



# Inrichting straten Waterproof Zeeheldenbuurt

## Definitief ontwerp

### 1. Aanleiding en proces

#### 1.1 Aanleiding

In de Zeeheldenbuurt wordt in de periode 2020–2022 een nieuw hemelwaterriool aangelegd om wateroverlast in de toekomst bij woningen te voorkomen. Bij de aanleg van het hemelwaterriool worden de straten bijna van gevel tot gevel opengebroken. Dit biedt de mogelijkheid om met kleine verbeteringen de straten beter en mooier in te richten, en ook te voldoen aan de eisen die we stellen aan de inrichting van de openbare ruimte (deze eisen staan in het handboek openbare ruimte).

#### 1.2 Ontwerpproces

Om tot het definitief ontwerp te komen is het volgende proces doorlopen:

- digitale enquête in oktober 2019: bewoners kunnen digitaal aangeven welke kleine verbeteringen zij zien in hun straat of omgeving
- bewonersavonden inrichting straten 31 oktober, 5 en 7 november 2019: bewoners hebben de mogelijkheid om per straat te bespreken welke kleine verbeteringen in hun straat gewenst zijn
- opstellen concept ontwerpen: naar aanleiding van de eerste twee stappen zijn voor alle straten concept ontwerpen gemaakt
- bewonersavond 3 maart 2020: op deze inloopavond zijn de concept ontwerpen in te zien. De ontwerpen ook via de website in te zien. Bewoners kunnen reageren op het ontwerp
- verwerken reacties: we hebben 65 reacties ontvangen. Er is veel zorg besteed aan het verwerken van de reacties. Dit ook heeft geleid tot een aantal aanpassingen die we graag met de wethouder wilden bespreken. Er zijn met verschillende bewoners gesprekken geweest over de bezwaren en mogelijke aanpassingen

- werkbezoek op 21 juli van wethouder Kees Diepeveen inclusief gesprek met enkele bewoners
- afroeden ontwerp inclusief bespreken met wethouder en ambtelijke toets
- van 26 oktober tot en met 15 november 2020 was de tweede en laatste mogelijkheid om op de ontwerpen te reageren. Op basis van de ingebrachte reacties zijn er nog enkele kleine wijzigingen in het ontwerp aangebracht.
- Voor de Alexander Numankade en FC Donderstraat is besloten dat hier geen gebakken klinkers maar rood asfalt als verharding wordt gebruikt. Beide straten zijn onderdeel van een belangrijke fietsroute die de gemeente beter en meer herkenbaar wil maken. Bekeken wordt op welk onderdeel het ontwerp moet worden aangepast. Dit wordt met de bewoners van beide straten besproken.

### 1.3 Vervolgproces

De ontwerpen zijn nu definitief. Als voorbereiding op de aanbesteding wordt het ontwerp uitgewerkt in een bestek. We verwachten deze fase voor de zomer 2021 af te ronden en de aanbesteding te kunnen starten. Volgens de huidige planning kan de geselecteerde aannemer dan eind van het jaar starten met de uitvoering.

## 2. Toelichting op het ontwerp

### 2.1 Uitgangspunten

Het project Waterproof Zeeheldenbuurt wordt betaald uit de rioolwaterheffing. In principe worden de straten dan weer in oorspronkelijke staat hersteld. Om de volgende redenen wijken we in de Zeeheldenbuurt daar deels vanaf:

- de straten moeten meer water kunnen bergen dan in de huidige situatie
- de inrichting van de straten moeten zoveel mogelijk voldoen aan de normen en richtlijnen die zijn vastgelegd in het Handboek Openbare Ruimte waaronder:
  - o verbreden van de parkeervakken zodat rijbaan en trottoirs niet meer worden geblokkeerd door parkerende auto's
  - o verbreden rijbaan naar 3,5m zodat de bereikbaarheid van hulpdiensten beter is geborgd
  - o vergroten van boomspiegels
- bewoners hebben middels een digitale enquête en bewonersavonden ideeën voor de inrichting van de straten gegeven

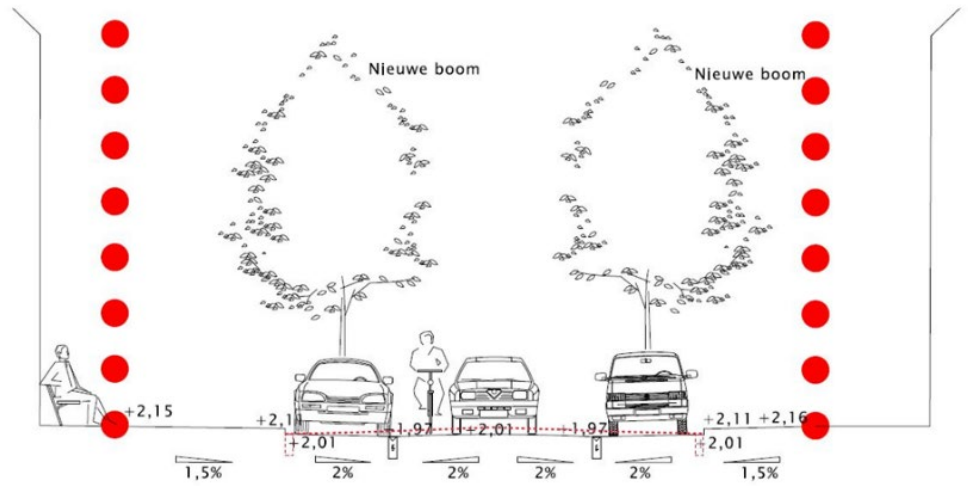
Met deze uitgangspunten is een ontwerp gemaakt van de openbare ruimte. Gaanderweg kwamen we nog voor andere keuzes te staan. In de volgende paragraaf wordt nader toegelicht welke ontwerpkeuzes zijn gemaakt en waarom.

### 2.2 Toelichting ontwerpkeuzes

#### Vergroten waterberging op straat

De waterkolken liggen niet meer in de stoeprand, maar op de grens van parkeervak en rijbaan. Hierdoor ontstaat een soort W profiel (zie afbeelding). Dit zorgt ervoor dat bij zware buien meer water op straat kan blijven staan (en dus niet naar de huizen kan stromen).

Om deze reden is ook een inrichting van de straat op A-niveau (stoep en/of parkeren op gelijke hoogte met de straat) niet gewenst.



## **Parkeren**

Het uitgangspunt bij het ontwerp is om te streven naar het behoud van het aantal parkeerplaatsen. Dit is een lastige puzzel omdat de lengte van de parkeervakken zoals nu aanwezig in de buurt niet overeenkomen (zijn korter) met de huidige normen voor parkeervakken. Het aantal parkeervakken in de huidige situatie is een inschatting, omdat er gebruik gemaakt wordt van langere parkeerstroken. Hierdoor is het lastig om een exacte vergelijking te maken met de toekomstige situatie. Op lange parkeerstroken kunnen bijvoorbeeld meer auto's geparkeerd worden dan theoretisch volgens de normen kan en waar in het ontwerp mee gerekend is. Niet in alle straten komt dus hetzelfde aantal parkeerplaatsen terug. Dit wordt ook veroorzaakt door de ruimte die nodig is voor boomspiegels (leefruimte om de boom), het planten van extra bomen, het creëren van groenvakken en het plaatsen van fietsenrekken. In enkele straten is gekozen om extra parkeervakken weg te halen om extra ruimte voor de smalle trottoirs te bieden. Gezocht is naar een optimale indeling van parkeervakken, fietsrekken en groen. Per saldo is er in de hele Zeeheldenbuurt een afname van ongeveer 25 parkeerplekken (conform huidige normen).

## **Rijbaan verbreden naar 3,5m**

De rijbaan is altijd minimaal 3,50 m breed zodat hulpdiensten en vuilniswagens (en daarmee al het andere bestemmingsverkeer) veilig door de straat kunnen rijden. In een vijftal straten is van deze breedte afgeweken omdat de trottoirs dan te smal worden. In (een deel van) de M.A. de Ruyterstraat, Van Brakelstraat, Van Speijkstraat, Tromptstraat en Willem Barentszstraat wordt, in overleg met de hulpdiensten, een rijbaanbreedte van 3,25m aangehouden.

## **Parkeervakken worden verbreed**

De parkeervakken worden verbreed naar 2,0m. Dit zorgt ervoor dat auto's niet meer half op het trottoir hoeven te parkeren of de rijbaan blokkeren.

Er is voor gekozen om geen tussenbelijning aan te brengen zodat de parkeerruimte optimaal kan worden gebruikt. Bij grotere lengtes van parkeervakken kunnen dan (bij goed gebruik) meer auto's parkeren.

## **Trottoirs worden smaller, zo min mogelijk obstakels in de loopruimte**

Door het verbreden van de parkeervakken en de rijbaan worden de trottoirs in de meeste straten smaller. In veel straten wordt voldaan aan de gewenste trottoirbreedte van 1,80 m. In enkele straten is dat niet mogelijk want daar zijn de trottoirs in de huidige situatie al smal. In deze straten voldoen we aan een minimale doorloopruimte van 1,2m breed en is de rijbaan smaller (3,25m ipv 3,5m), zie ook hiervoor.

Op enkele plekken is ook extra ruimte op trottoirs gecreëerd zodat er een passeerruimte ontstaat.

Omdat de trottoirs smaller worden hebben we alle obstakels zoals lantaarnpalen en oplaadpalen uit de loopruimte geplaatst. Ze staan nu naast parkeervakken en fietsrekken. Omdat ook de auto's niet meer met hun wielen half op het trottoir staan, zijn de trottoirs ook obstakelvrij.

Verder halen we ook alle (plastic) paaltjes weg die nu moeten voorkomen dat auto's illegaal parkeren. We richten de trottoirs nu zo in dat ook zonder paaltjes het niet meer mogelijk is om illegaal te parkeren.

Op de hoeken van de straten worden op de oversteekpunten noppentegels aangebracht voor blinden en slechtzienden.

### **Meer fietsenrekken**

Er is plek gemaakt voor meer fietsrekken zodat fietsen niet meer op het trottoir of tegen de gevels hoeven te worden gezet. Fietsenrekken die nog voldoen worden uiteraard weer teruggeplaatst. Waar nodig en mogelijk vervangen we de verouderde en minder efficiënte fietsenrekken.

Ook zijn de (meeste) fietsenrekken gedraaid. In de nieuwe situatie wordt de fiets vanaf de straat in het rek geplaatst. Ook dit zorgt ervoor dat de trottoirs minder hinder hebben van fietsen.

### **Extra groen in de straten**

In enkele straten worden bomen geveld of verplaatst vanwege de aanleg van het riool. Zowel de te verplaatsen bomen als de te compenseren bomen komen elders in de wijk terug. Met alle aanwezige kabels en leidingen in de grond is het niet eenvoudig om plek te vinden voor nieuwe bomen. Uiteindelijk is er plek gevonden voor de te verplaatsen en te compenseren bomen en nog 8 extra bomen. Ook de 13 bomen die geveld zijn voor de renovatie van het Ooglijdersgasthuis worden in de buurt vervangen.

De bestaande én nieuwe bomen krijgen voldoende leefruimte rondom de stam. We passen de boomspiegels aan, in de meeste straten is hier ruimte voor. De boomspiegels van de bomen langs het spoor in de Buys Ballotstraat en Bleyenburgstraat worden niet aangepast. Zo kunnen we het huidige aantal parkeerplaatsen hier behouden.

Op enkele plekken hebben we groenvakken toegevoegd. Zoals op de kop van de Admiraal van Gentstraat, FC Donderstraat, Cornelis Houtmanstraat en in de Willem Barentszstraat.

Het beplanten en zelfbeheer van deze vakken, en ook boomspiegels, kan in overleg. Voorwaarden en spelregels voor het maken en beheren van geveldtuin en

boomspiegels kunt u vinden op [www.utrecht.nl/boomspiegel](http://www.utrecht.nl/boomspiegel). In de Van Brakelstraat wordt een boombak geplaatst op de plek waar een boom weg moet en op de Cornelis Houtmanstraat is dit ook mogelijk op de plek waar een boom geveld moest worden. Dit is alleen mogelijk als deze boom in zelfbeheer wordt onderhouden. Over de boombak aan de van Brakelstraat zijn hierover afspraken gemaakt met een aantal bewoners.

## **Gebakken klinkers**

Een ruim gedeelte wens van bewoners is dat in alle straten gebakken klinkers en natuurstenen banden worden gelegd. Natuurstenen banden die er al liggen komen terug. Betonbanden die nog goed zijn worden hergebruikt. Er is binnen dit project geen budget voor het vervangen van de betonbanden door natuurstenen banden. Er is wel financiële dekking gevonden om alle straten met gebakken klinkers in te richten. Voor de rijbaan worden nieuwe klinkers gebruikt, voor de parkeervakken gebruikte klinkers.

Alleen in de FC Donderstraat en Alexander Numankade komen geen gebakken klinkers. Deze route wordt ingericht als hoofdfietsroute (wat beide straten nu ook al zijn) waar rood asfalt beter bij past. In de parkeervakken van beide straten komen wel gebakken klinkers. Het ontwerp voor beide straten wordt nog aangepast. De bewoners van beide straten worden hier te zijner tijd over geïnformeerd.

## **Verkeersdrempels en plateaus**

De meeste drempels komen grofweg op dezelfde plek terug. In een enkel geval is er een paar meter mee geschoven omdat dit beter aansluit bij de inrichting van de straat (bijvoorbeeld parkeervak of boom).

Verkeersplateaus zijn in de meeste gevallen vervangen door drempels. Dit is conform richtlijnen. Daarnaast zorgt een plateau voor minder waterberging op de straat.