

# Herinrichting Tuinwijkroute

## Voorlopig Ontwerp

Definitief - mei 2026



*Schets nieuw ontwerp Willem van Noortstraat*

## Inhoud

1 Visie en proces.....	2
2 Reacties uit de buurt.....	4
3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute.....	5
4 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat.....	7
5 Uitleg ontwerp Antonius Matthaesuslaan .....	10
6 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein .....	13
7 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat .....	17
8 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat, Juliusstraat en Bosschastraat .....	20
Bijlage 1: Bomen en planten .....	23

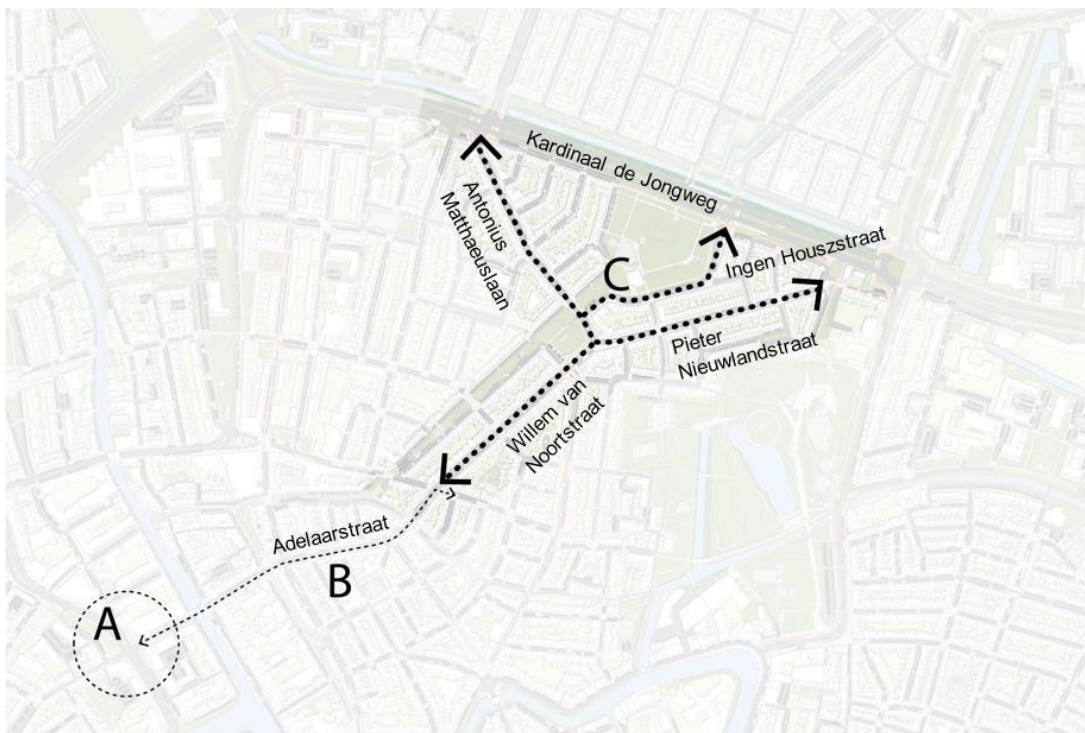
# 1 Visie en proces

## 1.1 Visie

Utrecht is een van de snelst groeiende steden van Nederland en daarmee wordt de stad steeds drukker. Om de drukte in de stad beter te verspreiden en de stad leefbaar te houden, werkt de gemeente Utrecht aan een prettige en gezonde leefomgeving met meer ruimte om te fietsen en te lopen.

Dit doen we ook op de Tuinwijkroute, waarbij de straten van de route worden ingericht als een comfortabele fietsroute waar de fietser de ruimte krijgt en de auto en bus te gast zijn. We maken fietsstraten met meer ruimte voor groen en parkeerplekken voor fietsen.

Met de Tuinwijkroute (deel C in het kaartje hieronder) bedoelen we de volgende straten: Willem van Noortstraat, Willem van Noortplein, Antonius Matthaesuslaan, Pieter Nieuwlandstraat en Ingen Houszstraat.



*Kaart van de Route Votulast opgedeeld in het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat (A), Kaatstraat-Adelaarstraat (B), en de Tuinwijkroute (C).*

Met de herinrichting van de Tuinwijkroute verbeteren we ook de looproutes in de buurt. In en rond het Willem van Noortplantsoen verbeteren we routes die onderdeel zijn van de stedelijke groene wandelroute langs de Zaagmolenkade en het Majoor Bosshardtplantsoen.

Het Willem van Noortplein krijgt een uitstraling die past bij deze centrale plek in de buurt. We maken ook nieuwe looproutes naar het Willem van Noortplantsoen. Op het plein komen het groen, de verschillende fiets- en wandelroutes, winkels en horeca samen op één plek.

De Willem van Noortstraat - Antonius Matthaesuslaan blijft een belangrijke route voor bussen en voor auto's met een bestemming in de wijk.

Bij het gebruik van materialen willen we zoveel mogelijk spullen opnieuw gebruiken. Dat geldt voor de aanleg, het beheer en het onderhoud. We kiezen daarom voor de meest duurzame keuze die past binnen de voorwaarden van het ontwerp.

## **1.2 Proces**

### **Wat is het Voorlopig Ontwerp?**

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is een verdere uitwerking van het eerste ontwerp van de Tuinwijkroute (het [IPvE-FO](#)) dat in mei 2025 is vastgesteld. In het IPvE/FO beschreven we de visie en de ontwerpkeuzes die we hebben gemaakt. In mei 2026 heeft het college het VO vastgesteld, dit document. Hiermee staat het grootste deel van het ontwerp vast.

Bewoners en andere belanghebbenden konden vanaf 19 januari tot en met zondag 15 februari 2026 reageren op het concept VO. Ook hebben we op 3 februari 2026 een informatiebijeenkomst geïnteresseerden konden langskomen om het ontwerp te bekijken en vragen te stellen. Van alle binnengekomen reacties hebben we een verslag geschreven waarin we uitleggen welke reacties we wel en niet hebben verwerkt in het ontwerp.

### **Hoe gaat het verder?**

Van het vastgestelde VO maken we het Definitief Ontwerp (DO). In het DO bepalen we de laatste details van het ontwerp, zoals de precieze keuze van planten en materialen. Het college neemt hier geen besluit over en alleen als er belangrijke wijzigingen zijn stemmen we dit af met bewoners en ondernemers in de buurt. Na de uitwerking van het DO contracteren we een uitvoerder. We verwachten in de tweede helft van 2027 te starten met de werkzaamheden op straat.

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 beschrijven we de reacties uit de buurt. In hoofdstuk 3 geven we verdere uitleg over het ontwerp. In de hoofdstukken 4 tot en met 7 beschrijven we details per straat.

## 2 Reacties uit de buurt

Begin 2025 hebben ruim 150 mensen gereageerd op het eerste ontwerp voor de Tuinwijkroute. Waar het kon hebben we de reacties van bewoners op het eerste schetsontwerp verwerkt. Het schetsontwerp is verder uitgewerkt naar het Voorlopig Ontwerp.

Tijdens het maken van het VO hebben we met verschillende ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden gesproken over de uitwerking van de plannen. Begin 2026 kon iedereen reageren op het concept Voorlopig Ontwerp. Ongeveer 100 mensen hebben gereageerd per mail, via DenkMee of via een formulier op de inloopbijeenkomst van 3 februari. Veel mensen zijn positief over de fietsstraten, de nieuwe inrichting van het Willem van Noortplein en meer groen. Ook blijkt dat er nog vragen en zorgen zijn over parkeren en verkeersveiligheid, met name op het gebied van oversteken en de snelheid van verkeer. Het [samenwerkingsverslag](#) geeft een uitgebreider beeld van de ontvangen reacties inclusief reflectie en uitleg van de gemeente op enkele thema's.

### 2.1 Aanpassingen ontwerp

Het voorlopig ontwerp lijkt veel op het eerste ontwerp (FO). Dit waren de belangrijkste verschillen tussen het eerste ontwerp (FO) en het concept VO:

- We hebben alle aanvragen voor het verwisselen van groen en parkeerplekken voor de fiets en auto bekeken. Waar het kan hebben we het ontwerp aangepast. Dit is terug te lezen bij de toelichtingen per straat verderop in het document.
- De inrichting van het Willem van Noortplantsoen en het Willem van Noortplein zijn aangepast met nieuwe plekken voor oversteken, looppaden, groen en parkeerplekken voor fietsen.
- We hebben extra maatregelen toegevoegd waardoor het verkeer minder hard kan rijden:
  - Op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaesuslaan plaatsen we verkeersplateaus, langgerekte drempels, die geschikt zijn voor elektrische bussen en nood- en hulpdiensten.
  - Op de Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat plaatsen we verkeersdrempels.
- De bushalte Willem van Noortstraat (stad uit) verplaatst naar de Adelaarstraat. Op de plek van de bushalte maken we ruimte voor het parkeren van auto's en fietsen.
- We voegen een riool voor regenwater toe op de Ingen Houszstraat, waarmee de omgeving de gevolgen van het veranderende klimaat beter kan opvangen.
- In de Pieter Nieuwlandstraat hebben we op de locaties van 18 bomen in het FO nu 'nader in te vullen groenvakken' ingetekend. Voor deze locaties geldt dat er nog nader onderzoek nodig is om te bepalen of er voldoende ruimte in de ondergrond is om bomen te planten.

### 2.2 Aanpassingen Voorlopig Ontwerp

Op basis van de binnengekomen reacties op het concept VO hebben we nog een aantal wijzingen aangebracht in het ontwerp:

- In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.
- Op drie plekken in de straten hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken. Bijvoorbeeld bij de Ingen Houszstraat 13/15, Willem van Noortstraat 17-23, Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110.
- De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.
- Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
- Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.
- Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaesuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

## 3. Uitleg ontwerp Tuinwijkroute

In dit hoofdstuk geven we uitleg over de ontwerpkeuzes in het Voorlopig Ontwerp (VO) van de Tuinwijkroute die belangrijk zijn voor de hele route. Eerder gemaakte ontwerpkeuzes staan in [het IPvE-FO](#).

Na de algemene uitleg over het ontwerp geven we de uitleg per straat: de Willem van Noortstraat, de Antonius Matthaesuslaan, het Willem van Noortplein, de Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat en Juliusstraat.

### 3.1 Algemene ontwerptoelichting

#### *Fietsstraat*

We maken van de straten op de Tuinwijkroute fietsstraten met rood asfalt en in het midden een strook met fietsvriendelijke klinkers of streetprint. De rijbaan op het Willem van Noortplein krijgt klinkers of asfalt met een streetprint. De fietser kan de hele weg gebruiken. De auto en andere motorvoertuigen zijn te gast. De breedte van de rijbaan geeft ruimte aan drie fietsers die naast elkaar fietsen. We verlagen op de hele route de snelheid naar 30 km/uur.

#### *Funciestrook*

De ruimte tussen de weg en de stoep noemen we de funciestrook. In deze strook plaatsen we afwisselend parkeerplekken voor fietsen en auto's, nieuwe bomen en planten. Om ruimte te maken voor meer bomen, planten en fietsenrekken komt een deel van de parkeerplaatsen voor auto's te vervallen. Bij het uitwerken van het voorlopig ontwerp hebben we de funciestrook verder ingevuld.

#### *Zijstraten en kruispunten*

Het verkeer op de Tuinwijkroute heeft voorrang op de zijstraten. De zijstraten sluiten we op de meeste plekken aan door een 'uitritconstructie'. Bij het in- en uitrijden moeten bestuurders al het verkeer voor laten gaan, ook voetgangers.

#### *Snelheidsremmende maatregelen*

Op de Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan komen verkeersplateaus, langgerekte drempels. Op de Ingen Houszstraat en de Pieter Nieuwlandstraat leggen we verkeersdrempels aan.

- Een verkeersplateau is een verhoging in de weg die ervoor zorgt dat auto's langzamer gaan rijden. De verkeersplateaus zijn 8 meter lang met een op- en afrit van 1,75 meter. De hoogte is 8 centimeter. Deze afmetingen zijn anders dan de standaard verkeersplateaus bij 30 km/uur. In overleg met de vervoerder is gekozen voor deze afmetingen. Er is gekeken naar een zo goed mogelijke balans tussen het remmen van gemotoriseerd verkeer en een goede bereikbaarheid door (elektrische) bussen en nood- en hulpdiensten. Met deze afmetingen wordt gemotoriseerd verkeer iets minder, maar wel voldoende, geremd in vergelijking met een standaard plateau. De plateaus liggen ongeveer 100 tot 120 meter uit elkaar.
- De verkeersdrempels in de andere straten zijn 12 centimeter hoog en zijn in totaal 4,8 meter lang.

Bij het plaatsen van plateaus en drempels hebben we rekening gehouden met bestaande trillingshinder op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaesuslaan. We verwachten dat de nieuwe inrichting zal zorgen voor minder trillingshinder doordat het verkeer langzamer zal rijden en doordat we nieuw asfalt leggen met een egale basis. Daarnaast hebben we de hoogte en locaties van de drempels en plateaus gekozen op basis van advies van een extern bureau dat de impact van drempels op trillingshinder heeft onderzocht. We plaatsen de drempels en plateaus zo dat de kans op trillingshinder klein is en in ieder geval niet toeneemt.

Deze maatregelen zijn een aanvulling op de maatregelen uit het eerdere ontwerp: de maximale snelheid gaat omlaag van 50 naar 30km/u en de straten worden ingericht als fietsstraten waar auto's te gast zijn.

#### *Bushaltes*

Met de projecten Fietsroute om de Noord en de Tuinwijkroute verlagen we de maximale snelheid in de straten naar 30 km/uur. Er is gekeken naar het effect van de invoering van 30 km/uur op de route van buslijn 1. Om te zorgen dat de bus op tijd bij de haltes is, heeft de provincie op advies van vervoerder Transdev en in overleg met de gemeente besloten om de halte Adelaarstraat weg te halen. Dit is de halte bij de molen bij de

Merelstraat. Door het weghalen van de bushalte Adelaarstraat veranderen de loopafstanden voor bewoners naar de bushaltes. Daarom verplaatsen we de halte Willem van Noortstraat (stad uit) naar een locatie in de buurt van de halte Willem van Noortstraat (stad in). Dit wordt meegenomen in het project Fietsroute om de Noord.

De ruimte die vrijkomt op de plaats van de huidige halte Willem van Noortstraat (stad uit) binnen dit project Tuinwijkroute wordt ingevuld met parkeerplekken voor auto's en fietsen.

De bushaltes op het Willem van Noortplein (tegenover de Albert Heijn en bij het Badhuis) komen tegenover restaurant Badhuis, zoals ook het in het eerste schetsontwerp staat,

De bussen stoppen, net zoals in de bestaande situatie op de weg. De haltes zijn langer dan in de bestaande situatie. Dit maakt het mogelijk om eventueel in de toekomst langere bussen op deze route te kunnen gebruiken.

#### *Autoparkeren*

Er is op de Tuinwijkroute meer ruimte nodig voor bomen, ander groen en de grote hoeveelheid aan geparkeerde fietsen. Om hier ruimte voor te maken halen we 44 parkeerplaatsen weg. Door het opheffen van parkeerplaatsen neemt de parkeercapaciteit in de rayons Tuinwijk Noord e.o. en Vogelenuit af. Het aantal op te heffen parkeerplaatsen ten opzichte van de totale capaciteit in de rayons is klein. Toch zal de parkeerdruk in de directe omgeving in eerste instantie waarschijnlijk iets toenemen. We dempen dit effect zo veel mogelijk door het maximale aantal vergunningen in de omgeving te verlagen. Mensen die al een vergunning hebben houden deze. Nieuwe vergunningsaanvragen worden mogelijk niet direct verleend, maar pas als bestaande vergunningen worden opgezegd.

#### *Fietsparkeren*

Bij het uitwerken van het eerste ontwerp is een fietstelling gehouden. Dit hebben we gebruikt om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor fietsen er nodig zijn. Bij de fietstelling is geteld hoeveel fietsen geparkeerd stonden in en buiten de fietsrekken. In de bestaande situatie zijn er 645 fietsparkeerplaatsen. Dit is niet genoeg voor de ruim 1000 getelde fietsen in de straten. In het voorlopig ontwerp zijn ongeveer 780 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Dit is ongeveer 20% meer parkeerplekken dan in de bestaande situatie. Doordat er ook ruimte nodig is voor groen en het parkeren van de auto kunnen we niet genoeg fietsparkeerplekken maken voor alle fietsen.

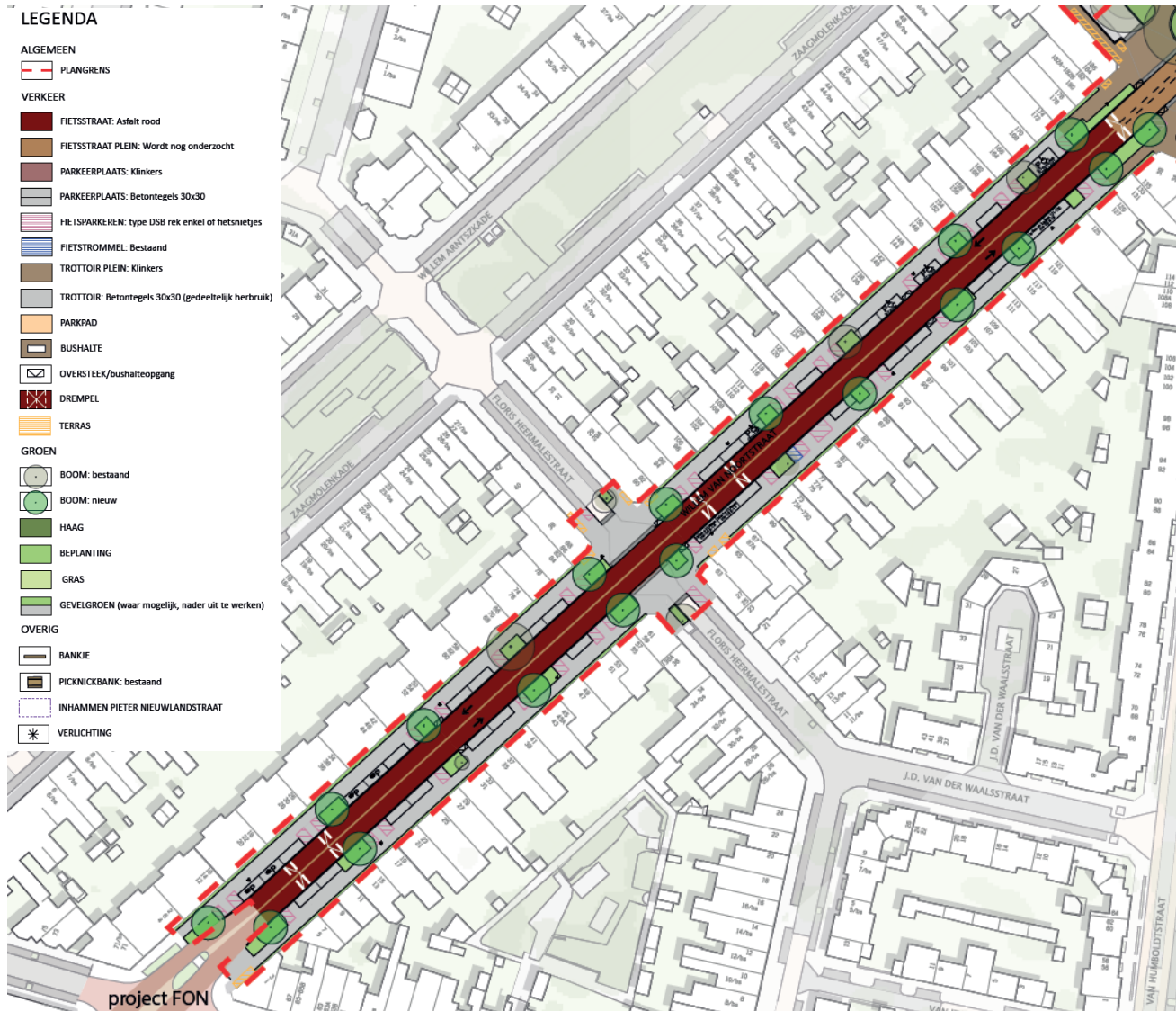
#### *Groen*

In het ontwerp planten we 37 nieuwe bomen. Ook komen er op veel plekken extra sierheesters. We kiezen voor verschillende soorten bomen en planten. Dat is goed voor (kleine) zoogdieren en insecten.

Op de Pieter Nieuwlandstraat is weinig ruimte in de ondergrond. Daardoor kunnen we hier misschien minder bomen planten dan in het eerste ontwerp stonden. Op 12 plekken in deze straat onderzoeken we of er voldoende ruimte is in de ondergrond om een boom te planten.

In de bestaande situatie staan 122 bomen. We hebben onderzocht wat de gezondheid en staat is van de bestaande bomen. Naast de 37 nieuwe bomen worden er 7 bomen vervangen door een nieuwe boom, omdat deze boom niet meer gezond is of gezond groeit. In de bijlage staat meer informatie over de bomen en de planten.

## 4 Uitleg ontwerp Willem van Noortstraat



### Ontwerpkart Willem van Noortstraat

We maken van de Willem van Noortstraat een fietsstraat met rood asfalt. Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

### Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg heeft een breedte van 6,50 meter en biedt ruimte voor twee bussen die langs elkaar heen rijden. De weg is ingedeeld in twee banen van 3,00 meter breed en een middenstuk van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de weg is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen weghelft.
- Bij de huisnummers 9-13 en 26-30 en bij de huisnummers 67-69 en 96-102 komt een verkeersplateau van 8,00 meter lang.
- De functiestrook ligt op het niveau van de stoep. In deze strook is ruimte voor het parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter breed waar het kan. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuintje.
- Bij de huisnummers 33 en 41, 63 en 90, 103 en 142 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

### **Autoparkeren**

- Parkeerplaatsen in de Willem van Noortstraat verhogen we naar stoephoogte. Wanneer de parkeerplek niet in gebruik is, is er meer ruimte op de stoep.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 28 parkeerplaatsen. Vier van deze parkeerplaatsen zijn overdag bestemd voor laden en lossen. Dit zijn er 10 minder dan in de bestaande situatie.
- In het ontwerp staan 2 laad- en losplekken (bij huisnummers 65-69 en 121-125). Op deze laad- en losplekken komen venstertijden. Tussen 8.00 en 18.00 uur zijn de parkeerplaatsen voor het laden en lossen van goederen. Buiten de venstertijden kunnen de parkeerplaatsen gebruikt worden voor autoparkeren.
- Ook zijn er in de Willem van Noortstraat 4 gehandicaptenparkeerplaatsen. Ter hoogte van nummer 106, 136 en bij nummer 148 zijn dit vakken op kenteken en bij de apotheek komt een algemeen vak.
- In de Willem van Noortstraat komen 4 laadplekken bij de huisnummers 18-22 en 36-42.

### **Fietsparkeren**

- In de bestaande situatie zijn er op de Willem van Noortstraat niet genoeg parkeerplekken voor de fietsen. Er zijn ongeveer 150 fietsparkeerplekken en er zijn ongeveer 280 fietsen geteld. Daarom plaatsen we er zoveel mogelijk fietsparkeerplekken bij. In het ontwerp staan ongeveer 190 fietsparkeerplekken.
- Bij huisnummer 77 is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen.

### **Openbaar vervoer:**

- De bushalte op de Willem van Noortstraat verplaatsen we naar de Adelaarstraat. Op de plek van de bushalte maken we ruimte voor auto- en fietsparkeren.

### **Groen**

- Naast de bestaande soorten bomen planten we ook andere soorten bomen: Acer campestre (veldesdoorn), Acer rubrum (rode esdoorn) en Tilia cordata (winterlinde). Hierdoor ontstaat een mix van soorten met vergelijkbare grootte, groeivorm en herfstkleur.
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. In de volgende fase maken we een keuze in het soort (sier)heesters dat we gaan planten. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

### **Water en riolering**

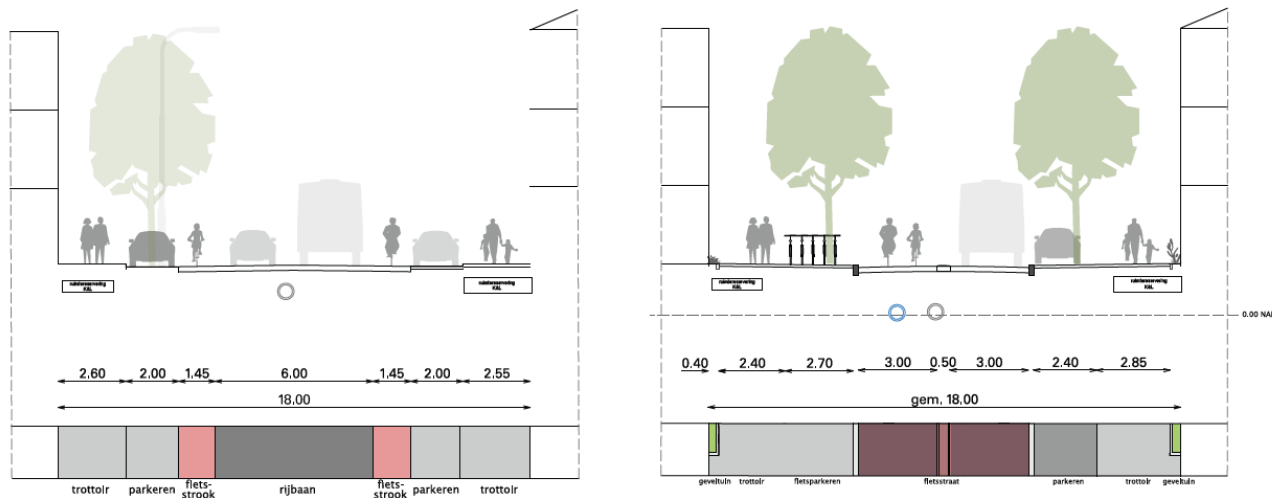
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Willem van Noortstraat leggen we een extra riool voor regenwater. Het regenwater dat in dit riool terecht komt stroomt naar de Keizersgracht.

### **Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties**

- Bij de Willem van Noortstraat 17-23 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.
- Op de Willem van Noortstraat bij huisnummer 138 komt een extra gehandicaptenparkeerplaats. Deze is in de tussentijd aangevraagd en toegewezen.
- Bij Willem van Noortstraat 180 – 186 maken we ruimte in de functiestrook die mogelijk kan worden ingevuld met terrassen voor de naastgelegen horeca.

## 4.1 Doorsnedes Willem van Noortstraat

De Willem van Noortstraat heeft verschillende breedtes. De breedte van deze straat verschilt tussen de 18,00 en 18,15 meter. We laten hier de doorsnede van 18,00 meter zien.



*Doorsnede van de Willem van Noortstraat (ter hoogte van de nummers 11 en 26) nu en in het nieuwe ontwerp*

De veranderingen in de doorsnede van de Willem van Noortstraat zijn:

- De bestaande weg is een rijbaan van 6 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenaemde functiestrook van 2,70 meter aan de kant met de even huisnummers en 2,40 meter breed aan de kant van de oneven huisnummers. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.

Aan beide kanten van de straat ligt een stoep. Aan de kant van de straat met de even huisnummers is deze 2,60 meter breed en aan de kant met de oneven huisnummers is deze 2,55 meter breed. De stoep wordt aan de kant met de even huisnummers iets smaller, om ruimte te maken voor geveltuinen. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep 2,40 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van ongeveer 40 centimeter. Aan de kant met de oneven huisnummers wordt de stoep 2,85 meter breed en is er ruimte voor een geveltuin van 40 centimeter.

## 5 Uitleg ontwerp Antonius Matthaesuslaan



Ontwerpkaart Antonius Matthaesuslaan

We maken van de Antonius Matthaesuslaan een fietsstraat met rood asfalt. Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

## **Indeling van de weg**

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg heeft een breedte van 6,50 meter en biedt ruimte voor twee bussen die langs elkaar heen rijden. De weg is ingedeeld in twee banen van 3,00 meter breed en een middenstuk van 0,50 meter, waar je overheen kan rijden. Op de weg is ruimte voor drie fietsers naast elkaar. Fietsers kunnen elkaar inhalen op hun eigen wegheft.
- Bij de kruising met de Kardinaal de Jongweg ligt de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur. Bij deze overgang komt een verkeersplateau van 8 meter lang. Dit is bij de huisnummers 107-111 en 132-134. Op deze plek voegt het fietsverkeer in en uit naar de fietspaden rond het kruispunt met de Kardinaal de Jongweg.
- Ook bij de huisnummers 51-57 en 62-68 komt een verkeersplateau van 8 meter lang.
- De functiestrook ligt op het niveau van de stoep. In deze strook is ruimte voor fietsparkeren, bomen en groenvakken. De autoparkeerplaatsen blijven op dezelfde hoogte als de rijbaan. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bij de B.F. Suermanstraat komt een groot middenstuk, zodat er een plek in de straat is om rustiger over te steken. De verkeerslichten komen niet terug.
- Bij de huisnummers 85 en 114, 61 en 78, 19 en 24, 5 en 56 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

## **Autoparkeren**

- Parkeerplaatsen in de Antonius Matthaesuslaan blijven op dezelfde hoogte als de weg. Omdat deze straat laag ligt is het belangrijk om hier bij grote regenbuien zoveel mogelijk water op te vangen. Zo verminderen we de kans op wateroverlast.
- In het ontwerp zijn er 24 parkeerplaatsen. Dit zijn er 18 minder dan in de bestaande situatie, maar 5 meer dan in het eerste ontwerp.
- De gehandicaptenparkeerplaats bij nummer 103 blijft.

## **Fietsparken**

- In de Antonius Matthaesuslaan zijn in de bestaande situatie ongeveer 165 fietsparkeerplekken. Hierin zijn ook de fietsparkeerplekken meegenomen die op de hoeken van de zijstraten staan. Er zijn ongeveer 330 fietsen geteld. In het ontwerp staan ongeveer 230 fietsparkeerplekken.
- In het ontwerp hebben we de fietsparkeerplekken meer over de straat verdeeld. Bijvoorbeeld bij winkels en de huisartsenpost komen fietsparkeerplekken.

## **Groen**

- Op de Antonius Matthaesuslaan staan vooral esdoorns. Waar het kan planten we de Acer pseudoplatanus 'Erectum' (gewone zuilesdoorn) of de Tilia cordata (winterlinde).
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. In de volgende fase maken we een keuze in het soort (sier)heesters dat we gaan planten. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

## **Water en riolering**

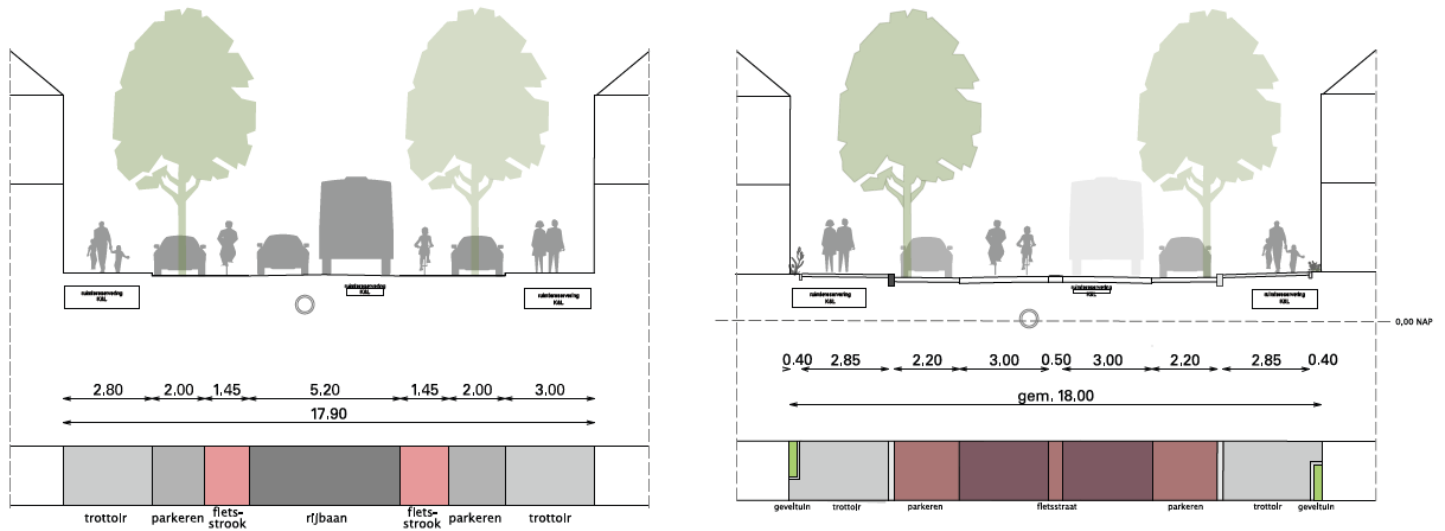
- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- We vervangen het riool.

## **Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties**

- Op verzoek van bewoners hebben we de functiestrook ter hoogte van Antonius Matthaesuslaan 21-35 is opnieuw ingedeeld. Door het verplaatsen van een parkeerplaats naar huisnummer 67/69 en het opnieuw indelen van de fietsparkeerplekken komt er ruimte voor een brede groenstrook bij de huisnummers 21-35.

## 5.1 Doorsnedes Antonius Matthaesuslaan

De Antonius Matthaesuslaan heeft ook verschillende breedtes. De breedte van de straat verschilt tussen de 17,90 meter en 18,00 meter.

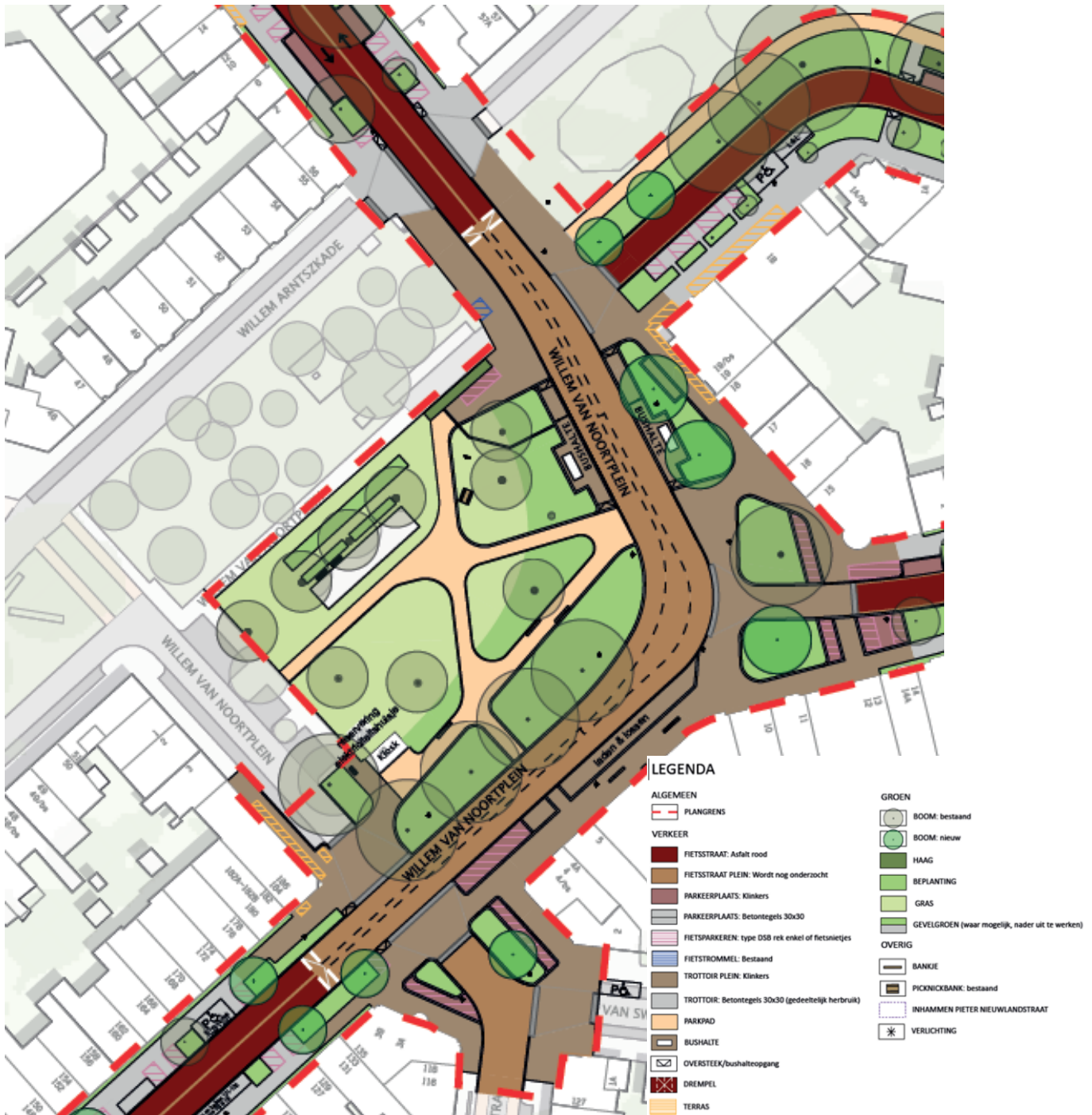


*Doorsnede van de Antonius Matthaesuslaan (ter hoogte van nummer 101 en 128) nu en in het nieuwe ontwerp*

De veranderingen in de doorsnede van de Antonius Matthaesuslaan zijn:

- De bestaande weg is nu 5,20 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,45 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed.
- De parkeerplaatsen zijn nu 2 meter breed worden 2,20 meter breed.
- Deze parkeervakken komen in een zogenoemde functiestrook van 2,90meter, aan beide kanten van de weg. In deze strook komen ook het fietsparkeren, bomen en ander groen.
- Tussen de parkeervakken en de gevel aan de kant met even huisnummers ligt in de bestaande situatie een stoep van 3,00 meter breed. Aan de kant van de straat met de oneven huisnummers is de stoep 2,80 meter breed. De stoep wordt aan beide kanten van de straat 2,85 meter breed en is er nog extra ruimte voor een geveltuin van ongeveer 40 centimeter. Ter hoogte van de parkeervakken is naast nog ongeveer 80 centimeter ruimte voor de voetganger en het uitstappen van de auto's.

## 6 Uitleg ontwerp Willem van Noortplein



Ontwerpkart Willem van Noortplein en -plantsoen

Het Willem van Noortplein heeft een centrale functie in het projectgebied, maar ook in de rest van Tuinwijk. Het plein is een uitwisselpunt van verschillende verkeersstromen. Voor voetgangers is het Willem van Noortplein vooral een belangrijke bestemming met voorzieningen, zoals een supermarkt, horeca en huisartsenpraktijk. Veel mensen steken de straat over bij het plein. Aan het plein zitten ook twee bushaltes. Ook voor fietsers is het plein een bestemming.

Per onderwerp leggen we uit hoe het ontwerp van het plein eruit ziet.

### Openbare ruimte

- Het Willem van Noortplein is een bijzondere plek die vraagt om een bijzondere openbare ruimte. Het is een uitzondering in het [Handboek Openbare Ruimte](#). Omdat het een plein is, is de openbare ruimte anders dan in gewone straten. We kunnen dus afwijkende materialen gebruiken. En andere bomen en planten dan in de straten eromheen.
- Het Willem van Noortplein is een belangrijke plek in de buurt met detailhandel en horeca. Doordat de rijbaan smaller wordt gemaakt dan in de bestaande situatie, ontstaat er meer ruimte langs de winkelpinten voor fietsparkeren, inpassen van expeditieverkeer, looproutes en groen.
- We halen het hekwerk rond het plantsoen weg en voegen looppaden en groenvakken toe. Door het toevoegen van logische looproutes wordt het plantsoen beter toegankelijk en worden plein en plantsoen beter met elkaar verbonden.
- De rijbaan over het Willem van Noortplein leggen we op dezelfde hoogte als de stoep. Dit past bij de pleinfunctie. Wel blijft er een bandenlijn aanwezig om het verkeer te geleiden, samen met de omliggende objecten, zoals o.a. plantvakken en fietsenrekken. Bij het begin/einde van het plein komt een op-/afrit, zoals bij de verkeersplateau's in de andere straten. De op-/afrit op de 'voormalige' Willem van Noortbrug is onder voorbehoud van nader onderzoek naar de brug.
- De zijstraten sluiten aan met een 'uitritconstructie'. Omdat de rijbaan op dezelfde hoogte ligt als de stoep krijgt de 'uitritconstructie' een andere vorm: in plaats van een oprit komt er een brede vlakke band. Hierdoor blijft alles op hetzelfde niveau en kan de stoep door blijven lopen en blijft de situatie als uitrit herkenbaar.
- Voorgesteld wordt om het Willem van Noortplein uit te voeren in een afwijkend materiaal voor een pleinsfeer. De stenige openbare ruimte langs de winkels krijgen meer groen en verblijfskwaliteit.
- De rijbaan op het plein krijgt klinkers of asfalt met een streetprint. Op de stoep komen klinkers met een vergelijkbare uitstraling als op de rijbaan.
- De Van Humboldtstraat ligt niet op dezelfde hoogte als de stoep en sluit daarmee aan op de situatie verderop in de Van Humboldtstraat. De Van Swindenstraat krijgt een uitritconstructie, zoals de andere zijstraten van de Van Humboldtstraat. De fietsstroken op de Van Humboldtstraat stoppen vóór de Van Swindenstraat. Zo sluiten ze aan op de verblijfsruimte met winkels op het stukje Van Humboldtstraat samen met het Willem van Noortplein.
- Tegenover het Badhuis houden we tussen het groen en de stoep een kleine strook open om de levendigheid van het plein te vergroten. Deze ruimte is beschikbaar voor planten, een parkeerplek voor fietsen of een kleine uitbreiding van het terras van het Badhuis.

### Indeling van de weg

- Ondanks dat dit vooral een plein wordt, houden we voor de verkeersruimte wel dezelfde breedte aan als op de Willem van Noortstraat en de Antonius Matthaeuslaan. Dat betekent een breedte van 6,50 meter. Dat is breed genoeg voor twee bussen.
- Op het plein delen we de ruimte voor het verkeer wel iets anders in. In de bestrating komt een overrijdbare middenstrook van 1 meter met twee rijbanen van 2,75 meter. Deze indeling sluit goed aan bij de pleinfunctie. De middenstrook kan gebruikt worden als informeel rustpunt om over te steken. Het auto- en fietsverkeer rijdt vooral op de rijbanen. Groter verkeer zal gebruik moeten maken van de middenstrook, echter op gepaste wijze.
- Bussen en andere grote voertuigen kunnen niet tegelijk door de bocht op het plein en moeten elkaar voor laten gaan. De combinatie van een auto en een bus is wel mogelijk.
- Bij normaal autoverkeer kunnen de fietsers vanuit de Pieter Nieuwlandstraat als het nodig is de middenstrook gebruiken als opstelruimte bij het linksafslaan.
- Bij de bushalte maken we extra ruimte, zodat een fietser de bus kan passeren.
- Met het nieuwe ontwerp komt er meer ruimte bij de winkels, waardoor we er meer een verblijfsplek met meer groen van kunnen maken. De bestaande bomen zijn leidend in de nieuwe inrichting.

### **Autoparkeren**

- Op het Willem van Noortplein is de voetganger het belangrijkste. Daarom is parkeren op het plein niet wenselijk en verplaatsen we de parkeerplaatsen naar buiten het plein. Bestaande parkeerplaatsen voor deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen en oplaadpunten (met elektrische laadpaal) komen zoveel mogelijk in de buurt van de huidige plek terug.
- De laad- en losplek voor de Albert Heijn blijft in de buurt van het magazijn. We leggen hem zo aan dat het vrachtverkeer vooruit het laad- en losvak in kan rijden. Na het lossen weg rijdt het vrachtverkeer weg naar de Antonius Matthaeslaan.

### **Fietsparkeren**

- Op het Willem van Noortplein zijn in de huidige situatie ongeveer 105 fietsenrekken. Er zijn ongeveer 145 fietsen geteld. In het voorlopig ontwerp zijn er ongeveer 115 fietsenrekken ingepast.
- Naast de ondergrondse containers is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen

### **Openbaar vervoer**

- De bushalte richting het centrum verplaatsen we, zoals ook getekend in het eerste schetsontwerp, meer richting de Willem van Noortbrug, tegenover de bestaande bushalte richting de Kardinaal de Jongweg.
- De bushaltes worden toegankelijk uitgevoerd met een (verhoogde) perronband.

### **Groen**

- De bestaande bomen blijven grotendeels staan en we voegen groen toe. Aan beide kanten komen grote plantvakken met een mix van verschillende soorten planten. De vakken krijgen dezelfde vormen als de vakken die bij het project Fietsroute om de Noord worden gebruikt. Het extra groen zorgt voor extra belevingswaarde en hiermee maken we van het Willem van Noortplein een groen plein met verblijfskwaliteit.

### **Elektriciteitshuisje**

- Er zijn plannen voor een elektriciteitshuisje in het Willem van Noortplantsoen. Er is meer ruimte nodig voor elektriciteit, omdat we steeds meer stroom gebruiken. Stedin werkt op dit moment aan de plannen. Op de kaart staat de plek ingetekend waar ruimte is gereserveerd voor het elektriciteitshuisje.

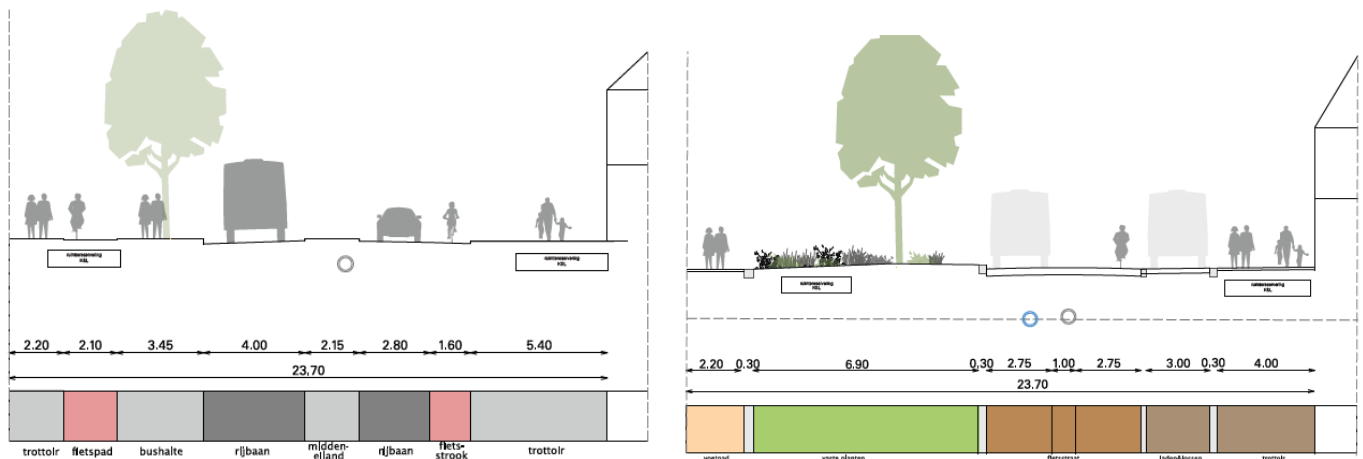
### **Water en riolering**

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- Op het Willem van Noortplein leggen we een extra riool voor regenwater.

### **Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties**

- In het Willem van Noortplantsoen plaatsen we een tweede bankje bij de jeu-de-boulesbaan en nog een bankje bij de (bloemen)kiosk.

## 6.1 Doorsnedes Willem van Noortplein

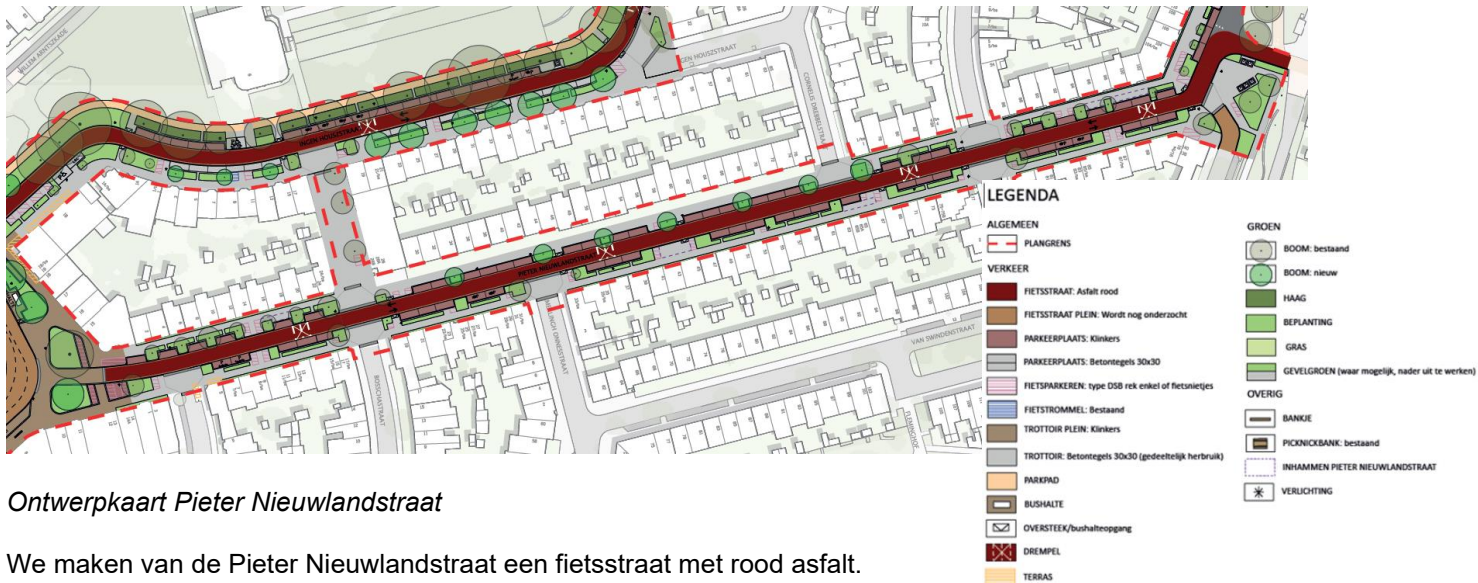


*Doorsnede van het Willem van Noortplein (ter hoogte van de oversteek bij de Albert Heijn) nu en in het nieuwe ontwerp*

De veranderingen in de doorsnede van het Willem van Noortplein zijn:

- De bestaande weg heeft een middenstuk van 2,15 meter. Aan de kant van de winkels is een rijbaan van 2,80 meter breed met een fietsstrook van 1,60 meter. Aan de kant van het Willem van Noortplantsoen is een rijbaan van 4 meter breed. Naast de rijbaan ligt een strook met daarin de bushalte en groen. Deze is 3,45 meter breed. Naast deze strook ligt een fietspad van 2,10 meter. De weg wordt een fietsstraat van 6,50 meter breed met een middenstrook van 1 meter.
- De bushalte, het fietspad en de stoep aan de kant van het plantsoen halen we weg en daar komt een groenstrook die overgaat in het plantsoen.
- Aan de kant van de gebouwen is de stoep 5,40 meter. Dit wordt een stoep van 7,90 meter breed. Op de stoep komt er ruimte voor laden en lossen en fietsparkeren.

## 7 Uitleg ontwerp Pieter Nieuwlandstraat



Ontwerpkartaal Pieter Nieuwlandstraat

We maken van de Pieter Nieuwlandstraat een fietsstraat met rood asfalt. Per onderwerp leggen wij uit hoe het ontwerp van de straat eruitziet.

### Indeling van de weg

- De weg heeft een breedte van 4,80 meter. Dat is ongeveer gelijk met de bestaande situatie. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Omdat het verkeer op de Pieter Nieuwlandstraat voorrang heeft op de zijstraten kunnen de bestaande plateaus niet worden teruggeplaatst. Hiervoor in de plaats komen verkeersdrempels om de snelheid te remmen. Bij de huisnummers 13 en 20, 37 en 52, 71 en 80, 91 en 102 komen verkeersdrempels van 4,80 meter.
- In de functiestrook is ruimte voor parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. De functiestrook ligt op het niveau van de stoep, alleen de parkeerplekken voor auto's blijven op dezelfde hoogte als de weg. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter breed en 2,20 meter breed waar het kan. In de hele straat maken we ruimte voor een geveltuin.
- Bewoners hebben in reacties op het eerste schetsontwerp aangegeven meer ruimte te willen voor activiteiten met de buurt. Na overleggen met een groep bewoners van de Pieter Nieuwlandstraat hebben we op een aantal plekken in de functiestrook hiervoor ruimte gemaakt. Deze plekken (inhammen) liggen bij de huisnummers 14 tot 18, 43 tot 45, 63 tot 67 en 96 tot 102.
- Bij de huisnummers 19 en 26, 33 en 46, 45 en 60, 69 en 78, 77, 91 en 104 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

### Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Pieter Nieuwlandstraat blijven op dezelfde hoogte als de weg. Omdat deze straat laag ligt is het belangrijk om hier bij grote regenbuien zoveel mogelijk water op te vangen. Zo beperken we de kans op wateroverlast.
- De auto- en fietsparkeerplekken zijn op een aantal plekken verplaatst, meestal om de bestaande bomen genoeg ruimte te geven. Bij de huisnummers 2 tot 24 en de huisnummers 86 tot 104 komen de autoparkeervakken tussen de groenvakken zodat de bomen voldoende groeiruimte krijgen.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 58 parkeerplaatsen. Dit zijn er 22 minder dan in de bestaande situatie.
- In de Pieter Nieuwlandstraat komen 4 laadplekken. Twee komen bij de huisnummers 13 en 15 en twee bij de huisnummers 83 en 85.
- De bestaande parkeerplaatsen voor deelauto's verplaatsen we naar de huisnummers 7 en 9 en naar het parkeerterrein ter hoogte van Pieter Nieuwlandstraat nr. 107-113.

## Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Pieter Nieuwlandstraat niet genoeg fietsparkeerplekken. Er zijn 154 fietsparkeerplekken en er zijn ongeveer 260 fietsen geteld. Daarom plaatsen we er zoveel mogelijk fietsparkeerplekken bij. In het ontwerp staan ongeveer 180 fietsparkeerplekken.

## Groen

- Naast de bestaande soorten bomen planten we ook andere soorten bomen zoals de Acer rubrum (rode esdoorn) en Malus toringo (sierappel).
- Op de Pieter Nieuwlandstraat is weinig ruimte in de ondergrond. Daardoor kunnen we hier misschien minder bomen planten dan in het eerste ontwerp stonden. Op 12 plekken in deze straat onderzoeken we of er voldoende ruimte is in de ondergrond om een boom te planten.
- In de nieuwe plantvakken komen (sier)heesters. De soorten worden bepaalde in de volgende fase. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

## Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Pieter Nieuwlandstraat vervangen we het huidige riool en leggen we een extra riool voor regenwater.

## Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Pieter Nieuwlandstraat 91 en 110 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.
- De laadplekken op de Pieter Nieuwlandstraat verplaatsen we van huisnummers 13/15 naar 27/29 voor een betere spreiding van algemene parkeerplaatsen over de straat.

## 7.1 Doorsnedes Pieter Nieuwlandstraat



Doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat (ter hoogte van nummer 9) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Pieter Nieuwlandstraat zijn:

- De weg is een rijbaan van 3,00 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,00 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Deze zijn nu 2,00 meter breed en worden 2,20 meter breed.
- Op de plek van de doorsnede is er aan de oneven kant van de straat (de rechterkant van de doorsnede) een stoep tussen de parkeervakken en de gevel van 4,60 meter breed. In het nieuwe ontwerp komt er tussen de parkeervakken en de stoep een groenstrook. Er komt laag groen in de

groenstrook. Deze groenstrook is 1,15 meter breed. Tussen de groenstrook en de gevel komt een stoep van 2,10 meter breed.

- Aan de even kant van de straat (de linkerkant van de doorsnede) is de stoep in de bestaande situatie 4,50 meter breed. Op de plek waar de doorsnede is getekend komt aan de even kant van de straat een inham. In het nieuwe ontwerp wordt de stoep 3,85 meter breed.
- Aan beide kanten van de straat is ruimte voor een geveltuin van 0,40 meter.

# 8 Uitleg ontwerp Ingen Houszstraat, Juliusstraat en Bosschastraat

## 8.1 Ontwerp Ingen Houszstraat en Juliusstraat



Ontwerpkarta Ingen Houszstraat en Juliusstraat

Ook van de Ingen Houszstraat en Juliusstraat maken we een fietsstraat met rood asfalt. Omdat we aansluiten op het bestaande kruispunt met de Kardaal de Jongweg, is de Juliusstraat voor het grootste deel geen onderdeel meer van dit project. Wel gaan we in de Juliusstraat het riool vervangen, maar het ontwerp van de Juliusstraat blijft gelijk met de bestaande situatie.

### Indeling van de weg

- De weg krijgt de uitstraling van een fietsstraat met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur.
- De weg wordt versmald naar 4,80 meter. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.
- Bij huisnummers 21 en bij de Juliusstraat nummer 1 komen verkeersdrempels van 4,80 meter.
- De functiestrook aan de kant van de woningen ligt op dezelfde hoogte als de stoep. In deze strook is ruimte voor het parkeren van fietsen en auto's, bomen en groenvakken. Tussen de gevel en de functiestrook ligt een stoep van minimaal 1,80 meter en waar het kan breder.
- Om de voetganger meer ruimte te geven en de looproute tussen het Willem van Noortplantsoen en het Majoor Bosshardtplantsoen te verbeteren, halen we de (haakse) parkeerplaatsen aan het begin van de Ingen Houszstraat weg. Hiervoor komt een looppad terug.
- De stoep aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen wordt een wandelpad in halfverharding.
- Bij de huisnummers 1A, 17 en 49 komen oversteekplekken. Deze zijn te herkennen aan noppentegels en een verlaagde stoeprand voor mensen met een (visuele) beperking.

### Autoparkeren

- Parkeerplaatsen in de Ingen Houszstraat verhogen we aan de kant van de woningen naar stoephoogte. De parkeerplaatsen aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen blijven op de hoogte van de weg.
- In het voorlopig ontwerp zijn er 34 parkeerplaatsen. Eén van deze parkeerplaatsen is overdag bestemd voor gehandicaptenparkeren. Dit zijn er 8 meer dan in de bestaande situatie.
- In het ontwerp staat 1 laad- en losplek bij de huisnummers 1A-1B.

- In de Ingen Houszstraat zijn 2 gehandicaptenparkeerplaatsen. Eén naast de inrit bij de bibliotheek en 1 bij huisnummer 1B. Op de gehandicaptenparkeerplaats naast de inrit van de bibliotheek komen venstertijden. Tussen 8.00 en 18.00 uur is de parkeerplaats een gehandicaptenparkeerplaats. Buiten de venstertijden kan de parkeerplaats gebruikt worden voor autoparkeren.
- In de bestaande situatie zijn er 6 laadplekken voor elektrische auto's. In het voorlopig ontwerp komen er 5 terug. Alle plekken komen in de parkeerstrook aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen. Vier plekken komen bij de huisnummers 19-21 en één bij huisnummer 39.
- Bij huisnummer 37 komt aan de kant van het Majoor Bosshardtplantsoen een parkeerplaats voor een deelauto.

### Fietsparkeren

- In de bestaande situatie zijn er op de Ingen Houszstraat 72 fietsenrekken en er zijn 74 fietsen geteld. In het voorlopig ontwerp staan er ongeveer 90 fietsenrekken ingepast. Deze staan vooral bij het restaurant Badhuis.
- Bij huisnummer 11 is de fietstrommel in het ontwerp opgenomen.

### Groen

- De Ingen Houszstraat ligt langs het Majoor Bosshardtplantsoen en heeft daardoor een groen en parkachtig karakter. Waar het kan versterken we de parksfeer. De nieuwe bomen die we planten passen bij de soorten die in het Majoor Bosshardtplantsoen staan. Daarom planten we de Tilia heterophylla (Amerikaanse linde) en de Tilia cordata (winterlinde).
- In de plantenvakken komen (sier)heesters. De soorten worden in de volgende fase bepaald. In de bijlage staat een overzicht van mogelijke soorten.

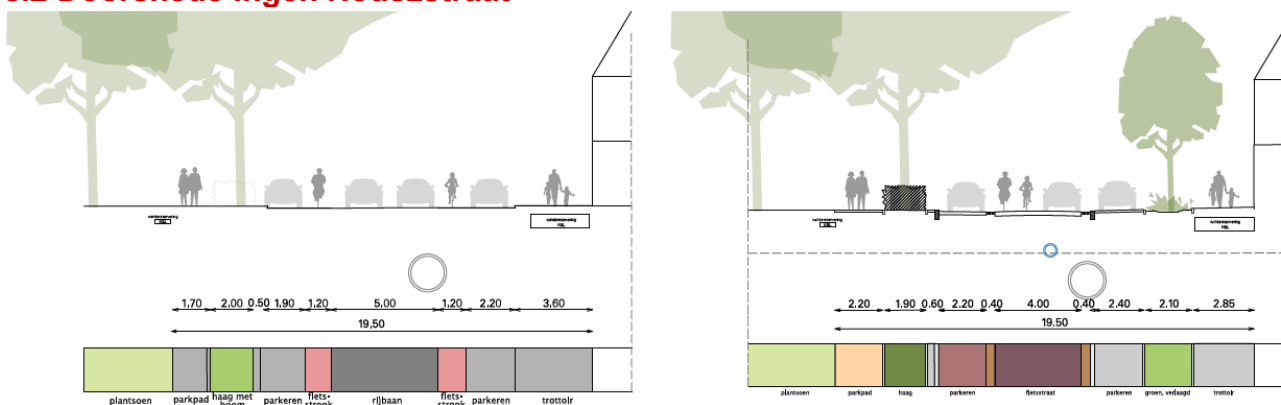
### Water en riolering

- We koppelen regenwater zo veel mogelijk af van de huizen. Waar het kan loopt het water de groenvakken in.
- In de Ingen Houszstraat en Juliusstraat leggen we een extra riool voor regenwater.

### Aanpassing VO naar aanleiding van binnengekomen reacties

- Bij de Ingen Houszstraat bij huisnummer 13-15 hebben we geschoven met de fietsparkeerplekken.

## 8.2 Doorsnede Ingen Houszstraat



### Doorsnede van de Ingen Houszstraat (ter hoogte van nummer 33) nu en in het nieuwe ontwerp

De veranderingen in de doorsnede van de Ingen Houszstraat zijn:

- De weg is een rijbaan van 5 meter breed met aan beide kanten een fietsstrook van 1,20 meter. De weg wordt een fietsstraat van 4,80 meter breed. De weg is een rijbaan van 4,00 meter breed met rood asfalt. Aan beide kanten van de rijbaan komen 0,40 meter fietsvriendelijke klinkers.

- Aan beide kanten van de weg zijn parkeervakken. Aan de kant van het plantsoen zijn deze 1,90 meter breed en aan de kant van de woningen 2,20 meter breed. Deze worden aan beide kanten 2,20 meter breed.
- Aan de kant van de woningen is tussen de gevel en de parkeervakken een stoep van 3,60 meter breed. Naast de parkeervakken aan de kant van de woningen komt een strook van 2,10 meter breed. In deze strook is ruimte voor laag groen, bomen en fietsparkeren. Tussen deze strook en de gevels komt een stoep van 2,85 meter breed.
- Naast de parkeervakken aan de kant van het plantsoen is een groenstrook van 2 meter breed en daarnaast een stoep van 1,70 meter breed dat overgaat in het plantsoen. Er komt naast de parkeervakken een strook met bomen en planten van 1,90 meter breed. Dit zijn vooral bestaande bomen en planten. Daarnaast komt een wandelpad van 2,20 meter breed dat overgaat in het plantsoen.

### **8.3 Bosschastraat (noordelijk deel)**

In de Bosschastraat vervangen we de riolering. De inrichting van de straat blijft gelijk aan de bestaande situatie. Aan de kant van de Pieter Nieuwlandstraat plaatsen we een extra fietsparkeerplek.

# Bijlage 1: Bomen en planten

## Bomenbeleid en groenstructuur

De bomen in het projectgebied komen niet voor op de stedelijke (ecologische) groenstructuurkaart en maken ook geen deel uit van de hoofdboomstructuur. Geen van de bomen heeft een speciale beleidsstatus toegewezen gekregen.

## Nieuwe bomen

Bomen en groen zijn belangrijk in woonstraten voor de beeldkwaliteit, gezondheid en leefbaarheid. Groen heeft een positief effect op de gezondheid en het voorkomen van hittestress. Bomen zijn nuttig bij klimaatadaptatie en verminderen van CO2. Bovendien dragen bomen en groenvakken bij aan het opvangen en bufferen van hemelwater, zodat er minder water afgevoerd hoeft te worden via het riool.

Langs de route kiezen we voor overwegend inheemse soorten die een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Bestaande gezonde bomen blijven staan. Bij het aanplanten van nieuwe bomen wordt gekozen voor soorten die een goede schaduw werpen op de fietsroute.

## Willem van Noortstraat

We planten een mix van bomen die ook langs de Adelaarstraat (project Fietsroute om de Noord) geplant zullen worden. De bestaande bomen vullen we aan met duurzame inheemse boomsoorten:

- *Acer campestre* (veldesdoorn)
- *Tilia cordata* 'Rancho' (winterlinde)

## Willem van Noortplein en -plantsoen

De bestaande bomen blijven staan.

## Antonius Matthaeslaan

De bestaande bomen blijven staan. Op de Antonius Matthaeslaan staan nu vooral esdoorns en die vullen we aan met een nieuwe cultuurvariant op de originele esdoorn:

- *Acer pseudoplatanus* 'Erectum' (gewone zuilesdoorn)

## Pieter Nieuwlandstraat

We voegen hier sierwaarde toe doormiddel van bloeiende bomen met een helder friscgroen blad:

- *Malus toringo*

## Ingen Houszstraat en Juliusstraat

We willen de sfeer van het Majoor Bosshardtplantsoen doortrekken de straat in. Daarom planten we bomen die passen bij de bomen in het plantsoen:

- *Tilia heterophylla* 'Prestige' (Amerikaanse linde)
- *Tilia cordata* 'Rancho' (winterlinde)



*Acer campestre*



*Tilia cordata* 'Rancho'





*Acer pseudoplatanus* 'Erectum'



*Tilia heterophylla* 'Prestige'



*Acer rubrum* 'Brandywine'



*Malus toringo*