebouwd. Op grond van de beleidsregels voor uitgifte van parkeervergunning worden de adressen in dit pand volledig uitgesloten van een parkeervergunning. De gemeente geeft zowel geen eerste als tweede vergunningen uit.

3.2.2 Geen 2e parkeervergunningen meer uitgeven

Per rayon wordt, op basis van de parkeercapaciteit en de parkeerdruk, een maximumaantal uit te geven parkeervergunningen vastgesteld. Op grond van de beleidsregels voor uitgifte van parkeervergunningen geven wij in rayon Zeeheldenbuurt maximaal twee parkeervergunningen uit per adres. We stellen per parkeerrayon vast hoeveel parkeervergunningen we maximaal kunnen uitgeven. Zodra 97% van het totale vergunningenquotum is uitgegeven, stoppen we met de uitgifte van tweede vergunningen en ontstaat er een wachtlijst. Op dit moment is er een (korte) wachtlijst voor tweede vergunningen. Een tweede parkeervergunning is twee keer zo duur als een eerste vergunning.

3.2.3 Maak de parkeervergunningen duurder

De parkeertarieven worden jaarlijks door de Gemeenteraad vastgesteld. Per 1 januari 2020 zijn de tarieven omhoog gegaan.

3.2.4 Gelijktrekken van de parkeertijd met rayon Wittevrouwen

Hiervoor zijn op dit moment geen plannen. Het is ook de vraag in hoeverre dit tot een lagere parkeerdruk leidt. Onze ervaring is dat parkeerdruk in de avond meestal door bewoners wordt veroorzaakt. Uit de parkeerdrukmetingen blijkt bovendien dat er in rayon Zeeheldenbuurt ook nog plekken zijn waar weinig geparkeerd wordt.

3.2.5 Aanpassen parkeerrayons

Er is gevraagd of het mogelijk is om parkeerrayons aan te passen. Bijvoorbeeld om ze kleiner te maken waardoor mensen niet meer in andere deel parkeren uit gemak, ten koste van plekken voor de echte bewoners. Kleine rayons hebben, omdat ze veel minder flexibel zijn, ook nadelen. Stel dat we 90% van het aantal parkeerplaatsen in vergunningen zouden uitgeven. Dan zouden in een rayon met 100 plekken nog maar 10 plekken over zijn voor bezoek. Op het moment dat iemand zijn of haar verjaardag viert en veel gasten ontvangt, ontstaat meteen het risico dat er voor bewoners met parkeervergunning geen plek meer is. Het risico dat een vergunninghouders zijn of haar auto helemaal niet kwijt kan is in kleine rayons veel groter. In een groter rayon moet een vergunninghouder soms wel iets langer zoeken of verder weg parkeren, maar meestal kan hij/zij de auto wel ergens binnen het rayon kwijt.

De parkeerrayons worden niet aangepast.

3.2.6 Beter benutten van de grotere parkeerplaatsen in de buurt

Opgemerkt is dat de grotere parkeerterreinen bij de Hartogstraat, Blieckstraat en Zeemanlaan beter benut kunnen worden. Grote parkeerpleinen zijn daar jaren geleden gekomen zodat parkeerplaatsen in de kleinere straten in de Zeeheldenbuurt opgeheven konden worden voor groen en fietsenrekken maar bewoners lijken er weinig gebruik van te maken. De gemeente kan mensen niet verplichten om op een specifieke locatie te parkeren, wel kunnen we de buurt nogmaals erop wijzen dat hier parkeerplekken beschikbaar zijn.

3.2.7 Belijning van de parkeervakken

Parkeervakken zijn breder gemaakt zodat het niet nodig is om met een band op de stoep te gaan staan. Door verschillend gebruik van materiaal is er duidelijk onderscheid tussen rijbaan en parkeervak.

Er zijn evenveel opmerkingen gemaakt over het verwijderen van de tussenbelijning als over het verduidelijken van de parkeervakken met tussenbelijning. Het aanbrengen van tussenbelijning zorgt voor het verdwijnen van parkeervakken. Simpelweg omdat hier ruime maten voor gelden. Het weglaten van de tussenbelijning zorgt ervoor de beschikbare ruimte optimaal wordt benut, en er per saldo meer parkeerplekken zijn. Gelijk aan de huidige situatie. Een nadeel hiervan is dat auto's dan onhandig kunnen staan geparkeerd.

3.3 Verkeerscirculatie

Er zijn ideeën geopperd om de knip (paaltjes die doorgaand autoverkeer onmogelijk maken) op de Admiraal van Gentstraat / Bleyenburgerstraat en Alexander Numankade weg te halen of te verplaatsen. Dat zorgt ervoor dat het makkelijker wordt om met de auto in het gehele parkeergebied te komen. Het huidige verkeerscirculatiesysteem is ingevoerd om sluipverkeer (met succes) te weren. Het behoort niet tot de scope van dit project om de verkeerscirculatie te wijzigen.

3.4 Elektrische laadpalen

De elektrische auto wint steeds meer aan populariteit, daarom zijn er steeds meer laadpalen nodig. De gemeente maakt een plan voor de hele stad om ook te voorzien in de groei van het aantal laadpalen. Per wijk wordt een zogenaamd locatieplan gemaakt waarin wordt vastgelegd waar de nieuwe laadpalen worden geplaatst. Van 2 t/m 15 maart 2020 kunt u via www.030laadpaal.nl de locatieplannen bekijken en erop reageren (**deze termijn is inmiddels verlopen**).

De verwachting is dat op termijn ongeveer 2,5 % van het totaal aantal parkeerplekken in Utrecht bestemd zijn voor het laden van elektrische auto's. De openbare laadpalen worden alleen geplaatst als de bestaande openbare laadpalen overbezet zijn. Laadpunten worden dus alleen bijgeplaatst als het aantal elektrische auto's in de buurt is toegenomen. Voor uitbereiding van het aantal laadpunten kijkt de gemeente ook naar locaties in de buurt, zoals parkeergarages, bij bedrijventerreinen en sportvelden. De verwachting is dat het locatieplan de komende twee jaar voldoende ruimte biedt voor de toenemende behoefte aan laadpalen.

3.5 Overlast weesfietsen

De gemeente houdt in de meeste wijken een paar keer per jaar een opruimactie. De planning van deze opruimacties is te vinden op <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-weg/opruimacties-weesfietsen/>.

De eerstvolgende opruimactie in de Zeeheldenbuurt is gepland (en reeds uitgevoerd) in het eerste kwartaal van 2020. In de tweede helft van januari zijn de fietsen gestickerd en in de eerste helft van februari zijn de weesfietsen verwijderd.

3.6 Straat garageboxen achter Karel Doornmanlaan

Suggesties van bewoners is om de ruimte bij de garages te gebruiken als (tijdelijke) parkeerplaats en voor de aanleg van een hemelwaterriool waarop de achtertuinen van de Willem Barentszstraat kunnen aansluiten.

Er is contact geweest met de eigenaar van de garageboxen en bijbehorend terrein. De eigenaar geeft aan dat hij niet wilt meewerken aan dergelijke oplossingen. Vanuit het project Waterproof Zeeheldenbuurt wordt deze optie daarom niet meer verder uitgewerkt.

3.7 Fietstrommel

Een fietstrommel is een afgesloten plek waar u veilig uw fiets stalt. U betaalt per fiets een bedrag om de fiets in de trommel te mogen stallen.

We hebben in het ontwerp geen plekken aangewezen om nieuwe fietstrommels te plaatsen. Wel is er meer plek voor fietsrekken voorzien.

Wilt u een fietstrommel aanvragen in uw straat? Dan kunt u hiervoor online een aanvraag doen. Als de gemeente uw aanvraag goedkeurt, dan wordt de fietstrommel op kosten van de gemeente geplaatst. Voor de stalling in de fietstrommel sluit u een abonnement af. We plaatsen fietstrommels met vier plekken of met vijf plekken. In een fietstrommel passen standaard fietsen. In de fietstrommel is geen plek voor scooters en brommers of speciale fietsen met bijvoorbeeld een krat, bakfiets en/of een breed stuur. Heeft hierover vragen stuur dan een e-mail naar fietsparkeren@utrecht.nl.

3.8 Buurtstalling

De gemeente zoekt actief naar betaalbare en beschikbare locaties waar we buurstallingen kunnen plaatsen. Dit is meestal niet eenvoudig, vaak is er geen geschikte plek aanwezig. Ook in de Zeeheldenbuurt zien we in de openbare ruimte geen plek hiervoor en zijn er bij ons ook geen panden bekend waar hiervoor ruimte is.

U kunt ons helpen bij het vinden van een geschikte buurtstalling. Weet u hiervoor een geschikte locatie, dan kunt u dit melden per e-mail aan fietsparkeren@utrecht.nl. Voor meer informatie zie ook onze website www.utrecht.nl/fietsstallen. Zij nemen dit dan in behandeling.