

Reactienota

IPvE/FO

Herinrichting Nachtegaalstraat–Burgemeester Reigerstraat

Ter vaststelling in college van B&W

Staf mobiliteit 28 juni 2018

College van B&W 10 juli 2018

Inleiding

Op 13 maart 2018 heeft het college van B&W het ontwerp op hoofdlijnen (Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO)) voor de herinrichting Nachtegaalstraat–Burgemeester Reigerstraat vrijgegeven voor consultatie.

Utrecht kiest voor een aantrekkelijke openbare ruimte in het centrum van de stad. Een openbare ruimte die het domein van voetgangers en fietsers is en waar autoverkeer te gast is. De Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat bieden een aantrekkelijke mix van wonen, winkelen en horeca. Tevens vormen deze straten een belangrijke schakel in het netwerk voor voetgangers en fietsers van en naar het kernwinkelgebied én liggen op de drukke fietsroute van en naar het Utrecht Science Park. Een herinrichting van de openbare ruimte moet de belevings- en verblijfswaarde van het woon- en winkelgebied en de doorstroming van de fietsroute verbeteren.

Participatie

In nauwe samenwerking met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is het toekomstbeeld voor de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat bepaald. Er zijn meerdere bijeenkomsten en gesprekken georganiseerd waaraan bewoners en ondernemers in en in de omgeving van de straten hebben deelgenomen. Hetzelfde geldt voor de provincie Utrecht en Qbuzz en maatschappelijke organisaties zoals Fietsersbond, Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht en Knelpunten, wensen en ideeën zijn opgehaald die, waar mogelijk, verwerkt zijn in het ontwerp.

Consultatie

Op 13 maart 2018 heeft het college het IPvE/FO vervolgens vrijgegeven voor schriftelijke consultatie. Om iedereen de gelegenheid te geven mondeling vragen te stellen zijn op 28 en 29 maart 2018 twee inloopbijeenkomsten georganiseerd. Via een wijkbericht, de nieuwsbrief en via de website utrecht.nl/nachtegaalreiger is iedereen hiervan op de hoogte gebracht. Tijdens de consultatieperiode (tot 24 april) waren alle documenten ook te vinden op de website en konden digitaal via de website (of op een andere manier schriftelijk) gereageerd worden. In totaal zijn er 23 reacties binnengekomen.

In overleg met de provincie Utrecht en Qbuzz is daarnaast afgesproken dat een extern bureau het voor consultatie vrijgegeven ontwerp beoordeeld op de verkeersveiligheid. Deze zogenaamde veiligheidsaudit is in april 2018 uitgevoerd door Goudappel–Coffeng. Het rapport is ook als input meegenomen voor het af maken van het IPvE/ FO en is als bijlage opgenomen bij deze reactienota.

De aanpassingen

In deze reactienota reageert de gemeente op de ontvangen schriftelijke reacties. Voor alle reacties geldt dat is beoordeeld of dit vraagt om wijzigingen in het huidige IPvE/FO en of reacties/ wijzigingsvoorstellen kunnen worden meegenomen bij de uitwerking van het Voorlopige Ontwerp/Definitief Ontwerp(VO/DO). Waar mogelijk is het IPvE/ FO direct aangepast.

De belangrijkste wijzigingen in het IPvE/FO zijn:

- *Meer ruimte voor (opstellen van) fiets, bus en auto op de Nachtegaalstraat/ kruising Wittevrouwensingel*
De breedte van de weg is aan het begin van de Nachtegaalstraat (bij de kruising met de Wittevrouwensingel) met een meter verbreedt ten opzichte van het concept-IPvE/FO (in totaal 8 meter in plaats van 7 meter), zodat fietsers de autowachtrij (voor rechtsaf de Wittevrouwensingel op) veilig kunnen passeren. Daarnaast is er extra ruimte om een halterende bus te passeren. Deze verbreding is vergelijkbaar met situatie bij de bushaltes verderop in de straten.
- *Locatie haltering bus Nachtegaalstraat aangepast.* De 1^e bushaltering op de Nachtegaalstraat komend vanaf de Nobelstraat is verder van de kruising af geplaatst ten opzichte van de plek die nu was ingetekend in het ontwerp. Dit om ervoor te zorgen dat er voldoende ruimte blijft voor fietsers om achter de bus de wachten (danwel er omheen te rijden) als deze halteert. De halte behoudt dan in feite ongeveer z'n huidige plek.
- *Halte Burgemeester Reigerstraat op de juiste locatie ingetekend.* De verplaatsing van de bushalte op de Burgemeester Reigerstraat (voor de Albert Heijn) naar de Oudwijkdwaarsstraat was wel beschreven in het IPvE, maar niet ingetekend in het ontwerp (FO). Dit is nu aangepast.

Vervolg

De volgende stap in de planvorming is de totstandkoming van het Voorlopig Ontwerp (VO). Dit is een uitwerking en verfijning van het IPvE/FO. De plek van de functies in de functiestrook worden bepaald, het toe te voegen groen wordt gekozen, een ontwerp van het pleintje en de keuze voor verlichting wordt gemaakt, etc., etc. Ook in deze fase worden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken. Afronding van deze fase zal eind 2018/ begin 2019 plaatsvinden. Dit is wel afhankelijk van de voortgang in de planvorming van de herinrichting van de Maliebaan (en de kruising met de Nachtegaalstraat).

Gebruikte afkortingen:

| | |
|--------|---|
| IPvE | Integraal Programma van Eisen |
| FO | Functioneel Ontwerp |
| Solgu | Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht |
| VO/DO | Voorlopig Ontwerp/Definitief Ontwerp |
| SRSRSB | Slimme route, slim regelen, slim bestemmen |
| Km/u | Kilometer per uur |
| VRI | Verkeersregelinstantie |
| HOR | Handboek Openbare Ruimte |
| CROW | Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek |

Alle ingekomen reacties zijn genummerd, zodat u het antwoord van de gemeente gemakkelijk kunt terugvinden in de reactienota.

Reactienota

| | | Reacties op IPvE Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat | Antwoord |
|---|-----------------------------------|--|---|
| 1 | Laden en lossen Trillingen | <ol style="list-style-type: none">1. Het aantal laad/los plekken in de Nachtegaalstraat gaat van 5 naar 4. Welke plek komt hiermede te verdwijnen?2. Ben benieuwd naar de reactie op EPS panelen. Wel zie ik in het IPvE überhaupt geen eisen terugkomen over trilling in termen van eisen aan asfalt, verankering, voegen en aansluitingen, etc. Waar komen deze te staan? Ik heb wat additioneel onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om trillingen van zwaar verkeer te verhelpen. Ik stuitte op onderstaand artikel. Het stuk bespreekt het plaatsen van EPS panelen (piepschuim) bij panden om trillingen en trillingschade aan stadspanden | <ol style="list-style-type: none">1. De precieze ligging van de laad- en losplaatsen wordt in het Voorlopig Ontwerp bepaald. Wel is nu - op basis van laad- en losmetingen, maar ook op basis van reacties van winkeliers - ingeschat dat het aantal laad- en losplekken iets minder kan. De laad- en losplekken zullen zoveel mogelijk bestemd worden op (strategische) plekken met hoge winkelconcentratie/grotere winkels. Daarnaast zijn er ook gesprekken gevoerd met winkeliers en leveranciers over het terugdringen van het aantal laad- en losbewegingen. Concrete acties/ voorstellen zullen worden uitgewerkt. |

| | | | |
|---|----------------------|--|---|
| | | <p>te verminderen. Dit schijnt een goedkope methode te zijn met resultaat. De gemeente Rotterdam heeft het volgens dit artikel gebruikt.</p> <p>https://www.bouwwereld.nl/nieuws/eps-maakt-einde-aan-trillingshinder-in-gebouwen/ Zou dit ook in de Nachtegaalstraat kunnen worden toegepast?</p> | <p>2. Trillingsonderzoek is in het Integraal Programma van Eisen/ Functioneel Ontwerp (IPvE/ FO) nog niet noodzakelijk omdat er in principe alleen een verbetering is (nieuw asfalt i.p.v. ouder asfalt, geen oneffenheden meer).</p> <p>Dit onderwerp wordt in de fase van Voorlopig Ontwerp verder opgepakt. Daarbij wordt ook bezien of de EPS panelen al dan niet toegepast kunnen worden in Utrecht.</p> |
| 2 | Bodemonderzoek | <p>Ik keek het IPvE/FO door en zag iets over bodemonderzoek. Ik herinner me dat vorige bewoners van het appartement onder ons ooit beweerden dat de benzinetanks van de Peugeot-garage mét pomp, die hier ooit gevestigd was, nog in de bodem zitten. Er zou cement in gestort zijn en er zou kans op lekkage en dus bodemverontreiniging zijn, als ik het wel heb, maar misschien verzin ik dat erbij. Of het klopt weet ik niet, mogelijk is het onzinverhaal. We hebben er in ieder geval nooit iets van gemerkt. Maar ik wilde het u niet onthouden.</p> | <p>De voormalige Peugeot is in beeld en er gaat zeker bodemonderzoek plaatsvinden bij dit pand. Ligger de ondergrondse tanks nog in de straat dan zal onderzoek volgen.</p> |
| 3 | Parkeren/open ruimte | <p>Ik zou graag willen pleiten voor meer 'open' ruimte op de trottoirs en minder autoparkeerplaatsen. Vooral voor de Burgemeester Reigerstraat geldt dit, op de Nachtegaalstraat krijgen de trottoirs al flink meer ruimte omdat de fietspaden verdwijnen. Op de Reigerstraat zou ik voor minder parkeerplaatsen kiezen, zodat er meer ruimte overblijft voor het trottoir. Het parkeren hoeft zeker niet te verdwijnen,</p> | <p>Hier wordt aan tegemoet gekomen, zie bovenstaande beschrijving van de belangrijkste wijzigingen.</p> |

| | | | |
|---|--------------------------------------|--|--|
| | | <p>maar nu lijkt het erop (in het ontwerp) dat het maximale aantal parkeerplaatsen eruit wordt gehaald. Dat zou ik juist niet doen. Iets minder parkeerplaatsen en iets meer open stukken op de trottoirs lijken mij positief voor de openbare ruimte van de straat.</p> | |
| 4 | Bushaltering | <p>Ziet er goed uit, in elk geval overeenkomstig de ideeën die op de bewonersavond in januari zijn gedeeld.</p> <p>Toch lijkt er één simpel detail te ontbreken, namelijk de bushalte in de Reigerstraat voor Albert Heijn die naar de Oudwijkerdwardsstraat verplaatst zou worden (de halte voor de 'verfwinkel' is wel ingetekend). Waarschijnlijk is die per ongeluk vergeten, omdat ik in de plannen voor de Nachtegaal wel twee haltes die richting zie staan. Maar voordat er nu misverstanden ontstaan.</p> | <p>De bushalte 'stad uit' die nu voor de Albert Heijn ligt wordt inderdaad verplaatst naar het begin van de Oudwijkerdwardsstraat. Deze is per abuis van de tekening verdwenen. Zie bovenstaande beschrijving van de belangrijkste wijzigingen.</p> |
| 5 | Uitvalsroutes / doorstroming verkeer | <p>Inhoudelijk ben ik niet aangesloten bij de Nachtegaal/Burg Reigerstraat en Maliebaan herinrichting als niet direct aanwonenden, maar ik wil u met klem vragen om rekening te houden met feit dat de Nachtegaalstraat en kruising Maliebaan voor ons als werkende bewoners (op t Hof wonen ruim 40 mensen met parkeergarage onder in de Boothstraat) de enige uitvalsroute is vanuit de Binnenstad de stad uit.</p> <p>Mede omdat Wittevrouwen, Voorstraat, Drift ook worden heringericht en dan ook richting noordwest omgereden moet worden via Maliebaan en de Kleine Singel.</p> <p>Straks is de enige optie bij Stadsschouwburgbrug linksaf (als die niet ook al verdwijnt ivm fietsers) en met de stoplichten daar zorgt dat voor n enorme vertraging zeker als dit de enige optie wordt om stad uit te komen.</p> <p>De herinrichtingsplannen van de hele binnenstad zijn</p> | <p>De zorg over de samenhang tussen de diverse herinrichtingsprojecten is begrijpelijk. Dit project wordt in samenhang met andere omliggende straten en gebieden bekeken.</p> <p>De stad heeft een opgave als het om de verkeersontsluiting gaat. Hiervoor is het beleidsdocument SRSRSB de drager. Een belangrijk onderdeel is te zorgen voor een leefbare stad waar doorgaand verkeer niet wordt gestimuleerd, zodat de bereikbaarheid voor bewoners wordt gewaarborgd. Uiteraard wordt hierbij ook gekeken naar alternatieve wijzen van vervoer t.o.v. de auto.</p> |

| | | | |
|---|-----------------------|--|--|
| | | <p>zorgwekkend en zorgen ervoor dat de hardwerkende burgers die de stad economisch dragen buiten de stad moeten gaan wonen en de binnenstad dus leegloopt en straks er nog alleen maar fietsende studenten en wandelende toeristen door de stad bewegen, want zij die een woning vinden / kunnen betalen wonen niet meer in de binnenstad.</p> <p>Het is echt noodzakelijk om de herinrichting van uitvalswegen en doorstromingswegen niet alleen met omwonenden te bespreken per gebied, maar in totaal moet worden bekeken, rekening houdend met alle doelgroepen en niet alleen fietsers, want waar komen die vandaan? Precies vanbuiten de binnenstad straks.</p> <p>En verdwijnt er een grote economisch belangrijke groep bewoners uit de binnenstad, omdat t woon-werkverkeer gewoon onmogelijk is.</p> <p>Ik ben momenteel al langer onderweg om de stad uit te komen, dan om uiteindelijk op mijn werkbestemming buiten de stad te komen ongeacht de afstand.</p> | |
| 6 | Beleid gemeente Fiets | <p>1. Jammer dat die keuze voor een verslechtering van de drukke fietsroute Nachtegaalstraat, Reigerstraat en ook nalaat de kruising met de Maliebaan, een jarenlang slepend probleem, te verbeteren. De huidige, te krappe fietspaden / fietsstroken worden niet verbeterd maar verdwijnen. Geen beperking voor het (doorgaand) autoverkeer, dat blijft rijden in beide richtingen en parkeren met laden en lossen wordt zelfs in een deel van de Reigerstraat uitgebreid. Juist de grote fietsstroom op deze route loopt bij elke auto, zeker samen met een</p> | <p>1. Het besluit over hoe de genoemde kruising Maliebaan in te richten ligt voor bij de gemeenteraad. Een van de varianten betreft ook de door u beschreven variant van het weren van autoverkeer vanuit de zuidelijke Maliebaan (en het mogelijk vervallen van de verkeerslichten), waardoor het fietsverkeer op de Burgemeester Reigerstraat beter kan doorstromen. Een besluit welke variant verder uit te werken volgt dit jaar. De huidige auto intensiteiten zijn met ca. 4.000</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>auto uit tegenrichting, klem. De gemeente miste het lef om deze keuze voor fietsverslechtering te duiden en vlucht in een misleidende fietsverbetering zonder argumenten, kenmerkend voor het huidige fietsbeleid.</p> <p>De inrichting oogt als een fietsstraat, maar kan niet zo heten, daar niet aan de eisen voldaan is. Voor een 30 km straat ontbreken fietsvriendelijke drempels, wel fiets hinderlijke plateau's, die het fietsgebruik ontmoedigen!</p> <p>Als bus- en vrachtverkeer niet gemist kan worden, behoort minder autoverkeer meer nadruk te krijgen. Maar het gemeentelijk plan kiest voor de auto en de fietser mag het zelf uitzoeken, moderne zelfredzaamheid, waarbij de zwakke, kwetsbare fietser verliest en alleen de durvers het redden.</p> <p>Weer het doorgaand autoverkeer zoals met een auto inrijverbod vanuit de Maliebaan aan beide zijde. Voorzie de route van voldoende fietsvriendelijke drempels en voldoende brede fietsstroken van zo'n 2 m een schampstrook inbegrepen. Voor eenrichting autoverkeer resteert een 3m middenstrook. Alleen de bus kan zonodig in tegenrichting blijven rijden.</p> <p>Zonder afslaand autoverkeer vanuit de hoofdrijbaan Maliebaan kunnen de verkeerslichten beter worden afgesteld met een kortere fietsroute roodtijd.</p> <p>De huidige te lang roodtijd benadrukt het gemeentelijk gebrek aan fietsbeleid.</p> | <p>motorvoertuigen per 24 uur relatief laag. De verwachting is dat met het voorgestelde ontwerp deze aantallen zelfs nog iets kunnen dalen.</p> <p>De keuze voor het handhaven van 2 rijrichtingen is ingegeven door de wens van de bewoners, ondernemers en tevens het belang om buslijn 8 in stand te houden.</p> <p>De stad heeft een opgave als het om de verkeersontsluiting gaat. Hiervoor is het beleidsdocument SRSRSB de drager. Een belangrijk onderdeel is te zorgen voor een leefbare stad waar doorgaand verkeer niet wordt gestimuleerd zodat de bereikbaarheid voor bewoners wordt gewaarborgd.</p> <p>2. In de volgende fase zullen verschillende mogelijkheden worden onderzocht en uitgewerkt om de hoeveelheid laad- en losbewegingen te beperken. Aanpassing van de venstertijden van de laad- en losplaatsen is in eerste instantie niet de insteek. Op dit moment vindt overleg plaats met de winkeliersvereniging over andere maatregelen om het aantal bewegingen te beperken, zoals het aanpassen van het bestelgedrag en het onderzoeken van de haalbaarheid van de realisatie van een centraal punt (hub) voor aflevering en nalevering van pakketjes/ kleine leveringen. Er zal vervolgens worden bepaald welke laad- en lostijden daarbij wenselijk zijn.</p> |
|--|--|--|

| | | | |
|---|-------------------------|---|---|
| | Laden en lossen | <p>Nu u geen fietsvriendelijke variant ontbreekt, vermoed ik dat deze voorstellen als strijdig met het auto-gerichte beleid worden afgewezen.</p> <p>2. Beperk de venstertijden voor laden en lossen tot buiten de fietsspits.</p> | |
| 7 | Parkeren minder validen | <p>Reactie Solgu</p> <p>Ik dien bezwaar in over het parkeren op de stoep/trottoir. Enerzijds ontstaat er een probleem voor bestuurders die afhankelijk zijn van een rolstoel, anderzijds zien wij dat auto's een groter deel van de stoep/trottoir in gebruik nemen dan wanneer parkeerhavens worden toegepast. Terwijl het standpunt tijdens de plenaire bijeenkomsten telkens is geweest 'meer ruimte voor de voetganger'.</p> <p>a. Verhoogde algemene gehandicaptenparkeerplaatsen voldoen niet aan het HOR en niet aan de landelijke richtlijnen.</p> <p>b. Verhoogde algemene parkeerplaatsen zijn niet voor iedereen die in het bezit is van een Gehandicaptenparkeerkaart bruikbaar. De verordening dat mensen met een Gehandicaptenparkeerplaats op gewone parkeerplaatsen mogen parkeren is niet op iedereen toepasbaar.</p> <p>c. De aangebrachte hellingen bij verhoogd parkeren voldoen niet aan de toegankelijkheidseisen en zijn te steil.</p> <p>d. Bij langs parkeerplaatsen kan het horizontale vlak naast de auto wel beschikbaar zijn, maar is het de vraag of de auto omgekeerd kan inparkeren als dat nodig is.</p> | <p>Parkeren op á niveau met het trottoir heeft voordelen ten opzichte van parkeren in parkeerhavens. Bovendien ontstaat er ruimte op de stoep, als er niet geparkeerd wordt. De nadelen die dit parkeren oplevert voor de mindervalideplaatsen heeft de aandacht en wordt bij de verdere uitwerking van het plan meegenomen. Er worden mindervalide parkeerplekken in het ontwerp opgenomen die niet de nadelen hebben van het trottoir parkeren zoals wordt getoond in de foto's en video's van de rapportage van de SOLGU en leggen deze oplossingen voor.</p> <p>Met het ontwerpen van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de aanbevelingen die volgens het CROW mogelijk zijn. Daarnaast wordt rekening gehouden met het HOR (Handboek Openbare Ruimte). Het gaat dan om de ruimte die door alle verkeersdeelnemers gebruikt worden. Dat vraagt geregeld om concessies binnen de kaders die er voor de eerdergenoemde gebruikers zijn.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>e. Geparkeerde auto's nemen bij parkeren op het trottoir veel meer ruimte in beslag waardoor looproutes vaak worden geblokkeerd.</p> <p>f. Door parkeren op het trottoir toe te staan vervaagd de norm dat auto's niet op trottoirs mogen parkeren. Wij zien graag dat de gemeente Utrecht in haar beleid bepaald dat het onwenselijk is om verhoogde parkeerplaatsen aan te brengen.</p> <p>g. Laatste opmerking</p> <p>a. Eenduidige taal voor voetgangers. Wij vragen aandacht voor een eenduidige taal. Vrijwel iedereen heeft als kind geleerd dat je niet zomaar mag oversteken en dat je bij de rand van de stoep moet wachten. Een stoep bestaat uit grijze betonnen tegels en de rijbaan bestaat uit zwart asfalt of klinkers. Bij rood asfalt moet je oppassen op fietsers. Door deze eenduidige en landelijke taal voelen ouderen, mensen met een visuele beperking, mensen die onzeker zijn en kinderen zich veilig. Op de stoep kun je veilig spelen, kruipen, krijten, keuvelen. Je hoeft niet op te letten. Dit veilige gevoel wordt teniet gedaan wanneer auto's, fietsen en brommers het trottoir gaan gebruiken. We zien dit effect in woonerven en bij de toepassing van Shared Space. Het gevolg is dat jonge kinderen niet alleen mogen buiten spelen, dat ouderen minder enthousiast zijn om nog zelfstandig te winkelen of om een ommetje te maken en dat mensen met een visuele beperking zich niet zeker en veilig voelen. Wij hebben de indruk dat deze kwetsbare groep gebruikers van de openbare ruimte langzaam uit de openbare ruimte wordt geduwd. Onder het mom, dat het veiliger en toegankelijker is</p> | |
|--|---|--|

| | | | |
|---|----------------------------|---|--|
| | | <p>en wordt.</p> <p>b. Eenduidige taal voor automobilisten. Voor automobilisten is een eenduidige taal van belang. Bij het nemen van foto's in de wijk Ondiep waar aan één zijde van de straat het verhoogd parkeren is ingevoerd, zagen wij dat het kennelijk voor automobilisten vanzelfsprekend is, dat men dan op het tegenover liggende trottoir mag parkeren. Als het één mag waarom het andere dan niet. De spraakverwarring en normvervaging is compleet.</p> <p>Ook in andere wijken zien we de parkeerdruk toenemen. Ook daar wordt steeds vaker op het trottoir geparkeerd. Nu mag je nog van automobilisten verlangen dat zij begrijpen dat zij in overtreding zijn, maar als onze taal niet meer eenduidig is valt er niet meer te handhaven.</p> | |
| 8 | Oversteken bij kruispunten | <p>Graag reageer ik op de ontwerpen van de herinrichting Nachtegaalstraat en Reigerstraat. In algemene zin vind ik het er heel mooi uitzien. Zelf heb ik geen auto en fiets graag en veel al ben ik inmiddels 82 jaar oud, dus voor mij prima!</p> <p>1. Nu de Reigerstraat en de Nachtegaalstraat fietsstraten gaan worden, en een snelheidsbeperking tot 30 km/h zullen krijgen, neemt ongetwijfeld het doorgaande autoverkeer sterk af. Ik vraag mij af of het nu wellicht opportuun is het kruispunt Mecklenburglaan, Adriaen van Ostadelaan, en Julianalaan weer terug te bouwen naar een normaal kruispunt zoals dat vroeger ook was. Nu de bus daar rijdt moet deze steeds een rare slinger maken op dat punt. Bovendien is het er buitengewoon gevaarlijk. Vooral als je per fiets moet oversteken vanaf de Adriaen van</p> | <p>1. De situatie van het kruispunt Mecklenburglaan, Adriaen van Ostadelaan en Julianalaan is bekend. Met het mobiliteitsplan SRSRSB is stadsbreed de ambitie veel wegen om te bouwen naar 30 km/u. Dit kost tijd en geld. Hierin moeten prioriteiten worden gesteld. Bij voorkeur wordt werk met werk gemaakt, bijvoorbeeld in die gevallen dat stadswerken onderhoud moet verrichten. Op dit moment kan niet worden aangegeven wanneer veranderingen mogelijk zijn.</p> <p>2. De situatie ter hoogte van de bushaltes zijn zo bedacht dat er voldoende ruimte is om de bus te passeren. Fietsers die dat niet willen, blijven achter de bus.</p> |

| | | | |
|--|-------------------------------------|--|---|
| | <p>Bushaltering</p> <p>Parkeren</p> | <p>Ostadelaan naar de Mecklenburglaan. Je wordt daar vaak in de rug min of meer aangereden door auto's die met hoge snelheid door de bocht komen en jou niet kunnen zien. Zelf kun je ook die auto's niet zien aankomen ook vanwege diezelfde bocht. Het is een ongelukkig kruispunt, en destijds was het kennelijk nodig om het verkeer af te doen buigen via het Wilhelminapark naar de Reigerstraat, maar effectief was dat ook helemaal niet, want iemand die de Mecklenburglaan op wilde deed dat toch. Ik weet niet of er ooit gemeten is of de verbouwing van dit kruispunt ook enig effect had.</p> <p>Is het nu nog steeds zo gewenst dat het verkeer, o.a. met bestemming Tolsteegsingel, naar de Reigerstraat wordt geleid en de Mecklenburglaan mijdt? En zich tussen de vele fietsers van de hoofdfietsroute mengt na deze fietsroute eerst doorsneden te hebben? En daarna wederom te doorsnijden? Zo nee, maak er weer een normaal en veilig kruispunt van.</p> <p>2. Ik neem aan dat bus 8 door de Reigerstraat en de Nachtegaalstraat blijft rijden. Ik kan in het ontwerp niet goed zien hoe de bushaltes zijn ontworpen. Wanneer de bushaltes zodanig zijn gesitueerd dat alle verkeer daar door de stilstaande bus wordt opgehouden, dan voorzie ik problemen.</p> <p>Er ontstaan dan enorme fietsfiles, en veel fietsers zullen proberen de stilstaande bus te passeren, wat gevaar oplevert voor de tegemoetkomende fietsers. Graag zou ik willen weten hoe u dit probleem wilt oplossen.</p> <p>3. Maar graag wil ik u erop wijzen dat met name invaliden</p> | <p>3. Het huidige aantal mindervalideplekken in de straten komt weer terug in de nieuwe inrichting.</p> |
|--|-------------------------------------|--|---|

| | | | |
|----|--|--|--|
| | minder validen | die gebonden zijn aan hun auto wel de mogelijkheid moeten hebben om in die beide straten te parkeren. Ik weet dat omdat mijn partner invalide is en gebonden is aan de auto, en zij vaak in de Reigerstraat en de Nachtegaalstraat haar boodschappen moet doen. Het aantal invaliden parkeerplaatsen is daar zeer beperkt, en vaak staat er ook nog een auto te laden of te lossen op die plaatsen, en dat geeft grote problemen. Daarom verzoek ik u er vooral op te letten dat er voldoende invaliden parkeerplaatsen worden aangelegd. | |
| 9 | Bushaltering Laden/lossen Pleintje voor AH | <ol style="list-style-type: none"> 1. Bushalte in Oudwijkerdwarstraat lijkt mij nu te dicht gepland bij het eerste woonhuis daar. Als de bus 1 meter doorrijdt staat deze voor het huis van de bewoner. (en er is een smalle stoep). Iets meer richting pleintje (plaatsen van bushalte) 2. Laden/lossen restaurant Buurten: nu gebeurt dit op het plein. Met de nieuwe plannen mag dat niet meer. Voorkomen dat Buurten gaat laden/lossen in de Wagendwarstraat op de laad/los ruimte van de AH! 3. Fietsers rijden nu vaak schuin over het plein. Dit levert regelmatig gevaarlijke situaties op. Proberen het te voorkomen dat ze over het plein blijven rijden. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Bij de verdere uitwerking van de bushalte zal in detail worden gekeken naar de ramen en toegangen van de aanliggende panden. 2. De situatie voor het laden/lossen van Buurten gaat met de nieuwe inrichting wijzigen. Bij de uitwerking van het plan zal Buurten hierbij betrokken worden. 3. Bij de nieuwe inrichting van het pleintje wordt bekeken hoe het fietsen over het plein kan worden tegen gegaan. |
| 10 | Nieuwsbrief | OK plan. Ontvangt ook graag de nieuwsbrief van de Maliebaan. | Uw verzoek over de nieuwsbrief van de Maliebaan is doorgestuurd. |
| 11 | Fietsparkeren | Aandacht voor fietskelder onder panden van eigenaar Reigerstraat 47-53. | In het IPvE staat beschreven dat op verschillende plekken het vergroten van het aantal fietsparkeerplekken wordt onderzocht. Zowel het stallen op straat als inpandig stallen (met name voor |

| | | | |
|----|-------------------------|---|---|
| | | | bewoners) wordt onderzocht. Inpandig wordt gekeken naar mogelijkheden om bestaande stallingen uit te breiden. Realisatie van een nieuwe stalling in Podium-Oost (i.v.m. de interne verbouwing van het pand) wordt ook onderzocht. Indien nodig zal nog breder gekeken worden naar kansen voor inpandige stallingen, wanneer er zich een kans voordoet en er een betaalbare stalling kan worden gerealiseerd. Een oriënterend overleg met de eigenaar van Reigerstraat 47-53 heeft in een eerder stadium geen concreet resultaat opgeleverd. |
| 12 | Openbare verlichting | Geen lantaarnpalen aub, staan in de weg. Wordt tegen aan gereden, altijd een fiets aan gehaakt. Verlichting boven straat hangen, van gevel tot gevel kabel. | In de volgende fase wordt onderzocht of spandraadverlichting (verlichting boven de straat) mogelijk is. Is dit niet mogelijk dan worden de lantaarnpalen zo geplaatst dat ze geen onnodig obstakel vormen en waar mogelijk zijn gecombineerd met fiets parkeren. |
| 13 | Bankjes openbare ruimte | De buurt veroudert om mij heen, eerste 15 huizen: ongeveer 10 x 60+. Ook in de rest van de straat veel ouderen. Behoeftte aan zitplaatsen in de winkelstraat. Voor de socialisatie, maar straks ook voor mensen die moeilijk ter been worden en graag hun dagelijkse boodschappen willen blijven doen. Trefpunt o.a. maar wel een heel belangrijke: voor de natuurwinkel/AH. Suggestie: bloembakken zo hoog en met brede bovenkanten maken dat er comfortabel aan alle kanten op gezeten kan worden. Denk ook aan mensen die een hogere zit nodig hebben. | Bij de verdere uitwerking wordt bekeken hoe er eventuele zitplekken in het ontwerp kunnen worden opgenomen. Hierbij wordt rekening gehouden met diverse doelgroepen. |
| 14 | Pleintje voor AH | Plein misschien doortrekken van Buurten naar Hinkelman/makelaar. | Bij de verdere uitwerking zal deze suggestie worden bekeken. |

| | | | |
|----|--|--|--|
| 15 | <p>Verlichting</p> <p>Materiaal keuze bestrating</p> | <p>1. Ziet er prachtig uit, kunnen de lantaarns opgehangen worden ipv midden op de stoep? Nu worden er veel fietsen tegenaan gezet en invalidewagens kunnen er moeilijk langs.</p> <p>2. Geen klinkers zoals op de Oosterstraat, teveel lawaai.</p> | <p>1. In de volgende fase wordt onderzocht of spandraadverlichting (verlichting boven de straat) mogelijk is. Is dit niet mogelijk dan worden de lantaarnpalen zo geplaatst dat ze geen onnodig obstakel vormen en waar mogelijk zijn gecombineerd met fiets parkeren.</p> <p>2. De rijweg wordt uitgevoerd in rood asfalt, geen klinkers. Er komt een strook in het midden die zal afwijken. Welk materiaal hier komt wordt bepaald in de volgende fase. Ook het materiaal op de trottoirs wordt bepaald in de volgende fase.</p> |
| 16 | <p>Oversteek plaats</p> | <p>Het lijkt in het functioneel ontwerp https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/nachtegaalstraat-en-burgemeester-reigerstraat/ dat de oversteekplaats tussen de Kerstraat en de Schoolstraat komt te vervallen in het nieuwe ontwerp. Dit is niet gewenst want dit is een van de belangrijkste oversteken die ook elke werkdag wordt gebruikt door groepen schoolkinderen.</p> <p>Ik zie graag de huidige oversteekplaats behouden of minimaal verlegd indien noodzakelijk.</p> | <p>Het klopt dat dit een belangrijke oversteek is die dagelijks door veel schoolkinderen wordt gebruikt. De oversteekvoorziening tussen de Kerkstraat en de Schoolstraat blijft daarom gehandhaafd. Wel wordt deze anders vormgegeven, zonder zebepad maar met middeneiland.</p> |
| 17 | <p>Sluipverkeer/ Verkeers-snelheid</p> | <p>Ik maak me zorgen over de toename van sluipverkeer in omliggende straten. Nu al wordt er soms met hoge snelheid door mijn straat, de Monseigneur van de Weteringstraat, gereden. Dit geldt ook voor andere straten. De verkeersdrempels bieden onvoldoende afremming; er wordt juist gas gegeven tussen de drempels en regelmatig schuurt</p> | <p>De kans op sluipverkeer wordt voor de omliggende straten niet hoog ingeschat. De verkeerscirculatie in de omliggende straten met veelal eenrichting verkeer maakt alternatieve routes zeer beperkt.</p> <p>De Monseigneur van de Weteringstraat kent voldoende</p> |

| | | | |
|----|--------------------------------------|--|--|
| | | <p>het chassis over de hobbel.</p> <p>Ik ben er voorstander van om van de omringende straten van de Nachtegaalreiger, dus ook van de Monseigneur, een dertig kilometer gebied te maken. De auto, scooter, motor zijn te gast.</p> | <p>snelheidsremmende maatregelen waar hoge rijsnelheden nauwelijks kunnen worden gehaald redelijkerwijs. Gedrag en mentaliteitsproblemen komen helaas overal in de stad voor.</p> |
| 18 | <p>Obstakels in openbare ruimte.</p> | <p>Als niet erg mobiele rollator gebruikende digibeet, zijn mij de in het Wijkbericht(maart 2018) geplande werkzaamheden ontgaan.</p> <p>Ik woon op het Joke Smitsplein, doe mijn boodschappen “om de hoek” met name de Nachtegaalstraat. Dit hoop ik nog enige tijd te kunnen volhouden, maar: op de Nachtegaalstraat lijken steeds meer obstakels te verschijnen, die steeds moeilijker te omzeilen zijn.</p> <p>Bovendien lijkt het of de straat steeds steilere helling naar beneden krijgt waardoor het moeilijker wordt op de been te blijven.</p> | <p>In het nieuwe ontwerp van de Nachtegaalstraat (en ook de Burgemeester Reigerstraat) is nadrukkelijk aandacht voor toegankelijkheid voor minder validen en andere mensen met een beperking. Er zullen in de Nachtegaalstraat bredere trottoirs worden aangelegd. Dit wordt mogelijk doordat de vrij liggende fietspaden verdwijnen. Daarnaast worden uitstallingen, terrassen en straatmeubilair zo gepositioneerd dat er nog zo veel mogelijk loop-/verplaatsingsruimte overblijft. Met de winkeliersvereniging zijn we in gesprek over het beperken van uitstallingen. Tot slot wordt onderzocht of de lantaarnpalen plaats kunnen maken voor hangende verlichting aan de gevels. Dit alles om een opgeruimder en ruimer straatbeeld te realiseren, ook voor minder validen. Is dit niet mogelijk dan worden de lantaarnpalen zo geplaatst dat ze geen onnodig obstakel vormen en waar mogelijk zijn gecombineerd met fiets parkeren.</p> <p>Er is een hoogteverschil in de Burgemeester Reigerstraat: de weg loop af vanaf de kruising met de Oudwijkerdwarsstraat naar het Wilhelminapark. Het is niet veel maar duidelijk voelbaar. Dit gaat niet veranderen; het wordt niet meer maar ook niet minder.</p> |

| | | | |
|----|--|--|---|
| | | | In de Nachtegaalstraat zijn alleen hellingen in het dwarsprofiel. Hiervoor gelden normen die te maken hebben met de afwatering. De weg krijgt een eenvoudige inrichting zonder de fietspaden. Daardoor zijn hoogteverschillen beter inpasbaar. |
| 19 | <p>Stoplichten/ Bushaltering/ Fietsparkeren Pleintje AH</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Wat me opvalt, is dat het stoplicht aan de Oudwijkerdwardsstraat verdwenen is. Hoe kom ik vanuit de Oudwijkerdwardsstraat in het spitsuur de Burg. Reigerstraat op? Nu staat het stoplicht in elk geval nog dagdelen aan. Niet dat met name fietsers zich daar überhaupt wat van aantrekken, maar die sla ik met mijn stok als ze door rood rijden. Graag uitleg wat de reden daarvan is en hoe ik de Burg Reigerstraat opkom. 2. De bushalte bij de AH aan de Burg Reigerstraat is verplaatst naar de oudwijkerdwardsstraat. Is dat al zeker? Wat is daar de reden van? Wat is het voordeel? 3. Kan de Oudwijkerdwardsstraat trouwens ook met name het wegdek opgeknapt worden? Het is nu 'opgelapt' ter hoogte van Podium Oost. 4. Ik zie veel fietsenrekken verdwijnen in de Burg Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Waar gaan fietsers dan hun fiets neerzetten? Wat hebben jullie daar voor oplossing voor? Tegen de gevel, waar terrassen zijn en reclameborden? Niet, dus overal op de stoep. Hoe kom ik daar dan met m'n rollator doorheen? 5. Het 'pleintje' bij de ah aan de Burg. Reigerstraat is nog | <ol style="list-style-type: none"> 1. Het is de bedoeling het verkeerlicht te laten staan en op de spitsmomenten te laten functioneren zoals dat nu ook het geval is. 2. In het voorliggende ontwerp ("IPvE/FO") is de bushalte (stad uit voor lijn 8) inderdaad op de Oudwijkerdwardsstraat gelegen. Dit gaan we ter vaststelling aan het college aanbieden. Hiermee ontstaat er meer ruimte voor de fietser op de Burgemeester Reigerstraat, kan de bus halteren op een rustige locatie en is er meer ruimte aan de Burgemeester Reigerstraat om het pleintje anders in te richten (meer gericht op verblijf/ ontmoeten). 3. In de Oudwijkerdwardsstraat wordt in 2019 grootschalig onderhoudswerk uitgevoerd: de gemeente gaat de riolering en verlichtingskabels vervangen en daarna opnieuw bestraten en asfalteren. 4. In de nieuwe situatie komen meer fietsenplekken dan in de huidige. De exacte locaties zijn echter nog niet ingetekend. Dit gaat in de volgende fase gebeuren. Daarnaast worden uitstallingen, terrassen en straatmeubilair zo gepositioneerd dat er nog zo |

| | | | |
|----|-------------------------|---|---|
| | | <p>niet ingevuld zie ik, ik zie wel dat de afval ondergrondse bakken verplaatst worden, lijkt erop dat er nu veel meer ruimte is voor fietsers op dat pleintje = trottoir om daar maar niet af te stappen en mij omver te blijven rijden. Maar het is nog niet ingevuld, dus ik wacht dat af.</p> | <p>veel mogelijk loop-/verplaatsingsruimte overblijft. Met de winkeliersvereniging zijn we in gesprek over het beperken van uitstallingen.</p> <p>5. Bij de nieuwe inrichting van het pleintje wordt bekeken hoe het fietsen over het plein kan worden tegengegaan.</p> |
| 20 | Oversteek mogelijkheden | <p>Zoals te zien is in het concept document "2018-03-FO-Burgemeester-Reigerstraat-CONCEPT.pdf" is er een Terras aanwezig aan de Burg Reigerstraat 29.</p> <p>Echter zie ik in dezelfde tekening een oversteekmogelijkheid getekend, en dat gaat niet samen.</p> <p>In de huidige situatie is deze oversteekmogelijkheid niet aanwezig omdat daar een terras ter plaatse is.</p> <p>Graag verzoek ik u deze oversteekmogelijkheid weg te halen, temeer er reeds meerdere oversteekmogelijkheden aanwezig zijn zowel aan de rechterkant als aan de linkerkant van het pand.</p> | <p>Bij de verdere uitwerking van het plan zullen de precieze locaties van de functies worden bepaald. Ook wordt dan duidelijk waar de 'lege plekken' komen zodat er ruimte ontstaat voor informeel oversteken. Er wordt hierbij rekening gehouden met de locaties van de huidige terrassen.</p> |
| 21 | Bankjes openbare ruimte | <p>Ik ben bewoner van de Kerkstraat en van de eerste 15 huizen naast mij worden er 12 bewoond door 60+</p> <p>Verder in de straat zie je veel studenten, een paar jonge gezinnen en verder vooral bejaarden. In jullie plan worden die helemaal niet genoemd, maar het is, in ieder geval in deze straat, de grootste groep.</p> <p>Om die reden heb ik op de bijeenkomst ingebracht dat het belangrijk is dat er bankjes komen in de Nachtegaalstraat. Wij, bejaarden, hebben 'hangplekken' nodig waar we elkaar kunnen ontmoeten, zonder dat we daar altijd maar horeca</p> | <p>Bij de verdere uitwerking wordt bekeken hoe er eventuele zitplekken in het ontwerp kunnen worden opgenomen. Hierbij wordt rekening gehouden met diverse doelgroepen.</p> |

| | | | |
|----|--------------|--|---|
| | | <p>voor moeten bezoeken. De meesten van ons wonen hier al heel lang en zullen hier ook aftakelen. We hebben die hangplekken ook nodig om uit te rusten op weg naar de supermarkt, zodat we onze dagelijkse boodschappen zo lang mogelijk zelf kunnen blijven doen.</p> <p>Op de presentatie van het eerste ontwerp hebben we met een paar mensen bedacht dat de bloembakken, die tegenover AH gepland zijn, met een aanpassing geschikt gemaakt kunnen worden als zitplekken. Door de zijkanten van de bakken breed en goed zitbaar te maken. En hoog genoeg, want bejaarden kunnen vaak moeilijk door de knieën. Aan beide zijden van de straat, dan staat er een in en een uit de zon. En iedereen komt naar de supermarkt, dus een ideale plek. Een andere ideale plek is die op de hoek Schoolstraat Nachtegaalstraat. Daar is een grote tuin, dus er wordt geen winkel mee in de weg gezeten. Als daar een grote lekkere bank komt (hoog genoeg graag) kunnen bewoners van de Nachtegaalstraat, Schoolstraat, Mulderstraat en Kerkstraat daar gebruik van maken, niet alleen om elkaar te ontmoeten, maar ook om uit te rusten op weg naar de supermarkten of andere winkels in beide richtingen.</p> | |
| 22 | Fietsverkeer | <p>Reactie Fietsersbond</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De Nachtegaal- en Reigerstraat vormen een belangrijke verbinding tussen Leidsche Rijn Centrum, het kernwinkelgebied binnen de Singels en het Utrecht Science Park. De vele duizenden fietsers in deze straten | <ol style="list-style-type: none"> 1. De gemeente Utrecht onderschrijft de reactie van de Fietsersbond. 2. De gemeente Utrecht onderschrijft de reactie van de Fietsersbond. 3. De verschillende varianten voor herinrichting van de |

| | | | |
|--|-------------------------------------|--|---|
| | <p>Keuze voor inrichting straat</p> | <p>komen er met de huidige weginrichting bekaaid vanaf. De fietspaden aan beide zijden van de Nachtegaalstraat en de fiets(suggestie)stroken op de Burgemeester Reigerstraat zijn te smal. Fietsers worden gehinderd door de bevoorrading van de winkels, met name van rolcontainers die het fietspad kruisen naar de Albert Heijn. Bij de kruisingen met de Maliebaan en voor de Lucasbrug ontstaan lange wachtrijen van fietsers voor de verkeerslichten. De beschikbare fietsparkeerplekken zijn ontoereikend; er staan altijd meer fietsen op de stoepen geparkeerd dan waarvoor plaats ingeruimd is. Ook de capaciteit van buurtstallingen in de omgeving van de Nachtegaalstraat is onvoldoende.</p> <p>2. De groei van het USP in aantallen werknemers en studenten en het groeiende aantal inwoners van Utrecht zullen de komende jaren zorgen voor een toename van de verkeersdruk op de Nachtegaal- en Reigerstraat. Omdat de auto rijdend en stilstaand veel meer ruimte inneemt dan de fiets, is het vanuit ruimtegebruik dringend gewenst dat in de stad en specifiek in deze straten zoveel mogelijk de fiets wordt gebruikt. Dat is ook vanuit luchtkwaliteit, geluidshinder, verbruik van (fossiele) brandstoffen en gezondheid veruit te verkiezen boven de auto.</p> <p>We zijn blij met de doelen van het plan, met name met het tot stand brengen van een inrichting waarin fietsers en voetgangers centraal staan en het verbeteren van de doorgaande fietsroute, en met de keuze om beide straten als één geheel te willen zien. Over de uitwerking van de</p> | <p>Maliebaan liggen nu bij de gemeenteraad en het is aan de Raad om hierover een besluit te nemen.</p> <p>4. De gemeente dient rekening te houden met alle verkeersdeelnemers. Hierbij is de fiets van groot belang. De bus (lijn 8) moet ook een plek krijgen in het geheel. Dit is een opgave op zich. De bus maakt zich zorgen, met name tijdens de spitsuren vanuit de Oudwijkerdwardsstraat, de Burgemeester Reigerstraat op te rijden. Uitgangspunt is een gelede bus. Een VRI is hierbij noodzakelijk. Op dit moment draait de regeling alleen op de spitsmomenten.</p> <p>5. Deze uitgangspunten /gedachten van de fietsersbond liggen in lijn met die van de gemeente. Het is de bedoeling de middenstrook goed overrijdbaar te maken. Het voorbeeld van de Leidseweg wordt niet herhaald.</p> <p>6. Op dit moment is de autodruk al laag met verkeersintensiteiten van ca. 4.100 motorvoertuigen per 24 uur. De gemeente heeft de ambitie om dit verder af te laten nemen. Dit in lijn van het Mobiliteitsbeleid, vastgelegd in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). De verwachting is ook dat de verkeersintensiteit af zal nemen met de herinrichting, zoals ook gebeurd is bij de herinrichting van de Tolsteegsingel/ Maliesingel. Het genoemde kruispunt maakt geen onderdeel uit van het project.</p> <p>7. Het onderdeel functiestrook kent een brede</p> |
|--|-------------------------------------|--|---|

| | | |
|--------------------|--|---|
| Kruising Maliebaan | <p>doelen in het IPvE en FO hebben we een aantal suggesties en kritische opmerkingen.</p> <p>3. De kruising met de Maliebaan speelt een belangrijke rol in de doorstroming van de fietsers op deze corridor; we zouden graag zien dat ook over de plannen voor de Maliebaan op korte termijn een knoop wordt doorgehakt, liefst zelfs dat sprake is van een geïntegreerd ontwerp en gelijktijdige realisatie van de herinrichting. Het verkeerslicht op deze kruising dient te verdwijnen. Kruisingen met verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm volgens de SWOV. Door verkeerslichten rijden fietsers in groepen weg, waardoor de ervaren drukte op het fietspad sterk toeneemt. Voor de Maliebaan heeft het onze voorkeur om auto's alleen op de parallelwegen te laten rijden en fietsers op de middenbaan.</p> | <p>aantrekkingskracht van allerlei doelen. Het fietsparkeren maakt hier zeker deel vanuit. Op dit moment worden alle fietsenstallingen gebruikt. In de nieuwe situatie komen er stallingen bij, maar dat gaat niet helemaal voorkomen dat er nog fietsen buiten de rekken worden gestald. De wijze van stallen op straat zal zo effectief en bruikbaar mogelijk worden aangeboden.</p> |
| Verkeers-lichten | <p>4. De kruising met de Oudwijkerdwardsstraat zou zonder verkeerslicht uitgevoerd moeten worden. Als de bus er dan teveel oponthoud zou krijgen, moet worden volstaan met een zo beperkt mogelijke regeling, zodat het fietsverkeer door de regeling toch zo min mogelijk vertraging ondervindt.</p> | <p>Het regelen van een extra buurtstalling is ook een duidelijke wens. In het kader van de herinrichting onderzoeken we ook de mogelijkheid van uitbreiding van deze capaciteit,</p> <p>8. Zie voorgaand reactie. Er zullen twee parkeerplekken vervallen ten gunste van andere functies, zoals fietsparkeerplaatsen.</p> |
| Wegprofiel | <p>5. Voor de Nachtegaal- en Reigerstraat stelt de gemeente een profiel voor waarbij fietsers, auto's en bussen de rijbaan met elkaar gaan delen en auto's te gast zijn. Zo'n profiel zien we op meerdere plekken in de stad. Op veel plekken werkt het goed voor de fiets; fijn dat fietsers elkaar gemakkelijker kunnen inhalen. Bij deze inrichting dient ervoor gezorgd te worden dat er geen lengterichels</p> | <p>9. In de volgende fase zullen verschillende mogelijkheden worden onderzocht en uitgewerkt om de hoeveelheid laad- en losbewegingen te beperken. Aanpassing van de venstertijden van de laad- en losplaatsen is in eerste instantie niet de insteek. Op dit moment vindt overleg plaats met de winkeliersvereniging over andere maatregelen om het aantal bewegingen te beperken, zoals het aanpassen van het bestelgedrag en het onderzoeken van de haalbaarheid van de realisatie van een centraal punt (hub) voor aflevering en nalevering van pakketjes/ kleine leveringen. Er zal vervolgens worden bepaald welke laad- en lostijden daarbij wenselijk zijn.</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>Snelheid en hoeveelheid auto's</p> <p>Invulling functiestroken</p> | <p>ontstaan. Een slecht voorbeeld daarvan is de Leidseweg. De middenstrook in de Prins Hendriklaan rijdt voor fietsers veel plezieriger. Een inrichting zoals de Prins Hendriklaan kan ook op de Nachtegaal- en Reigerstraat een succes worden, bij een geschikte verhouding tussen de aantallen fietsers en auto's. In de spitsperiodes is dat het geval; de grote aantallen fietsers zorgen ervoor dat de snelheid van het autoverkeer niet hoger zal kunnen worden dan de nieuwe, lagere snelheidslimiet van 30 km/u. Buiten de spits en met name in de nachtelijke uren willen we niet dat de enkele fietsers dienen als 'remvrees' voor de auto. Vanwege de hoge snelheden van het autoverkeer is de Prins Hendriklaan nu op de lijst van verkeersonveilige plekken gezet en blijkt er handhaving nodig te zijn. Op de Tolsteeg- en Maliesingel blijkt het autoverkeer zich in de nachtelijke uren misdadig te gedragen door soms meer dan 100 km/u te rijden. Dat moet daar en op de Nachtegaal- en Reigerstraat koste wat kost worden voorkómen, met name door de weginrichting. Bebording en handhaving kunnen eventueel aanvullend worden ingezet, maar zijn minder effectief.</p> <p>6. Een lage autodruk is nodig om fietsers veilig op de rijbaan te kunnen laten rijden. Dat kan worden bereikt door bij het kruispunt van de Nachtegaalstraat en de Singel het autoverkeer te doseren.</p> <p>7. We zien uit naar een meer in detail uitgewerkt ontwerp, omdat we nieuwsgierig zijn hoe de wensen voor de functiestrook zullen worden ingevuld. De functiestrook</p> | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>dient volgens het plan verschillende functies: terrassen, uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken, autoparkeren en laden lossen van vrachtwagens. Wij voorzien een grote uitdaging in het inpassen van al deze wensen. We willen niet dat de uitbreiding van het fietsparkeren daarbij het onderspit delft. In dat geval zullen fietsers namelijk alsnog op het trottoir gaan stallen, waarvan de ambitie is om te voorzien in ten minste 1,50 m vrije doorloop en een opgeruimd profiel zonder obstakels. Om te realiseren dat fietsen op de functiestrook geparkeerd worden, moeten de capaciteit en aantrekkelijkheid ruim voldoende zijn; anders stallen fietsers hun rijwiel toch naast de voordeur tegen de gevel. We hebben hierover zorgen, omdat in het plan wordt aangegeven dat niet alle behoefte aan fietsparkeerruimte kan worden geacommodeerd. We roepen de gemeente op zich daadwerkelijk in te zetten voor voldoende capaciteit en aantrekkelijkheid van de buurtstallingen en de fietsenstallingen op de functiestrook. Het is u ongetwijfeld bekend dat fietsen in een rek veel minder ruimte vragen dan fietsen die op de standaard worden gestald. Goede hoog-laagrekken hebben een hart-op-hartafstand van 40 cm, los gestalde fietsen, bijvoorbeeld in parkeervakken, vragen bijna 1 m ruimte per fiets. Om voldoende capaciteit te bieden, pleiten we voor hoog-laagrekken. We zullen ons verzetten tegen het weghalen van fietsen van het trottoir, als er in de nabije omgeving onvoldoende capaciteit beschikbaar is om fietsen te parkeren.</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|----|--|--|--|
| | <p>Capaciteit fietsparkeren</p> <p>Laden en lossen</p> | <p>8. We willen vermelden dat we in de bijeenkomsten meerdere ondernemers hebben horen klagen over de vele fietsers in de straten; die zouden er alleen doorheen rijden en te weinig stoppen om iets te kopen. Uit het koopstroomonderzoek blijkt dat dat beeld niet klopt; 60% van de klanten komt op de fiets, dat is relatief veel. Slechts 5% komt per auto. Ondernemers pleiten vanuit hun aanname voor het behoud van voldoende autoparkeerplaatsen, wij willen nogmaals aangeven dat voldoende stallingen voor fietsers dringend gewenst zijn. De huidige stallingen worden bijna voortdurend volledig benut. Er staan vaak tweemaal zoveel fietsen als dat er rekken zijn. De ambitie om het aantal plekken met 20-50% toe te laten nemen is daarom onvoldoende. We stellen voor dat er in beide straten ten minste twee parkeerplaatsen verdwijnen ten gunste van fietsenstallingen. Dat levert per straat 24 stallingsplekken op. Daarmee is het benodigd aantal stallingen echter nog steeds niet gerealiseerd. Er moet gezocht worden naar extra ruimte voor stallingen. We denken dat er door het verdwijnen van de fietspaden voldoende ruimte vrij komt om genoeg plek te kunnen vinden voor extra stallingen.</p> <p>9. Tenslotte gaan we er van uit dat na de herinrichting fietsers geen hinder meer ondervinden van het laden en lossen van vrachtwagens.</p> | |
| 23 | | <p>We hebben verschillende avonden bijgewoond en meegepraat. Eerlijk gezegd stelt het IPvE ons als resultaat van die avonden teleur. Het beeld beschreven bij Ambitie (p. 15) klinkt weliswaar goed, maar het IPvE bevat te veel open</p> | <p>1. Winkeliers hebben wel degelijk belang bij beperking van laad- en losbewegingen. De straat wordt er rustiger door, waardoor het prettiger verblijven en winkelen wordt in de straat. Dit is ook in het belang</p> |

| | | |
|--|---|--|
| Laden en lossen | <p>einden, aannamen en niet-gedefinieerde zaken. Hierdoor blijft onduidelijk of en hoe deze ambitie daadwerkelijk door de beschreven maatregelen kan worden bereikt.</p> <p>1. Laden en lossen op straat is een groot probleem. Er stoppen grote vrachtwagens die iets kleins komen afleveren. Gevolg is opstopping, gevaarlijke situaties en fietsers op de stoep. Echter: de formulering (p. 19) over het in overleg met winkeliersvereniging en vervoerders bespreken van maatregelen geeft weinig vertrouwen in verbetering. Want waarom zouden winkeliers meedenken en meewerken? Wat is hun risico? Vrachtverkeer kan bv ook worden geweerd! Er wordt nu ook niet gehandhaafd op venstertijden (er wordt 's nachts gelost) of op stoppen op de weg. Er komen 'minstens vier locaties' voor laden en lossen (p.17): hoeveel maximaal...?</p> | <p>van de winkeliers en zij onderschrijven dit. Op dit moment wordt gezamenlijk onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor aanpassing van het bestelgedrag door winkeliers en de haalbaarheid van realisatie van een hub voor pakketjes (zie hiervoor ook antwoord bij reactie 6). Het weren van vrachtverkeer betekent dat winkels niet kunnen worden bevoorrad. Dat is ook niet wenselijk. Het zou de winkels de stad uit drijven, wat weer een toename van het autoverkeer betekent.</p> <p>Het precieze aantal laad- en losplaatsen wordt in de vervolgfase nader bepaald. Het uitgangspunt is vier locaties, maar het kunnen er een enkele meer worden.</p> |
| Terrassen en uitstallingen | <p>2. Ook over terrassen en uitstallingen wordt met ondernemers bekeken hoe het straatbeeld kan worden opgeruimd. Waarom is dit IPvE op dergelijke onderdelen niet duidelijker en dwingender?! Het 'toevoegen van verblijfsruimte' (p.27) = terrassen...? Soms staat er dat de vrije ruimte voor voetgangers (trottoir) minimaal 2,00 mtr. moet bedragen (p.16), soms minimaal 2,00 mtr (bij terrassen p.23): wat is het? Waarop wordt straks gehandhaafd?</p> | <p>2. In het definitieve IPvE/ FO is opgenomen dat een minimale doorgang van 1,80 meter op de trottoirs gewaarborgd moet blijven en bij voorkeur minstens 2.40 meter ten behoeve van comfortabele loopruimte en ruimte voor mindervaliden. Daar richten we de straten op in en zullen inzetten op aanvullende afspraken met winkeliers over uitstallingen.</p> |
| Verkeerssnelheid/snelheidsbeperkende maatregelen | <p>3. Een andere onveilige situatie is het racen door de straat. Dat verandert niet als Burg. Reigerstraat voorrang houdt op de zijstraten. Onduidelijk wat de snelheidsbeperkende maatregelen zijn (p.22) - vooral gericht op het veilig</p> | <p>3. Door een inrichting te maken, samen met aanvullende snelheidsremmende maatregelen in de vorm van plateaus en dit samen met een aanliggende inrichting van trottoirs en</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | <p>Fietsvakken</p> <p>Straatmeubilair</p> <p>Aantrekkelijke straat</p> | <p>verplaatsen van fietsers (zie oversteken). De aanname dat (p. 19) 'de nieuwe inrichting gevolg KAN hebben dat doorgaand verkeer een andere route gaat kiezen' blijft loos als doorgaand verkeer niet wordt ontmoedigd of op naar een alternatieve route wordt gestuurd. Een zelfde aanname mbt geluid: 'Wanneer aanvullend een verkeersreductie ontstaat, KAN een grotere vermindering van de geluidsbelasting optreden'(p.27): hoe komt die verkeersreductie tot stand zonder dat daarop wordt gestuurd? Oversteken is moeilijk en gevaarlijk. Onduidelijk is hoe de 'oversteekmogelijkheid' eruit ziet en hoe dwingend en dus veilig die is. Zie p. 18: 'functiestrook is regelmatig onderbroken zodat vrij kan worden overgestoken' en p.22: snelheidsbeperkende maatregelen gericht op door rijdende fietsers.</p> <p>4. Fietsvakken: fietsen kunnen op de straat omvallen, gevaarlijk. Minder parkeervakken: p.15 'mogelijk met iets minder parkeerplaatsen' versus p.17 'maximaal 2 stuks per straat afname': wat is het?</p> <p>5. Straatmeubilair: 'ondergronds kringlooppunt op plein Burg. Reigerstraat met ten minste 8 containers': hoeveel maximaal? Kan dit plein dan nog een 'prettige verblijfsplek met hoge beeldkwaliteit' zijn? P.15</p> <p>6. Ten slotte: hoe blijft de straat 'zeer gevarieerd en aantrekkelijk'(p.15) nu er weer 2 nieuwe horecagelegenheden bij komen?</p> | <p>functiestroken, wordt verwacht dat hiervan een snelheidsremmende werking uit gaat. Het weren van doorgaand verkeer is een stadsbrede opgave. Door (kleine) stappen hierin te maken per project en dit stadsbreed bij elk project te doen, ontstaat in zijn totaliteit een gebied waar steeds meer doorgaand verkeer wordt geweerd Met de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat verwachten we sowieso een bijdrage aan een steeds veiliger en leefbaardere stad te leveren.</p> <p>4. Zie antwoorden op reactie 22. Er zullen twee parkeerplekken vervallen ten gunste van andere functies, zoals fietsparkeerplaatsen.</p> <p>5. Er is onderzocht hoe het aantal ondergrondse containers tot een minimum beperkt kan worden. Geschikte alternatieve locaties zijn nauwelijks te vinden. Wel kan het aantal worden beperkt onder andere door betere techniek. De ruimte op het huidige pleintje wordt grotendeels gedomineerd door de containers en ruimte om deze te legen. Door de resterende acht containers een nieuwe plek te geven kunnen ze direct vanaf de functiestrook worden geleegd. Daarbij opgeteld het nieuwe (smallere) profiel van de rijbaan komt er veel ruimte vrij om het pleintje aangenamer in te richten.</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>6. De afgelopen jaren is er geen ruimte geweest voor nieuwe horecavergunningen aan de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat. Een klein deel van de ondernemers was toen tegen uitbreiding nieuwe horeca. Horeca en andersoortige foodconcepten groeit de aankomende jaren door omdat er veel vraag en behoefte naar is. Uiteraard moet er wel een gezonde balans blijven tussen de voorzieningen in de straten. Een balans die de straten aantrekkelijk en plezierig houden. Veel horeca richt zich op het bezoekende publiek aan de straten en zijn lichte vormen van horeca met een beperkt hinderprofiel en sluitingstijden die gelijk zijn aan winkeltijden. Er wordt gestreefd naar met name dergelijke initiatieven ruimte te bieden. Immers, deze versterken de winkelstraatfunctie. In het nieuwe horecakader is er nu wel ruimte voor deze vormen van horeca.</p> |
|--|--|--|--|

Bijlagen

1. Verkeersveiligheidsaudit