

Deel 1 Ontwerpprincipes



Inleiding

Handboek Openbare Ruimte

Voor wie is het HOR?

Het Handboek Openbare Ruimte (HOR) dient te worden gebruikt door iedereen die te maken heeft met veranderingen in de openbare ruimte van de Gemeente Utrecht. Dat is bijvoorbeeld de projectleider of ontwerper in dienst van de gemeente, die werkt aan de herinrichting van een straat. Een ander voorbeeld is de indiener van een buurtinitiatief voor het verbeteren van de woonomgeving. Hetzelfde geldt voor particuliere initiatiefnemers en door hen gecontracteerde plannenmakers voor het realiseren van nieuwe openbare ruimte bij gebiedsontwikkeling. Ook de beheerders van de openbare ruimte beperken zich niet tot onderhoud van het aanwezige, maar benutten daarnaast mogelijkheden om met aanpassingen in de inrichting bij te dragen aan de gestelde beleidsdoelen. Daarbij dient het HOR ook te worden gebruikt. Hetzelfde geldt voor allerlei initiatiefnemers voor de overige veranderingen in de openbare ruimte, zoals het aanleggen van een glasvezelkabel of het plaatsen van een anti-parkeerpaal.

Waarop is het HOR gebaseerd?

De inhoud van het HOR is gebaseerd op vastgesteld beleid en geldende wetten/regelingen. De uitwerkingen in het HOR concretiseren dit beleid en deze wetten/regelingen in ontwerpprincipes, bouwstenen en technische eisen. Het is de bedoeling, dat het daarmee gemakkelijker wordt om beleid voor de openbare ruimte te realiseren in (her)inrichtingsprojecten. Vanzelfsprekend zijn er uitwerkingen voor alle relevante beleidsvelden in het HOR ondergebracht.

Het beleid voor de openbare ruimte is veelzijdig en het realiseren van projecten in een groeiende en verdichtende stad is vaak complex. Hetzelfde geldt voor de inhoud van het HOR. Regelmatig wordt de inhoud daarom bijgewerkt op onvolledigheden, onjuistheden, nieuwe ontwikkelingen en opgedane ervaringen.

Gebruik van het HOR bij planvorming en -toetsing.

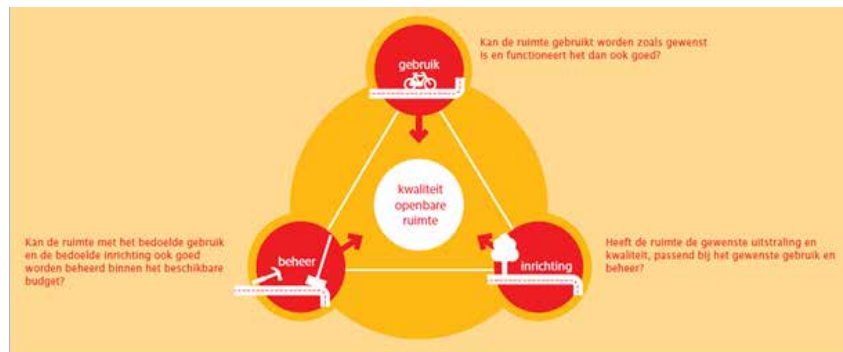
Het (her)inrichten van de openbare ruimte is vaak complex. Vaak spelen er veel belangen en soms zijn deze strijdig met elkaar. Naast het HOR als kader heeft de Gemeente Utrecht daarom een procedure om plannen voor aanpassingen in de openbare ruimte te toetsen, de BlnG-procedure. De commissie BlnG (Beheer Inrichting Gebruik) bekijkt of er in (her)inrichtingsplannen rekening is gehouden met het HOR. Bovendien denkt de commissie mee en adviseert zij over aspecten uit het HOR, waar het (her)inrichtingsplan niet aan kan voldoen of gemotiveerd van wenst af te wijken. Over deze afwijkingen en knelpunten en daaruit voortvloeiende beheerkosten worden dan duidelijke afspraken gemaakt met de projectverantwoordelijke en diens opdrachtgever. In alle gevallen is voorafgaand aan het uitvoeren van het (her)inrichtingsplan de goedkeuring door de commissie BlnG vereist. De bevoegdheden en werkwijze van de commissie BlnG worden vastgelegd in een Afsprakenkader. Tot het beschikbaar komen hiervan kunnen vragen over de bevoegdheden en werkwijze van de commissie BlnG worden gericht aan het secretariaat: Blng@utrecht.nl

Het HOR is omvangrijk, maar gelukkig is niet alle inhoud van toepassing voor elk project. Als er bijvoorbeeld in een project geen sprake is van een nieuwe of aan te passen brug, dan zijn de bijbehorende onderdelen uit het HOR vanzelfsprekend niet relevant voor de planvorming en de plantoetsing.

Inleiding

Als gemeente hebben we veel beleidsdoelen. Deze zijn niet altijd binnen de scope van een project en de bijbehorende middelen realiseerbaar. Als dit het geval is, dan zal er bij het definiëren van het project geprioriteerd moet worden in de beleidsdoelen en daarmee het projectresultaat (de toekomstige inrichting van de openbare ruimte). In het HOR is geen prioritering van beleidsdoelen gemaakt: voor ieder beleidsdoel zijn passende eisen geformuleerd. Als bij het definiëren van het project beleidsdoelen zijn afgevallen, dan is de bijbehorende inhoud van het HOR in principe geen uitgangspunt voor de planvorming en plantoetsing, tenzij het project kans ziet om toch aan deze beleidsdoelen bij te dragen. Als er bij de definitie van het project bestuurlijk is besloten om op onderdelen van het vastgestelde beleid af te wijken, of daar prioritering in aan te brengen, dan werkt de afgesproken afwijking of prioritering door in de planvorming en plantoetsing. De afgesproken afwijking of prioritering gaat dan voor op de inhoud van het HOR. Zo is de prioritering van eisen vanuit de HOR volgend aan de vastgestelde prioritering van beleidsdoelen in de projectdefinitie.

Het gebruik van het HOR bij planvorming en plantoetsing is verplicht. Dit houdt in, dat in de plantoelichting en het toets advies navolgbaar moet zijn voor welke planonderdelen de inhoud van het HOR is gevolgd en op welke onderdelen eventueel sprake is van gemotiveerde afwijkingen.



Inleiding

Leeswijzer

Het HOR bestaat uit een set van drie delen. Voor het opstellen en uitwerken van een inrichtingsplan voor de openbare ruimte vormen deze drie delen samen het kader. In elk deel is eenzelfde inleiding opgenomen, zodat per planfase het relevantste deel van het HOR afzonderlijk kan worden geraadpleegd.

- Deel 1 Ontwerpprincipes

In deel 1 is weergegeven, wat de gemeente Utrecht wil bereiken met het inrichten van de openbare ruimte. Dit is bondig verwoord en voorzien van links naar relevante beleidsdocumenten. De bijbehorende ontwerpprincipes gebruiken we om dit concreet vorm te geven in integrale programma's van eisen (IPVE) en functionele ontwerpen (FO). De meest gedetailleerde ontwerpprincipes dienen als basis door de verdere uitwerking naar voorontwerpen (VO) en definitieve ontwerpen (DO).

De inhoud van dit deel bestaat uit tekst, afbeeldingen en links naar andere documenten.

- Deel 2 Bouwstenen

In deel 2 zijn principeprofielen, principedetails en overzichten met materialen ondergebracht. Dit zijn de meest voorkomende en gestandaardiseerde bouwstenen voor het maken van de VO's en DO's. Door deze bouwstenen te gebruiken zal de ontwerpinspanning in projecten zich richten op de samenhang en de bijzondere aandachtspunten binnen de openbare ruimte.

De inhoud van dit deel bestaat overwegend uit tekeningen en afbeeldingen.

- Deel 3 Technische Eisen

Deel 3 omvat de technische specificaties, waaraan de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte moet voldoen. Deze specificaties dienen primair voor het uitwerken van DO's naar Bestekken, Uitvoeringsontwerpen (UO's), Functionele Specificaties bij geïntegreerde contracten, etc.

Dit deel bestaat uit een lijst, die gebaseerd is op een Excelbestand.

Inleiding

Versiebeheer

De inhoud van het HOR wordt regelmatig bijgewerkt op onvolkomenheden, ervaringen en ontwikkelingen. Deze aanpassingen blijven binnen de kaders van het geldige beleid. Tenminste vierjaarlijks wordt het bijgewerkte HOR ter vaststelling aangeboden aan het College van B&W.

Vaak kunnen binnenkomende mutaties niet jaren wachten op verwerking in het HOR. Om dit te ondervangen, wordt er een mutatiedocument voor tussentijdse updates ingericht. De vorm van dit document en het proces voor het bijhouden en vaststellen van de inhoud zijn nog in ontwikkeling.

Bij het toetsen van plannen in de BInG wordt vastgelegd, welke versie van het HOR als basis heeft gediend voor het opstellen van het inrichtingsplan. De gebiedsindeling, die behoort bij de kwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte (Domstad / Domstad Bijzonder / Utrechts Allure) ligt vast in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en is in dit handboek overgenomen. Als een initiatiefnemer wil afwijken van deze gebiedsindeling, dan moet hiervoor een wijzigingsvoorstel worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd aan het College van B&W.

Aanpassingen in het beleid voor de openbare ruimte vallen buiten het versiebeheer van dit HOR. Daarvoor is aanpassing vereist van de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en/of andere beleidsdocumenten over deelaspecten van de openbare ruimte.

Beleidsdocumenten en -instrumenten

Het Handboek is één van de instrumenten voor het realiseren van het beleid voor de openbare ruimte. Deze toelichting geeft een overzicht van de beschikbare beleidsdocumenten en -instrumenten en het schema laat zien hoe deze met elkaar samenhangen.

Beleid

Het beleid voor de openbare ruimte is ondergebracht onder de drie niveaus binnen de Omgevingsvisie Utrecht:

- **Omgevingsvisie Utrecht: Koers**
Voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad is de koers uitgezet in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 en de bijbehorende Stedenbouwvisie. Hierin staan onder meer de strategische beleidslijnen voor de openbare ruimte.
- **Omgevingsvisie Utrecht: Thematisch beleid**
In het thematische beleid wordt de koers uit de RSU vertaald naar de verschillende beleidsvelden. Voor de openbare ruimte zijn de hoofd- lijnen vastgelegd in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte, vastgesteld door de Raad in december 2016. Voor een reeks deelaspecten van de openbare ruimte zoals groen, klimaatadaptatie, mobiliteit, bewegen is het beleid vastgelegd in een reeks beleidsnota's. Binnen de Kadernota is een overzicht van deze beleidsnota's (stand 2016) ondergebracht.
- **Omgevingsvisie Utrecht: Gebiedsbeleid**
In het gebiedsbeleid wordt de koers uit de RSU en het thematische beleid vertaald in concrete Gebiedsvisies voor delen van de stad. De plannen voor de ontwikkeling en inrichting van openbare ruimte zijn hierin ondergebracht.

Inleiding

Uitvoering van het beleid

Het beleid voor de openbare ruimte wordt uitgevoerd door het realiseren van projecten voor gebiedsontwikkeling, infrastructuur en (her)inrichting. Voor het realiseren van deze projecten zijn een aantal instrumenten beschikbaar. Deze dienen voor een goed projectproces en het daadwerkelijk realiseren van de gestelde beleidsdoelen:

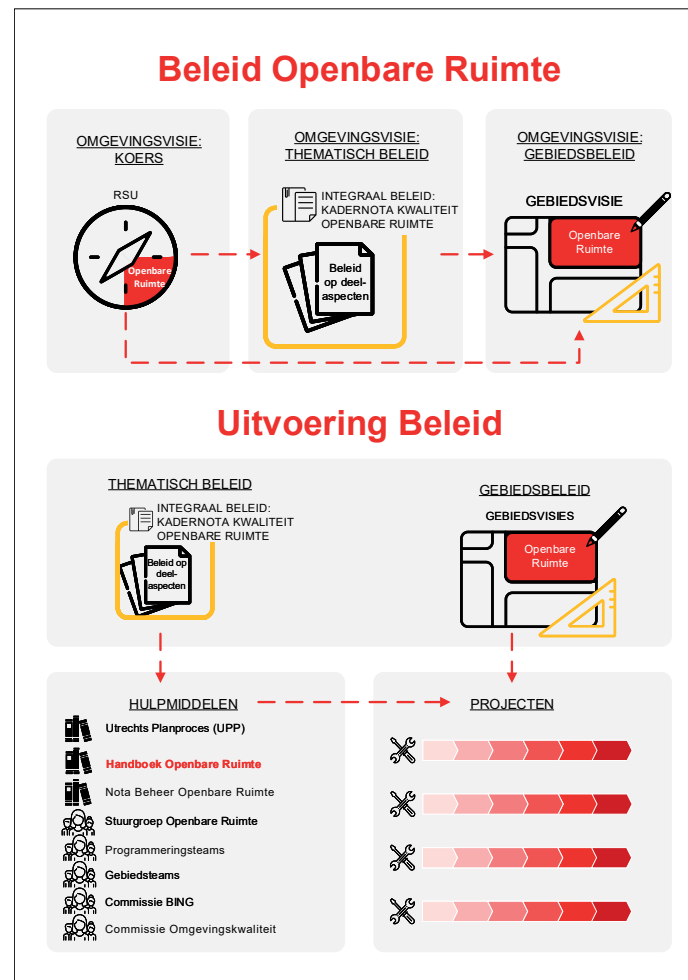
- **Utrechts Planproces**
Onder deze noemer hanteert de gemeente Utrecht: Het UPG (Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling). Dit is het in 2024 door de Raad vastgestelde stappenplan voor het inrichten en uitvoeren van projecten voor gebiedsontwikkeling. Het UPOR (Utrechts Planproces Openbare Ruimte). Dit is het stappenplan voor het inrichten en uitvoeren van projecten voor het (her)inrichten van de openbare ruimte. Naar verwachting wordt dit in het najaar van 2025 door de Raad vastgesteld.
- **Handboek Openbare Ruimte (HOR)**
De set documenten met ontwerpprincipes materialen, details en technisch eisen voor het inrichten van de openbare ruimte.
- **Nota Beheer Openbare Ruimte**
Het document met de visie op ontwikkelend beheer, de staat van het onderhoud, de financiële opgave en een daarbij passende financiële strategie.
- **Stuurgroep Openbare Ruimte**
Het overleg op directieniveau voor het behandelen van en besluiten over onderwerpen binnen de openbare ruimte, die de afzonderlijke opgaven en/of organisatieonderdelen overstijgen.

- **Programmeringsteams**
De teams, die initiatieven voor gebiedsontwikkeling en (her)inrichten van de openbare ruimte verzamelen, afstemmen en onderbrengen binnen meerjarige investeringsprogramma's.
- **Gebiedsteams**
De teams, die initiatieven voor gebiedsontwikkeling en (her)inrichten van de openbare ruimte beoordelen op wenselijkheid en voor aanvang van de projecten van advies voorzien.
- **Commissie BlnG (beheer inrichting gebruik)**
De commissie, die de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte toetst op kwaliteit (gebruik, inrichting en beheer) aan de hand van het HOR.
- **Commissie Omgevingskwaliteit**
De commissie, die ingediende plannen in het kader van de Omgevingswet toetst op kwaliteit aan de hand van de Nota Omgevingskwaliteit (in ontwikkeling).

Inleiding

Samenhang

De samenhang tussen de documenten met het vastgestelde beleid en de instrumenten voor de uitvoering van het beleid ziet er schematisch als volgt uit:



Inleiding

Gezonde leefomgeving

We maken de openbare ruimte gezond

De gemeente Utrecht wil de bewoners en bezoekers van de stad een gezonde leefomgeving bieden. Daarom spannen we ons in om de openbare ruimte gezond te maken en te houden. Met vijf leidende principes maken we deze boodschap bekend bij de burgers, bedrijven en instanties met wie we samen de openbare ruimte ontwikkelen, inrichten en beheren. Een gezond ingerichte openbare ruimte voldoet aan deze leidende principes. Onder de leidende principes komen de essenties uit het thematische beleid voor de openbare ruimte en de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte bij elkaar.

Met vijf leidende principes

Bij het inrichten van bestaande en nieuwe openbare ruimten streven we naar het realiseren van een gezond leefklimaat. Ook particuliere initiatieven ondersteunen we actief op het verbeteren van het leefklimaat. We helpen iedereen op weg om hier concreet invulling aan te geven. Hiervoor zijn onder elk leidend principe benoemd:

- ***De ontwerputgangspunten op hoofdlijnen voor het inrichten van de openbare ruimte.***
- ***Verwijzing naar bijbehorende beleidsdocumenten, actieplannen, en uitvoeringsprogramma's.***

De **Inrichtingsprincipes, Bouwstenen en Technische Eisen** verderop in dit Handboek Openbare Ruimte dienen als hulpmiddelen voor het concreet uitwerken van de vijf leidende principes in projecten.

Vol leven	een thuis voor mens, dier en plant
Duurzaam	voor ons en voor iedereen na ons
Toegankelijk	verblijven en verplaatsen voor iedereen
Intensief	veel te beleven binnen beperkte ruimte
Aantrekkelijk	bruikbaar, mooi en beheerbaar

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Index

Index Ontwerpprincipes

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam: voor ons en voor iedereen na ons

- 49 Duurzaam
- 50 Behouden, hergebruiken, hernieuwen
- 51 Afwegingskader materiaalgebruik

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

- 99 Aantrekkelijk
- 100 Gebruik, inrichting en beheer in balans
- 101 Eén stad met veel verschillende sferen
- 102 Cybersecurity en privacy
- 103 Standaardiseren van materiaalgebruik
- 104 Werkinstructies materiaalgebruik
- 106 Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Vol leven

Een thuis voor mens dier en plant

We gaan steeds dichter op elkaar leven en de openbare ruimte in de stad wordt door steeds meer mensen gebruikt. Het verharde oppervlak is sterk toegenomen. Verdichting en verharding gaan al lang hand in hand, maar er zijn dringende redenen om de gehele gebouwde omgeving zo groen en blauw mogelijk in te richten. We zorgen ervoor dat de stad frisse lucht ademt, water bergt, en bijdraagt aan het behoud van planten en dieren. Zo maken we de stad tegelijk aantrekkelijker en gezonder voor activiteiten buitenshuis.



Links

Te vinden via [deze link naar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#):

- ***Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040***

Te vinden via [deze link naar Groenbeleid](#):

- ***Groenstructuurplan Utrecht, Stad en land verbonden***
- ***Actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017-2030***
- ***Utrechtse soortenlijst***

Te vinden via [deze link naar Bomenbeleid](#):

- ***Nota bomenbeleid Utrecht***
- ***Bomenstructuurkaart***

Te vinden via [deze link naar Visie klimaatadaptatie](#):

- ***Visie Klimaatadaptatie Utrecht***

Voor het bouwen van een bijenburcht kan deze handleiding gebruikt worden:

- ***[Bijenburcht](#)***

En verder:

- ***[Natuurwaardenkaart](#) (inloggen bij ArcGis gemeente Utrecht)***

Index

Vol leven

10	Vol leven
11	De groenstructuur versterken
12	Groen tenzij
16	Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
17	Beslisboom doorgroeibare verharding
18	Groen algemeen
20	Bomen algemeen
22	Bomen en groeiplaats
31	Boom en bebouwing
33	Bomen herplanten
34	Beplantingen
36	Faunapassages
38	Licht en ecologie
39	Geveltuinen
40	Het watersysteem versterken
41	Vaarroutes
42	Het verblijfsklimaat reguleren
43	Gelegenheid voor beweging vergoten
44	Speel- en sportvoorzieningen
47	Groene speelplekken
48	Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

De groenstructuur versterken

We richten straten, pleinen, binnenterreinen, zo groen mogelijk in. We noemen dit 'groen, tenzij'. Daarnaast stimuleren we de aanleg van nieuwe groene ruimtes en beschermen en verbeteren we het bestaande groen. Met meer groen dragen we bij aan meer waterberging, verkoeling, natuurbeleving, recreatief gebruik en leefruimte voor dieren.

- **Met het groeien van het inwonertal in de stad maken we met het groen een schaa sprong door het in en rond de stad uit te breiden, te verbinden en beter bereikbaar te maken. Bij gebiedsontwikkeling realiseren we een groenstructuur met paden voor wandelaars en fietsers.**
 - **Bij gebiedsontwikkeling en volledige herinrichting beginnen we met een groen ingerichte basis voor de openbare ruimte. Verhardingen voegen we daar pas aan toe als deze functioneel nodig zijn. Bij onderhoud en vervanging van bestaande verharding zetten we overtollige verharding om in groen. We streven naar een zo groen mogelijke inrichting van parkeervoorzieningen, die hiervoor geschikt zijn.**
 - **Bij gebiedsontwikkeling en herinrichting passen we bestaande bomen zoveel mogelijk in en voegen we bomen met goede groeicondities toe. Moeten bestaande bomen toch wijken, dan moet dit worden onderbouwd en gecompenseerd in lijn met het geldige bomenbeleid.**
 - **We reserveren groeiruimte in de ondergrond voor het aanplanten van groen, zodat bomen, heesters en planten goed kunnen groeien in de volle grond.**
- In gebieden met hoge dichtheden zorgen we voor gevelbeplanting en beplanting op daken van ondergrondse garages en gebouwen.*

Bij het inrichten van gebieden vergroten we de biodiversiteit en verbeteren we de leefomstandigheden van planten, bomen, dieren en insecten. Hiermee dragen we ook bij aan de bescherming van soorten en ecosystemen. Tegelijk versterken we de gelegenheid voor natuurbeleving, rust en gezond bewegen.

- **We houden rekening met aanwezige recreatieve, ecologische waarden en we benutten ecologische en recreatieve potenties.**
- **We vergroten leefgebieden door kleinere groengebieden onderling te verbinden met faunavoorzieningen, waterlopen, groenstroken en paden voor voetgangers en fietsers.**
- **We realiseren diversiteit in plantensoorten binnen het projectgebied en in relatie tot het omliggende gebied. Daarbij gebruiken we inheemse soorten als dit kan. Dit is in de randen van de stad of in groenstructuren en -gebieden met primair een ecologische functie. Op andere locaties gebruiken we inheemse en ook niet-inheemse soorten om voldoende diversiteit te realiseren.**
- **We kiezen voor combinaties van plantensoorten, die passen bij de aanwezige groeiomstandigheden en die met elkaar een natuurlijk evenwicht kunnen vormen.**
- **Nieuwe bomen plaatsen we in groenstroken of in ruime boomspiegels. We scheppen onder- en bovengrondse ruimte voor een lange levensduur. Langs belangrijke routes planten we nieuwe bomen met een grotere plantmaat aan, zoals in het groenbeleid is gespecificeerd.**
- **Oevers maken we geschikter voor vestiging van planten en dieren.**
- **We vermijden uitstraling van verlichting naar de hemel, groen en water. Parkachtige gebieden en recreatieve paden verlichten we niet, tenzij het een hoofdfietsroute of een toegangsroute naar een gebouwde voorziening in of nabij het gebied betreft.**

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Groen tenzij

Groen tenzij

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is het principe Groen Tenzij vastgelegd als standaard voor de inrichting van de openbare ruimte en het realiseren van een Groene Schaalsprong. Om dit principe hanteerbaar te maken voor projecten zijn twee hulpmiddelen gemaakt:

Tabel eisen en doelsoorten

Deze tabel bevat de kwantitatieve eisen voor groen bij herontwikkeling en herinrichting gekoppeld aan de schaalniveaus binnen de Groene Schaalsprong. Daarnaast zijn per schaalniveau de doelsoorten weergegeven. De vertaling van deze doelsoorten naar inrichtingseisen moet nog worden uitgewerkt.

Handreiking Groen Tenzij

Deze handreiking richt zich op het eerste schaalniveau van de Groene Schaalsprong: groene buurten. De handreiking heeft als doel projectteams uit te dagen om Groen als basis voor het ontwerp te gaan zien en Tenzij als afweging en inpassing van functies en inrichtingselementen.

Duidelijk navolgbare ontwerpkeuzes

In de toelichting bij inrichtingsplannen moet worden aangegeven hoe de Tabel eisen en doelsoorten en de Handreiking inrichting woonstraten zijn gebruikt voor het maken van ontwerpkeuzes.

Groen tenzij

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Schaalniveau	Groei in Balans	Nabijheid	Klimaatbestendigheid	Natuurinclusief: gidssoorten (uitwerking inrichtingseisen volgt)
Regio	40 m2 groen om de stad per huishouden in de stad*	Vanaf elke woning fiets je binnen 10 minuten (2.500 meter) fietsen naar natuur- en recreatiegebieden om de stad *		Ree
Stad	75 m2 openbaar groen per huishouden in de stad**	Vanaf elke woning loop je binnen 10 minuten (maximaal 500 meter) naar een stadspark of parkgebied */**		Eekhoorn
Wijk	Park(gebied) en minimaal 60% groen op maaiveld**	Vanaf elke woning loop je binnen 10 minuten (maximaal 500 meter) naar een stadsparken of parkgebied */**		Eekhoorn
Buurt	Groenblauwe routes, minimaal 50% groen op maaiveld** Groen verbinden tot groene ommetjes*/**	Binnen 200 meter lopen van een gebouw / woning heeft iedereen toegang tot een koele groene verblijfsplek van minimaal 200 m2 */**	40% groen in het horizontale vlak als ondergrens, gerekend over het totaal van private opstallen en terreinen plus de openbare ruimte*/** Boomkroonbedekking is minimaal 40% voor de belangrijkste doorgaande fiets- en voetgangersroutes, op het heetste moment van de dag, 15.00 uur 's middags in de zomer */**	Icarusblauwtje, ijsvogel, watervleermuis Gidssoort: Egel, huismus, grote klokjesbij
Straat/ Bouwblok	Straten minimaal 25% groen op maaiveld**	Binnen 200 meter van een gebouw / woning heeft iedereen toegang tot een koele groene verblijfsplek van minimaal 200 m2 */**	De basis is een boomkroonbedekking van minimaal 30% in elke straat op het heetste moment van de dag, 15.00 uur 's middags in de zomer */**	Egel, Huismus, Grote klokjesbij, Bittervoorn, Kleine Watersalamander

* bij gebiedsontwikkeling

** bij (her)inrichting openbare ruimte

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

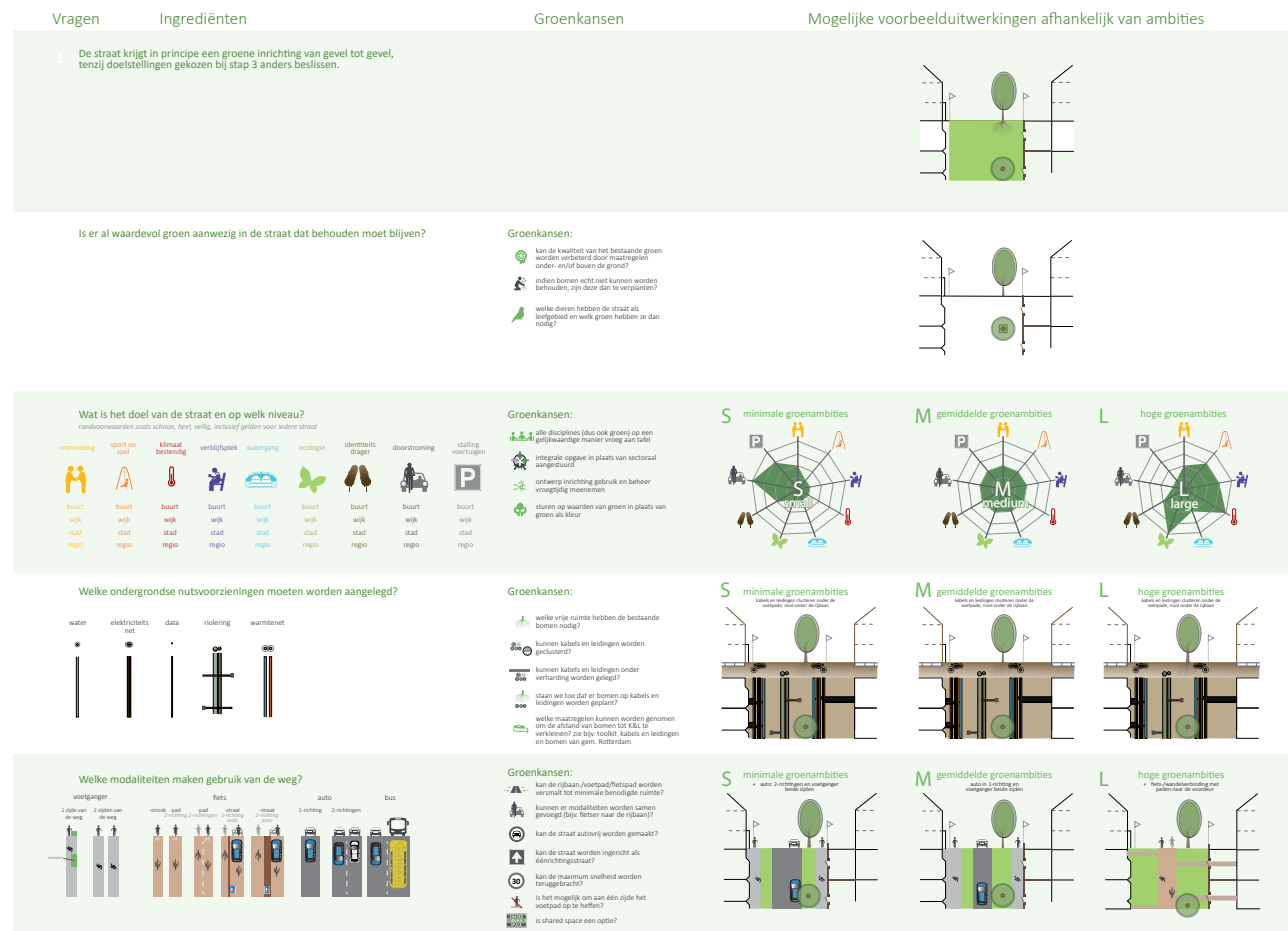
Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Groen tenzij

Stappenplan (her)inrichting straten op basis van het principe “Groen tenzij”



Groen tenzij

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

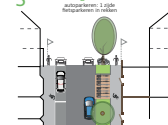
Hoe lossen we het parkeren op?



Groenkansen:

- is het mogelijk om overbodige autoparkeerplaatsen op te heffen?
- kan het langsparen langs het voetpad? (geen uitrijpstrak nodig)
- kan het fietssparkeer efficiënter? (bijv. laag/hog rekken?)
- kan het schuiparkeer worden vervangen door lang- of haalparkeer?
- is het experimenteren met een tijdelijke groene omkleding als best mogelijk?
- kan dit inpandig worden opgelost?
- parkeergarages in de buurt, buurtfietstentstelling

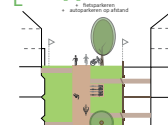
S minimale groenambities



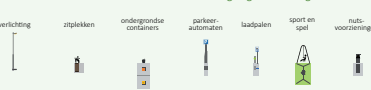
M gemiddelde groenambities



L hoge groenambities



Wat voor een straatmeubilair is voor het beoogde gebruik nodig?



Groenkansen:

- kunnen objecten inpandig worden geplaatst?
- kunnen objecten worden gecombineerd?
- kunnen objecten in de verharding worden gezet?
- zijn de speelgelegenheden te combineren met groen?

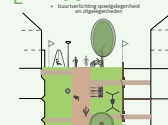
S minimale groenambities



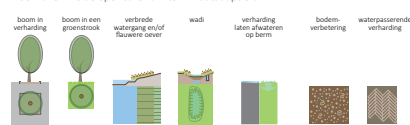
M gemiddelde groenambities



L hoge groenambities



Hoe maken we de openbare ruimte klimaatadaptief?



Groenkansen:

- hoe realiseren we voldoende schaduw? Bij voorkeur door bomen (30% schaduw en 40% schaduw op belangrijke loop- en fietsroutes)
- hoe zorgen we ervoor dat het hemelwater wordt vastgehouden waar het valt (minimaal 90%) en wordt nuttig gebruikt in droge periodes?
- kan er een koele groene verblijfsplek in de openbare ruimte worden gemaakt in de straat van 200m?
- kunnen we water tijdelijk bergen in het groen zodat boom tot aan 40 mm per uur geen schade aanrichten in panden en zorgen niet voor onbegrijpbaar regen? percentage afsticht, lagging, toronnd, hol, "op 1 oor" lage trottoirbanden.

S minimale groenambities



M gemiddelde groenambities



L hoge groenambities



Hoe kunnen we meer diversiteit, kwaliteit en massa aan het groen toevoegen?



Groenkansen:

- kan er diversiteit worden toegevoegd in beplanting?
- kunnen er bomen, hagen en/of heesters worden toegevoegd?
- welke gebouwen zijn niet toevoeging voor deze straat en welke eenen stellen zij aan de inrichting?

S minimale groenambities



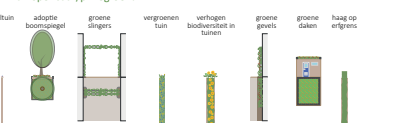
M gemiddelde groenambities



L hoge groenambities



Hoe kunnen we inwoners ook stimuleren om bij te dragen tot aanleg en beheer van openbaar/privégroen?



Groenkansen:

- hoe kunnen we bewoners stimuleren om de hoeveelheid verharding in hun tuin terug te brengen?
- kunnen de gebouwen worden vergroend?
- hoe kunnen we bewoners betrekken bij de inrichting en beheer van het openbaar straatgroen?
- kunnen daken worden afgekoeld op het openbaar groen of in de tuinen?

S minimale groenambities



M gemiddelde groenambities



L hoge groenambities



Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding

Onder de juiste omstandigheden kan het uitvoeren van een parkeerplaats in doorgroeibare verharding (dgv) positief bijdragen aan de groen- en klimaatambities. Desalniettemin is de waarde van dgv niet volledig groen, maar valt voor een groot deel nog steeds in verharding. Dgv is daarmee geen vervanging van groen. De voorkeursambitie is zo veel mogelijk vergroenen door middel van het volledig weghalen van de verharding.

Proces

In de ontwerpfase van het Integraal Programma van Eisen/ Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) wordt de toepassing van dgv onderzocht en bepaald. In deze fase bepalen specialisten vanuit Mobiliteit en Landschap in samenwerking met beheer, op basis van de beslisboom en eventueel een parkeerdrukmeting, over de toepasbaarheid van dgv.

Toegankelijkheid

Dgv is in mindere mate toegankelijk dan reguliere verharding. Dit geldt in het bijzonder voor mindervalide doelgroepen. Deze afweging dient in het ontwerpproces mee te worden genomen. Zo worden parkeerplaatsen voor mindervaliden niet in dgv uitgevoerd.

Beheer

Het beheer van dgv valt onder zowel groen als verharding. Beheer gebeurt door het maaien van de dgv. Vanuit beheer is het wenselijk dat het oppervlak dgv zoveel mogelijk op a-niveau wordt uitgevoerd.

Detailering

Voor succesvolle toepassing van dgv, zal meer gedetailleerde informatie worden toegevoegd. In het vervolg dient een technische doorsnede meer uitwerking te geven over onder andere:

- onderconstructie/technische opbouw
- beplanting
- afschot
- demarcatie

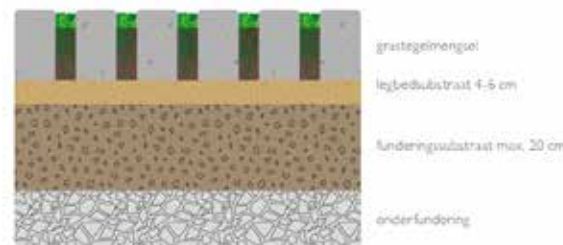
Bredere toepasbaarheid

De hierboven beschreven toepasbaarheid beslaat alleen de autoparkeerplaatsen. Op dit moment wordt dgv ook op brandweer-/onderhoudspaden, boothellingen en inritten in groenstroken toegepast. Dgv kan eventueel in de toekomst ook in fietsparkeerplaatsen toegepast worden. In een vervolg dient deze toepasbaarheid verder onderzocht te worden, zodat deze in het HOR kan worden opgenomen.

Duurzaamheid & circulariteit

Vanuit het oogpunt van circulariteit is logischer om te werken met bestaande materialen, in plaats van nieuwe materialen die wel doorgroeibaar zijn. Er dient gezocht te worden naar een manier om bestaande materialen zo te gebruiken dat het resultaat toch doorgroeibaar wordt. In pilots worden goede oplossingen (zoals open legverband, of een open hulpconstructie) onderzocht die voldoen aan de hoge eisen die wij als gemeente hebben.

Met het oog op duurzaamheid willen we geen plastic verharding toepassen. De kans is dat onder invloed van het weer, UV en belasting kleinere delen van plastic in de bodem terecht kunnen komen.



Mogelijk voorbeeld van een technische doorsnede- bron: Struyk Verwo

Beslisboom doorgroeibare verharding

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

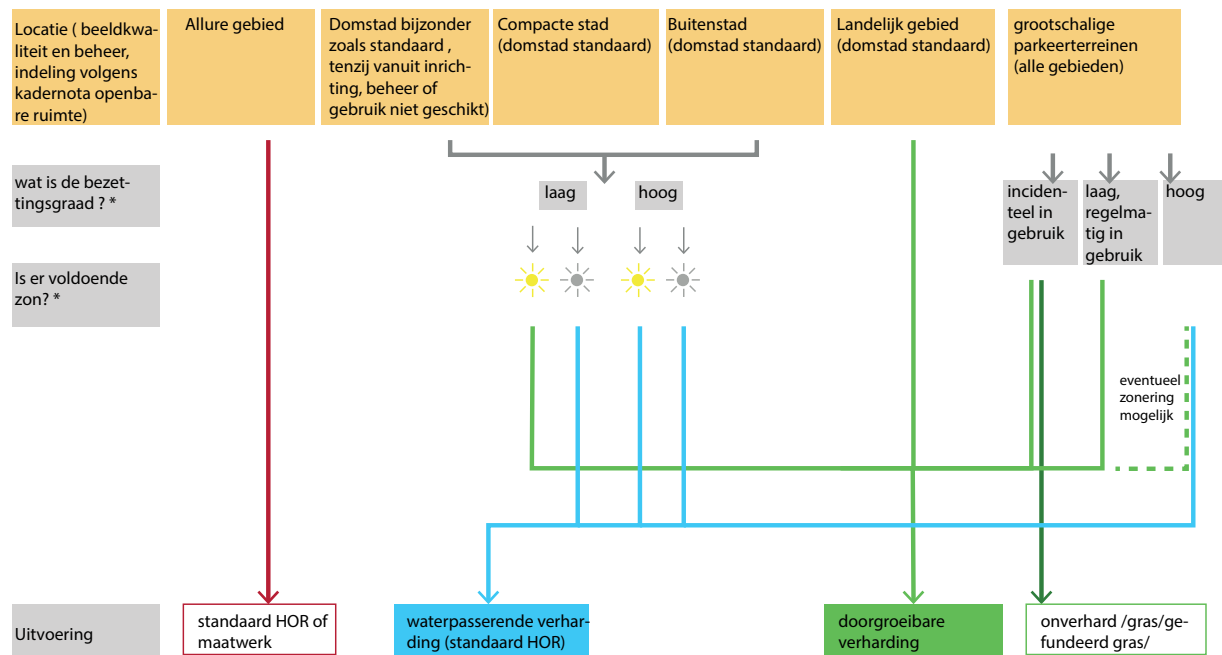
Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Beslisboom doorgroeibare verharding



*Laag = parkeer gebruiksintensiteit 0- 50% (12u/dag)

Hoog = parkeer gebruiksintensiteit is hoger dan 50% (12u/dag)

*Voldoende zon: wanneer meer dan 80% van een dag mogelijke zonuren zijn.

Niet voldoende zon: wanneer minder dan 20% van de dag mogelijke zonuren zijn. In deze situatie krijgt groen niet de mogelijkheid om te groeien en is groenverharding dus geen optie.

voor percentage openheid en type 'zie toepassing doorgroeibare verharding'

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Groen algemeen

Richtlijnen

Tenzij anders vermeld in het Handboek Openbare Ruimte, of anders is overeengekomen met de commissie BlnG en/of de verantwoordelijke assetmanager, dient men bij een ontwerp voor de openbare ruimte van de Gemeente Utrecht de richtlijnen zoals vermeld in de 'Standaard RAW-bepalingen 2025' van het CROW voor GROEN te volgen. Voor BOMEN dient men het "Handboek Bomen 2022" van het Norm Instituut Bomen te volgen. Hier vindt u een totaal overzicht van (aanvullende) technische kwaliteitseisen voor een verantwoord bomenontwerp. Borg deze randvoorwaarden in uw uitvraag of gebruik ze als uitgangspunten binnen uw ontwerp. Onder het "Handboek Bomen 2022" valt tevens het rekenprogramma Bomenmonitor online. Het rekenprogramma berekent de benodigde maatvoering van de groeiplaats en is specifiek afgestemd op de bodemsamenstelling, grondwaterhuishouding, boomgrootte en beoogde omlooptijd. Het is verplicht om dit programma bij het ontwerpen met bomen te gebruiken en de uitkomsten in het ontwerp te verwerken. In de BlnG wordt hieraan getoetst. De Boommonitor is te vinden op www.norminstituutbomen.nl.

Document leidraad stadsbomen

Bij de keuze en ontwerp met betrekking tot de groeiplaatseisen, gebruikswaarde en maatvoeringen ten aanzien van bomen dient, indien het Handboek Openbare Ruimte geen uitsluitend biedt, het document "Stadsbomen Vademecum deel 4, Boomsoorten en Gebruikswaarde, IPC Groene Ruimte, Arnhem 2022" als leidraad gebruikt te worden.

Bomenparagraaf

Voor alle veranderingen voor bomen in de openbare ruimte dient een bomenparagraaf worden opgesteld. De opdrachtgever is hiervoor verantwoordelijk. De Boom Effect Analyse (conform hoofdstuk 16 Handboek Bomen 2022) dient als basis voor de vereiste Bomenparagraaf. In de IPVE-FO fase dienen minimaal stap 1 tot en met 5 te zijn uitgevoerd en gerapporteerd in de Bomenparagraaf. In de VO-fase dienen stap 6 tot en met 8/9 te zijn

uitgevoerd en gerapporteerd in de Bomenparagraaf. In de DO-fase dienen de adviezen, maattregelen en het boombeschermingsplan te zijn doorgevoerd in het ontwerp. De doorgevoerde wijzigingen en motivatie dienen te zijn opgenomen in de Bomenparagraaf. Het boombeschermingsplan beschrijft alle maatregelen ten aanzien van het ontwerp en de benodigde werkzaamheden om het ontwerp te realiseren en dient als basis voor het uit te werken Werkplan Bomen in de UO-fase.". Meer eisen over beschrijving (ecologische waarde, milieu waarde, cultuurhistorische waarde en ruimtelijke waarde) van de bomen in het plangebied en afweging zijn te vinden in het Bomenbeleid Utrecht 2009/2018 onder paragraaf 3.1.

Vergroening

De gemeente streeft naar het vergroenen van niet-functionele verhardingen. Bij dergelijke verharding kan men denken aan verkeersdruppels, midden- en zijbermen en brede stoepen. Bij vergroenen van niet-functionele verhardingen moet de oppervlakte voldoen aan de minimale maten van de nieuwe beheergroep. Deze minimale maten zijn opgenomen onder de Inrichtingsprincipes of de Technische Eisen.

Diversiteit groen

Het is de wens vanuit de gemeente om zoveel mogelijk diversiteit in groen en bomen te realiseren binnen het projectgebied, en in relatie tot het aangrenzende gebied. Via [de link](#) naar de boomsoorten zijn de aanwezige boomsoorten in Utrecht te vinden.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Groen algemeen

Plantmateriaal

Dubbelbloemige cultivars van planten (bomen, struiken, vaste planten, bloembollen) zijn om ecologische redenen niet toegestaan in het openbare groen. In het openbare groen mogen uitsluitend biologische (SKAL-certificaat) geteelde bloembollen en bloem- en graszaden (m.u.v. de sportvelden) worden toegepast. Voor het aanplanten van overig plantmateriaal (bomen, struiken, vaste planten, graszaden, etc.) is de duurzame drietrapsraket van toepassing. Zie onder de link [Groenonderhoud](#) en dan onder de kop “Meer Duurzaam Groen”.

Ecologie

Er dient rekening gehouden te worden met eventuele ecologische belangen en waarden voor de omgeving. Voor het ontwerp dient daarom altijd overleg gepleegd te worden met de Stadsecoloog.

Bronnering

Wanneer het ontwerp bronnering vereist dient een monitoringsplan te worden opgesteld. Het monitoringsplan dient opgenomen te worden in de bomen-paragraaf.

Herplant bij kap door Essentaksterfte

In het geval dat er essen gekapt moeten worden en nieuwe bomen teruggeplant worden dient de leidraad voor boomsoortkeuze voor de herplant van Essen gevolgd te worden.

[Leidraad Herplant Essentaksterfte](#)

Bermen

Bij nieuwe bermen zorgen voor een schrale arme, zandige of zavelige grond, bij voorkeur kalkrijk voor bloemrijkere bermen. Zo nodig kan worden ingezaaid met een geschikt biologisch geteeld (SKAL) bloemenmengsel. Bestaande bermen zo min mogelijk verstoren met het oog op het aanwezige bodemleven.

Groenstroken Illegaal grondgebruik

Groenstroken mogen geen aanleiding geven tot illegaal grondgebruik en tot een ontoegankelijke openbare ruimte.

Meubilair Boomrooster

Boomroosters worden alleen per uitzondering toegestaan in centrumgebieden en alleen na overleg en toestemming met afdeling BOR, Groen en Ondergrond.

Schouwpad, onderhoudspad

Een schouw- of onderhoudspad dient minimaal 3 meter breed te zijn.

Taluds, maaien

Taluds met gras dienen machinaal maaibaar te zijn. De maximale helling voor normaal maaien is 1:3. Bij een steilere helling dienen bomen minimaal 5 meter uit elkaar te staan en er geen andere obstakels geplaatst te zijn.

Geluidswal Schouwpad

Voor een geluidswal met groenvoorzieningen dient er een schouwpad gerealiseerd te worden. Bij een taludlengte van minder dan 6 meter aan 1 zijde, bij een taludlengte van meer dan 6 meter aan 2 zijden (onder & boven).

Bomen algemeen

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden



Bomen hoofdstructuur

Hoofdstructuur bomen en principe profielen

Utrecht heeft de stedelijke hoofdstructuur bomen in het beleidsstuk Bomenbeleid Utrecht 2009/2018 vastgesteld (zie afbeelding).

Op de totale structuurkaart zijn de lanen en lijnen met betekenis voor cultuurhistorie, ruimtelijke beleving en ecologie samengevoegd. Ze vormen samen

de bomenstructuur van de stad. Veel cultuurhistorische lijnen zijn ook ruimtelijk en ecologisch van belang. De overlap is dus groot en dat maakt de positie van deze bomen in de stad belangrijker. De herkenbaarheid van de bomenstructuur wordt sterker als de boomsoort en plantwijze zijn afgestemd op de aard van de lijn. Hiervoor is het van belang dat

- ***De lijnen zo veel mogelijk aaneengesloten zijn en zo een continue eenheid vormen.***
- ***Daarnaast is van belang dat de boomsoort specifiek is voor die plek, wat tevens de diversiteit ten goede komt.***

De gewenste samenhang tussen type laan of lijn, de soort en plantwijze is weergegeven in de principe-profielen in bijlage 2 van het oorspronkelijke beleidsdocument.

Maat aanplant

Om te komen tot méér volwassen bomen in de hoofdstructuur, planten wij bij het uitvallen van bomen (inboet in jargon) voortaan een zwaardere kwekerijmaat op hoofdstructuren bij projecten en op beeldbepalende plaatsen. Dit betekent een maatvoering van 20-25 cm omtrek. Deze maatvoering wijkt af van de standaard maatvoering in de stad van 16-18 cm omtrek.

Bij speciale projecten kan soms een nog zwaardere maat gekozen worden. Dit komt tegemoet aan de wens van bewoners om bij aanplant op deze locaties al meer het beeld van een boom te hebben.

[Bomenbeleid:](#)

- ***Nota bomenbeleid Utrecht***
- ***Bomenstructuurkaart***

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Bomen algemeen

Bomen algemeen

Ontwerpperiode bomen

De onder- en bovengrondse benodigde ruimte voor een boom, dient te worden ontworpen voor een minimale levensduur van de boom van 60 jaar.

Bij een uitzonderlijk krappe inpassing van de boom mag er ontworpen worden voor een periode van 40 jaar. Bij veel ruimte is een levensduur van 80 jaar gewenst.

Afwijkingen altijd in overleg met de assetmanager Groen.

De berekening hiervan dient te worden gemaakt met behulp van [Boommonitor online](#) en als bijlage toegevoegd bij het ontwerp.

Toepassing anti-worteldoek

Het toepassen van anti-wortelscherm (root barrier) is enkel toegestaan in overleg met Stadsbedrijven, groep Groen&Ondergrond. Het overig verticaal en horizontaal toepassen van anti-worteldoek is niet toegestaan.

Toepassing Anti-wortelscherm

Het toepassen van anti-wortelsscherm toe te passen (Root barrier) is enkel toegestaan in overleg met Stadsbedrijven, groep Groen&Ondergrond.

Zicht op VRI

Bij de plaatsing van een boom en/of VRI dient er geen zichtbelemmering veroorzaakt te worden op de VRI door de boom. De minimale afstand van een boom tot een VRI is 10 meter.

Afstand boom tot ondergrondse container

Voor de minimale afstand van hart van de stam tot ondergrondse container gelden de volgende eisen:

- **1^e grootte boom: minimaal 5 meter tussen stam en rand ondergrondse container;**
- **2^e grootte boom: minimaal 4 meter tussen stam en rand ondergrondse container;**
- **3^e grootte boom: minimaal 3 meter tussen stam en rand ondergrondse container;**
- **In de plantekening de volwassen kroon intekenen.**

Afstand lichtmast tot bomen

De plaatsing en dimensionering van bomen en verlichting dient op elkaar afgestemd zijn. Er dient tenminste de volgende afstanden van bomen ten opzichte van verlichting te worden toegepast:

- **Lichtmasten lager dan 4 meter: afstand > 3 meter;**
- **Lichtmasten hoger dan 4 meter: afstand > 5 - 8 meter.**

Afstand ondergrondse infra en boom

In relatie tot de sleufdiepte dienen de afstanden van bomen ten opzichte van kabels, leidingen en riolering berekend te worden in [Boommonitor online](#).

Afstand verharding tot bomen

Afstand nieuwe boom tot verharding van hoofdwegen, HOV banen en middenbermen is minimaal 1,5 meter

Afstand verharding tot bestaande boom is minimaal 6x stamdiameter, gemeten op 1,3 meter hoogte.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Bomen en groeiplaats

Behoud bomen

Bij herinrichting dienen bestaande bomen te worden ingepast. Wanneer bij herinrichting bestaande bomen dienen te wijken, moet dit worden onderbouwd in de bomenparagraaf.

Boombescherming

Bomen op/langs parkeervoorzieningen dienen voldoende beschermd te worden tegen aanrijdschade.

Boomsoort

Het is wenselijk om vruchtdragende bomen in Utrecht toe te passen. Bomen met grote/zware vruchten en/of druipende eigenschappen kunnen waar mogelijk toegepast worden op plekken waar deze vruchten kunnen vallen zonder schade aan te richten.

Boomspiegel

Een boomspiegel mag maximaal 2,5m bij 2,5m zijn (= 6,25m²). Indien groter; dan noemen we het een plantvak. De boomspiegel dient bij voorkeur beplant te worden. Hiervoor gelden de volgende richtlijnen:

- ***Bij voorkeur een boomspiegel beplanten met ofwel een vaste plantensoorten die snel dichtgroeien en niet overhangen, ofwel heestersoorten die goed dichtgroeien;***
- ***Geen botanische rozen in de boomspiegel;***
- ***Geen gras in de boomspiegel;***
- ***De boomspiegel met beplanting dient minimaal een oppervlakte van 1,20 x 1,20 meter te hebben;***
- ***Er dient een laag teelaarde aangebracht te worden van 20-50cm (bomenzand is te schraal voor vaste planten).***

De maat van de mogelijke boomspiegel is te berekenen in Boommonitor online.

Boomspiegel nieuwe boom

Bij nieuw te plaatsen bomen dient de boomspiegel aan binnenzijde opgesloten te worden met een opsluitband. Het is wenselijk dat de opsluitband 1 cm lager wordt aangebracht dan de omliggende verharding zodat het regenwater naar de boomspiegel kan afstromen.

Grond bomen

Bomen dienen zoveel mogelijk in groenstroken en/of in volle grond te worden geplaatst.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Bomen en groeiplaats

Tabel Boom en Groeiplaats

De Tabel Boom en Groeiplaats is gebaseerd op het Handboek Bomen en de Boommonitor van het Norminstituut Bomen. De tabel maakt het mogelijk om te bepalen:

Welke kwaliteit groeiplaats is vereist bij de aanplant van een boom met een bepaalde groottecategorie/kroonvorm, uitgaande van een bepaald toekomstperspectief. Bijvoorbeeld: Welke kwaliteit groeiplaats is vereist bij de aanplant van een boom van de 1e grootte met een normale kroon en een toekomstperspectief van minimaal 60 jaar?

Andersom kan de tabel worden gebruikt om te bekijken:

Welke combinaties van groottecategorie/kroonvorm en toekomstperspectief zijn haalbaar bij een gegeven kwaliteit van de groeiplaats?

De kleuren in de tabel geven aan hoe een gekozen combinatie van groeiplaats en aan te planten boom scoort ten opzichte van het bomenbeleid:

- | | |
|--------------|--|
| Donkergroen: | draagt ruimschoots bij aan de gestelde beleidsdoelen: aan planten is gewenst. |
| Lichtgroen: | draagt volledig bij aan de gestelde beleidsdoelen, aanplanten is gewenst. |
| Oranje: | draagt in beperkte mate bij aan de gestelde beleidsdoelen, aanplanten is toegestaan indien een betere groeiplaats als onhaalbaar is beoordeeld. |
| Rood: | draagt onvoldoende bij aan de gestelde beleidsdoelen, aanplanten is niet toegestaan zonder projectgebonden besluitvorming over afwijking van beleid. |

Met deze tabel is een project in staat om vanaf een vroeg stadium (IPvE/FO) een haalbaarheidstoets op het verwezenlijken van de beleidsambitie uit te voeren. Dit draagt naar verwachting bij aan een efficiënter planproces op het gebied van bomen, doordat eventuele knelpunten en mogelijkheden in een vroeg stadium kunnen worden gesignaleerd.

De tabel Boom en Groeiplaats is gedetailleerd uitgewerkt voor de groeiplaats onder en op maaiveld. De groeirimte boven maaiveld is globaal. Deze is gedetailleerd in de Tabel Boom en Bebouwing

Bomen en groeiplaats

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Waarde vanuit Boommonitor

	Groeiwijze	Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)			
		1e grootte (eindhoogte >15 m)				1e grootte (eindhoogte >15 m)				1e grootte (eindhoogte >15 m)			
	Eindbeeld hoogte	Smalle kroon				Normale kroon				Brede kroon			
	Ambitieniveau	optimaal				optimaal				optimaal			
	Omlooptijd in jaren	20	40	60	80	20	40	60	80	20	40	60	80
	Kroonbreedte(verloop) = indicatieve plantafstand in m	4	6	8	10	7	12	15	18	10	15	20	25
	- Doorwortelbare diepte	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Minimale breedte groeiplaats ter hoogte van standplaats boom	2,6	3,2	3,8	4,8	3	3,4	4,2	5,2	3,2	3,8	4,6	5,8
	Bovengronds obstakelvrij in m	2,4	3,6	4,8	6	4,2	7,2	9	10,8	6	9	12	15
	Ondergronds obstakelvrij = minimale graafafstand in m	1,3	1,6	1,9	2,4	1,5	1,7	2,1	2,6	1,6	1,9	2,3	2,9
	minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht	1,5	1,6	1,9	2,4	1,5	1,7	2,1	2,6	1,6	1,9	2,3	2,9
	gecorrigeerde afmeting 'E' Onder voorbehoud van diagonaal 45 graden op evenwijdige lijn, haalbaar op twee zijden - LET OP: DIT BETREFT DE HAAKSE AFSTAND BOOM - ONDERGRONDS OBSTAKEL	0,91924	1,13137085	1,343502884	1,69706	1,06066	1,202081528	1,48492424	1,83848	1,13137	1,343502884	1,626345597	2,05061
	minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht (overleg nuts)	1,50	1,50	1,50	1,70	1,50	1,50	1,50	1,84	1,50	1,50	1,63	2,05

Bomen en groeiplaats

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Waarde vanuit Boommonitor

Groeijwijze		Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)			
Eindbeeld hoogte		2e grootte (eindhoogte 8-15 m)				2e grootte (eindhoogte 8-15 m)				2e grootte (eindhoogte 8-15 m)			
Eindbeeld breedte		Smalle kroon				Normale kroon				Brede kroon			
Ambitieniveau		optimaal				optimaal				optimaal			
Omlooptijd in jaren		20	40	60	80	20	40	60	80	20	40	60	80
A	Kroonbreedte(verloop) = indicatieve plantafstand in m	3	5	6	8	5	7	10	12	7	12	15	18
	- Doorwortelbare diepte	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
B	Minimale breedte groeiplaats ter hoogte van standplaats boom	2,4	2,8	3,4	4,2	2,6	3	3,6	4,4	2,6	3,2	3,8	4,8
	Bovengronds obstakelvrij in m	1,8	3	3,6	4,8	3	4,2	6	7,2	4,2	7,2	9	10,8
D	Ondergronds obstakelvrij = minimale graafafstand in m	1,2	1,4	1,7	2,1	1,3	1,5	1,8	2,2	1,3	1,6	1,9	2,4
	minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht	1,5	1,5	1,7	2,1	1,5	1,5	1,8	2,2	1,5	1,6	1,9	2,4
gecorrigeerde afmeting 'E' Onder voorbehoud van diagonaal 45 graden op evenwijdige lijn, haalbaar op twee zijden - LET OP: DIT BETREFT DE HAAKSE AFSTAND BOOM - ONDERGRONDS OBSTAKEL		0,84853	0,989949494	1,202081528	1,48492	0,91924	1,060660172	1,272792206	1,55563	0,91924	1,13137085	1,34	1,70
minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht (overleg nuts)		1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,56	1,50	1,50	1,50	1,70

Bomen en groeiplaats

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Waarde vanuit Boommonitor

	Groeiwijze	Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)			
	Eindbeeld hoogte	3e grootte (<8 m)				3e grootte (<8 m)				3e grootte (<8 m)				Vormboom (eindhoogete 3-5 m)			
	Eindbeeld breedte	Smalle kroon				Normale kroon				Brede kroon				Smalle kroon			
	Ambitieniveau	optimaal				optimaal				optimaal				optimaal			
	Omlooptijd in jaren	20	40	60	80	20	40	60	80	20	40	60	80	20	40	60	80
	Kroonbreedte(verloop) = indicatieve plantafstand in m	3	4	5	--	4	6	7	--	6	10	12	--	2	3	3	4
A	- Doorwortelbare diepte	1	1	1	--	1	1	1	--	1	1	1	--	1	1	1	1
	Minimale breedte groeiplaats ter hoogte van standplaats boom	2	2,2	2,6	--	2,2	2,6	3,2	--	2,4	2,8	3,4	--	1,4	1,8	2	2,6
D	Bovengronds obstakelvrij in m	1,8	2,4	3	--	2,4	3,6	4,2	--	3,6	6	7,2	--	1,2	1,8	1,8	2,4
	Ondergronds obstakelvrij = minimale graafafstand in m	1	1,1	1,3	--	1,1	1,3	1,6	--	1,2	1,4	1,7	--	0,7	0,9	1	1,3
E	minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht	1,5	1,5	1,5	--	1,5	1,5	1,6	--	1,5	1,5	1,7	--	1,5	1,5	1	1,5
	gecorrigeerde afmeting 'E' Onder voorbehoud van diagonaal 45 graden op evenwijdige lijn, haalbaar op twee zijden - LET OP: DIT BETREFT DE HAAKSE AFSTAND BOOM - ONDERGRONDS OBSTAKEL	0,71	0,78	0,92		0,78	0,92	1,13		0,85	0,99	1,20		0,49	0,64	0,71	0,92
	minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht (overleg nuts)	1,50	1,50	1,50		1,50	1,50	1,50		1,50	1,50	1,50		1,50	1,50	1,50	1,50

Bomen en groeiplaats

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Waarde vanuit Boommonitor

	Groeiwijze	Regulier (duurzaam groeiend)				Regulier (duurzaam groeiend)			
		Vormboom (eindhoopte 3-5 m)				Vormboom (eindhoopte 3-5 m)			
	Eindbeeld hoogte	Normale kroon				Brede kroon			
	Eindbeeld breedte	optimaal				optimaal			
	Ambitieniveau								
	Omlooptijd in jaren	20	40	60	80	20	40	60	80
	Kroonbreedte(verloop) = indicatieve plantafstand in m	3	4	4	5	4	6	6	7
	- Doorwortelbare diepte	1	1	1	1	1	1	1	1
	Minimale breedte groeiplaats ter hoogte van standplaats boom	1,6	1,8	2,2	3	1,8	2	2,4	3,2
	Bovengronds obstakelvrij in m	1,8	2,4	2,4	3	2,4	3,6	3,6	4,2
	Ondergronds obstakelvrij = minimale graafafstand in m	0,8	0,9	1,1	1,5	0,9	1	1,2	1,6
	minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6
	gecorrigeerde afmeting 'E' Onder voorbehoud van diagonaal 45 graden op evenwijdige lijn, haalbaar op twee zijden - LET OP: DIT BETREFT DE HAAKSE AFSTAND BOOM - ONDERGRONDS OBSTAKEL	0,57	0,64	0,78	1,06	0,64	0,71	0,85	1,13
	minimale afstand tot K&L nuts-tracé in Utrecht (overleg nuts)	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Bomen en groeiplaats

Knelpunten en oplossingen

Door het toenemende gebruik van de openbare ruimte wordt het welbevinden van bomen in een stedelijke omgeving een steeds grotere uitdaging.

De ondergrondse ruimte van bomen wordt bijvoorbeeld beperkt door het zwaardere verkeer en de hiermee samengaande zware constructie van de weg. Naast een sterk verdichte fundering hebben de bomen ondergronds ook te maken met kabels, leidingen en rioleringen. De boom kan zijn wortelgestel niet meer optimaal ontwikkelen door verdichting van de bodem, ruimtegebrek, zuurstofgebrek en een tekort of teveel aan water. Als men niet aan

alle minimale eisen voor de ondergrondse inpassing van bomen, zoals beschreven in het PvE van het Handboek, kan voldoen dient men een groeiplaatsconstructie toe te passen. (Zie Handboek Bomen 2022, Hoofdstuk 4, Aanleg Groeiplaatsen voor bomen)

In de paragraaf Groeiplaatsvoorzieningen zijn de geschikte technische oplossingen voor groeiplaatsconstructies uiteengezet. Maatwerk is hierbij van het allergrootste belang. Daarom zijn in de beschrijvingen geen minimale maten en eisen weergegeven. Voor elke situatie is contact met de leverancier noodzakelijk. De keuze en ontwerp van een groeiplaatsconstructie dient tevens altijd in overleg met de assetmanager Groen gemaakt te worden.

Bomen en groeiplaats

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

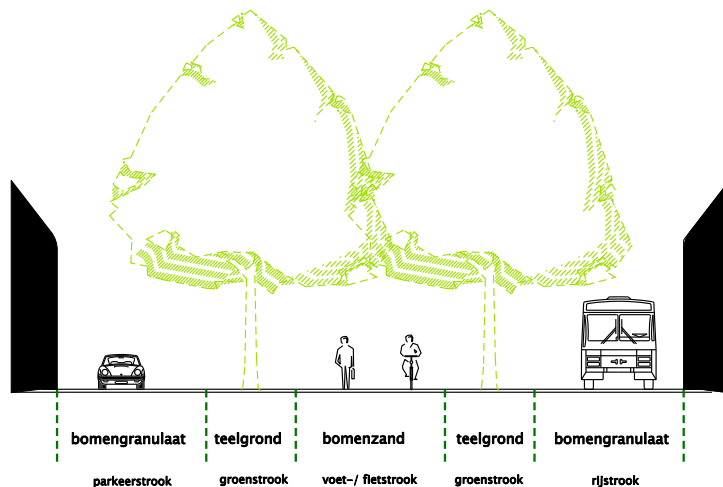
Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

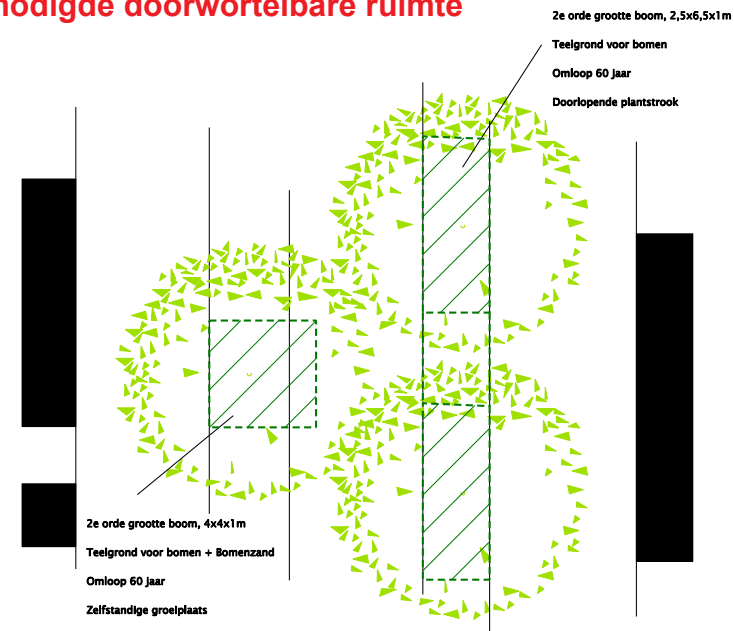
Gronduitwisseling met bomensubstraten



Principe toepassing:

- **Gebruik bestaande bodem indien deze geschikt is;**
- **Teelgrond tbv bomen in een open plantstrook: geen belastingseisen;**
- **Bomenzand onder een open verharding met een lichte tot matige belasting (fiets-/voetpad);**
- **Bodemgranulaat onder een dichte verharding en een verharding met een matige tot hoge belasting (fietspad/rijweg/parkeren).**

Benodigde doorwortelbare ruimte



Oppervlakte en inhoud moeten worden vermeld en gemotiveerd. Hierdoor wordt de maatvoering en vorm en daarmee ook de ruimteclaim van de groei- en standplaats inzichtelijk.

Factoren die van invloed zijn op de maatvoering:

- **De boomgrootte: 1^e, 2^e, 3^e orde grootte (sortiment);**
- **Het type bodemsubstraat;**
- **De obstakelvrije zone (ondergronds en bovengronds);**
- **Eindbeeld/omloop (20, 40, 60 of 80 jaar);**
- **Een zelfstandige groeiplaats of een doorlopende plantstrook.**

Bomen en groeiplaats

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Poster 'Werken rond bomen'

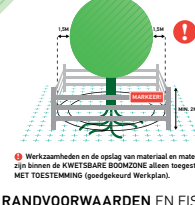
OPSLAG, PARKEREN EN TRANSPORT



Voor opslag, parkeren en transport gelden randvoorwaarden binnen de kwetsbare boomzone. Bijvoorbeeld het plaatsen van drukverdelende rijgaten.

1 Randvoorwaarden moeten worden opgenomen in een goedgekeurd Werkplan.

KWETSBARE BOOMZONE



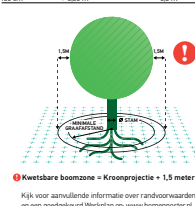
1 Werkzaamheden en de opslag van materiaal en materieel zijn binnen de KWETSBARE BOOMZONE alleen toegestaan MET TOESTEMMING (goedgekeurd Werkplan).

RANDVOORWAARDEN EN EISEN

- Plaats een niet-verplaatsbare fysieke bescherming rond de boom (vanaf 10 cm tot minimaal 2 m boven het maaiveld) en markeer deze als beschermd boomgebied.
- Binnen elke kwetsbare boomzone zijn de uitvoering van werkzaamheden en de opslag van materiaal en materieel alleen toegestaan met toestemming van een door de opdrachtgever of directie goedgekeurd Werkplan.
- Binnen elke kwetsbare boomzone gelden randvoorwaarden die uitgewerkt moeten zijn in het goedgekeurde Werkplan. Deze randvoorwaarden worden in de regel opgesteld aan de hand van een Bomen Effect Analyse (BEA).
- Het Werkplan vermeldt gedetailleerd (per boom) wanneer, op welke wijze, volgens welke randvoorwaarden en met welk materiaal en welke hulpmiddelen werkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone moeten worden uitgevoerd.
- Werkzaamheden mogen de duurzame instandhouding van de boom nooit in gevaar brengen.
- Graafwerkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone zijn uitsluitend toegestaan met toestemming van het goedgekeurde Werkplan.

LEIDRAAD MINIMALE GRAAFAFSTANDEN (INDICATIEF)

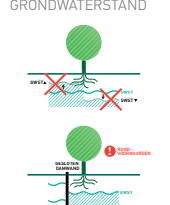
Stam Ø	Minimale graafafstand vanuit het hart van de stam	Eindelijke werkafstand of oedeelzone boom (brekijde)
20 cm	> 1,25 m	2,5 m
40 cm	> 1,50 m	2,5 m
60 cm	> 1,75 m	3,0 m
80 cm	> 2,25 m	3,5 m
100 cm	> 2,50 m	4,0 m
120 cm	> 3,00 m	5,0 m



1 Kwetsbare boomzone = Kroonprojectie + 1,5 meter

Kijk voor aanvullende informatie over randvoorwaarden in een goedgekeurd Werkplan op: www.bomengeest.nl

BRONBEMALING EN VERANDERINGEN IN GRONDWATERSTAND



Voor bronbemalingen en veranderingen in de grondwaterstand gelden zowel binnen als buiten de kwetsbare boomzone randvoorwaarden. Bijvoorbeeld het toepassen van een gesloten bronbemaling.

1 Randvoorwaarden moeten worden opgenomen in een goedgekeurd Werkplan.

VLOEISTOFFEN EN GASSEN



Bodemverreemde gassen en vloeistoffen kunnen grote schade veroorzaken aan de groeiplaats van een boom.

Houd gassen en vloeistoffen, maar ook cementstroom en kwaststroom, op grote afstand van de kwetsbare boomzone!

SNOEI-WERKZAAMHEDEN



Het snoeien van bomen is alleen toegestaan met toestemming van de opdrachtgever of directie, ook wanneer er enkel sprake is van een gebrek of beschadigde tak.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Boom en bebouwing

Tabel Boom en Bebouwing

De Tabel Boom en Bebouwing is gebaseerd op het Handboek Bomen en de Boommonitor van het Norminstituut Bomen. De tabel maakt het mogelijk om te bepalen:

Welke combinaties van groottecategorie/kroonvorm en toekomstperspectief zijn haalbaar bij een gegeven afstand van de boom tot de gevel en een gegeven bebouwingshoogte?

In de tabel zijn de toegestane combinaties weergegeven voor:

- ***veel voorkomende woonstraten, waarin bomen vaak op circa 3.20 meter afstand van de gevels staan.***
- ***veel voorkomende doorgaande straten, waarin bomen vaak op circa 6.00 meter afstand van de gevels staan.***

Met deze tabel is een project in staat om vanaf een vroeg stadium (IPvE/FO) een haalbaarheidstoets op het verwezenlijken van de beleidsambitie uit te voeren. Dit draagt naar verwachting bij aan een efficiënter planproces op het gebied van bomen, doordat eventuele knelpunten en mogelijkheden in een vroeg stadium kunnen worden gesignaleerd.

De tabel Boom en Bebouwing is gedetailleerd uitgewerkt voor de groeiruimte boven maaiveld. De groeiplaats onder en op maaiveld is uitgewerkt in de Tabel Boom en Groeiplaats.



Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Boom en bebouwing

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinten
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

bebouwing		boomgegevens			Ondergrondse vereisten (uitgaande van bomenzand, bomengranulaat kost meer volume)										Beoordeling afstand gevel - bebouwing										Beoordeling duurzaam snoeibeeld					boomkroonvolume	
Aantal woonlagen	Boomgrootte	Kroonvorm	Omlooptijd	Benodigde groeiruimte in m3 - redelijk - bomenzand	afmeting groeiplaats in m x m (indicatief)	minimale breedte groeiplaats in m	lengte bij minimale breedte in m	Bruto bovengronds obstakelvrije zone uit Boommonitor	Toegestane overhang in afwijking (20% reeds toegezegd door BOR)	Netto bovengronds obstakelvrije zone	Afstand uit voorstel tot gevel	Akkoord/marge/niet akkoord zonder extra besluitvorming	Boomhoogte	Kroon:stam cf. voorstel	takvrije zone	hoogte woonlaag	duurzaam eindbeeld?	bruto BKV	%	snoei verlies in	netto BKV										
1	1e (>15 meter)	breed	60	55,5	7,4 x 7,4	4,6	12,07	12	2,40	9,60	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	3 ja	4000															
1	1e (>15 meter)	breed	40	41,6	6,4 x 6,4	3,8	10,95	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	3 ja	2000															
1	1e (>15 meter)	normaal	60	41,6	6,4 x 6,4	4,2	9,90	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	3 ja	2000															
1	1e (>15 meter)	normaal	40	33,3	5,8 x 5,8	3,4	9,79	7,2	1,44	5,76	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	3 ja	800															
1	1e (>15 meter)	smal	40	26,6	5,2 x 5,2	3,8	7,00	4,8	0,96	3,84	3,20	marge	20:2:1	7	3 ja	400															
1	1e (>15 meter)	smal	40	20	4,5 x 4,5	3,2	6,25	3,6	0,72	2,88	3,20	akkoord	20:2:1	7	3 ja	150															
1	1e (>15 meter)	breed	60	37,5	6,1 x 6,1	3,8	9,87	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	3 ja	800															
1	1e (>15 meter)	breed	40	30	5,5 x 5,5	3,2	9,38	7,2	1,44	5,76	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	3 ja	400															
1	1e (>15 meter)	normaal	60	27,8	5,3 x 5,3	3,6	7,72	6	1,20	4,80	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	3 ja	400															
1	1e (>15 meter)	normaal	40	19,4	4,4 x 4,4	3	6,47	4,2	0,84	3,36	3,20	marge	15:1:1	5	3 ja	150															
1	1e (>15 meter)	smal	60	18,3	4,3 x 4,3	3,4	5,38	3,6	0,72	2,88	3,20	akkoord	15:1:1	5	3 ja	150															
1	1e (>15 meter)	smal	40	15,3	3,9 x 3,9	2,8	5,46	3	0,60	2,40	3,20	akkoord	15:1:1	5	3 ja	75															
2	2e (>15 meter)	breed	60	55,5	7,4 x 7,4	4,6	12,07	12	2,40	9,60	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	6 ja	4000															
2	2e (>15 meter)	breed	40	41,6	6,4 x 6,4	3,8	10,95	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	6 ja	2000															
2	2e (>15 meter)	normaal	60	41,6	6,4 x 6,4	4,2	9,90	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	6 ja	2000															
2	2e (>15 meter)	normaal	40	33,3	5,8 x 5,8	3,4	9,79	7,2	1,44	5,76	3,20	niet akkoord	20:2:1	7	6 ja	800															
2	2e (>15 meter)	smal	40	26,6	5,2 x 5,2	3,8	7,00	4,8	0,96	3,84	3,20	marge	20:2:1	7	6 ja	400															
2	2e (>15 meter)	smal	40	20	4,5 x 4,5	3,2	6,25	3,6	0,72	2,88	3,20	akkoord	20:2:1	7	6 ja	150															
2	2e (>15 meter)	breed	60	37,5	6,1 x 6,1	3,8	9,87	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	6 nee	800															
2	2e (>15 meter)	breed	40	30	5,5 x 5,5	3,2	9,38	7,2	1,44	5,76	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	6 nee	400															
2	2e (>15 meter)	normaal	60	27,8	5,3 x 5,3	3,6	7,72	6	1,20	4,80	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	6 ja	400															
2	2e (>15 meter)	normaal	40	19,4	4,4 x 4,4	3	6,47	4,2	0,84	3,36	3,20	marge	15:1:1	5	6 ja	150															
2	2e (>15 meter)	smal	60	18,3	4,3 x 4,3	3,4	5,38	3,6	0,72	2,88	3,20	akkoord	15:1:1	5	6 ja	150															
2	2e (>15 meter)	smal	40	15,3	3,9 x 3,9	2,8	5,46	3	0,60	2,40	3,20	akkoord	15:1:1	5	6 ja	75															
3	3e (>15 meter)	breed	60	55,5	7,4 x 7,4	4,6	12,07	12	2,40	9,60	3,20	niet akkoord	20:1:1	7	9 ja	4000															
3	3e (>15 meter)	breed	40	41,6	6,4 x 6,4	3,8	10,95	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	20:1:1	7	9 ja	2000															
3	3e (>15 meter)	normaal	60	41,6	6,4 x 6,4	4,2	9,90	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	20:1:1	7	9 ja	2000															
3	3e (>15 meter)	normaal	40	33,3	5,8 x 5,8	3,4	9,79	7,2	1,44	5,76	3,20	niet akkoord	20:1:1	7	9 ja	800															
3	3e (>15 meter)	smal	40	26,6	5,2 x 5,2	3,8	7,00	4,8	0,96	3,84	3,20	marge	20:1:1	7	9 ja	400															
3	3e (>15 meter)	smal	40	20	4,5 x 4,5	3,2	6,25	3,6	0,72	2,88	3,20	akkoord	20:1:1	7	9 ja	150															
3	3e (>15 meter)	breed	60	37,5	6,1 x 6,1	3,8	9,87	9	1,80	7,20	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	9 ja	800															
3	3e (>15 meter)	breed	40	30	5,5 x 5,5	3,2	9,38	7,2	1,44	5,76	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	9 ja	400															
3	3e (>15 meter)	normaal	60	27,8	5,3 x 5,3	3,6	7,72	6	1,20	4,80	3,20	niet akkoord	15:1:1	5	9 ja	400															
3	3e (>15 meter)	normaal	40	19,4	4,4 x 4,4	3	6,47	4,2	0,84	3,36	3,20	marge	15:1:1	5	9 ja	150															
3	3e (>15 meter)	smal	60	18,3	4,3 x 4,3	3,4	5,38	3,6	0,72	2,88	3,20	akkoord	15:1:1	5	9 ja	150															
3	3e (>15 meter)	smal	40	15,3	3,9 x 3,9	2,8	5,46	3	0,60	2,40	3,20	akkoord	15:1:1	5	9 ja	75															
4 of meer	4e (>15 meter)	breed	60	55,5	7,4 x 7,4	4,6	12,07	12	2,40	9,60	6,00	niet akkoord	20:2:1		>12 nee	4000															
4 of meer	4e (>15 meter)	breed	40	41,6	6,4 x 6,4	3,8	10,95	9	1,80	7,20	6,00	marge	20:2:1		>12 nee	2000															
4 of meer	4e (>15 meter)	normaal	60	41,6	6,4 x 6,4	4,2	9,90	9	1,80	7,20	6,00	marge	20:2:1	7	>12 nee	2000															
4 of meer	4e (>15 meter)	normaal	40	33,3	5,8 x 5,8	3,4	9,79	7,2	1,44	5,76	6,00	akkoord	20:2:1	7	>12 ja	800															
4 of meer	4e (>15 meter)	smal	40	26,6	5,2 x 5,2	3,8	7,00	4,8	0,96	3,84	6,00	akkoord	20:2:1	7	>12 ja	400															
4 of meer	4e (>15 meter)	smal	40	20	4,5 x 4,5	3,2	6,25	3,6	0,72	2,88	6,00	akkoord	20:2:1	7	>12 ja	150															
4 of meer	4e (>15 meter)	breed	60	37,5	6,1 x 6,1	3,8	9,87	9	1,80	7,20	6,00	niet akkoord	15:1:1	5	>12 nee	800															
4 of meer	4e (>15 meter)	breed	40	30	5,5 x 5,5	3,2	9,38	7,2	1,44	5,76	6,00	akkoord	15:1:1	5	>12 ja	400															
4 of meer	4e (>15 meter)	normaal	60	27,8	5,3 x 5,3	3,6	7,72	6	1,20	4,80	6,00	akkoord	15:1:1	5	>12 ja	400															
4 of meer	4e (>15 meter)	normaal	40	19,4	4,4 x 4,4	3	6,47	4,2	0,84	3,36	6,00	akkoord	15:1:1	5	>12 ja	150															
4 of meer	4e (>15 meter)	smal	60	18,3	4,3 x 4,3	3,4	5,38	3,6	0,72	2,88	6,00	akkoord	15:1:1	5	>12 ja	150															
4 of meer	4e (>15 meter)	smal	40	15,3	3,9 x 3,9	2,8	5,46	3	0,60	2,40	6,00	akkoord	15:1:1	5	>12 ja	75															

KOLOM A-D:

GROEN= AKKOORD

ORANJE=AFSTEMMING MET BOR BENODIGD

UITSLUITSEL NA ANTWOORD JURIDISCHE UITVRAAG

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Bomen herplanten

Bij een voornemen om bomen te vellen is de Beleidsregel Herplant naar waarde van toepassing. Dit document is na te slaan via [herplant naar waarde](#).

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Beplantingen

Beplantingen

Bosplantsoen

Bosplantsoen dient op minimaal 2 meter afstand van de verharding te worden aangeplant.

Groen rond speelvoorziening

Beplanting rondom speelvoorzieningen mag niet giftig zijn.

Hagen

De verschillende typen hagen dienen de volgende vakbreedtes te hebben:

- **Losgroeïende haag: 0,3 tot 2 meter;**
- **Lijnvormige haag: 0,3 tot 1 meter;**
- **Blokhaag: 1 tot 6 meter. Een blokhaag van meer dan 3 meter breed dient tweezijdig bereikbaar te zijn voor onderhoud;**
- **Haag tegen geluidscherm: 0.1 tot 0,30 meter;**
- **Hagen als erfafscheiding op openbaar gebied zijn niet toegestaan.**

De uiteindelijke/ gewenste hoogte dient in het ontwerp te worden aangegeven.

Heesters

Heesters in zichtlijnen en bij kruisingen en parkeerplaatsen dienen een maximale hoogte van 0,75 meter te hebben.

De verschillende typen heesters dienen de volgende minimale vakbreedtes en oppervlakten te hebben:

- **Heesters/(botanische) rozen: 2,5 meter, 10m²**
- **Sierheesters: 1,5 meter, 5m²**
- **Bodembedekkers: 1 meter, 5m²**
- **Klim- en leiplanten: 0,1 meter.**

Kruidachtigen

De verschillende typen kruidachtigen dienen de volgende minimale vakbreedtes en oppervlakten te hebben:

- **Vaste planten: 1 meter, 5m²**
- **Wisselperken: 0,5 meter, 2m²**
- **Bij begrenzing met gras een goede harde afscheiding maken om grasingroei te voorkomen.**

Stinzeplanten

Stinzeplanten planten op een locatie die in het voorjaar snel opwarmt en door de zon ruimschoots beschenen wordt.

Vaste planten

Vaste planten alleen toepassen op locaties waar beheer uitgevoerd kan worden zonder problemen met de verkeersveiligheid en waar schade aan beplanting (bijvoorbeeld door intensief gebruik) beperkt is. In zichtlijnen nabij kruisingen en parkeerplaatsen lagere soorten toepassen; niet hoger dan 0,50 meter.

Drainage onder gras

Bij een grasveld, gazon en trapveld dient er een drainage aangebracht te worden wanneer er sprake is van een hoge grondwaterstand of verwachte wateroverlast bij neerslag. Het type drainage, de aanlegdiepte van de drainage en de eventuele inspectieput is afhankelijk van gebruik en mate van overlast.

Toegankelijkheid gras

Gras en kruiden dienen toegankelijk te zijn voor maaimachines, aan 1 zijde obstakelvrij. De toegang moet minimaal 2 meter breed zijn

Door trottoirbanden omsloten grasvlakken dienen door een verlaagde band/ inritband van min. 2 m breed toegankelijk te zijn voor maaimachines.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Beplantingen

Vakbreedtes gras

De verschillende typen grasbeheergroepen dienen de volgende minimale vakbreedtes en oppervlakten te hebben:

- **Grasveld: 1 meter, 10m²**
- **Gazon: 2 meter, 10m²**
- **Nat grasland in buitengebied: -, 10.000m²**
- **Trapveld: 10 meter, 100m²**
- **Evenemententerrein: 10 meter, 100m²**

Zaadmengsels gazon, gras en hooiland

Voor grasbermen en -vlakken kiezen we zoveel mogelijk voor een inrichting als hooiland. Grasvlakken voor sport, spel en evenementen richten we in als grasveld of gazon.

Voor de onderstaande grasvoorzieningen dienen de volgende zaadmengsel te worden gebruikt:

- **Gazon en grasveld: SV7 (voor kruidenrijke gazons en grasvelden: M5-mengsel bijmengen) Trapveld/Evenemententerrein: speciaal en robuust grasmengsel toepassen;**

Ruigte en hooiland bij voorkeur niet inzaaien. In kwetsbare gebieden kan een beperkt gebiedseigen biologisch geteeld (SKAL) bloemenmengsel (zonder grassoorten) worden toegepast, behorend bij de grondsoort en vochtgehalte.

Meer informatie is te vinden via [maaaien link](#).

Rietvelden en rietkragen

Rietvelden en rietkragen hebben een maximale breedte van 5 meter indien er een schouwpad naastgelegen is. Wanneer er geen schouwpad is, is de maximale breedte 1,5 meter.

Er dient minimaal om de 30 meter een rietvrij stuk van minimaal 15 meter te worden gerealiseerd.

Tijdelijke natuur

Tijdelijke natuur is natuurontwikkeling op braakliggende terreinen, die op latere datum weer verwijderd mag worden door de eigenaar. Zo loopt de eigenaar geen vertraging op als zijn project van start gaat en krijgt de natuur toch alle kansen. Voor tijdelijke natuur moet aangegeven worden wat de tijdelijkheid is. Voor toekomstige ontwikkelingen kunnen uitgegroeide bomen een kans of een obstakel zijn. Hou hier rekening mee bij aanplant of spontaan ontstaan van bomen.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Faunapassages

Inleiding

Een faunapassage verbindt twee groene gebieden met elkaar. De faunapassages in Utrecht vormen een onderdeel van het groene netwerk (ecologische infrastructuur) door de stad. Door faunapassages krijgen dieren een groter leefgebied, kunnen ze soortgenoten ontmoeten en kunnen ze nieuwe gebieden bevolken of wegvluchten naar andere gebieden.

Doelsoorten

In dichtgebouwde gebieden is de egel doelsoort voor de aanleg van faunapassages (amfibieën en andere kleine zoogdieren liften hier op mee). Faunapassages die de stad verbinden met het buitengebied hebben kleine marterachtigen als doelsoort; Hermelijn, bunzing en wezel. Bij watergangen is de otter doelsoort voor de aanleg van loopplankjes onder bruggen.

Overzicht voor faunapassages

De volgende overwegingen zijn van belang in het advies:

- **locatie: wat wordt met wat verbonden (ecologisch zinvol).**
- **locatie: is de barrièrewerking groot genoeg (ecologisch zinvol).**
- **doelsoorten: voor welke soorten is de passage bedoeld.**
- **geleiding: als de faunapassages niet gevonden worden, worden ze niet gebruikt.**

Als aan één van de bovenstaande elementen geen zinvolle invulling kan worden gegeven dan zal de faunapassage niet functioneren.

Locatie

Een faunapassage verbindt altijd twee groene gebieden met elkaar. Faunapassages nabij gebieden waar veel dieren zitten (zoals het buitengebied) worden beter gebruikt dan faunapassages tussen gebieden met weinig dieren (Bureau Waardenburg, Monitoring gebruik faunapassages Gemeente Utrecht 2004-2005). De inrichting van de twee te verbinden gebieden moet al enige ecologische waarde hebben.

De barrièrewerking van het te kruisen element moet groot zijn. Een 30km-weg in een woonwijk is veilig over te steken voor dieren. Een drukke weg rondom de stad niet.

Geleiding

Leg een faunapassage evenwijdig aan waterlopen aan, dit is een natuurlijke geleiding voor dieren. Betonnen richels kunnen als trechter werken en zorgen ervoor dat dieren de ingang van de faunapassage vinden. Dit kan ook met hekwerken, deze zijn alleen onderhoudsgevoeliger en bij hekwerken kunnen dieren ook aan de verkeerde kant terecht komen. Ruigte of struweel kan als 'lokker' voor fauna geleidend werken.

Verdere randvoorwaarden van faunageleiding zijn te vinden in 'Inrichting leefgebieden – Faunageleiding.'

Maten

De lengte van de faunapassage is maximaal 80 meter lang. Bij faunapassages die langer zijn keren dieren steeds vaker terug. Aanleg van een faunapassage is in dat geval niet zinvol, hier kan beter naar een andere oplossing worden gezocht. Een passage functioneert beter als deze een grotere doorsnede heeft. De doorsnede van een faunapassage is minimaal 30 cm. De voorkeur gaat uit naar 50 cm. doorsnede. Kleine faunatunnels hebben als optimale afmetingen 50x50 cm bij een lengte van < 10 m tot 225 x 175 cm bij een lengte van 50-60 m (Leidraad faunavoorzieningen, 2011)

Materiaal

Een faunapassage moet niet te glad zijn, anders glijden de poten van de dieren weg. Bij gladde buizen, of gladde planken is het mogelijk om deze ruwer te maken. Bij een aantal materialen is dit niet noodzakelijk; hout, beton en als de bodem/talud doorgetrokken wordt onder de weg (in de vorm van een looprichel, naast het water). Deze laatste optie komt het dichtst bij de natuurlijke situatie van dieren.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Faunapassages

In- en uitgang

De ingangen en uitgangen van de faunapassage zijn bij voorkeur voorzien van beschutting in de vorm van struiken. Zo worden dieren niet bij de uitgang 'opgepikt' door roofdieren.

Afwegingskader voor faunavoorzieningen bij oevers

1. Natuurvriendelijk oever middels talud 1: 10 – Natuurvriendelijke oever middels plas dras (dus met een verlaagde oeverbeschoeiing onderwater - vóór de hardere beschoeiing of het aflopende talud);
2. Natuurvriendelijke oever middels bevestigen van hulpconstructies met beplanting of andere vorm van mogelijkheden tot groeien planten / onderwaterbiotoop– verkennen waar dit een optie is;
3. Het laatste redmiddel is een FUP.

Bijzonderheden

Vooraf in de stadse omgeving is het van belang dat de ingang van de faunapassage niet door kinderen gebruikt kan worden. Dit kan voorkomen worden door grote grove tralies voor de ingang en uitgang te maken. De kleine zoogdieren kunnen er dan nog wel door, kinderen niet.

Onderhoud

Voor de inspectie van lange faunapassages onder wegen is een inspectieschacht wenselijk. Hiermee kan bekeken worden of er vocht in de duiker staat. Of lichtschachten voor dieren een meerwaarde hebben is op dit moment nog onduidelijk. Voor nachtdieren in ieder geval niet.

Monitoring

Nieuwe faunapassages doorgeven aan de sector groen en ecologie bij ruimte



Foto: geleiding naar faunapassage onder de Moldaudreef

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Licht en ecologie

Parkachtige gebieden en-of recreatieve paden worden niet verlicht tenzij het een doorgaande hoofd-of toegangsroute betreft.

Er dient altijd ecologisch onderzoek gedaan te worden in natuurgebieden en langs water.

De verlichting mag geen directe uitstraling naar water of groen hebben. De maximale gem. horizontale verlichtingssterkte boven het wateroppervlak is 0,5 lux. Eventuele afscherming van armaturen moet direct bij plaatsing gebeuren.

Grondspots die bomen of groen aanlichten zijn niet toegestaan.

Op wegen waar vleermuizen te verwachten zijn moet geen verlichting worden toegepast of indien verlichting noodzakelijk is alleen lage (4 tot 6m) masten met specifieke amberkleurige lichtuitstraling.

Bij een ecologische verbinding of watergang onder een viaduct of onderdoorgang en/ of bij aanliggende wegen moet het OVL ontwerp hierop aangepast zijn en dient er ecologisch onderzoek te worden gedaan. Langs water en in groen gebied kan geëist worden amberkleurig “bat” licht toe te passen.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Geveltuinen

De gemeente stimuleert en ondersteunt het aanleggen van geveltuinen door bewoners. Deze bewoners mogen onder voorwaarden zelf aan de slag gaan zonder toestemming van de gemeente.

Informatie hierover staat op de gemeentelijke website: [Geveltuin | gemeente Utrecht](#)

Mogelijk is er sprake van aanvullende beperkingen bij monumenten en panden, die binnen beschermd stadsgezicht liggen. Dit is nog een punt van uitwerking. In dergelijke gevallen wordt voorlopig geadviseerd om het wijkbureau van de gemeente te raadplegen: [Wijken | gemeente Utrecht](#)

Index

Vol leven

10	Vol leven
11	De groenstructuur versterken
12	Groen tenzij
16	Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
17	Beslisboom doorgroeibare verharding
18	Groen algemeen
20	Bomen algemeen
22	Bomen en groeiplaats
31	Boom en bebouwing
33	Bomen herplanten
34	Beplantingen
36	Faunapassages
38	Licht en ecologie
39	Geveltuinen
40	Het watersysteem versterken
41	Vaarroutes
42	Het verblijfsklimaat reguleren
43	Gelegenheid voor beweging vergoten
44	Speel- en sportvoorzieningen
47	Groene speelplekken
48	Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Het watersysteem versterken

We vergroten het waterbergend vermogen van het watersysteem in de stad, zodat schade en hinder door hevige regenbuien zelden of nooit optreedt en belangrijke nutsvoorzieningen blijven functioneren als er water op straat blijft staan. Met meer oppervlaktewater dragen we bij aan verkoeling tegen hitte-stress bij warm weer, verbeteren we de leefomstandigheden voor planten en dieren en vergroten we de beleving voor de bewoners van de stad.

- ***De capaciteit voor waterberging vergroten we door het omzetten van verharding in groen en/of oppervlaktewater en door gesloten verharding zo mogelijk te vervangen door waterdoorlatende verharding. Gesloten verharding laten we zoveel mogelijk afwateren op bermen, groenvakken en wadi's. Bij het aanleggen van nieuwe verharding dient het verlies aan waterberging te worden gecompenseerd. Zo houden we het water zoveel en zo lang mogelijk vast op de plek waar het valt.***
- ***We realiseren tijdelijke waterberging op maaiveld door de inrichting van de openbare ruimte zo aan te passen, dat er tijdelijk water kan stromen en blijven staan op plaatsen waar dit weinig hinder geeft. Door deze zichtbare maatregelen kan iedereen het bergen van water zelf ervaren.***
- ***Bij het vervangen van oude rioleringen lossen we eventuele knelpunten op door het vergroten van de capaciteit.***

We verbeteren de waterkwaliteit om bij te dragen aan een betere leefomgeving voor planten en dieren en een betere bruikbaarheid en beleving door bewoners van de stad.

- ***De afvoer van schoon hemelwater koppelen we los van de afvoer van afvalwater. Daarmee verminderen we het overstorten van vuil water uit het riool op schoon oppervlaktewater tijdens hevige neerslag. Bij vervanging van gemengde riolen door gescheiden stelsels ruimen we bestaande overstorten op.***

- ***We richten de oevers van oppervlaktewater natuurvriendelijk in waar dit mogelijk is: grondtaluds met groen en zonder grondkering. Waar beschoeiingen of kademuuren onvermijdelijk zijn, zorgen we voor faunavoorzieningen tussen water en land.***

We dragen bij aan een duurzame balans tussen voldoende drooglegging voor stedelijke functies en voldoende water voor berging en bodemleven.

- ***Voor voldoende drooglegging verkiezen we ophoging, aanleg van nieuwe water en water-robust bouwen boven drainage of andere vormen van peilverlaging. In het beginstadium van gebiedsontwikkeling geven we daarom een advies voor het te hanteren minimum vloerpeil.***
- ***We bieden alleen de mogelijkheid voor het afvoeren van overtollig grondwater van particuliere percelen als in het omliggende openbare gebied het grondwaterpeil hoger is dan het gemeentelijke ontwateringscriterium.***

Links

[Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#)

[Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht, 2016 - 2019](#)

[Visie Klimaatadaptatie Utrecht](#)

[Nota Woonbotenbeleid](#)

[Havenatlas](#)

[Visie Water en Riolering Utrecht \(maart 2022\)](#)

Vaarroutes

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

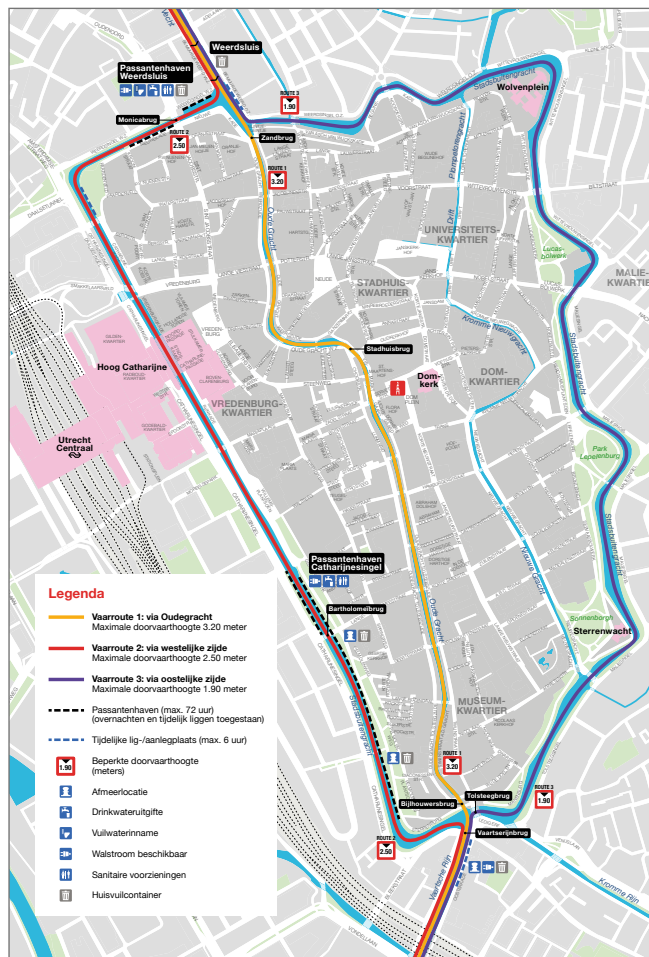
Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden



Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Het verblijfsklimaat reguleren

Een gezond en comfortabel verblijfsklimaat is basisvoorwaarde voor een openbare ruimte die uitnodigt tot verblijven en bewegen. Blootstelling aan zon, regen en wind behoren bij de beleving van buiten zijn, tegelijk zorgen we voor beschutting tegen de extremen.

- ***Bij gebiedsontwikkeling zorgen we in het stedenbouwkundige plan voor een balans tussen bezonning en schaduw, zodat er op een hete dag in elke straat schaduw is. Bij hogere dichtheden en bouwhoogten zorgen we voor voldoende luwte door het beperken van windversnelling en valwinden.***
- ***Bij het inrichten van de openbare ruimte realiseren we koele verblijfsgelegenheid in de schaduw van bomen en nabij waterpartijen. Looproutes begeleiden we met groen en bomen, zodat men op een hete dag regelmatig in de schaduw kan lopen en hittestraling uit verharding wordt beperkt.***

Index

Vol leven

10	Vol leven
11	De groenstructuur versterken
12	Groen tenzij
16	Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
17	Beslisboom doorgroeibare verharding
18	Groen algemeen
20	Bomen algemeen
22	Bomen en groeiplaats
31	Boom en bebouwing
33	Bomen herplanten
34	Beplantingen
36	Faunapassages
38	Licht en ecologie
39	Geveltuinen
40	Het watersysteem versterken
41	Vaarroutes
42	Het verblijfsklimaat reguleren
43	Gelegenheid voor beweging vergoten
44	Speel- en sportvoorzieningen
47	Groene speelplekken
48	Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Gelegenheid voor beweging vergoten

We ontwerpen de openbare ruimte zo, dat deze bespeelbaar is en iedereen uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten.

- ***We gebruiken een kwantitatieve standaard voor spelen en sporten in de openbare ruimte, opgebouwd uit een landelijke norm (Jantje Beton) en een Utrechtse norm per leeftijdscategorie. Voor nieuwe gebiedsontwikkeling is dit een resultaatverplichting. Voor de inrichting van bestaande gebieden is het een inspanningsverplichting.***
- ***In dicht bebouwde gebieden zorgen we voor dubbel gebruik van bestaande plekken zoals schoolpleinen en sportvelden om de openbare speel- en sportgelegenheid te verruimen. We realiseren autoluwe straten en bredere stoepen als speel- en verblijfsruimte.***
- ***Kwalitatief verbreden we de verscheidenheid aan speelgelegenheid door naast traditionele speelplekken met toestellen groene, avontuurlijke speelplekken te realiseren.***
- ***We willen elke Utrechter de mogelijkheid bieden om vanuit zijn woning een prettige wandelroute te lopen.***
- ***Langs recreatieve wandel- en fietsroutes is gelegenheid om te stoppen en uit te rusten door even te zitten of te leunen.***

Links

Te vinden via [deze link naar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#):

- ***Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040***

Te vinden via [deze link naar Visie klimaatadaptatie](#):

- ***Visie Klimaatadaptatie Utrecht***

Te vinden via [deze link naar Speelruimtebeleid](#):

- ***Nota speelruimte 2009 'Geef jeugd de ruimte!'***
- ***Norm spelen in de openbare ruimte***
- ***Wijkspeelruimtekaders en kaarten***

Te vinden via [Beleid voor sport en bewegen](#):

- ***Sportnota 2021 Utrecht sportagenda***

En verder

- ***[Stedelijke agenda ouderen 2016-2018](#)***

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Speel- en sportvoorzieningen

Beleid

We ontwerpen de openbare ruimte zo, dat iedereen dichtbij huis kan sporten, spelen, bewegen en ontmoeten in de openbare ruimte. De openbare ruimte is gevarieerd ingericht en biedt uitdaging voor iedereen.

Voor spelen, sporten en bewegen is in maart 2022 de visie Spelen in je eigen buurt door de raad vastgesteld. Daarmee is er een ruimtelijke standaard voor spelen, sporten en bewegen in de openbare ruimte, opgebouwd uit een landelijke norm (Jantje Beton) en een Utrechtse norm per leeftijdscategorie. Voor nieuwe gebiedsontwikkeling is dit een resultaatverplichting, voor de inrichting van bestaande gebieden is het een inspanningsverplichting. Dit betekent dat iedereen op maximaal 200 meter van de woning een plek heeft om te spelen. Bij nieuwbouwontwikkelingen hanteren we minimaal 5% ruimte voor sport en spelen. Utrecht streeft naar divers ingerichte ruimte waar voor verschillende leeftijden, interesses en voor iedereen met verschillende mogelijkheden en beperkingen, iets te spelen of sporten is. Om extra gewicht te geven aan deze ambitie tekende Utrecht in 2019 het samenspeelakkoord. Dit betekent dat we meer prioriteit geven aan inclusief spelen en sporten, en dat we de ambitie hebben om steeds meer speel- en sporttoestellen en speel- en sportplekken toegankelijk te maken voor kinderen en ouders met een beperking. Hierbij kan gedacht worden aan verharde paden op losse ondergrond, verlaagde stoepen en bankjes, maar ook aan aangepaste toestellen. De beheerde speeltuinen zijn onderdeel van de inclusieve stad, dus vrij toegankelijk voor iedereen, mét of zonder lichamelijke/verstandelijke beperking.

Te vinden via [deze link naar Speelruimtebeleid](#):

Nota 'Spelen in je eigen buurt'

Speelruimtescans, op te vragen via speleninjebuurt@utrecht.nl

Te vinden via [Beleid voor sport en bewegen](#):

Sport en beweegnota 2025-2032

2-jaarlijks uitvoeringsprogramma

Wijkaanpak

Van elke wijk wordt vijfjaarlijks een wijkspelruimtescan gemaakt die voor (her)inrichting van een speel- of sportplekplek wordt geraadpleegd. Een wijkspelruimtescan brengt in kaart in hoeverre de stad voldoet aan de in de visie gestelde norm. In dicht bebouwde gebieden zorgen we voor dubbel gebruik van bestaande plekken zoals schoolpleinen en sportvelden om de openbare speel-en sportgelegenheid te verruimen. We realiseren autoluwe straten en bredere stoepen als speel-en verblijfsruimte. Er wordt gericht in de wijk geparticipeerd door middel van meedenkmomenten zoals onder andere met behulp van het platform DenkMee Utrecht. Het is van belang om bij het ontwerp van sportplekken altijd gebruikers en deskundigen te betrekken (de zogenaamde communities), zodat de plek echt geschikt is voor de beoefening van de beoogde sport en daadwerkelijk gebruikt wordt. SportUtrecht treedt hierbij op als adviseur en verbindende schakel naar de doelgroep. Dit gaat in overleg met de beheerder spelen.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

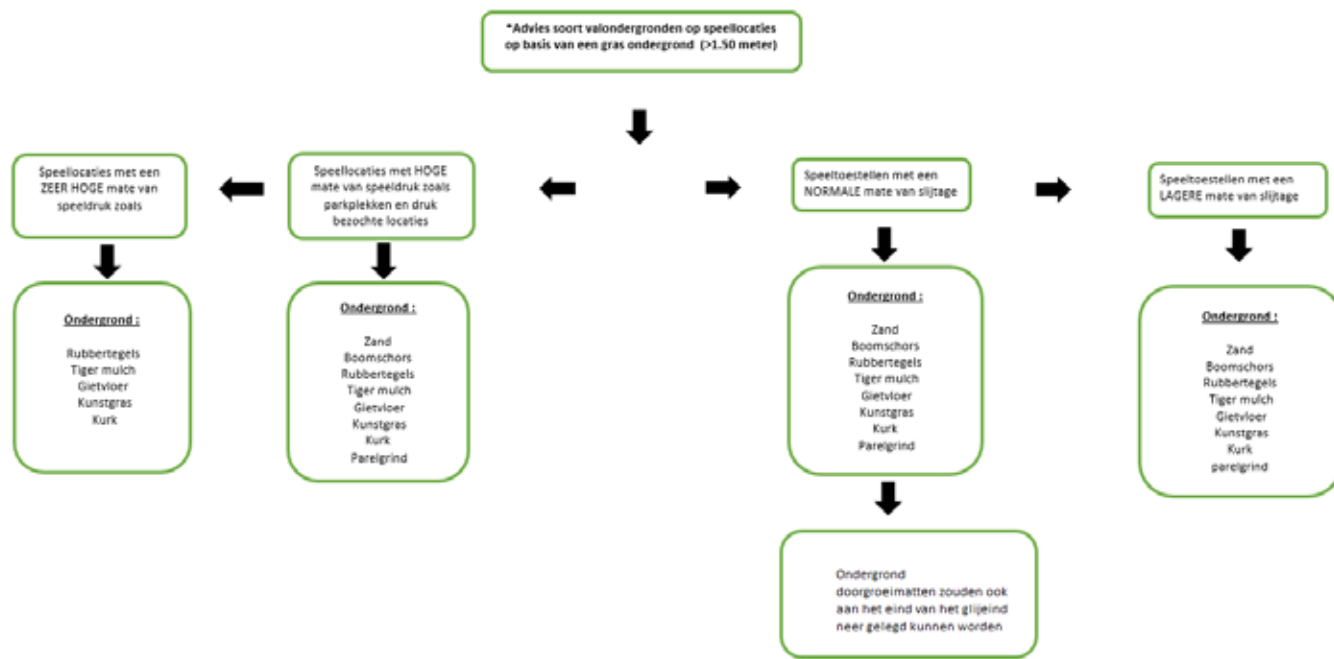
Speel- en sportvoorzieningen

Kiezen van ondergronden

De meest optimale/veilige keuze voor een valondergrond is vindbaar via onderstaand stroomschema.

- Onder een glijbaan, duikelrek, draaitoestel, wip en schommel (dynamische speeltoestellen) wordt een ondergrond van rubber of kunstgras toegepast. Dit om slijtplekken zoveel mogelijk te voorkomen.

- Doorgroeimatten alleen toepassen in situaties waar beperkte ruimte is of beperkt budget. Anders kiezen voor een vaste gebonden ondergrond, zoals tigermulch, een gietvloer of kunstgras.
- Op een speelheuvel met een glijbaan in principe geen gras toepassen, alleen in afstemming met de bewoners. Een rubber ondergrond heeft de voorkeur, i.v.m. onderhoud en beheer.
- Daar waar ondergronden van kunstgras noodzakelijk of gewenst zijn, indien mogelijk gerecycled kunstgras aanbrengen.



Index

Vol leven

10	Vol leven
11	De groenstructuur versterken
12	Groen tenzij
16	Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
17	Beslisboom doorgroeibare verharding
18	Groen algemeen
20	Bomen algemeen
22	Bomen en groeiplaats
31	Boom en bebouwing
33	Bomen herplanten
34	Beplantingen
36	Faunapassages
38	Licht en ecologie
39	Geveltuinen
40	Het watersysteem versterken
41	Vaarroutes
42	Het verblijfsklimaat reguleren
43	Gelegenheid voor beweging vergoten
44	Speel- en sportvoorzieningen
47	Groene speelplekken
48	Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Speel- en sportvoorzieningen

Kiezen van speeltoestellen en -objecten

- Speel- en sportplekken worden ingericht met toestellen die passen bij de gebruiksintensiteit en de omgeving van de plek.
- In een buurt niet overal hetzelfde type toestel, dezelfde toestellijn of dezelfde speel- of sportfunctie. Met inachtneming van de resultaten uit de participatieronde en input van gebruikers en deskundigen. Speel- en sportplekken zijn uitdagend, maar moeten toegankelijk en bereikbaar zijn voor verschillende gebruikersgroepen (gevorderd en niet- gevorderd).
- Bij combinatie van sporttoestellen alert zijn op inrichting, ondergrond en functionaliteit (bijvoorbeeld een voetbalveld met zachte ondergrond betekent dat er geen basketbal meer op gespeeld kan worden).
- Toestellen van hout bij voorkeur plaatsen in combinatie met een staander van staal ter voorkoming van houtrot op maaiveldhoogte. Houten toestellen zijn niet altijd herbruikbaar i.v.m. houtrot. Altijd in overleg met de beheerder spelen.
- De keuze en levering van speeltoestellen dient te gebeuren via de inkoopcontracten van de Gemeente Utrecht (Stadsbedrijven). Hiervoor kan contact worden opgenomen met de beheerder spelen en/of de contractbeheerder.
- Voor de keuze en levering van sporttoestellen is het mogelijk andere leveranciers te selecteren.

Plaatsen van toestellen en objecten

- Bij een RVS of metalen glijgoot niet naar de zon/ op het zuiden/zuidwesten richten dat wordt namelijk erg warm. Geen metalen toestellen in de direct zon plaatsen.
- Ook de locatie van een schommel of mandschommel in een speelplek is van belang. Nooit bij een ingang plaatsen, want als kinderen de speelplek op komen, dan kan er tegen hen aan worden geschommeld. En houd rekening met de verkeersroute wanneer kleine kinderen lopen van het ene speeltoestel naar het andere speeltoestel.

- Probeer voldoende ruimte te houden tussen de speel- en sporttoestellen, zodat de grasmaaier er tussendoor kan, en niet alles handmatig (bosmaaier) onderhouden hoeft te worden.
- Rondom een speel- of sportobject is het vooraf goed na te gaan of er een hek of ballenvanger moet komen te staan. Of een natuurlijke haag zodat kinderen minder makkelijk de weg oversteken of in het water terecht kunnen komen.
- Een speelplek direct grenzend aan water, 50-weg of fietspad wordt voorzien van een hekwerk van 1 meter hoog met een dubbele poort (2,5 meter breed) of een enkele poort (1 meter breed) met kinderveilige sluiting.
- De obstakelvrije ruimte van het speel- of sporttoestel is te vinden op het productblad, op de website van de leverancier. Deze obstakelvrije zone, moet ten alle tijden aangehouden te worden i.v.m. wet en regelgeving.
- Rond 30-wegen volstaan hagen eventueel ook. Dit echter allemaal met inachtneming van wat verkeerstechnisch veilig is. Hier zijn geen concrete normen voor, al is het sterk aan te raden in samenspraak met verkeersdeskundigen tot passende oplossingen te komen die juridisch en budgettair te dragen zijn.
- Toegang speelplek minimaal 90 cm breed. Indien er een grasondergrond wordt toegepast. Dan een werkplekhek plaatsen, zodat de grasmaaier er bij kan.

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Groene speelplekken

Groene speelplekken

bijlage Utrechtse Speelnorm

Meer groen in de stad zorgt voor een beter leefklimaat voor mens en dier. Speelplekken zijn bij uitstek geschikt voor vergroening en vervullen een belangrijke rol bij de klimaatadaptatie van de openbare ruimte. Anders dan tuinen of daken heeft de gemeente hier zelf de regie over de inrichting. Bij het vergroenen van speelplekken gaan de thema's spelen, klimaat, biodiversiteit en gezondheid hand in hand.

De bijlage Groene Speelplekken is opgesteld ter aanvulling van de nieuwe Utrechtse Speelnorm 2020. Vanuit de norm wordt gestreefd naar (een zekere mate van) vergroening op elke openbare speel- en sportplek in Utrecht. In dit document worden concrete argumenten, handvatten en toepassingsmogelijkheden gegeven voor het vergroenen van de openbare speelruimte.

Een groene speelplek kent meerdere verschijningsvormen. Dit gaat van een grasveld met speeltoestellen (minimale variant) tot een natuurlijk speelterrein (ultieme variant) waarin gebruikers in en met de natuur kunnen spelen. Dit betekent natuurlijke speelmaterialen, ondergronden en de mogelijkheid om zelf vorm te geven aan de speelruimte en zo de fantasie en exploratiedrang te prikkelen. Toestellen zijn hierbij niet uitgesloten, maar zeker niet noodzakelijk om toe te voegen.



Groen voor SPEL EN VERBLIJF

Zichtbaar groen versterkt de aantrekkingskracht van de buitenruimte bij zowel volwassenen als kinderen. Een groene omgeving daagt kinderen uit om een eigen spel te bedenken en op avontuur te gaan.

Voordelen:

- Groene ruimtes zijn prettige verblijfsplekken tijdens warme dagen
- Goede groene speelruimte is uitdagend en stimuleert exploratief en creatief spel omdat kinderen er zelf vorm aan kunnen geven

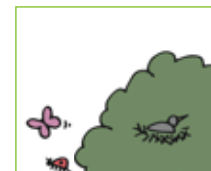


Groen voor GEZONDHEID

Een groene omgeving heeft een positief effect op het welzijn van inwoners. Ze voelen zich gelukkiger in een groene omgeving en gaan meer naar buiten om te bewegen¹. Spelen in het groen draagt bij aan de ontwikkeling en gezondheid van kinderen^{1,2}. Daarbij biedt groen bescherming tegen de zon en kan geluidshinder dempen³.

Voordelen:

- Bevorderen motorische en cognitieve ontwikkeling
- Vermindering blootstelling UV-straling
- Stimuleren gebruik openbare ruimte voor sport en beweging

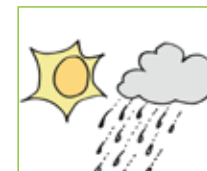


Groen voor BIODIVERSITEIT

Meer groen op speelplekken zorgt voor nestplaatsen en schuilplaatsen voor insecten, vogels en andere dieren om zo in de stad te leven en overleven⁴. Meer biodiversiteit bevordert het ecologisch evenwicht en draagt bij aan natuureducatie (beestjes zoeken, bloemen plukken, wisseling van seizoenen etc.).

Voordelen:

- Ruimte voor flora en fauna
- Natuurlijke plaagbestrijding, bijv. processierups en muggen door vogels en gaasvliegen
- Natuureducatie en ander type spel



Groen voor KLIMAAT

Groene speel- en sportplekken kunnen een rol spelen in het hitte- en watermanagement van de stad⁵. Vergroening van speelplekken in woonwijken helpt om (lokaal) hitte tegen te gaan en water sneller af te voeren, of juist tijdelijk vast te houden. Utrecht wordt op deze manier beter bestand tegen weersextremen.

Voordelen:

- Minder wateroverlast, betere afwatering
- Meer groene speelplekken zorgen voor een verkoelend effect op de directe omgeving

Vergroening en speelcultuur

Vergroening van speelplekken is nuttig en nodig, maar is niet overal haalbaar of gewenst (en daardoor daar ook beperkt functioneel). Daarom is het belangrijk om aan te geven dat groene speelplekken in meerdere verschijningsvormen kunnen worden toegepast. Van eenvoudige speelaanleidingen in een grasveld met bomen tot een plek met zand, water, verschillende soorten beplanting en niveaueverschillen als ultieme ravotplek.

Goede groene speelplekken vragen om een andere, intensievere, vorm van onderhoud. Vergroening mag niet ten koste van de speelwaarde op een plek gaan. Dit wordt snel vertaald naar een verschraving van de openbare speelruimte. Ouders zitten er niet altijd op te wachten dat hun kinderen vies thuiskomen, of zijn bang voor de risico's van natuurlijk spelen zoals telenbeten. Hierdoor wordt dit speelgedrag ook niet gestimuleerd. Kinderen vinden het daarom ook niet altijd even leuk om buiten te ravotten. Draagvlak en betrokkenheid vanuit de buurt is niet vanzelfsprekend. Per buurt moet daarom gekeken worden naar de meest geschikte vorm om te 'vergroenen'. Het heeft immers minder zin als kinderen er geen gebruik van (mogen) maken. Het maken van een goed ontwerp en goede afstemming met de buurt en buurtprofessionals is essentieel voor het laten slagen van een groene speelplek.

Speelplan

Index

Vol leven

- 10 Vol leven
- 11 De groenstructuur versterken
- 12 Groen tenzij
- 16 Inrichtingsprincipe doorgroeibare verharding
- 17 Beslisboom doorgroeibare verharding
- 18 Groen algemeen
- 20 Bomen algemeen
- 22 Bomen en groeiplaats
- 31 Boom en bebouwing
- 33 Bomen herplanten
- 34 Beplantingen
- 36 Faunapassages
- 38 Licht en ecologie
- 39 Geveltuinen
- 40 Het watersysteem versterken
- 41 Vaarroutes
- 42 Het verblijfsklimaat reguleren
- 43 Gelegenheid voor beweging vergoten
- 44 Speel- en sportvoorzieningen
- 47 Groene speelplekken
- 48 Hondenvoorzieningen

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Vol leven: een thuis voor mens, dier en plant

Hondenvoorzieningen

Hondenvoorzieningen

Hondenspeelweide

Een grasveld, afgebakend door een hek of haag, gemarkeerd door de juiste bebording. De voorziening ligt minimaal 15 meter uit de bebouwing. Als de voorziening grenst aan oppervlaktewater dient de voorziening minimaal 3 meter uit de talud-insteek te liggen. Locatiekeuze, inrichting en bepalen van de afmetingen vinden plaats in overleg met de belanghebbenden.

Hondentoilet

Een grasveld, afgebakend door een hek of haag, gemarkeerd door de juiste bebording. De voorziening ligt minimaal 15 meter uit de bebouwing en is bereikbaar voor de schoonmaakmachine. Locatiekeuze, inrichting en bepalen van de afmetingen vinden plaats in overleg met belanghebbenden.

Index

Vol leven

Duurzaam

- 49 Duurzaam
- 50 Behouden, hergebruiken, hernieuwen
- 51 Afwegingskader materiaalgebruik

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Duurzaam: voor ons en voor iedereen na ons

Duurzaam

Voor ons en iedereen na ons

De stad is van ons en van iedereen na ons. Bij het inrichten van de openbare ruimte dragen we bij aan de duurzaamheid van de stad. We zijn zuinig op grondstoffen en energie en dragen bij aan een circulaire en klimaat-neutrale stad. We maken en houden de bodem, het water en de lucht schoon. Daarom zetten we flinke stappen met het hergebruiken van materialen bij het inrichten en onderhouden van de openbare ruimte. Werkzaamheden voeren we zo schoon mogelijk en bij voorkeur emissieloos uit. We letten erop, dat materialen en producten gewonnen en geproduceerd zijn met respect voor mens, dier en natuur.

Links

Te vinden via [deze link naar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040:](#)

- **Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040**

Te vinden via [deze link naar Circulaire stad:](#)

- **Visie Utrecht Circulair 2050**
- **Beleidsnota Utrecht Circulair 2030**

Te vinden via [deze link naar Inkopen en aanbesteden:](#)

- **Nota inkoop en contractmanagement, 2020**

Te vinden via [deze link naar Energiebeleid:](#)

- **Energieplan Utrecht**

En verder

- [Uitvoeringsprogramma Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen \(MVOI\)](#)
- [Het Nieuwe Inzamelen](#)
- [Stappenplan duurzame openbare ruimte](#) (sharepoint gemeente Utrecht)

- 49 Duurzaam
- 50 Behouden, hergebruiken, hernieuwen
- 51 Afwegingskader materiaalgebruik

Behouden, hergebruiken, hernieuwen

Utrecht levert een wezenlijke bijdrage aan een circulaire, energiezuinige en emissievrije economie.

- ***Openbare ruimten richten we zo in, zodat deze lang mee kunnen, doelmatig te onderhouden zijn en veranderingen in gebruik zonder veel aanpassingen kunnen worden opvangen.***
- ***Gebruikte materialen voor de openbare ruimte zijn zoveel mogelijk bestaand/hergebruikt, hernieuwbaar en/of geschikt voor toekomstig hergebruik binnen de stad.***
- ***Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte willen we vrijgekomen producten en materialen zoveel mogelijk hergebruiken op dezelfde plek of op een andere locatie in de stad.***
- ***Als er bij het (her)inrichten van de openbare ruimte producten en materialen vrijkomen die we niet kunnen hergebruiken op dezelfde locatie of op een andere locatie binnen de stad, dan zoeken we naar een zo hoogwaardig mogelijke en herleidbare bestemming voor die producten en materialen (volgens de R-ladder van de circulaire economie).***
- ***Bij het inkopen van nieuwe materialen sturen we op:***
 - Een zo laag mogelijke Milieu Kosten Indicator (MKI): zo gering mogelijke milieu impact van producten en materialen, energiezuinige en emissiearme productie en schoon transport.
 - Circulariteit.
 - Ketentransparantie gericht op het uitsluiten, opsporen en aanpakken van misstanden op gebied van mensenrechten, kinderarbeid en natuur- en milieuschade bij de winning, bewerking en productie van grondstoffen en materialen.
 - Inkoop van planten en bomen volgens de zogeheten duurzame drietrapsraket.
- ***Bij het inkopen van nieuwe materialen en producten bieden we ruimte voor het toepassen van nieuwe type oplossingen, materialen***

en producten als deze over de gehele levensduur duurzamer zijn en voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen.

- ***De inrichting van de openbare ruimte moet zo energiezuinig mogelijk zijn. Bij herinrichting moet in de nieuwe situatie het energieverbruik van de openbare ruimte niet hoger zijn dan in de oude situatie en bij voorkeur lager. Waar mogelijk draagt de openbare ruimte bij aan de opwekking van duurzame energie.***
- ***Bij de aanleg van de openbare ruimte zorgen we voor zo min mogelijk uitstoot, zo min mogelijk belasting voor het milieu en overlast voor de omwonenden.***
- ***Voor het gescheiden inzamelen van huis en bedrijfsafval zorgen we in de openbare ruimte voor de inpassing van voorzieningen, die behoren bij het Nieuwe Inzamelen.***

- 49 Duurzaam
- 50 Behouden, hergebruiken, hernieuwen
- 51 Afwegingskader materiaalgebruik

Afwegingskader materiaalgebruik

Voor gebruik van materialen in de openbare ruimte

Elk project doorloopt en verantwoordt de volgende denkstappen:

1. *Kan het later en/ of minder omvangrijk? (R1)*
2. *Kan het met minder verhardingen/ constructies? (R2)*
3. *Kan het met meer hergebruik van materialen? (materialenscan, R3)*
4. *Kan het met meer reparatie van materialen? (R4)*
5. *Kies voor gebruikte materialen in nieuwe materialen! (R5)*

Afweging

Afweging 1: Kan het vervangen van materialen later en/ of minder omvangrijk? (R1, Refuse en Rethink)

Is het echt nodig om het nu te vervangen,
is het echt niet uit te stellen?

Is het echt nodig om in het gehele gebied te vervangen,
is het echt niet te verkleinen?

Afweging 2: Kan het vervangen leiden tot minder verhardingen/ constructies? (R2, Reduce)

Is een verschuiving naar minder bouwkundige elementen mogelijk?

Dat wil zeggen:

minder verhardingen en/of gebouwde constructies
meer open grond en/of water

Afweging 3: Kan het met meer hergebruik van materialen? (R3, Re-use)

Welke materialen kunnen er worden hergebruikt? Voer een Materialenscan uit!

Opties zijn:

herkomst en bestemming binnen het project
herkomst buiten en bestemming binnen het project
herkomst binnen en bestemming buiten het project

Afweging 4: Kan het met reparatie van materialen? (R4, Repair)

Welke materialen kunnen er worden gerepareerd?

Opties zijn:

herkomst en bestemming binnen het project
herkomst buiten en bestemming binnen het project
herkomst binnen en bestemming buiten het project

Afweging 5: Kies voor gebruikte materialen in nieuwe materialen! (R5)

a) Zijn sommige materialen niet opnieuw bruikbaar? Dan:
zoveel mogelijk afvoeren naar hergebruik als grondstof
voor nieuwe materialen.

b) Zijn nieuwe materialen nodig? Dan:
inkopen van materialen, die geheel of deels
zijn opgebouwd uit hergebruikte grondstoffen en/of
een lagere MKI waarde hebben.

- 49 Duurzaam
- 50 Behouden, hergebruiken, hernieuwen
- 51 Afwegingskader materiaalgebuik

Afwegingskader materiaalgebuik

Toepassing

De 5 vragen uit het afwegingskader stellen we bij elk project door:

Elk project op te dragen:

- het afwegingskader bij aanvang van het project te doorlopen
- de keuzes met onderbouwing vast te leggen
- Bij faseovergangen te checken of de afweging moet worden herzien

Voor het beantwoorden van de 5 vragen helpt een verfijning van enkele stappen uit het afwegingskader. Dit is werk in uitvoering, zie hieronder.

Verfijning Later en/ of minder omvangrijk (R1) (in bewerking)

Stresstest van de planning en scope van het geprogrammeerde project.

Is in de initiatief-/definitiefase bepaald welke duurzaamheidsambities worden gehanteerd?

Zo nee, voer dan alsnog een Ambitiwebsessie uit (zie handleiding [DGWW Handleiding afwegingskader Duurzame Openbare Ruimte](#) (sharepoint gemeente Utrecht)).

Verfijning Minder verharding/ constructies (R2) (in bewerking)

Stresstest voor ambities bij uitwerking IPVE/FO

Verfijning Meer hergebruik van materialen (R3) (in bewerking)

Algemeen

Hergebruik van intacte materialen (elementverharding, meubilair, etc):

- hergebruik binnen projectgebied is het hoogst haalbare.
- daarna volgen hergebruik van materialen afkomstig van buiten het projectgebied of materialen uit het projectgebied erbuiten hergebruiken (beide via het grondstoffendepot).

Voer een Materialenscan uit ([Toolkit Inkoop-Team-F&I - Materialenscan - Alle documenten](#) (sharepoint gemeente Utrecht)).

Bij het hergebruiken van intacte materialen gelden in alle gevallen technische, functionele en visuele randvoorwaarden:

Technische randvoorwaarden

- Allereerst moeten de materialen voldoende restlevensduur hebben en voor een voldoende percentage onbeschadigd zijn. Hiervoor moeten nog concrete specificaties worden ontwikkeld. Voorlopig beoordeelt de assetmanager van de betreffende objecten per project of de restlevensduur en staat van de objecten voldoende is voor hergebruik.

Functionele randvoorwaarden

- Als de materialen technisch voldoen, dan moeten de materialen passen bij de aard en intensiteit van het gebruik. Bijvoorbeeld: betonstraatstenen zijn in principe functioneel geschikt voor hergebruik in een rijbaan, maar dit geldt niet als het om een doorgaande en/of zwaar belaste weg gaat.

- 49 Duurzaam
- 50 Behouden, hergebruiken, hernieuwen
- 51 Afwegingskader materiaalgebruik

Afwegingskader materiaalgebruik

Visuele randvoorwaarden

- *Als de materialen technisch en functioneel voldoen, dan dient hergebruik van de materialen in principe aan te sluiten bij het uiteindelijke materiaalgebruik, dat voor het projectgebied in het HOR is voorgeschreven. Bijvoorbeeld: hergebruiken van vrijgekomen gebakken klinkers in aan te leggen parkeervakken als voor deze parkeervakken in het HOR gebakken klinkers zijn voorgeschreven (Verhardingenkaart, toekomstige straatbeelden).*
- *Kan met hergebruik binnen het project niet worden voldaan aan de in het HOR voorgeschreven materialen, dan wordt teruggevallen op gedeeltelijk aansluiten bij het huidige materiaalgebruik binnen het projectgebied en de omliggende openbare ruimte. Bijvoorbeeld: hergebruik van vrijgekomen betonstraatstenen in parkeervakken indien binnen het projectgebied geen gebakken klinkers vrijkomen zoals deze zijn voorgeschreven in het HOR. Hiervoor zijn in het HOR tussentijdse oplossingen voor materiaalgebruik opgenomen (Verhardingen in woonstraten, tussentijdse straatbeelden).*

Verfijning Meer reparatie van materialen (R4) (in bewerking)

Uitwerken van beoordelingscriteria

Verfijning Gebruikte materialen in nieuwe (R5) (in bewerking)

Aansluiten bij inkoopvoorwaarden, materiaalconvenanten etc.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Algemeen

Verblijven en verplaatsen voor iedereen

De openbare ruimte biedt onmisbare gelegenheid voor bewegen, ontmoeten en de natuur beleven. Tegelijk verplaatsen we ons door de openbare ruimte naar onze bestemmingen. Verblijven en verplaatsen maken we veiliger en brengen we beter met elkaar in balans.

Links

Te vinden via [deze link naar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040:](#)

- **Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040**

Te vinden via [deze link naar Verkeersbeleid:](#)

- **Mobiliteitsplan 2040 (in bewerking)**

Te vinden via [deze link naar Beleid goederenvervoer:](#)

- **Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer / Actieplan Goederenvervoer**

Te vinden via [deze link naar Parkeerbeleid fiets en auto:](#)

- **Parkeervisie (in bewerking)**
- **Nota Stallen en Parkeren**
- **Beleidsregels parkeernormen fiets en auto**
- **Addendum Nota parkeernormen fiets en auto, 2019**

Te vinden via [deze link 'Utrecht voor iedereen toegankelijk':](#)

- **Agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'**
- **Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'**

Te vinden via [deze link naar Horecabeleid:](#)

- **Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018**
- **Terrassenreglement**

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Mobiliteit reguleren

Voor de stad als geheel is het uitgangspunt, dat we meer inzetten op voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer. Deze vormen van verplaatsen kosten weinig ruimte en daardoor komt meer ruimte vrij voor spelen, sporten en ontmoeten.

- ***Fietsen en lopen krijgen meer ruimte en vaker voorrang dan in het huidige verkeerssysteem. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken ontwerpen we zo, dat een eigen auto minder nodig is. Doorgaand autoverkeer gaat niet dwars door de stad, maar wordt er omheen geleid en geregeld met verkeersmanagement zoals bijvoorbeeld slimme verkeersregelingen. Automobilisten stappen zoveel mogelijk over op fiets of OV bij een knooppunt.***
- ***De drukste delen van de stad (Centrum, Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum) maken we autoluw. Daarbij verminderen we stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.***
- ***We gaan van maximaal 50 km per uur naar maximaal 30 km per uur voor het autoverkeer in woonstraten en wijkontsluitingswegen. Dit noemen we ‘30 km per uur, tenzij’. Op plaatsen met alleen bestemmingsverkeer willen we naar een nog lagere snelheid van maximaal 15 km/uur. De wijze waarop we dit willen realiseren werken we nog uit. Nabij scholen maken we de openbare ruimte zoveel mogelijk autovrij.***
- ***Stedelijke verbindingswegen krijgen waar mogelijk compacte wegprofielen en kruispunten, zodat de oversteekbaarheid door fietsers en voetgangers goed wordt.***
- ***Het doorgaande verkeer willen we sturen met intelligente verkeersregelinstallaties, zodat hinder wordt beperkt voor zowel stadsbewoners als verkeersdeelnemers.***

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Mobiliteitsprofielen

Utrechtse bouwstenen voor de inrichting van de mobiliteitsprofielen:

In dit hoofdstuk volgt een toelichting op de Utrechtse bouwstenen van mobiliteitsprofielen. Deze bouwstenen zijn opgesteld om te zorgen voor meer eenduidigheid in de straatprofielen in de stad. De bouwstenen geven hierbij een bepaalde maatvoering van het profiel weer, passend bij het gewenste gebruik van de openbare ruimte binnen deze straatprofielen.

Hierbij richten we ons op de maatvoering in relatie tot de beoogde gebruikers, modaliteiten en de aantallen.

De bouwstenen zijn opgesteld vanuit mobiliteit, maar het is essentieel om het ontwerp van het totale profiel (geven tot gevel) te starten door te kijken naar de stapeling van ambities die op de te ontwerpen openbare ruimte liggen. Hiervoor bieden netwerkkaarten (mobiliteit, groenstructuurplan, MPR etc) van de verschillende opgaven een uitkomst. Utrecht heeft hoge ambities om voldoende ruimte te maken voor onder andere, groen, duurzaamheid, klimaatadaptatie, inclusiviteit, lopen en verblijven en ruimtelijke kwaliteit. Vanuit de stapeling van deze ambities en het veelal ontbreken van voldoende (openbare) ruimte voor al deze ambities, is het belangrijk om keuzes te maken. Daarom stellen we onszelf vragen als:

Wat is de positie en rol van de betreffende straat binnen de verschillende netwerken? Wat is de functie van de straat en op welk niveau?

Door deze vragen te beantwoorden en te spiegelen aan de beschikbare ruimte in een straat, zien we aan de voorkant of de ambities passen of dat er keuzes gemaakt moeten worden tussen deze ambities. Dit kan ook gevolgen hebben voor het netwerk.

Het is daarom noodzakelijk dat er een continue interactie is tussen enerzijds de verschillende ambities voor een straat en anderzijds de keuzes voor het creëren van netwerken.

Bij deze keuze is het uitgangspunt dat we streven naar geen groei van automobilititeit en stimulering van fietsers en OV. In het Mobiliteitsplan 2040 leggen we daarom de focus op het stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en efficiënt goederenvervoer.

In de bouwstenen noemen we de maatvoering in relatie tot de aantallen weggebruikers (intensiteiten). De genoemde intensiteiten gaan hier over wat we willen bereiken na herinrichting op basis van de gestelde ambities. Het gaat dus niet over bestaande intensiteiten en hoe die te faciliteren. Dat betekent dus dat de ambitie dan al vast staat en die bepalend is in de keuzes binnen de bouwstenen. Er kunnen wel aanvullende maatregelen (eventueel in de omgeving van het project) nodig zijn om deze intensiteiten te behalen.

Als extra aanwijzing voor het gebruik van de genoemde maten is van belang ons te realiseren dat bij het optellen van de minimale maten van de bouwstenen er een slecht ontwerp ontstaat (onveilig). maar bij het optellen van de maximale maten er overmaat ontstaat. Binnen het project worden de afwegingen en uiteindelijke keuzes gemaakt.

Het document bestaat uit een stroomschema en bouwstenen. Via het keuzeschema komt men in de tabel op een combinatie van bouwstenen uit. Binnen die bouwstenen zijn er variaties in uitvoering, afhankelijk van het beoogde gebruik.

De bouwstenen voor de mobiliteitsprofielen zijn opgenomen in het deel Bouwstenen van het HOR. Zie HOR Bouwstenen 2025: Mobiliteitsprofielen.

Mobiliteitsprofielen

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

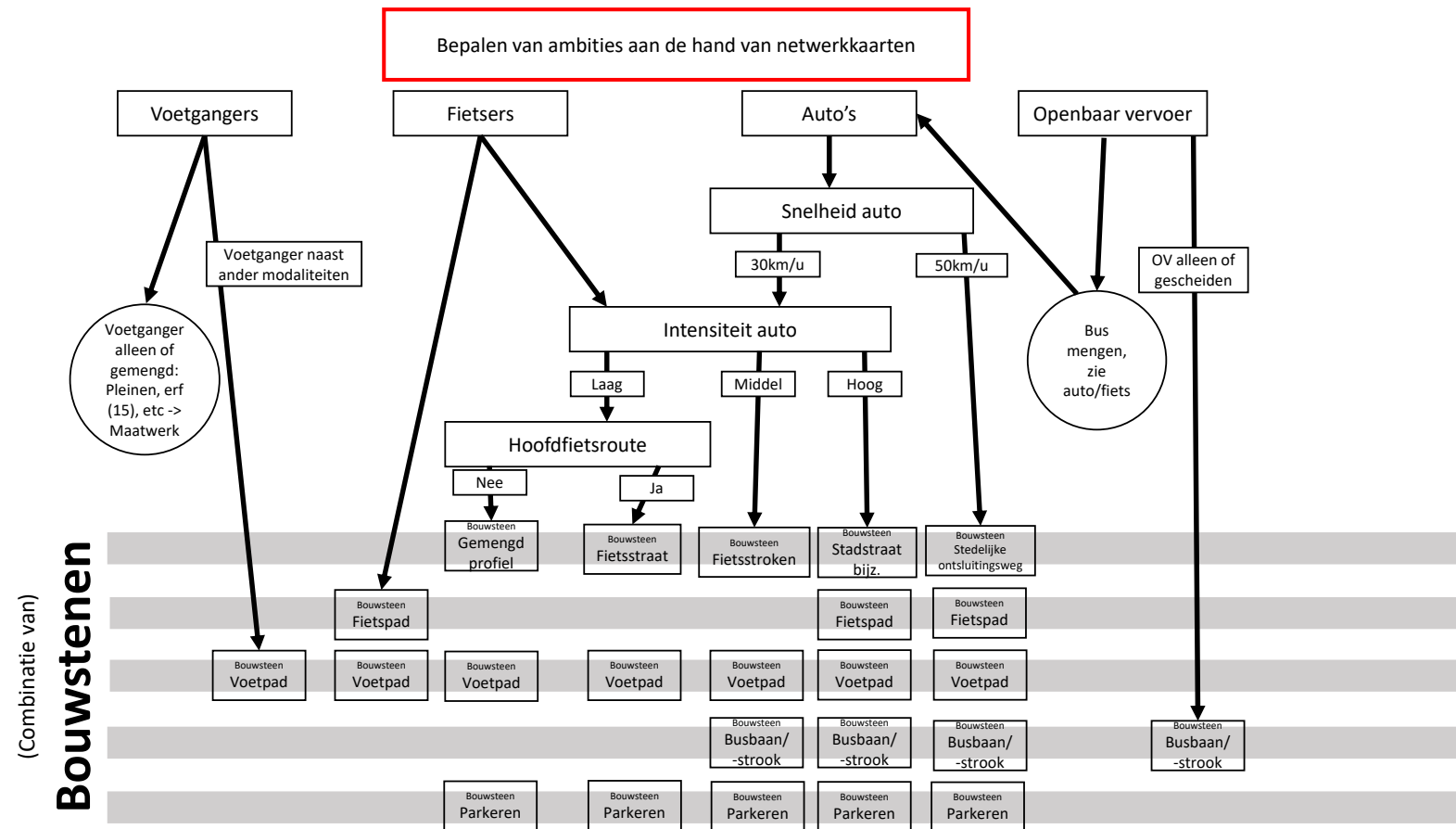
- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Stroomschema bouwstenen mobiliteit



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen

Aanleiding

Duurzaam Veilig onderscheidt binnen de bebouwde kom erftoegangswegen met verblijfsfunctie en een snelheid van 30 km/u en gebiedsontsluitingswegen met verkeersfunctie en een snelheid van 50 km/u. In de praktijk zijn er ook straten met zowel een verblijfs- als verkeersfunctie waar 30 km/u een veilige snelheid is gebleken. Een hogere snelheid is niet gewenst op bijvoorbeeld wegen zonder voet- en fietspaden (SWOV, 2020). Er is daarom landelijk een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd, gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30. In opdracht van de Tweede Kamer is in november 2022 een afwegingskader ontwikkeld wanneer straten in de categorie GOW 30 vallen en zijn in april 2023 de inrichtingskenmerken voor GOW 30-wegen gepubliceerd. In Utrecht worden wegen met een dubbelfunctie al langer afgewaardeerd naar 30 km/u, zoals bijvoorbeeld de Sweder van Zuylenweg, de straten langs de singels of de Amsterdamsestraatweg. De categorie GOW 30 is daarmee niet nieuw in Utrecht.

Deze paragraaf beschrijft de Utrechtse vertaling van de inrichtingskenmerken GOW-30. De landelijke inrichtingskenmerken vormen de basis, maar Utrechtse ervaringen leiden soms tot afwijkingen of aanscherpingen. Het doel is om de GOW 30-wegen en bijbehorende inrichtingskenmerken op te nemen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

Landelijke definitie van een GOW 30-weg?

Het gaat om wegen waar de verkeersfunctie van het verkeer belangrijk is omdat het een drukke ontsluitingsweg is of omdat het een belangrijke route is voor bussen, nood- en hulpdiensten of voor fietsverkeer. Daarnaast gaat het om straten waar 30 km/u een veilige snelheid is omdat er bijvoorbeeld een school in de omgeving ligt, er veel overgestoken wordt, er veel bebouwing of voorzieningen aan de straat grenzen of omdat er simpelweg onvoldoende ruimte is voor een veilige inrichting voor 50 km/u.



Sweder van Zuylenweg



Hooft Graaflandstraat

Landelijke uitgangspunten van een GOW 30-weg.

Het maakt voor weggebruikers niet uit welke functie (ETW of GOW) de weg heeft. Het moet voor de weggebruiker wel duidelijk zijn welk gedrag en welke snelheid hoort bij de weg. Het is daarom belangrijk dat een GOW 30 duidelijk afwijkt van een GOW 50 zodat een snelheid van 30 km/u een geloofwaardige snelheid is. Verwarring tussen GOW 30 en ETW 30 is minder erg, De geloofwaardigheid van 30 km/u hangt af van het gebruik, omgevingsfactoren (dichtheid en afstand van de bebouwing langs de weg én de functies in de directe omgeving zoals wonen, winkelen en onderwijs), rechtstanden (zie bijv. Hooft Graaflandstraat) en weginrichting (rijbaanbreedte, type verharding en snelheidsremmers). Hoe meer van deze onderdelen aanwezig zijn, hoe geloofwaardiger 30 km/u is.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen

Hoe ziet een GOW 30-weg eruit?

Deze paragraaf bevat de Utrechtse doorvertaling van de inrichtingskenmerken voor GOW-30, het resultaat van twee werksessies. In de bijlage is exact te vinden waar we voorstellen om af te wijken van de landelijke inrichtingskenmerken. In Utrecht worden steeds meer straten afgewaardeerd naar 30 km/u. Woonstraten met weinig verkeer zijn veelal al 30 km/u of worden dat op korte termijn. Straten met een gemengde verblijfs- en verkeersfunctie (buurtontsluiting, busroute of uitrukroute) zijn nog regelmatig 50 km/u.

Hieronder worden beknopt een aantal belangrijke kenmerken van een GOW 30-weg genoemd of waar we afwijken van de landelijke inrichtingskenmerken ([Handreiking gebiedsontsluitingsweg 30 km/h \(GOW30\) | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)):

- Voorrang: Verkeer op een GOW 30 heeft voorrang ten opzichte van een ETW 30, dit kan met een voorrangskruispunt of een uitrit.
- Fietsvoorzieningen: Fietsvoorzieningen zijn aanwezig. Idealiter in de vorm van fietsstroken maar het kunnen ook fietspaden zijn. Dit hangt af van de bestaande situatie én het gebruik. Op wegen met vrijliggende fietspaden is 30 km/u wel minder geloofwaardig, hier is extra aandacht voor inpassing nodig zodat de verblijfsfunctie duidelijk wordt. Daarnaast is altijd een trottoir aanwezig. Aanvullend worden in Utrecht in sommige gevallen ook fietsstraten toegepast wanneer de fietsstroom dominant is. Op GOW 50 wegen zijn fiets- of suggestiestroken niet veilig en zijn vrijliggende fietspaden nodig, dit is bovendien een duidelijk onderscheid met GOW 30. De inrichtingskenmerken gaan niet in op 30 km/u op bedrijventerreinen terwijl dit ook in Utrecht een actueel vraagstuk is. Wij gaan hierover met de CROW in gesprek.

- Verharding: Hoe meer open verharding hoe geloofwaardiger 30 km/u is, dit geldt met name voor de rijloper. Voor de fietsvoorzieningen is een raakvlak met het afwegingskader verharding hoofdfietsroutes. Bij weinig of geen open verharding is extra aandacht nodig voor de inpassing van andere kenmerken zodat de verblijfsfunctie duidelijk wordt.
- Rijbaanbreedte: De exacte breedte van rijloper (2,20 – 3,80 meter of breder dan 4,80 meter) en fietsstrook (1,70 – 2,25m) hangt samen met zowel de intensiteit fiets- als autoverkeer én de aanwezigheid van bussen en zwaarder verkeer. Een rijloper op wegen met gemengd verkeer van 5-6 meter breed (zoals genoemd door de CROW) is minder gewenst omdat twee auto's dan naast elkaar kunnen rijden op de rijloper. Hierdoor is er beperkte menging en een sterke associatie aan de oude 50-wegen met fietsstroken. Dit leidt tot een hogere rijnsnelheid. Dit profiel wordt vaak ingegeven vanuit hoge intensiteiten, maatregelen op netwerkniveau kunnen er wellicht aan bijdragen om een wenselijker profiel te realiseren.
- Rijrichtingscheiding: Geen fysieke rijrichtingscheiding of asmarkering aanwezig. Een brede middenberm (groenvoorziening, busbaan of parkeervoorziening) kan wel voorkomen.
- Oversteken: Oversteken is overal toegestaan en dus mogelijk maar het is wenselijk om geconcentreerd oversteken te verleiden / faciliteren, door het toepassen van zebrapad, afwijkende kleur en/of verharding, middeneiland of snelheidsremmers. Een oversteekvoorziening (verkeerslicht) is mogelijk. De geschikte oversteekvoorziening hangt samen met de intensiteiten (zowel op de weg als overstekend) en het type gebruikers.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen

- Parkeren: dicht geparkeerde voertuigen langs een fietsstrook leiden tot minder effectieve breedte voor fietsers. Bovendien moeten fietsers soms uitwijken voor openslaande deuren. Parkeren naast de rijbaan is daarom toegestaan mits er voldoende afstand is tot de fietsstrook, bijvoorbeeld vanwege een breed parkeervak of de aanwezigheid van een schrik- en uitstapstrook. Het type parkeervoorziening moet aansluiten bij de locatie, dit kan langs- schuin- en haaks parkeren zijn. Bij voorzieningen met veel parkerende auto's kan een hogere dichtheid in parkeerplaatsen (en daarmee schuin- of haaksparkeren) de voorkeur hebben.
- Snelheidsremmers: bij voorkeur op/nabij overgangen, kruispunten of oversteeklocaties en om lange rechtstanden te voorkomen. Op bijvoorbeeld een belangrijke busroute zijn standaard drempels niet vanzelfsprekend, hier is extra aandacht nodig voor busdrempels en andere inrichtingselementen. Hier is een raakvlak met het onderzoek naar de effecten van de 30 km/u aanpak op nood- en hulpdiensten en OV.
- Kruispunten: de kruispuntvorm (rotonde, VRI of ongeregeld) moet passen bij verkeersstromen, (overgang naar) wegcategorieën en de beschikbare ruimte.
- Categorieovergang in een wegvak: overgangen op wegvakken proberen we in het algemeen zoveel mogelijk te voorkomen. Een overgang waarbij de snelheid niet veranderd (dus van ETW-30 naar GOW-30) richten wij niet in, weggebruikers houden namelijk dezelfde snelheid aan. Bij de overgang van 50 naar 30 op een wegvak (en vice versa) past een poortconstructie met snelheidsremmende maatregelen. Idealiter zit deze overgang op een kruispunt.

Vervolg

Vanuit verkeersveiligheid gaan we in kaart te brengen wat mogelijke GOW 30-wegen zijn. De inrichtingskenmerken zelf willen we verwerken in het Handboek Openbare Ruimte.

Voor wegen op industrieterreinen bieden de inrichtingskenmerken te weinig handvaten, hier zijn aparte eisen voor nodig. Tot slot raken de inrichtingskenmerken GOW 30 aan diverse andere beleidsontwikkelingen zoals het afwegingskader verharding fietsroutes en de nieuwe geluidswetgeving in de omgevingswet waarin staat dat er alles gedaan moet worden om het geluid op wegen met meer dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal niet te laten toenemen. Dit betekent dat het lastig is om op bestaande geasfalteerde 30-wegen klinkers toe te passen, bij een afwaardering van de snelheid is dit vaak geen probleem. Deze geluidswetgeving wordt op dit moment verder uitgewerkt.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023

Materialisatie fietspaden

Voor de materialisatie van fietspaden verwijzen wij naar het door de raad vastgestelde [Afwegingskader Verharding Fietsroutes 2024](#)

Hieronder volgt een specificatie van de uitvoering conform het afwegingskader.

Gebakken klinkers:

Op locaties waar gebakken klinkers moeten worden toegepast, omdat deze beter in het beeld van de stad passen, moeten deze uit hetzelfde materiaal bestaan als de rijbaan.

Met de keuze van het materiaal moet wel het HOR en de daarin opgenomen Verhardingenkaart worden gevolgd. Dit om standaardisatie en daarmee hergebruik toe te kunnen passen volgens het Besluit klimaatdoelstellingen en toe te werken naar een stad zonder afval.

Asfalt:

Voor de toepassing van asfalt op fietsstroken, fietspaden en fietsstraten geldt, dat er rood asfalt wordt aangelegd. De opbouw moet voldoen aan de Asfaltmatrix, met zwart bitumen. Blank bitumen mag vanwege de hogere milieu impact en de gezondheid van de medewerkers die het asfalt verwerken, niet meer worden toegepast.

Daarnaast mag als uitzondering alleen in parken waar de functie voetganger en fietser niet gescheiden is, beige / leemkleurig asfalt worden toegepast. Ook hier geldt dat er geen blank bitumen mag worden toegepast in het asfaltmengsel.

Ook is het toegestaan om een deklaag van zwart asfalt aan te brengen met daarop een thermoflex coating. Dit in overleg met de assetmanager wegen.

De RAL kleuren voor rood en beige worden binnenkort uitgezocht en in het moederbestek opgenomen.

Reparaties van het asfalt gebeuren in zwart of rood asfalt. Scheurvulling kan alleen in zwart worden uitgevoerd. Onderhoud aan rood asfalt wordt in bulk verzameld, zodat een volle vrachtwagen naar Utrecht kan rijden. Ook met de komst van warm asfalt (Warm Mix Asfalt) in 2025 is het asfalt bij productie enkele tientallen graden lager dan conventioneel asfalt (Hot Mix Asfalt). Een niet volle vrachtwagen warm mix koelt sneller af dan hot mix waarna het asfalt bij te lang wachten niet meer verwerkt kan worden op locatie. We willen hiermee verspilling van asfalt voorkomen en de hogere milieu impact van een niet volledig gevulde vrachtwagen.

BOR Wegbeheer volgt de ontwikkelingen in het verduurzamen van de wegverhardingen. Graag contact over projecten met de assetmanager en assetbeheerders over deze ontwikkelingen en toepassingen in de gemeente Utrecht.

BOR Wegbeheer onderhoudt deze wegverhardingen, is daarbij gebonden aan de aanwezige beperkingen in de stedelijke omgeving en maakt daarin afwegingen over de toepasbaarheid van materialen in de openbare ruimte.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Aankondiging richtlijnen voetganger

Op dit moment is een Utrechtse aanpak #Voordevoetganger in ontwikkeling. Met deze aanpak beogen we een standaard aan te bieden om kwalitatief goede en aantrekkelijke voetgangersruimte en -netwerken te ontwikkelen in de stad. Er wordt een document gemaakt met kwaliteitscriteria om deze ambitie vorm te geven. Daarmee wordt het document een kwalitatieve toevoeging op de ontwerpeisen voor toegankelijkheid zoals beschreven in het document 'Voetpaden voor iedereen'. De ontwerpeisen uit dit document blijven van kracht.

We willen mensen uitnodigen om (meer) te gaan lopen. Met ruimten waar het niet alleen mogelijk is om te lopen, maar die ook aantrekkelijk en uitnodigend zijn. De voetgangersruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn. Ouderen, kinderen en mensen die gebruik maken van een hulpmiddel zijn maatgevend in de vormgeving. Ook de sociale component, het samen lopen, is een belangrijk vertrekpunt. In #Voordevoetganger zullen ambities en daar uit voortkomende kwaliteitseisen opgenomen worden. Een korte vooruitblik:

Voldoende vrije doorloopruimte

Lopen is niet alleen een verplaatsing, maar ook een sociale activiteit en belangrijk voor de leefbaarheid van buurten. Belangrijk uitgangspunt voor (het ontwerpen van) een voetgangersstad is dat mensen samen kunnen lopen of elkaar goed kunnen passeren. Ook als één van de deze mensen een hulpmiddel gebruikt, tassen met zich mee draagt of bijvoorbeeld loopt met een kinderwagen of een hond.

Is de voetgangersruimte een stoep, dan verdient niet alleen de vrije doorloopruimte, maar ook het inrichten van de functiestrook (voor wegmeubilair, auto- en fiets-parkeren, groen, afvalinzameling, etc.) en de gevelzone aandacht. Andere vormen van voetgangersruimte zijn vrij liggende voetpaden, gecombineerd gebruik door voetgangers en fietsers, woonerven of shared space.

Looplijnen

We introduceren het denken in 'looplijnen': doorlopende en logische voetgangersruimte.

Voetgangersoversteken liggen in het verlengde van de loopruimte/-route. Dit maakt de voetgangersverbindingen aantrekkelijker, beter leesbaar en navolgbaar. Geleide lijnen (zie het document 'Voetpaden voor iedereen') liggen op deze looplijnen en geleiden mensen veilig naar oversteken of bestemmingen.

Oversteken

Voetgangersoversteken zijn een cruciaal onderdeel van het voetgangersnetwerk. Vanuit toegankelijkheid voor mensen met een hulpmiddel en mensen die slecht ter been zijn, maken we voetgangersoversteken bij voorkeur op het niveau van het voetpad. In ieder geval voor het prioritaire voetgangersnetwerk (Groene ommetjes in de wijken) en routes naar belangrijke bestemmingen. Naast comfort voor de voetganger, brengt dit extra alertheid en een remmende beweging voor kruisend verkeer met zich mee. Zebra oversteken vergen extra aandacht omdat een juiste en goede inpassing cruciaal is voor het succes. We volgen grotendeels de CROW aanbevelingen, in de aanpak voor de voetganger nemen we een keuzewijzer en specifieke toepassing in Utrecht op.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Wegontwerp

Civieltechnisch ontwerp

Afwatering

Voetpaden dienen bij voorkeur af te wateren op de berm. Voor alle verharding in de openbare ruimte dient een voorziening voor afwatering meegenomen te worden.

Afwatering parkeerplaats

Afwatering van langs- of dwarsparkeervakken vindt, indien mogelijk, plaats naar de rijweg.

Bermen

De maatvoering van groene of verharde (midden)bermen is afhankelijk van de eisen voor bomen, beplanting, openbare verlichting en obstakelvrije ruimte zoals beschreven in het Handboek Openbare Ruimte en/of ASVV2024. Zie ASVV2024 voor overige eisen met betrekking tot bermen.

Onderhoud

Bereikbaarheid

Het gehele openbare gebied binnen het ontwerp dient bereikbaar te zijn voor het bij de Gemeente Utrecht in gebruik zijnde onderhoudsmaterieel.

Verkeerstechnisch ontwerp

Aanrijroute brandweer

Bij het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de routes en bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Een ontwerp binnen de route van nood- en hulpdiensten dient een vrije en vlotte doorgang van alle daartoe

bestemde voertuigen te garanderen. De actuele routekaart van de nood- en hulpdiensten is op te vragen via het secretariaat van de BInG. Wegen in de hoofduitrukroute van hulpdiensten dienen te allen tijde te worden ontworpen voor een ontwerpsnelheid van minimaal 50 km/uur.”

Afstand tot VRI's

De afstand tussen parkeerplaatsen aangrenzend aan de rijbaan en VRI's voor die betreffende rijbaan dient groter te zijn dan 5,00 meter.

Beperking anti-parkeerpalen

Een inrichting van de openbare ruimte die ongewenst parkeren voorkomt heeft de voorkeur boven het plaatsen van anti-parkeerpalen.

Bereikbaarheid laad- en losplaats

De laad- en losplaats moet via een logische en veilige route te bereiken en verlaten zijn. Tevens moet er aangetoond worden dat er voldoende maneuvreer-ruimte is voor de bestemde laad- en losvoertuigen. Bij een ontwerp (in de nabijheid) van een winkelgebied of bedrijventerrein dient er rekening gehouden te worden met een heldere, duidelijke en logische routing (bebording/markering) voor laad- en losverkeer. In bevoorradingsroutes dienen woonerven en (basis)scholen vermeden te worden. In bevoorradingsroutes dienen snelheidsbeperkende maatregelen, zoals drempels, beperkt toegepast te worden. In bevoorradingsroutes dienen hoogtebeperkingen vermeden te worden. In de uitvoering van een project dient er vooraf rekening gehouden te worden met de nabijgelegen bevoorradingsroutes.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Wegontwerp

Halfverhardingen, wandelpaden

Halfverhardingen opgebouwd uit zand/puin (zoals Stabilizer) mogen alleen worden toegepast als wandelpad.

Kenmerken kruisingen

Kruisingen in hoofdontsluitingswegen richten we zoveel mogelijk in als rotonde of voorrangspuin, zodat er geen VRI hoeft te worden geplaatst. Hiervoor moeten de wegen worden ingericht met 2x1 rijstroken en een middenberm met voldoende opstelruimte voor fietsers en voetgangers.

Looproute mindervaliden

Bij elk ontwerp dient de aangewezen looproute voor mindervaliden op een plattegrond aangegeven te worden (Zie “Voetpaden voor iedereen”, punt 1.2)

Onderbreken parkeerstroken

Parkeerstroken dienen onderbroken te worden bij alle zijpaden.

Paden

Een struinpauze, bospad/ruiterpad wordt niet met banden opgesloten.

Richtlijnen

Tenzij anders vermeld in het Handboek Openbare Ruimte, of anders is overeengekomen met de commissie BlnG en/of de verantwoordelijke beheerder, dient men bij een ontwerp voor de openbare ruimte van de Gemeente Utrecht de richtlijn “Voetpaden voor iedereen” van Stichting Bouw Advies Toegankelijkheid (BAT) zoveel mogelijk te volgen. Bij eventuele inhoudelijke tegenstrijdigheden tussen de richtlijnen “Voetpaden voor iedereen” en ASVV2024 dient de richtlijn “Voetpaden voor iedereen” gevolgd te worden.

Tenzij anders vermeld in het Handboek Openbare Ruimte, of anders is overeengekomen met de commissie BlnG en/of de verantwoordelijke beheerder, dient men bij een ontwerp voor de openbare ruimte van de Gemeente Utrecht de richtlijnen zoals vermeld in de “ASVV2024 - Aanbevelingen voor de verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom” van het CROW te volgen.

Snelheidsmaatregelen

Er dienen gepaste voorzieningen in het ontwerp opgenomen te worden om lage snelheden af te dwingen bij complexe of onoverzichtelijke oversteekpunten.

Spoorwegovergang

De spoorwegovergang dient zo haaks mogelijk op de spoorbaan te worden gesitueerd.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Openbaar vervoer

Bron: TPvE HOV Utrecht

HOV-baan

Continuïteit en herkenbaarheid

De HOV busbaan vraagt om 'herkenbaarheid' en continuïteit, die gevonden moet worden in de: baan, band met goot, verlichting en halteplaatsen.

De herkenbaarheid van het HOV-netwerk zal voornamelijk afhangen van de wijze waarop de baan, band en verlichting in de directe omgeving zijn ingepast.

- ***In de planfase (de opzet van een functioneel ontwerp en maken inpassingplan) is het, per tracé, een ontwerp opgave van het stedelijk gebied en de plaatselijke openbare ruimte;***
- ***In de realisatiefase (ontwerpfase en technische uitwerking) moet de baan technisch worden 'ingepast' in de directe omgeving, met aansluitingen en aanpassingen / wijzigingen van de plaatselijke (verkeers)ruimte.***

De voorkeur gaat uit naar een vrij liggende HOV-baan, maar als dit plaatselijk niet mogelijk is, dan aanliggende banen (bij voorkeur) met hoogteverschil toepassen.

De kleur van de toplaag van de hele baan laat het HOV concept zo goed mogelijk tot uitdrukking komen. Deze afwerklaag zorgt voor herkenbaarheid.

In principe is het uitgangspunt dat ander verkeer de HOV-baan zo weinig mogelijk hoeft te kruisen. Dat leidt in de praktijk tot twee basisontwerpen: de HOV-baan in de **middenligging of in de zijligging**.

Middenligging houdt in dat de HOV-baan tussen de linker- en rechterrijstrook of -baan voor het snelverkeer wordt ontworpen. Dit heeft als voordeel dat invogend en rechts af slaand verkeer op de rijbaan geen conflict oplevert met de HOV-baan.

Het andere basisontwerp is de zijligging. Hier wordt de HOV-baan naast

de rijbaan voor het snelverkeer ontworpen. Deze variant is op veel kruispunten gemakkelijker in te passen.

Binnen de bebouwde kom de HOV-baan in zijn algemeenheid 8 à 10 cm hoger situeren dan naastgelegen rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en/of overige verhardingen. De baan in beton (of op sommige locaties: asfalt) wordt begeleid door betonbanden voor de continuïteit in vorm en kleur.

In **publieksintensief gebied** (gebieden met een verblijffunctie) ligt de HOVbaan 4 à 6 cm **lager** dan de omliggende verhardingen (fietspad en trottoir). Voor het overige worden de straten verhard overeenkomstig de bestaande omgeving. De baan wordt ook hier aan weerszijden begeleid door betonbanden. De specifieke oversteekplaatsen moeten zorgvuldig en duidelijk aangegeven zijn en ingericht voor minder validen en kinderwagens.

In het geval de HOV-baan niet evenwijdig loopt met andere weginfra ligt de HOV- baan à niveau met de omgeving (groene omgeving) tussen betonbanden. De wegconstructie is op één oor dan wel in dakprofiel. (Leidsche Rijn is een uitzondering)

Dwarsprofiel HOV-busbaan

Inleiding

De breedte van de HOV-busbaan is in principe 7,00 meter. Deze afstand is exclusief eventuele bouwwerken zoals een halte, geluidsschermen, grondkering, bochtverbreding en belijning. De 7,00 m is derhalve de exclusieve minimale verhardingsbreedte welke berijdbaar is voor een bus. Daar waar de ruimte beperkt is, kan een uitzondering worden gemaakt, tot ca. 6,70 m, bijvoorbeeld daar waar een snelheidsremmende maatregel (bij haltes e.d.) wordt aangelegd. Deze maatvoering sluit aan bij die in de ASVV. Andere afwijkingen behoeven de uitdrukkelijke goedkeuring van de programmamanager. De opbouw van de profielen is opgenomen in Bijlage HOV-baan.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Openbaar vervoer

Profiel van vrije ruimte

Vrije doorrijhoogte

Conform de ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de Bebouwde kom) zijn de minimaal aan te houden onderdoorrijhoogtes:

- **voor een bus: 3,10 m + 0,40 m vrije ruimte + 0,10 m reservering met het oog op het aanbrengen van nieuwe asfaltdekklagen is 3,60 m;**
- **voor een vrachtauto (met aanhanger): 4,10 m + 0,40 m vrije ruimte + 0,10 m reservering met het oog op het aanbrengen van nieuwe asfaltdekklagen is 4,60 m (voor een trekker met oplegger zelfs 4,65m).**

Bij nieuwbouw van kunstwerken wordt daarom vaak uitgegaan van de maat van 4,60 / 4,65 m.

Tunnels

In een tunnel of in een (lange) onderdoorgang zijn vaak voorzieningen aan het plafond bevestigd. (bewegwijzering, verlichting, ventilatiekanalen e.d.) Daarmee is de minimaal aan te houden onderdoorrijhoogte in deze gevallen 4,90 m. Voor de overige maatvoering zijn de eisen m.b.t. Tunnelveiligheid van toepassing.

Groene zones

Er zijn drie typen groene zones te onderscheiden, waarbij de breedte afhangt van beplanting en locatie:

- **Groenstrook met bomen minimaal 3m breed;**
- **Groenstrook met bomen tussen twee verhardingsconstructies (bijvoorbeeld HOV en autoweg) - gewenst minimaal 3,5m breed;**
- **Groenstrook met gras minimaal 2m breed.**

Indien in principe worden er langs HOVtracés geen hagen toegepast, tenzij hiervoor lokaal goede redenen zijn.

Resultaat: profiel en snelheden HOV-banen

De baaneisen zijn opgenomen in Bijlage II: HOV-baan. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de HOV-bus en de eisen geldend bij vertramming. Vanuit de verkeerskundige invalshoek is gekozen voor een drietal ontwerp-snelheden: 30, 50 en 70 kilometer.

- **30 km/u: HOV eventueel gecombineerd met voorzieningen ten behoeve van het langzame verkeer en een enkele autostrook (erf, bestemmingsverkeer);**
- **50 km/u: HOV gecombineerd met voorzieningen ten behoeve van het langzame verkeer, auto's (twee stroken) en parkeerfaciliteiten;**
- **70 km/u: HOV gecombineerd met omvangrijke voorzieningen ten behoeve van auto en/of andersoortig openbaar vervoer (rail).**

Het resultaat van de verkeerskundige, technische en stedenbouwkundige kaders is een drietal basisprincipes, die als uitgangspunt dienen voor de inpassing en vormgeving van de HOV-baan in bepaalde typen gebieden. Indien ontwerpsnelheid en infra-profiel aan elkaar worden gekoppeld, ontstaan de combinaties, die kunnen worden gehanteerd bij de inpassing van het HOV in bepaalde typen gebieden:

30 km/uur

Toepassing

Compacte stedelijke gebieden met een hoge cultuurhistorische waarde en/of openbare ruimten die door de aanwezige voorzieningen en activiteiten tot het langzaam verkeersdomein worden gerekend. Voorbeelden hiervan zijn de Utrechtse binnenstad, de dorpscentra van Maarssen, Vleuten en De Meern en de centra van Leidsche Rijn, Houten en Nieuwegein.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Openbaar vervoer

Beeld

Het HOV gaat als het ware onzichtbaar op in zijn omgeving; het langzaam verkeer en/of de specifieke ruimtelijke context (bochtig verloop, morfologie, et cetera) domineren. De baan vormt een onderdeel van een 'tapijt' dat de samenhang van de openbare ruimte en de status als verblijfsgebied benadrukt ('HOV is te gast').

Oversteekbaarheid

De vele kris-kras-relaties dienen maximaal in stand te worden gehouden. Het veelal fijnmazige karakter van de omgeving biedt enerzijds veel aanknopingspunten voor de situering van een goed bereikbare halte, maar anderzijds beperken technische eisen de keuzemogelijkheden.

50 km/uur

Toepassing

Indien de auto wordt geweerd dan kan het profiel op een beperkt aantal plaatsen in de bestaande stad worden toegepast. In nieuwbouwlocaties en groene gebieden is het, vanwege het 'slanke' karakter, een interessante optie.

Beeld

Het profiel van 15-20 meter leent zich uitstekend voor een conventionele stedenbouwkundige typologie ('stoep en HOV-baan tussen straatwanden'). Tevens biedt het goede mogelijkheden voor experimenten in nieuwe stedelijke gebieden: 'verzonken in het park', 'opgenomen in een gebouw', et cetera.

Oversteekbaarheid

Kris-kras-relaties dienen mogelijk te blijven. De primaire bereikbaarheid van de haltes is in principe goed.

Uit veiligheidsoverwegingen dient 'geconcentreerd oversteken' op een subtiële wijze te worden aangemoedigd (duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen die aanhaken op dwarsverbindingen, schrikstroken met afwijkend materiaalgebruik et cetera).

50 km/uur (variant)

Toepassing

Dit betreft één van de meest toegepaste typen, uiteenlopend van de klassieke stadsstraat tot de standaardontsluiting van een nieuw woongebied.

Beeld

Het is een typisch laan c.q. boulevardprofiel (25-35 meter), hetgeen impliceert dat de openbare ruimte minder door de gevels wordt gedomineerd dan in de profielen 1 en 2. De openbare ruimte, die ook in dit geval nog een sterk verblijfskarakter heeft, moet dan ook aan de hand van een relatief zelfstandig thema worden ingericht. De continuïteit in de lengterichting, die in verband met het autoverkeer vaak problematisch is, moet daarbij worden gegarandeerd.

Oversteekbaarheid

Het 50 km/uur gecombineerd-profiel kent een redelijke oversteekbaarheid c.q. bereikbaarheid haltes. Ook hier blijven in principe kris-kras relaties mogelijk. Uit veiligheidsoverwegingen is concentratie gewenst.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Openbaar vervoer

70 km/uur

Toepassing

Ter plaatse van bestaande, ruim gedimensioneerde, invalswegen en/of rail-infrastructuur. Als gevolg van de hoge verkeersdruk ontstaan er op de kruispunten vaak congestieproblemen, zodat eventueel kunstwerken de doorstroming van het HOV moeten waarborgen.

Beeld

Bij de inpassing moet men niet vervallen in traditionele typologie, zoals laan en plein, omdat hiermee geen context wordt geschapen die past bij de zware infrastructuur. Het ligt veeleer voor de hand om in deze wereld van groot-schalige objecten, ruimtes en dergelijke ook het HOV vorm te geven als een zelfstandig element dat zich op individuele, karakteristieke wijze presenteert. Het gebruik van eventuele kunstwerken kan dit ondersteunen.

Oversteekbaarheid

De mate van oversteekbaarheid wordt vooral veroorzaakt door de bestaande infrastructuur. Desalniettemin dient een veilige oplossing te worden gevonden. Gezien omvang en kosten is het belangrijk om duidelijke prioriteiten te stellen welke relaties moeten worden hersteld c.q. gemaakt (bijvoorbeeld bij winkelcentrum en halte).

Rechtstand voor en na halte / HOV halte

Voor en na de halteplaats een rechtstand toepassen, maat rechtstand = 1,5 x voertuiglengte.

In een aantal gevallen dient rekening te worden gehouden met twee (dubbelgelede) bussen per halte. Een en ander is onder andere afhankelijk van de lijnvoering.

Bereikbaarheid van de haltes

HOV-haltes dienen een zodanige inpassing te krijgen opdat een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid wordt bewerkstelligd. De algemeen te hanteren uitgangspunten omtrent bereikbaarheid kunnen als volgt worden omschreven:

- **Voor de bereikbaarheid van het HOV wordt prioriteit gegeven aan het langzame verkeer (fiets en lopen). De uitwisseling tussen langzaam verkeer en HOV dient dus eenvoudig te verlopen.**
- **De autobereikbaarheid van een HOV-halte is ondergeschikt, met uitzondering van RSS-haltes en haltes in transferia.**
- **De bereikbaarheid van een HOV-halte voor het aanvullend openbaar vervoer en ontsluitend openbaar vervoer is afhankelijk van de specifieke locatie (de omgeving).**

Onderstaand wordt per vervoerwijze ingegaan op de belangrijkste aandachtspunten voor de bereikbaarheid van het HOV.



Gemeente Utrecht

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

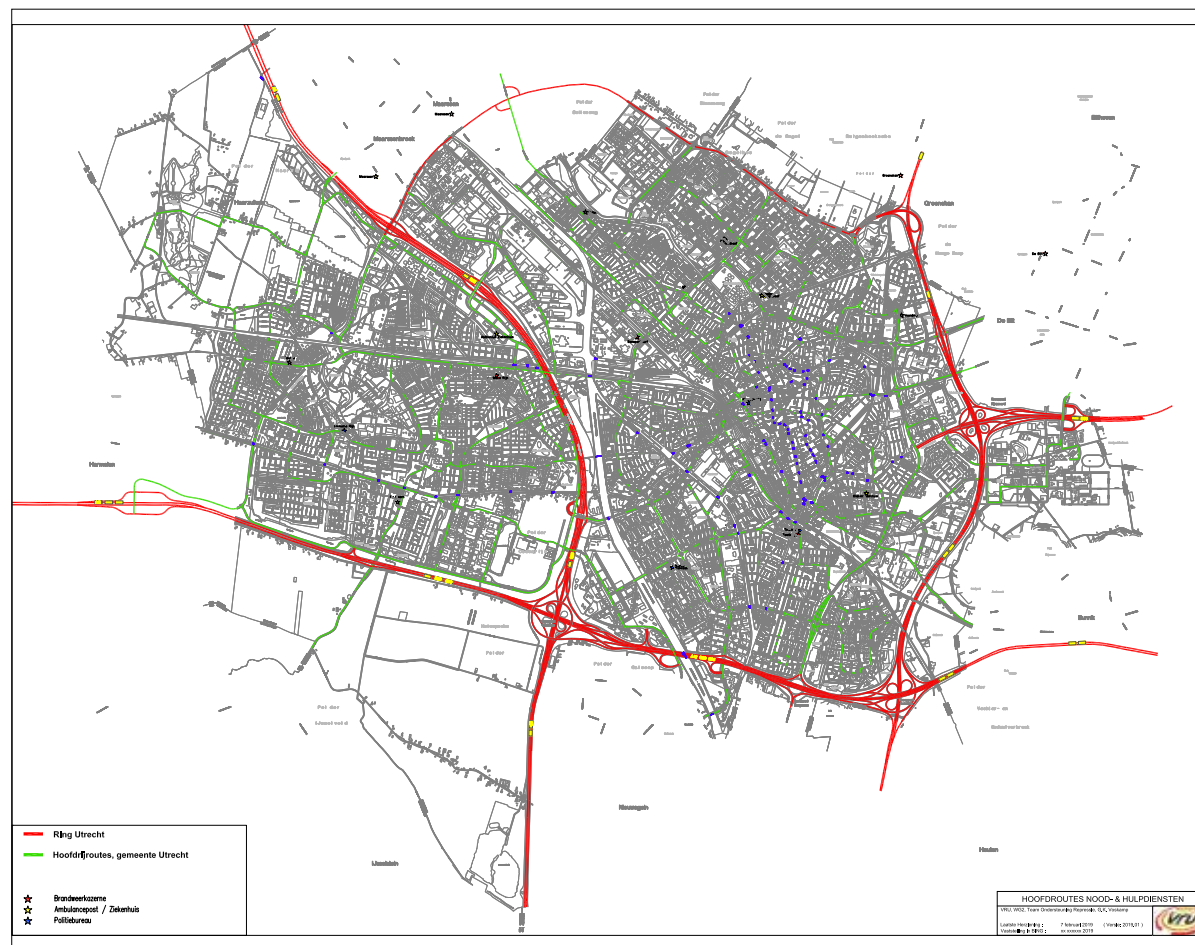
Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Hulpdiensten

Hoofdroutes nood- & hulpdiensten



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Hulpdiensten

Eisen hulpdiensten t.a.v. openbare ruimte

Hulpdiensten stellen eisen aan de inrichting van de openbare ruimte opdat zij hun taken zo goed mogelijk in kunnen vullen. Het gaat met name om eisen van de brandweer die betrekking hebben op:

- **Bereikbaarheid: Hoe snel kan men ter plaatse zijn met materiaal en personeel?**
- **Bluswatervoorzieningen: Welk potentieel aan bluswater heeft men beschikbaar?**

Eis Dimensies weg geclassificeerd als route nood- en hulpdiensten:

1. Asbelasting: 10 ton.
2. Totaal gewicht: 25 ton.
3. Doorganghoogte: 4,20 meter (exclusief 20 centimeter obstakelvrije ruimte).
4. Rijbaanbreedte: 3,25 meter netto (weerszijden 0,5 meter obstakelvrije ruimte).
5. Buitenbochtstraal: minimaal 10 meter.
6. Binnenbochtstraal: minimaal 6 meter.
7. Maximale hellingshoek: 7%.
8. Bodemvrije ruimte: Minimaal 30 centimeter.
9. Plateaudrempel: Minimaal plateau 4,8 meter.
10. Verkeersregime: 50 km, mits aantoonbaar 30 km regime mogelijk is (maatwerk i.o.m. afstemming brandweer, hierbij zijn eisen 1 t/m 7 leidend).
11. Verkeersdrempels: Conform verkeersregime 50 km mits aantoonbaar 30 km regime mogelijk is (maatwerk i.o.m. afstemming brandweer).
12. Bij verkeersregime 50 km bus: Uitgangspunt niet halteren op de weg; insteekhaven toepassen. Afwijking op eis voorleggen aan BiNG.

Eis Dimensies weg niet-geclassificeerd als route nood- en hulpdiensten:

1. Inrichting conform CROW richtlijnen.

Eis Bereikbaarheid objecten:

1. Object binnen 40 meter bereikbaar gerekend vanaf openbare weg tot aan opstelplaats (Bouwbesluit).
2. Indien object meer dan 40 meter van openbare weg ligt dient een opstelplaats aangebracht te worden.
3. Afmetingen opstelplaats:
 - a. Breedte: 4 meter
 - b. Lengte: 10 meter
 - c. Hoogte: 4,2 meter
 - d. Gewicht: 15 ton
 - e. Aslast: 10 ton
 - f. Stempeldruk: 10 k/N
4. Object dient bereikbaar te zijn via tweezijdige onafhankelijke rijroute. Dit betekent dat een voertuig nood- en hulpdiensten fysiek in staat dient te zijn bij een object te kunnen komen (niet steken, achteruit indraaien e.d.). Indien een object eenzijdig bereikbaar is, groter dan 40 meter, dan keervoorziening aanbrengen.

Eis Bluswater:

1. Brandkraan dient 1,80 meter rondom vrij te zijn van obstakels.
2. Brandkraan dient niet in parkeervoorzieningen geplaatst te zijn.
3. Een brandkraan dient uitgevoerd te worden met een witte krans rondom.
4. Geboorde put dient 1,80 meter rondom vrij te zijn van obstakels en maximaal 4 meter gelegen te zijn van de openbare weg.
5. Indien object geen onderdeel is van openbare ruimte, dan dient een zelfstandige bluswatervoorziening aangebracht te worden als niet binnen 100 meter tot aan de voordeur een openbare bluswatervoorziening aanwezig is (mits object in de bouwvergunning aanvullende eisen ten aanzien van bluswater zijn benoemd).

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Paaltjes

Palen in de openbare ruimte

De ambitie van de gemeente Utrecht is enkel palen te plaatsen wanneer de noodzaak duidelijk is aangetoond en de specifieke opgave niet op een andere manier is op te lossen.

Het keuzeschema wat CROW heeft opgesteld kan zowel gebruikt worden voor bestaande situaties als nieuwe ontwerpen. De eerste twee stappen zijn daarin de start.

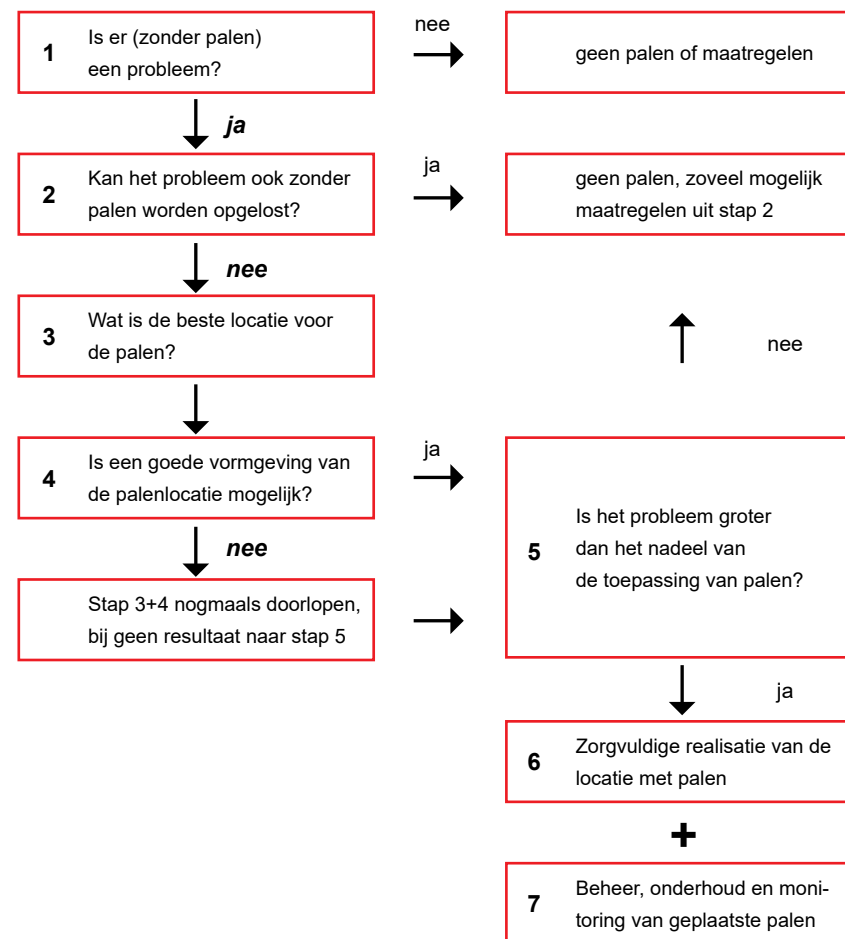
De wens voor gebruik van palen of de reden dat palen zijn geplaatst is vaak om rijdende of geparkeerde auto's te weren. Een andere reden is om beschadiging van bermen, kunstwerken of verhardingen te voorkomen.

De opgave begint met heldere definitie van het probleem of het te verwachten probleem en een beeld van de omvang en de beleving door bewoners.

In stap 2 wordt gekeken of het probleem kan worden opgelost zonder palen. Daarbij kan gekeken worden naar handhaving, beter aangeven van regels door bijvoorbeeld markering. Goed kijken naar bestaande routes en mogelijkheden in het ontwerp die een gewenst gebruik van de openbare ruimte bevorderen.

Bij nieuwe bruggen kan plaatsing van palen als bescherming van de constructie worden vermeden door de brug voldoende draagkracht te geven.

Bron keuzeschema: CROW keuzeschema voor goede afweging over noodzaak en vormgeving van palen



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Laadpalen

Algemene plaatsingscriteria

De algemene plaatsingscriteria gelden voor alle laadvoorzieningen binnen alle kwaliteitsniveaus. Nuanceringen en uitzonderingen op de verschillende kwaliteitsniveaus worden in de volgende paragrafen toegelicht.

- **Buiten de openbare ruimte:** *plaatsing van laadinfrastructuur vindt bij voorkeur op publiek toegankelijke locaties buiten de openbare ruimte plaats, zoals parkeergarages.*
- **Concentratie:** *het clusteren van laadvoorzieningen heeft altijd de voorkeur boven losse laadpalen in de openbare ruimte. Deze concentratie wordt bij voorkeur in een bestaande parkeervoorziening (rij haakse vakken, parkeerplein) geplaatst, of indien mogelijk aansluitend daarop.*
- **Voor/zijgevels:** *laadplekken worden bij voorkeur bij zijgevels/de minst prominente gevel gepositioneerd.*
- **Monumenten:** *Plaatsing voor monumenten wordt zoveel mogelijk vermeden, maar kan mogelijk worden gemaakt met maatwerk. Inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten heeft op deze locaties de voorkeur. Indien in een hoog monumentale omgeving de noodzaak blijkt voor een oplaadpaal, dient er rekening gehouden te worden met de waarden van het monument, bijvoorbeeld niet voor een entree.*
- **Rugdekking:** *Laadpalen en de bijbehorende kasten hebben bij voorkeur 'rugdekking': worden niet direct grenzend aan groene openbare ruimte geplaatst of in een open ruimte geplaatst.*
- **Toegankelijkheid:** *de toegankelijkheid moet altijd gewaarborgd zijn (conform CROW-normen).*
- **Kruispunten:** *bij kruispunten laadpalen op voldoende afstand van de hoeken plaatsen, bij voorkeur niet in de open zichtlijnen.*
- **Groene openbare ruimte:** *parkeerplaatsen van laadpleinen mogen niet ten koste gaan van bestaande groene openbare ruimte.*

De laadobjecten kunnen wel in het groen geplaatst worden, mits aan de voorwaarde van rugdekking wordt voldaan en het groene element niet opgeknipt wordt (bijvoorbeeld bij een smalle haag).

- **Schikstroken:** *kunnen gebruikt worden indien > 120 cm breed.*
- **Kortparkeerplaatsen:** *(kinderdagverblijven, winkels, etc) worden vermeden.*

De in de paragrafen hieronder genoemde criteria worden samengevat in de tabel op de volgende pagina's.

Domstadkwaliteit

Domstadkwaliteit kent een onderverdeling in de volgende gebieden: Compacte stad, Buitenstad en Landelijk gebied. Daarnaast worden er lijnen onderscheiden: Stedelijke verbindingswegen, hoofdbomenstructuren, en wenselijke verbindingen voor groenstructuren (zie kadernota kaart).

Plaatsing laadinfrastructuur per deelgebied

- **Compacte stad:** *de compacte stad betreft de 'schil' rondom de binnenstad. Deze gebieden worden gekenmerkt door smalle straatprofielen met relatief veel parkeerplaatsen. Door de schaarse ruimte is de druk op de openbare ruimte hoog. Clusteren van laadinfrastructuur is gewenst om de volle woonstraten te ontlasten. Vanwege de schaarse ruimte zijn loopafstanden acceptabel.*
- **Buitenstad:** *hieronder vallen de ruimer opgezette naoorlogse wijken en bijvoorbeeld grote delen van Leidsche Rijn, waar de druk op de openbare ruimte minder hoog is. Zowel laadpalen als laadpleinen zijn hier mogelijk, waarbij altijd de voorkeur uitgaat naar het clusteren van voorzieningen op bijvoorbeeld bestaande parkeerterreinen.*
- **Landelijk gebied:** *Laadvoorzieningen worden op eigen terrein gerealiseerd. In uitzonderlijke gevallen waar dat niet mogelijk is,*

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Laadpalen

kan een bewoner een aanvraag doen en wordt naar een passende oplossing gezocht.

- **Lijnen domstadkwaliteit: hieronder vallen een aantal stedelijke verbindingswegen, hoofdboomstructuren, en de wenselijke verbindingen voor groenstructuren. Voor deze lijnen is het van belang dat ze herkenbaar zijn als continue structuren die zo min mogelijk onderbroken worden of visueel verstoord. Om deze reden is laadinfrastructuur direct aan deze lijnen niet gewenst.**

Domstadkwaliteit bijzonder

Domstadkwaliteit bijzonder' bestaat uit bijzondere knooppunten en lijnen die op basis van hun functie een andere inrichting nodig hebben dan de standaard van Domstadkwaliteit. Het gaat om een breed palet aan gebieden en lijnen: parken, landgoederen, begraafplaatsen, wijk- of buurtparken/-pleinen en waterlijnen, radialen, verbindingswegen, linten, poorten, stations, P&R, Historische Dorpskernen en de winkelgebieden (zie kadernota kaart).

Plaatsing laadinfrastructuur per deelgebied

Per categorie gelden andere regels voor het plaatsen van laadinfrastructuur:

- **Parken en pleinen: hieronder vallen stadsparken en landgoederen, begraafplaatsen, en wijk- en buurtparken/pleinen. Geclusterde laadvoorzieningen zijn mogelijk bij stadsparken en landgoederen, voor zover deze in bestaande, grotere parkeerplaatsen kunnen worden opgenomen, en voor zover ze niet grenzen aan open groene ruimte.**
Bij begraafplaatsen en wijk- en buurtparken/pleinen zijn laadvoorzieningen niet wenselijk vanwege de kleinere schaal.
- **Lijnen, knooppunten, historische dorpskernen: binnen deze categorie vallen zowel bijzondere stedelijke lijnen, zoals oude toegangswegen en linten, als grote infrastructurele knooppunten zoals stations, (H)OVknooppunten en P&R locaties. Bij P&R locaties**

zijn laadvoorzieningen mogelijk. Bij de stedelijke lijnen en historische dorpskernen moeten oplossingen voor laadvoorzieningen in nabijgelegen gebieden met Domstadkwaliteit worden gezocht.

- **Winkellocaties: laadvoorzieningen zijn mogelijk bij grootschalige, gemixte winkellocaties, zoals stadsdeelcentra, grootschalige concentratie en wijkwinkelcentra. Vaak zijn hier grotere parkeervoorzieningen aanwezig waar laadinfrastructuur ook voor bewoners in het gebied een functie heeft. Bij kleinschaliger winkellocaties (bijvoorbeeld buurtwinkelcentrum) ligt de focus op kort parkeren voor winkelbezoek en is laadinfrastructuur niet gewenst.**

Utrechtse Allure

De gebieden die in de Utrechtse Allure te onderscheiden zijn, zijn het Centrum, Landgoederen, Maximapark en Forten en het Stadsdeelscentrum Leidsche Rijn Centrum en binnenstad. Indien toch noodzakelijk gelden de volgende specifieke eisen:

- **Laadvoorzieningen worden geconcentreerd op laadpleinen, zoveel mogelijk langs de randen van het gebied. De laadpleinen moeten zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast.**
- **Buiten de zorgvuldig ingepaste laadpleinen worden geen losse laadpalen geplaatst tenzij het gaat om maatwerkoplossingen, zoals inpassing in straatmeubilair en ondergrondse laadpunten.**

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Laadpalen

Tabel Kwaliteitsniveaus Kadernota Openbare Ruimte en laadoplossingen

UTRECHTSE ALLURE

Gebieden	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Centrum Binnenstad			
Centrum Stationsgebied			
Science Park			
Leidsche Rijn Centrum			

Parken en pleinen	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Landgoederen			op bestaande parkeerterreinen
Forten NHW			op bestaande parkeerterreinen
Parken en pleinen			op bestaande parkeerterreinen

Winkellocaties	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Binnenstad			
Stadsdeelcentrum Leidsche Rijn Centrum			op bestaande parkeerterreinen

	Mogelijk
	Mogelijk met maatwerk
	Niet mogelijk

Zie de interactieve kaart kadernota *bereikbaar* via [deze link naar de interactieve kaart kadernota](#).

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Laadpalen

DOMSTADKWALITEIT BIJZONDER

Parken en pleinen	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Stadspark en landgoed			alleen op parkeerterreinen, niet aan open ruimten grenzend aan park of plein
Begraafplaats			
Wijk- of buurtpark/plein			niet in straten die aan het park liggen, bij voorkeur in zijstraten

Lijnen, knooppunten en historische dorpskernen	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Waterlijnen			niet in straten die aan het park liggen, bij voorkeur in zijstraten
Radialen (oude toegangswegen)			niet in straten die aan het park liggen, bij voorkeur in zijstraten
Stedelijke verbindingswegen			niet in straten die aan het park liggen, bij voorkeur in zijstraten
Linten			niet in straten die aan het park liggen, bij voorkeur in zijstraten
Poorten			niet in straten die aan het park liggen, bij voorkeur in zijstraten
Stations			op parkeerterreinen
(H)OV-knooppunt (type knooppunt)			op parkeerterreinen
P&R			op parkeerterreinen
Historische dorpskernen			

	Mogelijk
	Mogelijk met maatwerk
	Niet mogelijk

Zie de interactieve kaart kadernota *bereikbaar* via [deze link naar de interactieve kaart kadernota](#).

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Laadpalen

DOMSTADKWALITEIT BIJZONDER

Winkellocaties	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Stadsdeelcentrum			
Grootschalige concentratie			
Wijkwinkelcentrum			
Winkelradiaal			
Buurtwinkelstrip			
Buurtwinkelcentrum			

DOMSTADKWALITEIT

Gebieden	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Compacte stad			
Buitenstad			
Landelijk gebied			op aanvraag mogelijk

Lijnen	Laadpaal	Laadplein	Opmerking
Stedelijke verbindingswegen overig			
Hoofdbomenstructuur overig			
Wenselijke verbindingen groenstructuur overig			

	Mogelijk
	Mogelijk met maatwerk
	Niet mogelijk

Zie de interactieve kaart kadernota *bereikbaar* via [deze link naar de interactieve kaart kadernota](#).

Goederenvervoer

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra en overslagpunten waarover goederenvervoer wordt afgewikkeld, zoals aangegeven op bijbehorende kaart. Deze kaart is met het vaststellen van het Mobiliteitsplan 2040 (pag. 113) geactualiseerd, en is hieronder weergegeven.



Het kwaliteitsnet is gericht op een betrouwbare reistijd van deur tot deur, zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en veiligheid. Om het vrachtverkeer optimaal te kunnen faciliteren zijn aan deze routes eisen gesteld op het gebied van fysieke kwaliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

In tabel hiernaast zijn de kwaliteitsindicatoren voor Kwaliteitsnet Goederenvervoer weergegeven. Dit betreft allemaal streefwaarden, in een ideale situatie. Door lokale omstandigheden kan het acceptabel zijn dat aan bepaalde kwaliteitseisen niet wordt voldaan. Mits goed beargumenteerd is dit acceptabel.

Fysieke kwaliteit	stroomwegen	logistieke routes I	logistieke routes II
A Kruispunttype: Ronde	TLN norm (mn verharding in centrum rotonde), bron: blad tin, of CROW 126a	TLN norm (mn verharding in centrum rotonde), bron: blad tin, of CROW 126a	TLN norm (mn verharding in centrum rotonde), bron: blad tin, of CROW 126a
B Kruispunttype: Chicane	ontwerpnormen vergelijkbaar met rotondeontwerp	ontwerpnormen vergelijkbaar met rotonde	ontwerpnormen vergelijkbaar met rotonde
C Kruispunttype: VRI	gem. wachttijd maximaal 2 minuten + Afgesteld op acceleratiekenmerken / signalering van vrachtverkeer	gem. wachttijd maximaal 2 minuten + Afgesteld op acceleratiekenmerken / signalering van vrachtverkeer	gem. wachttijd maximaal 2 minuten + Afgesteld op acceleratiekenmerken / signalering van vrachtverkeer
D Kruispunttype: Voorrangssituatie	Voorrang op het kwaliteitsnetwerk	Voorrang op het kwaliteitsnetwerk	Voorrang op het kwaliteitsnetwerk
F Overhangende bomen	Minimaal 5 meter boven het wegdek (CROW-richtlijnen hoogtebeperking + 0,5 meter)	Minimaal 4,5 meter boven het wegdek (CROW-richtlijnen hoogtebeperking + 0,25 meter)	Minimaal 4,5 meter boven het wegdek (CROW-richtlijnen hoogtebeperking + 0,25 meter)
G Vrachtverkeersverboden	Geen vrachtverkeersverboden	Geen vrachtverkeersverboden	Geen vrachtverkeersverboden
H Inhaalverboden	Autosnelweg: dynamisch inhaalverbod wanneer $I/C > 0,56$; Overige wegen: inhaalverboden alleen i.c.m. verbod voor landbouwverkeer. Plaatselijke inhaalverboden vanwege verkeersveiligheid toegestaan.	inhaalverboden alleen i.c.m. verbod voor landbouwverkeer. Plaatselijke inhaalverboden vanwege verkeersveiligheid toegestaan.	inhaalverboden alleen i.c.m. verbod voor landbouwverkeer. Plaatselijke inhaalverboden vanwege verkeersveiligheid toegestaan.
I Verboden Landbouwverkeer	Verbod landbouwverkeer (tenzij geen landbouwverkeer aanwezig)	Verbod landbouwverkeer (tenzij geen landbouwverkeer aanwezig)	Verbod landbouwverkeer (tenzij geen landbouwverkeer aanwezig)
J Spoorwegovergangen	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers
K Fietsoversteken	geen, of ongelijkvloers	geen, of geregeld met VRI	geen, of geregeld met VRI
L Voetgangersoversteken	geen, of ongelijkvloers	geen, of geregeld met VRI	geen, of geregeld met VRI
M Hoogtebeperkingen	Minimaal 4,6 meter (CROW-richtlijnen)	Minimaal 4,6 meter (CROW-richtlijnen)	Minimaal 4,6 meter (CROW-richtlijnen)
N Langtebeperkingen en LZV-geschiktheid	25,25 m lengte minimaal mogelijk	25,25 m lengte minimaal mogelijk	18,75 m lengte minimaal mogelijk
O Beschikbare wegbreedte / -profiel	Minimaal 3,95 per richting, geen gemengd verkeer	Minimaal 2,75 - 3,5 meter per richting afhankelijk van snelheid, vrijliggende rijbanen en / of fietspaden (CROW-richtlijnen volgt)	Minimaal 3,4 - 4,5 meter totaal beide richtingen afhankelijk van intensiteit fietsverkeer ASVV (p.695-699) (p.744-745)
P Maximaal toegestane aslast	Voldoen aan in Nederland maximaal toegestane gewichten; minimaal 50 ton toelaatbaar	Voldoen aan in Nederland maximaal toegestane gewichten; minimaal 50 ton toelaatbaar	Voldoen aan in Nederland maximaal toegestane gewichten; minimaal 50 ton toelaatbaar
Q Verhardingstype	Beton- of asfaltverharding	Beton- of asfaltverharding	elementenverharding (klinkers) mogelijk
R Bermverhardingen	nvt	bermverharding (tegen kantelgevalen), daar waar geen sprake is van een harde kant (vluchstrook, trottoir, parkeren)	bermverharding (tegen kantelgevalen), daar waar geen sprake is van een harde kant (vluchstrook, trottoir, parkeren)
S Drempels	geen drempels	In principe geen drempels, anders vrachtautovriendelijke drempels (drempels van 8 cm op 300 cm acceptabel)	Alleen vrachtautovriendelijke drempels (drempels van 8 cm op 300 cm acceptabel)
T (Bromfietsvoorziening en)	vrijliggende (bromfietsvoorzieningen)	vrijliggende (bromfietsvoorzieningen (indien fysiek mogelijk)	geen gemengd verkeer, minimaal aangegeven fietspad (visueel herkenbaar)
U Langsparkeren	geen langsparkeren	geen langsparkeren	Maximaal langsparkeren aan een zijde
V Vluchtbroken	Vluchtbroken op stroomwegen	-	-
W Laad- en losplaatsen	geen laad- en lossen op de rijbaan	geen laad- en lossen op de rijbaan	laad- en losplaatsen toegestaan
X Ooegroepstroken	-	-	-
Y Beweegbare bruggen	gemiddelde wachttijd maximaal 2 minuten	gemiddelde wachttijd maximaal 2 minuten	gemiddelde wachttijd maximaal 2 minuten
Z Verboden gevaarlijke stoffen	Geen verboden	Geen verboden	Geen verboden

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Goederenvervoer

Lange Zware Voertuigen (LZV)

Nederland beschikt over een netwerk van wegen waar langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's) onder voorwaarden mogen rijden. Dit zijn vrachtautocombinaties met een lengte tot 25,25 meter en een maximaal totaalgewicht van 60 ton. Het complete, meest actuele overzicht van geschikte en ongeschikte wegen is online te vinden via [Digitale Wegenkaart Ontheffingen I RDW](#). Wegen die geschikt zijn voor LZV zijn daarop groen gemarkeerd. Wegen die pertinent (fysiek) ongeschikt zijn, zijn rood gemarkeerd.

LZV's worden in principe toegestaan op alle autosnelwegen en overige wegen in beheer bij Rijkswaterstaat, alsmede enkele rijkswegen. LZV's kunnen ook worden toegelaten op provinciale wegen met een fysiek gescheiden infrastructuur voor fietsers, mits noodzakelijk voor LZV's om een bedrijventerrein te bereiken. De gemeente Utrecht heeft wegen aangewezen die geschikt zijn voor LZV en wegen die daar pertinent niet geschikt voor zijn. Wegen die geschikt zijn moeten in principe gescheiden infrastructuur voor fietsers hebben en mogen niet gelegen zijn in woongebieden, 30 km/h-zones (bedoeld als woongebied) en winkelgebieden. Voor wegen die eenmaal zijn vrijgegeven voor LZV's, de groene wegen op de kaart, geldt dat een LZV het maatgevend voertuig is voor deze wegen. Hiermee moet men rekening houden bij (toekomstige) infrastructurele wijzigingen, wegwerkzaamheden en omleidingroutes. Voor de gemeente Utrecht geldt dat vrijwel alle wegen op de bedrijventerreinen Lage Weide, De Wetering en Oudenrijn (Strijkviertel) geschikt zijn voor LZV's. Maar een aantal ook pertinent niet, zoals bedrijventerreinen Papendorp, Cartesiusweg en Overvecht.

Mochten er werkzaamheden gepland zijn aan een van de gemeentelijke wegen die onderdeel zijn van de LZV-routes, neem dan contact op met de wegbeheerder.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Deelmobiliteit

De gemeente stimuleert en ondersteunt het overstappen op deelauto's. Daarom ondersteunt de gemeente het inrichten van parkeerplaatsen voor deelauto's. Hierbij wordt een leidraad als hulpmiddel gebruikt, die op de website van de gemeente staat: [Plaatsingsleidraad en inrichtingskader deelfervoer \(utrecht.nl\)](#)

De gemeente stimuleert en ondersteunt het slim combineren van openbaar vervoer met voor- en natransport, zodat het autogebruik wordt beperkt. Daarom richt de gemeente deelmobiliteitshubs in. Hierbij wordt een landelijk handboek van het CROW als hulpmiddel gebruikt: [De identiteit voor hubs - Fietsberaad](#)

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Elektrisch rijden

De gemeente stimuleert en ondersteunt het overstappen op elektrisch rijden. Daarom plaatst de gemeente openbare laadpalen. Hierbij wordt een leidraad als hulpmiddel gebruikt, die op de website van de gemeente staat: [Plaatsingsleidraad en inrichtingskader publieke laadinfrastructuur](#) (PDF, 3mb).

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen

Dit afwegingskader geeft de voorwaarden om te bepalen welke locaties in aanmerking komen voor maatregelen tegen voertuigterrorisme, alsmede de voorwaarden waaraan de gekozen maatregelen/middelen in dat geval moeten voldoen.

Dit afwegingskader geldt voor zowel tijdelijke maatregelen, als structurele maatregelen tegen voertuigterrorisme. Oftewel: het geldt voor maatregelen die worden getroffen om een korte periode te functioneren of juist voor onbepaalde tijd. Dit kader kan ook worden gebruikt om voorafgaand aan evenementen te besluiten om wel of niet tot maatregelen tegen voertuigterrorisme over te gaan.

Uitgangspunten bepalen locaties

1. Er is dagelijkse aanwezigheid van grote aantallen personen (visueel dichte mensenmassa en/of –stroom).
2. Er is regelmatig hoge dichtheid van verblijfsfunctie (bv terrassen).
3. Daarbij gaan we uit van voorstelbaarheid. Fysieke maatregelen worden alleen getroffen op locaties met een grote symbolische (erfgoed) waarde en -bekendheid en die kwetsbaar zijn voor voertuigterrorisme, doordat zij makkelijk bereikbaar zijn voor (het inrijden van) voertuigen.

Uitgangspunten maatregelen en locaties:

1. Risicoreductie en niet risico uitsluiting. Maatregelen zijn drempelverhogend. Een aanslag valt nooit 100% uit te sluiten.
2. Behoud van een aantrekkelijke en toegankelijke stad.
3. Gericht op het beschermen van personen.
4. We werken informatie gestuurd bij het nemen van tijdelijke maatregelen. Daarbij gaan we uit van voorstelbaarheid op basis van waarde locatie, wijze van inrichting en drukte in gebruik.
5. Structurele maatregelen nemen we op in aanmerking komende locaties op het moment dat er in het gebied een herinrichting plaats vindt waarin dit kan worden mee genomen.

6. We werken altijd integraal. We nemen een combinatie van fysieke maatregelen, crowd management, venstertijden en verkeerstechnische maatregelen altijd mee bij opstellen van een startdocument voor een herinrichting.

Randvoorwaarden bij maatregelen:

Het normale leven gaat door: toegankelijkheid, leefbaarheid, levendigheid en hulpverlening blijven behouden.

- Effectieve weerbaarheid / grote groepen en (uitgaans- en winkelend publiek) veilig houden (crowd management).
- Maatregelen zijn gericht op het beschermen van personen (inwoners, bezoekers). De maatregelen zijn niet gericht op objectbeveiliging.
- Maatregelen worden getroffen in de openbare ruimte.
- Een maatregel heeft minimaal één van de volgende doelen als resultaat:
 - Een (niet-geautoriseerd) voertuig kan een bepaald gebied niet binnen gaan;
 - Voertuigen kunnen geringe snelheid maken ter hoogte van de genomen maatregel;
 - Voertuigen kunnen de aanwezige personen niet bereiken, doordat de maatregel voertuigen op afstand houdt;
 - Voertuigen worden voldoende afgeremd om personen de gelegenheid te geven om te vluchten;
 - Het werkt ontmoedigend richting de potentiële dader: het middel vormt een barrière tussen voertuigen en groepen of stromen personen, ook al zou door de barrière heen te rijden zijn met een voertuig.
- Het uiterlijk van de gekozen middelen past in het straatbeeld.
- Waar mogelijk wordt aangesloten bij bestaande herinrichting, meubilair of aanpassingen zoals trappen of banken.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen

- Waar mogelijk worden reeds bestaande verkeerstechnische of crowd management- maatregelen op straat versterkt, zodat zij kunnen dienen als middel tegen voertuigterrorisme, in plaats van dat nieuwe middelen/ objecten in het straatbeeld worden geïntroduceerd.
- De gemeente neemt een stimulerende rol in het verhogen van de effectiviteit van fysieke maatregelen door aanvullende maatregelen, zoals:
 - Het beperken van vervoersbewegingen in een (voetgangers) gebied, bijvoorbeeld door aanpassen van laad- en losregimes, het aanscherpen regime vergunningen/ontheffingen of het verplaatsen van taxi-standplaatsen.
 - Afspraken tussen ondernemers onderling en tussen ondernemers en politie over het tijdig signaleren aan elkaar van verdachte omstandigheden.
 - Ondernemers, exploitanten, moskeebesturen, etc. maken gebruik van de handreikingen drukke plekken, veilige moskeeën, etc.
- Bij de keus voor een maatregel wordt inzichtelijk gemaakt welke risico's worden beperkt met deze maatregel en welke risico's niet. Bijvoorbeeld moet bij het besluit duidelijk zijn dat een gekozen middel een voertuig niet tot stilstand kan brengen, maar dat het middel vooral als ontmoediging is bedoeld richting potentiële daders.
- Open communicatie over zichtbare maatregelen.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

54	Algemeen
55	Mobiliteit reguleren
56	Mobiliteitsprofielen
58	Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
61	Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
62	Aankondiging richtlijnen voetganger
63	Wegontwerp
65	Openbaar vervoer
69	Hulpdiensten
71	Paaltjes
72	Laadpalen
77	Goederenvervoer
79	Deelmobiliteit
80	Elektrisch rijden
81	Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
83	Barrières en obstakels verwijderen
84	Voetpaden voor iedereen: Routes
86	Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
87	Voetpaden voor iedereen: Markering
88	Gehandicaptenparkeerplaatsen
89	Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Barrières en obstakels verwijderen

De toegankelijkheid van de openbare ruimte wordt voor iedereen beter, zodat ook inwoners en bezoekers met een handicap zich zelfstandig door de stad kunnen bewegen.

- ***We maken doorgaande routes voor voetgangers en fietsers verkeersveiliger, sociaal veiliger en comfortabeler. Hetzelfde geldt voor oversteekplaatsen.***
- ***De inrichting van de openbare ruimte is zodanig, dat inwoners met een beperking (rollend, slechtziend, slechthorend of met een verstandelijke beperking) overal kunnen komen.***
- ***De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk.***
Dat betekent eenvoudige straatprofielen met zo min mogelijk obstakels. We zijn daarom terughoudend met het plaatsen van vaste objecten en combineren deze zoveel mogelijk.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Voetpaden voor iedereen: Routes

Uitgangspunten

De uitgangspunten uit de kadernota/HOR zijn als volgt samen te vatten:

1. Logische routes

In alle openbare ruimtes zijn logische routes voor iedereen nodig om woningen en publieksfuncties te bezoeken. Ook gehandicapten-parkeerplaatsen, afvalcontainers en bankjes moeten goed bereikbaar zijn. Looproutes zijn logisch, veilig, voldoende breed en vlak.

2. Geleidelijnen

Ook visueel gehandicapten kunnen goed gebruik maken van hoofdroutes omdat deze zo veel mogelijk langs natuurlijke gidslijnen lopen, zoals gevels, groenvakken en banden. Alleen op OV-haltes en bij alle voetgangersoversteken (bij zowel fietspaden als rijbanen) worden noppentegels toegepast conform HOR. Daarnaast kunnen visueel gehandicapten zo nodig maatwerk aanvragen bij een wijkbureau. Op verzoek kunnen dan aanvullende maatregelen worden overwogen in overleg met belangenorganisaties.

3. Speciale voorzieningen

In projecten waar speciale voorzieningen nodig zijn (zoals geleidelijnen, of bij zorginstellingen) is gedurende het ontwerpproces al contact tussen de ontwerper en Solgu over routing en vormgeving)

Handboek toegankelijkheid

Er geldt ook een aparte leidraad voor de toegankelijkheid voor mensen met een lichamelijke, verstandelijke of langdurig psychische beperking in de openbare ruimte: [Richtlijn voetpaden voor iedereen](#) (pdf, 6 MB) van Bouw Advies Toegankelijkheid.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Voetpaden voor iedereen: Routes

Om inzicht te krijgen in de toegankelijkheid wordt er bij het opstellen van een inrichtingsplan een themakaart toegankelijkheid opgesteld. De themakaart is een zwart/wit plattegrond van het ontwerp waarop schematisch is aangegeven:

- a. Entrees van gebouwen;
 - b. Hoofdroutes (inclusief aansluitingen aan de randen van het plangebied).
- Alle belangrijke looproutes zijn weergegeven als een loper die groen, oranje of rood kan zijn, naar gelang de kwaliteit van de route:

Groen:

Loper is (grotendeels) 1,8 meter breed of breder.

Dit is een **uitstekend toegankelijke route**. Binnen de breedte van 1,8 meter accepteren we af en toe een obstakel, zoals een lichtmast, losstaande fiets of boomvak. Dus plaatselijk kan de loper minder dan 1,8 meter breed zijn, maar dan is dat maar over een zeer beperkte lengte en de resterende breedte is altijd minimaal 0,9 meter.

Oranje:

Loper is 0,9 meter tot 1,8 meter breed. Dit is een **toegankelijke route**.

De route is nooit smaller dan 0,9 meter, maar over grotere lengte smaller dan 1,8 meter, bijvoorbeeld door een langgerekt fietsenrek.

Rood:

Loper is smaller dan 0,9 m breed. Dit is een **slecht toegankelijk route**. Er is dus in het plangebied een alternatieve route nodig die wel goed toegankelijk is. Oversteekplaatsen (inclusief aansluitende oversteken aan de randen van het plangebied) worden dik gedrukt.

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbepkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen

Iedereen kan naar binnen: drempels en drempeloverbruggingen

In Utrecht willen we dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving. Iedereen moet dus alle gebouwen in kunnen. Wat doen we als er een drempel is? maken we een drempeloverbrugging? Hoe, waar, wie? Op al deze vragen geeft dit schema antwoord.

Soms zijn de drempels in een gemeentelijk gebouw. Vaak ook zijn ze in particuliere gebouwen, zoals een café of winkel. De gemeente voert alle oplossingen en maatregelen uit in de openbare ruimte. Oplossingen en maatregelen op particulier terrein of in het eigen gebouw doet de ondernemer zelf. Een bijdrage in de kosten kan bij de gemeente worden aangevraagd.

Toelichting:
De passeerstrook naast de helling is minstens 0,9 m (zonder trottoirband).

Hoogteverschil	Hellingshoek is kleiner dan
0,00 tot 0,05 m	1:6 (≤ 1,7%)
0,05 tot 0,10 m	1:10 (≤ 10%)
0,10 tot 0,25 m	1:12 (≤ 8%)
0,25 tot 0,50 m	1:16 (≤ 6%) ; met leuning!
0,50 tot 1,00 m	1:20 (≤ 5%) ; met leuning!



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofd fiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Voetpaden voor iedereen: Markering

Blauwe tegels

Uitgangspunt is dat alle blindengeleidelijnen vrij moeten worden gehouden. Inwoners moeten het principe en het belang van deze lijnen kennen en ze vrij houden. Uitsluitend op heel specifieke plekken waar blokkade van de lijn vaak en gemakkelijk optreedt heeft een blauwe tegel een toegevoegde waarde.



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij een stad, die toegankelijk is voor iedereen, horen parkeervoorzieningen voor gehandicapten. Hiervoor heeft de gemeente een beleidsregels

vastgesteld: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-308879.html>

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

- 54 Algemeen
- 55 Mobiliteit reguleren
- 56 Mobiliteitsprofielen
- 58 Inrichtingskenmerken GOW 30-wegen
- 61 Specificatie Afwegingskader hoofdfiets 2023
- 62 Aankondiging richtlijnen voetganger
- 63 Wegontwerp
- 65 Openbaar vervoer
- 69 Hulpdiensten
- 71 Paaltjes
- 72 Laadpalen
- 77 Goederenvervoer
- 79 Deelmobiliteit
- 80 Elektrisch rijden
- 81 Afwegingskader inrijdbeperkende maatregelen voertuigen
- 83 Barrières en obstakels verwijderen
- 84 Voetpaden voor iedereen: Routes
- 86 Voetpaden voor iedereen: Hoogteverschillen
- 87 Voetpaden voor iedereen: Markering
- 88 Gehandicaptenparkeerplaatsen
- 89 Procedure opheffen parkeerplaatsen

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

Toegankelijk: verblijven en verplaatsen voor iedereen

Procedure opheffen parkeerplaatsen

Voor het opheffen van parkeerplaatsen is de volgende procedure vastgesteld:

<https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/4316238a-8fe5-4eac-83d4-b80bce9b6c20?documentId=efe39aa9-5c63-48df-8e96-8bb463b6fb-d7&agendatItemId=5a8e988f-e62a-4546-9f62-219fe0980f7b>

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk

Gebieden

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Intensief

Veel te beleven binnen beperkte ruimte

De openbare ruimte is voor iedereen en iedereen heeft andere behoeften en wensen. Daarom bieden we ruimte aan uiteenlopende activiteiten en voorzieningen voor allerlei groepen gebruikers, ook al is de beschikbare ruimte vaak beperkt.

Links

Te vinden via [deze link naar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#):

- **Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040**

Te vinden via [deze link naar Beleid bodem, grondwater en ondergrond](#):

- **Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond 2016**
- **Nota bodembeheer 2017-2027**

Te vinden via [deze link naar Erfgoedbeleid](#):

- **Beheer van de chaos der eeuwen, 2004**
- **Archeologische Waardenkaart**



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk

Gebieden

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Door elkaar, na elkaar, naast elkaar

Soms krijgen activiteiten een eigen plek, maar de meeste plekken bieden ruimte voor verschillende activiteiten door elkaar en na elkaar op verschillende tijdstippen.

- ***Pleinen, promenades, stadsparken, buurtgroen en water richten we in voor divers en intensief ge-bruik. Er zijn vooral multifunctionele plekken en objecten. Op het gras kun je sporten, picknicken of naar een voorstelling kijken. Op een muurtje kun je gaan zitten, maar het is ook bruikbaar in een fitness- of freerun-parcours. Een sportpleintje kan worden gebruikt voor voetbal, basketbal of bijvoorbeeld Tai Chi. Er zijn zo min mogelijk monofunctionele plekken, zoals bijvoorbeeld een dierenweide. Hoe dichter bebouwd een gebied is, des te sterker dit geldt.***
- ***We zoeken samen met partners naar mogelijkheden om collectieve buitenruimten overdag toegankelijk te maken voor het publiek. Hoe dichter bebouwd een gebied is, des te sterker dit geldt.***

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk

Gebieden

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Efficiënte boven- en ondergrond

Ook de ondergrondse ruimte wordt steeds intensiever gebruikt en vergt een ruimtebesparende inpassing van leidingen, waterberging, energieopslag en groeiruimte voor groen.

- ***We verlangen van meet af aan een integrale ontwerpbenadering voor de inrichting van boven- en ondergrond. Dit begint met het identificeren en in kaart brengen van bestaande en nieuwe ondergrondse ruimteclaims, elementen en waarden.***
- ***We zoeken samen met onze partners bij het inrichten van de openbare ruimte naar mogelijkheden om ondergrondse functies compact in te passen door te bundelen, stapelen of samenvoegen met behoud van de bereikbaarheid van alle componenten voor onderhoud en herstel. Hoe dichter bebouwd een gebied is, des te sterker dit geldt.***
- ***Er dient zoveel te worden aangesloten bij de aanwezige ondergrondse infrastructurele voorzieningen en bij de voorziene vervangings- en transitieplannen***



- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Kabels en leidingen

Wet en regelgeving

De [Verordening Ondergrond: kabels, leidingen en boomwortels](#) geeft de gemeente Utrecht de bevoegdheid te sturen bij het werken met kabels en leidingen om schade aan gemeentelijke eigendommen, waaronder bomen, te voorkomen, overlast bij de uitvoering van werkzaamheden te voorkomen of te beperken en ontwikkelingen zoals de energietransitie mogelijk te maken.

Om goede uitvoering te geven aan deze verordening is een [Nadere regel kabels en leidingen gemeente Utrecht opgesteld](#) (Handboek kabels en leidingen). Deze nadere regel geeft uitgebreide uitvoeringsregels omtrent het werken aan kabels en leidingen in de openbare ruimte.

Vergunning / Instemmingsbesluit

Voor werkzaamheden aan kabels en leidingen is dan ook een [vergunning of instemmingsbesluit](#) benodigd.

Ordering ondergrond & toekomstige ontwikkelingen

De ondergrond wordt op veel plekken al intensief gebruikt, en het gebruik zal de komende jaren nog verder toenemen. Om de ondergrondse ruimtelijke ordening in goede banen te leiden alsmede de kwaliteiten en de functionaliteit van de ondergrond te beschermen, kunnen aanvullende regels worden gesteld aan de vergunning of instemming.

Het uitgangspunt is zoveel mogelijk ondergrondse ruimte beschikbaar te houden voor nieuwe functies en bestemmingen. Daartoe wordt de aanvraag van een vergunning of instemming steeds getoetst aan het standaardprofiel en toekomstige bestemmingen en functies voor zover die bekend zijn of ontwikkelingen in te schatten zijn.

Verwijderen loze kabels en leidingen

Om ruimte te creëren voor nieuwe kabels en leidingen, is het voorts belangrijk alle kabels en leidingen die niet meer worden gebruikt te verwijderen. Die verwijdering wordt zo mogelijk gecombineerd met werkzaamheden in de openbare grond door de gemeente, een netbeheerder of een derde, om kosten te besparen en de hinder voor omwonenden te beperken.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk

Gebieden

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Inclusieve openbare ruimte

Kader inclusieve openbare ruimte

Onder een inclusieve openbare ruimte verstaat de gemeente Utrecht, dat de openbare ruimte door iedereen betreden en gebruikt mag worden. Dit houdt in dat er geen groepen uitgesloten worden door ontwerp of inrichting. In een inclusieve openbare ruimte is alle gebruik en gedrag toegestaan, behalve gebruik en gedrag dat wettelijk of volgens de Algemene Plaatselijke Verordening is verboden of dat leidt tot beschadiging en vervolgens onbruikbaarheid van objecten in de openbare ruimte. Daarom vermijden we in de openbare ruimte zogenaamde 'vijandige architectuur'. Hieronder verstaan we (aanpassingen aan) straatmeubilair, verhardingen of andere elementen in de openbare ruimte, die als enige doel hebben om ongewenst gedrag te weren, ontmoedigen of beperken. Enkele voorbeelden verhelderen wat we wel of niet verstaan onder vijandige architectuur.

Voorbeelden van vijandige architectuur



Houten ribben verhogen het zitcomfort niet, maar hebben als enig doel om liggen onmogelijk te maken.



Stenen strips dienen geen ander doel dan skaten moeilijk te maken. Daarnaast verslechtert het zelfs de toegankelijkheid.

Voorbeelden van niet vijandige architectuur

In de onderstaande voorbeelden zijn de objecten vormgegeven met het doel om ondersteuning te bieden, die past bij de locatie en de gebruikers. De eventuele beperking van ander geoorloofd gebruik, zoals bijvoorbeeld liggen, is niet het doel van dit ontwerp.



Bank met rugsteun en armleuningen voor extra comfort en ondersteuning om er langer te kunnen verblijven, specifiek voor ouderen.



Abri met veel ruimte voor wachtenden en een klein bankje, zodat veel mensen kort kunnen schuilen.

Inclusief tenzij

In uitzonderlijke situaties, waarbij structureel overlast wordt ervaren of stelselmatig de wet wordt overtreden, is het toch nodig om de inrichting aan te passen om het gebruik en gedrag bij te sturen. Hierbij wordt het 'inclusief tenzij' principe toegepast. Per situatie zal worden beoordeeld wat de beste oplossing is, te beginnen met de minst zware oplossing, zoals het verplaatsen van zitgelegenheden of het plaatsen van andere objecten.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk

Gebieden

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Openstellen van de buitenruimte voor publiek

De gemeente Utrecht streeft ernaar om de buitenruimten in de stad zoveel mogelijk voor het publiek open te stellen. Dit past in de koers van Utrecht, die is gericht op een gezonde leefomgeving in combinatie met stedelijke verdichting. Tegelijk is het vereist, dat bewoners en ondernemers in de stad zich veilig en beschermt kunnen voelen als ze in en rond hun woning of bedrijf verblijven. Dit kan de mogelijkheden voor het openstellen van direct aangrenzende buitenruimte beperken. De onderstaande opties kunnen helpen om deze ambities in projecten te realiseren.

Bij deze opties zijn de volgende direct belanghebbenden betrokken:

- de huidige grondeigenaar/grondeigenaren;
- de exploitanten/gebruikers/bewoners van bestaande of toekomstige omliggende gebouwen en erven;
- de beheerder van het openbare gebied, Stadsbedrijven gemeente Utrecht.

In elke optie zijn de rechten en plichten van deze belanghebbenden verschillend, zoals is te zien in de tabel op de volgende pagina.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk

Gebieden

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Openstellen van de buitenruimte voor publiek

TYPE BUITENRUIMTE	AFSLUITBAAR	BEZOEKERS EN GEBRUIKERS	GELDENDE REGELGEVING	EIGENAAR	BEHEERDER
1 Openbaar terrein, enkelvoudig grondgebruik	Nee	Iedereen	Wetgeving, APV. Meestal 24/7 opengesteld, voorbeeld: Wilhelminapark Soms beperkt opengesteld, voorbeeld: Julianapark.	Gemeente Utrecht	Gemeente Utrecht Stadsbedrijven
2 Openbaar terrein, meervoudig grondgebruik	Nee	Iedereen	Wetgeving, APV. Meestal 24/7 opengesteld, voorbeeld: Stadsplateau.	Gemeente Utrecht	Gemeente Utrecht** Stadsbedrijven
3 Volledig opengesteld particulier terrein	Nee	Iedereen	Wetgeving, APV. 24/7 opengesteld, voorbeeld: Oevers Merwedekanaal (nu nog eigendom RWS).	Particuliere partij(en)	Particuliere partij(en)*
4 Beperkt opengesteld particulier terrein	Optioneel	Iedereen	Wetgeving, APV. Niet opengesteld gedurende een deel van het etmaal en/of aanvullende gedragsregels eigenaar, voorbeelden: Diverse volkstuincomplexen, diverse sportterreinen, binnenterreinen zoals bij de Veilinghaven.	Particuliere partij(en)	Particuliere partij(en)*
5 Tegen betaling opengesteld particulier terrein	Optioneel	Iedereen	Wetgeving, APV. Entreeheffing gedurende openstelling Niet opengesteld gedurende een deel van het etmaal. Aanvullende gedragsregels eigenaar. Voorbeeld: Landgoed Haarrijn	Particuliere partij(en)	Particuliere partij(en)*
6 Niet opengesteld particulier terrein	Optioneel	Alleen particuliere eigenaren / huurders	Wetgeving, APV Voorbeeld: Landgoed Voorn	Particuliere partij(en)	Particuliere partij(en)*

*met voorwaarden voor openstelling vastgelegd in afspraken met de gemeente

**met vastgelegde afspraken over de demarcatie van verticale eigendommen en bijbehorende rechten/plichten

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Aantrekkelijk

Gebieden

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Openstellen van de buitenruimte voor publiek

Gekozen optie(s) vastleggen in de anterieure overeenkomst

Met name in gebiedsontwikkelingen met hoge bebouwingsdichtheid streeft de gemeente Utrecht naar het benutten van de opties 2 en 3 als aanvulling op het openbare terrein in eigendom van de gemeente zelf. In de anterieure overeenkomst bij gebiedsontwikkeling moeten de afspraken worden vastgelegd, die passen bij de gewenste openstelling van buitenruimten voor het publiek. Daarbij gaat het om afspraken over:

- de toekomstige eigendomsgrenzen, met name tussen particulier terrein (optie 4) en openbaar terrein (optie 1) in eigendom van de gemeente.
- de eventuele openstelling van particulier terrein (optie 2 en/of 3).

Door vastleggen van deze afspraken is van meet af aan duidelijk voor welke opties binnen een gebiedsontwikkeling wordt gekozen en welke rechten en plichten hieruit voortvloeien voor de belanghebbenden.

Randvoorwaarden bij meervoudig grondgebruik (optie 2)

Buitenruimten bovenop eigendommen van derden moeten aan enkele randvoorwaarden voldoen om in aanmerking te kunnen komen als openbare ruimte. Als aan deze randvoorwaarden wordt voldaan, dan kan de betreffende buitenruimte in eigendom en beheer worden ondergebracht bij de gemeente Utrecht, Stadsbedrijven.

Toegankelijkheid: Het publiek moet gemakkelijk de buitenruimte kunnen bereiken.

- De buitenruimte is bereikbaar vanuit omliggend openbaar gebied via routes, die geschikt zijn voor alle gebruikers inclusief mindervaliden conform het Handboek Openbare Ruimte.

Verblijfsgelegenheid: Het publiek moet in de buitenruimte kunnen verblijven.

- In de buitenruimte is gelegenheid voor verblijf door het publiek, zoals zitten, ontmoeten, spelen, sporten of een combinatie daarvan.

Beheerbaarheid: De gemeente moet de buitenruimte goed in stand kunnen houden met de beschikbare middelen.

- Het kwaliteitsniveau van de inrichting van de buitenruimte moet overeenkomen met het voorgeschreven kwaliteitsniveau uit de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte. Dit voorgeschreven kwaliteitsniveau hangt af van de ligging binnen Utrecht.
- Het inrichtingsplan moet voldoen aan het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht.
- Het inrichtingsplan moet worden getoetst en goedgekeurd door de Commissie Beheer Inrichting Gebruik
- Na de realisatie van het inrichtingsplan dient het proces voor de overdracht van het beheer naar Stadsbedrijven gemeente Utrecht te worden doorlopen.

Verantwoordelijkheid: De rechten en plichten van betrokken partijen moeten in eigendomsakten en/of overeenkomsten worden vastgelegd.

- De exacte verticale begrenzingen van de eigendommen.
- De onderhouds- en zorgplicht van de eigenaren voor hun eigendommen in het algemeen en de raakvlakken tussen hun eigendommen in het bijzonder.

Afweging en uitwerking

Bij gebiedsontwikkeling met buitenruimten bovenop eigendommen van derden moet worden nagegaan of aan bovengenoemde randvoorwaarden kan worden voldaan. Als dit het geval is, dan moet het opvolgen, uitwerken en vastleggen van de genoemde randvoorwaarden in overleg met de gemeente geschieden.

- 90 Intensief
- 91 Door elkaar, na elkaar, naast elkaar
- 92 Efficiënte boven- en ondergrond
- 93 Kabels en leidingen
- 94 Inclusieve openbare ruimte
- 95 Openstellen van de buitenruimte voor publiek
- 98 Afwegingskader inzamelen

Intensief: veel te beleven binnen beperkte ruimte

Afwegingskader inzamelen

Bepalen van een locatie voor inzamelvoorzieningen en aanbodplaatsen voor minicontainers

Voor de inpassing van ondergrondse restafvalcontainers (ORACS) en aanbodplaatsen voor minicontainers geldt een vastgestelde beleidsregel:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-96077.html>

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

- 99 Aantrekkelijk
- 100 Gebruik, inrichting en beheer in balans
- 101 Eén stad met veel verschillende sferen
- 102 Cybersecurity en privacy
- 103 Standaardiseren van materiaalgebruik
- 104 Werkinstructies materiaalgebruik
- 106 Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

Aantrekkelijk

Bruikbaar, mooi, houdbaar en beheerbaar

In een aantrekkelijke openbare ruimte blijft de basis op orde. Het is voldoende schoon, heel en veilig. Tegelijk is het uitnodigend om er te verblijven en/of actief te zijn. Wat dit voor de inrichting en het beheer betekent, is per plek verschillend. De sfeer in een openbare ruimte hangt sterk af van de ligging in de stad. De inrichting van de openbare ruimte speelt hierop in en versterkt zo de rijke variatie in onze leefomgeving.

Links

Te vinden via [deze link naar Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#):

- **Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040**

Te vinden via [deze link naar Kwaliteit Openbare Ruimte](#):

- **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte**
- **Interactieve kaart**
- **Handboek Openbare Ruimte**
- **Nota Beheer Openbare Ruimte**

Te vinden via [deze link naar Welstandsbeleid](#):

- **Welstandsnota De Schoonheid van Utrecht, 2004**
- **Beleidskaarten**

En verder:

- [Kaart met beschermde stadsgezichten](#)
- [Beleid voor samenwerken](#)

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

99	Aantrekkelijk
100	Gebruik, inrichting en beheer in balans
101	Eén stad met veel verschillende sferen
102	Cybersecurity en privacy
103	Standaardiseren van materiaalgebruik
104	Werkinstructies materiaalgebruik
106	Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

Gebruik, inrichting en beheer in balans

Gebruik, inrichting en beheer brengen we met elkaar in balans in elke openbare ruimte. Het maakt uit hoe intensief een plek wordt gebruikt en welke groepen er gebruik van maken. De uitwerking van deze balans bereiken we samen met de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de stad.

- ***De inrichting van de openbare ruimte voldoet aan de geldige nationale en internationale wet- en regelgeving en aan de algemene plaatselijke verordening.***
- ***Voor het (her)inrichten van de openbare ruimte zijn de kwaliteiten Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure uit de kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte leidend.***
- ***In het ontwerp gebruiken we in principe gangbare handelsartikelen, genormaliseerde onderdelen en gangbare constructies, zodat we de openbare ruimte tegen maatschappelijk verantwoorde kosten kunnen onderhouden en alle aanwezige objecten goed te bereiken, te inspecteren, te onderhouden en te vervangen zijn.***

De belangrijkste uitzonderingen:

- Maatwerk-oplossingen in gebieden met de kwaliteit Utrechtse Allure.
- Alternatieve en/of innovatieve producten en materialen, die aantoonbaar bijdragen aan een of meer van de 5 leidende principes voor de openbare ruimte.

Eén stad met veel verschillende sferen

Wijken en buurten verschillen in ouderdom, architectuur van bebouwing, aanwezigheid van voorzieningen, hoeveelheid groen, afstand tot het buitengebied. De inrichting van de openbare ruimte sluit aan bij deze verschillen in karakter.

- ***Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte sluiten we aan bij de verscheidenheid, die de Ruimtelijk Hoofdstructuur uit de***

kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte te bieden heeft.



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

- 99 Aantrekkelijk
- 100 Gebruik, inrichting en beheer in balans
- 101 Eén stad met veel verschillende sferen
- 102 Cybersecurity en privacy
- 103 Standaardiseren van materiaalgebruik
- 104 Werkinstructies materiaalgebruik
- 106 Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

Eén stad met veel verschillende sferen

Wijken en buurten verschillen in ouderdom, architectuur van bebouwing, aanwezigheid van voorzieningen, hoeveelheid groen, afstand tot het buitengebied. De inrichting van de openbare ruimte sluit aan bij deze verschillen in karakter.

- ***Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte sluiten we aan bij de verscheidenheid, die de Ruimtelijk Hoofdstructuur uit de kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte te bieden heeft.***



Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

- 99 Aantrekkelijk
- 100 Gebruik, inrichting en beheer in balans
- 101 Eén stad met veel verschillende sferen
- 102 Cybersecurity en privacy
- 103 Standaardiseren van materiaalgebruik
- 104 Werkinstructies materiaalgebruik
- 106 Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

Cybersecurity en privacy

Cybersecurity en privacy

In de hedendaagse openbare ruimte komen objecten voor, die functioneren met behulp van zogeheten communicatievoorzieningen. Dit houdt in, dat deze voorzieningen gegevens verzamelen, verwerken en versturen. Deze voorzieningen moeten voldoen aan eisen voor cybersecurity en privacy. Deze eisen zijn niet vindbaar in dit Handboek Openbare Ruimte. In plaats daarvan dienen de onderstaande procesafspraken te worden gevolgd.

Tijdens projecten

Indien binnen een project voor realisatie, renovatie of vervanging één of meer assets voorkomen met een communicatievoorziening (netwerkvoorziening, bluetooth, radio, licht etc), dan dient de projectleider/projectmanager contact op te nemen met Stadsbedrijven IPM (Informatie en procesmanagement), IPM DISO (Decentrale Informatie Security Officer) en IPM Accounthouder om de cybersecurity en privacy eisen op te halen.

Bij overdracht van het project

Bij overdracht van het project aan de beheerorganisatie moet dit contact leiden tot een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) opgesteld door Stadsbedrijven IPM op de genomen cybersecurity maatregelen om de weerbaarheid van het asset te waarborgen. Initieel moet hierbij gedacht worden aan de richtlijnen zoals opgesteld in de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) versie 1.04 behorend bij beveiligingsniveau BBN2 en Cybersecurity Implementatie Richtlijnen (CSIR) versie 3.4 op weerstandsniveau 1. De VGB maakt onderdeel uit van het Overdrachtdossier.

99	Aantrekkelijk
100	Gebruik, inrichting en beheer in balans
101	Eén stad met veel verschillende sferen
102	Cybersecurity en privacy
103	Standaardiseren van materiaalgebruik
104	Werkinstructies materiaalgebruik
106	Werkproces nieuwe materialen

Standaardiseren van materiaalgebruik

Standaardiseren van materiaalgebruik

In het Coalitieakkoord 2022 Investeren in Utrecht- financiën is opgenomen: “In het beheer van de openbare ruimte passen wij een versobering toe door te kiezen voor het standaardiseren van het materiaalgebruik en voor een lager beheerniveau.”

Voor het onderdeel standaardiseren van materiaalgebruik is een verkenning uitgevoerd op basis van drie accenten:

- Zoveel mogelijk hergebruiken van materialen in de openbare ruimte staat voorop.
- De Utrechtse standaard voor de openbare ruimte gaat boven verscheidenheid tussen plekken.
- Besparen op het in stand houden van de openbare ruimte is vereist.

Uit de uitgevoerde verkenning komt naar voren:

- Verdere standaardisatie leidt tot grotere beschikbaar volumes van materialen, die geschikt zijn voor hergebruik en draagt zo bij aan meer circulariteit.
- Verdere standaardisatie kan bijdragen aan besparing op investeringskosten voor herinrichting en/of vervanging, niet door goedkopere inkoop van nieuwe materialen maar mogelijk wel door meer hergebruik van materialen.
- Verdere standaardisatie kan bijdragen aan de vereenvoudiging van planprocessen en daarmee aan besparing op de planvormingskosten.

In de verkenning is een globale vergelijking van het materiaalgebruik in Utrecht, Den Haag en Amsterdam uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat er binnen Utrecht in drie opzichten mogelijkheden zijn voor verdere standaardisatie:

1. Vereenvoudigen en strikter handhaven van het basispakket.
Het scherper afbakenen van het materialenpakket, dat behoort bij het kwaliteitsniveau Domstad. Het strikter toepassen van een beperkt aantal kleurnuances voor gebakken klinkers is een voorbeeld.
2. Samenstellen van pakketten voor bijzondere plekken.
Het samenstellen van scherp afgebakende pakketten materialen, die naast het basispakket mogen worden toegepast op de plekken met kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure.
3. In de hand houden van het aantal bijzondere plekken.
Zeer terughoudend zijn met het toevoegen van plekken, die als bijzonder worden aangemerkt. Ook kan de huidige toekenning van bijzondere plekken worden heroverwogen. Als het aantal bijzondere plekken vermindert, dan vermindert daarmee te toepassing van materialen die afwijken van het basispakket.

Deze verdere standaardisatie is in deze versie van het HOR nog niet uitgewerkt en zal in de volgende update voortvarend worden opgepakt. Wel zal vooruitlopend hierop het huidige assortiment van materialen in dit HOR strikt worden gehandhaafd bij de toetsing van inrichtingsplannen door de commissie BlnG.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

- 99 Aantrekkelijk
- 100 Gebruik, inrichting en beheer in balans
- 101 Eén stad met veel verschillende sferen
- 102 Cybersecurity en privacy
- 103 Standaardiseren van materiaalgebruik
- 104 Werkinstructies materiaalgebruik
- 106 Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

Werkinstructies materiaalgebruik

Redenen voor standaardisatie

Er zijn drie redenen om het assortiment materialen in de openbare ruimte door standaardisatie binnen de perken te houden:

- Het opbouwen van voldoende volume voor hergebruik van materialen binnen Utrecht.
- Het beheersen van de kosten voor het herstellen of vervangen van inrichtingselementen.
- Het in balans houden van de kwaliteitsniveaus Domstad (80%), Domstad Bijzonder (15%) en Utrechtse Allure (5%) uit de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte. Deze balans houdt in: meestal een eenvoudige basisinrichting en alleen bijzondere accenten op logische plekken.

We waarborgen dit met de onderstaande werkinstructies in combinatie met de plantoetsing in de commissie BlnG.

Werkinstructie 1: Voor in het HOR gespecificeerde inrichtingselementen

De onderstaande inrichtingselementen dienen conform de materiaalspecificaties in het HOR te worden gekozen en uitgewerkt.

Uitzonderingen:

- Als er voor bepaalde inrichtingselementen geen materiaalspecificaties in het HOR voorkomen, leg dan een eigen materiaalkeuze voor aan de commissie BlnG. Eerder in Utrecht toegepaste en goed bevonden materialen hebben daarbij de voorkeur.
- Als er mogelijk redenen zijn om inrichtingselementen met afwijkende materiaalspecificaties voor te stellen, leg het afwijkende voorstel dan voor aan de commissie BlnG met toelichting van de reden waarom het HOR mogelijk niet kan worden gevolgd. Eerder in Utrecht toegepaste en goed bevonden materialen hebben daarbij de voorkeur.

Verhardingen

- bestratingen
- banden
- markeringstegels/-stenen

Verlichting

- masten
- armaturen

Straatmeubilair

- fietsparkeervoorzieningen
- hekwerken
- paaltjes
- banken
- boomroosters
- afvalbakken
- wegwijzers
- laadpalen

Groenvoorzieningen

- bomen, heesters, kruiden

Oppervlaktewater en oevers

- watergang

Riolering en grondwater

- wadi's
- putten
- leidingen
- gemalen

Constructies

- bruggen
- baliehekwerken

Speelvoorzieningen

- ondergronden
- speeltoestellen

Ondergrondse containers

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

- 99 Aantrekkelijk
- 100 Gebruik, inrichting en beheer in balans
- 101 Eén stad met veel verschillende sferen
- 102 Cybersecurity en privacy
- 103 Standaardiseren van materiaalgebruik
- 104 Werkinstructies materiaalgebruik
- 106 Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

Werkinstructies materiaalgebruik

Werkinstructie 2: Voor nog niet in het HOR gespecificeerde inrichtingselementen

De onderstaande inrichtingselementen zijn nog niet in het HOR gespecificeerd. Leg in deze gevallen een eigen voorstel aan de commissie BInG voor. Eerder in Utrecht toegepaste en goed bevonden materialen hebben daarbij de voorkeur.

Overige constructieve objecten

- keerelementen
- traptreden en leuning
- geluidweringen
- vlonders en steigers
- faunavoorzieningen

Bijzondere objecten

- kunstobjecten
- overige bijzondere objecten

Sportvoorzieningen

- sportveldjes
- sportobjecten
- routemarkeringen

Waterobjecten

- watertappunten
- speelpompen
- waterspeelpleinen
- spetterbadjes
- fonteinen

Verkeersobjecten

- verkeersregelininstallaties
- verkeersborden
- markeringsobjecten

Bouwkundige objecten, niet zijnde gebouwen

- jongerenhangplek-ken
- buitenpodia
- schuilhutten
- observatiehutten

99	Aantrekkelijk
100	Gebruik, inrichting en beheer in balans
101	Eén stad met veel verschillende sferen
102	Cybersecurity en privacy
103	Standaardiseren van materiaalgebruik
104	Werkinstructies materiaalgebruik
106	Werkproces nieuwe materialen

Werkproces nieuwe materialen

Werkproces nieuwe materialen openbare ruimte

Uit projectteams voor gebiedsontwikkeling of herinrichting kunnen voorstellen naar voren komen om nieuwe materialen te gaan toepassen, die afwijken van het assortiment uit het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Ook beheerders van de openbare ruimte kunnen aanleiding zien om te komen tot voorstellen voor het toepassen van nieuwe materialen, die afwijken van het assortiment uit het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

De genoemde initiatiefnemers kunnen nieuwe materialen voordragen voor een zogenaamde Proefplaatsing. Hiervoor geldt het volgende werkproces:

1. Indienen voorstel nieuw materiaal
2. Beoordelen voorstel nieuw materiaal
3. Uitvoeren procedure buiten gebruik stellen huidig materiaal
4. Uitvoeren procedure proefplaatsing nieuw materiaal

1 Indienen voorstel nieuw materiaal

Een voorstel moet worden ingediend bij de coördinator van het HOR door:

- de projectmanager voor de gebiedsontwikkeling/herinrichting of
- door de assetmanager van de betreffende objectgroep.

Het voorstel moet worden ingediend met behulp van het onderstaande format:

- Aanleiding en doel
- Beschrijving nieuw materiaal
- technische specificaties
- Referenties van eerdere toepassing

2 Beoordelen voorstel nieuw materiaal

Binnengekomen voorstellen worden door de coördinator HOR ter beoordeling voorgelegd aan de commissie BlnG. De commissie BlnG stelt een integraal advies op en legt dit vast in een BlnG rapport.

Het integrale advies omvat altijd uitspraken over de verwachte effecten op de volgende aspecten van de openbare ruimte in Utrecht:

- Beheerbaarheid
- Inrichtingskwaliteit
- Bruikbaarheid

Op basis van de verwachte effecten wordt een advies gegeven over de toepassing van het nieuwe materiaal. Mogelijke uitkomsten zijn:

Toevoegen van het nieuwe materiaal aan het HOR

Het voorgestelde materiaal vult een leemte in het huidige assortiment van het HOR en het materiaal heeft aantoonbaar voldoende kwaliteit op de beoordeelde aspecten.

Geadviseerd vervolg: De toepassing van het materiaal toestaan en het materiaal toevoegen in de volgende update van het HOR.

Toevoegen van het nieuwe materiaal aan het HOR in plaats van een huidig materiaal uit het HOR

Het voorgestelde materiaal heeft aantoonbaar voldoende kwaliteit op de beoordeelde aspecten en voldoet beter dan het huidige materiaal uit het HOR. Geadviseerd vervolg: De toepassing van het materiaal toestaan en het materiaal toevoegen in de volgende update van het HOR. Het huidige materiaal uit het HOR verwijderen in de volgende update. Starten van de procedure voor buiten gebruik stellen van het huidige materiaal.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

- 99 Aantrekkelijk
- 100 Gebruik, inrichting en beheer in balans
- 101 Eén stad met veel verschillende sferen
- 102 Cybersecurity en privacy
- 103 Standaardiseren van materiaalgebruik
- 104 Werkinstructies materiaalgebruik
- 106 Werkproces nieuwe materialen

Gebieden

Aantrekkelijk: bruikbaar, mooi en houdbaar

Werkproces nieuwe materialen

Uitvoeren van de proefplaatsing

Het materiaal is interessant, omdat er een leemte in het HOR mee kan worden ingevuld of omdat het materiaal mogelijk beter zal voldoen dan een huidig materiaal uit het HOR. Het voorgestelde materiaal heeft mogelijk voldoende kwaliteit op de beoordeelde aspecten, maar dit is op een of meerdere aspecten nog niet aangetoond.

Geadviseerd vervolg: Starten van de procedure voor proefplaatsing van het nieuwe materiaal

Niet toevoegen van het materiaal aan het HOR en geen proefplaatsing uitvoeren.

Het voorgestelde materiaal heeft onvoldoende kwaliteit op een of meer van de beoordeelde aspecten, of het voorgestelde materiaal heeft minder kwaliteit op een of meer van de beoordeelde aspecten dan het huidige materiaal uit het HOR.

Geadviseerd vervolg: Afwijzen van het voorstel

3 Uitvoeren procedure buiten gebruik stellen huidig materiaal

Indien wordt besloten tot buiten gebruik stellen van huidig materiaal, dan wordt de hiervoor ingerichte procedure gevolgd.

----- nog uit te werken -----

4 Uitvoeren procedure proefplaatsing nieuw materiaal

Indien wordt besloten tot het uitvoeren van een proefplaatsing, dan wordt de hiervoor ingerichte procedure gevolgd. Hierbij worden de volgende stappen doorlopen:

Overeenkomst

Vastleggen van de afspraken tussen de initiatiefnemer en Stadsbedrijven-BOR over het uitvoeren en evalueren van de proefplaatsing.

Uitvoering

Uitvoeren van de proefplaatsing door de initiatiefnemer en overdragen van de proefplaatsing aan Stadsbedrijven BOR.

Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie van het toegepaste materiaal op bruikbaarheid, inrichtingskwaliteit en beheerbaarheid.

Nazorg

Besluitvorming over het handhaven of vervangen van het geplaatste materiaal en het al dan niet toevoegen van het materiaal aan het HOR.

----- nog uit te werken -----

Leidsche Rijn Vleuten De Meern

Structuur

De kaarten van dit hoofdstuk geven de kaders aan van waaruit de openbare ruimte van Leidsche Rijn ontwikkeld wordt. De kaarten vormen de uitwerking van het Masterplan Leidsche Rijn en en stammen oorspronkelijk uit de Atlas Leidsche Rijn van 2007 net zoals de overige inrichtingsprincipes van Leidsche Rijn.

Leidsche Rijn is nadrukkelijk ontworpen vanuit de kaders van het bestaande landschap en de occupatiegeschiedenis die het heeft gekend. Geen blinde vlek op de kaart, maar gedegen kaders voor uitwerking.

De deelkaarten archeaologie, watersysteem, infrastructuur en andere laten de bouwstenen zien die de ontwerpers in staat stellen een samenhangend beeld van de openbare ruimte te vormen. Daarbij is tevens duidelijk welke lijnen en plekken tot verbijzondering leiden.

Leidsche Rijn Vleuten De Meern

Index

Vol leven

Duurzaam

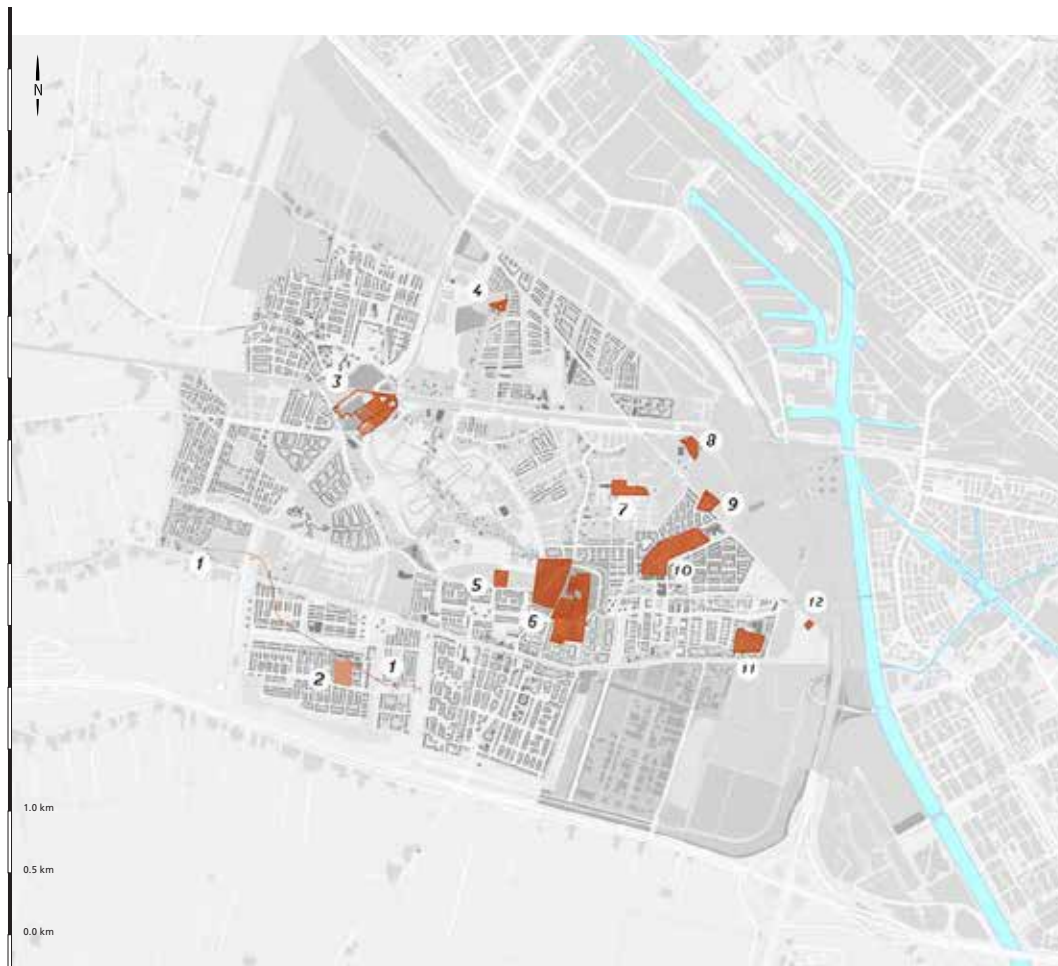
Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum



Archeologie
A3

Leidsche Rijn is bijzonder rijk aan cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen. De grens van het Romeinse Rijk, met al haar bijzonderheden loopt van oost naar west door het gebied. Daarnaast is het landschap al in zeer vroege tijd bewoond geweest.

- ① Romeinse weg
onderdeel van de vroegere grens van het Romeinse rijk
periode 40 v. Chr. - 300 n. Chr.
- ② Kasteelruïne Nijveldt
Middeleeuws kasteel
periode 13e eeuw
- ③ Wilhelminalaan
bewoning uit vroege Middeleeuwen
periode 5e - 9e n. Chr.
- ④ Ridderhofstad Den Engh
periode 13e eeuw
- ⑤ Bronstijdnederzetting
Middelweertweg
lokatie met oudste bewoning van Utrecht uit Bronstijd
periode ong. 1500 v. Chr.
- ⑥ Hoge Woerd
Castellum, grafelden, badhuis, etc.
complete Romeinse legerplaats
periode 41 - 300 n. Chr.
- ⑦ Groot Zandveld
lokatie Romeinse wachttorens en nederzetting uit de vroege Middeleeuwen
periode 41 - 275 n. Chr.
- ⑧ Den Hoet
omgrachte boerderij uit de Middeleeuwen
periode middeleeuwen
- ⑨ Ridderhofstad "Grauwaart"
periode vermoedelijk 13e eeuw
- ⑩ Amaliapark
Romeinse nederzetting en vroege Middeleeuwen
- ⑪ Archeologiepark
Romeinse vondsten
periode ijzertijd en Romeins
- ⑫ Kasteelruïne Voorn
periode Middeleeuwen

informatie

- actualisatie ontwikkelingsvisie 2005
- DSO monumenten

Leidsche Rijn Vleuten De Meern

Index

Vol leven

Duurzaam

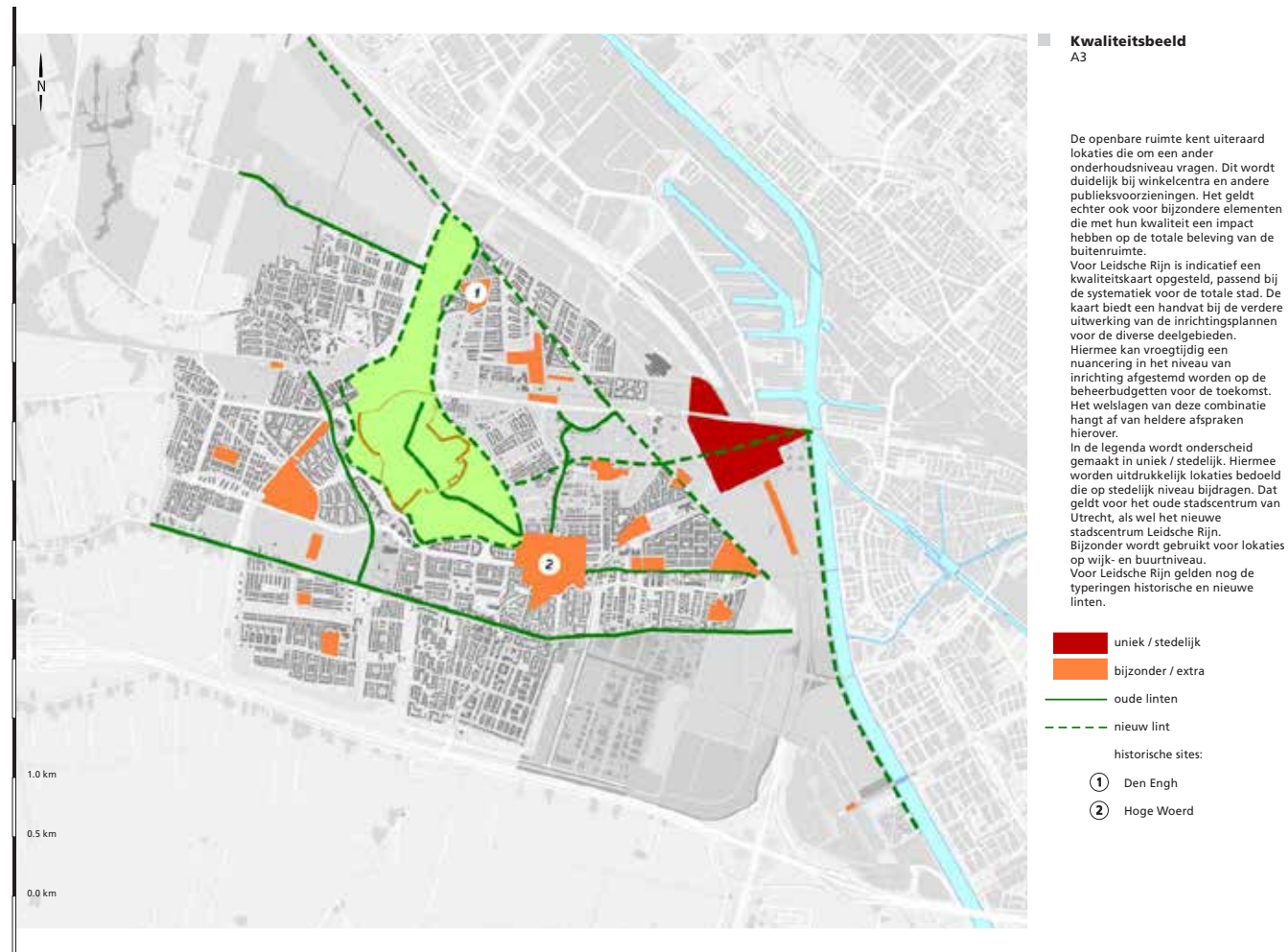
Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum





Gemeente Utrecht

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Gebieden

Centrum Historische Binnenstad



Basisindeling, zonder niveauverschil (voetganger dominant)

- Driedeling (twee rabatten en een middenloper); Breedte rabat en middenloper afhankelijk van functie van de straat en functies aanliggende panden;
- Originele stoepen bij bebouwing worden behouden: 3-deling;
- Stegen vormen uitzondering: 1-deling.



Rabat en trottoir: drieling 2.0, koperbruin

- Drieling 2.0 is verbeterde versie van de remake uit 1998, genuanceerde kleuren die meer overeenkomen met kleurstelling oude paarse drieling, passend bij identiteit;
- Goed beloopbaar (1cm juiste fundering);
- Oude paarse drieling wordt hergebruikt;
- Fabrikant Vande Moortel.

Stoepenzone

- De originele stoepen (van hardsteen) blijven behouden;
- Niet meer aanwezige stoepen zijn onderdeel van rabat of trottoir.

Utrechtse identiteit Basis

Dit is het netwerk van de binnenstad. Dit deel van de openbare ruimte beslaat 80% van de totale oppervlakte openbare ruimte in de binnenstad. Het straatprofiel en het materiaal moet robuust zijn en tegen een stootje kunnen waardoor het voor veel doeleinden bruikbaar is. Het profiel plus het materiaal levert een (rustige) beeld dat de beeldkwaliteit van de gevels optimaal ondersteunt. De basis is het resultaat van de Utrechtse traditie die de inrichting van de openbare ruimte laat volgen op het gebruik. Kiezen voor basis is een zaak van gemeente en initiatiefnemers.

Uitbundige versieringen en patronen opgenomen in de bestrating passen niet in de Utrechtse traditie en zijn niet nodig om van Utrecht een "gezellige" stad te maken.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Gebieden

Centrum Historische Binnenstad



Basisindeling, met niveauverschil (auto aanwezig)

- Driedeling (twee trottoirs en een middenloper);
- Breedte middenloper afhankelijk van functie van de straat, maar maximaal 5,5 m voor tweerichtingverkeer;
- Breedte trottoirs afhankelijk van functie van de straat en aanliggende panden;
- Originele stoepen bij bebouwing worden behouden.



Middenloper: dikformaat novoton, roodbruin gereduceerd

- Al veel toegepast (Oudegracht, winkelwandelgebied);
- Goed fietsbaar (icm juiste fundering);
- Bestand tegen zwaar verkeer (icm juiste fundering);
- Genuanceerde rode kleur, passend bij oude paarse driedeling en driedeling 2:0;
- Fabrikant Wienerberger (welk type novoton precies?)



Hoogteverschil

- Smalle natuurstenen band (Belgisch hardsteen);
- Utrechtse profilering;
- Laag hoogteverschil, max 7 cm;
- Gecombineerd met utrechtse kolk.

Historie

Kiezen voor basis is ook kiezen voor het voortzetten van de Utrechtse traditie van straten maken. Dat houdt in dat er is gekozen voor een driedeling in het profiel. Aan weerszijden een rabat (stoep/trottoir) en een looper in het midden. Dit profiel wordt voorzien van de materialen die het meest voorkomen in de stad en beschreven zijn in het vorige ORP. De "best practice" dus. Dikformaat klinkers en de paarse driedeling. Deze producten vragen wel een Utrechts kwaliteitsniveau. De gebruikswaarde voor de voetganger en fietser zijn hoog en verdragen geen inferieure producten. De klinker in de rijloper moet in comfort voor de fietser zich kunnen meten met asfalt.

Resume:

Profiel:

- 3-deling (Rabatten en een middenloper);
- Ontwerpruimte ten behoeve van keuze hoog\laag dynamisch;
- Maatvoering van het profiel\hoogteverschil is maatwerk;
- A-niveau of klein\groot hoogteverschil rabat\loper.

Materiaal:

- 2 materialen. Driedeling en dikformaat;
- Hardsteen keien overgang rabat\loper A-niveau;
- Speciale hardstenen band overgang rabat\loper klein hoogteverschil;
- Speciale hardstenen band overgang rabat\loper groot hoogteverschil;
- Speciale kolk bij klein hoogteverschil.

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Centrum Historische Binnenstad



- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Centrum Historische Binnenstad



Bomen

Voor de werven in de binnenstad is een bomenvisie opgesteld. Bij werkzaamheden dient hier rekening mee gehouden te worden.

[Bomenvisie Utrechtse Werven 2012](#)

De visie is op de website van de gemeente Utrecht te vinden. De visie kan ook bij de BlnG opgevraagd worden.

Index

Vol leven

Duurzaam

Toegankelijk

Intensief

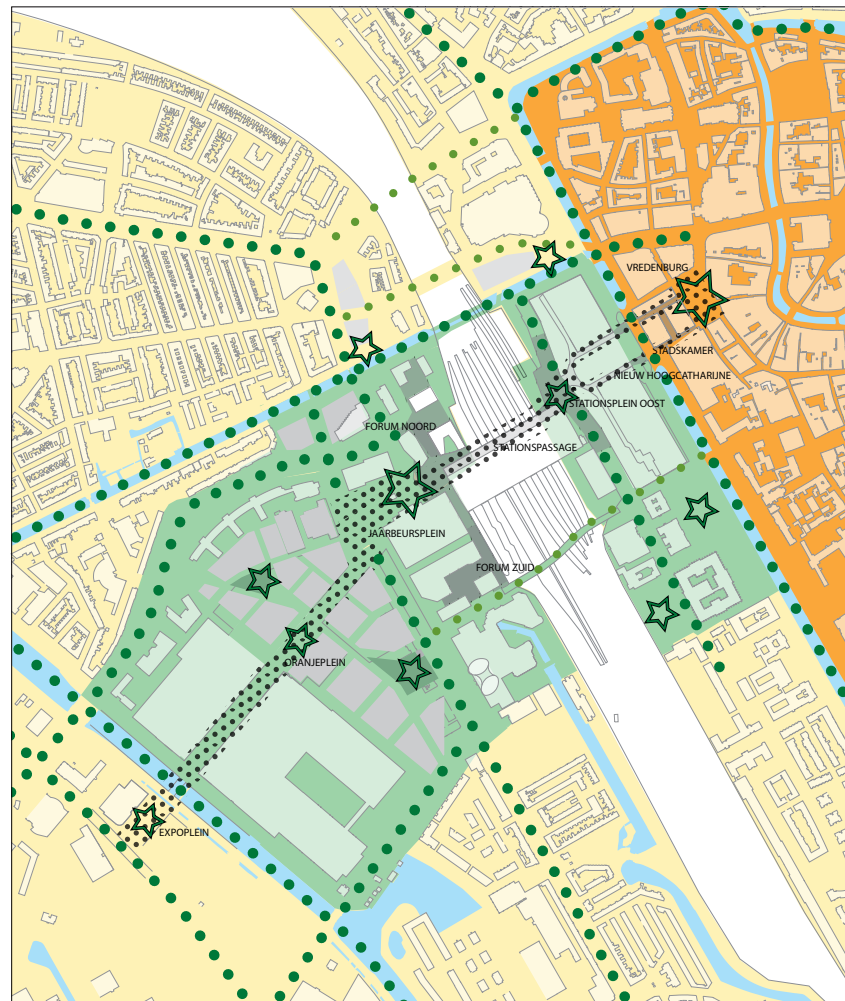
Aantrekkelijk

Gebieden

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Gebieden

Centrum Stationsgebied



Zoals in het Referentiekader 2005 al is vastgesteld, vraagt het Utrechtse stationsgebied om een hoogwaardige, uitnodigende en goed beheerbare inrichting die geschikt is voor intensief gebruik. Dagelijks maken veel mensen gebruik van het gebied. Zij geven het gebied levendigheid en kleur. Zeer verschillende functies komen in een compact gebied samen. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van diverse nieuwbouwprojecten, met hun eigen architectuur en signatuur. Binnen deze stedelijke dynamiek met veel (visuele) prikkels is de inrichting van de openbare ruimte ingetogen en verfijnd.

In het kader van de actualisatie van het referentiekader openbare ruimte, wordt voorgesteld om de samenhang in de openbare ruimte te vergroten door het aantal inrichtingsmiddelen te reduceren. Dit past in de benadering die de gemeente Utrecht in de Kadernota openbare ruimte heeft gekozen.

LEGENDA

Sferen:

- Historische binnenstad: Utrechtse Allure
- Bestaande stad: Domstad
- Stationsgebied: Utrechtse Allure

Bijzondere lijnen:

- Centumboulevard
- Hoofdstructuur openbare ruimte
- Secundaire structuur openbare ruimte



Unieke plekken:
pleinen, parken

108	Leidsche Rijn Vleuten De Meern
111	Centrum Historische Binnenstad
115	Centrum Stationsgebied
119	Maximapark
120	Leidsche Rijn Centrum

Centrum Stationsgebied

Materialenpakket

Binnen de projectgrens van het stationsgebied en in de directe omgeving worden vier sferen onderkend: de sfeer van de historische binnenstad, de sfeer van de 'Compacte stad', de sfeer van de 'Buitenstad' en de sfeer van het hoogstedelijke stationsgebied. Het is de bedoeling dat de grenzen tussen deze sferen vanzelfsprekend ogen. Materiaal-overgangen dienen zodanig te worden ontworpen dat deze logisch aansluiten op de ruimtelijke structuur en functionaliteit.

Elk van de vier sferen krijgt een eigen materialenpakket:

1. Historische binnenstad: Alluregebied

Voor de historische binnenstad wordt het materialenpakket herijkt door actualisatie van het zogenaamde Openbare Ruimte Plan binnenstad als onderdeel van de Kadernota.

2. Compacte stad: Domstadkwaliteit

Rondom sluit het stationsgebied aan op de basis-inrichting van de aangrenzende Compacte stad. Het materiaalgebruik staat niet in dit bouwstenendocument, maar wordt vastgelegd in de Kadernota openbare ruimte en het Handboek openbare ruimte.

3. Buitenstad: Domstadkwaliteit

Ten westen van het Merwedekanaal grenst het stationsgebied aan de Buitenstad. Het materiaalgebruik wordt bepaald in de Kadernota en het Handboek.

4. Stationsgebied: Alluregebied

Het stationsgebied is in de Kadernota aangewezen als zogenaamd Allure-gebied. De gekozen bouwstenen passen bij het hoogstedelijke karakter.

Het streven is om een groot deel van de openbare ruimte in het stationsgebied in te richten met de standaard bouwstenen, zodat samenhang ontstaat in het stedelijk weefsel.

Omwillen van samenhang wordt ook een deel van de openbaar toegankelijke private ruimte in het stationsgebied met deze bouwstenen ingericht.

De openbare ruimte in het stationsgebied kent doorgaande lijnen (hoofdstructuur en secundaire structuur) en bijzondere plekken (parken en pleinen). Het herkenbaar maken van deze structuur zorgt ervoor dat het stationsgebied beter wordt verbonden met de omliggende wijken. Daarbij worden oude structuren, zoals de waterlopen hersteld en krijgen straten en pleinen meer een eigen identiteit en betekenis voor de gebruikers.

Doorgaande structuren zoals de Stadsbuitengracht, de Croeselaan en de Leidsche Rijn doorkruizen plangrenzen en grenzen van sferengebieden. Bij de inrichting van deze doorgaande lijnen wordt in het ontwerp een evenwicht gezocht tussen enerzijds continuïteit in profielen en anderzijds materiaalgebruik dat past in de betreffende sfeer. Daarbij zijn vooral beplanting, verharding en verlichting de bepalende bouwstenen.

De structurerende lijnen en plekken in het stationsgebied worden versterkt met beplanting.

De materiaalvoorstellen voor verharding en verlichting zijn opgesteld met de intentie om doorgaande structuren over grotere lengte van dezelfde materialen te voorzien en materiaalovergangen nader te ontwerpen. Materiaalgrenzen kunnen in de planvorming van deelgebieden worden aangescherpt op basis van een visie op de gehele doorgaande structuur.

Centrum Stationsgebied

Index

Vol leven

Duurzaam

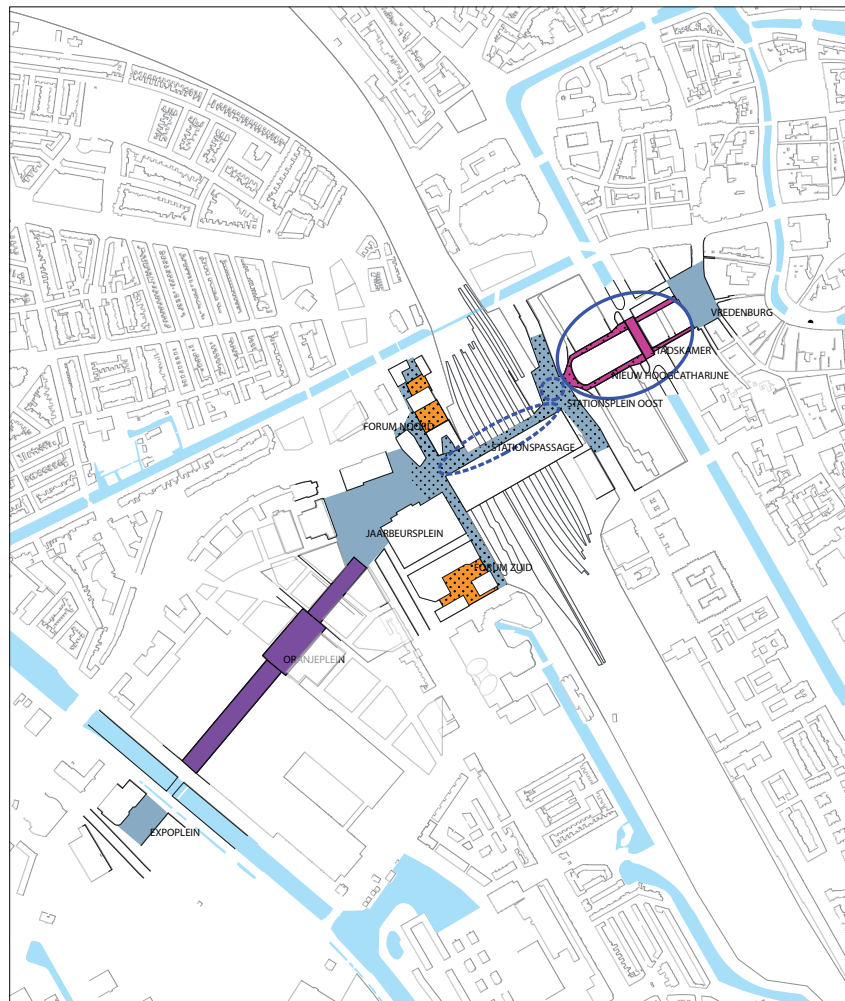
Toegankelijk

Intensief

Aantrekkelijk

Gebieden

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum



Verbijzondering

Op de bijzondere plekken, zoals pleinen, kan, op beperkte schaal, naast de standaard bouwstenen, gebruik worden gemaakt van een beperkt aantal bijzondere materialen of objecten die deze plekken een specifieke identiteit geven. Daarbij moet een balans worden gevonden tussen samenhang en verbijzondering die zodanig is dat de plek zich voldoende hecht binnen het stedelijk weefsel en tegelijkertijd voldoende eigen identiteit heeft.

LEGENDA

Hoogteligging:



+1 niveau

Eigendom:



Gemeente



Klépierre



Jaarbeurs



Derden



Binnen



Overdekt

108	Leidsche Rijn Vleuten De Meern
111	Centrum Historische Binnenstad
115	Centrum Stationsgebied
119	Maximapark
120	Leidsche Rijn Centrum

Centrum Stationsgebied

Centrumboulevard

De bijzondere plekken in het stationsgebied zijn vooral geconcentreerd op de zogenaamde 'Centrumboulevard.' De Centrumboulevard is een opeenvolging van bestemmingen in een hoogintensief voetgangergebied. Verschillende ruimtes van de Centrumboulevard kennen verschillende condities. Er zijn openbare ruimtes op maaiveld, maar ook openbaar toegankelijke binnenruimtes op +1 niveau. Eigendom en beheer van onderdelen van de Centrumboulevard liggen bij verschillende partijen. De condities van de verschillende deelprojecten zijn weergegeven in de voorgaande afbeelding.

De diverse condities op de Centrumboulevard leiden tot een aantal specifieke materiaalkeuzen. Echter, de bedoeling is dat de Centrumboulevard geen autonoom element is in de stad, maar verweven is met de omliggende stadsstraten en pleinen.

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Maximapark



Leidsche Rijnpark A3

Het Leidsche Rijnpark is een groenopgave die zijn weerga niet kent. Een omvorming van een bestaand tuinbouwgebied, inclusief bestaande linten woonbebouwing, tot een ruim 300 groot groengebied met alle belangrijke recreatieve functies voor de toekomstige bewoners van Leidsche Rijn en voor een deel een programma dat grootstedelijke van karakter is.

De nieuwe sportparken vinden er hun plek, evenals het centrale deel van het park, De Binnenhof, specifiek ingericht als klassiek parkdeel. Belangrijke elementen van het Leidsche Rijnpark zijn naast de Binnenhof, de Buitenhof, waar natuur meer haar gang mag gaan, de sportcomplexen, de Vikingrijn en het Jac. P. Thijsseint.

De Vikingrijn biedt een nieuwe impressie van de loop van de Oude Rijn, die hier duizenden jaren voorheen door het oorspronkelijke landschap meanderde. Nu terug in het park als een belangrijk recreatief en natuurlijk element. Het Jac. P. Thijsseint houdt als een koord alle elementen van het park binnen haar grenzen vast en vormt zelfstandig element een verbindende factor voor alle functies.

- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Leidsche Rijn Centrum

Leidsche Rijn Centrum wordt ingericht met een specifieke verharding en straatmeubilair en is in aanleg. Hier ligt een combinatie van natuurstenen stroken/banden en rijbanen met gebakken klinkers of gekleurd asfalt.



- 108 Leidsche Rijn Vleuten De Meern
- 111 Centrum Historische Binnenstad
- 115 Centrum Stationsgebied
- 119 Maximapark
- 120 Leidsche Rijn Centrum

Leidsche Rijn Centrum

wat/waar	materiaal	type	conform/reeds toegepast
verharding			
asfalt rijweg Overtuinstraat	asfalt	kleur: zwart	atlas Leidsche Rijn
asfalt fietspad	asfalt	kleur: beige	atlas Leidsche Rijn
rijweg overige straten	gebakken klinker	kleur:bont (Padova)	reeds toegepast in Leidsche Rijn Centrum Noord
trottoirs en autovrije straten	gebakken klinker	kleur: rood (Novoton)	reeds toegepast in Leidsche Rijn Centrum Noord
pleinen	gebakken klinker	kleur: geel -beige (Auraton)	reeds toegepast in Leidsche Rijn Centrum Noord
plintverharding rondom bebouwing	natuursteen	kleur: grijs	reeds toegepast in Leidsche Rijn Centrum Noord
verlichting			
opgespannen verlichting - straten' hoge stad'	opgespannen verlichting	type Leidsche Rijn Centrum	reeds voorgesteld in Leidsche Rijn Centrum Kern A
paaltop - straten 'beneden stad' en rondom boerderij Rood Noot	mast hout, 4m hoog	type Leidsche Rijn Centrum	reeds voorgesteld in Leidsche Rijn Centrum berlijnplein & Kern A
lichtmast met uithouder, Parijsboulevard' en Overtuinstraat	mast hout, 6m hoog	type Leidsche Rijn Centrum	reeds voorgesteld in Leidsche Rijn Centrum berlijnplein & Kern A
lichtmast met uithouder, Vleutensebaan	10m hoog	type Leidsche Rijn	atlas Leidsche Rijn
paaltop , fietspad Vleutensebaan	4m hoog	type Leidsche Rijn	atlas Leidsche Rijn
paaltop langs Amsterdams Rijnkanaal			conform Ontwikkelingskader Amsterdam-Rijnkanaalzone
paaltop langs recreatieve groene routes			in aansluiting op of Amsterdams Rijnkanaal of Rijnkennemerlaan
meubilair			
n.t.b. in komende fase			
Inrichtingselementen			
trottoirkolk, langs rijweg	gietijzer	TBS TRK-2050	
trottoirkolk, langs rijweg met parkeren op trottoir	gietijzer	TBS TRK-2030	
trottoirkolk, langs fietsboulevard	gietijzer	TBS RWS-450x375	
molgoot, in autovrije straten	gietijzer	TBS str-3234/3025x45	