

COMMISSIE OMGEVINGSKWALITEIT UTRECHT

Verslag van de Commissie Omgevingskwaliteit, gehouden op dinsdag 14 november, in het Stads Kantoor kamer V30.

Aanwezig: 5.1.2E (voorzitter), 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E
5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E (vakgroep Erfgoed), 5.1.2E
(afdeling Stedenbouw), 5.1.2E (5.1.2E) en 5.1.2E (5.1.2E
5.1.2E)

Voor adviezen zie: Bijlage planlijsten

Mededelingen:

- De voorzitter en 5.1.2E geven een terugkoppeling over hun deelname aan de bijeenkomst van Aorta over de Stedenbouwvisie van 9 november jl. Op 9 januari 2024 zal de commissie in samenspraak met de supervisors en voorzitters van Kwaliteitsteams van gedachten wisselen over dit onderwerp.
- In het eerste kwartaal van 2024 zal afscheid genomen worden van enkele commissieleden. De voorbereiding voor het werven van nieuwe leden zal in gang worden gezet.

Verslag

1. Herinrichting Weerdsingel O.Z. (Rijksmonument)

5.1.2E / VON-23-37731

Vooroverleg over de herinrichting van de Weersingel O.Z.

Aanvraag : Gemeente Utrecht

Ontwerp : n.v.t.

Toelichting : 5.1.2E en 5.1.2E (gemeente Utrecht)

Voldoet in principe

De commissie kan zich vinden in het voorstel. De herinrichting betekent een verbetering t.o.v. de huidige situatie en sluit aan op de inrichting van andere singeldelen. De komst van extra groen wordt gewaardeerd. Voor de verdere uitwerking geeft de commissie een aantal aandachtspunten. Hiervoor verwijst ze naar het gespreksverslag.

Gespreksverslag

Mevrouw 5.1.2E (5.1.2E) en mevrouw 5.1.2E (5.1.2E) zijn in de vergadering aanwezig om het VO voor de herinrichting van de Weerdsingel O.Z. te bespreken met de commissie. Het Programma van Eisen is in februari 2023 vastgesteld. Ingegaan wordt op de ontwerpuitgangspunten (minder verharding, groene structuur versterken, verbeteren verblijfskwaliteit), mobiliteitsaspecten (fietsers spreiden en binnenstad ontlasten, auto te gast) en de nieuwe wegprofielen (fietsstroken in rood asfalt en de middenstrook in klinkers, variërend in breedte). Aangesloten wordt bij de reeds heringerichte Singel aan de oostzijde. Ingegaan wordt op de keuze tussen de voorrangskruising en de rotonde en de aansluiting op de Noorderbrug. Voor het overige zijn er hoge ambities m.b.t. klimaatbestendigheid. De afdeling Erfgoed is intensief betrokken geweest bij de opgave en heeft geen bezwaren tegen het voorstel.

De commissie reageert als volgt

- Het plan betekent winst voor het groen en cultuurhistorie. Vanuit die aspecten is het positief dat de rotonde verdwijnt en de structuur van de singelbeplanting wordt versterkt (de commissie blijft uit de verkeerskundige issues).

- Per saldo komt er minder verharding. De naaldboom blokkeert het doorzicht haaks op de singel, dus het is niet erg dat deze verdwijnt. Het zou positief zijn als de boom herplant kan worden. M.b.t. de inrichting van het groen wordt aangeraden de slingerpaden wat nadrukkelijker slingerend vorm te geven.
- De commissie vraagt bijzondere aandacht voor de Van Wijck van Aschbrug. Deze is ooit gebouwd met het oog op verbreding van de straten, maar dat is nooit gerealiseerd. De brug heeft een symmetrische indeling, maar die wordt nu genegeerd waardoor één helft er wat verloren bij ligt. De huidige inrichting oogt provisorisch. De commissie adviseert de brug op te nemen in de herinrichting (plangebied uitbreiden). Ze ziet mogelijkheden de brug op een betere manier in het profiel op te nemen en het groen erop op een betere manier in te vullen. Ze raadt aan te visualiseren welke kansen hier liggen zodat er wellicht met nieuwe impressies ook (financieel) draagvlak kan ontstaan.
- Vanuit duurzaamheidsperspectief wordt aandacht gevraagd voor het hergebruik van zoveel mogelijk materialen. Ook vanuit het oogpunt van cultuurhistorie wordt dit aanbevolen.

In de exacte uitwerking wordt aandacht gevraagd voor de uitstraling en de identiteit in kleur en materiaalgebruik. Het uitgangspunt om de singels als eenheid te zien wordt gedeeld, maar de commissie raadt ook aan een zekere vrijheid te nemen als dat tot verbeteringen kan leiden. Ze adviseert ook voorzichtig om te gaan met incidenten (bv. te kleine groene vlakjes of een nét niet slingerend paadje). Ze ziet de verdere uitwerking tegemoet.

Rondvraag en sluiting vergadering

De volgende commissievergadering vindt plaats op 28 november 2023

Aldus vastgesteld 20 november 2023

De voorzitter,

De secretaris,

5.1.2E

5.1.2E

Weerdsingel Oostzijde Commissie Omgevingskwaliteit 14 nov 2023



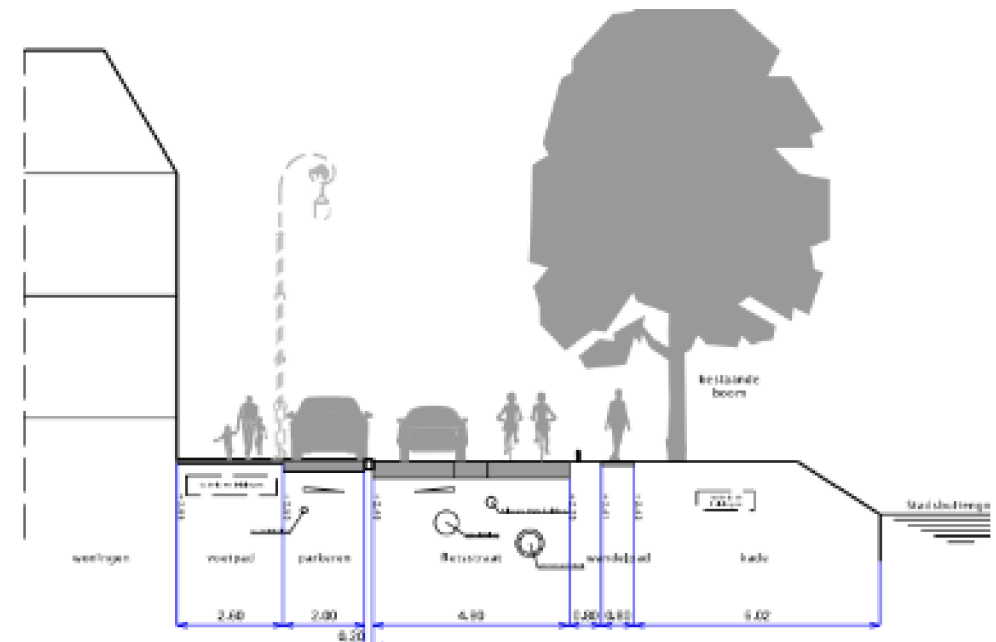
Weerdsingel Oostzijde: Aanleiding

- Fietsprogramma: 'fietssingel':
 - . Fietsnetwerk; fietsers spreiden, binnenstadsas ontlasten
 - . Voetgangers: wandelpad, verblijfskwaliteit
 - . Groene structuur: singel versterken, rondje singel, extra groen
 - . Klimaatbestendig: waterafvoer, schaduwwerking
- Kern van ontwerp: Versmallen rijbaan
 - . Positie fiets én auto duidelijker
 - . Minder verharding
 - . Meer groen: breder singelpark
 - . Doortrekken heringerichte singel-oost



Wegprofiel: fiets als hoofdgebruiker

- Doortrekken singelprofiel Tolsteegsingel, Maliesingel, Wittevrouwensingel
- Fietsstroken in rood asfalt: 2 keer 2m
 - . Herkenbaar binnen fietsnetwerk, comfortabel, singel in voorrang
 - . Kader Verharding Fietsroutes: fietsroutes doen we in rood asfalt (status: raadsvoorstel)
- Middenstrook in klinkers
 - . TolsteegMalieWvs: 2,5 tot 3,2m breed (2-ri, 5.000 – 8.000 mvt/etm, busroute, bevoorradingsroute)
 - . Weerd: 0,8m breed (1-ri, 1.200 mvt/etm, geen bus geen bevoorradingsroute)
- Weerdsingel-rijbaan wordt dus 4,8m breed (nu ca 6,5m)
 - . 'Winst' ca 1,5m wordt aan groen singeltalud toegevoegd
- Stoepen blijven in klinkers
 - . waar nu 'overmaat': teruggebracht tot 2,5m
- Wandelpad verbeteren en completeren, licht slingerend verloop



Vorrangskruising of rotonde?

Rotonde:

- . Geen voorrang langs singel
- . Gericht op verdelen autoverkeer (te zwaar middel)
- . Afwijkende kruispuntoplossing tov rest singel
- . Groen in Beheer buurt

Vorrangskruising:

- . Voorrang langs singel doorgetrokken
- . Positie fiets en fietsroute helder
- . Let op 'tegengesteld 1-ri-auto-verkeer'
- . Aaneengesloten groen langs singel

Beide oplossingen zijn verkeersveilig vorm te geven

Voorkeur: vorrangskruising



Locatie aansluiting Noorderbrug



Omgevingsvergunning aan te vragen activiteit monumenten

- Rijksmonument Stadsbuitengracht/oude stadswallen
- Monumentwaarden:
 - . Groene oever met grote bomen
 - . Verharde straat
 - . Groene voortuinen (op deel Hopakker – Bellamystraat)
- Verhouding verharding – groen verbetert: minder verharding, meer groen
- Straks: singelgroen ca 1,5m breder, rijbaan 4,8m (combi 2*2m rood asfalt en 0,8m klinkers)
- Wandelpad rondje singel verbeterd en gecompleteerd
- Nabij Noorderbrug versterking singelpark





Weerdsingel: laad en loskade,
trappen in groen talud

Ca 1960: 2-ri-autoverkeer
en 2-zijdig parkeren, asfalt.





En verder

- Integraal Programma van Eisen is vastgesteld (febr 2023)
- Voorlopig Ontwerp in concept gereed
- Beide te vinden op:
[Weerdsingel Oostzijde: fiets- en wandelvriendelijk maken | gemeente Utrecht](#)

From: "5.1.2E"
Sent: Wed, 22 Nov 2023 17:38:36 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Herinrichting Weerdsingel O.Z. (Rijksmonument)

Dank je wel, 5.1.2E !

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Stad
Stadsplateau 1 (of afspraak)
5.1.2E

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 20 november 2023 12:23
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Herinrichting Weerdsingel O.Z. (Rijksmonument)

Beste 5.1.2E en 5.1.2E

Hierbij stuur ik jullie het verslag van de vergadering van de Commissie Omgevingskwaliteit.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl
www.welstandutrecht.nl

Gemeente Utrecht
Vergunningen, Toezicht en Handhaving
Staf
Stadsplateau 1

5.1.2E

maandag t/m donderdag



Voorblad

Onderwerp: herinrichting Weerdsingel Oostzijde

Staf: Erfgoed

Stafdatum	21 januari 2022	
Portefeuillehouder	Anke Klein	
Manager		
Opsteller	5.1,2E / 5.1,2E	
Bestuurlijk contactpersoon	5.1,2E	
Bestuursadviseur	5.1,2E	
Doel	Informereren	
Geheim	Nee	
Bijlagen	2	
Afgestemd met en akkoord met de inhoud:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Nog afstemming/communicatie nodig met:	Bestuurlijk	
	Ambtelijk	
	Extern	
Gevraagd besluit		
1. Kennis nemen van concept IPvE/FO Weerdsingel Oostzijde, vooruitlopend op agendering voor college (verzoek om vrijgeven voor reacties). 2. Kennis nemen van uitkomst participatietraject (Verdiepingsslag) 3. Kennis nemen van reactie Erfgoed op concept IPvE		
Aanleiding voor dit voorstel		
Na de zgn Verdiepingsslag is het concept-IPvE/FO voor de Weerdsingel Oostzijde afgerond. Dit concept raakt belangen van Erfgoed (Beschermd stadsgezicht, singel als rijksmonument). Het concept wordt, conform UPP, voorgelegd aan het college om vrij te geven voor reacties door belanghebbenden.		
Onderbouwing: met knelpunten en/of risico. Denk aan: politiek, financieel, participatie, communicatie, juridische en/of organisatie.		
Hieronder een toelichting op 1. Concept-IPvE – doortrekken singelpark en fietssingel 2. Reactie Erfgoed 3. Verdiepingsslag/participatie		

1. Concept-IPvE; doortrekken singelpark en fietssingel

De kern van het concept-IPvE is dat de Weerdsingel wordt ingericht met meer ruimte voor groen en singelpark, een duidelijker positie voor de fiets (primaat voor de fiets) en behoud van de verkeersfunctie. De gesprekken met de bewonersdelegatie over de Verdiepingsslag hebben ertoe geleid dat we het versterken van de singelstructuur prominenter benoemen als doel, en meer dan voorheen gebruiken als kapstok om de herinrichting aan te relateren. De eenheid, de continuïteit, de herkenbaarheid van de groene singelstructuur geeft dan ook de basis voor het herkenbaar doortrekken van de fietsroute.

De Weerdsingel is een belangrijke fietsroute in het fietsnetwerk en sluit aan op andere (deels al verbeterde) schakels in het netwerk. We hebben een kwantitatieve analyse uitgevoerd naar de omvang van het fietsverkeer en het belang van de route Weerdsingel. Daaruit blijkt dat verbeteren van de fietsroute 30% van de groei van het fietsverkeer in de binnenstad overneemt. Dit zonder een evt brug nabij de Weerdsluis. Een brug bij de Weerdsluis zal het effect versterken.

Uit de kwantitatieve analyse valt op dat de relatief kleine ingreep op de Weerdsingel (asfalt, rotonde weg) een stevig effect heeft op het aantal fietsers. Deze 'asfaltbonus' zien we in de praktijk ook terug op bv de Huizingalaan, in Lunetten en op de Karel Doormanlaan. De Weerdsingel wordt door het rode asfalt meer onderdeel van het netwerk, en zal beter gevonden worden.

Er komt in het gehele projectgebied ongeveer 1.000 m² groen bij (nu 3.210 m² wordt 4.300 m²), vanwege enerzijds het verbreden van de groene zone over de hele lengte, en anderzijds het vervangen van de rotonde door een compacte kruising. In de volgende schetsen is het verschil in groen nu en straks zichtbaar:



In de schets van de huidige situatie is per abuis de kroonprojectie (het rondje om de boomstam) vervallen; de huidige bomen blijven allemaal staan.



Een uitsnede van het voorstel voor de aansluiting bij de Noorderbrug:



2 Reactie Erfgoed

De Weerdsingel O.Z. ligt binnen de grenzen van het Rijksmonument Historische Stadswallen/-Stadsbuitengracht/Zocherplantsoen en is tevens onderdeel van het Beschermd Stadsgezicht. Het functioneel ontwerp voor de herinrichting van de Weerdsingel O.Z. is positief ontvangen. Bij de uitvoering hiervan zijn geen beschermde monumentwaarden in het geding. De versmalling van de wegverharding met ca. 1.70 m ten gunste van een bredere groene singeloever wordt als een grote verbetering gezien.

De nu aanwezige bestrating van gebakken materiaal draagt substantieel bij aan de hoge omgevingskwaliteit van dit gedeelte van de singel. Het bestratingsmateriaal is echter pas ca. 25 jaar oud en vertegenwoordigt daarmee geen monumentwaarde. De voorgestelde vervanging door rood asfalt teneinde de Weerdsingel O.Z. te laten aansluiten op de al gerealiseerde fietssingel langs de oostzijde van de binnenstad, is dan ook vanuit erfgoed-oogpunt niet bezwaarlijk. Deze fietssingel heeft al een zelfde indeling.

Aandachtspunt:

Na de herinrichting blijft er van de gebakken wegverharding slechts een smalle strook van 0,8 m tussen de asfaltstroken (2x2 m) over. Daarmee zal de nieuwe weg het karakter van een asfalt-weg krijgen. Deze verhouding verdient nog kritische aandacht: kan er een bredere klinkerstrook (min. 1,0 m) gerealiseerd worden zodat de klinkerbestrating een substantiëlere bijdrage kan leveren aan de omgevingskwaliteit en de schaal van het asfalt beter kan breken?

Reactie daarop:

Voor de fietsstroken geldt als kwaliteitsnorm 2m breedte; daarop passen 2 fietsers naast elkaar, met in de tegenrichting ofwel 2 fietsers ofwel een auto. Versmallen van de fietsstrook doet afbreuk aan deze comfort-maat voor fietsers. Aangezien de inrichting als ambitie heeft om de positie voor de fietser te verbeteren, weegt deze maatvoering zwaar.

Verbreden van de klinkerstrook moet niet uitmonden in een bredere rijbaan in zijn geheel. Dat zou bijdragen aan een hogere snelheid voor het autoverkeer. En een bredere klinkerstrook moet niet de suggestie wekken dat het een autostrook is, waar de auto zijn eigen ruimte zou hebben.

Gekeken is naar een lichte bijsturing: bijv de fietsstroken elk 10 cm smaller en de klinkerstrook 20 cm breder. Dat geeft inderdaad een ander beeld van de straat, maar valt toch af vanwege de gewenste

breedte (comfort) van de fietsstrook en aansluiten op dezelfde breedtemaat op de rest van de (fiets-)singel. Voorstel blijft derhalve 2m asfalt fietsstrook en 0,8m klinkers in het midden.

3 Verdiepingsslag/participatie: groenstructuur, uniformiteit en 'een mate van asfalt'.

De zogenaamde Verdiepingsslag was intensief, duurde langer dan voorzien, is nog niet volledig afgerond en heeft niet tot wezenlijk andere gedachten geleid.

De 'aanbevelingen' die uit de Verdiepingsslag betreffen aanbevelingen voor de inhoud van het IPvE en aanbevelingen voor onze interne organisatie. Wat die laatste betreft: de sprong tussen mobiliteitsbeleid en uitvoering van projecten is soms groot, wat er toe leidt dat projecten soms verzeild raken in beleidsmatige discussies. Zo had het voor de Weerdsingel Oostzijde geholpen als er helderheid was geweest over 'wat verstaan we onder een fietssingel'; welke elementen dragen bij aan uniformiteit en eenheid (bv verharding), en hoe is de verhouding tussen fiets en groen.

Net na de zomer heeft de bewonersdelegatie een voorstel ingebracht in de Verdiepingsslag. Dat voorstel betrof het fors versterken van het groen en daartoe het uitplaatsen van parkeren (naar een nabijgelegen parkeergarage). De door de bewoners ingebrachte variant herkennen we wat betreft de wens tot versterking van de groenstructuur en de discussie over het in de loop van de tijd verminderen van parkeerplaatsen. De variant bouwt voort op de gedachten uit RSU en Mobiliteitsplan. We vinden het echter op dit moment te vroeg om aan de slag te gaan met het uitplaatsen van parkeren. We concentreren ons eerst op de fietsroute, dat is al discussie genoeg. Wellicht dat het uitplaatsen van parkeren over een paar jaar aan de orde kan zijn. Vooruitlopend daarop leggen we wel de parkeerplaatsen 'op trottoirniveau', net als op de andere singeldelen. Als er dan niet geparkeerd wordt, is er meer verblijfsruimte op de stoep (in plaats van een lege parkeerplaats op straat).

De Verdiepingsslag ronden we de komende weken af in de vorm van een gesprek van de bewonersdelegatie met de wethouder Mobiliteit.

Ook zullen we de aanbevelingen bespreken met de deelopgavetrekkingen, om er voor andere projecten lering uit te trekken.

Planning en vervolg (op intranet staan de aanlevertermijnen)

Vervolg stafbespreking

College

Agenderen voor bespreking in College

Raadsinformatiebijeenkomst (eventueel)

Commissie

Raad

From: "5.1,2E"
Sent: Tue, 24 Mar 2015 12:39:07 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Erfgoed en herinrichting Tolsteegsingel Maliesingel
Importance: High

Dag 5.1,2E dank voor de toezending van het plan!

Zoals ook eerder al wel aangegeven betreft het een goede ontwikkeling waarbij de balans tussen grijs (ook al is die kleur hier met alle gebakken stenen en rood asfalt straks niet meer te bekennen) en groen verbeterd wordt.

Ik heb eigenlijk alleen een paar vragen bij het hoofdstukje Groen (blz. 14) en Bomen en groen (blz. 17). Daar staat dat 'de bestaande boom- en groenstructuur zoveel mogelijk wordt behouden en verbeterd'. Het 'zoveel mogelijk behouden' impliceert dat er blijkbaar bepaalde zaken niet behouden kunnen worden. Aangezien het gebied beschermd is als onderdeel van het Rijksmonument Stadsbuitengracht ben ik wel benieuwd welke onderdelen dat zijn.

Voorts rept de tekst van 'herstel van de padenstructuur', 'combineren van de padenstructuur langs de oever met zitelementen' en 'het zorgvuldig aansluiten van de paden op de bruggen'. Bij mijn weten bevinden er zich aan de buitenzijde van de singel nu geen formele (Zocher)paden. Gaan die er wel komen? En blijkbaar ook zitelementen? Dan zijn we daar (om dezelfde reden als bij evt. wijzigingen in de boomstructuur) zeer benieuwd naar.

Deze laatste planonderdelen vormen in principe wel aanleiding om een omgevingsvergunning aan te vragen (activiteit 'monumenten'). De vraag daarbij is nog even of dit dan een reguliere of uitgebreide procedure zou moeten worden, waarbij het verschil zit in het feit dan bij een uitgebreide procedure ook de RCE adviseert. Eea zal afhangen van de mate waarin er inderdaad zaken in de boom-/groenstructuur, aanleg paden en zitelementen aan de orde blijken te gaan zijn.

Reguliere procedure duurt 8+6 weken, de uitgebreide 26+6 (is het formele maximum, kan in de praktijk korter, zeker wanneer de RCE in een voorstadium al geraadpleegd kan worden).

Indien gewenst, moeten we maar even bij elkaar komen voor overleg.

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: maandag 23 maart 2015 17:57
Aan: 5.1,2E; 5.1,2E
Onderwerp: Erfgoed en herinrichting Tolsteegsingel Maliesingel

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Zoals jullie weten willen we Tolsteegsingel en Maliesingel ten zuiden van het Malieblad verbeteren in combinatie met groot onderhoud. Volgens planning ligt er eind dit jaar een opdracht bij de aannemer waarna in 2016 een schop de grond in kan. We streven naar een profielverbetering en versmalling van de rijbaan. Het principeprofiel is inmiddels door de wethouder geaccordeerd. Uitgangspunt is dat er meer groen terug komt (dus alleen groen voor grijs en geen grijs voor groen).

Ik wil jullie graag om een kort advies vragen tav. de procedure. Dienen wij bijvoorbeeld een omgevingsvergunning aan te vragen?

In de bijlage vinden jullie de concepttekst van het IPvE-boekje voor de Tolsteegsingel - Maliesingel.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
5.1,2E

Gemeente Utrecht

Milieu en Mobiliteit

Realisatie Mobiliteit

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 5.12E

Internet www.utrecht.nl/verkeer

Aanwezig ma-do

From: "5.1.2E"
Sent: Tue, 14 Apr 2015 11:14:15 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Erfgoed en herinrichting Tolsteegsingel Maliesingel
Attachments: IPVE-FO Tolsteeg-Maliesingel concept.pdf

5.1.2E wat mij betreft brengen we het plan maandag a.s. in het p.o.

Ik zie alleen vragen mbt het nieuwe looppad (komt te liggen op de strook die nu nog geasfalteerd is maar die bij de profielversmalling vrij komt voor het groen) en de genoemde zitelementen (die staan nog niet op de tekening, is niet bekend waar men aan denkt).

Groet, 5.1.2E

(onder de huidige weg ligt blijkbaar nog een betonplaat als fundering van de vm. tram!)

Van: 5.1.2E
Verzonden: dinsdag 14 april 2015 11:54
Aan: 5.1.2E
CC: 5.1.2E
Onderwerp: RE: Erfgoed en herinrichting Tolsteegsingel Maliesingel

Beste 5.1.2E

Zoals zojuist besproken zend ik je het IPVE-FO concept van de Tolsteeg-Maliesingel. Het ontwerp is gepresenteerd aan bewoners op 1 april (zie ook <http://www.utrecht.nl/aantrekkelijk-en-bereikbaar/projecten-herinrichting/>).

Ik houd mij van harte aanbevolen voor de reactie van de Cie. Welstand en Monumenten. Voor een evt. toelichting ben ik beschikbaar.

Een prima dag verder.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

Gemeente Utrecht

Milieu en Mobiliteit

Realisatie Mobiliteit

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 5.1.2E

Internet www.utrecht.nl/verkeer

Aanwezig ma-do

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: 5.1,2E
Verzonden: dinsdag 24 maart 2015 12:39
Aan: 5.1,2E
CC: 5.1,2E
Onderwerp: RE: Erfgoed en herinrichting Tolsteegsingel Maliesingel
Urgentie: Hoog

Dag 5.1,2E dank voor de toezending van het plan!

Zoals ook eerder al wel aangegeven betreft het een goede ontwikkeling waarbij de balans tussen grijs (ook al is die kleur hier met alle gebakken stenen en rood asfalt straks niet meer te bekennen) en groen verbeterd wordt.

Ik heb eigenlijk alleen een paar vragen bij het hoofdstukje Groen (blz. 14) en Bomen en groen (blz. 17). Daar staat dat 'de bestaande boom- en groenstructuur zoveel mogelijk wordt behouden en verbeterd'. Het 'zoveel mogelijk behouden' impliceert dat er blijkbaar bepaalde zaken niet behouden kunnen worden. Aangezien het gebied beschermd is als onderdeel van het Rijksmonument Stadsbuitengracht ben ik wel benieuwd welke onderdelen dat zijn.

Voorts rept de tekst van 'herstel van de padenstructuur', 'combineren van de padenstructuur langs de oever met zitelementen' en 'het zorgvuldig aansluiten van de paden op de bruggen'. Bij mijn weten bevinden er zich aan de buitenzijde van de singel nu geen formele (Zocher)paden. Gaan die er wel komen? En blijkbaar ook zitelementen? Dan zijn we daar (om dezelfde reden als bij evt. wijzigingen in de boomstructuur) zeer benieuwd naar.

Deze laatste planonderdelen vormen in principe wel aanleiding om een omgevingsvergunning aan te vragen (activiteit 'monumenten'). De vraag daarbij is nog even of dit dan een reguliere of uitgebreide procedure zou moeten worden, waarbij het verschil zit in het feit dan bij een uitgebreide procedure ook de RCE adviseert. Eea zal afhangen van de mate waarin er inderdaad zaken in de boom-/groenstructuur, aanleg paden en zitelementen aan de orde blijken te gaan zijn.

Reguliere procedure duurt 8+6 weken, de uitgebreide 26+6 (is het formele maximum, kan in de praktijk korter, zeker wanneer de RCE in een voorstadium al geraadpleegd kan worden).

Indien gewenst, moeten we maar even bij elkaar komen voor overleg.

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: maandag 23 maart 2015 17:57
Aan: 5.1,2E ; 5.1,2E
Onderwerp: Erfgoed en herinrichting Tolsteegsingel Maliesingel

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Zoals jullie weten willen we Tolsteegsingel en Maliesingel ten zuiden van het Malieblad verbeteren in combinatie met groot onderhoud. Volgens planning ligt er eind dit jaar een opdracht bij de aannemer waarna in 2016 een schop de grond in kan. We streven naar een profielverbetering en versmalling van de rijbaan. Het principeprofiel is inmiddels door de wethouder geaccordeerd. Uitgangspunt is dat er meer groen terug komt (dus alleen groen voor grijs en geen grijs voor groen).

Ik wil jullie graag om een kort advies vragen tav. de procedure. Dienen wij bijvoorbeeld een omgevingsvergunning aan te vragen?

In de bijlage vinden jullie de concepttekst van het IPvE-boekje voor de Tolsteegsingel - Maliesingel.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
5.1,2E 5.1,2E

Gemeente Utrecht

Milieu en Mobiliteit

Realisatie Mobiliteit

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 5.1.2E

Internet www.utrecht.nl/verkeer

Aanwezig ma-do



Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Tolsteegsingel - Maliesingel
Concept, april 2015



Gemeente Utrecht

Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Tolsteegsingel - Maliesingel

Concept, april 2015



Gemeente Utrecht

Colofon

Projectgroep

5.1.2E 5.1.2E
5.1.2E REO / Stedenbouw en Planologie
5.1.2E REO / Stedenbouw en Planologie
5.1.2E REO / Erfgoed
5.1.2E Stadsingenieurs
5.1.2E Stadsingenieurs
5.1.2E Stadsingenieurs

Projectleiding

5.1.2E Mobiliteit en Milieu

Werksessies

De Urbanisten, Rotterdam

Opdrachtgever

5.1.2E M&M

Grafische realisatie

REO / S&P / CAD-unit

Versiedatum

april 2015

Reproductiedatum

april 2015

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

Colofon	4		
Hoofdstuk 1 Inleiding	6		
1.1 Het plangebied	6		
1.2 Het beleid	6		
1.3 De opgave	7		
1.4 Werkwijze	7		
Hoofdstuk 2 De locatie	8		
2.1 Historie	8		
2.2 Huidige situatie	9		
Hoofdstuk 3 De aanpak	10		
Hoofdstuk 4 De Ambitie	11		
4.1 Ruimtelijke kwaliteit	11		
4.2 Verkeer	13		
Hoofdstuk 5 Programma van eisen	14		
5.1 Voetgangers	14		
5.2 Fietzers	14		
5.3 Auto	14		
5.4 Parkeren en stallen	14		
5.5 Nood- en hulpdiensten	14		
5.6 Openbaar vervoer (bussen)	14		
5.7 Bomen en groen	14		
5.8 Afvalinzameling	14		
5.9 Bewegwijzering	14		
5.10 Materialen/meubilair	15		
Hoofdstuk 6 Plantoelichting	17		
6.1 Het ontwerp	17		
6.2 Het profiel	17		
6.3 Voetgangers	18		
6.4 Fietzers	18		
6.5 Stallen en Parkeren	18		
6.7 Groen en bomen	18		
6.8 Bewegwijzering	18		
6.9 Materialen en meubilair	18		
Hoofdstuk 7 Technische onderzoeken	19		
7.1 Bodem	19		
7.2 Flora en fauna	19		
7.3 Bomen	19		
7.4 Openbare verlichting (OVL)	19		
7.5 Kabels en leidingen	19		
7.6 Riolering	20		
7.7 Verkeerregelinstanties (VRI)	20		
7.8 Constructies en bruggen	20		
Hoofdstuk 8 Beheer- en risicoparaagraaf	21		
8.1 Veiligheid	21		
8.2 Randvoorwaarden beheer door Stadswerken	21		
8.3 Beheerparaagraaf	21		
8.4 Risicoparaagraaf	21		
Hoofdstuk 9 Vervolg	22		
9.1 Planproces	22		
9.2 Participatieproces	22		
9.3 Planning en fasering	22		
9.4 Financiering	22		
9.5 Procedures en vergunningen	22		
9.6 Benodigd onderzoek vervolgfase	22		

Hoofdstuk 1 Inleiding

Utrecht kiest voor een aantrekkelijke stad waarin de openbare ruimte meer in balans is. Een openbare ruimte die het domein van voetgangers en fietsers is en waar autoverkeer zich voegt naar de gewenste situatie. Zowel de inrichting van de openbare ruimte als de uitstraling en toegankelijkheid van de gebouwen bepalen de belevingswaarde van de openbare ruimte voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Een aantrekkelijke openbare ruimte draagt bij aan een prettige woon- en werkomgeving, verbetert de bereikbaarheid en vergroot de economische vitaliteit.

1.1 Het plangebied

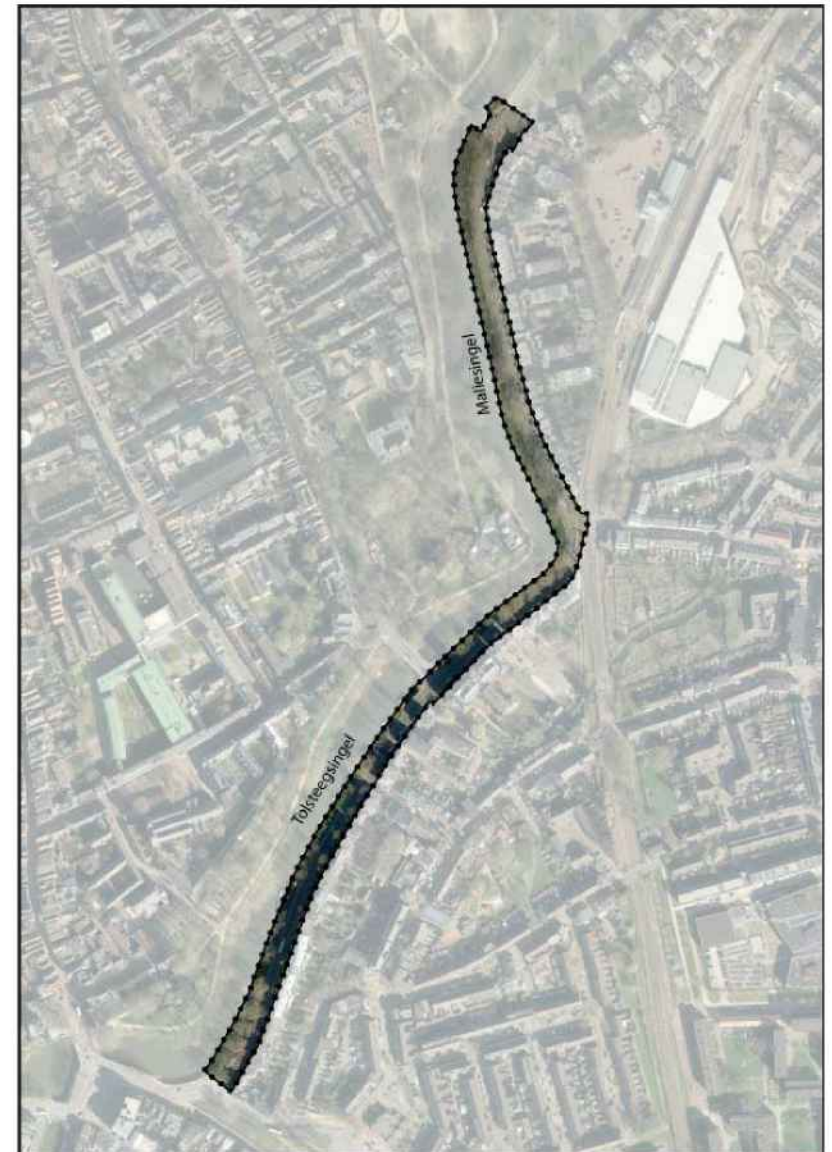
Dit IPVE-FO heeft betrekking op de Tolsteegsingel en Maliesingel vanaf de Krommerijnbrug tot aan het Malieblad. De eventuele herinrichting van het Malieblad en de mogelijke aansluiting van de fietsroute Oosterspoorbaan vallen buiten het plangebied van dit project.

1.2 Het beleid

In het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) kiest Utrecht voor een betere balans tussen verkeers- en verblijfsfuncties in de openbare ruimte en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit waarbij de gebruiker centraal staat. Dit is verder uitgewerkt in het programma De Gebruiker Centraal als onderdeel van UAB. Het programma is erop gericht om duurzame mobiliteitskeuzes op een doelgroepgerichte wijze te stimuleren via campagnes en projecten. De plaats gaat het gewenste mobiliteitsgedrag bepalen en andersom: de openbare ruimte wordt ontworpen vanuit de beleving en het gedrag van de gebruiker. De Tolsteegsingel en een gedeelte van de Maliesingel zijn in De Gebruiker Centraal als openbare ruimte-pilot benoemd.

Binnen UAB en het Fietsprogramma heeft het fietsverkeer een nog grotere rol. De route langs de buitenkant van de singel is als belangrijke fietsverbinding benoemd en levert een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de drukte in de binnenstad. Ook in het collegeakkoord 'Utrecht maken we samen' zet het college in op het versterken van de fietsstructuur en het aanpakken van knelpunten, waarmee we de doorstroming voor de fiets verbeteren.

Luchtfoto plangebied



Met de herinrichting van de singel wordt hier invulling aan gegeven. Een ander belangrijk aspect van de pilot en bij het opstellen van dit IPvE-FO is (financiële) programmering in het kader van groot onderhoud; werk met werk maken. Hierbij komen verschillende projecten samen. Voor de Tolsteegsingel en een gedeelte van de Maliesingel ligt dit in het feit dat er groot onderhoud noodzakelijk is.

Discussienota binnenstad.

In 2007 hebben alle belangrijke partijen in de binnenstad een uitgebreide discussie gevoerd over de gewenste ontwikkelingen. De uitkomsten zijn vastgelegd in deze nota. De singel is in deze nota genoemd vanwege de poortgebieden als volwaardige onderdelen van het centrum van de stad.

1.3 De opgave

Het doel van dit project is om een inrichting te realiseren waarin de voetgangers en fietsers centraal staan, die bijdraagt aan het gewenste snelheidsgedrag, die invloed uitoefent op de route- en mobiliteitskeuze en zorgt voor een betere beleving en verblijfskwaliteit.

1.4 Werkwijze

Bij de totstandkoming van dit IPvE-FO is samengewerkt met omwonenden en andere belanghebbenden voor het formuleren van een gedeelde analyse, ambitie en oplossingsrichting voor de herinrichting. De gewenste oplossingsrichting is vervolgens intern beoordeeld op veiligheid en maakbaarheid.

Dit IPvE-FO is gebaseerd op de uitkomsten uit de gezamenlijke sessies en geeft op hoofdlijnen aan hoe de huidige doorstroomweg met veel asfalt kan veranderen in een weg die veel beter in de omgeving past en die naast comfort voor fietsers, een goede oversteekbaarheid en extra verblijfskwaliteit biedt. Daarnaast is gestart met de benodigde technische onderzoeken.

Hoofdstuk 2 De locatie

Dit IPvE-FO heeft betrekking op de Tolsteegsingel en een gedeelte van de Maliesingel. Dat is onderdeel van de singel tussen het Le-dig Erf en het Malieblad. Dit deel is in de programmering opgenomen voor groot onderhoud.

De Tolsteegsingel en Maliesingel zijn onderdeel van het singelgebied. Het gebied tussen de gevels aan weerszijde van het water is als geheel rijksmonument. De gehele oostelijke (buiten)zijde, waaronder de Tolsteegsingel en Maliesingel is beschermd stadsgezicht, inclusief bebouwing aan de rand.

Afbeelding links
Historisch overzicht Utrecht

Afbeelding rechtsboven
Tolsteegsingel 1900

Afbeelding rechtsonder
Maliesingel 1890



2.1 Historie

De Utrechtse singel heeft een indrukwekkende geschiedenis. Van een verdedigingsstelsel dat vaak werd aangepast is het één van de top 5 monumentale parken van Nederland met een zeldzame verzameling, vaak indrukwekkende bomen geworden. De singel kent plantsoenstructuren en lineaire structuren met begeleidende bomenrijen zowel aan de binnen en buitenzijde.

Begin 19e eeuw is in opdracht van de toenmalige burgemeester door David Jan Zocher een plan gemaakt om de geslechte stadswallen te vervangen door plantsoenen en kades. Zocher was volgeling van de Engelse landschapsstijl. Hij ontwierp 'ruimtelijke wandelingen' met bomen en vijvers. In zijn ontwerpen nam hij allerlei decoratieve elementen op, gebouwen hoorden daar ook bij. In de oude en nogal vervallen verdedigingsgordel rond Utrecht vond hij veel van zijn gading. Hij zorgde ervoor dat het park met het water, de bruggen en bebouwing een grote eenheid ging vormen.



Afbeelding rechtsboven
Maliesingel - Zonstraat

Afbeelding Rechtsonder
Maliesingel - Malieblad

Nadrukkelijk was het water van de stadsbuitengracht en het talud aan de overzijde onderdeel van het park. De bijbehorende bruggen waren niet alleen verbinding van de binnenstad met het buitengebied, maar ook de verbinding van parkdelen.

Na 150 jaar zijn veel van de uitgangspunten van Zocher nog goed te zien. Het Zocherpark is nog altijd een prachtig 19de eeuws stadspark. Wel is door de toenemende claim van autoverkeer een barrièrewerking op de buitenste oever van de stadsbuitengracht ontstaan. De groene delen die aan de buitenzijde van de singel lagen werden in de 20e eeuw langzaam opgeofferd, eerst voor een tramverbinding en later voor verbrede wegen en parkeren.

2.2 Huidige situatie

Op de Maliesingel en Tolsteegsingel komen allerlei stromen fietsers en auto's samen. Doorgaand autoverkeer en fietsers in de noord-zuidrichting, bestemmingsverkeer in verschillende richtingen, recreanten en bezoekers van de omgeving van de binnenstad. In de loop van de jaren is geprobeerd het verkeer zoveel mogelijk te laten doorstromen. Zo is een omgeving ontstaan waarin (doorgaand) autoverkeer de inrichting van de straat heeft bepaald. De ruime maatvoering trekt doorgaand verkeer aan en er wordt hard gereden.

Het gevolg is dat voetgangers en fietsers in het gedrang zijn gekomen, weinig ruimte hebben en een onoverzichtelijke situatie aantreffen. Vooral voetgangers en fietsers ervaren de weg als onveilig. De grote hoeveelheid asfalt en de rommelige indeling bepalen het beeld en dragen niet bij aan een prettig verblijfsklimaat. De Tolsteegsingel en Maliesingel nodigen op dit moment niet uit tot verblijf, in het groen van de buitenkant van de singel zijn geen of nauwelijks verblijfsmogelijkheden. Er is een duidelijk verschil in beleving en activiteiten aan weerszijden van het water.



Hoofdstuk 3 De aanpak

Het project is gestart met een uitgebreide creatieve sessie met omwonenden, de wijkraad Oost, vertegenwoordigers van het Spoorwegmuseum, de Fietzersbond en verschillende disciplines van de gemeente. Op basis van de aangedragen wensen en in spelend op het gemeentelijke beleid op het gebied van openbare ruimte en verkeer, zijn een gezamenlijke ambitie en oplossingsrichting opgesteld.

Zorgvuldige besluitvorming en betrokkenheid van de belanghebbenden wegen zwaar. In het gehele traject worden omwonenden en belanghebbenden betrokken. Een aantal randvoorwaarden ligt vast maar op andere onderwerpen kan men invloed uitoefenen.

In een vroeg stadium zijn op verschillende manieren omwonenden, de Wijkraad Oost, vertegenwoordigers van het Spoorwegmuseum en de Fietzersbond bij het project aangehaakt. De betrokkenen zijn in een Functional Ambiance-werksessie bij elkaar gekomen. Functional Ambiance is een ontwerpmethode waarbij een gebied vanuit meerdere invalshoeken wordt geanalyseerd en waarbij zowel aandacht is voor de verkeers- als voor de verblijfsfunctie van de straat. De opgaven, ambities en kansen voor de openbare ruimte langs de singel zijn gezamenlijk geformuleerd. De sessie heeft consensus opgeleverd over de ambities voor de plek en een goede interne en externe samenwerking.

Deze inbreng is verwerkt en teruggekoppeld naar de betrokkenen en een bredere groep bewoners in december 2014. Op basis van deze terugkoppeling en verwerkte reacties is het voorliggende Integraal Programma van Eisen-Functioneel Ontwerp (IPvE-FO) voor de Tolsteegsingel en Maliesingel opgesteld.

Vervolgens is de buurt breed uitgenodigd voor een consultatie over de uitgangspunten en het principe-ontwerp die staan weergegeven in dit IPvE-FO. Hierop is inspraak mogelijk voor de gehele buurt. De reacties die hieruit voortkomen zullen worden meegenomen in het vervolgtraject.

In een later stadium van de ontwerpfase volgt nogmaals terugkoppeling naar de klankbordgroep en worden de laatste reacties opgehaald en waar mogelijk verwerkt.

Hoofdstuk 4 De Ambitie

De Tolsteegsingel en Maliesingel vormen een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Ze zijn onderdeel van een aantrekkelijk, groen verblijfs- en woongebied van monumentale waarde. De nieuwe inrichting van de Tolsteegsingel en Maliesingel versterkt die betekenis en voegt nieuwe kwaliteit toe. De beleving- en verblijfswaarde is hoog en de fietser en voetganger staan centraal. De inrichting draagt bij aan een herkenbare, veilige en comfortabele singelroute voor de fiets. Zo werken we aan een aantrekkelijke en bereikbare stad.

4.1 Ruimtelijke kwaliteit

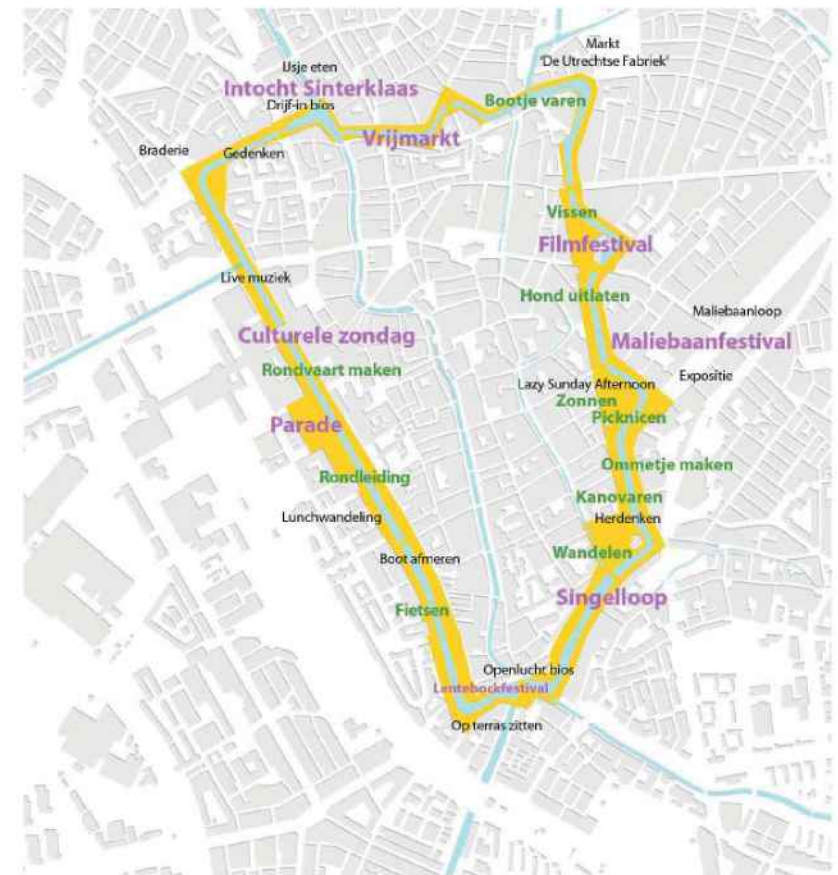
De singel ligt op de plek van de verdedigingswerken rond de middeleeuwse binnenstad. De singel is herkenbaar als een ring van water met oevers rond deze binnenstad. De gracht en de bolwerken (onbebouwde ruimtes) zijn grotendeels behouden.

De singel levert een belangrijke bijdrage aan de identiteit van Utrecht. De Utrechtse singel is uniek, heeft een grote monumentale waarde en is voor iedereen die zich door de stad beweegt een herkenningspunt. Deze waarde is actueel en gericht op de toekomst. Op de plekken waar de singel ooit is gedempt, wordt deze weer uitgegraven en wordt groen en water teruggebracht.

De Singel behoort tot de top 5 monumentale parken van Nederland. De stad groeit en de druk op het centrumgebied wordt groter. De singel is niet meer de begrenzing van het centrum, maar de overgang tussen de historische binnenstad en de buitenstad als poortgebieden van het groeiende centrum. Vanuit die invalshoek mag de singel niet als een barrière worden ervaren.

De singel moet met behoud van haar unieke waarden onderdeel worden van het centrummilieu, met een geheel eigen kwaliteit met mogelijkheden voor ontmoeten, recreëren, sporten, cultuursnuiven, kijken, flaneren enz. Daarbij hoort ook een ander mobiliteitsbeeld, waar auto's te gast zijn en waar lopen en fietsen de nadruk krijgt.

Er wordt ingezet op versterking van de ruimtelijke continuïteit van de singel met een eenduidig profiel, geordende functies waaronder fietsenklemmen en parkeerplaatsen. Te kiezen materialen en meubilair sluiten aan bij de aanwezige monumentale karakteristieken van het singelgebied als geheel. De Tolsteegsingel en Maliesingel zijn straks een vanzelfsprekend onderdeel van deze monumentale omgeving. De bestaande boom- en groenstructuur wordt behouden en waar nodig verbeterd.

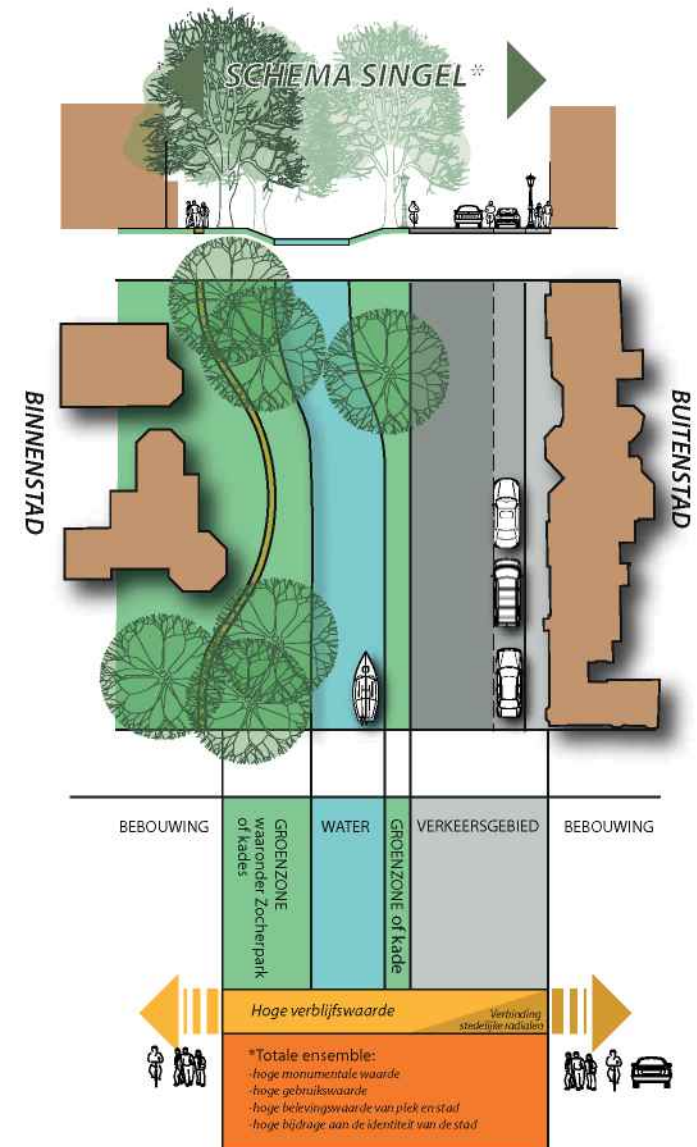


Afbeelding rechts
Gebruik openbare ruimte

Stedelijk



Lokaal



Afbeelding rechtsboven:

Impressie Maliesingel -

Zonstraat

Afbeelding Rechtsonder:

Impressie Maliesingel - Ma-

lieblad

4.2 Verkeer

Een nieuwe inrichting van de singel brengt balans in de ruimte en gaat uit van het principe dat auto, fietser en voetganger de beschikbare ruimte meer delen. Momenteel wordt er vaak hard gereden en moedigt de singel gebruik door doorgaand verkeer aan. Door het wegprofiel aan te passen, kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd worden. Dit kan door onder andere de rijweg te versmallen. Het snelheidsregime wordt verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Doorgaand autoverkeer dat op wil schieten, voelt zich na de herinrichting minder thuis op de singels en zal vaker kiezen voor een route buiten het centrum.

De weg krijgt hiermee vooral een rol voor autoverkeer als ontsluiting voor de directe omgeving en het aangrenzende deel van de binnenstad.

De singel is voor fietsers een belangrijk onderdeel van de route langs de binnenstad. Vaak zal slechts een deel van de singelroute worden gebruikt. Door de goede gidslijn en de structuur zorgt de singel ervoor dat de fietser bij kruising met de singel kan kiezen voor een duidelijke route langs de singel, om het centrum heen. De singel heeft voor de fiets als belangrijkste meerwaarde:

- Een prettig fietsklimaat langs het water
- Een goede gidslijn, de fietser kan zich snel oriënteren op de route
- Het ontwijken van de drukke binnenstad

De voetganger voelt zich veel meer thuis in de nieuwe omgeving. Voetpaden langs de gevels hebben een minimale breedte van 2 meter (gemeten vanaf gevel of trap) en een royale vrije doorloop zonder obstakels zoals vuilnisbakken, afvalcontainers en verkeersborden. Om het groen aan de waterzijde een grotere gebruikswaarde te geven, is het wenselijk een voetpad toe te voegen.



Hoofdstuk 5 Programma van eisen

Uitgangspunt voor dit FO is een nieuwe inrichting van de Tolsteegsingel en Maliesingel die zorgt voor:

- Een aantrekkelijke, comfortabele, veilige en herkenbare fietsroute
- Inperking van de verkeersruimte (meer mengen)
- Meer ruimte voor de voetganger
- Het benadrukken van het gewenste snelheidsregime (30 km/uur)
- Vergroten van de belevingswaarde van de historische singel

Dit heeft geleid tot de onderstaande concrete eisen en wensen voor de inrichting:

5.1 Voetgangers

- De voetpaden aan de gevelzijde minimale maat van 2 meter obstakelvrij.
- Toevoegen wandelpad aan de waterzijde
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Tolsteegsingel en Maliesingel en de overige aansluitende wegen.

5.2 Fietzers

- Inrichting minimaal volgens de richtlijnen voor inrichting van doorfietsroutes passend bij een 30 km/u gebied.
- De rijloper voor fietsers uitvoeren in rood asfalt.

5.3 Auto

- De breedte van de rijloper zo smal mogelijk.
- Bij voorkeur rijloper in klinkerverharding als ondersteuning van het gewenste snelheidsgedrag.
- Verwijderen van de verkeersregelininstallatie bij de kruising met de Zonstraat.
- Eenvoudige aansluitingen op de zijstraten.

5.4 Parkeren en stallen

- Behouden van het huidige aantal parkeerplaatsen.
- Fietsparkeren beter ordenen.
- Het aantal fietsenrekken in balans brengen met de behoefte, de aanwezige ruimte en het gewenste aantal autoparkeerplaatsen.
- Gecombineerde strook (functiestrook) voor stallen van fietsen, en auto's, bomen en andere voorzieningen.

5.5 Nood- en hulpdiensten

- Minimaal berijdbaar profiel van 6.5 meter breed of voldoende uitwijkgelegenheid

5.6 Openbaar vervoer (bussen)

- De route Tolsteegsingel-Maliesingel maakt geen onderdeel uit van het lijnennet; er worden geen extra eisen voor busvervoer gesteld.

5.7 Bomen en groen

- De bestaande boom- en groenstructuur behouden.
- Waar nodig groeiomstandigheden bomen verbeteren en groenstructuur uitbreiden
- Voor de uitbreiding van het groen en herstel van de padenstructuur geldt dat maatvoering, materialisering en verloop aansluit bij die van het Zocherpark.
- Singelzijde vrijwaren van illegaal geparkeerde auto's

5.8 Afvalinzameling

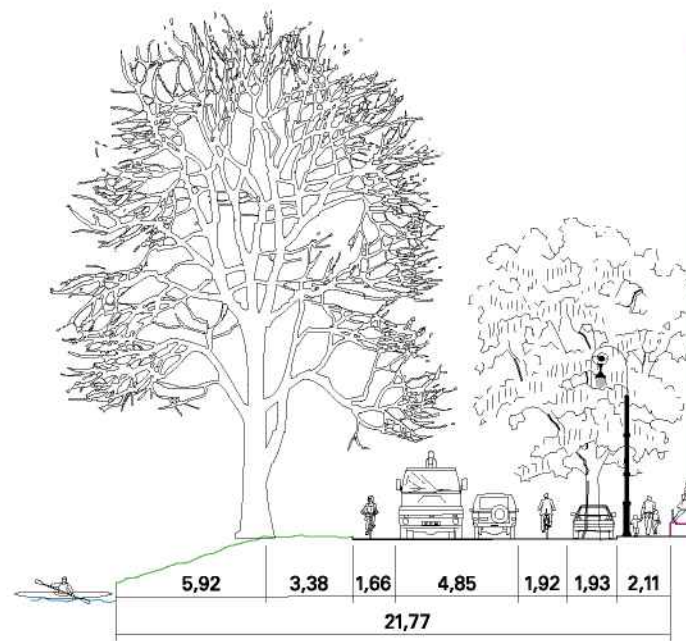
- Op dit moment worden voor de toekomst geen ondergrondse afvalcontainers in het plangebied voorzien.

5.9 Bewegwijzering

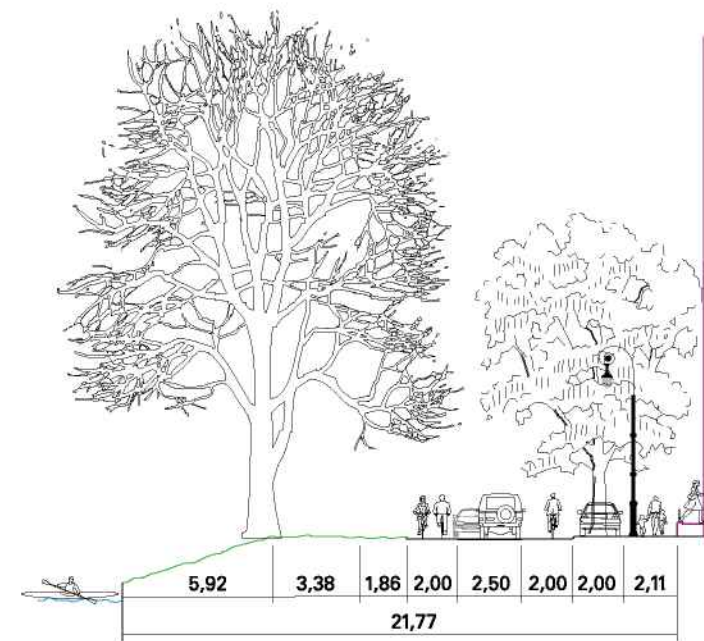
- De ambitie is de bewegwijzering ANWB naar (inter)lokale doelen te verwijderen op de route en de toeleidende wegen.
- Routeverwijzing voor bevoorrading en parkeren handhaven.

5.10 Materialen/meubilair

- Handhaven singelmasten.
- Aansluiten bij de aanwezige monumentale karakteristieken van het singelgebied als geheel.
- Rood asfalt voor de fietsvoorzieningen.
- Bij voorkeur klinkerbestrating in de rijloper voor het autoverkeer.



Bestaande situatie



Nieuwe situatie

Hoofdstuk 6 Plantoelichting

6.1 Het ontwerp

De singel krijgt een inrichting die past bij de allure, het gewenste gebruik en haar unieke karakter. Er komt balans in het straatbeeld met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en interactie tussen de bebouwing, het water en de groenzone. De singel verandert daarmee van een straat gericht op doorgaand verkeer in een straat die ruimte biedt aan stedelijk leven en verblijf. De karakteristieke bebouwing, de monumentale uitstraling van de singel én de openbare ruimte dragen bij aan de gewenste verblijfswaarde. De inrichting draagt bij aan een herkenbare, veilige en comfortabele singelroute voor de fiets en wordt minder aantrekkelijk voor doorgaand auto verkeer.

De belangrijkste kenmerken van het ontwerp zijn:

1. Aanzienlijk versmallen van de verkeersruimte.
2. Brede fietsstroken (2.00 meter) in rood asfalt.
3. Een smalle rijloper voor het gemotoriseerde verkeer (2.50 meter).
4. Een snelheidsregiem van 30 km/uur.
5. Ordening van parkeren en fietsenklemmen tussen de bomen.
6. Verdeling van de ruimte winst tussen de groenzone aan de singelzijde en het trottoir aan de woningzijde.
7. Toevoegen van een half verhard wandelpad aan de singelzijde.
8. Verwijderen van de verkeersregelininstallatie bij de

6.2 Het profiel

Bij de profielkeuze is een zorgvuldige afweging gemaakt. De weg moet functioneren als comfortabele doorgaande fietsverbinding en daarnaast voor ander verkeer een goede ontsluiting bieden voor de directe omgeving en het aangrenzende deel van de binnenstad. Doorgaand verkeer wordt verleid via andere routes (via de hoofdwegenstructuur) te rijden. Voorwaarde Uitgangspunt is dat de snelheid terug gaat naar 30 km/uur en de veiligheid verbetert.

Het meest realistische profiel dat daarbij past is een profiel met brede fietsstroken en een smalle rijloper met klinkerverharding voor autoverkeer in het midden. Een fietsstraat is overwogen als alternatief. Deze optie is echter op deze locatie als niet passend beoordeeld. Op de singel is veel fietsverkeer, maar niet genoeg om een fietsstraat te rechtvaardigen. Met het nieuwe profiel wordt toegewerkt naar een afname van autoverkeer. De positie van de fietser verbetert en haar dominantie neemt toe. Een fietsstraat zou nu echter een te grote stap zijn.

De fietser heeft in het gekozen profiel het primaat, maar heeft een minder dominante rol dan bij een fietsstraat. Dit is van belang als de intensiteit van de fietsers niet veel hoger is dan de intensiteit van de auto's. Met brede fietsstroken wordt de doorstroming voor de fietser gefaciliteerd en komen we tot een veilige, haalbare oplossing.

De automobilist zal, als het nodig is, even gebruik maken van de fietsstrook, echter alleen als deze hierbij geen fietser(s) hindert. De automobilist moet zich voegen naar de fiets. Hij begeeft zich als het ware in de ruimte voor de fiets. Het voorgesteld profiel draagt hierdoor bij aan de interactie tussen de verschillende deelnemers en het gewenste snelheidsgedrag van maximaal 30 km/uur.

De ruimte die vrij komt door het wegprofiel te versmallen van ca. 8.50 meter naar 6.50 meter, wordt enerzijds gebruikt om de groenzone daar waar gewenst uit te breiden en anderzijds om het trottoir te verbreden waar dit nodig is.

Tussen het voetpad en de rijloper is een zogenaamde functiestrook/wisselstrook opgenomen als onderdeel van het trottoir. In deze strook worden auto's en fietsen geparkeerd en is ruimte voor bomen, verlichting, etc. De breedte van deze strook is circa 2 meter. De waterkant blijft parkeervrij.

De verkeersregelininstallatie bij de kruising met de Zonstraat komt te vervallen. Alle aansluitende woonstraten worden aangesloten door middel van een inritconstructie. Alle verkeersdeelnemers (ook de voetgangers) op de Maliesingel en Tolsteegsingel hebben hiermee voorrang op de zijstraten.

6.3 Voetgangers

Het trottoir aan de zijde van de bebouwing is minimaal 2 meter breed, vrij van obstakels. Gevelverspringingen worden niet gevolgd. Door de padenstructuur langs de oever te combineren met zitelementen, krijgt deze een extra betekenis. De paden sluiten zorgvuldig aan op de bruggen. Door het versmallen van de rijbaan en het verlagen van de snelheid wordt de oversteekbaarheid verbeterd en ontstaat een prettiger verblijfsklimaat.

6.4 Fietzers

De fietsers krijgen hun ruimte en comfort op brede fietsstroken (2 meter) van rood asfalt. Bij de Kromme Rijnbrug (richting Ledig Erf) lopen de brede fietsstroken door tot aan de kruising en gaan ter hoogte van de kruising met de Abstederdijk geleidelijk over in vrijliggende fietspaden. Bij het Malieblad zullen de fietsstroken in de nabije toekomst vloeiend worden doorgetrokken langs de rest van de Maliesingel. De fietsroute langs de Oosterspoorbaan wordt in de toekomst aangesloten op de Maliesingel ter hoogte van de zonstraat.

6.5 Stallen en Parkeren

De parkeerplaatsen worden ingepast in de functiestrook, tussen de aanwezige bomen. Uitgangspunt is het terugbrengen van het huidige aantal parkeerplaatsen voor auto's. Voorgesteld wordt de functiestrook op trottoirniveau aan te leggen. Dit bevordert een rustig straatbeeld, een mogelijke vergroting van de verblijfsruimte en sterkere inperking van de versmalde rijloper. Voor het fietsparkeren zal een nieuwe inschatting gemaakt worden van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen.

Op basis van de vast te stellen behoefte wordt een optimale verdeling gezocht binnen de beschikbare ruimte voor autoparkeren en fietsparkeerplaatsen. De fietsvoorzieningen worden beter geordend dan nu en plaatsing vindt zoveel mogelijk plaats in de functiestrook.

6.7 Groen en bomen

De bestaande boom- en groenstructuur wordt behouden en waar mogelijk verbeterd. In de volgende fase wordt expliciet aandacht besteed aan de groeiomstandigheden van de huidige bomen.

6.8 Bewegwijzering

In de volgende fase wordt overleg gestart binnen de gemeente en met de ANWB over de aanpassing/verwijdering van de bewegwijzering naar (inter) lokale bestemmingen op en nabij de Tolsteegsingel en Maliesingel.

6.9 Materialen en meubilair

De totaalkeuze voor de materialen vindt plaats in de volgende fase. Het gebruik van rood asfalt voor de fietsstroken staat wel vast evenals het handhaven van de huidige singelmasten voor de verlichting.

De ruimte die overblijft ten opzichte van de huidige profielbreedte wordt, op plekken waar het trottoir nu te smal is, toegevoegd aan de woningzijde, en aan het groen van de waterzijde.

- Gewenste snelheidsgedrag
- Uitstraling
- Geluid
- Realisatiekosten
- Beheerkosten
- Gemeentelijke richtlijnen (HOR/kadernota)

Hoofdstuk 7 Technische onderzoeken

Ter onderbouwing van het IPVE/FO zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd voor diverse de relevante thema's. De uitkomsten worden beschreven in de technische onderbouwing.

7.1 Bodem

Milieukundige kwaliteit

Het milieukundig bodemonderzoek heeft als doel vast te stellen of op de locatie bodemverontreiniging aanwezig is, waardoor sprake van zijn van belemmeringen/beperkingen ten aanzien van het huidige of toekomstig gebruik van het terrein en of bij geplande uitvoeringswerkzaamheden ter plaatse aanvullende veiligheidsmaatregelen dienen te worden getroffen. Tevens het heeft onderzoek tot doel om de laagdikte en teerhoudendheid van het asfalt te bepalen, alsmede het vastleggen van de laagdikte en milieukundige herbruikbaarheid van het funderingsmateriaal onder het asfalt. Daarbij is aandacht voor aan- en afwezigheid van beton (oude trambaan) als wegfundering. De concept resultaten laten zien dat, zolang de betonplaat blijft liggen er vanuit milieukundig opzicht geen risico's te verwachten zijn.

ValGewichtDeflectie-meting (VGD-meting)

Dit onderzoek is parallel aan het bodemonderzoek uitgevoerd. VGD-metingen worden uitgevoerd voor het bepalen van de draagkracht van de verhardingsconstructie. Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt de optimale (onderhouds)maatregel bepaald, waarbij rekening wordt gehouden met hergebruikmogelijkheden van de betonplaat en een nader op te geven levensduur voor de asfaltverhardingen. Hierbij zullen naast een mogelijke reconstructie tevens de alternatieven van overlagen, conserveren van de asfaltverharding of toepassing van speciale producten (elementenverharding) worden bekeken. De uitkomsten van bovenstaande onderzoeken worden naar verwachting half april 2015 opgeleverd.

Archeologie

Indien de betonplaat van de voormalige trambaan blijft liggen, wordt opgebroken en afgevoerd, en tijdens de uitvoering beperkt grondverzet plaatsvindt is een archeologievergunning niet van toepassing. Indien duidelijk is wat de exacte uitvoeringswerkzaamheden zijn dient opnieuw bij archeologie getoetst te worden.

7.2 Flora en fauna

De berm is een zogenaamde stinsenberm met verwilderde bollen en knollen. Deze wordt als zodanig beheerd. Tijdens de uitvoering dienen de bermen zoveel mogelijk te worden ontzien. Opslag van grond of materialen dient niet in de berm plaats te vinden, om schade aan de stinsenbeplanting te voorkomen. De bermverbreding kan het beste met schrale grond worden uitgevoerd, om kruiden goede kansen te geven. In de bermen zijn geen recente waarnemingen bekend van beschermde flora en fauna.

7.3 Bomen

Uitgangspunt is dat de bestaande bomen in dit plan ongemoeid blijven en niet worden verwijderd. Wel bestaat er een (grote) kans dat de berm waarin de bomen staan, wordt verbreed, waardoor er voor de bomen meer ondergrondse ruimte voor wortels ontstaat. In de uitvoering van de verbreding zal omzichtig met de bestaande wortels moeten worden omgegaan. De bestaande bomen zullen tijdens de uitvoering voldoende moeten worden beschermd, zowel boven- als ondergronds. Wat betreft de programmering van groot onderhoud aan bomen is niets geprogrammeerd voor de komende jaren. In de komende weken wordt aanvullend nog een bomeninventarisatie uitgevoerd, waarbij tevens onderzocht wordt of dit niet conflicteert met toekomstig half verhard wandelpad in de berm. In de landmeting (wordt momenteel uitgevoerd) is rekening gehouden met de hoogte van voet bomen.

7.4 Openbare verlichting (OVL)

De bestaande lichtmasten kunnen worden hergebruikt en dienen afhankelijk van het ontwerp alleen verplaatst te worden. De bestaande voedingskabels zijn verouderd en moeten vervangen worden. Het OVL-rek wordt vervangen door een separate voedings/verdeeltkast. OVL-voeding komt nu uit de 'kast' van Stedin, maar staat dit niet langer toe.

7.5 Kabels en leidingen

Er is een klick-melding uitgevoerd. Er zijn geen conflictsituatie geconstateerd.

7.6 Riolering

De riolering in de rijwegen is niet aan vervanging toe. Alle aansluitingen op de bestaande riolering is reeds van PVC. Vervanging is niet noodzakelijk. Het bestaande transportriool in de gracht wordt in de toekomst gerelined en valt buiten de realisatietermijn van dit project. Aan één zijde van de Tolsteesingel en Maliesingel zijn kolken aanwezig. De andere halve rijweg watert af naar de berm. Geadviseerd wordt dit zo te houden en hier bij de uitwerking van het VO/DO als functionele eis mee te nemen. Een vergunning op het terrein van Stedelijk Water is niet nodig. Bovenstaande is afgestemd met de beheerder Riolering en Rioolgemalen. Vanuit de discipline riolering is nader bodemonderzoek niet noodzakelijk.

7.7 Verkeerregelininstallaties (VRI)

Uitgangspunt voor het ontwerp is dat de VRI ter hoogte van de Zonstraat verdwijnt. Hiertoe dient een doorprocedure te worden gevolgd. . Die is als volgt: drie maanden op knippen en drie maanden gedoofd. Indien er geen klachten zijn, kan besloten worden de VRI te verwijderen. De begeleiding en coördinatie van de doofprocedure ligt bij de afdeling M&M. Indien uit de doofprocedure blijkt dat de VRI niet kan verdwijnen, dient het DO aangepast te worden.

7.8 Constructies en bruggen

Het tracé loopt over de Looierbrug. In de periode juli – september 2015 vinden er aan de brug herstelwerkzaamheden plaats aan de fundering. De brugbreedte blijft gelijk. Het toekomstige profiel van de Maliesingel – Tolsteesingel vormt qua breedte geen knelpunt. Wel dient in de vervolgfase onderzocht te worden of – indien er elementenverharding op de brug wordt toegepast – dit technisch en mogelijk is.

Hoofdstuk 8 Beheer- en risicoparagraaf

8.1 Veiligheid

In het ontwerp zal zoveel als mogelijk worden aangesloten bij de volgende bestaande veiligheidscriteria:

- Handboek voor Toegankelijkheid
- Politiekeurmerk Veilig Wonen
- Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra
- Openbare verlichting o.b.v. standaard NSVV-richtlijn, de ROVL-2011

8.2 Randvoorwaarden beheer door Stadswerken

Uitgangspunt is dat alle beoogde veranderingen in de openbare ruimte voldoen aan de gestelde kaders van het Handboek Openbare Ruimte. Indien bij de nadere uitwerking van het FO tot DO hiervan wordt afgeweken of gedeeltelijk niet aan kan worden voldaan, wordt dit goed gemotiveerd ter goedkeuring voorgelegd aan de BlnG.

8.3 Beheerparagraaf

Op basis van het FO is een globale beheerkostenraming opgesteld ten behoeve van het toekomstig beheer. De jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten bij het realiseren van dit ontwerp vallen circa € 22.000 lager uit ten opzichte van de bestaande situatie. Dit heeft onder meer te maken met wijzigingen in de hoeveelheid areaal (profielversmalling) ten gunste van groen en het verdwijnen van de VRI Zonstraat.

Het is de ambitie om het wegprofiel op de Maliesingel en Tolsteegsingel in klinkerverharding uit te voeren en de langs liggende fietsstroken in asfalt (rood). In de afgelopen maanden is samen met het milieukundig bodemonderzoek, een geluidsonderzoek en een verhardingsadvies ingewonnen of dit technisch, financieel, qua gebruiksdruk en wegverkeerslawaaï mogelijk is. De uitwerking op detailniveau, inclusief gedetailleerd kostenraming volgt in de volgende planfase. De BlnG wordt hierover nader geconsulteerd.

8.4 Risicoparagraaf

De volgende risico's dienen in het vervolgproces beheerst te worden:

- Ruimtelijke procedures / vergunningen
- VRI doofprocedure
- Hergebruikmogelijkheden van de betonplaat

Hoofdstuk 9 Vervolg

9.1 Planproces

Dit document van uitgangspunten is de eerste stap richting een heringerichte Maliesingel en Tolsteegsingel. Na de vaststelling ervan en uitwerking in een definitief ontwerp kan een start gemaakt worden met de realisatie. De aanpassingen in de openbare ruimte passen binnen de bestemming van de vigerende bestemmingsplannen. Dit betekent dat er geen bestemmingsplan opgesteld hoeft te worden om de ingrepen in de openbare ruimte planologisch juridisch mogelijk te maken.

9.2 Participatieproces

Zorgvuldige besluitvorming en betrokkenheid van de belanghebbenden wegen zwaar. In het gehele traject worden omwonenden en ondernemers betrokken. Een aantal randvoorwaarden ligt vast maar op andere onderwerpen kan men invloed uitoefenen. In een vroeg stadium zijn op verschillende manieren omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken. De betrokkenen zijn in een Functional Ambiance-werksessie bij elkaar gekomen. De opgaven, ambities en kansen voor de openbare ruimte zijn gezamenlijk geformuleerd. De sessie heeft consensus opgeleverd over de ambities voor de plek en een goede interne en externe samenwerking. Daarop volgde een eerste verkenning van een mogelijke profielen van de Maliesingel-Tolsteegsingel. Op basis van deze terugkoppeling is het voorliggende IPvE-FO en profielkeuze voor de openbare ruimte opgesteld. Vervolgens is de buurt breed uitgenodigd voor een consultatie over de uitgangspunten die geformuleerd zijn in dit IPvE-FO. Inspraak is hierop mogelijk. Reacties die hieruit voortkomen worden meegenomen in het vervolgtraject. In een later stadium van de ontwerpfase volgt nogmaals terugkoppeling naar de klankbordgroep en worden de laatste reacties opgehaald en waar mogelijk verwerkt.

9.3 Planning en fasering

Op 1 april 2015 is er een brede consultatie voor de buurt georganiseerd, waarna inspraak mogelijk is op het IPvE-FO. Vaststelling van het IPvE-FO en reactienota door B&W vindt naar verwachting plaats in het tweede kwartaal van 2015. Met de verzamelde input, kan er in overleg met de klankbordgroep, worden toegewerkt naar een voorlopig en definitief ontwerp (VO/DO).

Vaststelling van het DO kan naar verwachting meteen na de zomer plaatsvinden. Het DO wordt vervolgens uitgewerkt voor uitvoering. De realisatie is gepland begin 2016.

9.4 Financiering

Het project wordt vanuit het programma De Gebruiker Centraal grotendeels gefinancierd met FES-subsidiegelden, het fietsprogramma 'Verder' en een bijdrage vanuit het onderhoudsprogramma Stadswerken. De gelden dienen voor het eind van 2015 te zijn belegd (in opdrachten te zitten).

9.5 Procedures en vergunningen

Voor zo ver bekend zijn de volgende vergunningen noodzakelijk.

- Omgevingsvergunning aanlegactiviteiten, i.v.m. wijzigen verharding en profiel in beschermd stadsgezicht (doorlooptijd 8+6 weken).
- Verkeersbesluit, i.v.m. 30 km zone en verwijderen verkeerregelinstantie (doorlooptijd 8+6 weken).
- Opbrekvergunning, i.v.m. graafwerkzaamheden (doorlooptijd 8+6 weken).

9.6 Benodigd onderzoek vervolgfase

- Mogelijke toepassing klinkerverharding i.v.m. constructieopbouw.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 030 - 286 00 00

Fax 030 286 0235

Mail stedenbouw@utrecht.nl

From: "5.1.2E"
Sent: Fri, 8 May 2015 09:16:26 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: inrichting groene talud Maliesingel/Tolsteegsingel

Dag 5.1.2E goed om hier over even bij elkaar te komen. Ik zou graag 5.1.2E er ook bij betrekken. Maar maandag van 1 tot 2 gaat dan niet lukken (zowel voor haar als voor mij niet). Kan het ook woensdag de 13e? Bijv. 's middags 2 uur?
Hoor het graag, groet, 5.1.2E

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2E
Verzonden: donderdag 7 mei 2015 13:53
Aan: 5.1.2E
Onderwerp: inrichting groene talud Maliesingel/Tolsteegsingel
Tijd: maandag 11 mei 2015 13:00-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: 8N

Dag 5.1.2E

Ik ben bezig met het DO voor de Maliesingel/Tolsteegsingel. Je hebt al eens gereageerd op het FO. Is het handig om even af te spreken over de definitieve inrichting van de het groene talud; hoe om te gaan met het wandelpad-materialisering, wel/geen zit mogelijkheden, antiparkeerhekjes, extra groen etc. etc. Komt het voorgestelde tijdstip uit? En zullen we op het stadskantoor afspreken?

Ik hoor het graag!

Groeten 5.1.2E

From: "5.1,2E"
Sent: Wed, 1 Jul 2015 10:24:40 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: herinrichting Maliesingel in de media

Dag 5.1,2E 5.1,2E op DUIC is recent een bericht verschenen over de herinrichting Maliesingel:

<http://www.duic.nl/nieuws/tolsteegsingel-en-maliesingel-moeten-toegankelijker-voor-fietsers-woorden/>

Daarin wordt de klinkerbestrating voor de rijloper als voorkeur vermeld maar is inmiddels meer zekerheid of dat ook gaat lukken (qua geluid en financieel)?

We zijn benieuwd,

met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Erfgoed

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521AZ (alleen na afspraak)

Telefoon 5.1,2E

E-mail 5.1,2E@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig 5.1,2E

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

From: "[5.1,2E]"
Sent: Wed, 1 Jul 2015 10:44:38 +0100
To: "[5.1,2E]" <[5.1,2E]@utrecht.nl>; "[5.1,2E]" <[5.1,2E]@utrecht.nl>
Cc: "[5.1,2E]" <[5.1,2E]@utrecht.nl>
Subject: RE: herinrichting Maliesingel in de media

Oké, [5.1,2E] dank voor je bericht. Dat blijft nog even spannend dus!
Hou je ons op de hoogte?
Dank en groet, [5.1,2E]

Van: [5.1,2E]
Verzonden: woensdag 1 juli 2015 11:42
Aan: [5.1,2E]; [5.1,2E]
CC: [5.1,2E]
Onderwerp: Re: herinrichting Maliesingel in de media

Beste [5.1,2E]
De grootste afhankelijkheid is of het technisch kan. Het zit nl. zo:
Voor het aanbrengen van klinker op de rijbaan moet de betonplaat worden verwijderd. Anders kan de verharding bij vorst problemen geven. Er loopt deze maand onderzoek naar die plaat. Er wordt oa gekeken of deze kan worden gesloopt en of er verontreinigde grond onder zit. Eind juli weet IBU hier meer over. Dan is ook meer bekend over de kosten en of het financieel haalbaar wordt.

Groeten van
[5.1,2E]

Vanaf tablet

----- Oorspronkelijk bericht -----
Van "[5.1,2E]" <[5.1,2E]@utrecht.nl>
Datum: 01-07-2015 11:24 (GMT+01:00)
Aan "[5.1,2E]" <[5.1,2E]@utrecht.nl>, "[5.1,2E]" <[5.1,2E]@utrecht.nl>
CC "[5.1,2E]" <[5.1,2E]@utrecht.nl>
Onderwerp herinrichting Maliesingel in de media

Dag [5.1,2E] [5.1,2E] op DUIC is recent een bericht verschenen over de herinrichting Maliesingel:

<http://www.duic.nl/nieuws/tolsteegsingel-en-maliesingel-moeten-toegankelijker-voor-fietsers-woorden/>

Daarin wordt de klinkerbestrating voor de rijloper als voorkeur vermeld maar is inmiddels meer zekerheid of dat ook gaat lukken (qua geluid en financieel)?
We zijn benieuwd,

met vriendelijke groet,

[5.1,2E]
[5.1,2E]

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Erfgoed

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521AZ (alleen na afspraak)

Telefoon 5.1.2E

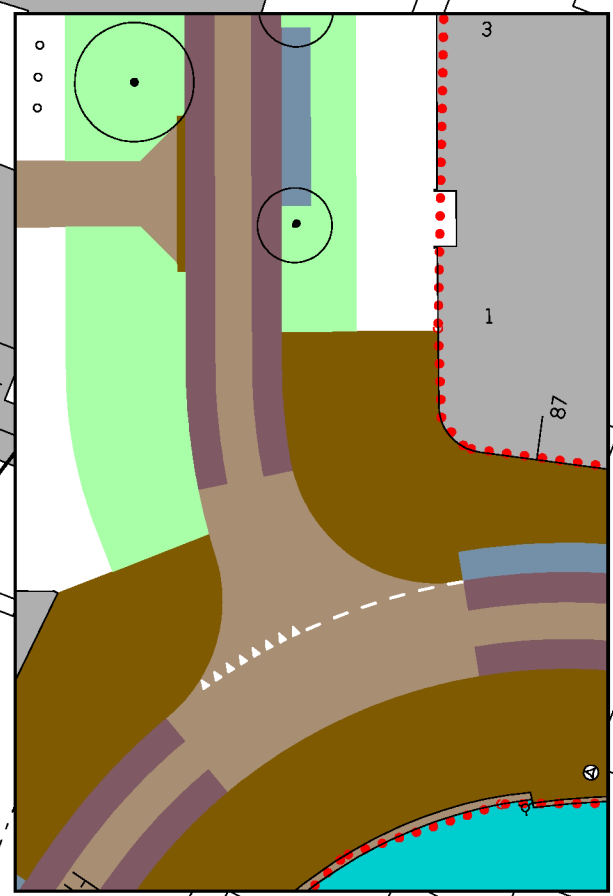
E-mail 5.1.2E [@utrecht.nl](mailto:5.1.2E@utrecht.nl)

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig 5.1.2E

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

ZIE VOOR AANSLUITING BLAD 2 VAN 2



MOGELIJKE VARIANT KRUISING KLEINE SINGEL NOG NADER TE ONDERZOEKEN

UITWERKING KRUISING MET BILTSTRAAT
AFHANKELIJK VAN VERKEERSBEREKENINGEN

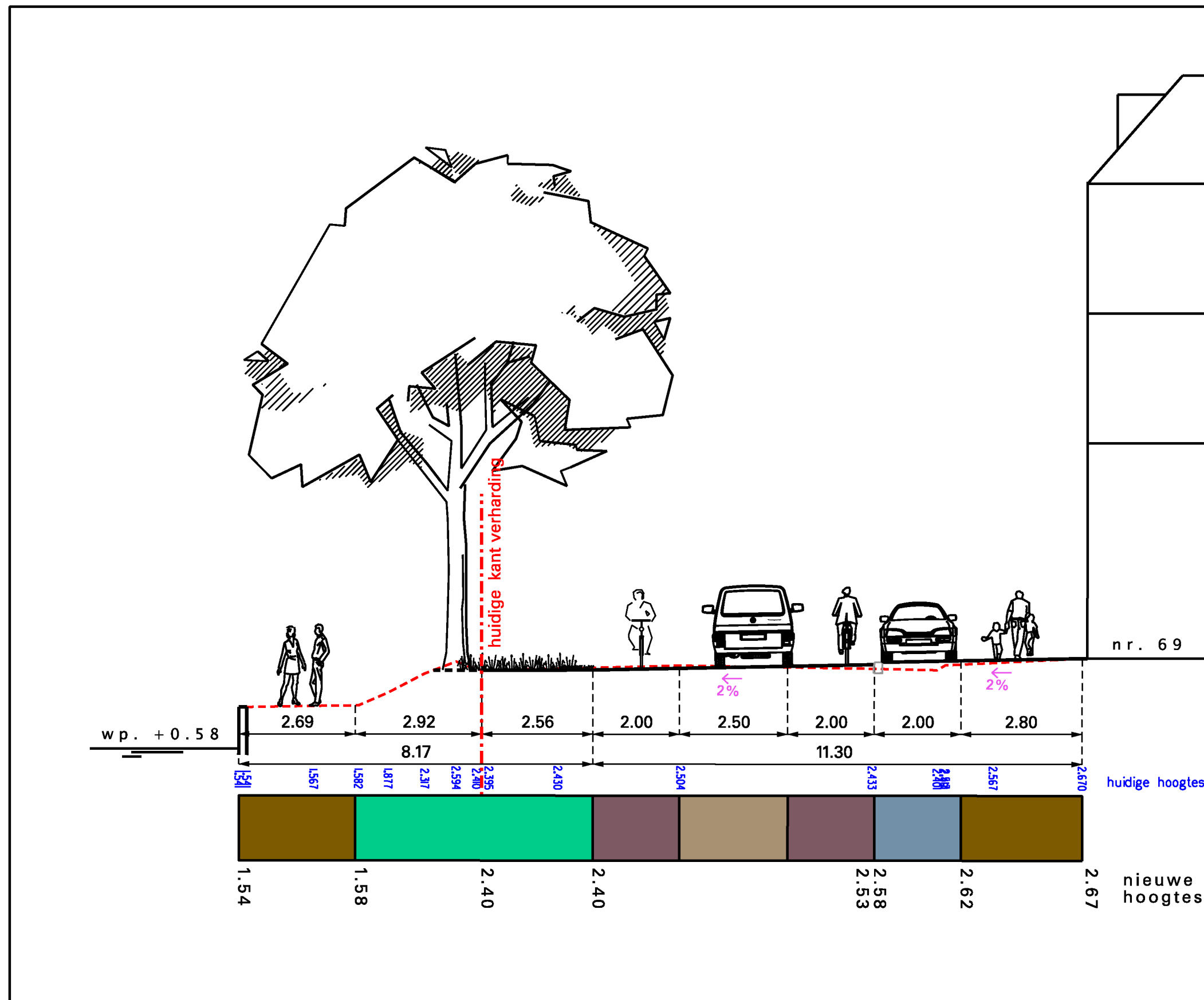
CONCEPT

ALGEMEEN	
	Plangrens (alles binnen plangrens in eigendom en beheer Gemeente Utrecht)
	Profielaanduiding
OMGEVING	
	Bebouwing bestaand
	Bebouwing overstek
	Entree bebouwing/erf voetgangers
VERKEER	
	Rijbaan
	Fietsstrook
	Trottoir
	parkeerplaats (a niveau met trottoir)
	wandelpadje
	Rijrichting
	Verkeerslichten
	Inritconstructie
PROGRAMMA	
	Alfalcontainer
	Uitstalling / Terras
	Fietsstalmogelijkheid
	Hondspeelweide
GROEN EN WATER	
	Locatie voor laden en lossen
	Bushalte
	Hoofdoetgangroute voor minder- validen (obstakelvrije ruimte min. 1.80 m)
	Boom bestaand
	Boom nieuw (indicatief)
	Groenvulling
	Watergang
	Oever

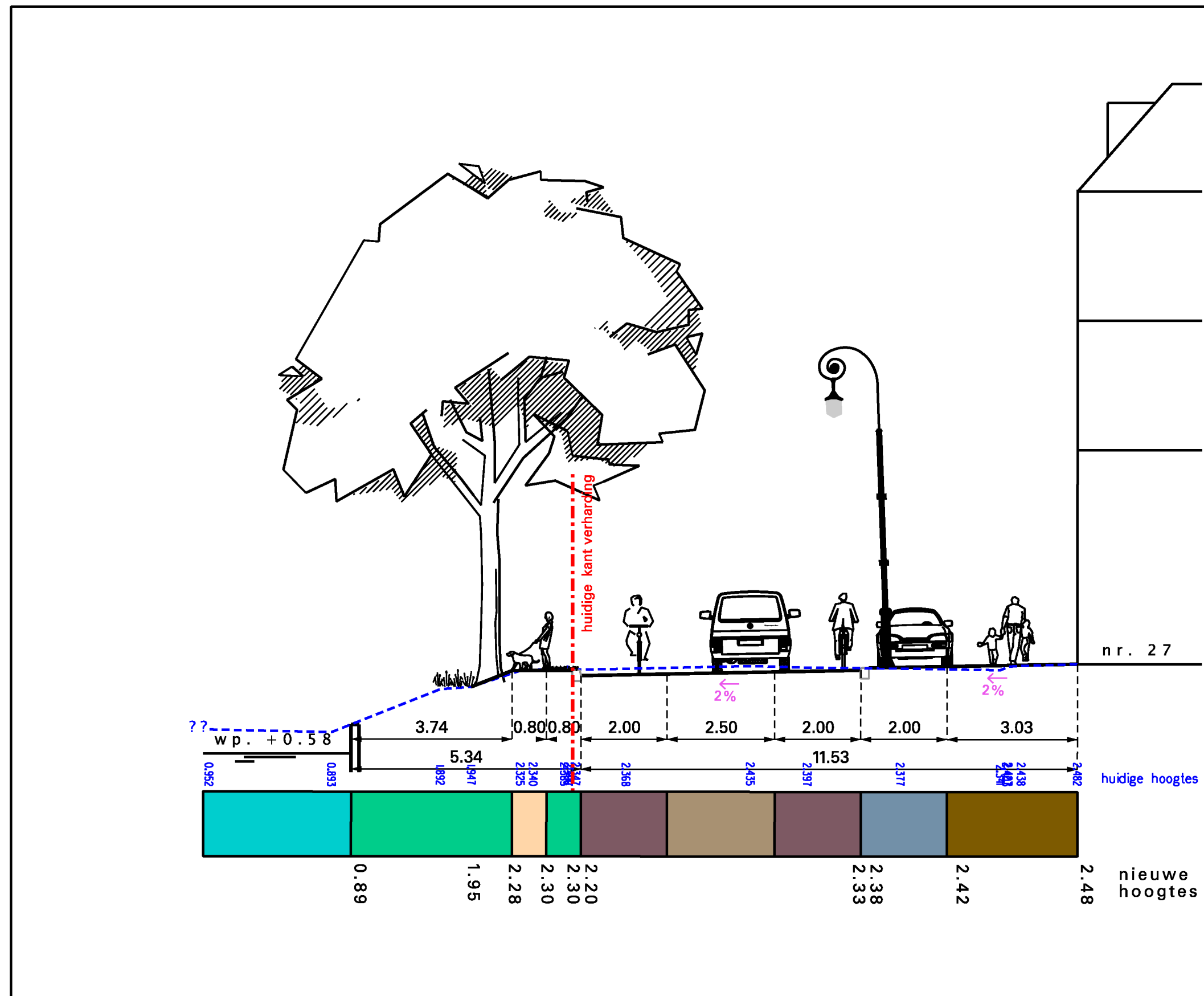
	Alfalcontainer
	Uitstalling / Terras
	Fietsstalmogelijkheid
	Hondspeelweide

	Ja	Nee	Toelichting
UITGANGSPUNTEN:			
Programma van Eisen	X	-	IPV Malesingel-Wittevrouwensingel, concept sept. 2016
Tekendegrond	X	-	Toopgrafische ondergrond
Bouwenvervalsatie / Inmeting	X	-	Gedwongenvervalsatie komen DoortreksingelDordt, 7 juni 2016
Kabels en leidingeninventarisatie: KBC	X	-	LI 1100016584 1 dpt, 28 juni 2016
Kabels en leidingeninventarisatie: Proefkruisen	-	X	Naam en datum
Hoogte Inmeting	X	-	op55042016-05-311.dgn, 8 juni 2016
Eigendomskaarten uit VGI-systeem	X	-	Eigendomskaarten uit VGI-systeem
Kwaliteitsbestemmingsplan	-	X	Bestemmingsplan datum
Verkeersgegevens	X	-	Zakelijke, open, afsluiting, min P
Maatregelen voorslag	-	-	Type voorslag / Rijroute
COMMUNICATIE / TOETSING:			
Bewonersparticipatie	-	X	Participatieniveau / naam bewonersgroep
Besluitvorming	-	X	7
Toetsing BNC	-	X	Datum BNC/ verslag / omerkingen verwerkt?
Watertoets	-	X	Conclusie / verslag: naam en datum

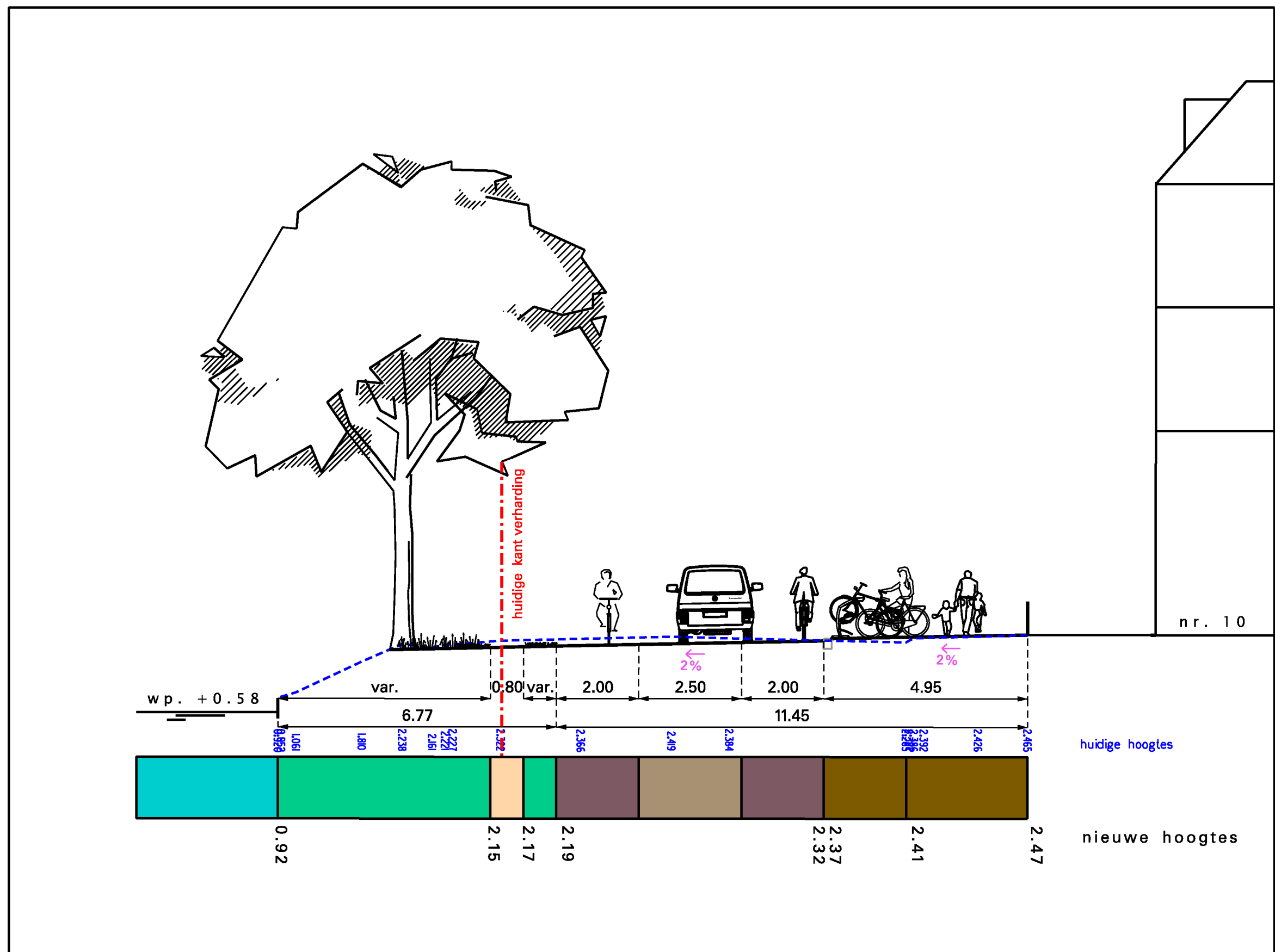
C					
B					
A					
Wjz.	Datum	Getekend	Getoetst	Vrijgegeven	Aard der wijziging
Stadswerken					
Opdrachtgever					
het Gemeentebestuur van Utrecht					
Project					
doortreksingel Singel Oost					
Onderdeel					
Functioneel Ontwerp					
plattegrond 1 van 2					
Stadsingenieurs					
Bouwenplan 1000000001					
Postbus 8035, 3503 DZ Utrecht					
Telefoon 030 - 286 4323 Fax 030 - 286 4348					
www.stadsingenieurs.nl					



PROFIEL 3 (thv Wittevrouwensingel 69)



PROFIEL 7 (thv Wittevrouwensingel 27)



PROFIEL 9 (thv Maliesingel 10)



C					
A					
Wp.	Obst	Gevoelend	Gezond	Vrijge	Aank de wijsdijg

Stadswerken		 Gemeente Utrecht	
Opdrachtgever het Gemeentebestuur van Utrecht		Schaal : 1:500 Horizontal A3	
Project doelstroute Singel Oost		Interieur : Interieur : Projectnummer : Concept : Datum : 23 sept 2011 Version : 01	
Onderscheid Functioneel Ontwerp plattegrond 2 van 2		Gekleurd : 1:500 Geprint : 1:500 Vrijgegeven :	

Stadsingenieurs	
Naam: Functie: Telefoon: E-mail: Mobiele telefoon: Fax:	Projectnr.: 001, 1:500 Wp. Gevoelend Datum: 2011-09-23 Rev.: 001 - 2011-09-23

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 27 Sep 2016 15:12:45 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Concept IPvE/FO Maliesingel - Wittevrouwensingel, versie 27 september 2016
Attachments: IPvE Maliesingel-Wittevrouwensingel concept 27-09-2016.pdf, 20160923-FOSingelOost-totaal_CONCEPT.pdf, 20160923-FOSingelOost-1van2_CONCEPT.pdf, 20160923-FOSingelOost-2van2_CONCEPT.pdf, 20160923-FOSingelOost-profiel3_CONCEPT.pdf, 20160923-FOSingelOost-profiel7_CONCEPT.pdf, 20160923-FOSingelOost-profiel9_CONCEPT.pdf

Hoi 5.1,2E en 5.1,2E

Hierbij het concept-IPvE-FO voor Maliesingel-Wittevrouwensingel. Het wordt volgende week in de staf Mobiliteit besproken.

Na vrijgave, is er op 26 oktober een informatie-avond voor omwonenden.

Willen jullie ernaar kijken en/of het in jullie planoverleg bespreken?
Opmerkingen of vragen? Jullie weten me te vinden!

Let op: in deze FO-tekening is de aanplant van extra bomen aan de bebouwingszijde nog niet meegenomen.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Stedenbouw en Planologie

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, Utrecht

Telefoon 5.1,2E

E-mail 5.1,2E@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig ma di - do vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Integraal Programma van Eisen & Functioneel ontwerp



Maliesingel -
Wittevrouwensingel

concept, 27 september 2016



Integraal Programma van Eisen & Functioneel ontwerp **Maliesingel - Wittevrouwensingel**

Concept, september 2016

Colofon

Projectgroep

5.1.2E [redacted], Milieu & Mobiliteit
5.1.2E [redacted] Milieu & Mobiliteit

5.1.2E [redacted] Stadsingenieurs
5.1.2E [redacted] Stadsingenieurs
5.1.2E [redacted], Stadsingenieurs
5.1.2E [redacted], Stadsingenieurs

5.1.2E [redacted], REO / Stedenbouw en Planologie

Met medewerking van

5.1.2E [redacted] REO / Erfgoed

Projectleiding

5.1.2E [redacted] Projectmanagementbureau

Opdrachtgever

5.1.2E [redacted] Programma Fiets

Grafische realisatie

REO / S&P / CAD-unit

Versiedatum

september 2016

Reproductiedatum

september 2016

Bestuurlijke besluitvorming

pm

Inhoudsopgave

Inleiding	6	Technische onderzoeken	27
Het plangebied	7	Bodem	27
De opgave	7	Archeologie	27
Het gemeentelijk beleid	7	Flora en fauna	27
De locatie	8	Bomen	27
Historische ontwikkeling	8	Kabels en leidingen	27
Huidige situatie	8	Riolering	27
Relatie met ontwikkelingen omgeving	10	Verkeerregelinstanties (VRI)	27
Beschermd stadsgesicht	10	Beheer en risico	28
Bestemmingsplan	10	Veiligheid	28
Visie en ambitie	12	Randvoorwaarden beheer door Stadsbedrijven	28
Ruimtelijke kwaliteit	12	Beheerparagraaf	28
Verkeer	14	Risicoparagraaf	28
Eindbeeld	15	Proces en planning stap 1	29
Uitvoering in stappen	16	Informer en consulteren	29
Stap 1	16	Planning en fasering	29
Stap 2	16	Financiering	29
Programma van eisen stap 1	18		
Functioneel ontwerp	20		
Plantoelichting	23		
Het ontwerp	23		
Het profiel	23		
Kruising Wittevrouwensingel - Witte vrouwenbrug - Bilt- straat	24		
Kruising Wittevrouwensingel - Kleine Singel	24		
Voetgangers	24		
Fietsers	24		
Stallen en Parkeren	24		
Groen en bomen	24		
Bewegwijzering	24		
Materialen en meubilair	25		

Inleiding

Utrecht groeit en kiest voor een gezonde en aantrekkelijke stad waarin de openbare ruimte meer in balans is. Een openbare ruimte die is afgestemd op de stedenbouwkundige situatie ter plekke. Voetgangers en fietsers krijgen in de binnenstad en omgeving prioriteit en autoverkeer voegt naar de gewenste situatie.

Zowel de inrichting van de openbare ruimte als de uitstraling en toegankelijkheid van de gebouwen en stedelijke functies bepalen de belevingswaarde van de openbare ruimte voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Utrecht. Een aantrekkelijke en evenwichtige openbare ruimte nodigt uit tot verblijven, tot bewegen, verbetert de bereikbaarheid en vergroot de economische vitaliteit. Daarmee draagt ze bij aan een prettige woon- en werkomgeving en een gezonde stad.



Maliesingel nabij Stadsschouwburg.

De fietsroutes door de binnenstad zijn overvol. Utrecht werkt aan alternatieve fietsroutes om de binnenstad te ontlasten, bijvoorbeeld met de Herenroute tussen Utrecht Centraal en De Uithof. De singel rond de binnenstad is in het fietsnetwerk een belangrijke schakel.

Na herinrichting krijgt de weg buitenlangs de singel weer het karakter en de allure die past bij deze monumentale omgeving. Met de herinrichting van de oostzijde van de singel wordt deze aantrekkelijker voor fietsers en wordt fietsgebruik gestimuleerd.

Bij de herinrichting van de Maliesingel en Wittevrouwensingel wordt voortgebouwd op dezelfde principes als op de Tolsteeg-/Maliesingel (uitvoering gereed in 2016) en de voorziene herinrichting van het Malieblad. Het resultaat is een eindbeeld waar in stappen naartoe gewerkt wordt.

Dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) geeft de uitgangspunten en maatregelen voor de eerste stap en een doorkijk naar wat nodig is om het eindbeeld te bereiken.

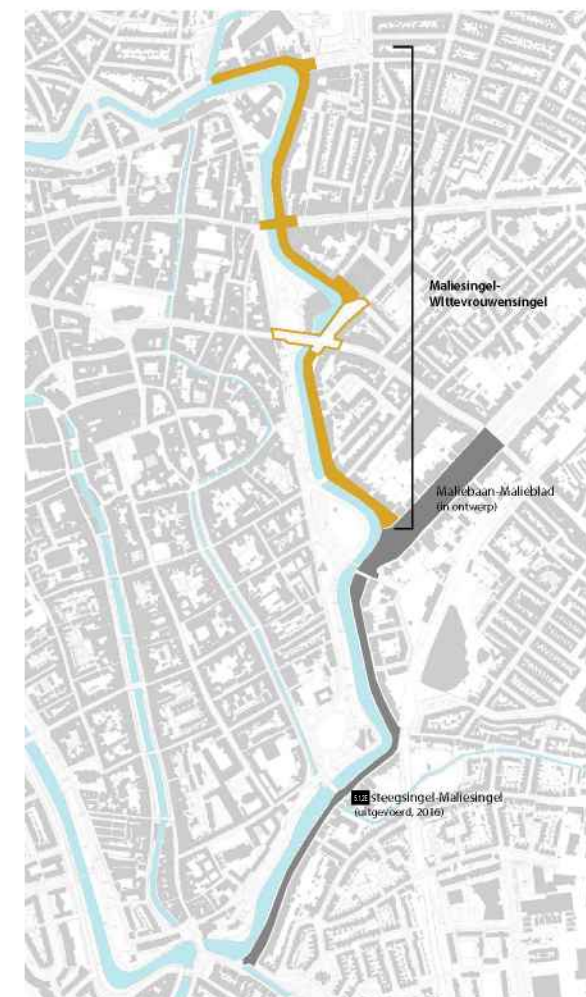
Het plangebied

Het studiegebied van dit IPvE-FO betreft het deel Maliesingel-Wittevrouwensingel, vanaf het Malieblad tot de Vaaltbrug.

Het deel tussen Lucasbrug en Kruisstraat wordt hierin niet meegenomen. Ontwerpkeuzes binnen dit gebied vragen om afstemming met aangrenzende projecten zoals herinrichting Nachtegaalstraat en zijn daarmee zo complex dat uitvoering voor eind 2017 niet mogelijk is.

De opgave

De singel is onderdeel van het doorfietsnetwerk en voor tevens poort tot de binnenstad. In deze poorten is een grote mate van functiemenging en is het binnenstadsmilieu ook steeds meer buiten de singels voelbaar. Voetganger en fietser zijn hier steeds meer aanwezig. In deze gebieden is nu echter nog veel ruimte voor auto- en busverkeer. De gewenste ruimte voor verblijf is daardoor vaak beperkt.



Deelgebieden oostelijke singel

De herinrichting van Maliesingel-Wittevrouwensingel is onderdeel van gehele herinrichting van de oostelijke singel. Het doel is:

1. Een inrichting waarin **voetgangers en fietsers centraal** staan;
2. Een inrichting die bijdraagt aan het gewenste snelheidsgedrag en zo invloed uitoefent op de **route- en mobiliteitskeuze**;
3. Een inrichting die past bij de **allure van het singelgebied** en zorgt voor hoge verblijfskwaliteit.

Het gemeentelijk beleid

Mobiliteit

In het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar' (UAB) en de recente uitwerking daarvan in 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016) wordt gewerkt aan verbetering van de openbare ruimte met meer ruimte voor voetganger en fietser. Er wordt ingezet op meer ruimte voor voetgangers en fietsers en op duurzame mobiliteitskeuzes. De plaats gaat het gewenste mobiliteitsgedrag bepalen en de openbare ruimte wordt ontworpen vanuit de beleving en het gedrag van de gebruiker.

Binnen UAB en het Fietsprogramma heeft het fietsverkeer een nog grotere rol. De route langs de buitenkant van de singel is als belangrijke fietsverbinding (doorfietsroute) benoemd tussen binnenstad en Utrecht Science Park. Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer. Deze levert straks een belangrijke bijdrage aan het ontlasten van de zeer drukke fietsroutes door de binnenstad.

Ook in het college-akkoord 'Utrecht maken we samen' zet het college in op het versterken van de fietsstructuur en het aanpakken van knelpunten. Daarmee verbetert de doorstroming voor fietsers.

Groen en bomen

In het Groenstructuurplan (2007) en het Bomenbeleid Utrecht (2009) wordt de singel als één van de belangrijke groene structuren aangeduid. Er wordt ingezet op het aanvullen, verbeteren en ontwikkelen van deze structuren. Daarvoor zijn in het Bomenbeleid per structuur instrumenten en principes opgenomen.

Bij de herinrichting zetten we in op versterking van het groene karakter van de singel. Het Groenstructuurplan en Bomenbeleid zijn daarbij uitgangspunt.

De locatie

Historische ontwikkeling

Van verdedigingswerk naar park

Tot ongeveer 1850 was de binnenstad van Utrecht omgeven door een fors verdedigingswerk met stadswallen en bastions. Begin 19e eeuw is een plan gemaakt om de geslechte stadswallen te vervangen door plantsoenen en kades.

Jan David Zocher ontwierp een samenhangend landschapspark met wandelroutes, bomen, glooiende lijnen en doorzichten. Langs de buitenzijde bedacht hij luxe woonhuizen. Parkaanleg, straat en bebouwing waren volledig op elkaar afgestemd. De bruggen over het water verbonden de binnenstad met de 'nieuwe stad' daarbuiten.

Tussen Wittevrouwenbrug en Vaaltbrug komen voornamelijk kades, aansluitend bij het aangrenzende 'werkgebied' met industrie (gasfabriek, veevoederfabriek Hooghiemstra) pakhuizen en woonhuizen voor handelaars. Het water van de Grift en de singel zorgen voor een goede bereikbaarheid. Laden en lossen vindt plaats op de kades. Namen als Hooikade en Turfkade verwijzen daar nog naar.

Veranderingen in de tijd

In de loop van de tijd legde toenemend (auto)verkeer een steeds grotere druk op de buitenste oever van de stadsbuitengracht. De groene oevers werden langzaam opgeofferd, eerst voor een tramverbinding en later voor verbrede wegen en parkeren. Ook bomen aan de bebouwingszijde moesten daarvoor wijken.

In de loop van de 20e eeuw is de bedrijvigheid aan de noordoostkant verdwenen; het terrein van de gasfabriek werd Griftpark en Hooghiemstra een bedrijfsverzamel-

gebouw. Momenteel is het gebruik van de kades weer passend bij de plek: het afmeren van bootjes, maar nu voor de pleziervaart. De turfkade is nog aanwezig en er staan bomen op de kade.

Toekomst

Het Zocherplantsoen aan de binnenzijde van de gracht is de afgelopen jaren opgeknapt waarbij de authentieke aanleg is versterkt. Herinrichting van de buitenzijde is een uitgelezen kans ook die zijde weer in overeenstemming met die monumentaliteit te brengen.

Juist de verschillende karakteristieken van de oostelijke singel zijn kenmerkend en tonen verschillende lagen in de geschiedenis. Deze kwaliteiten zullen worden gerespecteerd bij de herinrichting.

Huidige situatie

Ruimte

Wonen langs de singel is wonen met allure. Het parkkarakter van de singel bepaalt de unieke en monumentale sfeer. Ruimte voor auto en bus domineert echter de openbare ruimte. Deze beschikbare ruimte staat in geen verhouding tot de (relatief) lage verkeersintensiteiten ter plekke.

Daardoor zijn de oorspronkelijke samenhang, herkenbaarheid en continuïteit van het singelgebied beperkt ervaarbaar. Dit doet afbreuk aan het algehele monumentale karakter en door brede asfaltwegen is de interactie tussen bebouwing, straat en parkaanleg grotendeels verdwenen.

Historische invalswegen als Biltstraat en Nachtegaalstraat verbinden de binnenstad met de 'buitenstad', maar door de verkeerskundige inrichting van de singel is er

een sterke 'breuk' ontstaan. Mede daardoor is de economische vitaliteit van de stadsstraten buiten de singel niet optimaal.

Ook de monumentale parkaanleg heeft aan kwaliteit en bruikbaarheid in moeten leveren. De bushaltes op de Lucasbrug bijvoorbeeld zijn in aantal en uitvoering zo dominant dat ze wandelroutes fysiek onderbreken. Het park is door deze situatie sterk opgedeeld.

Hoewel bomen aan de bebouwingszijde regelmatig voorkwamen is niet duidelijk of er sprake was van een 'continue boomstructuur'. Op diverse plekken hebben bomen aan de buitenzijde moeten wijken voor meer verkeersruimte, bijvoorbeeld langs de Wittevrouwensingel en tussen Nachtegaalstraat en Kruisstraat. Herinrichting kan worden aangegrepen om nieuwe bomen aan te planten.

Verkeer

Door de complexe vormgeving van kruisingen is de toegankelijkheid en oversteekbaarheid voor voetgangers beperkt. De 'overgeregelde' kruisingen zijn onoverzichtelijk en niet altijd veilig. Daarnaast zijn de kruisende routes Biltstraat en Nachtegaalstraat zeer drukke fietsroutes en komen fietser en voetganger regelmatig in het gedrang.

Inrichting

Door het vele asfalt zijn (soms grote) bomen in de verdrukking gekomen. Op de vaak smalle voetpaden is weinig ruimte voor fietsstallen en straatmeubilair. Daardoor ontstaat een rommelig straatbeeld met weinig ruimte voor verblijf. Dit past niet bij het monumentale karakter van het singelgebied.



Ruimte voor bedrijvigheid (Wittevrouwensingel rond 1915).



Veel ruimte voor auto en bus, beperkte oversteekbaarheid en allure.



Weinig ruimte voor bomen en voetgangers.



Huidige situatie Maliesingel-Wittevrouwensingel.

Relatie met ontwikkelingen omgeving

Bij het opstellen van dit IPvE-FO is gekeken naar relevante ontwikkelingen in de omgeving. Een goede afstemming tussen de projecten is van belang voor een samenhangend verhaal en ontwerp.

Verkeerscirculatie Oost

Als uitwerking van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) wordt de verkeerscirculatie van Utrecht Oost nader bekeken. Een geloofwaardige inrichting van routes door Utrecht Oost, in de lijn met het nieuwe mobiliteitsplan, is nodig, zodat het logisch is voor doorgaand verkeer de route buitenom te kiezen.

Wanneer doorgaand autoverkeer structureel gebruik maakt van de hoofdverkeersstructuur van de stad worden straten op wijk- en buurtniveau rustiger. Straten als Maliebaan, Maliesingel, Wittevrouwensingel, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Biltstraat kunnen hierdoor een lokaal karakter krijgen passend bij de maat en schaal van de buurten.

Het doel van deze studie is ruimte te scheppen voor ander gebruik van de openbare ruimte. Een eenvoudiger circulatie en minder ruimte voor autoverkeer geeft ruimte aan voetgangers, fietsers en verblijf.

De bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer (bewoners, parkeergarages, bevoorrading) en busverkeer blijft op orde via de gewenste routes in SRSRSB.

Singel Oost

Herinrichting Tolsteegsingel-Maliesingel

De herinrichting van dit deel is uitgevoerd in 2016.

Herinrichting Maliebaan en Malieblad

Bij de herinrichting van Maliebaan en Malieblad wordt ingezet op versterking van de Herenroute. Voor het Malieblad wordt ingezet op het versmallen van de rijloper ten gunste van fietsverkeer en het laten 'overspringen' van Park Lepelenburg. Daarmee wordt dit deel van de singel aantrekkelijker als fietsroute en wordt het groene en recreatieve karakter van het singelgebied versterkt.

Het Malieblad grenst direct aan het plangebied voor het IPvE-FO Maliesingel-Wittevrouwensingel. De Herenroute is tussen Herenbrug en Malieblad onderdeel van dit IPvE-FO.

Herinrichting Nachtegaalstraat-Burg. Reigerstraat

Nachtegalstraat en Burgemeester Reigerstraat zijn onderdeel van de centrale fietsroute door de binnenstad (Vredenburgroute). De grote verkeersdruk door zowel auto's, bussen als fietsers zorgt voor beperkte ruimte voor voetgangers en een verminderde economische vitaliteit. Herinrichting wordt onderzocht. Het doel is een meer ontspannen (en gemengde) verkeerssituatie met meer ruimte voor verblijf en ontwikkeling economische functies.

Herinrichting Voorstraat-Wittevrouwenstraat

Eind 2016 wordt gestart met de studie naar herinrichting van de Voorstraat en Wittevrouwenstraat. De opgave is het creëren van meer ruimte voor voetganger en fietser ten gunste van verblijfskwaliteit en economische vitaliteit. Dit sluit aan bij de reeds ingezette verbetering van de openbare ruimte elders in de binnenstad. Onderzocht moet worden welke ruimte er in de nieuwe situatie is voor auto en bus en op welke manier dat mogelijk de verkeerscirculatie over de singel beïnvloedt.

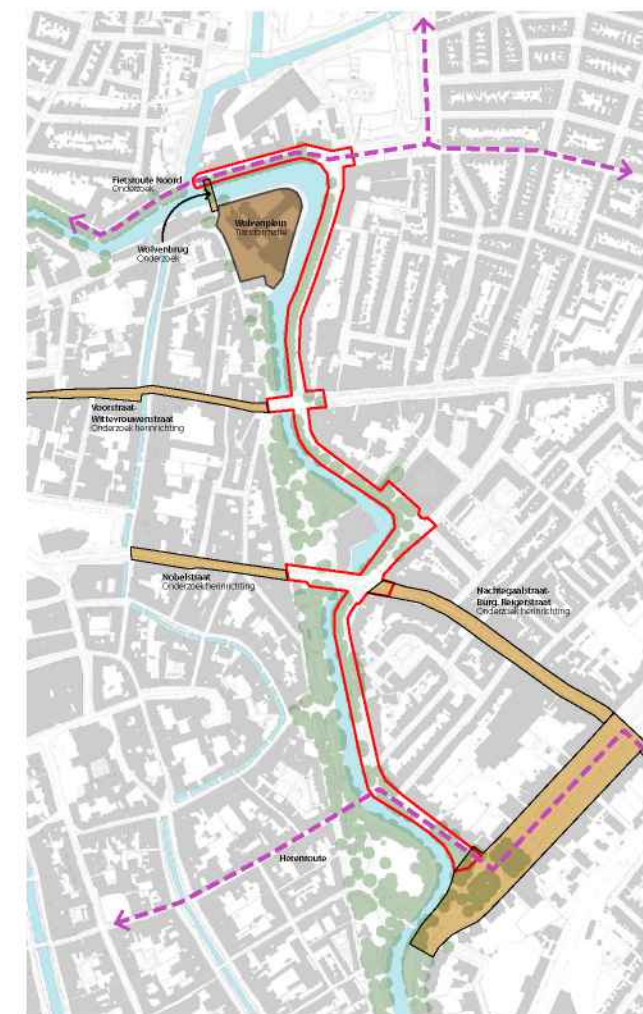
Beschermd stadsgezicht

Het gehele plangebied is onderdeel van Beschermd Stadsgezicht Binnenstad. De inrichting van de openbare ruimte, beplanting en materiaalgebruik zijn enkele elementen die bepalend zijn voor de waarden van het 'stadsgezicht'. De herinrichting daarom moet gericht zijn op versterking van de algehele kwaliteit van het singelgebied.

Bestemmingsplan

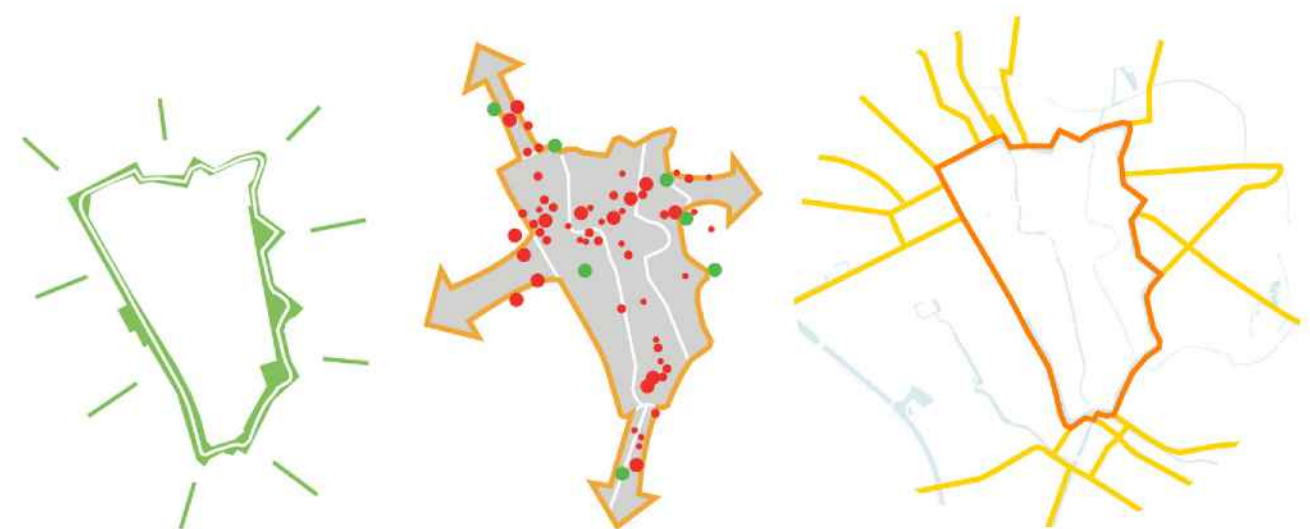
Het plangebied valt binnen de bestemmingsplannen Wilhelminapark-Buiten Wittevrouwen (2016) en Wittevrouwen-Zeeheldenbuurt-Huizingabuurt (2007). In beide plannen zijn de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen' van toepassing.

De voorziene herinrichting past binnen de geldende bestemmingen. Er is geen juridisch-planologische procedure nodig voor uitvoering van de werkzaamheden.



Lopende projecten rondom Maliesingel-Wittevrouwensingel.

Projectgebied



Singelgebied icoon van Utrecht.

Binnenstad zoekt ruimte.

Centrale rol in fietsnetwerk.

Visie en ambitie

Het singelgebied is van grote waarde voor de identiteit van Utrecht. Het is niet meer de begrenzing van het centrum, maar de overgang tussen de historische binnenstad en de buitenstad als poortgebieden van het groeiende centrum.

Opwaardering van het oostelijk deel van de singel als doorfietsroute versterkt die betekenis en voegt nieuwe kwaliteit toe. De belevingswaarde van dit unieke gebied is hoog, fietser en voetganger staan centraal.

De singel wordt een herkenbare, veilige en comfortabele fietsroute met allure!

Ruimtelijke kwaliteit

De singel ligt op de plek van de verdedigingswerken rond de middeleeuwse binnenstad en is herkenbaar als ring van water met groene en boomrijke oevers. De gracht en de bolwerken (onbebouwde ruimtes) zijn grotendeels behouden.

De singel levert een belangrijke bijdrage aan de identiteit van Utrecht, heeft grote monumentale waarde en is voor iedereen die zich door de stad beweegt een oriëntatiepunt. We werken aan versterking van deze waarden,

waar de singel ooit is gedempt wordt deze weer uitgegraven. Groen en water komen terug.

De singel moet met behoud van haar unieke waarden onderdeel worden van het centrummilieu, met een geheel eigen kwaliteit met mogelijkheden voor ontmoeten, recreëren, sporten, cultuur enz. Daar hoort een ander mobiliteitsbeeld bij. Auto's zijn te gast en er is royaal ruimte voor lopen en fietsen.

De nieuwe inrichting sluit aan bij de waarden en kwaliteiten van het gebied zoals de monumentale bebouwing en de gebruikswaarde van groen en water. Aan de bebouwingszijde wordt de resterende bomen aangevuld met nieuwe ter versterking van het groene karakter. De singel mag niet (meer) als barriere rond de binnenstad worden ervaren.

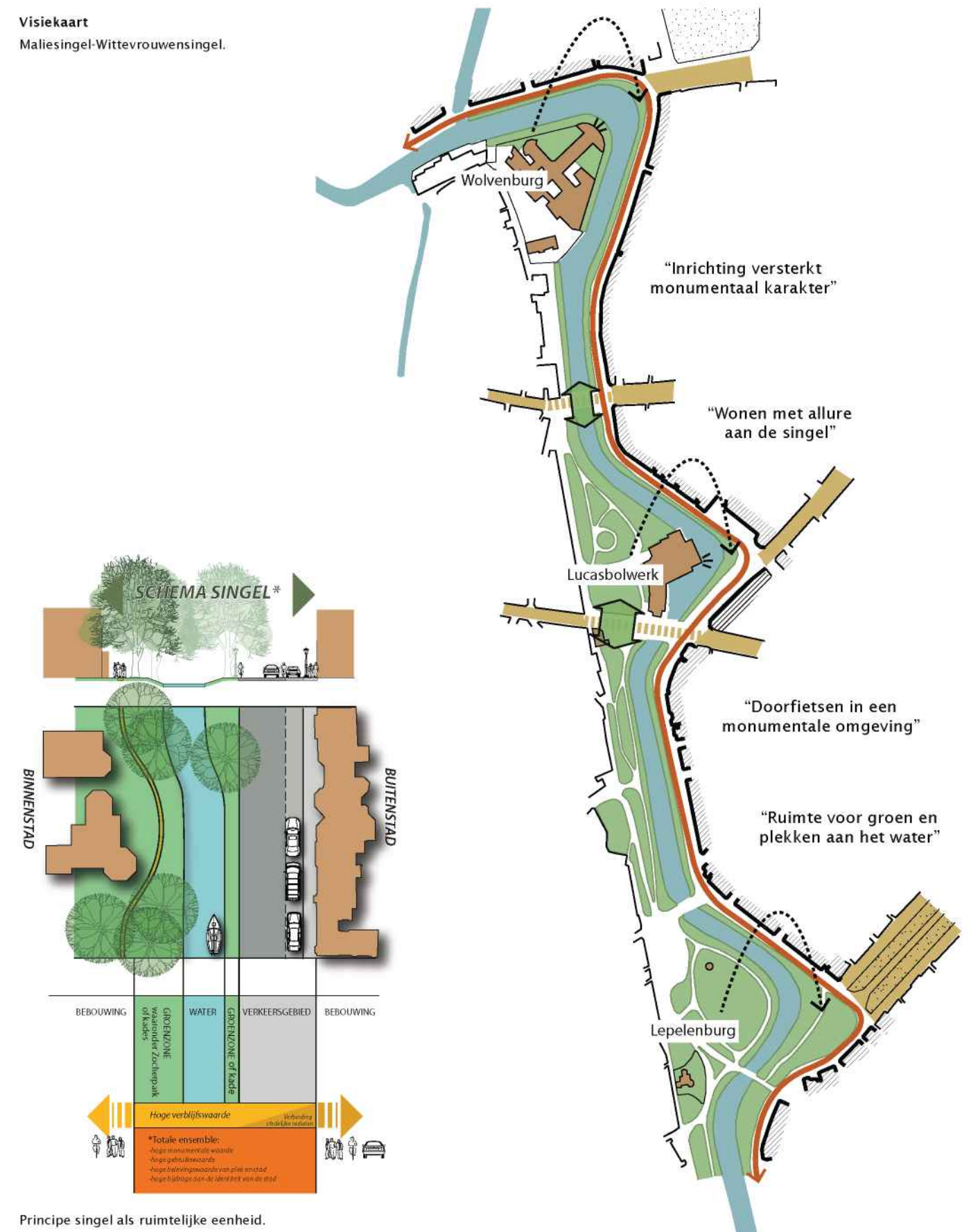
Er wordt ingezet op versterking van de ruimtelijke continuïteit van de singel door een eenduidig wegprofiel en geordende functies zoals fietsstallen en autoparkeren. De boomstructuur aan de waterzijde en de bebouwingszijde wordt versterkt.

Te kiezen materialen en meubilair sluiten aan bij de aanwezige monumentale karakteristieken van het singelgebied als geheel. De Maliesingel en Wittevrouwensingel zijn straks een vanzelfsprekend onderdeel van deze monumentale omgeving.



Inrichting van de singel moet straks uitnodigen tot verdergaan buiten de binnenstad (beeld: Wittevrouwenstraat richting Biltstraat).

Visiekaart
Maliesingel-Wittevrouwensingel.



Principe singel als ruimtelijke eenheid.

Verkeer

Een nieuwe inrichting van de singel brengt balans in de ruimte en gaat uit van het principe dat auto, fietser en voetganger de beschikbare ruimte (meer) delen. Door het wegprofiel aan te passen, kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd worden.

Uitgangspunten:

- Een veilige herkenbare fietsroute
- Een passend profiel
- Een lager snelheidsregime van 50 naar 30 km/uur.
- faciliteren bus en nood- en hulpdiensten
- Verbeteren van oversteekbaarheid.

Doorgaand autoverkeer dat op wil schieten, voelt zich na de herinrichting minder thuis op de singels en zal vaker kiezen voor een route buiten het centrum. De weg krijgt hiermee vooral een rol voor autoverkeer als ontsluiting voor de directe omgeving en het aangrenzende deel van de binnenstad.

De singel is voor fietsers een belangrijk onderdeel van de route langs de binnenstad. Door de goede gidslijn en de structuur zorgt de singel ervoor dat de fietser bij kruising met de singel kan kiezen voor een duidelijke route langs de singel, om de historische binnenstad heen.

De singel heeft voor fietsers als belangrijkste meerwaarde:

- Prettig fietsen langs het water;
- Water en groen als gidslijn, oriëntatie op de route;
- Het ontwijken van de drukke binnenstad.



Maliesingel tussen Zonstraat en Malieblad (uitgevoerd in 2016).

De voetganger voelt zich veel meer thuis in de nieuwe omgeving. Voetpaden langs de gevels hebben een minimale breedte van 2 meter (gemeten vanaf gevel of trap) en een royale vrije doorloop zonder obstakels zoals vuilnisbakken, afvalcontainers en verkeersborden. Parkeerplaatsen worden aangelegd op gelijk niveau met het voetpad. Om het groen aan de waterzijde een grotere gebruikswaarde te geven, is het wenselijk een informeel wandelpad door het groen toe te voegen.

Principeprofiel

De basisprincipe is het profiel zoals dat ook op de Tolsteegsingel-Maliesingel is uitgevoerd. De rijloper heeft een breedte van 6,50 meter. Dit principeprofiel heeft voldoende maat voor tweerichtingverkeer (ook bus) en is tevens smal genoeg om, indien gewenst in de toekomst, bepaalde delen van de singel eenrichtingverkeer te maken.

Kruisingen

De kruisingen worden zo compact mogelijk vormgegeven. Er zijn geen aparte opstelvakken voor afslaand verkeer en auto en fietser delen de ruimte. Deze smalere rijbaan zorgt voor een betere oversteekbaarheid voor voetgangers. Dit zorgt voor een overzichtelijke en begrijpelijke situatie voor elke verkeersdeelnemer.

Eindbeeld

Maliesingel-Wittevrouwensingel wordt een comfortabele fietsroute en een aantrekkelijke plek om te zijn. Ze draagt straks weer bij aan het monumentale en recreatieve karakter.

Versterking van het groen vergroot de mogelijkheden voor recreatie voor stad én buurt. Comfort en ruimte voor de fietser en verblijfsruimte voor voetgangers bepalen het nieuwe straatbeeld. Langs de singel is het straks prettig doorfietsen in een monumentale omgeving

Autoverkeer met als bestemming de aangrenzende buurten is welkom, maar doorgaand verkeer wordt ontmoedigd.

Fietser en voetganger krijgen de ruimte en rondom de kruisingen ontstaan royale verblijfsplekken voor ontmoeting, uitstallingen en/of terrassen. Zo worden Nachtegaalstraat en Biltstraat onderdeel van de dynamische binnenstadsomgeving.



Impressie van de mogelijk toekomstige situatie Wittevrouwensingel - Kleine Singel (Gemeente Utrecht).

Uitvoering in stappen

Het eindbeeld wordt stapsgewijs gerealiseerd. Dit IPvE-FO betreft de eerste stap die in 2017 uitgevoerd wordt.

De kruisingen van de Maliesingel met Nachtegaalstraat en Kruisstraat beschouwen we als één opgave. Hier moeten keuzes gemaakt worden over inpassing en routing van (doorgaand) openbaar vervoer om ruimte te kunnen geven aan voetganger en fietser. We kiezen er daarom voor deze herinrichtingsopgave mee te nemen in de tweede stap. Deze kan gelijk op lopen met de herinrichtingsplannen voor de Nachtegaalstraat. De ambities zoals benoemd in voorliggend IPvE zullen ook gelden voor stap 2.

Stap 1

Maliesingel, Wittevrouwensingel (1, 2, 3)

De principes zoals toegepast op het deel Tolsteegsingel-Maliesingel worden overgenomen. Dat betekent het vernemen van de rijloper, het verbreden van voetpaden en het toevoegen van groen langs het water. Waar mogelijk wordt langs het water een informeel wandelpad in het groen aangelegd.

Aan de gevelzijde wordt het verbreden van voetpaden gecombineerd met het herordenen van fietsparkeerplekken en straatmeubilair. Zodoende worden de toegankelijkheid en woonkwaliteit ter plekke verbeterd.

Wittevrouwensingel (1)

Er wordt een verkenning gedaan naar een alternatieve verkeerscirculatie in Utrecht Oost. Er worden modellen met één als met tweerichtingsverkeer onderzocht. Het uiteindelijke profiel maakt beide varianten mogelijk.

Kruising Wittevrouwensingel-Biltstraat

Het eindbeeld wordt bepaald in stap 2.

In stap 1 wordt de winst voor fiets en voetganger gezocht in kleine aanpassingen in de huidige situatie (met vri geregeld kruising).

Kruising Wittevrouwensingel-Kleine Singel

De kruising wordt aangepast op basis van de opgestelde ambitie.

De toeleidende wegen worden aangepast voor zover noodzakelijk voor een goede inbedding.

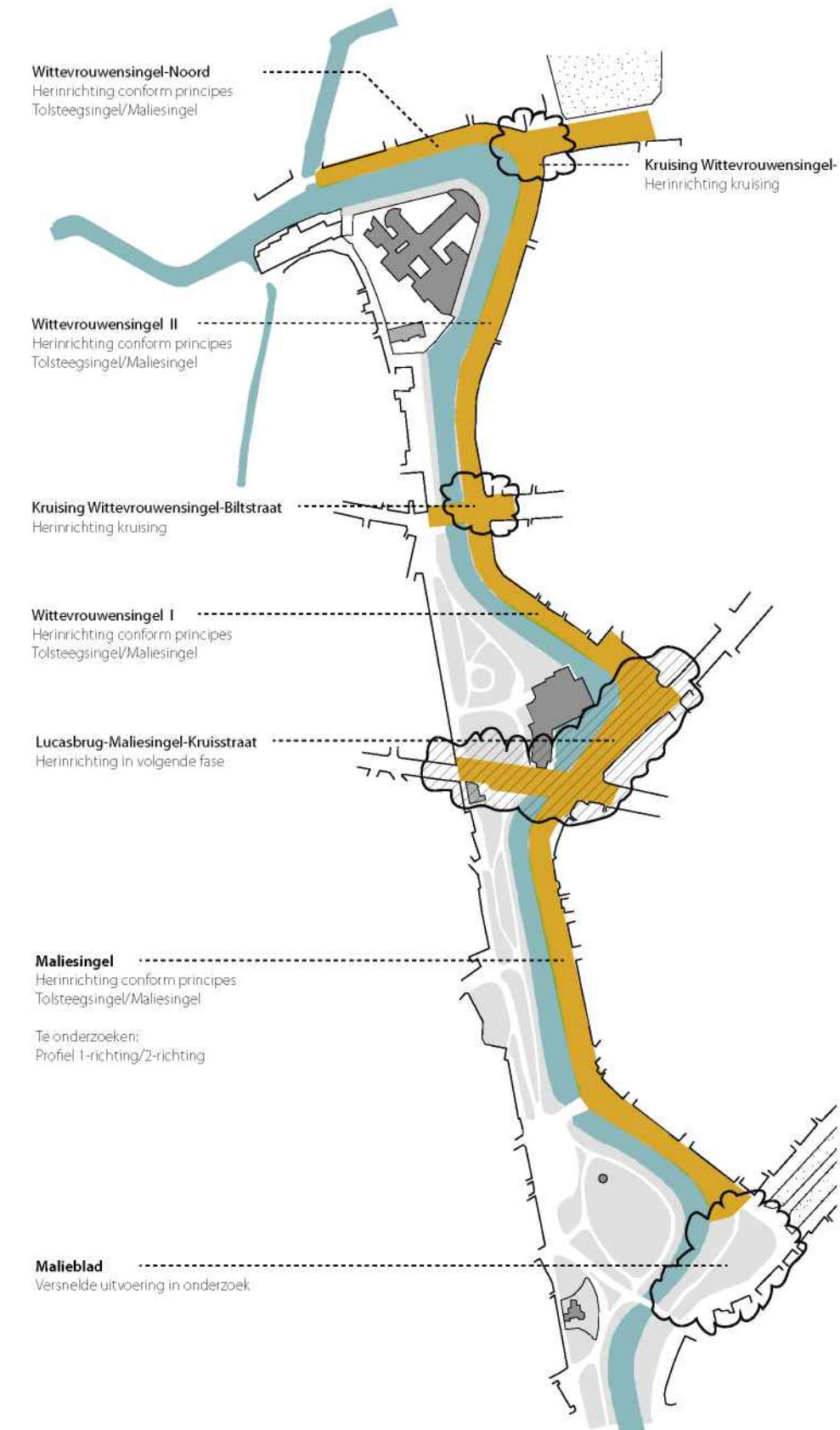
Stap 2

Kruising Lucasbrug-Maliesingel-Kruisstraat

Bij afstemming met het project Nachtegaalstraat-Burgemeester Reigerstraat zal bekeken moeten worden of de kruisingen meegenomen kunnen worden bij deze herinrichtingsopgave. De uitgangspunten uit voorliggend IPvE-FO zijn de basis voor verdere uitwerking.

Kruising Wittevrouwensingel-Biltstraat

In een volgende fase van het project wordt bekeken of de kruising verkeerslichtenvrij kan worden gemaakt.



Programma van eisen stap 1

Indeling straatprofiel

Het straatprofiel maakt na herinrichting ook een andere verkeerscirculatie in het gebied mogelijk. Het gekozen profiel maakt zowel autoverkeer in één als twee richtingen mogelijk.

Het wegprofiel is maximaal 6,50 meter breed. Fietsstroken liggen binnen dit profiel en zijn 2 meter breed.

Voetganger en minder valide

- Het wegprofiel heeft een vloeiend verloop. Gevelverspringingen worden niet gevolgd.
- De voetpaden aan de gevelzijde zijn obstakelvrij en hebben een minimale breedte van 2 meter, gemeten vanaf de gevel of trapjes.
- De aansluiting van zijstraten wordt op niveau van de voetpaden aangelegd.
- In de verbrede groene berm langs het water wordt (waar mogelijk) een informeel wandelpad aangelegd.
- Tussen de kruisingen zijn voldoende mogelijkheden om over te steken naar de waterkant.

Fiets

- Inrichting is volgens de inrichting van doorfietsroutes passend bij een 30 km/u gebied.
- De rijloper voor fietsers wordt uitgevoerd in rood asfalt.
- Uitgangspunt is het terugbrengen van het huidige aantal fietsplekken. Waar nodig en inpasbaar wordt het aantal uitgebreid.

Auto

- Bij kruisingen zijn er geen aparte afslagstroken voor afslaand verkeer.
- Kruisingen worden bij voorkeur verkeerslichtenvrij uitgevoerd.
- De rijloper blijft zo smal mogelijk, waarmee de oversteek voor voetgangers kort blijft.
- Aansluitende straten (met uitzondering van bruggen) worden aangesloten door middel van een inritconstructie. Het verkeer op de Maliesingel en Wittevrouwensingel heeft hiermee voorrang op de zijstraten.

Parkeren en stallen

- In de zogenaamde 'functiestrook' worden parkeren, stallen van fietsen en andere voorzieningen ingepast.
- Autoparkeren vindt alleen plaats aan de gevelzijde.
- Parkeervakken liggen op gelijk niveau met het voetpad en zijn 2 meter breed.

- Uitgangspunt is dat in principe het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt teruggebracht. Wanneer dat voor een goede ruimtelijke inpassing nodig is, kunnen parkeerplaatsen een andere plek krijgen

Bevoorradingsverkeer

- De huidige route voor bevoorrading van de binnenstad blijft ongewijzigd en moet toegankelijk blijven voor (klein) vrachtverkeer.

Nood- en hulpdiensten

- Er is een minimaal profiel van 6.50 meter breed óf voldoende uitwijkgelegenheid.

Openbaar vervoer

- De minimale maat voor elkaar passerende bussen is 6.50 meter.
- Bestaande bushaltes blijven behouden.
- Bussen halteren op de rijbaan.

Groen en bomen

Binnen het projectgebied is sprake van een hoofdbomenstructuur zoals opgenomen in het Wijkgroenplan Binnenstad. De boom- en groenstructuur wordt zoveel mogelijk behouden en versterkt.

- Het groen aan de waterkant wordt verbreed. Waar mogelijk wordt een informeel wandelpad door het groen aangelegd.
- Incidenteel kan aan de waterkant een bankje geplaatst worden.
- Aan de bebouwingszijde worden extra bomen aangeplant ter versterking van de boomstructuur. In de fase van VO en DO wordt de inpassing bepaald.
- Waar nodig worden groeiomstandigheden van bestaande bomen verbeterd.
- Ter bescherming van de groene berm worden voethekjes (terug) geplaatst.

Inrichting, materiaal en straatmeubilair

Bij de keuze van materialen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het concept van de Ketenaanpak Openbare Ruimte.

- De rijloper, de parkeerstroken en stoepen worden uitgevoerd in klinkers. Fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt.
- Voor de inrichting van het groen en herstel van de padenstructuur geldt dat maatvoering, materialisering en verloop aansluit bij die van het Zocherpark.
- De karakteristieke singelmasten blijven behouden. Waar deze nog niet aanwezig zijn, worden de bestaande lichtmasten vervangen door singelmasten.

Uitstallingen en terrassen

Bij de kruising met de Biltstraat ontstaat een royaal verblijfsgebied. Deze kan (in beperkte mate) worden ingezet voor uitstallingen en terrassen. Bij de verdere uitwerking wordt onderzocht op welke manier dit vorm kan krijgen.

Kabels en leidingen

Voor de eventuele aanplant van nieuwe bomen dient nader onderzocht te worden welke conflicten er zijn met de aanwezige kabels en leidingen.

In de fase van uitwerking in DO wordt bekeken of en zo ja welke aanvullende voorzieningen er op de wal nodig zijn voor elektrisch (recreatief) vervoer.

Afvalinzameling

Op dit moment zijn er twee ondergrondse afvalcontainers in het gebied aanwezig. Deze blijven behouden en worden niet uitgebreid.

Aanvullende technische informatie

Aanvullende informatie met betrekking tot bodem, groen, kabels en leidingen, riolering, watercompensatie en verlichting is opgenomen in het hoofdstuk 'Technische onderzoeken'.



Materialen en straatmeubilair passend bij allure van het singelgebied.

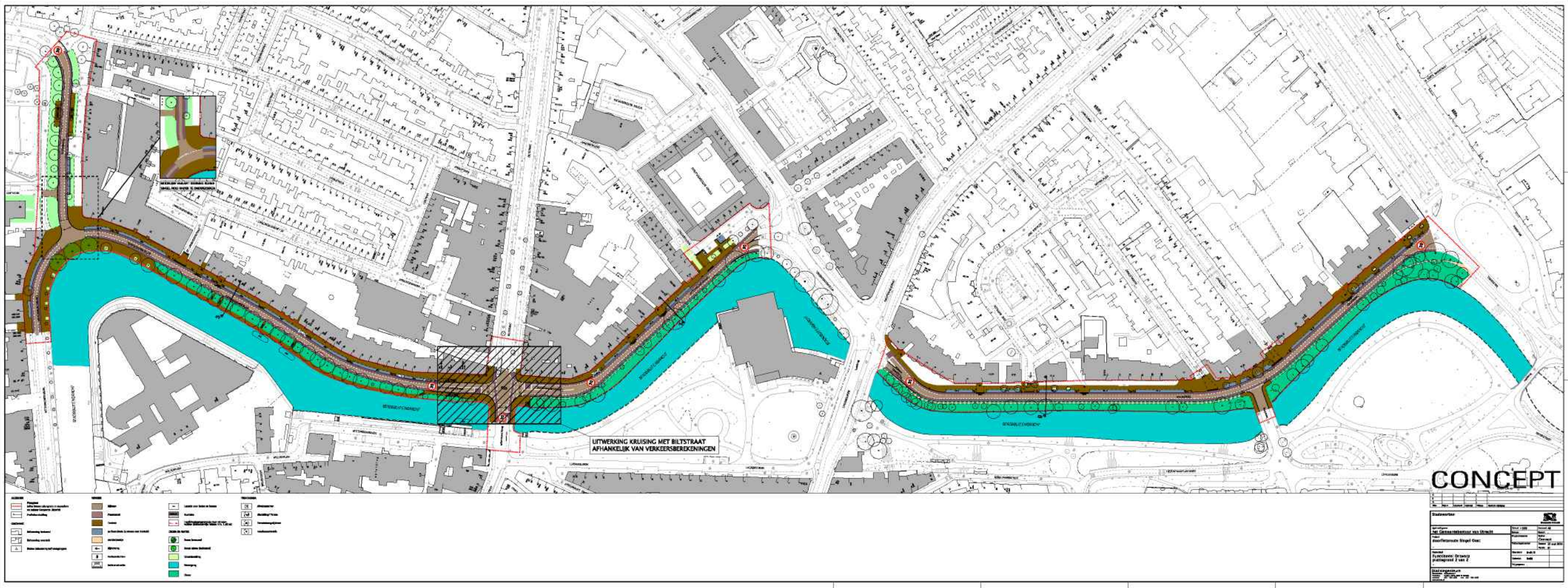


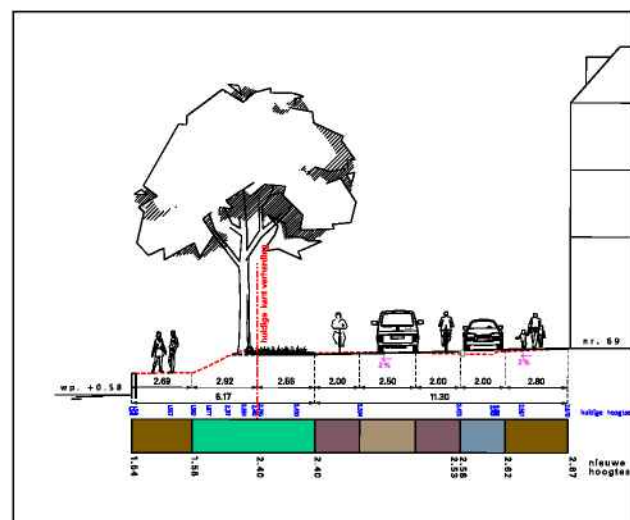
Informeel wandelpad in het groen (Haarlem).



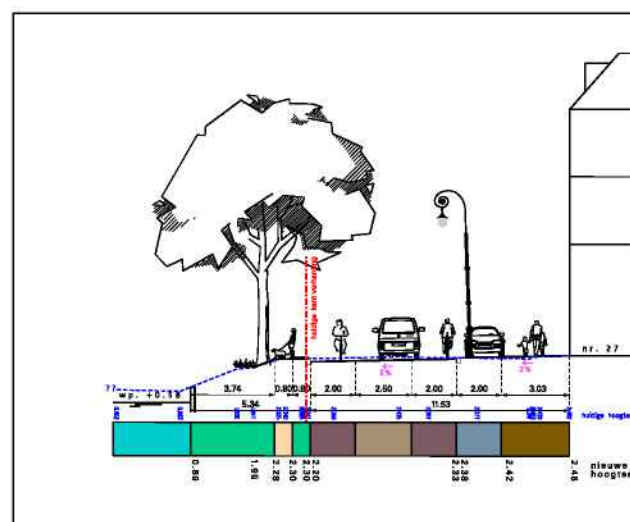
Meer ruimte voor terrassen en verblijf rondom kruisingen.

Functioneel ontwerp

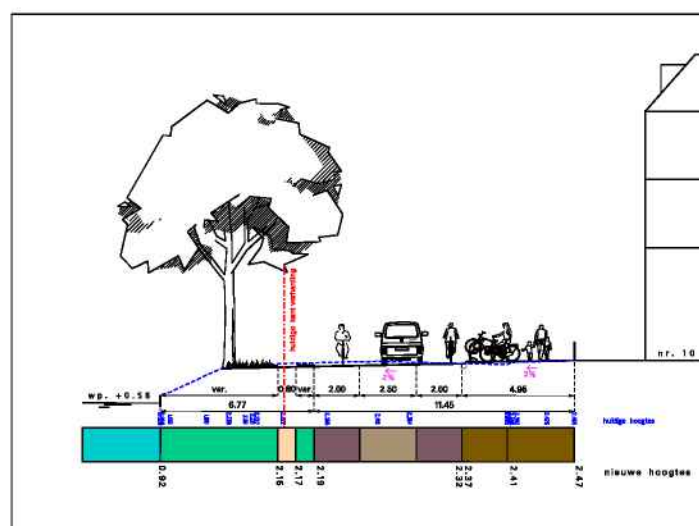




PROFIEL 3 (thv Wittevrouwensingel 69)



PROFIEL 7 (thv Wittevrouwensingel 27)



PROFIEL 9 (thv Maliesingel 10)

Plantoelichting

De belangrijkste kenmerken van het ontwerp zijn:

1. Aanzienlijk versmallen van de verkeersruimte.
2. Brede fietsstroken.
3. Een smalle rijloper voor het gemotoriseerde verkeer.
4. Een snelheidsregime van 30 km/uur.
5. Ordening van parkeren en fietsenklemmen
6. Verdeling van de ruimtewinst tussen de groenzone aan de singelzijde en het trottoir aan de woningzijde.
7. Toevoegen van een half verhard wandelpad aan de singelzijde.
8. Verbeteren van de kruisingen met de Kleine Singel en de Biltstraat

Het ontwerp

De singel krijgt een inrichting die past bij de allure, het gewenste gebruik en haar unieke karakter. Er komt balans in het straatbeeld met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en interactie tussen de bebouwing, het water en de groenzone. De singel verandert daarmee van een straat gericht op doorgaand verkeer in een straat die ruimte biedt aan stedelijk leven en verblijf. De karakteristieke bebouwing, de monumentale uitstraling van de singel én de openbare ruimte dragen bij aan de gewenste verblijfswaarde. De inrichting draagt bij aan een herkenbare, veilige en comfortabele singelroute voor de fiets en wordt minder aantrekkelijk voor doorgaand auto verkeer.

Het profiel

Bij de profielkeuze is een zorgvuldige afweging gemaakt. De weg moet functioneren als comfortabele doorgaande fietsverbinding en daarnaast voor ander verkeer een goede ontsluiting bieden voor de directe omgeving en het aangrenzende deel van de binnenstad. Doorgaand verkeer wordt verleid via andere routes (via de hoofdwegenstructuur) te rijden. Uitgangspunt is dat de snelheid terug gaat naar 30 km/uur en de veiligheid verbetert.

Tevens moet het profiel toekomstbestendig zijn in relatie tot mogelijke ontwikkelingen in de verkeerscirculatie van Utrecht Oost.

Het meest realistische profiel dat daarbij past is een profiel met brede fietsstroken en een smalle rijloper voor autoverkeer in het midden.

Een fietsstraat is overwogen als alternatief. Deze optie is echter op deze locatie als niet passend beoordeeld. Op de singel is veel fietsverkeer, maar niet genoeg om een fietsstraat te rechtvaardigen. Met het nieuwe profiel wordt toegewerkt naar een afname van autoverkeer. De positie van de fietser verbetert en haar dominantie neemt toe. Een fietsstraat zou nu echter een te grote stap zijn.

De fietser heeft in het gekozen profiel het primaat, maar heeft een minder dominante rol dan bij een fietsstraat. Dit is van belang als de intensiteit van de fietsers niet veel hoger is dan de intensiteit van de auto's. Met brede fietsstroken wordt de doorstroming voor de fietser gefaciliteerd en komen we tot een veilige, haalbare oplossing.

De automobilist zal, als het nodig is, even gebruik maken van de fietsstrook, echter alleen als deze hierbij geen fietser(s) hindert. De automobilist moet zich voegen naar de fiets. Hij begeeft zich als het ware in de ruimte voor de fiets. Het voorgestelde profiel draagt hierdoor bij aan de interactie tussen de verschillende deelnemers en het gewenste snelheidsgedrag van maximaal 30 km/uur.

De ruimte die vrij komt door het wegprofiel te versmallen van ca. 8.50 meter naar 6.50 meter, wordt enerzijds gebruikt om de groenzone daar waar gewenst uit te breiden en anderzijds om het trottoir te verbreden waar dit nodig is.

Tussen het voetpad en de rijloper is een zogenaamde functiestrook/wisselstrook opgenomen als onderdeel van het trottoir. In deze strook worden auto's en fietsen geparkeerd en is ruimte voor verlichting. De breedte van deze strook is circa 2 meter. De waterkant blijft parkeer-vrij.

Alle aansluitende woonstraten worden aangesloten door middel van een inritconstructie. Alle verkeersdeelnemers