



Thomas à Kempisplantsoen

Integraal programma van eisen/Functioneel Ontwerp Openbare Ruimte
Concept, 16 september 2022



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep

Tim Rozendal – OOR Mobiliteit
Bart Monshouwer – OOR Duurzame stad
Jeanet Hekhuis – OOR Duurzame stad
Fred van Eeden – OOR Stedenbouw en landschap
Jeroen Koning - Volksgezondheid
Wolter Jan van Althuis – Stadsingenieurs
Gerwin de Vries – Flux
Mayke Baltussen – Flux
Kris Kersten – Flux
Brain Klazema – Portaal
Yuen-Kwan Lam – Mitros
Carline van Wijk - Mitros

Projectmanagement

Pascal van der Meer
Erik Pattijn

Opdrachtgever

Judith de Vlaming – OOR Gebiedscoördinator West en NoordWest

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

16 september 2022

Bestuurlijke besluitvorming

PM

Inhoudsopgave

1. Inleiding – waar gaat dit IPVE/FO over?	4	Bijlagen	48
1.1 Aanleiding	4	Bijlage 1: Participatie beeldverslagen	48
1.2 Het SPVE en het IPVE/FO	4	Bijlage 2: Documenten Westelijke Stadsboulevard	50
1.3 Plangebied	6	Bijlage 3: Profiel ondergrondse infra	53
1.4 Planproces	6	Bijlage 4: Openbare ruimte in het SPVE	54
1.5 Leeswijzer	6	Bijlage 5: Parkeerbalans uit het SPVE	55
2. Opgave – wat speelt er op het Thomas à Kempisplantsoen?	7		
2.1 Beschrijving van het huidige Thomas à Kempisplantsoen	7		
2.2 Bestaand beleid	8		
3. Ambitie – wat willen we bereiken?	12		
3.1 Bijzondere plek	12		
3.2 Doorwaardbaar, uitnodigend en verbonden	12		
3.2 Buurtpark	12		
3.3 Klimaat en ecologie	13		
3.4 Samenhangend	15		
4. Uitwerking – hoe komt het gebied er uit te zien?	16		
4.1 Profielen	16		
4.2 Klimaat	26		
4.3 Bomen	28		
4.4 Ecologie	30		
4.5 Sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte	32		
4.6 Verkeer en parkeren	34		
4.7 Overgang bebouwing-openbare ruimte	39		
4.8 Kabels en leidingen	41		
4.9 Nood- en hulpdiensten (NHD)	43		

1. Inleiding – waar gaat dit IPVE/FO over?

Afbeelding:
Ontwikkelingen in de
omgeving van het
plangebied

1.1 Aanleiding

De corporaties Mitros en Portaal hebben het initiatief genomen tot herontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen. Dit volgde nadat eind 2017 het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPVE/FO) voor de Westelijke Stadsboulevard (WSB) door de gemeenteraad werd vastgesteld. De gemeenteraad koos voor het “Fris Alternatief”, de variant waarbij de Thomas à Kempisweg zijn huidige functie verliest en de stadsboulevard om het Thomas à Kempisplantsoen heen wordt aangelegd.

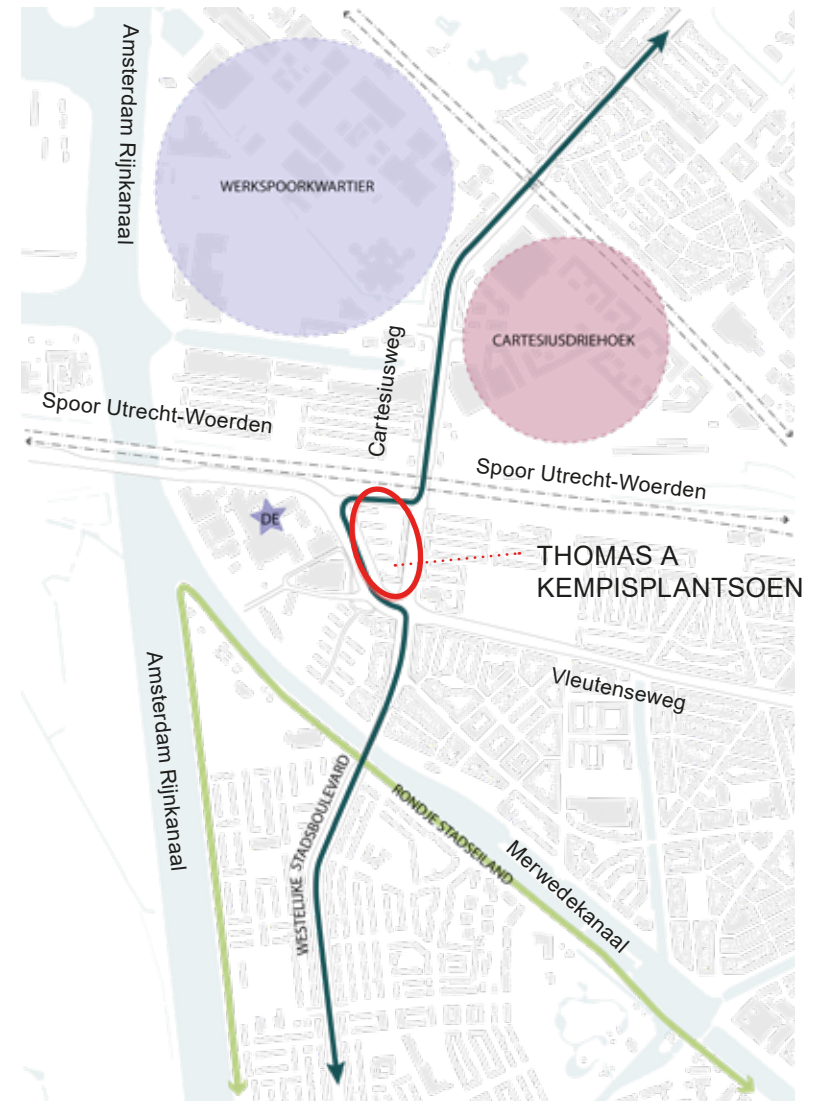
In juli 2019 is het startdocument Thomas à Kempisplantsoen door college van B&W vastgesteld. In samenwerking met de gemeente Utrecht heeft dit geleid tot een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) voor het nieuwe Thomas à Kempisplantsoen. Dit SPVE is door de gemeenteraad vastgesteld op 3 februari 2022.

1.2 Het SPVE en het IPVE/FO

De herontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen bestaat uit de ontwikkeling van woningbouw en de herinrichting van de openbare ruimte. In het SPVE Thomas à Kempisplantsoen zijn ruimtelijke uitgangspunten beschreven voor het nog te maken ontwerp voor de openbare ruimte.

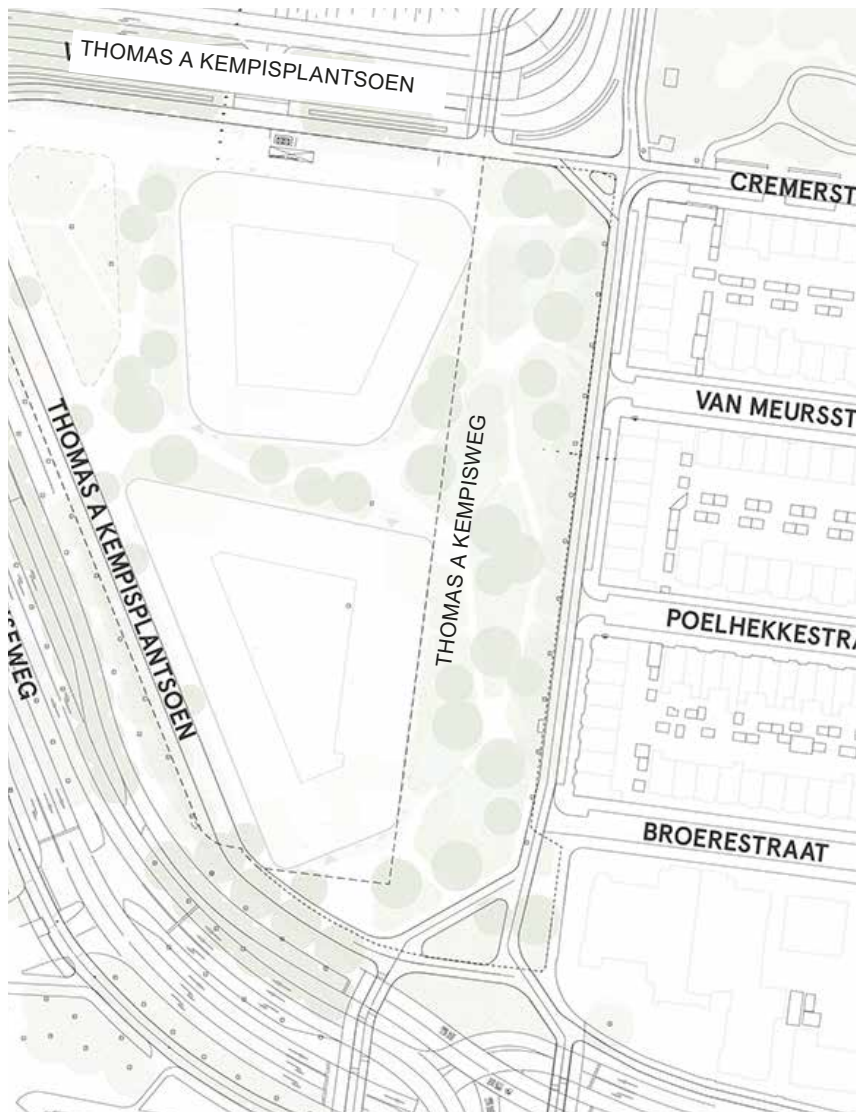
De verdere uitwerking van deze uitgangspunten voor de openbare ruimte zijn in voorliggend “Integraal Programma van Eisen Thomas à Kempisplantsoen” beschreven, en in tekening uitgewerkt in het bijbehorend Functioneel Ontwerp.

Het IPVE/FO gaat vooral over functionele aspecten, maatvoering en (technische) eisen van de openbare ruimte. Vormgeving, van bijvoorbeeld groen of paden, volgt in de vervolgfases bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp.



Afbeelding links:
Straatnamen omgeving

Afbeelding rechts:
Luchtfoto plangebied



1.3 Plangebied

Het plangebied omvat het complete gebied ingeklemd tussen de Vleutenseweg, de Thomas à Kempisweg en het Thomas à Kempisplantsoen (in het verlengde van de Cremerstraat), ten noorden van de ontwikkeling. Het totale plangebied (incl. bebouwing) beslaat ongeveer 2,2 ha. Het nieuwe groene buurtpark beslaat ongeveer 1 ha.

In dit document gebruiken we de werknaam ThàK als het totale plangebied wordt bedoeld: zowel de Thomas à Kempisweg en het Thomas à Kempisplantsoen tezamen. Door gemeente en corporaties wordt gezamenlijk één integraal ontwerp uitgewerkt voor de openbare ruimte binnen het plangebied ThàK.

Het ontwerp van de openbare ruimte van het ThàK vindt plaats in nauwe afstemming met het ontwerpproces en gebeurt zoveel mogelijk conform de uitgangspunten van de Westelijke stadsboulevard. Met inachtneming van de doelstellingen van zowel de WSB als het ThàK heeft dit geleid tot twee aanpassingen in het WSB ontwerp:

Aan de zuidzijde is de ligging van het fietspad veranderd om een goede aansluiting te kunnen maken vanuit de fietstraat van de Thomas à Kempisweg en de oost-west verbinding vanuit de Vleutensweg. Aan de noordzijde is de voetgangsverbinding langs de WSB naar de Cremerstraat niet langs de WSB zelf gelegd, maar de voetganger kan via de nieuwe parallelweg en het nieuwe park richting Cremerstraat. Op de kaartjes in bijlage 2 zijn de verschillen weergegeven

1.4 Planproces

Bij de totstandkoming van het SPVE Thomas à Kempisplantsoen zijn (digitale) buurtbijeenkomsten gehouden. Na het vaststellen van het SPVE (door de gemeenteraad op 3 februari 2022) is een participatie traject gestart om te komen tot het IPVE/FO van de openbare ruimte.

Daarvoor zijn twee buurtbijeenkomsten georganiseerd. In de bijlagen zijn de beeldverslagen van deze twee bijeenkomsten opgenomen. Na de IPvE/FO fase zullen bewoners in de uitwerking naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) wederom betrokken worden.

1.5 Leeswijzer

Dit IPvE/FO is opgebouwd uit een aantal hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige situatie en bestaand beleid. In hoofdstuk 3 wordt de ambitie voor de herinrichting van het gebied beschreven. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 over de verschillende uitgangspunten en eisen die vanuit het beleid en alle overige relevante aspecten voor de openbare ruimte van het ThàK gelden. Hoofdstuk 5 gaat in op de vervolgstappen, waaronder de verdere proces en de verdere bewonersparticipatie. De bijlagen bevatten aanvullende informatie, zoals beeldverslagen van de buurtbijeenkomsten.

Afbeelding:
Een van de voorstellen uit de participatie is het aanleggen van een (tijdelijke) pluktuin op de plek van bouwveld 3.



2. Opgave – wat speelt er op het Thomas à Kempisplantsoen?

2.1 Beschrijving van het huidige Thomas à Kempisplantsoen

Het Thomas à Kempisplantsoen was een bescheiden uitbreidingsplan dat kort na de oorlog is gerealiseerd. Kenmerkend voor het Thomas à Kempisplantsoen is de zogenoemde strokenbouw. De bouwblokken liggen in een open verkaveling in een groen plantsoen. De randbebouwing aan de Thomas à Kempisweg zorgt voor een dichte wand en draagt bij aan de continuïteit van de ruimtelijke structuur van de stad. Door de open bebouwingstypologie in het plangebied is er relatief veel oppervlakte aan groen aanwezig, bestaande uit de voor- en achtertuinen en het openbaar groen. In deze ruimtelijke structuur vormt de Majellakerk een accent door zijn vrije ligging.

Het Thomas à Kempisplantsoen is naar binnen gekeerd en het wordt afgesneden van zijn omgeving door de Vleutenseweg en de Thomas à

Kempisweg. In combinatie met het spoor ten noorden van de locatie leidt dit tot een enclave met minimale interactie met de omgeving. De omliggende infrastructuur maakt de huidige circa 180 woningen in het gebied goed bereikbaar voor de auto, voetganger en fiets. Daarnaast bevinden zich in het gebied enkele winkels en bedrijfspanden (bedrijfsonroerend goed - BOG).

Parkeren vindt plaats langs de straten in het plangebied. In verhouding met het aantal woningen zijn er relatief weinig formele parkeerplaatsen aanwezig. Het gebied heeft nog geen betaald parkeren. De parkeerdruk is hoog door het parkeren van auto's die een andere bestemming dan het Thomas à Kempisplantsoen hebben. Bij de vaststelling van het SPVE is besloten betaald parkeren in te voeren.

Afbeelding links:
Straatbeeld rond 1952

Afbeelding rechts:
Straatbeeld huidige
situatie.



In januari 2020 is voor het SPVE onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde soorten in het plangebied ('Nader onderzoek naar de aanwezigheid van gierwaluw, huismus en vleermuizen en Toetsing Utrechtse soortenlijst', 08-01-2020). Het onderzoek is zowel gericht op soorten die wettelijk beschermd zijn (Wnb) als soorten die beleidsmatig beschermd zijn (Nota Utrechtse soortenlijst).

Tijdens het onderzoek zijn verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis vastgesteld. Het gaat om 1 zomerverblijfplaats en 3 paarverblijfplaatsen. Voor de voorgenomen werkzaamheden is er een ontheffing benodigd van de Wet natuurbescherming. Er zijn geen verblijfplaatsen of andere beschermde waarden van wettelijk streng beschermde planten of dieren aangetroffen.

Afbeelding::
Achterpad in het
Thomas à
Kempisplantsoen



Voor de te verwachten overige soorten zoogdieren en amfibieën geldt een algemene vrijstelling van de Wet natuurbescherming in geval van ruimtelijke ingrepen. Daarvoor geldt wel de algemene zorgplicht tijdens de uitvoering. Voorafgaand aan de uitvoering wordt door gemeente en corporaties een ecologisch werkprotocol opgesteld in samenwerking met de ecologisch adviseurs.

2.2 Bestaand beleid

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (juli 2021)

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht kiest Utrecht voor gezonde verstedelijking. Voor de openbare ruimte betekent dit ruimte voor groen, klimaat, fietser, voetgangers en ontmoeting. Speciale aandacht gaat uit naar klimaatadaptatie. Om alle opgaven rondom de openbare ruimte een plek te geven is een integrale benadering van het ontwerp van de openbare ruimte noodzakelijk. Bij de herontwikkeling van het ThàK is die integrale benadering ook gevolgd. Dit door de samenwerking die gemeente en corporaties hebben afgesproken en de afstemming daarbinnen met de Westelijke Stadsboulevard.

Utrecht neemt het groene raamwerk als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil de stad 'vergroenen'. Groen en rood gaan in Utrecht gelijk op. Voor de benodigde uitbreiding van het groen kiest Utrecht voor een schaa sprong groen en 'Groen Tenzij'. Dit betekent dat de basis van de inrichting van de openbare ruimte groen is. Zo ook voor het ThàK. Er is geen overbodige verharding in de uitwerking van het IPVE/FO opgenomen en klimaatadaptief ontwerp is als uitgangspunt gehanteerd.

In de RSU is vastgesteld dat er bij herontwikkeling van de bestaande stad verdicht kan worden, wanneer er ook een bijdrage wordt geleverd aan de kwaliteitsverbetering van de wijk.

Dit betekent voor het gebied dat een goede en groene openbare ruimte en verbinding met de omgeving belangrijke speerpunten zijn. De herinrichting van de openbare ruimte ThàK levert een grote kwaliteitssprong aan zowel de nieuwe woningen in het Thomas à Kempisplantsoen als de naastgelegen wijk Nieuw Engeland.

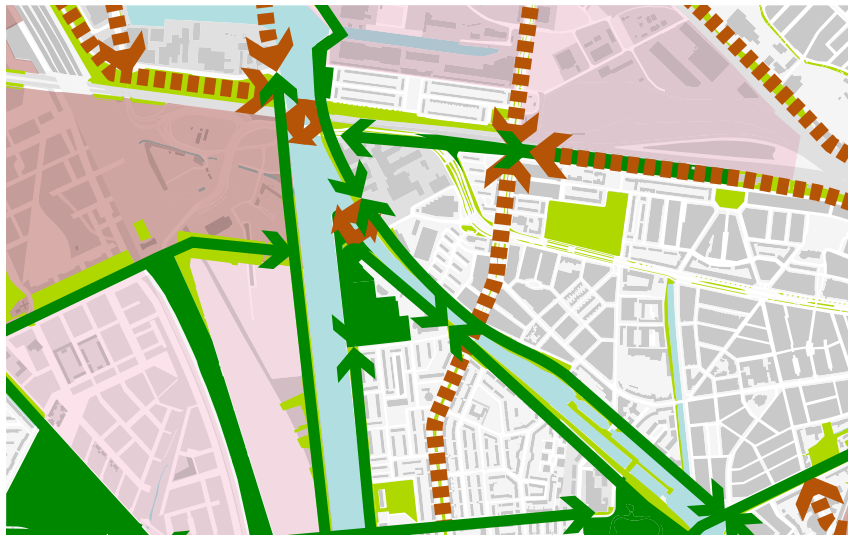
Groenstructuurplan ((2007) Actualisatie Groenstructuurplan (2018) en Bomenbeleid (2009)

Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners. Groen zorgt er voor dat de bodem van de stad meer water vasthoudt, zodat er een buffer is in droge perioden voor bijv. bomen. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling, wateropvang en schone lucht. Daarnaast is groen van groot belang voor de biodiversiteit en ecologie.

De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor het groenbeleid hanteert de gemeente Utrecht het Groenstructuurplan, het Bomenbeleid en de Utrechtse soortenlijst. Die hebben als doel de groenstructuur en specifieke flora en fauna in de stad Utrecht te beschermen en te versterken. Daarnaast hanteert de Gemeente Utrecht bij het ontwerp en plaatsen van bomen de Boommonitor.

Het plangebied voor de herontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen vormt een belangrijke schakel binnen de stedelijke groenstructuur. De oevers van het Merwedekanaal, de spoorzone en de Thomas à Kempisweg die doorloopt in de Westelijke Stadsboulevard zijn onderdeel van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur. Met de ontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen is er een kans om deze structuren recreatief, ecologisch en landschappelijk te versterken en te verbinden.

Afbeelding:
Hoofdgroenstructuur



-  Stedelijke groenstructuur 2007
-  Uitbreiding op de groenstructuur van 2007
-  (wenselijke) Verbindingen 2007
-  Uitbreiding van (wenselijke) verbindingen 2007
-  Prioritaire ontwikkelingen (bron: RSU 2016)
-  Lopende gebiedsontwikkelingen (bron: RSU 2016)
-  Gemeentegrens

Afbeelding:
Utrechtse
kwaliteitskaart

Zowel voor mens, plant en dier. Het bomenbeleid stelt voor de belangrijkste boomstructuren in de stad ruimtelijke profielen voor. De omringende wegen van het plangebied dienen conform deze profielen te worden ingericht om zoveel mogelijk samenhang en continuïteit te krijgen.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)

Utrecht zet vol in op gezonde mobiliteit. In Utrecht bewegen we ons steeds meer lopend en fietsend of met openbaar vervoer en deelvervoer naar en door de stad. We werken vaker thuis en reizen meer buiten de spits. Bovendien zijn alle voorzieningen, zoals winkels, sport, onderwijs, cultuur en groen, straks binnen 10 minuten bereikbaar. Minder ver reizen betekent dat we makkelijker lopend of fietsend naar onze bestemming kunnen.

Dat betekent voor het ThàK bijvoorbeeld dat door de nieuwe en verbeterde voetganger- en fietsinfrastructuur deze vervoerstypen aantrekkelijker worden om te gebruiken dan de auto.

In de Parkeervisie 'Ruimte voor de Buurt', die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis.

In het Thomas à Kempisplantsoen wordt met de uitwerking van het plan ingezet op deelmobiliteit en het beperken van de ruimte voor auto's in het openbaar gebied. De deelmobiliteit maakt een norm van circa 0,3 per woning mogelijk, en door deze parkeerplaatsen alleen aan de randen te plaatsen die nu ook al een verkeersbestemming hebben blijft maximaal ruimte over voor voetganger en fietser om de openbare ruimte te ontwerpen volgens "groen tenzij".

Er is een uitgebreide parkeerberekening gemaakt op basis van 360 woningen. Deze is als bijlage toegevoegd aan het vastgestelde SPVE. Op basis hiervan worden 60 parkeerplekken in de openbare ruimte gerealiseerd. Naast de 60 plekken in de buitenruimte komt er ook nog een deel parkeren in het noordblok (Portaal), en er komt deelmobiliteit. De parkeerbalans uit het SPVE is te vinden in Bijlage 5.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) & Handboek Openbare Ruimte (2022)

De gemeente houdt zich bij het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Er zijn drie kwaliteitsniveaus: Domstadkwaliteit, Domstadkwaliteit Bijzonder en Utrechtse Allure.

In het plangebied is op basis van het HOR en de Kadernota, sprake van twee verschillende kwaliteiten. De Westelijke Stadsboulevard en de huidige Thomas à Kempisweg zijn Domstadkwaliteit Bijzonder.



De rest van het gebied is kwaliteitsniveau Domstadkwaliteit, gelijk aan bijvoorbeeld de omliggende groenstructuren als Majellapark en Cremerstraat. De sferen- en verhardingenkaart is uitgangspunt voor de te gebruiken verhardingen en materialen. Voor de openbare ruimte is Domstad kwaliteit uitgangspunt. Op onderdelen wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp i.o. de gemeente (beheer) en corporaties onderzocht in hoeverre een hogere kwaliteit op onderdelen en/of specifieke plekken wenselijk en (financieel) haalbaar is.

Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering (2021)

Eisen, doelen en ambities op het gebied van klimaat, water en riolering zijn beschreven in de Visie Water en Riolering en de Visie Klimaatadaptatie. De omgang met hemelwater, droogte en hitte zijn van levensbelang om een weerbare en gezonde stad te realiseren. Om hittestress tegen te gaan, creëren we meer schaduw, bij voorkeur door bomen te planten. En de openbare ruimte richten we in volgens het principe "Groen, tenzij..".

Het streven is om het afvalwater te scheiden van het regenwater en het regenwater zoveel mogelijk vast te houden in het gebied waar het valt. De Gemeente Utrecht probeert afvalstromen van afvalwater zo veel mogelijk te beperken. Zo heeft de Gemeente Utrecht een voorkeursvolgorde voor het verwerken van schoon afvalwater (hemelwater):

1. Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing);
2. Infiltratie op de bodem (bovengronds);
3. Infiltratie in de bodem (ondergronds, via een voorziening);
4. Directe lozing in het oppervlaktewater;
5. Lozing in een hemelwaterstelsel (naar rioolwaterzuivering);
6. Lozing in een vuilwaterriool.

De inrichting van ThàK helpt mee het stedelijk hitte-eilandeffect van de stad te beperken. Dit wordt gedaan door schaduw toe te voegen in de openbare ruimte, waardoor de omgeving koel blijft. Onder andere het toevoegen van bomen draagt bij aan schaduwplekken. Ten aanzien van waterberging wordt ingezet op het vasthouden en nuttig gebruiken door middel van WADI's en zoveel mogelijk infiltratie in de bodem.

Visie Speelruimte Utrecht (2021)

De gemeente Utrecht heeft een stad voor ogen waarin kinderen naar hartenlust kunnen buitenspelen en jongeren elkaar (buiten) kunnen ontmoeten. In het speelbeleid is de stad opgedeeld in een aantal speelbuurten. In elke speelbuurt is een speelplek nodig, zodat alle kinderen in Utrecht zelfstandig naar een speelplek toe kunnen. Onderdeel van de visie is de Utrechtse speelruimtenorm, met de ambitie dat binnen 200 meter van iedere woning speelruimte te bereiken is. We houden daarbij rekening met het aantal kinderen dat in een buurt woont, en ook met de barrières die een kind over moet om bij een speelplek te komen.

We gaan uit van een kwantitatief kader: De Jantje Betonnorm uit de speelruimtenota 2009 (waarbij 3 % van de ruimte gereserveerd moet worden voor speelruimte) is hierbij nog steeds het leidende minimum voor speelruimte in buurten. Binnen deze kaders is op speelbuurniveau aandacht voor variatie in het aanbod, bespeelbaar groen en spelen op straat. Voor ThàK betekent dit dat er ruimte voor spelen is in de openbare ruimte.

3. Ambitie – wat willen we bereiken?

3.1 Bijzondere plek

Het ThàK is een bijzondere plek in de stad. Enerzijds gelegen op de oost-west as die Leidsche Rijn, het centrum en het Utrechts Science Park met elkaar verbindt. Anderzijds op de noord-zuid as van Overvecht naar Kanaleneiland, met de Westelijke Stadsboulevard als belangrijke element. Precies op het kruispunt van deze twee assen ligt het ThàK. Daarnaast vormt het gebied de entree van de stad. Het gebied moet recht doen aan de markante plek in de stad, binnen de ambities van het bestaande beleid, de ambities zoals beschreven in het SPVE én de ambities van de omwonenden in het gebied.

Voor het ThàK zijn de volgende begrippen uitgangspunt voor het benoemen van de ambitie.



3.2 Doorwaardbaar, uitnodigend en verbonden

Door het omleggen van de Westelijke stadsboulevard verdwijnt het autoverkeer van de Thomas à Kempisweg en dus ook de barrière tussen het Thomas à Kempisplantsoen en Nieuw Engeland. Door de connectie die nu ontstaat, kunnen de gebieden ruimtelijk worden verbonden. Het gebied opent zich meer naar zijn omgeving, en nieuwe voetgangers- en groenverbindingen worden gemaakt. De doorwaardbaarheid van het gebied wordt daarmee vergroot.

3.2 Buurtpark

Ondanks de kleine omvang is er in het park voldoende afwisseling voor bewoners, omwonenden en andere gebruikers. Zo zijn er plekken waar men kan spelen, elkaar kan ontmoeten en kan verblijven. Maar ook te genieten in de zon of schaduw of van de rust. De plekken passen bij de maat en schaal van het park. Deze plekken liggen verspreid door het park, waaronder rondom de collectieve entrees van de nieuwe woningen en bij de kerk.

Het hart wordt gevormd door de nieuwe groene ruimte, waar levendigheid en rust zich afwisselen. Het nieuwe buurtpark breidt de mogelijkheid uit om via allerlei groene ommetjes de verschillende parken te bezoeken. Het nieuwe park is verkeersvrij: parkeren, laden/lossen, verkeer van auto en fiets zijn allen in de rand van het plangebied opgenomen.

Conceptschets

Ecologische groenstructuren (locatie bomen indicatief)

-  Aaneengelsoten boom-structuren; 1e grootte (locatie bomen indicatief)
-  Bestaande boom (locatie bomen indicatief)
-  Kleine bomen met opgaande heestergroepen en kruidlagen; Inheems (ecologische stapstenen)
-  Breed assortiment met vaste planten en dekking biedende heesters (75% inheems)
-  Binnentuinen
-  Groene daken
-  Bloemrijk hooiland.
-  Voorkeurslocatie nestkasten voor huismussen en gierzwaluwen.
-  Voorkeurslocatie nestkasten voor vleermuizen
-  Groenstructuur verbonden met de omgeving
-  Indicatie essentiële verbindingen tussen alle vegetatietypen



3.3 Klimaat en ecologie

Het klimaat en ecologie nemen een belangrijke plek in het park in. Het park wordt klimaatadaptief. Een nieuw klimaatpark voor Utrecht. Plantvakken worden verlaagd en ingericht voor waterberging. De verlaagde plantvakken en wadi's bieden verschillende gradiënten in natte condities wat interessant is voor flora en fauna.

Het park wordt ook, zoveel mogelijk, natuurinclusief. Er is ruimte voor mens en natuur. Er is ruime aandacht voor de klimaatadaptatie en de ecologische kwaliteit. Bijvoorbeeld door stilteplekken voor fauna, en plekken waar dieren voedsel en dekking kunnen vinden. Groen en gebruik zijn in balans. Natuur en voorzieningen wisselen elkaar af. Het park wordt als klimaatpark ingericht, dit betekent het zichtbaar bergen van regenwater in een wadi structuur maar ook verkoeling op warme dagen door groen en bomen. En het groen wordt verbonden met het Cremerpark en Majellapark. Dit concept wordt in de vervolgfase door de gemeentelijke ecooloog en de ecooloog van de corporaties verder uitgewerkt.

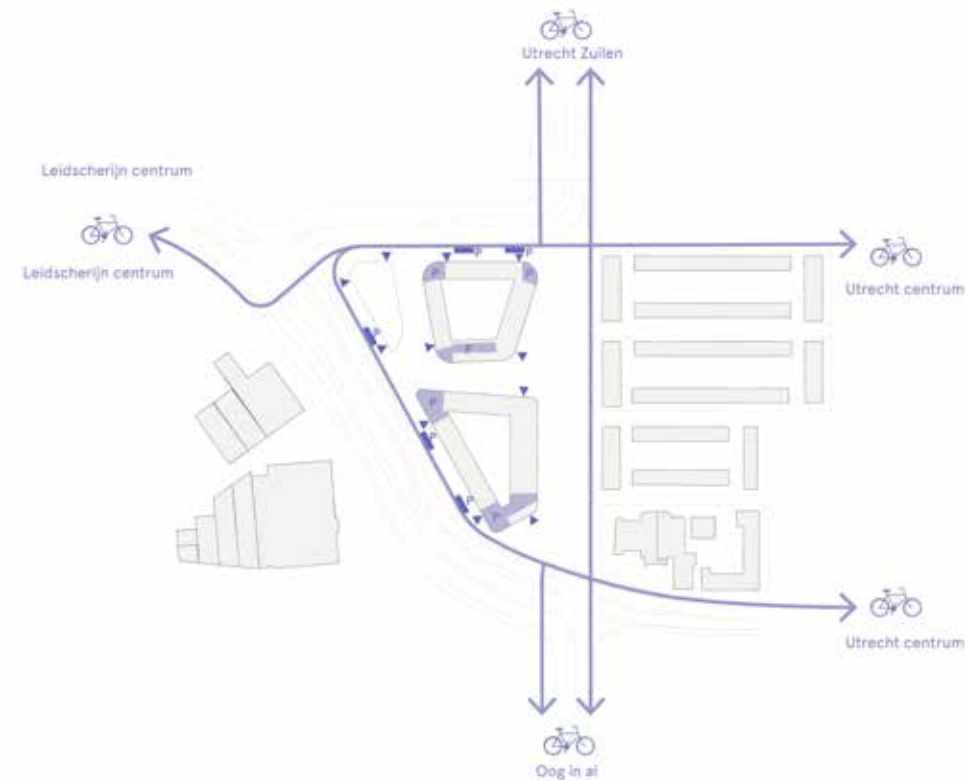
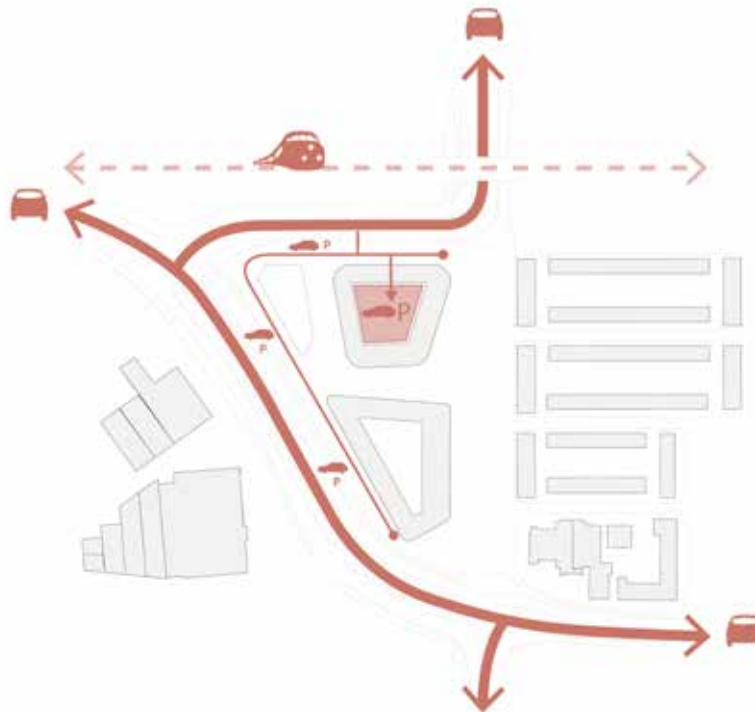
Afbeelding links:
Plekken in het nieuwe
gebied

Afbeelding rechts:
Een aaneengesloten
groen park



Afbeelding links:
Verkeer om het gebied
heen

Afbeelding rechts:
Langzaam verkeer

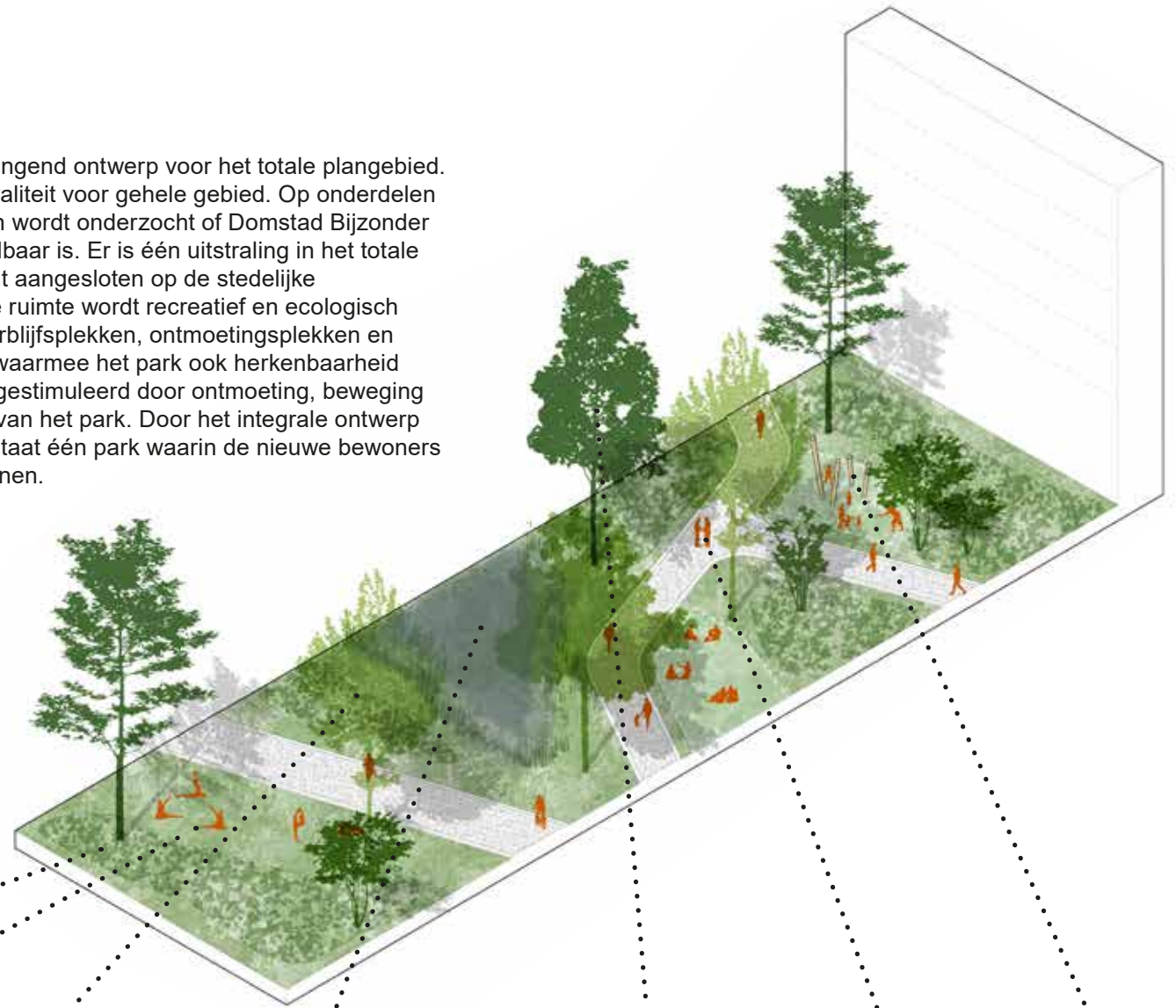


Afbeelding:

Een klimaatpark met ruimte voor natuur, waterberging en grote bomen biedt mooie verblijfsplekken voor de omwonenden

3.4 Samenhangend

Er is één integraal, samenhangend ontwerp voor het totale plangebied. Uitgangspunt is Domstad kwaliteit voor gehele gebied. Op onderdelen en/of voor specifieke plekken wordt onderzocht of Domstad Bijzonder wenselijk en (financieel) haalbaar is. Er is één uitstraling in het totale gebied. Het plangebied wordt aangesloten op de stedelijke groenstructuur. De openbare ruimte wordt recreatief en ecologisch verbeterd. In het park zijn verblijfsplekken, ontmoetingsplekken en relatief rustige parkfuncties waarmee het park ook herkenbaarheid krijgt. De gezondheid wordt gestimuleerd door ontmoeting, beweging te integreren in het ontwerp van het park. Door het integrale ontwerp van de openbare ruimte ontstaat één park waarin de nieuwe bewoners én omwonenden terecht kunnen.



ruimte voor natuur en
rijke beplanting

plekken met gemaaid gras
voor bijvoorbeeld sport/yoga

in het gehele park is
ruimte voor ecologie

het park is ingericht als een klimaatpark en
kan water vasthouden bij piekbuien

grote bomen bieden schaduw
op warme dagen

wandelroutes in
het buurtpark

verblijfsplekken in
het groen

4. Uitwerking – hoe komt het gebied er uit te zien?

4.1 Profielen

Op basis van het beleid, de ambities en de uitgangspunten is een inrichtingsplan voor het gebied opgesteld. Er gelden drie basisprofielen voor de verschillende onderdelen van het gebied. Dit zijn:

1. het centrale buurtpark op de voormalige Thomas à Kempisweg (incl. fietsstraat) en tussen de nieuwe bouwblokken;
2. de parallelweg langs de Vleutenseweg;
3. de parallelweg langs de Thomas à Kempisplantsoen aan de noordzijde van het gebied.

Afbeelding:
Plankaart
Functioneel Ontwerp
(ook beschikbaar als
losse pdf in aparte
bijlage)



- Verlaagde groenvakken
- Nieuwe bomen
- Bestaande bomen
- Wadi's met brug
- Fietspaden
- Autoparkeren
- Reservering terras
- Entree woning
- Hoofdentree

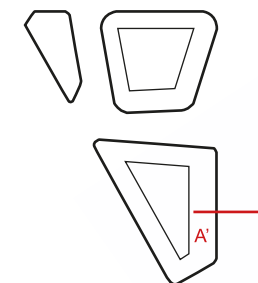
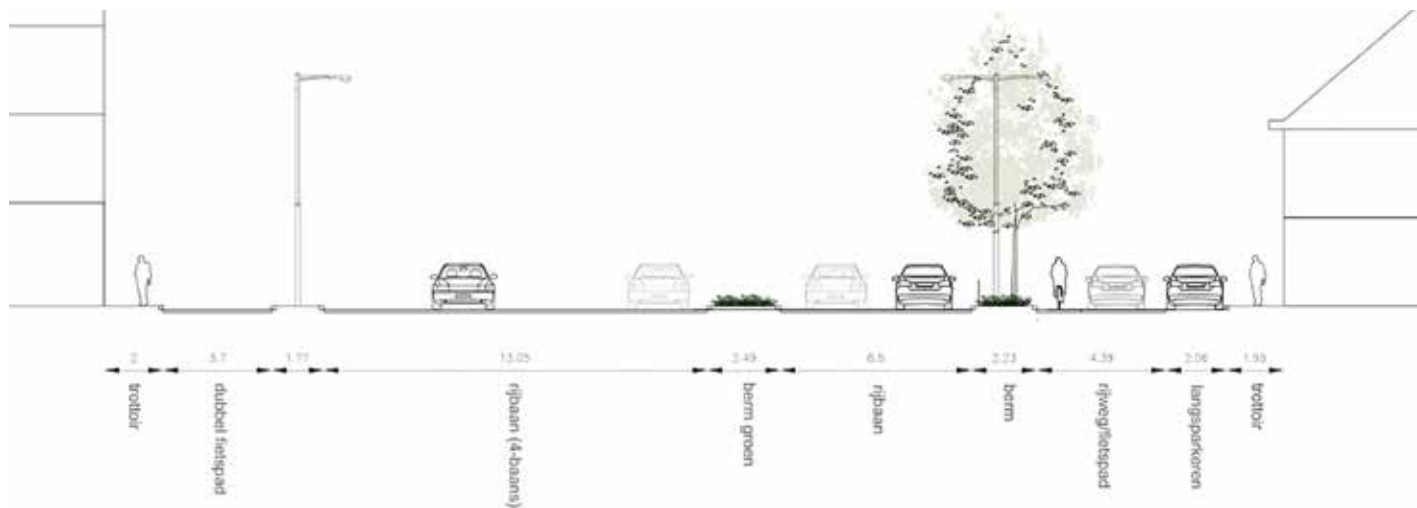
Voormalige Thomas à Kempisweg (oostzijde plangebied)

Het buurtpark ligt op de voormalige Thomas à Kempisweg en vloeit, als één gebied, ook tussen de nieuwe bouwblokken door, zodat een nieuw, aaneengesloten groengebied ontstaat. De bestaande boomstructuur wordt hierin opgenomen. De parallelweg van de Thomas à Kempisweg wordt omgevormd tot fietsstraat.

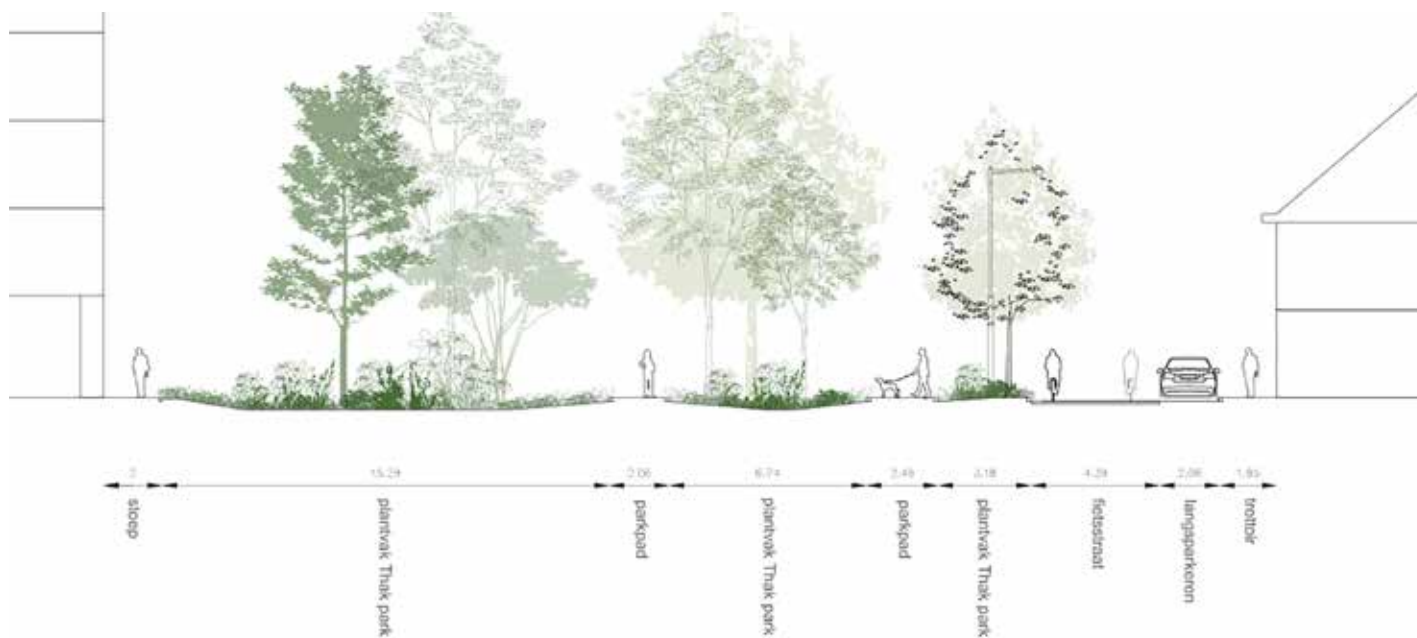
Afbeelding:
Huidige Thomas à
Kempisweg



Afbeelding:
Huidige situatie Thomas
à Kempisweg
Profiel A-A'



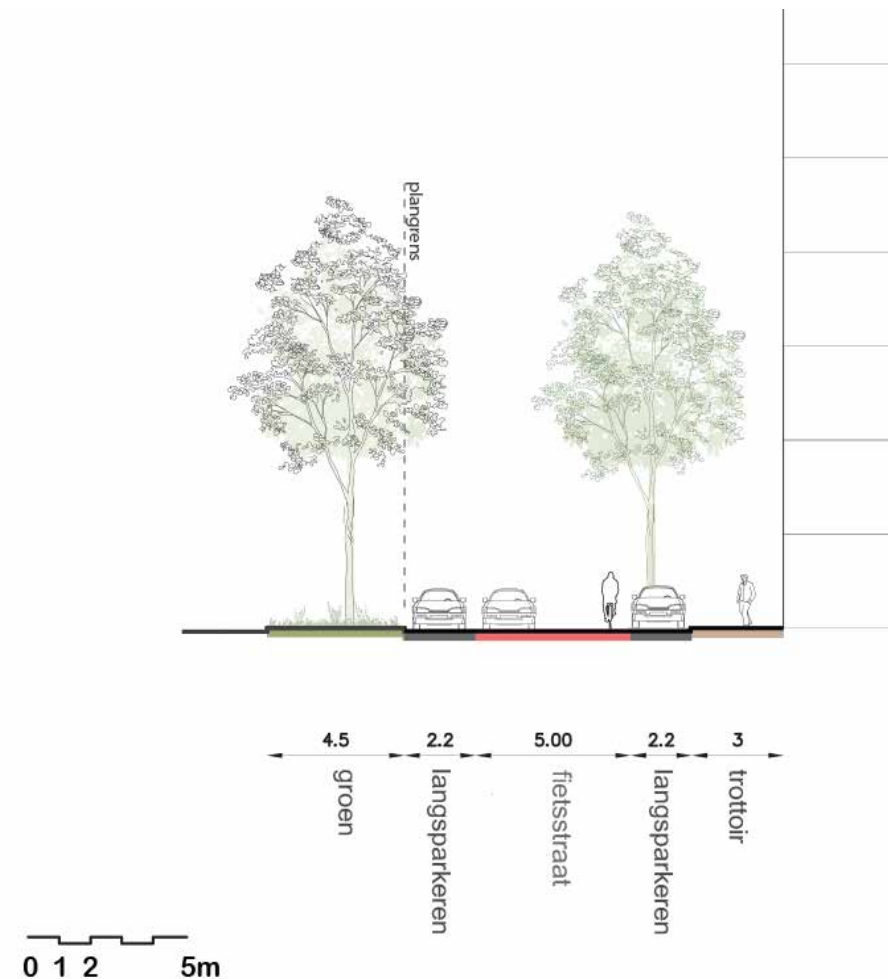
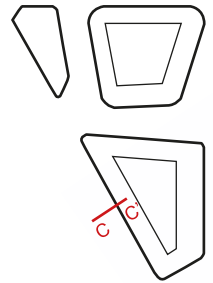
Nieuwe situatie Thomas
à Kempisweg
Profiel A-A'



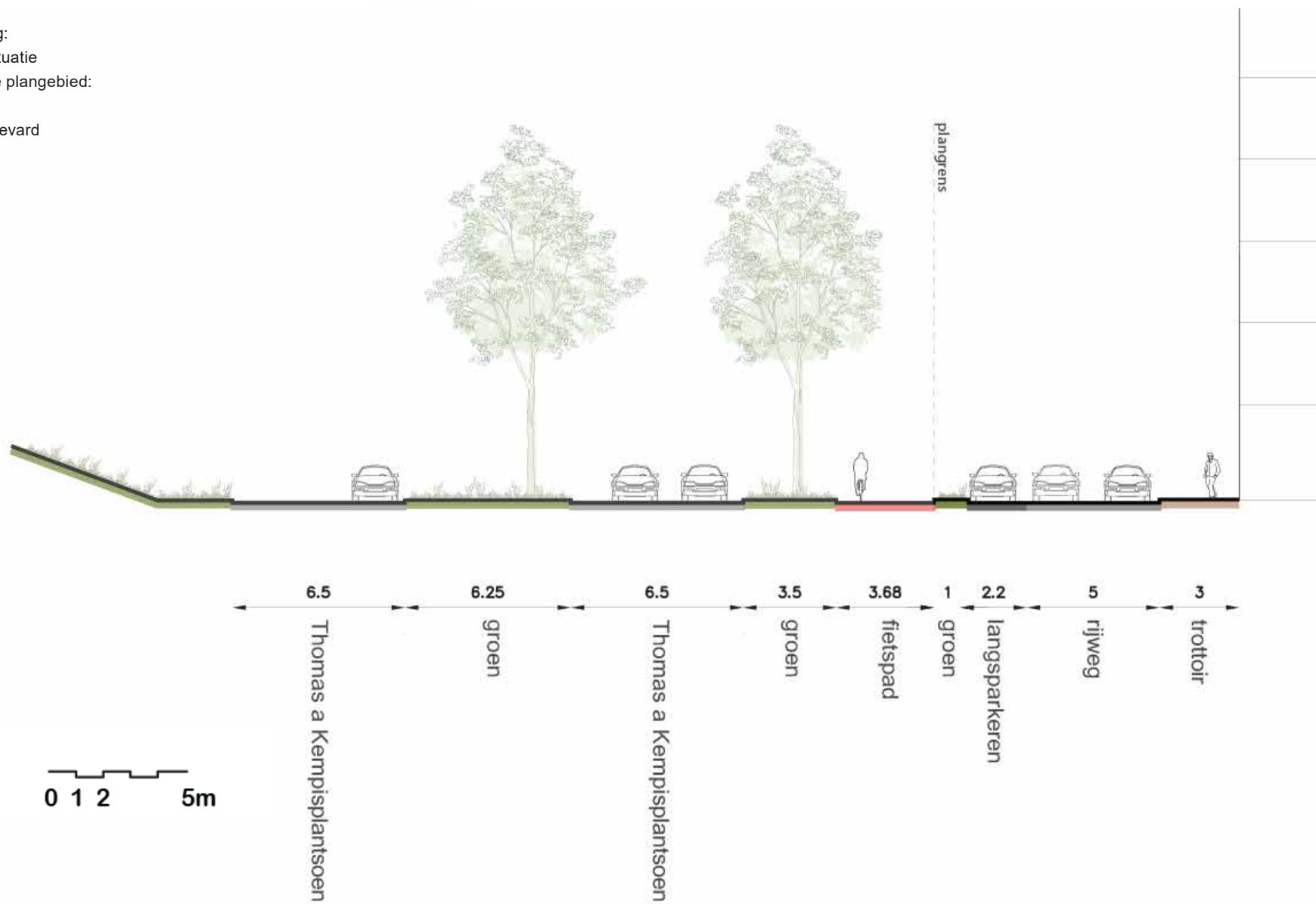
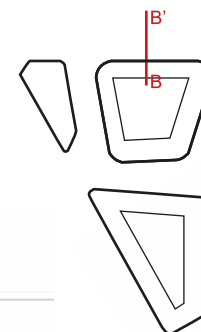
Afbeelding:
Nieuwe situatie
parallelweg westzijde
Profiel C-C'

Parallelweg Vleutenseweg (westzijde plangebied)

Aan de westzijde van de ontwikkeling wordt de bestaande parallelweg langs de Vleutenseweg omgevormd tot fietsstraat. Dit wordt een (voor de auto) doodlopende parallelweg met twee richtingen auto-veilig met keermogelijkheden. Hier komt tweezijdig langsparkeren.



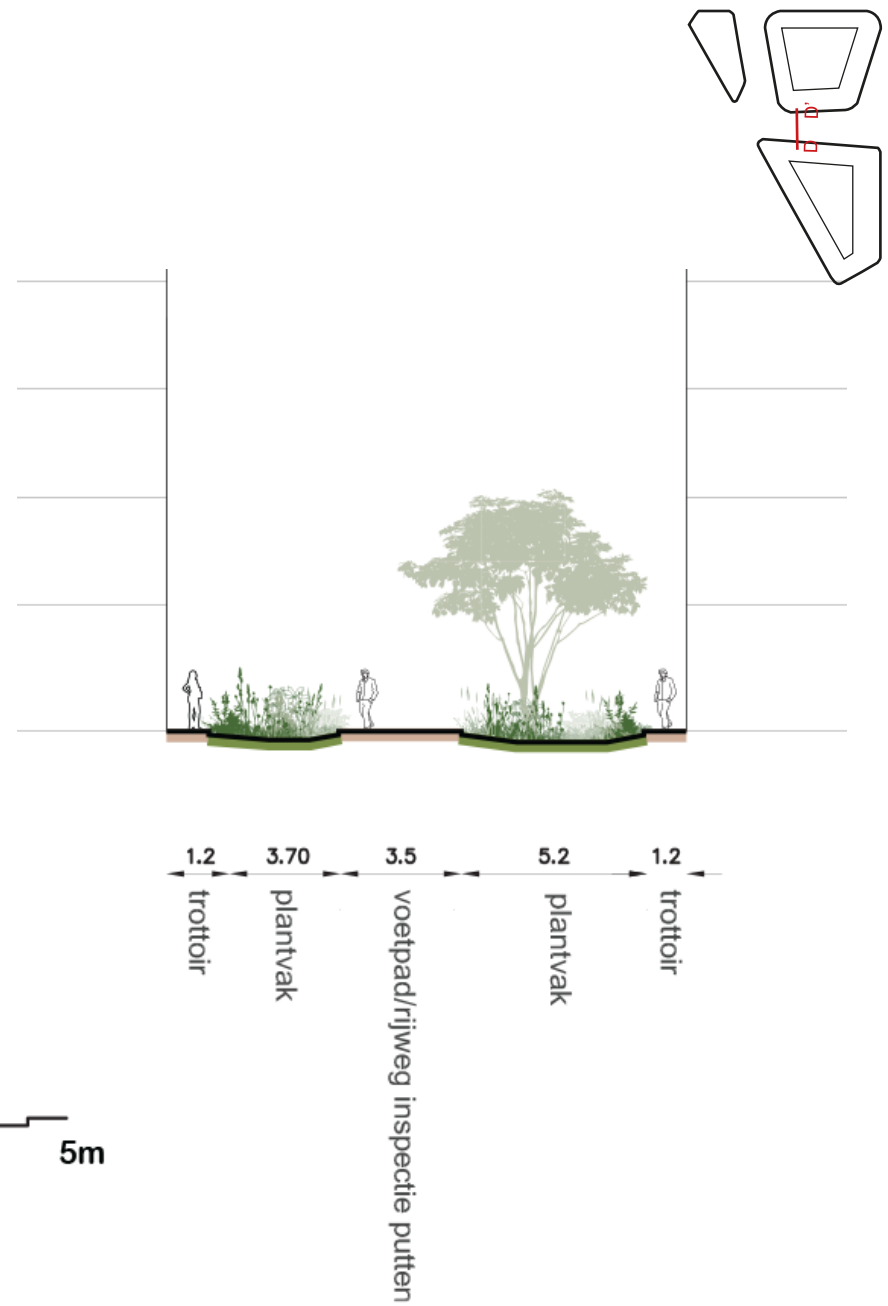
Afbeelding:
Nieuwe situatie
noordzijde plangebied:
Westelijke
Stadsboulevard
B-B'



Afbeelding:
Nieuwe situatie
tussenruimtes van de
bouvvelden
Profiel D-D'

Tussenruimte autovrije park

In de tussenruimtes tussen de bouwvelden wordt een juiste balans gezocht naar zoveel mogelijk groen en een optimale verharding die het gebruik als park faciliteert. De ruimte tussen de bouwblokken is ongeveer 15 meter. Op die manier is het mogelijk om op het smalste deel nog een boom (3e grootte) te planten.



Afbeelding:
Huidig openbaar groen
(4.069 m²)

Groen

- In het huidige Thomas à Kempis plantsoen is 4.069m² openbaar groen.
- In het nieuwe ontwerp is er 7.491m² openbaar groen (bijna 2x zoveel als huidige situatie).

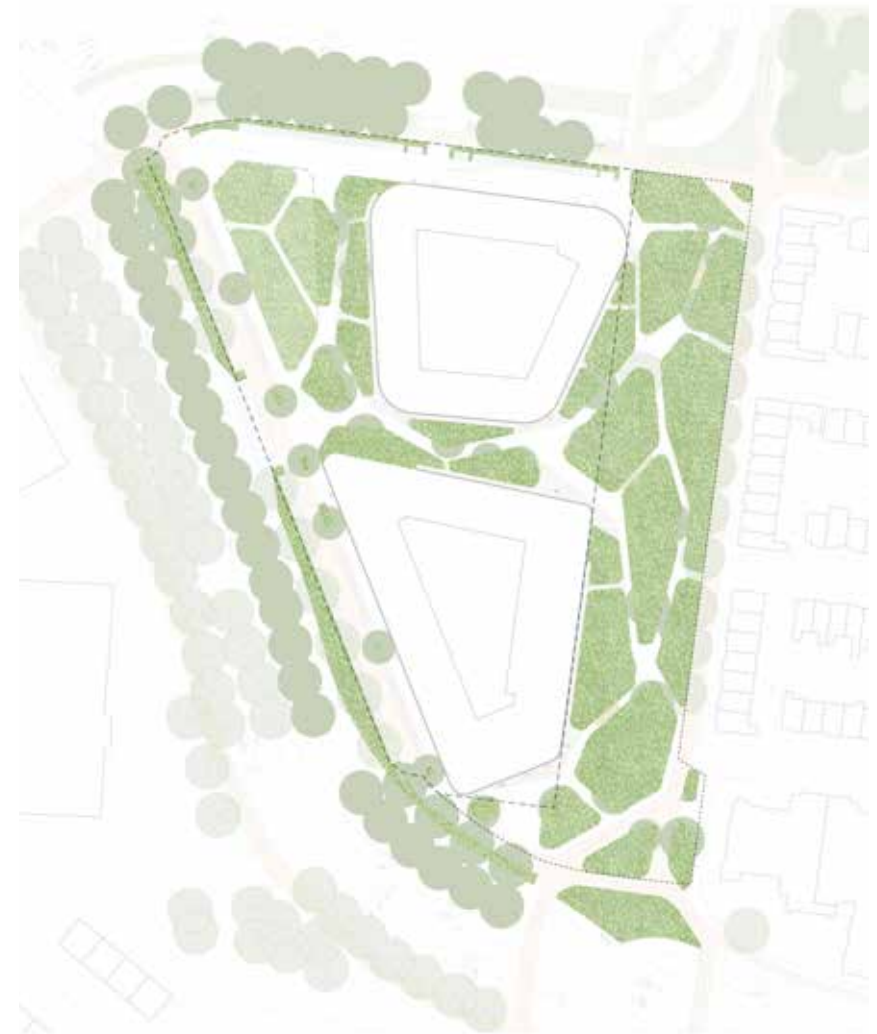


Afbeelding:
Plantvakken openbaar
groen nieuwe situatie
(7.491 m²)

 Nieuw openbaar
groen

Uitgangspunten

- Het park biedt ruimte aan verblijf in het groen, ecologie en klimaat, passend bij de maat en schaal van het park. Het park is autovrij en wordt ontworpen om te bewegen, ontmoeten en verblijven. Het nodigt uit om naar buiten te gaan en actief te zijn, een actief park.
- Het park wordt ingericht als een klimaatpark met ruimte voor natuur en waterberging.
- Er zijn kleine plekken voor verblijven, ontmoeten en sporten & spelen en bewegen. De plekken in het park passen bij de maat en schaal van het buurtpark.
- Langs de Westelijke Stadsboulevard komt, ter hoogte van het plangebied, een parallelweg waar het autoparkeren en de ondergrondse afvalinzameling komen. Ook deze parallelweg krijgt een hoogwaardige en groene aankleding.
- Door vormgeving en interessante vloeiende parkruimtes is de uit gebruik genomen Thomas à Kempisweg niet meer zichtbaar of voelbaar.
- Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het principe: 'Groen, tenzij'. Verharding wordt alleen toegepast indien noodzakelijk voor de ontsluiting van het gebied en de woningen, en primair voor voetgangers, behoudens het fietspad.
- Verschillende voetgangersroutes lopen door het gebied en verbinden entrees van de bestaande en nieuwe gebouwen. Deze sluiten aan op bestaande routes in omliggende straten en zorgen er ook voor dat er een verbinding komt met de Vleutenseweg en de bushalte die mogelijk aan de Vleutenseweg komt.
- Bij de buurtvoorziening (bedrijfs- of maatschappelijk onroerend goed (BOG / MOG)) in de nieuwbouw is, aan de functie ondersteunend, een klein terras mogelijk.
- In het park komt geen hondentoilet en -weide. Daarvoor zijn in het Cremerpark en het Majellapark voorzieningen. Voor een losloopweide is het park te klein. Overal in Utrecht geldt een opruim- en aanlijnplicht voor honden.



- Bouwveld 3 wordt in tijdelijke situatie (tot aan de bouw van bouwveld 3) onderdeel van de openbare ruimte/het park. Wellicht dat deze plek zich leent voor een buurtinitiatief, zoals bijvoorbeeld een pluktuin. Dit was een suggestie bij de participatie. Dit kan als hier voldoende draagvlak voor is. Deze pluktuin zal particulier beheerd moeten worden. Uitwerking volgt in de vervolg-fase.
- Alle plantvakken liggen verlaagd (10cm) t.o.v. de verharding, zodat hemelwater hier verzameld kan worden en kan infiltreren in volle grond.
- Plantvakken liggen alleen bij blinde gevels tegen de gevel aan verder is er rondom het gebouw een afstand van 1.5m aangehouden.
- Alle plantvakken liggen verlaagd (10cm) t.o.v. de verharding, zodat hemelwater hier verzameld kan worden en kan infiltreren in volle grond.
- In het park kunnen verschillende plekken komen zoals een waterspeelplek, een verblijfsplek, natuurlijk spelen-plek of een pluktuin. Uitwerking volgt in de vervolg-fase.
- In de nieuwe gebouwen is er op de begane grond ruimte voor een buurtvoorziening.

Afbeelding:
Klimaatadaptatie

-  Water op de daken kan via het park infiltreren in de volle grond
-  Wadi's
-  Verlaagde plantvakken

4.2 Klimaat

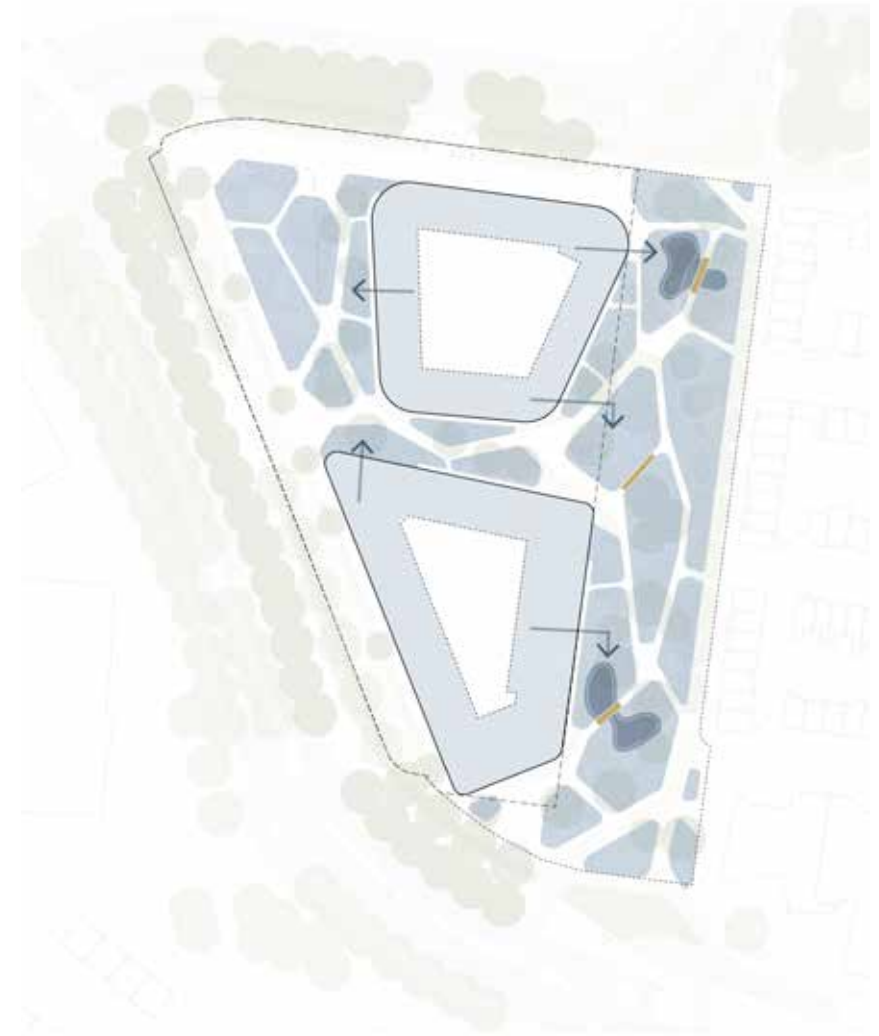
In het Thák wordt een deel van het park ingericht als wadi's voor de waterberging. De plantvakken liggen allemaal 10 cm onder maaiveld. Nader onderzoek is noodzakelijk om de waterdoorlaatbaarheid van de bodem te bepalen. Bij een verminderde doorlaatbaarheid is een verticaal drainagesysteem ook een optie. Er dient dan wel te worden onderzocht of dit goed samen gaat met de bronnen voor de warmte-koude-opslag (WKO) die worden aangelegd t.b.v. de nieuwe woningen.

Hierdoor is er geen schade bij een bui van 80 mm in één uur. In totaal wordt 90% van de jaarlijkse neerslag vastgehouden in het gebied, om verdroging tegen te gaan. De berekening en uitwerking volgt in de vervolg-fase.

De wadi's worden beplant met (kleine) heesters en/of bomen. Heesters en bomen leveren een belangrijke meerwaarde aan de infiltratiecapaciteit van waterbuffers doordat ze met hun wortels zorgen voor een betere infiltratiemogelijkheden en tegelijk opname door de beplanting zelf. De volle grond zal zo worden opgebouwd dat deze beschikt over voldoende infiltratiecapaciteit.

De wadi's kunnen worden gecombineerd met natuurlijk spelen, in bijvoorbeeld de vorm van stapstenen in de wadi. De inrichting helpt mee het stedelijk hitte-eilandeffect van de stad te beperken. Bestaande en nieuwe bomen zorgen voor schaduw.

Onderzocht wordt nog of het hemelwater van de daken kan worden geborgen en geïnfiltreerd in het park.



Uitgangspunten klimaat

- Bij een bui van 20 mm in één uur kan de openbare ruimte nog steeds gebruikt worden waarvoor die bedoeld is. Er blijft geen water op straat staan.
- Bij een bui van 80 mm in één uur is het streven dat wegen uiterlijk drie uur na de bui weer gebruikt kunnen worden. We spannen ons in om te voorkomen dat straten dan onbegaanbaar worden voor hulpdiensten en overig verkeer. De openbare ruimte en het hemelwatersysteem zijn zo vormgegeven dat bij buien met een intensiteit tot en met 80 mm in één uur geen schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur; Deze (tijdelijke / calamiteiten-) berging wordt geboden door:
 - Ruimte te creëren in het dwars/straatprofiel, waarbij verharding wordt vervangen door laaggelegen groenpartijen.
 - Het straatniveau te verlagen, vloerprofiel en/of stoepranden te verhogen of door overloopvoorzieningen naar de bodem, aangrenzende groenstroken en/of oppervlaktewater.
- Groenvoorzieningen, speelplekken etc. moeten binnen 24 uur weer toegankelijk zijn.
- Door zoveel mogelijk groen en natuurlijke waterberging aan de wijk toe te voegen, houden we minimaal 90% (en bij voorkeur 100%) van de jaarlijkse neerslag vast op de plek waar deze gevallen is en laten we infiltreren in de bodem. Om verdroging tegen te gaan.
- Te realiseren door:
 - Berging van minimaal 15 mm gerekend over het verharde oppervlak in infiltratievoorzieningen of maatwerkberekeningen.
 - Groen tenzij, en daardoor minimale hoeveelheid verharding.
- Iedereen heeft een koele plek in de openbare ruimte binnen 200 m van een gebouw/ woning met minimaal 200m² aaneengesloten schaduw bij voorkeur door bomen. De locatie is ingericht als aantrekkelijke verblijfsplek. Het openbare park kan daarin voorzien.
- Elke straat biedt schaduw (bij voorkeur door planten en bomen). Op het heetst van de dag 30% schaduw. De voorkeur is natuurlijke schaduw door planten en bomen.
- Maximaal 60% verharding.
- Het vloerpeil van panden ligt minimaal 0,15 m boven straatpeil. Toegankelijkheid van de entrees van de bebouwing moet hierbij wel geborgd worden. Vloerpeil wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt.

Afbeelding:
Bomen

-  Boom behouden
-  Boom te verwijderen
(vanwege nieuwbouw)
-  Boom: behoud onderzoeken in
vervolgfase

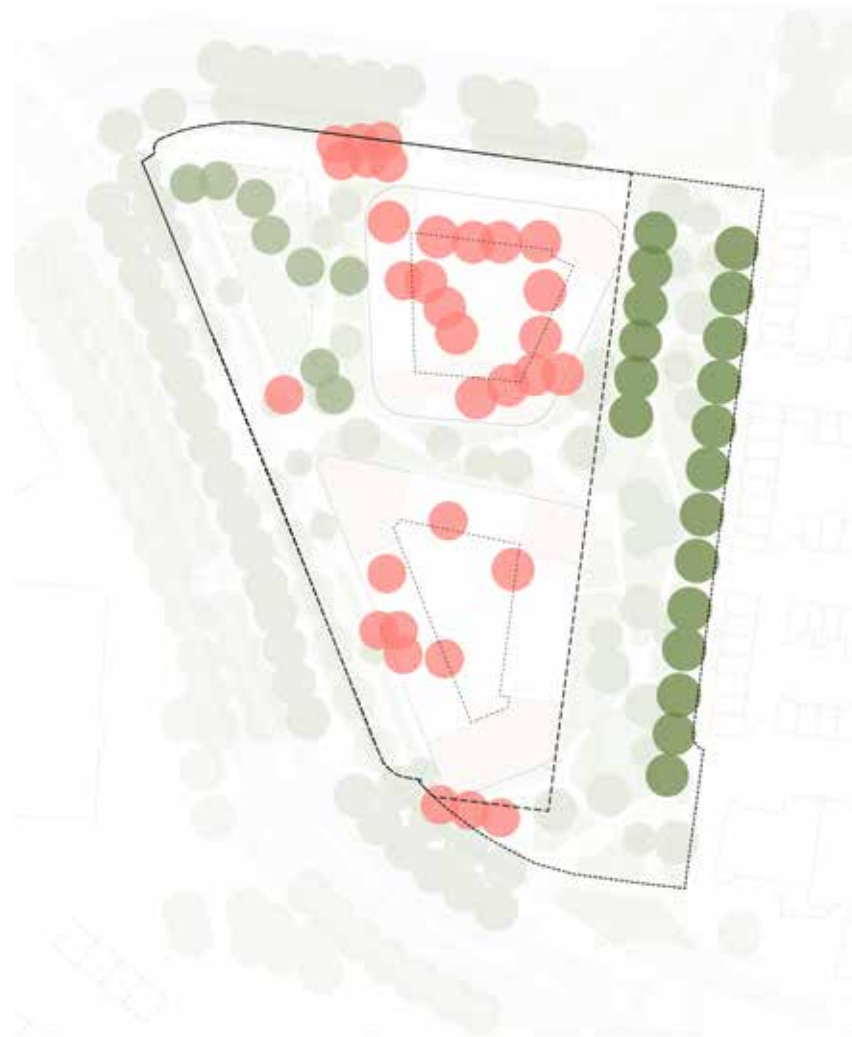
4.3 Bomen

In het ontwerp wordt een robuust en sterk groen raamwerk ontworpen, bestaande uit een mix van uitheemse en inheemse boomsoorten. De soorten zullen in het beplantingsplan worden uitgewerkt. Dit is onderdeel van het uit te werken voorlopig ontwerp. De boomgrootte zal bestaan uit een mix van 1e, 2e en 3e grootte bomen. Belangrijk uitgangspunt is dat de boomstructuur langs de Thomas à Kempisweg blijft behouden.

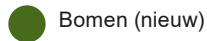
Dat betekent niet dat bij aanvang de bomen zijn aangeplant in de volgroeide maat. De aanplantmaat is vanzelfsprekend kleiner dan de volgroeide maat. De aanplantmaat wordt in de vervolgfase bepaald, in samenhang met het beplantingsplan. De bomen zullen structuren vormen waardoor het plangebied verbonden is met haar omgeving. Daarnaast is er ruimte voor verschillende vruchtdragende bomen en heesters en bomen met bijzondere groeivormen en herfstkleuren. De groeiplaatsen voor de bomen worden zo optimaal mogelijk ingericht (conform Boommonitor en HOR), wat leidt tot beter groeiende bomen en minder wortelopdruk.

Doel is om zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden en in te passen. Om de herontwikkeling mogelijk te maken, is het nodig om nu in het gebied bestaande bomen te kappen. De reden daarvan is dat onder andere de bouwcontouren en de logistieke toegang tot de locatie veranderen en ook de bouwplaats(inrichting).

Door boombeheer.eu is een analyse gemaakt van het aantal te verwijderen kappen bomen. Daaruit blijkt dat zeker 32 vergunningplichtige bomen zullen moeten worden gekapt. Deze liggen onder, of direct naast de toekomstige bebouwing en/of op de locatie van de nieuwe parallelweg. Van 8 vergunningplichtige bomen wordt nog nader onderzocht of deze behouden kunnen blijven.



Afbeelding:
Bomen (nieuw)

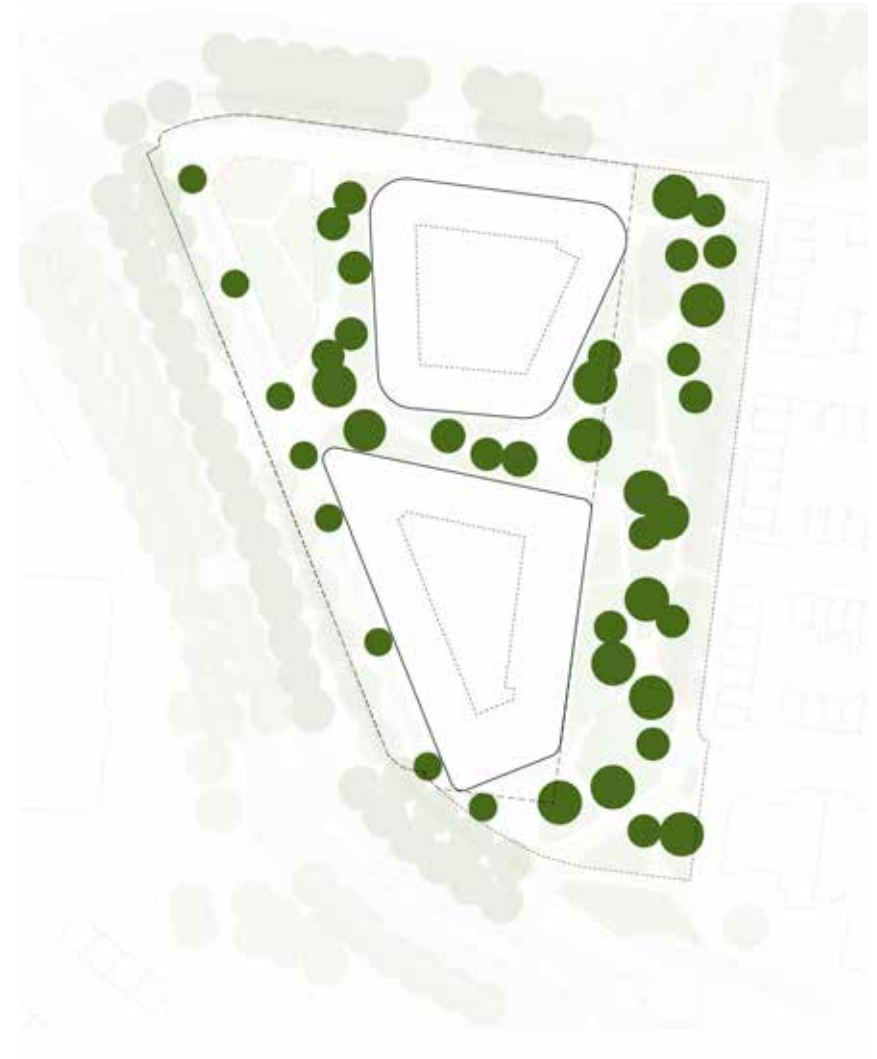


Dit zal afhangen van de nog uit te werken bouwlogistiek en bouwplaatsinrichting. Te denken valt daarbij aan bouwterrein, ketenpark, opstelplaatsen van kranen en de bereikbaarheid van de locatie. Deze bouwlogistiek heeft een nauwe relatie met het omliggende project Westelijke Stadsboulevard, welke gelijktijdig in uitvoering is. Het totaal aantal te verwijderen bomen bedraagt daarmee tussen de 32 en 40 bomen.

Er is door Boombeheer.eu onderzoek verricht naar de verplantbaarheid van de te verwijderen bomen in het gebied. De conclusie is dat verplanten niet haalbaar en wenselijk is. Als eindadvies wordt gegeven dat eventuele kluitvoorbereidingen en de huidige mindere kwaliteit van de bomen bij verplanting niet voldoende kwaliteit voor de toekomst geborgen kan worden. Daarom wordt in de hernieuwde omgeving geïnvesteerd in kwalitatief goede, gezonde, nieuwe bomen.

Uitgangspunten bomen

- Bestaande bomen daar waar mogelijk, zoveel mogelijk handhaven.
- Het totaal aantal te verwijderen bomen bedraagt tussen de 32 en 40 bomen.
- Verplantbaarheid is onderzocht en niet mogelijk.
- Compensatie van de te verwijderen bomen vindt plaats in het plangebied.
- Van 8 bomen wordt nog onderzocht of die te behouden zijn.
- In totaal worden 41 nieuwe bomen toegevoegd, aangevuld met heesters.
- De bomen langs de Vleutenseweg blijven behouden, maar vallen buiten de scope THaK.
- Hanteren Boommonitor bij inrichting groeiplaats nieuwe bomen. [Boommonitor - Norminstituut Bomen](#)
- Hanteren Boommonitor voor afstanden tot nieuwbouw en ondergrondse infra bij nieuwe bomen. [Boommonitor - Norminstituut Bomen](#)



Afbeelding:
Ecologie

-  Extensief groen / kruidenmix
-  Gemaaid gras
-  Verlaagde plantvakken / bloemenmix

4.4 Ecologie

Het gebied biedt plek aan planten en dieren door kwalitatief groen te verbinden en natuurinclusief te maken. Het groen sluit aan op het groen in de directe omgeving, zoals het Majellapark en het Cremerpark. De eerste prioriteit is het realiseren van een robuust en sterk groen raamwerk, bestaande uit inheemse bomen, struiken en kruiden. Hierbinnen is er ruimte voor uitheemse sierbeplanting, die opvalt door bijzondere verschijningsvormen, herfstkleuren, bloei, etc. Wadi's worden beplant. Daardoor ontstaat een nieuwe waardevolle biotoop; lager gelegen, natter, met andere soorten. Meer variatie in het groen zorgt voor een adaptiever en veerkrachtiger groensysteem waar mens en dier van mee profiteren. De afwisseling van verschillende vegetatielagen creëren een divers ecologisch systeem wat in staat is zichzelf in stand te houden. Natuurlijk spelen en wadi's zijn goed te combineren met beplanting.

Langs de randen van het park komt meer extensief groen. In de gevels en vegetatie worden nestgelegenheden geïntegreerd.

Een brede sortimentskeuze biedt verschillende dieren en plantensoorten de mogelijkheid om te foerageren, te verblijven, of te migreren door het gebied. We richten de openbare ruimte in ieder geval in voor de doelsoorten: egel, zangvogels, vlinders en bijen, gierzwaluw, huismus en vleermuizen.

Al het groen dat wordt gerealiseerd is verbonden met elkaar en haar omgeving en staat dus niet op zichzelf. Door aaneengesloten groenstructuren te ontwerpen bereiken we in het gebied een optimale waarde van het groen.

Het ecologische concept wordt in de vervolgfase door de gemeentelijke ecooloog en de ecooloog van de corporaties verder uitgewerkt.



Uitgangspunten ecologie

- Er wordt in de vervolgfase een ecologisch werkprotocol opgesteld door de partijen.
- Het park wordt een biotoop voor in ieder geval de volgende doelsoorten: egel, zangvogels, vlinders en bijen, gierzwaluw, huismus en vleermuizen. De benodigde onderdelen voor een leefgebied voor een doelsoort mogen verdeeld worden over verschillende groene onderdelen binnen de plangrenzen.
- Het groen en de verlichting van de Thomas à Kempisweg wordt zo ingericht dat er een doorgaande vliegroute van vleermuizen mogelijk is.
- Nieuwe grasvelden worden zoveel mogelijk bloemrijke extensief gemaaide grasvelden.
- Ter bevordering van de verticale gelaagdheid en biodiversiteit worden naast bomen en bloemrijke kruiden ook (clusters van) inheemse, dekking biedende struiken aangeplant.
- De openbare ruimte is een luwe plek en biedt naast recreatief gebruik van groen ook een aantal ecologisch rustige plekken. Dit zijn plekken met opgaand groen, met voldoende dekking en omvang en een beperkte verstoring van andere functies. De omvang hiervoor is minimaal 50m² en de tussenafstand is niet meer dan 50 meter. Op deze manier ontstaat een leefgebied voor de doelsoorten. Het aantal plekken en de positie daarvan is in het ontwerp van de openbare ruimte nader te bepalen.
- Bij de soortkeuze voor groen worden (voornamelijk) inheemse soorten toegepast, rekening houdend met soorten van de Utrechtse soortenlijst.

Afbeelding:
Speelplekken

4.5 Sporten, spelen en bewegen in de openbare ruimte

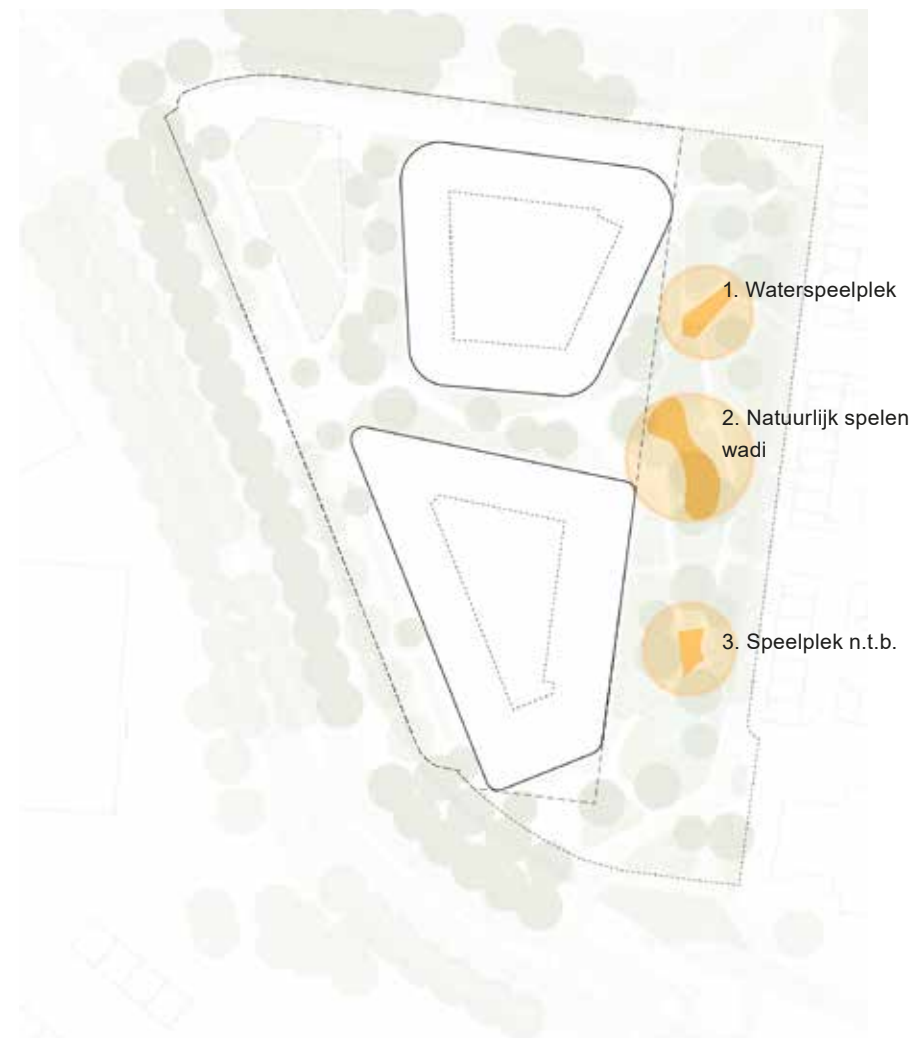
Het ThàK geldt, conform beleid, als een speelbuurt, kleiner dan 10 ha en minder dan 850 inwoners. Er moet sprake zijn van een speelplek met de functie en omvang van een blokplek van tenminste 500 m² groot binnen 200 meter van elke woning. In plaats van een blokplek van 500 m², mag ook een gelijkwaardige oplossing ontworpen worden.

Voor het ThàK is voor deze gelijkwaardige oplossing gekozen. Door het nieuwe park heen zullen speelvoorzieningen en of spelaanleidingen zijn opgenomen. Een WADI is bijvoorbeeld een spelaanleiding. Het park biedt door de verkeersvrije opzet een goede plek aan spelen voor kinderen van 0-12 jaar. De oudere kinderen zullen bijvoorbeeld kunnen uitwijken naar het nabijgelegen Majellapark. Het nieuwe ontwerp sluit daarbij aan op het kwalitatief kader met aandacht voor speelbaar groen en spelen op straat.

Door het wegvallen van de Thomas à Kempisweg slechten we een barrière en gaat de speelbuurt Thomas à Kempisplantsoen bij Nieuw Engeland horen. Vanuit het gebied is het Majellapark verder dan 200 meter, waardoor het Majellapark voor de jongsten niet meegeteld kan worden.

In het SPVE wordt aangegeven dat de doelgroep divers is; stedelijke starters, stedelijke gezinnen en een sociaal woonconcept. De speelplekken in het gebied kunnen ook dienst doen voor de kinderen uit een deel van Nieuw Engeland.

Voor de oudere kinderen is het Majellapark op loopafstand zonder een grote barrière gemakkelijk te bereiken. Dit park bevat voorzieningen voor oudere kinderen.



Afbeelding:
voetgangersroutes

▲ Hoofdentrees

↑ Hoofdroutes door
het park

De speelvoorzieningen dienen zoveel mogelijk aanvullend te zijn op de aanwezige voorzieningen in het Majellapark en het Cremerpark. In totaal komen er drie speelplekken voor kinderen van 0 tot 12 jaar. Gezamenlijk zijn deze plekken gelijk als of groter dan 500m².

Bij de participatie werd aangegeven terughoudend te zijn met grote, uitnodigende speelplekken. In het nieuwe park komen een drietal kleine speelplekjes. Passend bij de maat en schaal van het buurtpark.

Uitwerking van de plekken volgt in de VO fase.

Uitgangspunten spelen

- In het ThaK spelen voor kinderen van 0-12 jaar een plek te geven. Dit zal een gelijkwaardige oplossing zijn aan een blokplek van 500 m² (waar in park geen plek voor is).
- Ruimte reserveren voor invulling door nieuwe bewoners.
- Natuurlijke materialen zoals hout en neutrale kleuren zijn passend bij de groene setting.
- Plekken passend bij de maat en schaal van het buurtpark. Uitwerking in de vervolgfase.



Afbeelding:
Fiets en fietsparkeren

 Fietsparkeren binnen

 Fietsparkeren bezoekers

 Onderzoek naar fietsverbinding door park naar fietsstraat

4.6 Verkeer en parkeren

Bereikbaarheid

De hoofdroutes voor de fietser gaan om het gebied heen. De fietspaden liggen zoveel mogelijk aan de randen van het park. En ze sluiten aan op de bestaande fietsroutes. Het park wordt zodoende niet doorsneden door een apart fietspad, waarmee een groot parkgebied voor voetgangers ontstaat.

De parallelwegen aan west- en oostzijde worden ingericht als fietsstraat. De fietsstraten sluiten goed en veilig aan op de aangrenzende routes (zowel west-oost en noord-zuid). In het gebied zijn diverse bestemmingen voor bewoners (en bezoekers). Fietzers in het gebied kunnen van alle kanten komen.

Ook in het park zal rekening gehouden moeten worden met fietsers (bewoners/bezoekers) die naar voordeuren, of naar de inpandige, collectieve fietsenstallingen moeten. Dit wordt gedaan door variatie in materialisering en maatvoering van de parkpaden. Het park is voetgangersgebied. Fietzers zijn altijd te gast in het park, de hoofdfietsroutes liggen rondom het park.

Om bewoners en bezoekers aan de woningen zoveel mogelijk te stimuleren om de hoofdfietsroutes te gebruiken wordt fietsen in het park ontmoedigd door de vormgeving van de paden. Door materialisering (b.v. halfverharding), vormgeving (knikken en niet aansluitende paden) en maatvoering in het ontwerp worden deze routes bepaald.

Aan de westzijde is ruimte gereserveerd voor een mogelijke bushalte aan de Vleutenseweg, ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen. Deze dient goed bereikbaar te worden voor de voetgangers en fietsers.



Afbeelding:
Autoweg en parkeren

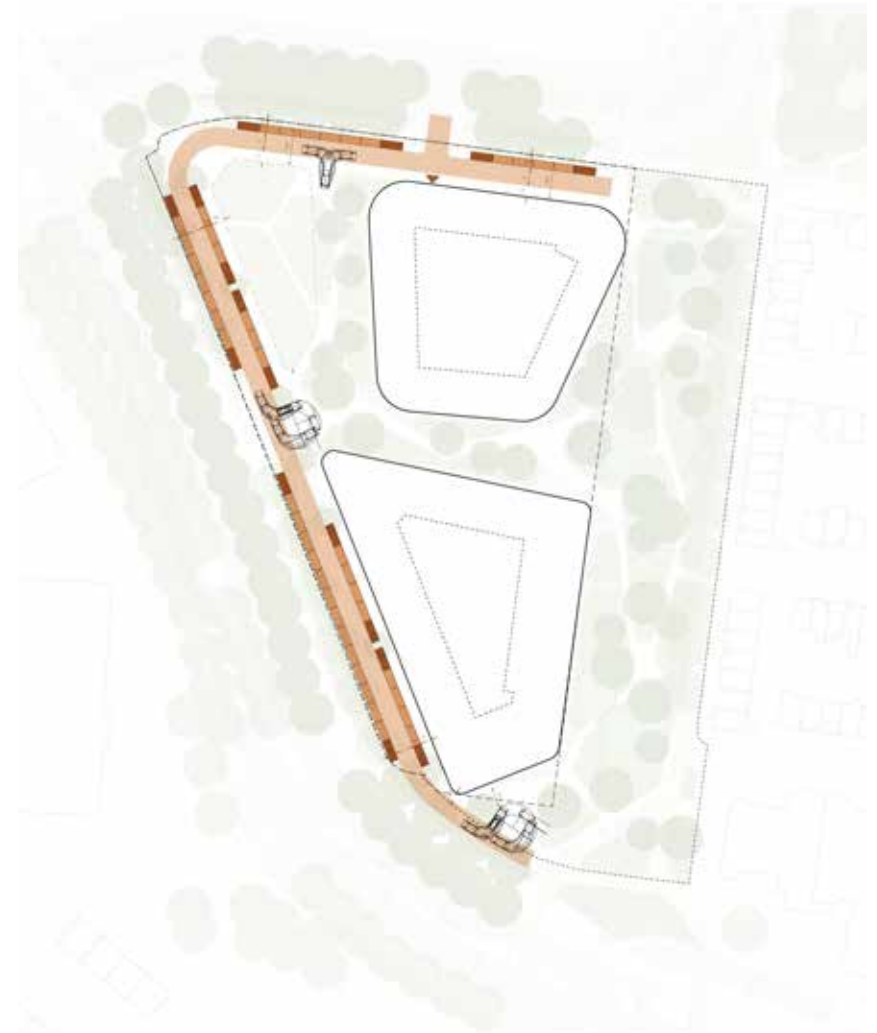
Langsparkeren 6m
lang

Langsparkeren
5.5m lang

De auto-ontsluiting naar het gebied gebeurt aan de noordzijde, vanaf de WSB. De parkeergarage is ook vanaf dit punt bereikbaar. De parallelwegen in het gebied lopen dood. Aan het einde van de parallelwegen bevindt zich een keer-mogelijkheid. Langs de parallelwegen is het langsparkeren opgelost. Het park is autovrij.

Pakketdiensten kunnen gebruik maken van de omliggende infrastructuur en parallelwegen. Er wordt voorkomen dat zij in het park kunnen rijden. De autoafsluiting, i.r.t. de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten (NHD), is een aandachtspunt voor de vervolgfase. Op sommige plekken zullen de pakketdiensten een klein stukje door het park moeten lopen, zoals gebruikelijk elders in Utrecht. In het park vindt geen expeditie t.b.v. buurtvoorziening plaats, hiervoor is alleen ruimte op de parallelwegen aan de rand van het gebied. Vanaf daar zal een klein stukje met een kar naar de buurtvoorziening gelopen moeten worden, verhuishagens kunnen gebruik maken van de padenstructuur die ook door NHD gebruikt wordt.

Afbeelding:
Fietsstraat Cremerstraat
als referentie



Parkeren

Autoparkeren vindt in het plangebied plaats aan de noord en westzijde, langs de parallelwegen. Er worden 60 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. Er wordt rekening gehouden met de inzet van deelmobiliteit en compensatie van het rechtens verkregen niveau. Tenminste 62 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in een voorziening onder bouwblok 1/ Noord. Bewoners worden geacht hier te parkeren en komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Ook fietsparkeren wordt belangrijk in het gebied om het autogebruik te ontmoedigen.

In de eindsituatie dient de deelmobiliteit te bestaan uit 6 deelauto's, 11 e-bikes, 2 bakfietsen en een nader te bepalen aantal free floating e-scooters. Langs de parallelweg zal hiervoor ruimte moeten worden gereserveerd. Om een verkeersveilige situatie te realiseren komen er langsparkerplaatsen.

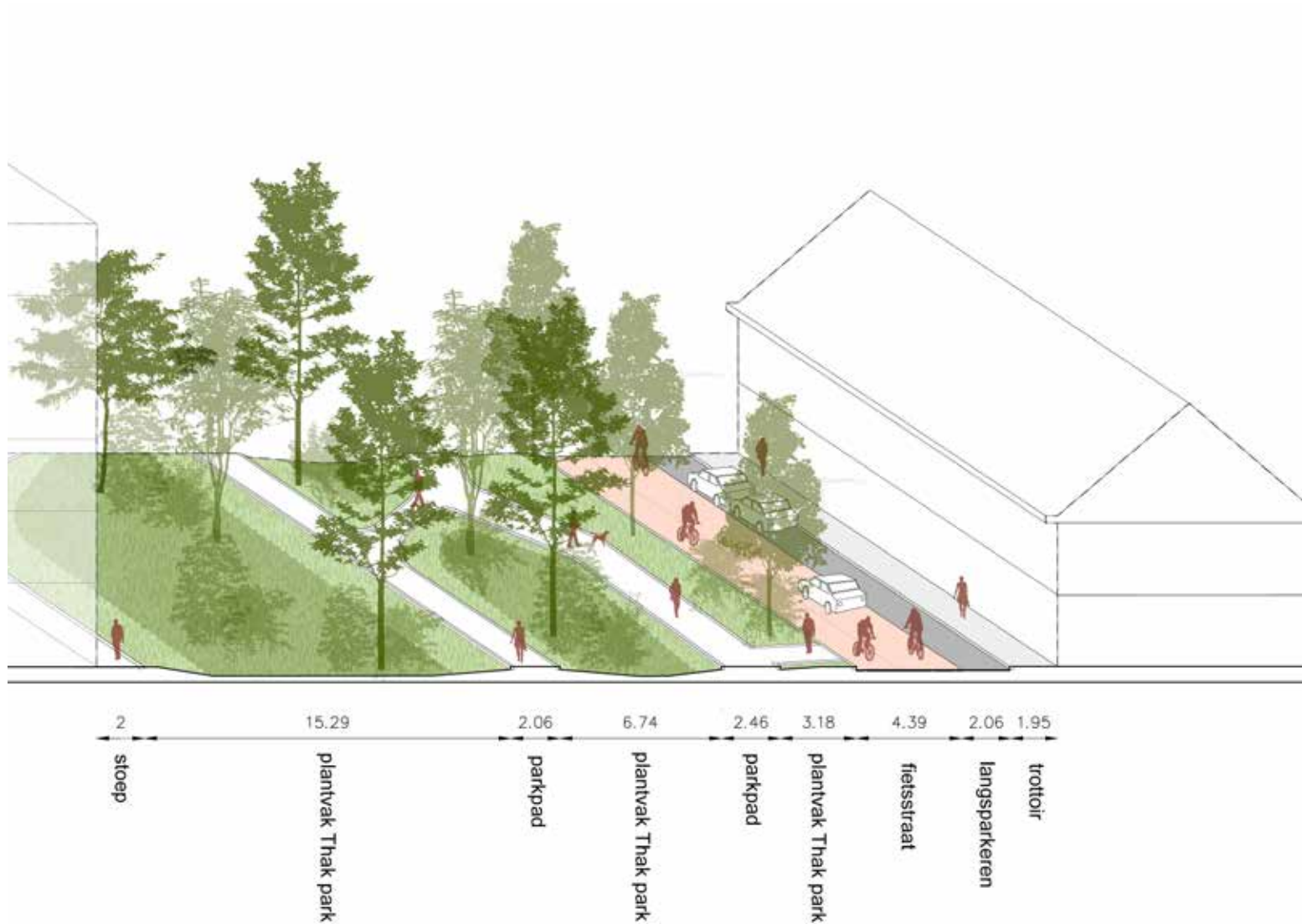
Aan de westzijde van het plangebied zal dit bestaan uit tweezijdig langsparkeren langs de fietsstraat. Aan de noordzijde zal dit enkelzijdig langs de parallelweg zijn.

Goede fietsparkeer-oplossingen dragen bij aan een goed functionerende openbare ruimte. Zowel inpandig als in de openbare ruimte dienen goede faciliteiten te worden aangeboden. De ontsluiting voor de fietser gebeurt zoveel mogelijk aan de doorgaande fietsroutes, met daarbij ook de bergingen/fietsparkeerplekken.

Omdat er ook een vergroeningsopgave ligt, is er voor gekozen om in de openbare ruimte per collectieve entree van de bebouwing een cluster van 10 fiets-parkeerplaatsen te realiseren. In totaal 50 stuks, verdeeld over het gebied. Het ontwerp wordt zo opgesteld dat dit in de toekomst eenvoudig is uit te breiden, mocht dit nodig zijn. De fietsparkeerplekken voor bezoekers bevinden zich nabij de collectieve entrees.

Uitgangspunten verkeer en parkeren

- De hoofdfietsroute aan het Thomas à Kempisplantsoen (noordzijde, verlengde Cremerstraat) blijft behouden.
- De parallelweg aan de Vleutenseweg wordt ingericht als een fietsstraat voor een goede aansluiting op de fietsroute van de Vleutenseweg (centrum-Leidsche Rijn).
- De huidige parallelweg van de Thomas à Kempisweg (zijde Nieuw Engeland) wordt ingericht als fietsstraat.
- Rijbaanbreedte twee richtingen auto: min. 4,8 meter.
- De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar het gebied (vanaf de WSB) ligt aan de noordzijde van het plangebied. Aandachtspunt is een verkeersveilige inpassing in de uitwerking van deze openbare ruimte als wel de WSB met het oog op zicht op tegemoet komend verkeer en het oversteken van het fietspad.
- Invoering betaald parkeren voor bezoekers, conform parkeerregime B. De bewoners die parkeren in het bouwblok komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in het plangebied en de omgeving.
- Totaal 60 parkeerplaatsen in de openbare ruimte
- Aan de Vleutenseweg mag aan twee zijden geparkeerd (langsparkeren) worden, aan het Thomas à Kempisplantsoen aan één zijde.
- Ten behoeve van de verkeersveiligheid is aan het einde van de parallelweg van de Vleutenseweg ruimte in het ontwerp voorzien om het keren van de auto's veilig te kunnen faciliteren.



Afbeelding:
Uitwerking buurtpark
met fietsstraat op plek
huidige Thomas a
Kempisweg

- De ontsluiting naar het autoparkeren is bereikbaar via de ontsluitingsweg en derhalve gelegen aan het Thomas à Kempisplantsoen.
- De ontsluiting van een deel Nieuw Engeland en de Majellakerk gaat als gevolg van de Westelijke Stadsboulevard en het Fris Alternatief, via het Majellapark en de Broerestraat (buiten scope van deze IPvE).
- 10 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen per collectieve entree, en ruimte in ontwerp om dit uit te breiden in de openbare ruimte.
- In het gebied vindt expeditie plaats over de parallelweg langs de Vleutenseweg.
- De gemeente hanteert voor een maximale toegankelijkheid van de openbare ruimte voor Mindervaliden (miva) Agenda 22.

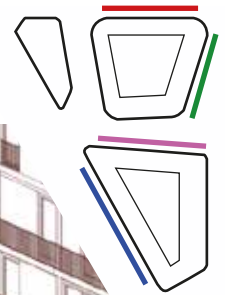
4.7 Overgang bebouwing-openbare ruimte

Om een prettig gebied te creëren is een goede overgang van gebouw naar openbare ruimte essentieel. Levendige plinten, goede aansluitingen en overgangen dragen daaraan bij. Ze zorgen voor een menselijke maat en zorgen voor ogen op de openbare ruimte. Een margestrook langs de bebouwing kan hier een bijdrage aan leveren.

Uitgangspunten overgang openbaar-privé

- De woongebouwen worden omzoomd door een 'margestrook' van 1,5m die benut kan worden als privé-buitenruimte en is daarmee de overgang van de woning naar de openbare ruimte. Aan de Vleutenseweg en het Thomas à Kempisplantsoen is een 'margestrook' van 1,0m. De margestrook is openbare ruimte en niet uitgeefbaar.
- Tegen de gevel is ruimte voor geveltuinen (met klimplanten).
- Een Delftse stoep (niet uitgeefbaar) biedt ruimte voor bankjes en/of bloempotten.





Afbeelding links:
Stedelijke overgang aan
de parallelweg Westelijk
stadsboulevard op het
noorden
georiënteerd

Noordblok - noordzijde



Afbeelding rechts:
Zuidblok - westzijde
privé buitenruimte
binnen de rooilijn met
een bankje ingepast in
de gevel voor een
levendige plint
aan de parallelweg
Vleutenseweg
georiënteerd op het
westen

Zuidblok - westzijde



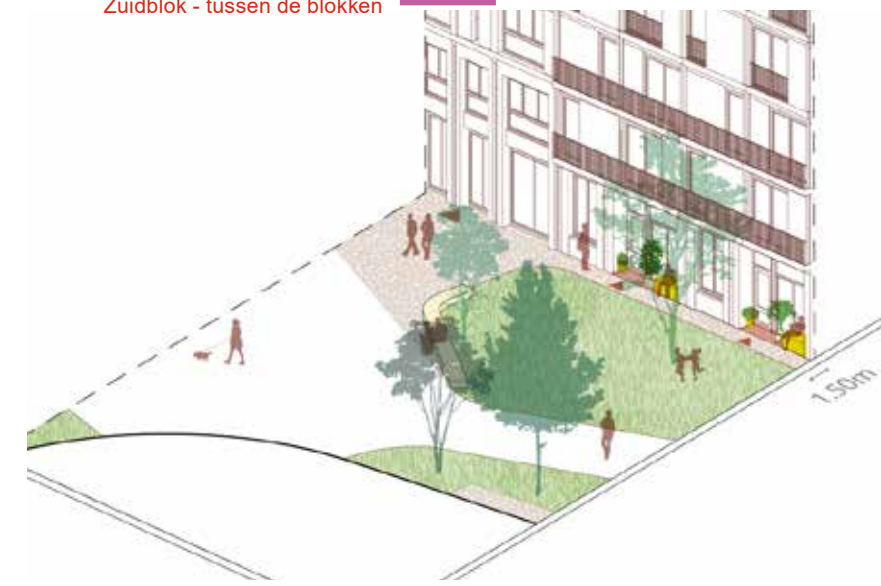
Noordblok - aan het park

Afbeelding links:
Delftse stoep voor een
levendige plint aan het
park met privé
buitenruimte binnen de
rooilijn



Afbeelding rechts:
Privé buitenruimte
binnen de rooilijn met
een bankje ingepast in
de gevel voor een
levendige plint
aan het park tussen de
bebouwing

Zuidblok - tussen de blokken



Afbeelding:
kabel en leidingen trace
langs bebouwing (3 m.)



4.8 Kabels en leidingen

Binnen het projectgebied ligt een ondergrondse infrastructuur van kabels en leidingen en riolering. Voor een groot deel liggen deze rond de huidige flats in het gebied. Vooruitlopend op de sloop van deze flats dient deze ondergrondse infrastructuur te zijn verwijderd. Deze ondergrondse infrastructuur krijgt een nieuw tracé gemaatvoerd op de nieuwbouw. In het ontwerp dient ruimte gereserveerd te worden voor deze tracés. In de vervolgfases wordt het ontwerp voor de nieuwe ondergrondse infra gemaakt en afgestemd op het ontwerp van de bovengrondse situatie.

Uitgangspunt is een strook voor ondergrondse infrastructuur van 3 meter langs de nieuwe gevels. Deze strook zal vrij moeten blijven van bomen, er kunnen echter wél groenvoorzieningen aangebracht worden. Voor de schikking van de ondergrondse infrastructuur wordt het profiel van het HOR gehanteerd (zie bijlage). Specifieke aandacht is vereist voor de inpassing van de WKO dubletten en daarbijbehorende leidingen naar de bouwblokken.

Daarnaast liggen er bestaande leidingen in de parallelweg van de Vleutenseweg (westzijde van het plan) en aan de noordzijde langs de route van de Westelijke Stadsboulevard. Voor de groenvulling van het plan is het wenselijk om te onderzoeken of het haalbaar en betaalbaar is of de lichte ondergrondse infrastructuur verlegd kan worden. Met het eventuele verleggen van deze ondergrondse infrastructuur ontstaat wellicht de kans om bomen te planten in de parkeerstroken. Dit vraagt overleg met de nutsbedrijven.

In de huidige Thomas á Kempisweg liggen eveneens kabels en leidingen. Deze blijven zoveel mogelijk gehandhaafd. Het riool blijft hier liggen. De beheerder van de gemeentelijke riolering heeft aangegeven dat inspectieputten van de riolering in de Thomas á Kempisweg bereikbaar moeten zijn voor onderhoudsmaterieel. In het FO zal hierin worden voorzien.



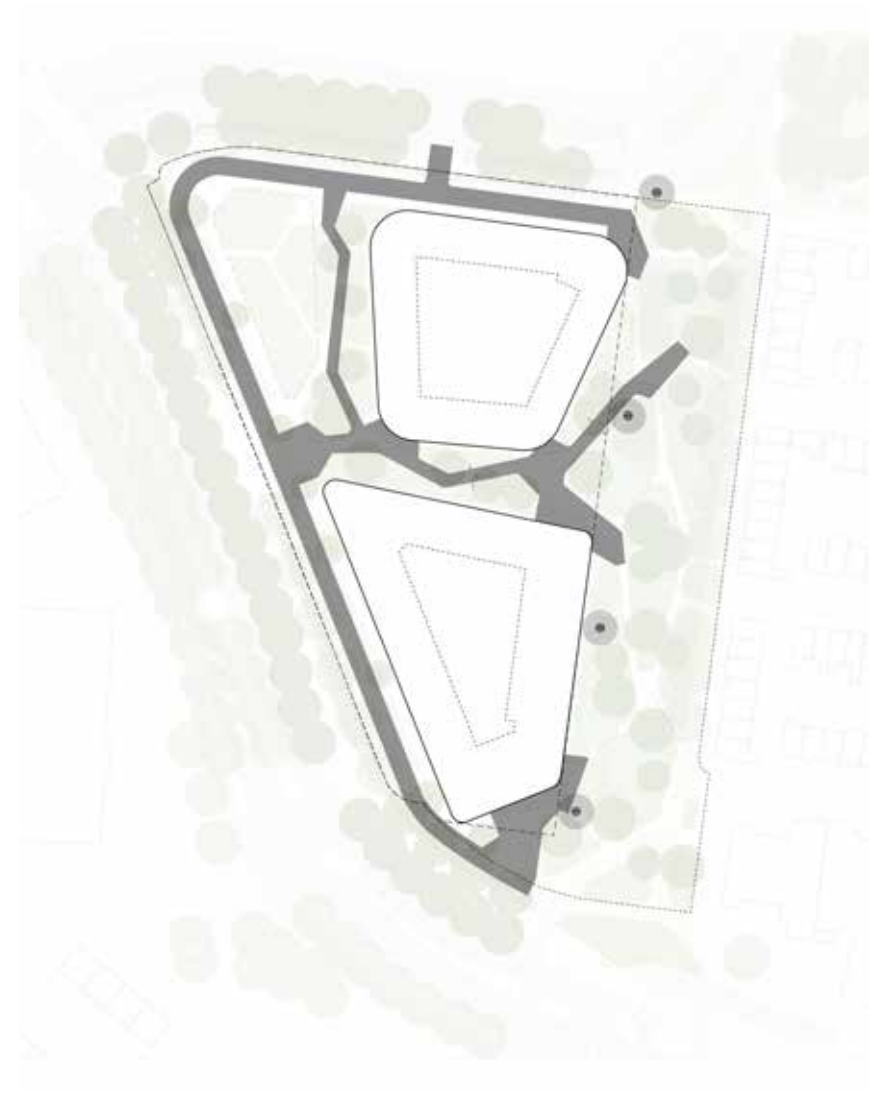
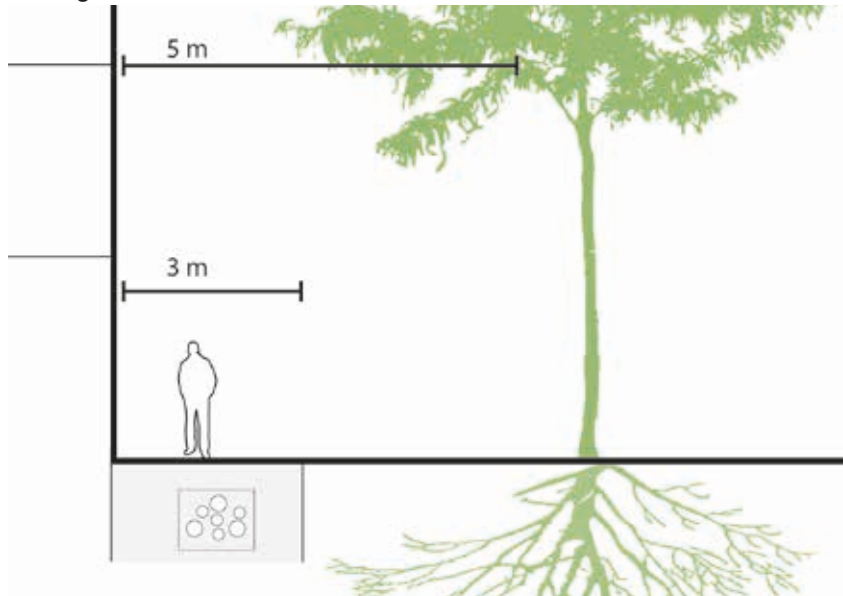
Afbeelding:
kabel en leidingen trace
3 meter langs gevel

Uitgangspunten kabels en leidingen

- Voor de nieuwe trace's rondom de nieuwbouw:
 - 3 meter zone rondom gebouwen voor kabels en leidingen.
 - 5 meter zone vanaf gebouw voor aanplant nieuwe bomen.
 - De eerste 40 cm afstand (horizontaal) vanaf de gevel vrijhouden van kabels en leidingen i.v.m. gevelgroen.
- Handhaven kabels en leidingen op Thomas à Kempisweg.
- Trafo's en andere nutsvoorzieningen inpandig.
- Inspectieputten riolering in Thomas à Kempisweg dienen bereikbaar te blijven.
- Voor nieuw tracé van de ondergrondse infrastructuur profiel in HOR hanteren (zie bijlage).
- In de vervolgfase zal een ontwerp voor de ondergrondse infra (incl. riool) worden uitgewerkt en integraal op het inrichtingsplan worden afgestemd.

Afbeelding:
Inspectieputten riolering
bereikbaar

● Toegang
inspectieputten
3.5 m breed



Afbeelding:
Hulpdiensten

- ▲ Hoofdentree
- Toegang hulpdiensten

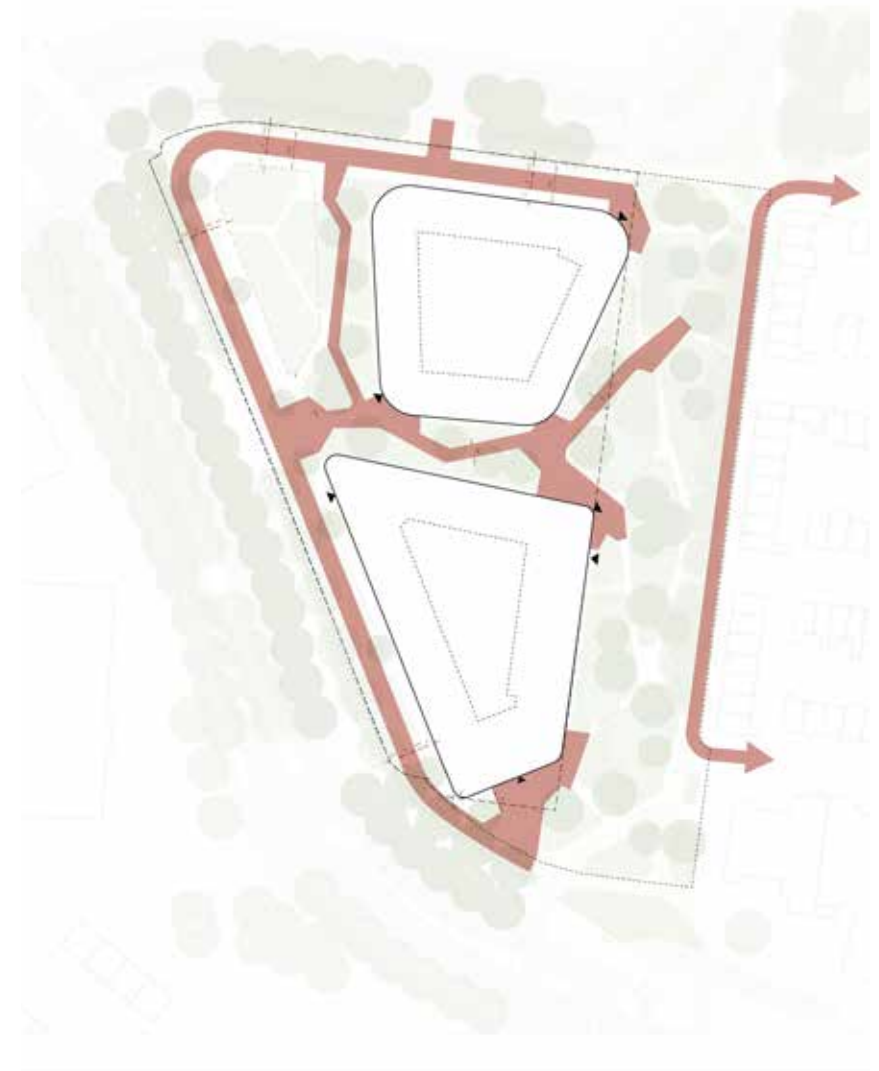
4.9 Nood- en hulpdiensten (NHD)

De omlegging van de Westelijke Stadsboulevard heeft voor de nood- en hulpdiensten (NHD) gevolgen voor de aanrij-routes. Voornamelijk voor de brandweer, die uitrukt vanuit Post Vlampijpstraat. En waarbij de Thomas à Kempisweg momenteel hoofd-uitrukroute (voornamelijk in noord -> zuid-richting) is. Deels dienen hiervoor oplossingen te worden gezocht in het project WSB. Deels kunnen deze gevolgen in het project Thomas à Kempisplantsoen worden opgelost.

Bij normale omstandigheden maakt de NHD (politie, brandweer en ambulance) gebruik van de rijbanen en HOV-baan (de WSB) rondom de ontwikkeling. Op drukke tijden, of als de WSB vast staat (spits, of calamiteit op de WSB), kan de NHD gebruik maken van de fietspaden langs de WSB. Zo ook rondom de Thomas à Kempisplantsoen-ontwikkeling.

Incidenteel, in geval van calamiteiten op de WSB, is het voor de brandweer acceptabel om de parallelweg van de Thomas à Kempisweg te gebruiken in noord-zuid richting. Dit is tegen de auto-rijrichting in. Auto's hebben, door de vele zijstraten de mogelijkheid om uit te wijken. Aandachtspunt is een goede aansluiting van de parallelweg op de WSB in het noorden en zuiden van het plangebied.

Grondgebonden woningen zijn tot op 40 meter vanaf voordeur bereikbaar voor de brandweer. Hoofdentrees van gestapelde woningen zijn tot op 10 meter vanaf de voordeur bereikbaar voor de brandweer. Minimale breedte voor brandweer-route conform HOR. Met de huidige opzet van de routes en opstelplaatsen voor NHD wordt aan die eisen volstaan. Er is geen noodzaak gezien de opzet van de woningen om dicht tegen de gevel aan te parkeren. Daarmee is de minimale hoogte van het balkon tot hoogte toekomstig maaiveld van tenminste 4,20 meter niet van toepassing.



In de vervolgfase worden de bluswatervoorzieningen ingepast.

Eis Dimensies weg geclassificeerd als route nood- en hulpdiensten:

1. Object binnen 40 meter bereikbaar gerekend vanaf openbare weg tot aan opstelplaats (Bouwbesluiteis).
2. Indien object meer dan 40 meter van openbare weg ligt dient een opstelplaats aangebracht te worden.
3. Afmetingen opstelplaats:
 - Breedte: 4 meter
 - Lengte: 10 meter
 - Hoogte: 4,2 meter
 - Gewicht: 15 ton
 - Aslast: 10 ton
 - 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.

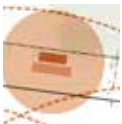
Eis Bluswater:

- Brandkraan dient 1,80 meter rondom vrij te zijn van obstakels.
- Brandkraan dient niet in parkeervoorzieningen geplaatst te zijn.
- Een brandkraan dient uitgevoerd te worden met een witte krans rondom.
- Geboorde put dient 1,80 meter rondom vrij te zijn van obstakels en maximaal 4 meter gelegen te zijn van de openbare weg.

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).

Afbeelding:
Afval

Locatie ondergrondse
containers



4.10 Afvalinzameling

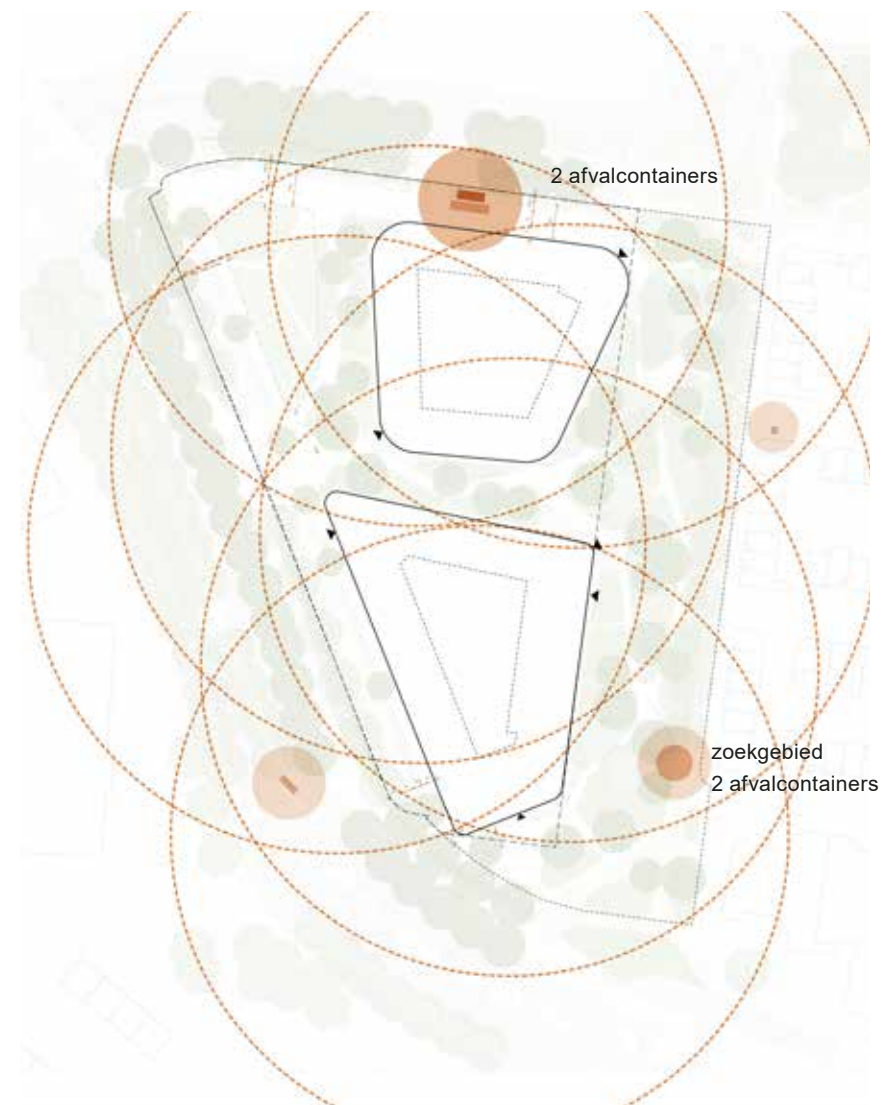
De afvalinzameling gebeurt door de plaatsing, conform HOR, van ondergrondse containers aan de noordzijde van de ontwikkeling. Een zoeklocatie is nog gelegen aan de parallelweg Nieuw Engeland.

Volgens richtlijnen van de Gemeente Utrecht dienen afvalcontainers binnen 125m vanaf de hoofdentrees bereikbaar te zijn.

Aan de noordzijde van het plan worden nabij de inrit twee ondergrondse afvalcontainers ingepast. De afvalwagen hoeft in dit geval niet gebruik te maken van een fietsstraat. Ter hoogte van de Broerestraat is een zoekgebied voor twee ondergronds afvalcontainers. Verdere uitwerking hiervan volgt in VO fase.

Bij plaatsing wordt er rekening gehouden met:

- bij plaatsing van het meubilair rekening houden met een minimale obstakelvrije ruimte tussen 0,90 m (minimaal) en 1.50 meter, ter plekke van de doorgaande looproute
- alle ondergrondse afvalbakken moeten bereikbaar en bruikbaar zijn voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel
- aan de bedieningszijde is idealiter een vrije draaicirkel van 1,5 m beschikbaar
- vanaf de meest logische looproute worden als laatste de glascontainers geplaatst (in verband met glassplinters en lekke banden) onderstaande aspecten zijn gerekend vanaf het hart (midden) van de ondergrondse container
- clusterplaatsen hebben minimaal de grootte van 2 ondergrondse containers en zich binnen 125 meter loopafstand vanaf de perceelgrens bevinden
- min. afstand container tot de erfgrans bedraagt 2 meter en tot de gevel van de woning bedraagt minimaal 5 meter (in nieuwbouwgebieden) en bij bestaande bouw minimaal 3 meter



- van bovenstaande regel kan worden afgeweken als het een dove/dichte (ook wel blinde) muur betreft, in dat geval kan de afstand minimaal 2 meter zijn.
- bij voorkeur niet situeren aan de zuidwestzijde van tuinen waar terras e.d. zal worden aangelegd i.v.m. overheersende windrichting
- de locatie moet bereikbaar zijn voor een inzamelvoertuig met een breedte van circa 2,50 meter en een draaicirkel van circa 21 meter
- de opstelplaats voor het inzamelvoertuig moet min. 9 m. zijn
- tussen opstelplaats voor inzamelvoertuig en containerlocatie mogen geen parkeerplaatsen aanwezig zijn
- op de locatie moet voldoende ruimte zijn voor het inzamelvoertuig om te kunnen stempelen vanuit de hartlijn van het voertuig is dit 4,10 m
- het inzamelvoertuig moet niet achteruit hoeven te rijden
- de containerlocatie moet bij voorkeur te bereiken zijn aan de rechterzijde van het voertuig
- boven de containerlocatie mogen zich tot 10 meter hoogte geen obstakels bevinden
- bomen dienen buiten de hijszone te staan.
- afstand lichtmasten tot hijspunt minimaal 3 meter i.v.m. kans op beschadiging lichtmast
- maximale afstand van kant rijweg tot hijspunt maximaal 5,50 meter
- bij plaatsing in groenstrook aan de kopse kanten minimaal 1 meter vrij van opgaande beplanting
- tussen de bovenplaat container en rijweg minimaal (incl. band) een ruimte van 0,6 meter om overrijden van grondplaat van de container te voorkomen

In de planvorming gelden de volgende richtlijnen:

- 1e grootte boom: minimaal 5 meter tussen stam en rand ondergrondse container;
- 2e grootte boom: minimaal 4 meter tussen stam en rand ondergrondse container;

- 3e grootte boom: minimaal 3 meter tussen stam en rand ondergrondse container.

4.11 Materialisering, verharding, beheer en onderhoud

Materialisering, verharding, beheer en onderhoud gebeurt zoveel mogelijk conform HOR en Kadernota. Het gebied is nadrukkelijk één geheel. Er is één materialisering voor het totale (onbebouwde) gebied. Alle buitenruimte, de onbebouwde ruimte buiten de footprint, wordt, na realisatie, openbare ruimte. In de openbare ruimte zijn geen overgangen of verschillen zichtbaar. Voor het Thomas à Kempisplantsoen gaan we derhalve voor het geheel uit van een inrichting conform Domstad kwaliteit, tenzij blijkt dat er door bijvoorbeeld de functie iets bijzonders nodig is. Onderzocht wordt, samen met de corporaties, of op onderdelen en/of specifieke plekken Domstad Bijzonder wenselijk en (financieel) haalbaar is. Het VO en DO gaan specifiek in op de materialisering.



Uitgangspunten materialisering

- Domstad kwaliteit als basis voor het gebied, met de mogelijkheid op specifieke plekken een hogere kwaliteit toe te passen.

4.12 Circulair

Utrecht wil koploper zijn als het gaat om de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie. In de vervolgfase wordt onderzocht welke materialen te hergebruiken zijn bij de nieuwe inrichting.

Bijlagen

Bijlage 1: Participatie beeldverslagen

Bewonersavond 19 april 2022:

Inrichting openbare ruimte Thakpark: wensen van de bewoners op 8 februari 2022

Welk karakter zou het park moeten krijgen:
natuurlijk of strak?



Voor welke activiteiten moet het park zich lenen?



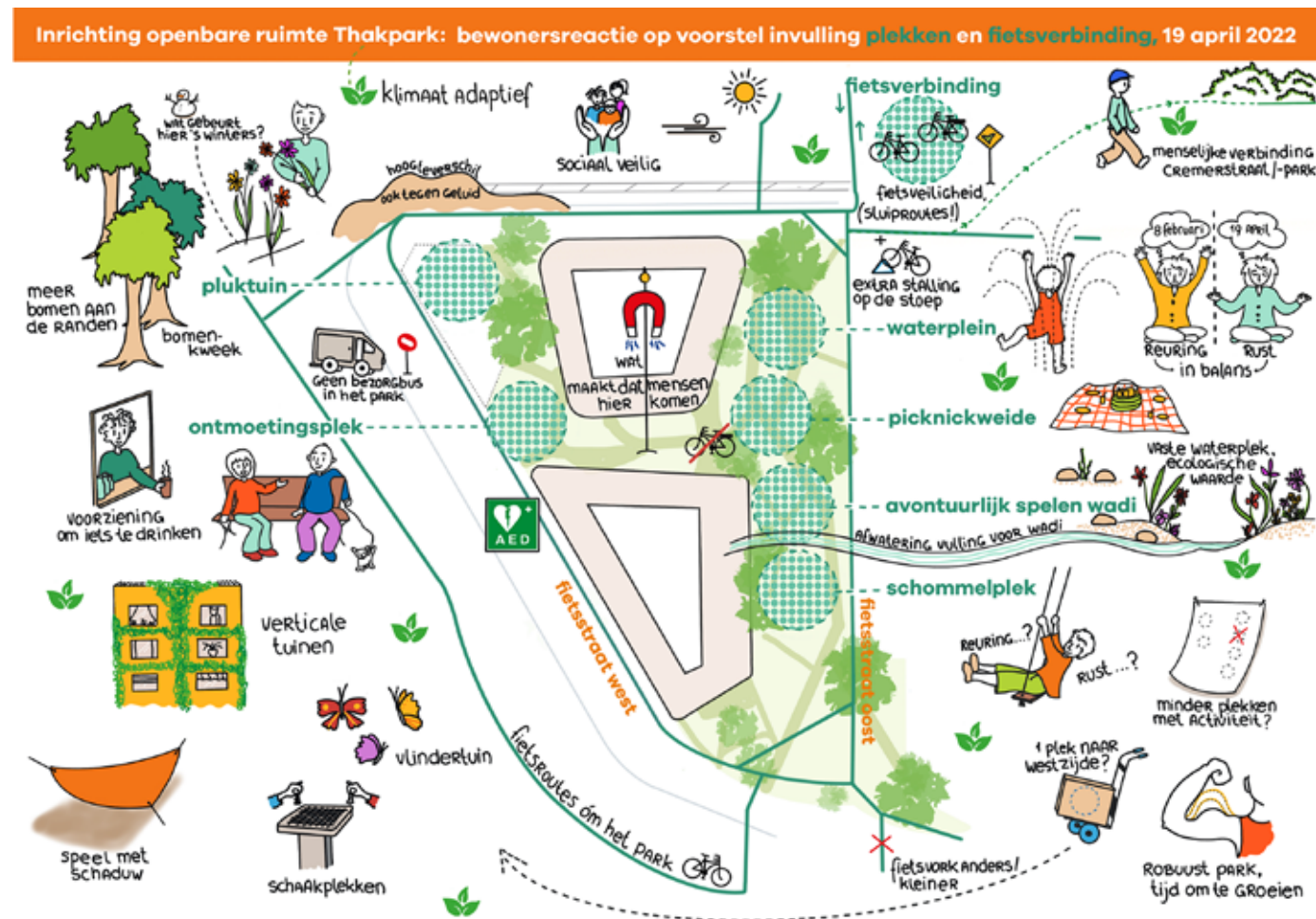
Welke functie verwacht je op de
gemeenschappelijke pleintjes/plekken?



Wil je rust, activiteit of een mix daarvan?



Bewonersavond 8 februari 2022:



Bijlage 2: Documenten Westelijke Stadsboulevard

Afbeelding rechts:
nieuwe
verkeersstructuur n.a.v.
WSB.



routekaart (max maatgevend voertuig, van groot naar klein)

- trekker-oplegger
- container kraanwagen/ brandweerwagen
- personeelauto/ bestelbus
- fietsbaan

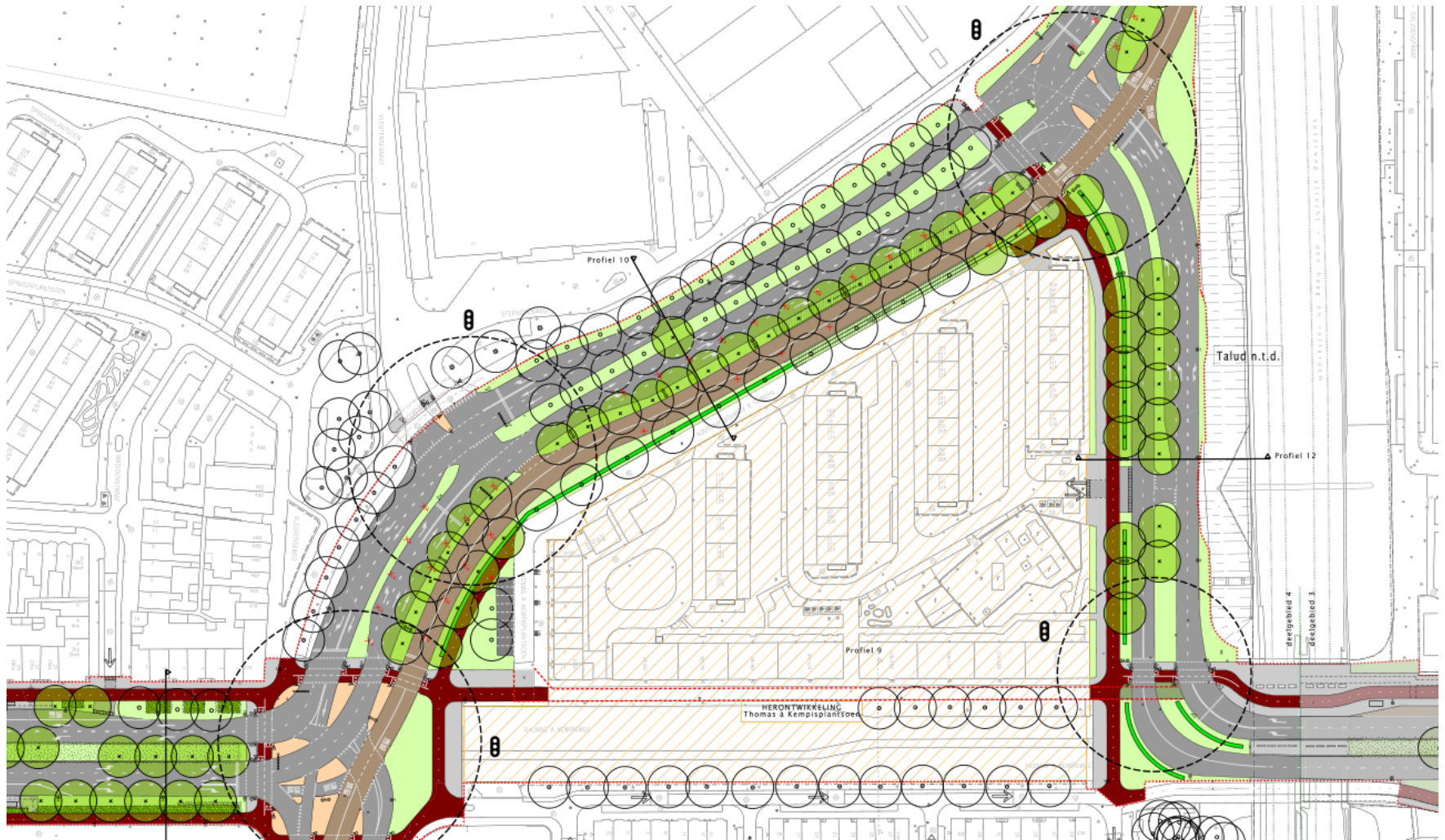
U turn locaties (max, maatgevend voertuig, van groot naar klein)

- ⤵ trekker-oplegger
- ⤵ container kraanwagen/ brandweerwagen
- ⤵ personeelauto/ bestelbus

rijrichtingen

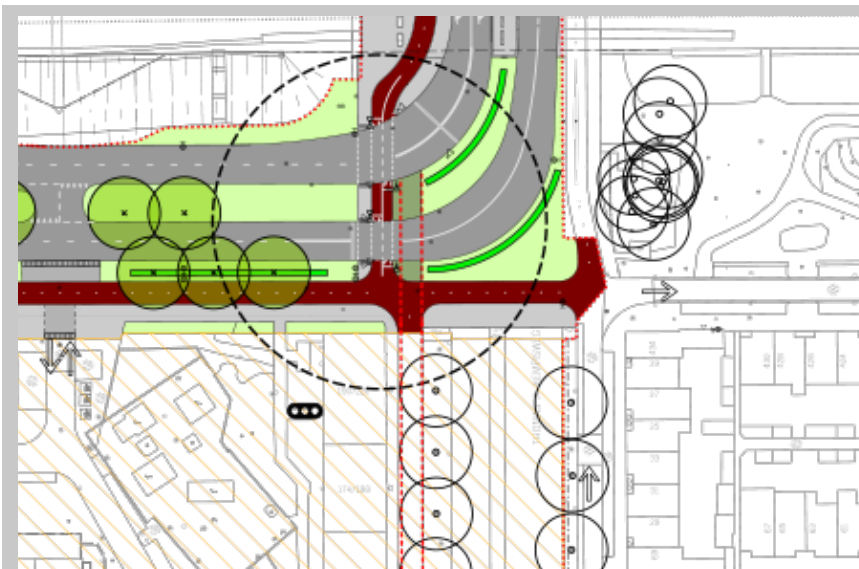
- ↔ rijrichting handhaven
- ➔ rijrichting gewijzigd
- geen doorgang voor autoverkeer

Afbeelding:
Plankaart WSB
Voorlopig ontwerp



Afbeelding links:
Plankaart WSB
Voorlopig ontwerp
Noordpunt

Afbeelding rechts:
Plankaart Thak
Functioneel ontwerp
Noordpunt



Afbeelding links:
Plankaart WSB
Voorlopig ontwerp
Zuidpunt

Afbeelding rechts:
Plankaart Thak
Functioneel ontwerp
Zuidpunt



Bijlage 3: Profiel ondergrondse infra

Bron: Tekening nr 60.156.Rio.040-05(Stadsbedrijven): Dwarsprofiel kabels en leidingen

Hoogteligging kabels en leidingen

type kabel of leiding	dekking	opmerkingen
CAI	0,60 meter	
Telecom (koper)	0,60	
GAS (lage druk)	0,70	
WATER	1,00	
LS	0,70	
MS (10 KV)	0,90	
HS (50 KV)	1,20	
HS (150 KV)	1,50	
Stadsverwarming	0,45 - 0,60	dlt varieert per diameter
Openbare verlichting	0,60	
Telecom hoofdnet	0,60	mantelbuis glasvezelleiding
GAS-transport	0,70	
GAS (middendruk)	0,80	
GAS (hoge druk)	0,90	
GAS (hoofdtransport)	1,20 - 1,40	
WATER-transport	1,00	

Dekking = Diepteligging t.o.v. maaiveld

Minimale afstand kabels tot riool

Rioolbuis	hart op hart afstand kabel tot riool
<= 200 mm	0,50 meter
>200 <= 600 mm	1,00 meter
>600 <= 1250 mm	1,50 meter
> 1250 <= 2000 mm	2,00 meter
> 2000 mm	2,50 m of nader overleggen

Minimale afstand leidingen tot riool

Rioolbuis	hart op hart afstand leiding tot riool
<= 200 mm	0,50 meter + diameter leiding
>200 <= 600 mm	1,00 meter + diameter leiding
>600 <= 1250 mm	1,50 meter + diameter leiding
> 1250 <= 2000 mm	2,00 meter + diameter leiding
> 1800 mm	2,50 m of nader overleggen
Bij stadsverwarming maat nabij gelegen leiding	

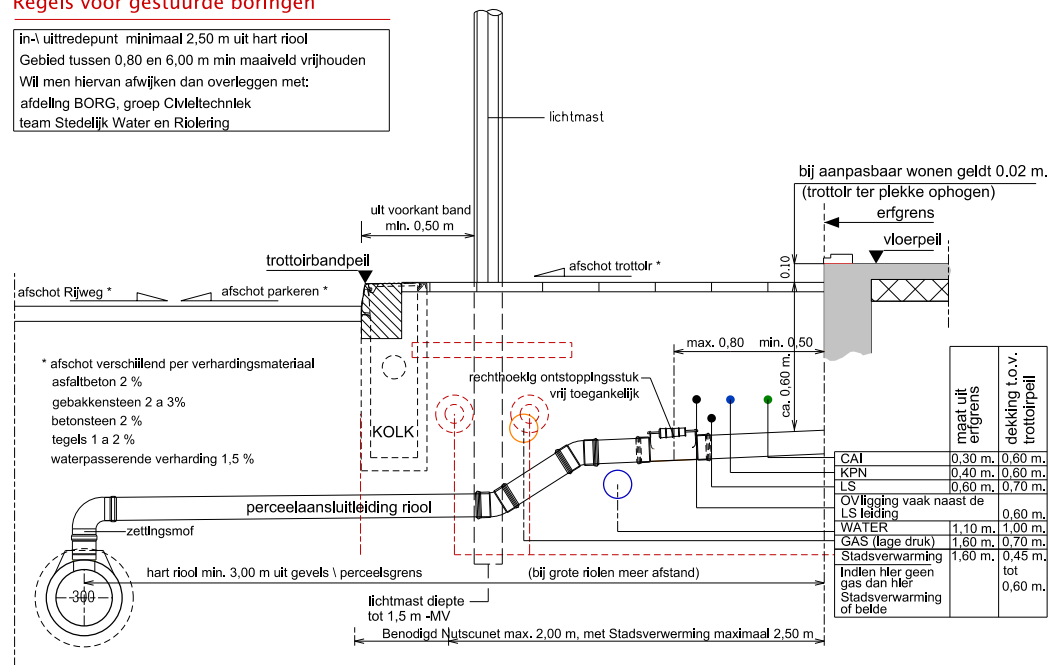
Minimale afstand bomen tot riool

Rioolbuis	hart op hart afstand boom tot riool
<= 160 mm	2,30 meter
>160 <= 600 mm	3,00 meter
>600	2 meter + (stamdikte + sleufbreedte)/2

vloerpeil = hoogte kruin weg + 0,20 meter, minimaal + 0,15 m (als het perceel door meerdere wegen begrensd wordt, dan de hoogste gelegen wegkruin aanhouden).

Regels voor gestuurde boringen

in-\\ uittredepunt minimaal 2,50 m uit hart riool
Gebied tussen 0,80 en 6,00 m min maaiveld vrijhouden
Wil men hiervan afwijken dan overleggen met:
afdeling BORG, groep CM/techniek
team Stedelijk Water en Riolering



MINIMAAL DWARSPROFIEL ONDERGRONDSE INFRASTRUCTUUR

Algemeen:

Dit is een indeling van de meest voorkomende kabels & leidingen t.b.v. aansluitingen Nutsbedrijven.

Tevens is dlt de standaardoplossing bij nieuwbouw.

Hierbij is geen rekening gehouden met transport-kabels & leidingen of speciale leidingen zoals voor aardwarmte.

Bij stadsverwarming is meer ondergrondse ruimte nodig.

zij kant sleuf tot hart leidingstracé varieert van 0,50 m tot 1,60 m bij grote transportleidingen

Bij grotere gas en waterleidingen kan de minimale afstand tot hart leiding oplopen tot 4,00 meter

Bij middenspanning- en hoogspanningskabels (ollegekoeld) kan de minimale afstand tot hart leiding oplopen tot 2,00 meter

Zie ook het handboek bomen in het HOR

Bijlage 4: Openbare ruimte in het SPVE

Met de herontwikkeling v het gebied, het uit gebruik nemen van de Thomas à Kempisweg en het creëren van verbindingen, opent het plangebied zich naar de omgeving. De bouwblokken worden in een groene omgeving geplaatst. De binnenzijdes van de bouwblokken hebben een groene geluidluwe kwaliteit, waarbij de bouwblokken zorgen voor bescherming tegen verkeer- en industriegekluid.

Hiermee krijgen niet alleen de toekomstige bewoners, maar ook de buurt een extra groene verblijfsruimte die aansluit op de bestaande groengebieden in de omgeving. Daarnaast zal de openbare ruimte ook plek bieden aan dieren door kwalitatief groen te verbinden en natuur inclusief te maken. In de openbare ruimte zal ook ruimte zijn voor speelplekken voor kinderen van verschillende leeftijden. Het ontwerpprincipe “groen tenzij” is leidend voor openbare ruimte en de binnenhoven.

- De Thomas à Kempisweg wordt samen met het groene binnengebied in het Thomas à Kempisplantsoen een openbaar gebied/park waar zowel bewoners als omwonenden terecht kunnen. Het toevoegen van een deel openbaar gebied zorgt niet alleen voor ‘lucht’ in het gebied, maar zorgt er ook voor dat het bebouwde programma in een aantrekkelijke omgeving staat.

- Aan de noord- en westzijde van het plangebied is ruimte voor een ontsluitingsweg voor auto's.
- Het openbaar binnengebied is autovrij.
- De groene ruimtes tussen de bouwblokken en de Thomas à Kempisweg vormen één gebied, worden als één geheel ontworpen, en hebben een hoge verblijfskwaliteit.
- Het gedeelte tussen de Majellakerk en het accent op de hoek van de Vleutenseweg/ de Thomas à Kempisweg krijgt een inrichting die de functies ondersteunt en met elkaar verbindt.
- In de openbare groene ruimte is plek voor verblijven, spelen en sport.
- Tussen bouwveld 1 en 2 bevindt zich een groene ruimte met een breedte van minimaal 15m.
- Fietsparkeerplekken voor bezoekers bevinden zich nabij de collectieve entrees.
- De afvalinzameling vindt plaats in de vorm van ondergrondse containers, deze worden alleen gesitueerd aan de ontsluitingsweg.
- Voor de technische eisen voor de (door de gemeente beheerde) openbare ruimte o.a. water, bomen, groen, verlichting en afvalinzameling geldt het Handboek openbare ruimte.
- De inrichting is conform de Kadernota, het kwaliteitsniveau is Domstad wat betreft inrichting en beheer.

Bijlage 5: Parkeerbalans uit het SPVE**Nieuwe Parkeernota**

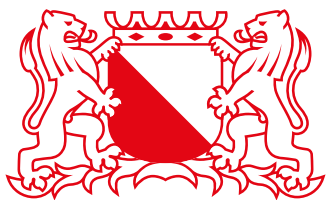
Type	Norm	Prog	PP
Student < 45 m2	0,1	0	0
0-55 m2 BVO	0,43	0	0
55-80 m2 BVO SH	0,47	281	132
55-80 BVO MH	0,47	0	0
80-130 m2 BVO	0,49	70	34
Bewoners		351	166
Bezoekers	0,2		70
Totaal	0,67	351	237

Rechtens verkregen niveau (RVN)	aantal	huidig programma	aantal parkeerplaatsen bij huidig programma
Woningen 55-80 m2	0,67	178	119
Cafe Shouf Shouf	3	150	5
Kantoor	0,5	380	2
Totaal			126
Te slopen huidig aantal parkeerplaatsen			79
Rechtens verkregen niveau (RVN)			47

	norm	aantal
Reductie door aanbieden deelmobiliteit van parkeereis bewoners	27%	45
Reductie door aanleg extra fietsparkeerplaatsen	15%	35
Aantal parkeerplaatsen minder per deelauto	4	11 (aantal deelauto's)

PP	
Aantal te realiseren met deelmobiliteit	167
Aantal te realiseren met deelmobiliteit MINUS RVN	121

Aantal	
Aantal deelauto's te vervangen door langzame deelmobiliteit	50%
Aantal te plaatsen deelauto's	6



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00