



Herinrichting Afrikalaan en omgeving Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

11 april 2025



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep

Imco Visser, Marianne Langenhoff, Michiel Bult, Jacqueline Verhoek, Binne Meijer, Esther Baas, Alex van der Vlist, Kristen Papadopoulos, Marian van Dijk, Michiel Akkerman, Johanan van Dijk, Bert de Bruijn, Reijer van Ommeren, Jos Koopman, Karel Klumpers en Kim Kool

Projectmanagement

Isabel Norbart / Dennis van der Meer

Met dank aan

Bewoners, ondernemers en omwonenden Kanaleneiland-Zuid

Opdrachtgever

Stuurgroep Openbare Ruimte Zuidwest
Erwin Folkers

Voorblad

Impressie van nieuwe situatie Afrikalaan

Versiedatum

11 april 2025

Status

Concept

Bestuurlijke besluitvorming

Concept IPvE/FO vaststellen en vrijgeven voor reacties

Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1 Doelstellingen
- 1.2 Projectgebied en scope
- 1.3 Raakvlakprojecten
- 1.4 Aanpak
- 1.5 Leeswijzer

2. Opgave

- 2.1 Historie Kanaleneiland
- 2.2 Ruimtelijke opzet
- 2.3 Beleidskader

3. Uitgangspunten

- 3.1 Duurzaamheid
- 3.2 Verkeer en parkeren
- 3.3 Openbare ruimte
- 3.4 Water, riolering en klimaatadaptatie
- 3.5 Groen en stadsnatuur
- 3.6 Energie
- 3.7 Ondergrond
- 3.8 Veiligheid en gedrag

4

4

5

6

8

9

10

10

11

14

16

16

17

23

26

28

31

32

33

4. Ontwerptoeelichting

- 4.1 Algemeen
- 4.2 Afrikalaan
- 4.3 Amerikalaan
- 4.4 Rooseveltlaan
- 4.5 Columbuslaan
- 4.6 Marco Pololaan
- 4.7 Livingstonelaan
- 4.8 Magelhaenlaan
- 4.9 Stanleylaan

5. Planproces en vervolg

- 5.1 Planproces
- 5.2 Samenwerking
- 5.3 Participatie
- 5.4 Planning

34

34

40

46

51

54

58

61

62

64

68

68

68

69

69

1. Inleiding

Op diverse plekken in Kanaleneiland vinden momenteel integrale herinrichtingen van de openbare ruimte plaats waarin de vervangingsopgave van beheer (o.a. riolering en verharding) en de ambities uit de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk (vastgesteld door de raad in december 2022) worden gerealiseerd. Dit project draait hoofdzakelijk om de herinrichting van de openbare ruimte van de Afrikalaan en acht omliggende en aansluitende straten.

1.1 Doelstellingen

Het project moet leiden tot een integrale herinrichting van de openbare ruimte in het projectgebied Afrikalaan e.o., waarbij de ambities van 'gezond stedelijk leven voor iedereen' worden vertaald en o.a. de riolering en de wegverharding is vervangen omdat deze aan het einde van hun levensduur zitten. De herinrichting van de buurt voorziet in een integrale aanpak van de openbare ruimte, om zo weinig mogelijk hinder voor gebruikers te veroorzaken en zo (kosten)efficiënt mogelijk te werken. Door groot onderhoud en vervanging te combineren met de gewenste herinrichting hoeft de straat namelijk maar één keer open. Bovendien zijn de projectdoelen van de herinrichting afzonderlijk financieel vaak niet haalbaar. Door programma's en budgetten te combineren is de gewenste kwaliteitsimpuls en onderhoudsslag te realiseren.

Met dit hoofddoel en onderstaande subdoelen kunnen meerdere opgaven worden gerealiseerd. De volgende doelen worden gedurende het ontwerpproces of uitvoering van dit project nagestreefd:

- vervanging van het gemengde- voor een gescheiden rioolstelsel;
- vervanging en/of herbestrating van verharding;

- klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte;
- vergroening en uitbreiding van biodiversiteit in de openbare ruimte;
- afname van verharding waar mogelijk (Groen Tenzij);
- verbetering van de toekomstverwachting van bestaande bomen en waar mogelijk uitbreiden bomenbestand;
- verbetering van de verkeers- en verkeersveiligheidssituatie;
- verlaging van snelheidsregime naar 30 km/u;
- optimalisatie en uitrollen van hoofd fietsroutes:
 - deel van de oost-west fietsverbinding van Kanaleneiland naar Rivierenwijk;
 - fietsverbinding van noord naar zuid over de Rooseveltlaan als onderdeel van Oeverpark Rondje Stadseiland;
 - fietsverbinding van noord naar zuid over de Marco Pololaan;
- optimalisatie van bereikbaarheid en oversteekbaarheid naar speel- en sportplekken;
- goede en aantrekkelijke speel- en sportplekken;
- bevorderen van beweging door en ontmoeting in de buurt;
- verbetering van de sociale veiligheid;
- afname van overlast door afval en zwerfvuil.

Gedurende deze fase zijn diverse onderzoeken en studies gedaan die een bijdrage leveren aan de bovengenoemde doelen, zoals:

- onderzoek naar de betekenis van de introductie van betaald parkeren voor dit gebied;
- onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van een mogelijke verlegging van de busroute (via Amerikalaan i.p.v. Afrikalaan) om de langzaam verkeersroute over de Afrikalaan te versterken;
- onderzoek naar de haalbaarheid en toegevoegde waarde van een verkeersknip op de Rooseveltlaan (onder de Prins Clausbrug);
- onderzoek naar mogelijke voorbereidingen op de energietransitie van de buurt (Buurtaanpak Aardgasvrij);

5 - IPvE Afrikalaan en omgeving

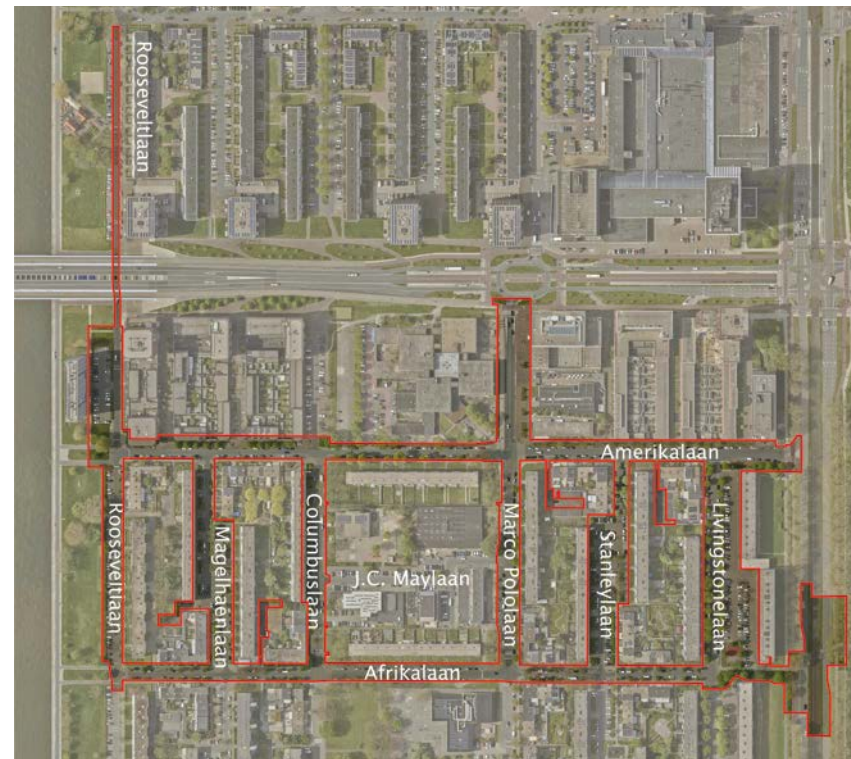
- onderzoek hoe het project zo duurzaam en circulair mogelijk kan worden uitgevoerd met minimaal gebruik van schaarse grondstoffen (circulariteit) en met focus op het verminderen van energieverbruik, CO₂-uitstoot en andere milieueffecten.

1.2 Projectgebied en scope

Het projectgebied is onderdeel van Kanaleneiland (Utrecht Zuidwest). Het omvat de openbare ruimte van negen straten in (met name) de buurt Kanaleneiland-Zuid ten noorden van de Afrikalaan. In het vervolg van dit document wordt met 'Afrikalaan e.o.' het gehele projectgebied bedoeld. Particuliere vastgoedontwikkelingen (ontwikkeling van woningbouw of andere voorzieningen) vallen buiten de scope van het project. Het project gaat over de herinrichting van de openbare ruimte, dat in bezit en beheer is bij de gemeente. Dit betreft dus de ruimte van gevel tot gevel of bij de aanwezigheid van particuliere ruimte, zoals (voor)tuinen, de ruimte tussen de aangrenzende percelen. Waar nodig vindt afstemming plaats met ontwikkelingen.

De volgende straten behoren tot het projectgebied:

- Amerikalaan;
- Rooseveltlaan (tussen Bernadottelaan en Afrikalaan) inclusief het parkeerterrein ten westen van de Rooseveltlaan bij de portiekflat, waarbij het deel tussen de Bernadottelaan en de Churchillaan alleen de rijbaan betreft;
- Magelhaenlaan (tussen Amerikalaan en Afrikalaan);
- Columbuslaan (tussen Amerikalaan en Afrikalaan);
- Marco Pololaan (tussen Churchillaan en Afrikalaan);
- Stanleylaan (tussen Amerikalaan en Afrikalaan);
- Livingstonelaan, inclusief parkeerterreinen (tussen Amerikalaan en Afrikalaan);
- Afrikalaan, inclusief oversteek over de Beneluxlaan.



De zijstraatjes ten noorden van de Amerikalaan zijn tussen 2010 en 2013 heringericht en vallen dus buiten het projectgebied. Bij de herinrichting van de Amerikalaan is het gemengde riool al vervangen voor een gescheiden stelsel. Daarom wordt binnen het project Afrikalaan e.o. alleen de bovengrondse inrichting waar nodig wordt aangepast. Daarnaast worden ook de achterpaden en garagestraatjes die gemeentelijk eigendom zijn meegenomen.

Tot slot hebben gedurende de voorbije fase van het planproces vorderingen plaatsgevonden omtrent de mogelijke ontwikkeling van de J.C. Maylaan en omgeving. Daarom is voor nu besloten hiervoor geen functioneel ontwerp uit te werken en dit voorlopig buiten het projectgebied te houden. Zou de ontwikkeling alsnog niet doorgaan en het project Afrikalaan bevindt zich nog in de ontwerpfase, dan wordt de straat alsnog meegenomen in de herinrichtingsplannen. Daarom wordt in de uitgangspunten wel af en toe de J.C. Maylaan genoemd, zodat er indien nodig snel kan worden geschakeld.

6 - IPvE Afrikalaan en omgeving

Raakvlakprojecten voor
project Afrikalaan en
omgeving



1.3 Raakvlakprojecten

Er zijn verschillende projecten en initiatieven in de omgeving, elk in verschillende fasen. Bijlage 1 bevat een tabel met een overzicht van de projecten waar de herinrichting van Afrikalaan e.o. raakvlakken mee heeft. Het is de bedoeling dat er met dit project zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met deze ontwikkelingen en dat er waar nodig afstemming plaatsvindt. De meest relevante ontwikkelingen die relatie hebben met de herinrichting zijn:

1. Ontwikkeling langzaam verkeersroute Amsterdam-Rijnkanaal naar Rivierenwijk;
2. herontwikkeling Krachtstation;
3. herontwikkeling J.C. Maylaan;
4. herontwikkeling Marco Pololaan 111;
5. oeverpark Rondje Stadseiland;
6. renovatie portiekflats Bo-Ex;
7. invoer betaald parkeren;
8. energietransitie;
9. herinrichting Bernadottelaan-Bevinlaan en omgeving;
10. herinrichting Vasco da Gamalaan en omgeving.

1. Verbetering langzaamverkeersroute Amsterdam-Rijnkanaal - Rivierenwijk

Als onderdeel van de te ontwikkelen fietsroute (oost-west) van Kanaleneiland naar Rivierenwijk (via Park Transwijk en Merwede) wordt ook de route over de Afrikalaan ingericht en aangesloten op de Beneluxlaan. De route volgt na de kruising met de Beneluxlaan, het pad door Park Transwijk en kruist daar met een brug het water naar de Lomanlaan. Daar vervolgt de route over de Lomanlaan en Lanslaan richting de Europalaan en de nieuwe wijk Merwede, waarna die het Merwedekanaal kruist. Afstemming tussen de projecten is nodig aangezien een aanzienlijk deel van deze route buiten dit project wordt gerealiseerd en de oversteek over de Beneluxlaan aansluit op het vervolgproject.

2. Herontwikkeling Krachtstation

Het Krachtstation, op de hoek van de Marco Pololaan en Amerikalaan, wordt herontwikkeld. De ontwikkelaar werkt samen met de gemeente aan een plan voor de bouw van een nieuw Krachtstation, woningen en maatschappelijke voorzieningen. Het is nog onduidelijk hoe deze ontwikkeling verder verloopt qua planning en exacte inrichting. Met regelmaat vindt er afstemming plaats tussen beide projecten zodat de openbare ruimte in de toekomst goed aansluit op de nieuwe situatie. De openbare ruimte rondom het Krachtstation zal in de volgende fase dus zeer waarschijnlijk nog worden aangepast.

3. Herontwikkeling J.C. Maylaan

Een ontwikkelaar onderzoekt de herontwikkeling van de J.C. Maylaan en omgeving. Dit betreft onder andere de gebouwen en omgeving van basisschool De Kaleidoskoop, Woningcorporatie Bo-Ex en bedrijfsverzamelgebouw Vechtclub Keiland. Zodra hier meer duidelijk over is, wordt afstemming gezocht met dit project. Indien de herontwikkeling niet doorgaat, dan wordt de J.C. Maylaan meegenomen in de vervolgfase van het project Afrikalaan e.o.

4. Herontwikkeling Marco Pololaan 111

Voor het gebied aan de Marco Pololaan 111 wordt momenteel een plan uitgewerkt voor de ontwikkeling van een gezondheidscentrum en woningen. De groene inpassing hiervan heeft met name een raakvlak met de aansluiting op de Afrikalaan. Wanneer nodig vindt hier afstemming over plaats.

5. Oeverpark Rondje Stadseiland

Aan de westkant grenst het plangebied aan een parkzone: de Rooseveltboulevard. De Rooseveltlaan en de boulevard horen bij de wijk en zijn tegelijkertijd onderdeel van het Oeverpark Rondje Stadseiland. Het Rondje Stadseiland is een nieuw oeverpark van ongeveer 45 hectare, met daarbinnen een doorlopende recreatieve

route met een vrij liggend wandel- en fietspad van 12 kilometer, langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal. Er vindt afstemming plaats tussen de projecten over de inrichting van de Rooseveltlaan, zodat het project Afrikalaan e.o. bijdraagt aan de realisatie van het oeverpark Rondje Stadseiland.

6. Renovatie flats

Vanaf 2024 voert Bo-Ex renovatiewerkzaamheden uit aan de portiekflats aan de Magelhaenlaan en Columbuslaan. Vanuit dit project is er contact met Bo-Ex over welke mogelijke impact deze renovaties hebben op de openbare ruimte, zoals het afkoppelen van regenwater en het verbeteren van het elektriciteitsnet. Waar nodig worden eventuele consequenties meegenomen in het vervolgproces.

7. Invoer betaald parkeren

Op termijn zal er in de hele stad betaald parkeren ingevoerd worden. Op 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad besloten dat uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede, betaald parkeren wordt ingevoerd in Transwijk-Noord, Transwijk-Zuid en een deel van Kanaleneiland-Zuid. Dit moet de parkeerdruk vanuit die wijk in andere wijken verminderen.

In mei 2025 wordt betaald parkeren van maandag tot en met vrijdag van 06.00 tot 11.00 uur 's ochtends ingevoerd in het gebied waar dit project deel van uitmaakt. Het effect op de parkeersituatie is nog niet bekend, daarom zal een half jaar na de invoering van betaald parkeren opnieuw een meting van de parkeerdruk worden uitgevoerd in Kanaleneiland-Zuid, zodat dit project optimaal kan worden uitgevoerd.

8. Energietransitie: Transitievisie warmte en Wijkuitvoeringsplan

Het projectgebied Afrikalaan e.o. ligt in het gebied waarvoor als eerste een wijkuitvoeringsplan (WUP) gemaakt wordt. Het is nog onduidelijk wat de stedelijke ontwikkelingen zijn omtrent de uitbreiding van het warmtenet. Zie voor verdere toelichting paragraaf 3.6.

9. Herinrichting Bernadottelaan-Bevinlaan en omgeving

Aan de noordzijde van het plangebied sluit de Rooseveltlaan aan op het project Bernadottelaan-Bevinlaan. Hiervoor zijn de voorbije jaren plannen ontwikkeld die in 2025 in uitvoering gaan. Dit project omvat de straten Bernadottelaan, Bevinlaan, Rooseveltlaan, Gasperilaan, Marshalllaan, Nansenlaan en Trumanlaan.

Er vindt afstemming plaats om de herinrichtingen goed op elkaar aan te sluiten.

10. Herinrichting Vasco da Gamalaan en omgeving

Tegelijkertijd met dit project worden ook plannen gemaakt voor de Vasco da Gamalaan, Columbuslaan en Rooseveltlaan (beide tussen Aziëlaan en Bontekoelaan), Bontekoelaan, Hannolaan en Aziëlaan (tussen Rooseveltlaan en Columbuslaan). Op 24 juni 2024 is het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van dat project vastgesteld. Inmiddels ligt het Voorlopig Ontwerp ter inzage. In het project Vasco da Gamalaan e.o. zijn keuzes gemaakt die invloed hebben op het project Afrikalaan e.o. Dit zijn onder andere de keuzes voor de inrichting van de busroute, inpassing van Rondje Stadseiland op de Rooseveltlaan en de uitwerking van parkeren.

1.4 Aanpak

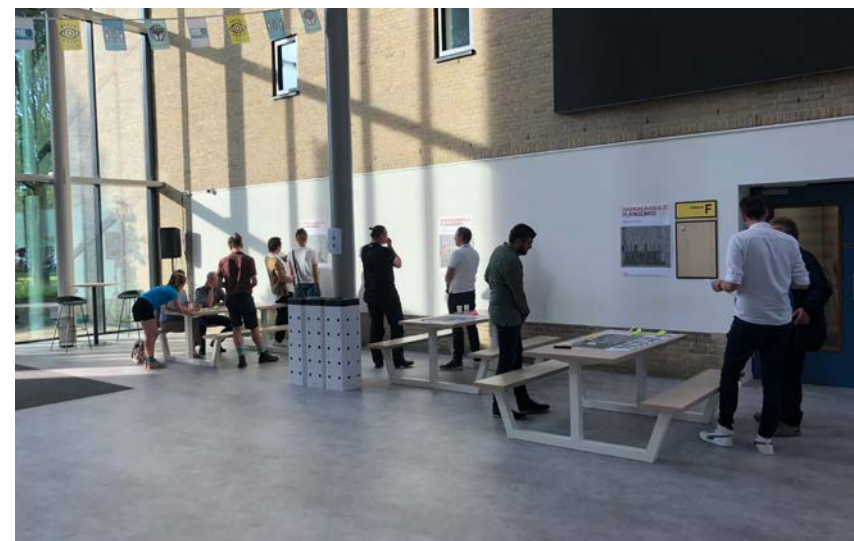
Bij plannen en gebiedsontwikkelingen wordt het Utrechts planproces (UPP) toegepast. Binnen het UPP zijn er 5 typen UPP. Om te komen tot een plan voor dit project wordt het UPP 4 gevolgd. Het UPP 4 is speciaal voor buitenruimteprojecten die anders zijn dan een bouw- of bereikbaarheidsproject.

Het project bevindt zich nu in de definitiefase en het voorliggende stuk is het plan dat bestaat uit een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO). In het IPvE staan de knelpunten van de huidige inrichting en de uitgangspunten voor de nieuwe inrichting. Het omvat de onderbouwing van de ontwerpkeuzes en de toelichting,

aangevuld met schetsen en een overzichtstekening in de vorm van het Functioneel Ontwerp (FO). Het FO is een tekening die met een hoge mate van detail is weergegeven en ontworpen. In de vervolgstappen van Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp zullen er waar nodig wijzigingen plaatsvinden in het ontwerp ten opzichte van het FO. De tekening suggereert in die zin meer exactheid en precisie dan feitelijk klopt bij deze fase. Dit IPvE/FO is tot stand gekomen na gesprekken met de buurt en inbreng van externe adviesbureaus.

1.4.1 Participatie

Voorliggend plan (IPvE/FO) is opgesteld met input vanuit de buurt. Er is een informatiebijeenkomst georganiseerd en er is gesproken met ondernemers uit het plangebied. Ook is online geparticipeerd door inzet van DenkMee. Hierdoor is inzicht verkregen in wat er speelt bij bewoners en ondernemers (participatieniveau: Peilen).



Het IPvE/FO wordt voor een periode van zes weken vrijgegeven voor inspraak, zodat bewoners en gebruikers van het plangebied en omgeving de mogelijkheid hebben om op de plannen te reageren. De reacties worden opgenomen in een reactienota en van een antwoord voorzien. Waar mogelijk en wenselijk worden reacties verwerkt in de definitieve versie die ter besluitvorming aan het College van Burgemeester en Wethouders wordt aangeboden. In hoofdstuk 5 volgt een uitgebreide toelichting over het participatieproces.

1.5 Leeswijzer

In dit document leest u meer over de kaders waarop het ontwerp voor het projectgebied is gebaseerd. Ieder hoofdstuk start met een korte introductie op de inhoud. Hoofdstuk 2 geeft achtergrondinformatie over de opgave van de stad, de belangrijke visies en beleidsdocumenten en op welke manier deze richting geven aan het project. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op verschillende thema's. Hierbij komt de huidige situatie (met o.a. uitkomsten van de participatie en deelopgaves per thema), de ambitie en de uitgangspunten per thema aan bod. Een deel van de uitgangspunten komt uit verschillende beleidsstukken en visies, andere komen voort uit kencijfers of normen. Dit zijn allemaal uitgangspunten, sommige zijn van groter belang te behalen dan andere. De uitgangspunten vormen de basis voor het ontwerp. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op het functioneel ontwerp voor de herinrichting van Afrikalaan en omgeving met een beschrijving per straat. Tot slot leest u in hoofdstuk 5 meer over het doorlopen planproces tot nog toe en het vervolgproces.

2. Opgave

In dit hoofdstuk wordt eerst uitgelegd hoe Kanaleneiland als een samenhangend geheel is ontworpen. Vervolgens wordt beschreven hoe recente aanpassingen in de openbare ruimte zijn gerealiseerd en welke zorgvuldige afwegingen daarbij zijn gemaakt. Daarna wordt ingegaan op de ambities en opgaven van Utrecht en hoe deze van invloed zijn op Kanaleneiland. Dit omvat de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en de betekenis van 'gezond stedelijk leven' in de ontwikkeling van de stad. Kortom, wat kan worden verbeterd met de herinrichting?

2.1 Historie Kanaleneiland

De buurt Kanaleneiland-Zuid is onderdeel van het Uitbreidingsplan Kanaleneiland uit 1958. De bouw begon in 1955 en liep door tot in de jaren '70. Kanaleneiland-Noord en -Zuid zijn opgezet volgens de toentertijd meest moderne stedenbouwkundige opvattingen: ruim, veel groen, herhalende bouwvelden (stempels genoemd), veel gestapelde bouw (flatgebouwen) en een strikte scheiding tussen wonen, werken en recreëren. Met het idee dat de Utrechter hier vrij en buiten de stad kon wonen met het gerief van de grote stad. De ambities waren hoog en tot in detail uitgewerkt. Met alle benodigde voorzieningen in de buurt moest Kanaleneiland een dorp in de stad worden waar de bewoners hun hele leven konden blijven wonen. Voor meer informatie zie het onderzoek van Architectuurcentrum Aorta.

De stempel is een sterk herkenbare stedenbouwkundige opzet, kenmerkend voor stadsontwikkeling uit die tijd en daarom ook cultuurhistorisch hooggewaardeerd. Meestal gaat het om een combinatie van woongebouwen in een bepaalde vorm ten opzichte van elkaar, die als het ware 'door de wijken heen zijn gestempeld'.

Dit maakte in de tijd van de wederopbouw een hoge woningbouwproductie mogelijk. Toen Kanaleneiland net was aangelegd was het een strak ingerichte wijk die goed werd onderhouden. Er was veel verhard oppervlak met ruime asfaltbanen voor de auto. In die tijd waren er nog niet zoveel auto's als tegenwoordig.

Historische foto van het plangebied ter hoogte van de kruising Livingstonelaan en Afrikalaan.
Bron: Utrechts Archief



2.2 Ruimtelijke opzet

Kanaleneiland-Zuid heeft een sterk hiërarchische opzet. Dit betekent dat zowel in de structuur van bebouwing als in de openbare ruimte, het lijnvormige karakter erg kenmerkend is. Er is onderscheid gemaakt in de inrichting van de lanen en de hoven met behulp van structurerende elementen. Zo benadrukken bomenrijen de hiërarchie van lange doorgaande lanen en scheiden plantsoenen verschillende woonbuurten van elkaar. De meeste straten in Kanaleneiland-Zuid zijn in te delen in 'hoofdlanen', 'dwarslanen' en 'binnenhoven'. De lanen kenmerken zich door een vergelijkbare hoofdmaatvoering, maar kunnen onderling verschillend zijn door bijvoorbeeld een andere groenopzet, functie in het netwerk of het al dan niet aan een park of plantsoen liggen. Daarnaast zijn in zowel noord als zuid ook specifieke stroken voor voorzieningen aangewezen, deze wijken vaak af van de andere structuren.

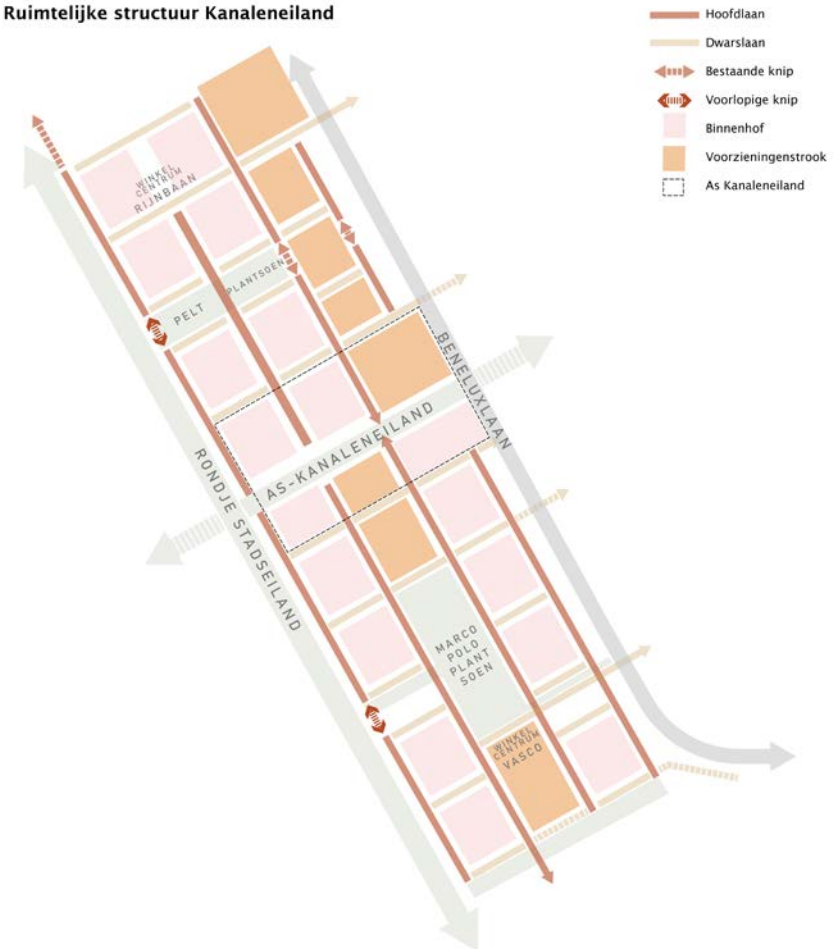
Hoofdlanen

Hoofdlanen zijn de lange doorlopende woonstraten in noord-zuidrichting. Aan de hoofdlanen bevinden zich kleine verspringingen in de lijn van de bebouwing doordat portiekflats afwisselen met gezinswoningen. De rijen gezinswoningen staan meer naar voren ten opzichte van de hoge portiekflats. In Kanaleneiland-Zuid zijn de Rooseveltlaan, Columbuslaan, Marco Pololaan en de Livingstonelaan hoofdlanen. Deze worden begeleid door een diversiteit aan grote bomen, die naast de parkeerstrook in de verharding van het trottoir staan.

Rooseveltboulevard

Aan de westkant overlapt het plangebied met het oeverpark Rondje Stadseiland, een recreatieve en ecologische parkroute van 12 kilometer langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal. In september 2022 is het Ontwikkeldkader Rondje Stadseiland door de raad vastgesteld en in september 2024 het

Ruimtelijke structuur Kanaleneiland



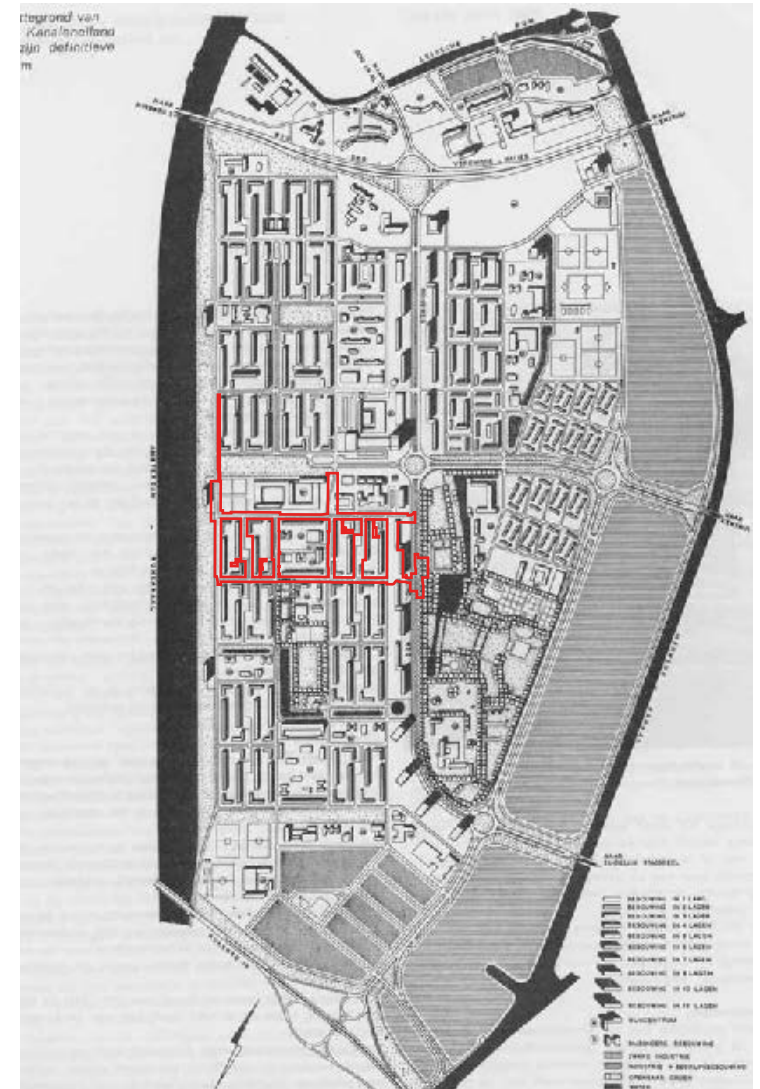
12 - IPvE Afrikalaan en omgeving

Linksboven: Huidige
situatie Marco Pololaan



Uitvoeringsprogramma 2024-2026. Als onderdeel hiervan is de Rooseveltboulvard in 2012 heringericht en dient als een belangrijke recreatieve route en ruimte voor bewoners van Kanaleneiland en omgeving. Verder geeft de Rooseveltboulevard ruimte aan diverse vormen van recreatie en sport. Met het herzien van de principes in het Ontwikkelkader Rondje Stadseiland uit 2022 zal er een scheiding plaatsvinden tussen snel en langzaam recreatief verkeer, waarbij het langzamere verkeer aan de waterzijde kan recreëren en het snellere doorgaande fietsverkeer via de rijbaan van de Rooseveltlaan gaat. Dit heeft invloed op de materialisering van de Rooseveltlaan. Deze wordt uitgevoerd als fietsstraat met leemkleurig asfalt om de continuïteit van de route te garanderen.

Rechtsonder:
Uitbreidingsplan
Kanaleneiland door C.M.
van der Stad met
groengebieden
(bajonet).
Bron: Collectie Het
Utrechts Archief, 1958.



Dwarsslane

Dwarsslane zijn de woonstraten in oost-west richting tussen de Rooseveltlaan en Beneluxlaan. In de dwarsstraten bepalen met name eengezinswoningen het straatbeeld. De dwarsslane in Kanaleneiland-Zuid hebben naast die laagbouw ook portiekflats in de voorzieningsstrook tussen de Columbuslaan en Marco Pololaan. Tevens grenzen aan de dwarsslane de kopgevels van de portiekflats op de hoofdslane. Met beplanting en twee bomen zijn deze gevels wat minder aanwezig. De rijbaan op de dwarslaan wordt aan weerszijden begeleidt door lange stroken aan parkeren. Achter deze parkeerstroken staan in de dwarsslane middelgrote bomen (2e grootte, 8-12m hoogte) in de verharding van het trottoir. De Amerikalaan en Afrikalaan zijn in dit project de dwarsslane. In de Omgevingsvisie is de Afrikalaan aangewezen als nieuwe oost-westverbinding voor langzaam verkeer. Dit zal zorgen voor een andere inrichting dan in de Amerikalaan.

Binnenhoven

De binnenhoven in Kanaleneiland-Zuid zijn vanuit twee dwarsslane te bereiken. Eén van de toegangen is smal, met aan één of twee zijden langsparkeren; de andere toegang is breder, met aan één zijde haaksparkeren en aan de andere zijde langsparkeren. Een smalle toegang ligt bij meerdere binnenhoven altijd tegenover een andere smalle toegang en een brede toegang tegenover een andere brede toegang.

Karakteristiek in de binnenhoven zijn de op één rij geplaatste bomen (2e grootte, 8-12m hoogte) bij de entrees. Ter hoogte van de knik (de bajonet) in de weg is een verblijfs- en speelruimte waar een diversiteit aan solitaire bomen is geplant, met ernaast ruimte voor parkeren. De functies zijn van elkaar gescheiden door robuuste beplanting. In dit project vallen de binnenhoven van de Magelhaen- en Stanleylaan ten noorden van de Afrikalaan.

Links: Huidige situatie
Afrikalaan



Rechts: Huidige situatie
Magelhaenlaan



Marco Poloplantsoen

Het Marco Poloplantsoen is de grote groene ruimte in Kanaleneiland-Zuid en ligt tussen de Columbuslaan en Marco Pololaan, ten zuiden van de Afrikalaan. Het plantsoen heeft een belangrijke rol in de wijk met functies zoals groenvoorziening, open water en faciliteiten voor sport en spel. Door de jaren heen is het plantsoen echter minder zichtbaar geworden door de toevoeging van bebouwing en versterking, vooral aan de noord- en oostzijde.

Opgave ruimtelijke structuur

De groenstructuur, bestaande uit de laanbomen, plantsoenen en parken, was van origine de belangrijke drager van de structuur en herkenbaarheid in Kanaleneiland. Veel van dat groen is door bezuinigingen op beheer en gebrek aan kennis echter verdwenen of heeft niet meer de kwaliteit die het ooit had en die wenselijk is. Eén van de doelen van dit project is het herstellen van deze structuren. Zodat de herkenbaarheid hersteld wordt en de bruikbaarheid van de openbare ruimte en het groen voldoet aan de behoeftes van vandaag de dag. Zo moet het na uitvoering van dit project een bijdrage leveren aan de wijk en toekomstbestendig beheersbaar zijn.

2.3 Beleidskader

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

In het jaar 2040 telt de stad (volgens de laatste prognoses) ongeveer 455.000 inwoners. Hiervoor worden woningen gebouwd in de bestaande stad. Om een gezonde groei van de stad met een goede bereikbaarheid mogelijk te maken, is een balans nodig tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte in de stad. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (juli 2021) zet de kans die deze groei biedt in voor een gezonde leefomgeving. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. De openbare ruimte vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft

een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (dit heet 'groen tenzij').

Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk

In december 2022 is na een intensief participatietraject de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk vastgesteld. Deze visie is een uitwerking van de RSU en Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en geeft daarmee meer richting aan de ontwikkelingen in de wijk. In dit project kunnen een aantal doelen uit de omgevingsvisie tot uitvoering worden gebracht:

- Het naar een hoger niveau brengen van de kwaliteit van de openbare ruimte, om te zorgen voor verbondenheid en betrokkenheid van bewoners;
- vergroening door toevoeging en uitbreiding van groenvakken en bomen om zo een beter aaneengesloten groenstructuur te vormen met een hogere kwaliteit en belevings- en gebruikswaarde;
- vorming van comfortabele oost-westverbindingen. De Afrikalaan gaat in de toekomst dienen als een belangrijke langzaam verkeersverbinding met de Merwedekanaalzone en Rivierenwijk via (Park) Transwijk. Ook kan hiermee het groenblauwe raamwerk worden versterkt (aangeduid als 'te vergroenen straat').
- uitvoering geven aan het uitvoeringsprogramma Oeverpark Rondje Stadseiland door met maken van een continue fietsroute op de Rooseveltlaan;
- het knippen van een aantal doorgaande autoverbindingen, om doorgaand verkeer te weren en auto's te remmen, zodat de prioriteit bij langzaam verkeer komt te liggen;
- versmalling van wegen, in combinatie met het uitvoeren van de wegen in gebakken klinkers, nodigt dit minder uit tot hard rijden;
- invoering van betaald parkeren om overlast van ontwikkelingen in de omgeving te minimaliseren. De openbare ruimte wordt ingericht zodat parkeeroverlast door foutparkeren zoveel mogelijk voorkomen wordt (invoering betaald parkeren is een apart project).

Andere relevante beleidskaders zijn onder andere:

- Ontwikkeldkader Rondje Stadseiland (2022);
- Mobiliteitsplan Utrecht (2021);
- Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes (2024);
- Groenstructuurplan Utrecht (2017-2030);
- Omgevingswet;
- Nota Utrechtse Soortenlijst (2018);
- Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016);
- Handboek Openbare Ruimte;
- Parkeervisie;
- Visie Utrecht Circulair 2050 (2024) en Beleidsnota Utrecht Circulair 2030 (2024)
- Visie Water en Riolering en Klimaatadaptatievisie;
- Nota Bomenbeleid 2018;
- Beleidsregel 'Herplant naar Waarde' (2023);
- Visie op de warmtevoorziening (2017);
- Transitievisie Warmte (2021) en Regionale Energiestrategie (2021);
- Wijkveiligheidsplan (2022).

Op basis van de bovenstaande beleidskaders zijn de uitgangspunten gevormd voor dit project. Een compleet overzicht van al het beleid staat in Omgevingsvisie Utrecht.

3. Uitgangspunten

Ambitiweb
voortkomend uit sessie
Maatschappelijk
Verantwoord
Opdrachtgeven en
Inkopen (MVOI)

Hoe ziet de herinrichting van het projectgebied Afrikalaan e.o. er straks uit en welke uitgangspunten zijn daarbij belangrijk? In dit hoofdstuk leest u per thema over de huidige situatie op basis van de inbreng uit de participatie. Daarna wordt de ambitie beschreven en benoemd welke uitgangspunten daarbij belangrijk zijn voor het ontwerp. Op basis van deze punten is het functioneel ontwerp uitgewerkt.

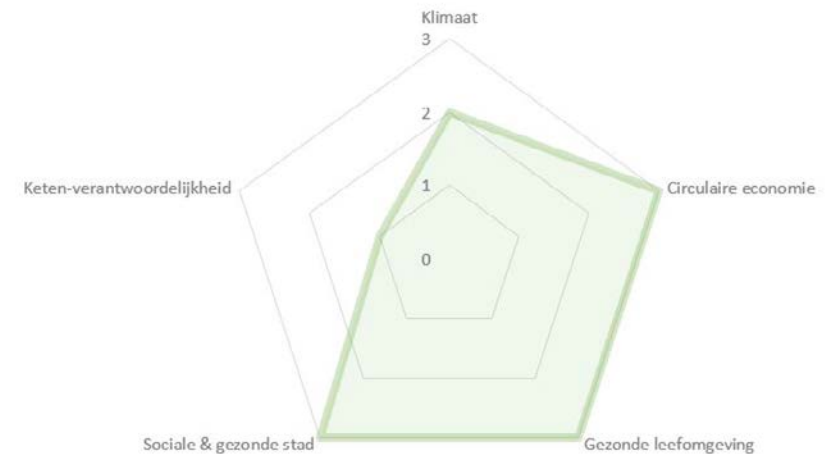
3.1 Duurzaamheid

3.1.1 Participatie duurzaamheid

Tijdens de eerste participatiebijeenkomst zijn geen noemenswaardige punten voor duurzaamheid ingebracht.

3.1.2 Ambities en uitgangspunten

Gemeente Utrecht wil met haar projecten zo min mogelijk impact hebben op de aarde en leefomgeving. En zo ook de leefkwaliteit en toekomstbestendigheid en van de stad te borgen. Het is verweven met alle thema's van het project en elk kun je meer of minder duurzaam realiseren. In het kader van de brede opgave duurzaamheid is er een compacte 'ambitiwebsessie' Duurzaam Grond- Weg en Waterbouw en Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) uitgevoerd. De grootste impact is te verwachten bij de inkoop of juist lagere inkoop van materialen. Tijdens de sessie zijn voor de thema's die aan de orde zijn binnen het project, de impact, kansen, oplossingsrichtingen en mogelijke maatregelen onderzocht. De uitkomsten daarvan zijn verwerkt in de uitgangspunten en in een ambitiweb. Het web geeft prioritering aan tussen uitgangspunten van de verschillende thema's.



Er is een hoge ambitie uitgesproken voor de onderdelen circulaire economie, gezonde leefomgeving en de sociale en gezonde stad. Daarbij is de focus onder andere op verkleining van de milieu-impact door hergebruik, klimaat-adaptieve inrichting voor water en hitte, verbetering van de biodiversiteit en bevordering van een veilige leefomgeving met ruimte voor ontmoeting en spelen. Specifiek is er voor klimaat (CO2 uitstoot) een goede ambitie uitgesproken en voor de ketenverantwoordelijkheid (keurmerk) een basisambitie. Dit alles is samengevat in bovenstaand ambitiweb.

De onderstaande uitgangspunten zijn met name van toepassing op de aanbesteding en inkoop van materialen later in het planproces. Maar de basis hiervoor wordt gelegd in dit programma van eisen en functioneel ontwerp. In deze fase wordt bewust nagedacht over welke impact keuzes nu hebben in latere fases, tot uitvoering en beheer.

Uitgangspunten maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen

- Het project heeft minimale impact op klimaat door onder andere minder CO2 uitstoot, ook bij organisaties waar wordt ingekocht;
- circulariteit is de basis, de R-ladder (keuzevolgorde met minder gebruik van grondstoffen) voor de openbare ruimte wordt toegepast om scherp af te wegen of nieuwe of gebruikte materialen toegepast moeten worden;
- minimaal gebruik van natuurlijke en niet hernieuwbare materialen en grondstoffen, zoals olie en zand;
- bij gebruik van nieuwe producten heeft de toepassing van biobased materiaal (met hernieuwbare natuurlijke oorsprong, zoals van beplanting) een pré;
- uitvoering dient zoveel mogelijk emissieloos plaats te vinden;
- handelingen minimaliseren en zo integraal mogelijk werken, ook met andere belanghebbende partijen (zoals nutsbedrijven);
- aankoop van nieuwe producten wordt gedaan volgens het maatschappelijk verantwoord inkopen, zoals inkoop van Fair Trade producten of hout met een PEFC/FSC-keurmerk;
- geen gebruik maken van ketens met misstanden tegen mens, natuur en milieu;
- stimulering van social return (werk voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt) bij bedrijven die betrokken zijn bij de uitvoering van dit project;
- aanbesteding vindt plaats op basis van onder andere MKI (milieukosten-indicatoren).
- andere inrichtingsprincipes gehanteerd dan aan de stempelzijde om zo de stempelstructuur te versterken.

Huidige situatie Marco
Pololaan: Geen
duidelijke en veilige
oversteekruimte voor
voetgangers

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Participatie verkeer en parkeren

Uit de participatie blijkt dat er veel hardrijders zijn, wat zorgt voor onveilige situaties. Daarnaast zijn er drukke momenten rondom de Marco Pololaan en de rotonde op de Churchilllaan die soms zorgen voor ongewenste situaties. Tot slot is er een hoge parkeerdruk en overlast van fout- en dubbelparkeerders. Bewoners en ondernemers geven aan dat een verkeersknip op de Rooseveltlaan, onder de Prins Clausbrug, zowel positieve als negatieve effecten voor de wijk kan hebben.

3.2.2 Ambities en uitgangspunten

Na de herinrichting moeten de Afrikalaan en omgeving een prettige buurt zijn om doorheen te fietsen en wandelen, met veilige en overzichtelijke oversteekplaatsen, om zo het wandelen en fietsen te



Kaart: Voorstel voor prioritering in voetgangersnetwerk

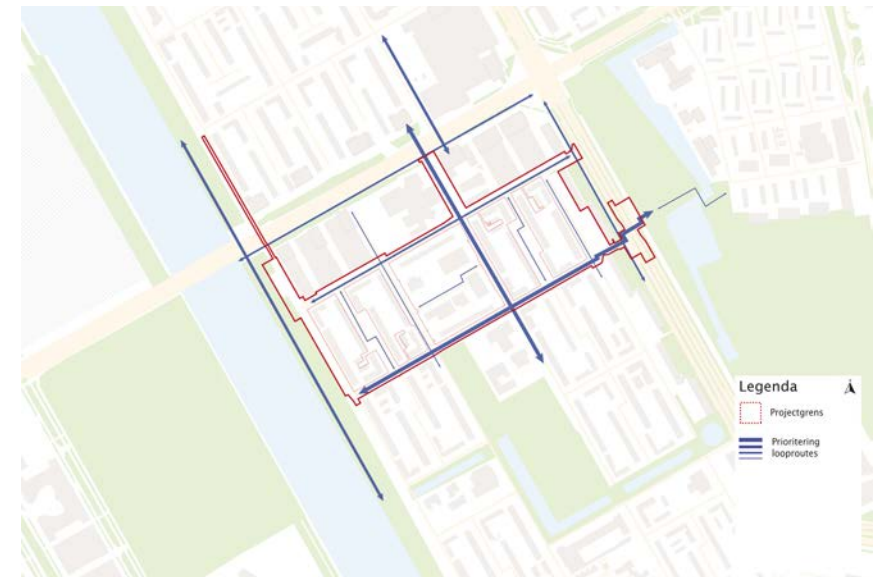
stimuleren. Zorgen voor voldoende schaduw en het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur, het aanbrengen van wegversmallingen en het toepassen van gebakken klinkers zullen hieraan bijdragen. De parkeersituatie verbetert met ruime formele parkeervakken en voldoende parkeervakken voor de auto's in de buurt, waardoor de functies in de openbare ruimte duidelijk zijn.

Voetgangers

Veel verplaatsingen in de buurt vinden plaats te voet, zoals het bezoek aan een winkel. Daarnaast wil gemeente Utrecht nog meer mensen motiveren om te voet ergens heen te gaan of een ommetje te maken door het groen. Zodat meer mensen bewegen, wat positief is voor de gezondheid van inwoners. De onderstaande punten moeten hieraan bijdragen:

- Er wordt gestreefd naar ruime en toegankelijke trottoirs met uitstekende voorzieningen voor alle bewoners;
- er is prioritering in looproutes, zodat belangrijke functies goed bereikbaar zijn en verbonden worden, er altijd een zijde van de straat uitstekend begaanbaar is en er ruimte is voor recreatieve ommetjes, zoals over de Rooseveltboulevard;
- trottoirs zijn, waar mogelijk, minimaal 1,80m breed zodat men elkaar goed kan passeren;
- het zuidelijk trottoir op de langzaam verkeerroute (Afrikalaan) onderscheidt zich van andere trottoirs, de route wordt aantrekkelijker door een minimale trottoirbreedte van 2,20m, diversiteit aan beplanting en schaduw;
- regelmatige doorsteken en verlagingen op langere stukken en verlagingen bij kruisingen om (informeel) oversteken te faciliteren;
- toepassing van voorzieningen voor mindervaliden zoals noppen- en ribbeltegels;
- de voetganger kruist zo min mogelijk ander verkeer bij de oversteek over de Beneluxlaan;

- plaatsen van rustmomenten in/of op weg naar plantsoenen op elke 150 tot 200m;
- zitgelegenheid deels uitvoeren met leuning of hoge zit voor ouderen of mensen met een (fysieke) beperking.



Fietzers

De fiets is (wordt nog meer) een belangrijk vervoersmiddel in de buurt en wijk, voor de korte afstanden tot het winkelblok en andere voorzieningen in de wijk, maar ook voor de verbinding met het centrum van de stad. Om deze verbindingen goed vorm te geven zijn er verschillende hoofdfietsroutes die door het projectgebied lopen, (voortkomend uit het Mobiliteitsplan 2040), namelijk over de Rooseveltlaan, Marco Pololaan en Afrikalaan. Dit zorgt voor de volgende uitgangspunten, voor alle straten en enkele specifiek voor hoofdfietsroutes:

19 - IPvE Afrikalaan en omgeving

- Alle straten worden goed en veilige fietsbare straten. Fietsverkeer kan overal in twee richtingen op de rijloper (gemengde rijbaan);
- de fietsroutes kennen voldoende schaduw (minimaal 40% op de hoofdfietsroute en 30% op de overige routes);
- op de Rooseveltlaan wordt invulling gegeven aan het Oeverpark Rondje Stadseiland, deze route heeft leemkleurig asfalt, geen wegmarkering en ligt in de voorrang ten opzichte van zijstraten met behulp van uitritconstructies;
- andere hoofdfietsroutes worden volgens het Afwegingskader verhardingen hoofdfietsroutes uitgevoerd met rood asfalt;
- de fietsroute Afrikalaan sluit aan op een overzichtelijke en veilige oversteek over de Beneluxlaan (incl. trambaan) voor een goede oost-west verbinding;

Fietsparkeren

Om fietsgebruik te stimuleren is ook de kwaliteit en kwantiteit van het fietsparkeren belangrijk. Om die reden is voldoende ruimte van belang:

- Huidige bezetting van fietsparkeren komt terug in het ontwerp. Daarnaast worden nog 20% extra fietsparkeerplekken gerealiseerd. De gewenste toekomstige capaciteit is in totaal 555 plekken;
- nabij bestaande plekken worden ruimtelijke reserveringen opgenomen in het ontwerp om extra fietsparkeren toe te kunnen voegen in de toekomst;
- fietsparkeervoorzieningen voor bewoners worden bij herontwikkeling van panden inpassend of op eigen terrein opgelost.

Fietsparkeren tegen de gevels van de portiekflat aan de Columbuslaan



Openbaar vervoer - Tram

De wijk is voorzien van goede OV-voorzieningen met de tramlijn over de Beneluxlaan en buslijnen door en langs de buurt. Voor situaties waar de tramlijn kruist met ander verkeer heeft provincie Utrecht (vooruitlopend op dit project) besloten dat de tram dient af te remmen naar 40km/uur (i.p.v. 70 km/uur), zodat de kruising veiliger wordt voor kruisend fietsverkeer.

Verdere uitgangspunten die gelden voor de kruising van de oost-west fietsroute en de Beneluxlaan zijn:

- De rijbanen van de Beneluxlaan moeten ter hoogte van de kruising worden teruggebracht van 2 naar 1 rijbaan;
- er moet voldoende zicht zijn op de kruising, er mogen geen nieuwe bomen worden geplant rondom de kruising, of opgaand groen komen;
- snelheid (is al ingevoerd) van 70 naar 40.

Openbaar vervoer - Bus

Er wordt voorgesteld de busroute te verleggen van de Afrikalaan naar de Amerikalaan. De busroute gaat dan in de toekomst vanaf de Marco Pololaan rechtsaf naar de Amerikalaan en daarna linksaf op de Columbuslaan. Zo zijn er alleen nog een kruisende beweging met de langzaam verkeersroute over de Afrikalaan (hoofd fietsroute) en geen draaiende bussen in bochten van en naar de Afrikalaan en bij Basisschool De Olijfboom.

Verder geldt:

- De wegen en bushaltes worden gedimensioneerd op (elektrische) bussen van 18 meter lang;
- de busroute krijgt een variabele wegbreedte van 6,50 meter breed en wordt versmald naar 5,80 meter waar een profiel van 6,50 meter niet inpasbaar of minder gewenst is vanwege verkeersveiligheid;

- passend bij 30 km/uur, halteren bussen op de weg;
- op de busroute worden (busvriendelijke) plateaudrempels toegepast, conform Handboek Openbare Ruimte;
- bij omlegging van de busroute is het voor een goede dekkingsgraad van belang dat de haltes worden verplaatst (ongeveer 100 meter verschil). De haltes op de Marco Pololaan schuiven naar het noorden. De halte richting het zuiden komt te liggen aan het begin van de Amerikalaan en de halte in de noordelijke richting wordt gepositioneerd nabij het politiebureau. De haltes aan de Columbuslaan schuiven ook in noordelijke richting en bevinden zich tegenover elkaar ten noorden van de Afrikalaan. Met de omlegging van de busroute en het schuiven van de haltes ontstaat een iets hoger bereik dan nu.

Openbaar Vervoer met
nieuwe route en nieuwe
positie van haltes



Schoolzones

Daarnaast zijn er twee basisscholen in het gebied (De Kaleidoskoop en De Olijfboom), deze scholen trekken aan het begin en einde van de dag veel verkeer, wat soms voor onveilige situaties kan zorgen. Hiervoor bestaat de wens om deze situatie veiliger en overzichtelijker te maken. Met behulp van schoolzones met duidelijke markeringen wordt dit gerealiseerd. Dit wordt in de volgende fase in het plan opgenomen.

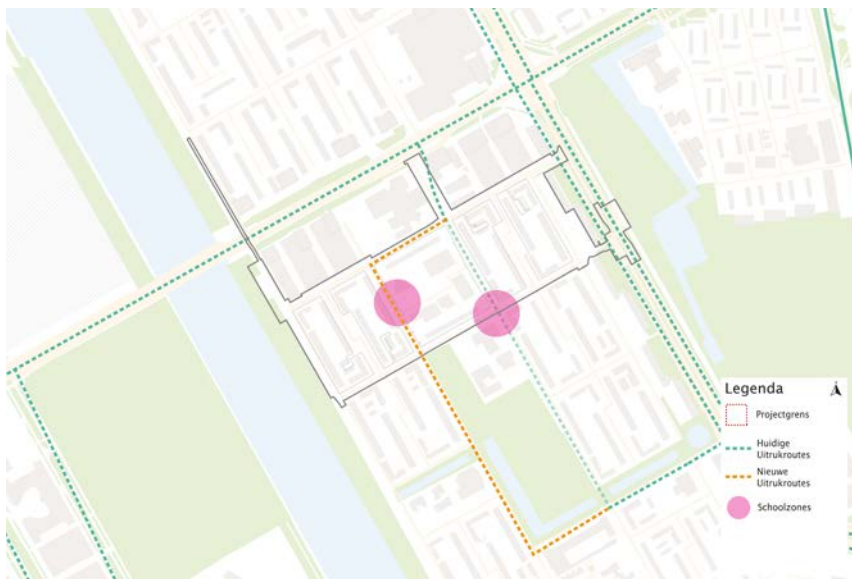
Nood- en hulpdiensten

De Marco Pololaan tussen de Churchilllaan en de Vasco Da Gamalaan maakt onderdeel uit van het netwerk hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten. Nood- en hulpdiensten dienen zo min mogelijk gehinderd te worden door snelheid remmende maatregelen en andere obstakels

op- en rondom de weg, zodat zij hun taken zo goed mogelijk kunnen uitvoeren. Daarom wordt de route verlegd naar de Columbuslaan (dezelfde route als de bus) zodat de hoofdfietsroute Marco Pololaan drempels kan krijgen om de autosnelheid te verlagen.

Autoparkeren

Gezien de parkeerdruk in het gebied, is besloten het aantal parkeerplekken te maken dat ook daadwerkelijk nodig is voor de auto's in de wijk. Op basis van het gemiddelde van de drukste momenten van de parkeerdrukmeting is bepaald dat er minimaal 714 parkeerplekken moeten worden gerealiseerd. Er ligt nadrukkelijk niet de ambitie om parkeerplaatsen te verminderen. De parkeerdrukmeting geeft het meest realistische beeld van geparkeerde auto's, zowel van bewoners als bezoekers. Voor heel Kanaleneiland-Zuid geldt dat de werkdagnacht de drukste bezetting heeft.



Overzichtskartaal met uitrukroutes voor nood- en hulpdiensten en schoolzones

De positie van parkeervakken bij de herinrichtingen bepaalt in grote mate de ruimtelijke kwaliteit, beleving en veiligheid. Vandaar dat bij het positioneren van parkeervakken de volgende ruimtelijke afwegingen worden gemaakt:

- Randen van parken en plantsoenen zoveel mogelijk vrijhouden van parkeren, zo wordt de ruimtelijke structuur versterkt en de beleving van het groen verbeterd;
- parkeren langs langzaamverkeerroutes zoveel mogelijk éézijdig, ter vergroting van belevingswaarde en verkeersveiligheid;
- in binnenhoven de ruimte nabij de speel- en ontmoetingsplekken vrijhouden van parkeren om aantrekkelijkere en overzichtelijkere plekken te vormen.

Wat betreft parkeren gelden verder de volgende uitgangspunten en eisen:

- minimaal 714 parkeerplekken aanbrengen (dit aantal kan in de vervolgfase nog wijzigen naar aanleiding van betaald parkeren);

- invoering betaald parkeren vanaf 2025;
- zoveel mogelijk langsparkeren;
- locaties elektrische laadpalen op basis van laadpalen plan en niet in het groen;
- indien de laadpalen nog niet geplaatst hoeven te worden, dan ruimtereservering opnemen in plan;
- gehandicaptenparkeerplaatsen worden teruggebracht (nieuwe locatie kan afwijken van huidige);
- parkeren is na herinrichting alleen toegestaan in de daarvoor ingerichte parkeervakken;
- parkeerplekken in voortuinen worden niet in het plan opgenomen maar de bestaande inritten (waarvoor een vergunning is afgegeven of waaruit dit blijkt uit de huidige weginrichting bijvoorbeeld door een verlaagde trottoirband) worden wel gefaciliteerd.

Betaald parkeren

In mei 2025 wordt betaald parkeren ingevoerd in Kanaleneiland-Zuid. Een mogelijk effect zou afname van de parkeerdruk kunnen zijn. Dit is echter niet te voorspellen, daarom wordt daar in deze fase van het project nog geen rekening mee gehouden. Enkele maanden na invoering zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd om eventuele veranderingen in de parkeerdruk vast te stellen. Veranderingen in de parkeerdruk kunnen worden meegenomen in de VO-fase.

Project(en) in omgeving met invloed parkeervraag Krachtstation

De ontwikkeling van het Krachtstation kan invloed hebben op de parkeervraag in de buurt. Het beleid is om al het parkeren op te lossen op eigen terrein. De parkeervraag van het Krachtstation en de oplossing daarvoor worden momenteel door dat project verder uitgewerkt.

J.C. Maylaan

Door de herontwikkeling rondom de J.C. Maylaan zal het huidige openbare gebied hier niet meer openbaar toegankelijk zijn. De parkeerdruk die momenteel wordt veroorzaakt door functies buiten de J.C. Maylaan wordt in de herontwikkeling opgevangen door de ontwikkeling van circa 30 openbare parkeerplekken. Parkeercapaciteit voor functies binnen de J.C. Maylaan zal in de toekomst op eigen terrein van de ontwikkeling een plek vinden. De ontwikkeling zal dus geen invloed hebben op de omliggende openbare ruimte.

Laden & lossen

Voor laden en lossen zijn momenteel geen voorzieningen in het gebied. Het winkelblok aan de Marco Pololaan wordt meestal vanaf de J.C. Maylaan of de parkeervakken of stoep voor het winkelblok bevoorraad, wat kan zorgen voor oponthoud. Daarom dienen er in het ontwerp twee laad- en losplekken te worden opgenomen in de omgeving van het winkelblok. In de volgende fase vindt afstemming met de ondernemers plaats over de afmetingen en mogelijke locaties. Waar mogelijk worden de laad- en losvakken uitgevoerd met venstertijden, zodat de vakken in de avonduren voor parkeren gebruikt kunnen worden.

Particulier terrein

Aan het plangebied liggen (grondgebonden) woningen waarvoor ook uitgangspunten en/of kansen gelden:

- Parkeervoorzieningen voor bewoners worden bij (her)ontwikkeling van panden in principe in pandig of op eigen terrein opgelost;
- parkeervoorzieningen die momenteel op eigen terrein / in voortuinen aanwezig zijn, kunnen worden gefaciliteerd zolang de voertuigen niet uitsteken over het trottoir, niet ten koste gaan van bestaande bomen en inritten volwaardig kunnen worden uitgevoerd;

- nieuwe parkeervoorzieningen/inritten naar garages en voortuinen zijn niet wenselijk aangezien door de inrit minder parkeren en groen in de openbare ruimte mogelijk is;
- indien bewoners dit toch wensen dient een inritvergunning aangevraagd te worden, in dat geval dient er voldoende ruimte te zijn voor de auto op de oprit (minimaal 5 meter breed en 2,65 breed);
- bewoners met een parkeervoorziening op eigen terrein (garage/voortuin) hebben geen recht op een eerste parkeervergunning na invoering van betaald parkeren.

3.3 Openbare ruimte

3.2.1 Participatie

De openbare ruimte wordt als redelijk groen ervaren, maar wel erg sober en van matige kwaliteit. Het groen kan beter en mag worden uitgebreid. Bewoners geven aan graag eetbare gewassen of plek voor een moestuin te willen. Het vele zwerfafval en bijgeplaatst afval bij ondergrondse afvalcontainers zorgen voor een erg rommelige uitstraling en daarmee ook voor overlast. Mede doordat dit muizen en ratten aantrekt. Verder trekken de sportplekken in de wijk veel mensen aan.

3.3.2. Ambitie en uitgangspunten

Ambitie openbare ruimte

De openbare ruimte wordt met de herinrichting geactualiseerd naar de huidige tijdsgeschiedenis en het gebruik nu en in de toekomst. Zo wordt er een omslag gemaakt naar een toekomstbestendige en duurzame inrichting met ruimte voor de inwoners. De openbare ruimte in Kanaleneiland moet uitnodigen om naar buiten te gaan, ommetjes te wandelen, de fiets te pakken naar de winkel of samen te komen met buurtgenoten in de plantsoenen of parken.

De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) en het Handboek Openbare Ruimte bieden kaders voor de inrichting van de openbare ruimte. Kanaleneiland behoort tot de zogenoemde 'Buitenstad', hier geldt inrichting en beheer volgens 'Domstadkwaliteit'. Het winkelblok Marco Pololaan is aangemerkt als een bijzondere plek, daarom geldt daar 'Domstad bijzonder', bovendien ligt hier in de bestrating een kunstwerk van Arno Coenen met auteursrecht. In de vervolgfase wordt samen met de kunstenaar onderzocht wat hier mogelijk is om bij te dragen aan het halen van de projectdoelen.

Daarnaast geldt ook de Rooseveltboulevard als 'Domstad Bijzonder' door de functie die de boulevard heeft voor de wijk zelf, verbinding met andere wijken en de stad. Het doel van de voorgaande kaders is het creëren van eenheid in de openbare ruimte en daarbij het specifieke karakter van de wijk als naoorlogse ontwikkeling te behouden. Onderstaande uitgangspunten vormen een aanvulling op het beleidskader en zijn specifiek voor Kanaleneiland-Zuid.

Uitgangspunten openbare ruimte

Aantrekkelijke openbare ruimte;

- Inrichting die de zintuigen stimuleert, zoals (bio)divers en aantrekkelijk groen met beleving van de seizoenen;
- mogelijkheid om te genieten van de zon, maar ook het bieden van schaduwplekken en -routes;
- verkeersveilige omgeving door de inrichting van duidelijke oversteekplekken;
- ruimte om tot rust te komen of juist buurtgenoten tegen te komen en een praatje te maken.

Uitdagen tot het naar buiten gaan en te bewegen, spelen of sporten (o.a. voortkomend uit speelscan);

- Aantrekkelijke groene ommetjes met veilige oversteekplekken en regelmatige rustpunten;
- snelle, duidelijke en veilige routes naar plantsoenen, parken, sport- en speelplekken;

- aantrekkelijke sport- en speelplekken met een gevarieerd aanbod;
- meer groen in en rondom speelplekken;
- voldoende schaduw op de speelplekken;
- toevoeging van extra speelplek voor een woonblok aan de noordoostzijde van het plangebied voor een betere verdeling;
- toevoeging van watertappunten bij speel- en sportplekken en nabij andere belangrijke punten in de buurt waar bewoners samenkomen.

Ambitie circulariteit

De circulaire doelstelling voor gemeente Utrecht is een 100% Circulaire Economie en Samenleving in 2050. Dit moet worden bereikt door materiaalgebruik te minimaliseren en daarmee ook de negatieve milieueffecten volgend uit het materiaalgebruik. Ook draagt dit project bij aan de gemeentelijke ambitie om in 2030 50% circulair in te kopen. Daarom is bij aanvang van deze fase door extern bureau GBN een materialenscan gedaan van de huidige materialen, het kwaliteitsniveau daarvan en de mogelijkheid tot hergebruik in dezelfde vorm of op een andere wijze. In de inventarisatie zijn alle verhardingen, straatmeubilair, openbare verlichting en ondergrond (zand/fundering) in de openbare ruimte meegenomen. Uit de scan blijkt dat een groot deel van de materialen nog een keer te gebruiken is in de huidige vorm, zoals zo'n 13.000 m2 trottoirtegels, ruim 4000 m2 gebakken klinkers en +/- 174 lichtmasten. In de volgende fase wordt materialisering verder uitgewerkt. Deze herinrichting valt zo onder de tien meest kansrijke categorieën in het kader van het Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen.

Uitgangspunten circulariteit

In de ambitiewebsessie heeft ook circulariteit de hoogste prioriteit gekregen, mede door de vele kansen die het project hierin te bieden heeft. Om dit optimaal te bereiken zijn de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Toepassing van materialen minimaliseren door meer groen en minder verharding, technische oplossingen die minder materiaal vergen (zoals zoveel mogelijk regenwater lokaal infiltreren en bergen);
- maximaal hergebruik van materialen uit het projectgebied of anders elders uit de wijk, stad, grondstoffendepot of eventueel uit omliggende gemeentes, met behoud van en aansluitend op het gewenste kwaliteitsniveau voor de wijk;
- minimaal gebruik van nieuw beton door toepassen van gebakken materialen, aangezien deze over de langere termijn een lagere milieu-impact hebben;
- waar mogelijk materialen herstellen, hergebruiken of op een andere wijze toepassen in plaats van nieuw aanschaffen;
- eenheid in lijnen en straten is essentieel, wissel niet van materiaalgebruik binnen een straat;
- er worden geen circulaire materialen ingekocht die niet passen binnen de kaders van het gewenste kwaliteitsniveau.

Uitgangspunten verharding

Binnen Domstadkwaliteit kan er onderscheid worden gemaakt tussen drie typen verharding. Bij een bijzondere plek kunnen daar nog aanvullende verhardingen aan worden toegevoegd.

1. Gebakken klinkers in de rijbaan;
2. parkeren vindt plaats op waterpasserende (waar mogelijk hergebruikte) betonstraatstenen;
3. trottoirs worden uitgevoerd met (waar mogelijk hergebruikte) betonnen trottoirtegels;
4. de trottoirs ten noorden van de Amerikalaan zijn nu al grotendeels uitgevoerd met gebakken klinkers, dit blijft behouden na de herinrichting en wordt waar nodig aangevuld zodat de volledige strook langs de as Kanaleneiland als eenheid is uitgevoerd;
5. omgeving winkelblok Marco Pololaan heeft de status Domstad bijzonder, daarmee kunnen de trottoirs in deze omgeving afwijken van de bovenstaande standaard;

6. uitstapstroken van parkeervakken bij (verlaagde) groenvakken worden uitgevoerd in een 50 cm brede band, door openingen in de banden kan regenwater de groenvakken bereiken.



Het kwaliteitsniveau van Kanaleneiland volgens de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte is Domstad (basis op orde), met op een paar plekken Domstad Bijzonder.

	Gebruiksniveau	Inrichtingsniveau	Beheerniveau
Utrechtse Allure	Uniek	Op maat	Op maat
Domstad Bijzonder	Bijzonder	Standaard plus	Standaard plus
Domstad	Normaal	Standaard	Standaard

Uit circulair oogpunt en de doelen die daarvoor zijn opgenomen, zal in de vervolgfase worden onderzocht hoe de huidige verhardingsmaterialen die door GBN zijn geïnventariseerd hergebruikt kunnen worden. Dit kan ervoor zorgen dat op sommige plekken de verharding kan afwijken van de bovenstaande uitgangspunten. Indien dit het geval is, blijft eenheid in de openbare ruimte essentieel. Materiaalovergangen liggen op duidelijke plekken en lange lijnen worden in eenzelfde type uitgevoerd.

Uitgangspunten meubilair

Ook straatmeubilair is onderdeel van het Handboek Openbare Ruimte. Bij de herinrichting wordt een specifieke selectie uit het Handboek Straatmeubilair Ruimte toegepast. Afvalinzameling blijft plaatsvinden met ondergrondse afvalcontainers en wordt waar nodig uitgebreid.

Aanvullend zijn er nog de volgende punten:

- Ondergrondse afvalcontainers blijven behouden op huidige plekken en worden alleen verplaatst als het niet anders kan;
- afvalbakken worden op regelmatige afstanden geplaatst en veelal gecombineerd met zitmeubilair;
- voethekken en anti-parkeerpalen worden alleen toegepast indien noodzakelijk en waar nodig pas achteraf;
- op de Rooseveltlaan en -boulevard wordt meubilair toegepast, volgens de ontwerpprincipes van Rondje Stadseiland;
- voor straatmeubilair gelden de eerdergenoemde circulaire doelen.

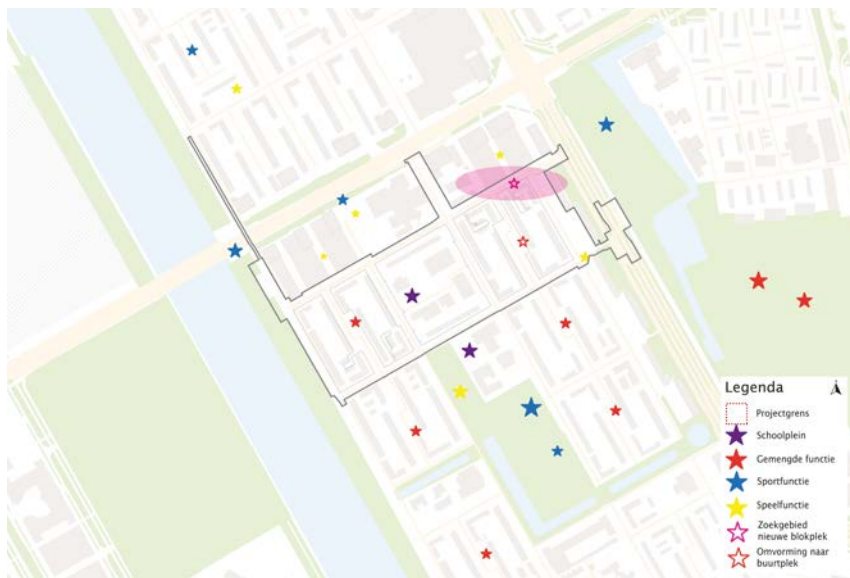
Uitgangspunten beleving en gebruik

De wijk Zuidwest is slecht verbonden met de grote groengebieden rondom de stad. Het is daarom extra belangrijk dat groen en natuur in de wijk zelf ervaren kan worden. Er wordt met de herinrichting ingezet op goed ingerichte straten om groene ommetjes te realiseren. Daarbij geldt dat rondwandelingen voor alle gebruikers goed te doen zijn, ook voor mindervaliden, kinderwagens etc. en dat er voldoende schaduw is. Deze groene routes verbinden de parken en plantsoenen rondom

het projectgebied, zodat er grotere en kleinere ommetjes mogelijk zijn. De sport- en speelplekken worden ook verbonden met de groene ommetjes.

In de Wijkscan Speelruimte Zuidwest (2023) zijn aanbevelingen gedaan voor de speel- en sportvoorzieningen, welke zoveel mogelijk in dit project worden meegenomen:

- Vergroen alle speelplekken volgens het 'Groen Tenzij'-principe en voeg bomen toe voor meer schaduw;
- vorm de speelplek op de Stanleylaan om tot een buurtplek (= circa 3000m², 400m actieradius, zowel spelen als sporten);
- vergroen de speelplekken in de noordelijke zijstraatjes van de Amerikalaan;
- voeg een speelplek toe voor jonge leeftijden in het noordoostelijke deel van het projectgebied.



Overzicht van sport- en speelplekken en gewenste wijzigingen

Tot slot is er de kans om onder de Prins Clausbrug een plek te vormen die de buurten Noord en Zuid met elkaar verbindt. En in combinatie met het Oeverpark Rondje Stadseiland kan dit een goede plek op stadsniveau worden. Verder onderzoek moet uitwijzen op welke mogelijkheid dit vorm kan krijgen.

Particulier terrein

Aan het plangebied liggen (grondgebonden) woningen en appartementencomplexen met tuinen en speelplekken waarvan de grond in erfpacht is uitgegeven. Deze speelplekken zijn openbaar toegankelijk. Vanuit de gemeente is er de wens om deze waar mogelijk te vergroenen, dit zal worden opgepakt met de corporaties die deze in bezit hebben.

3.4 Water, riolering en klimaatadaptatie

3.4.1. Participatie

Uit de participatie bleek dat er momenteel in het plangebied niet direct problemen zijn rondom water. Wel is er in het Marco Poloplantsoen wateroverlast op en rondom het basketbalveld (net ten zuiden van plangebied). Vanuit de wateroverlastmodelleringen blijkt wel degelijk dat een aantal locaties binnen het plangebied gevoelig zijn voor wateroverlast. Een analyse hiervan is opgenomen in hoofdstuk 3 van het bijgevoegde waterhuishoudkundig plan.

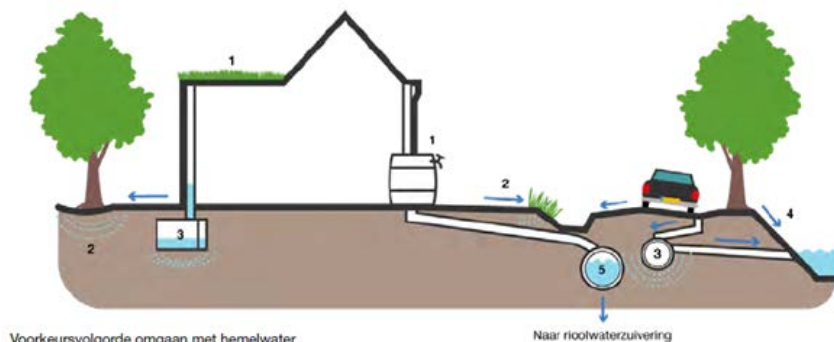
3.4.2. Ambitie en uitgangspunten

Ambitie

De ambitie is om hemelwater zoveel mogelijk vast te houden en te infiltreren in het gebied waar het valt. Deze ambitie is vertaald naar een cijfermatige doelstelling om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en te infiltreren. Dit komt neer op een berging van 15 mm neerslag per vierkante meter verharding. Met het infiltreren van hemelwater wordt het grondwaterpeil aangevuld en wordt de kans

Voorkeursvolgorde voor omgang met hemelwater

op verdroging verkleind. Om aan deze ambitie te voldoen wordt de voorkeursvolgorde voor het verwerken van hemelwater gehanteerd, zie onderstaande alinea. Hemelwater dat niet kan infiltreren moet gescheiden van het vuilwater worden verzameld en afgevoerd.



Voorkeursvolgorde verwerking hemelwater

1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken;
2. Infiltreren op maaiveld (verlaagd groen of wadi);
3. Ondergronds infiltreren via een voorziening;
4. Verwerken in het oppervlaktewater;
5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering.

Verder dient er ook in de toekomst bij extreme weersomstandigheden geen schade te ontstaan aan woningen. De openbare ruimte en het hemelwatersysteem worden zo vormgegeven dat bij buien tot 80 mm in één uur (kans 1 per 100 jaar) geen schade optreedt aan gebouwen en vitale infrastructuur.

Daarnaast wordt er naar gestreefd hittestress te verminderen. Het opheffen van verharding, toevoegen van groen en bomen en verbeteren van groeiplaatsen van bestaande bomen draagt hieraan bij.

Uitgangspunten Riolering

- De openbare ruimte en het water- en rioleringssysteem zijn zo vormgegeven dat bij een bui van 20 mm in één uur geen water op straat staat;
- de openbare ruimte en het water- en rioleringssysteem zijn zo vormgegeven dat bij een bui van 80 mm in één uur geen schade optreedt in gebouwen en aan vitale infrastructuur;
- de dynamische berging (berging in het straatprofiel) gaat niet achteruit in straten waar in de huidige situatie water tegen de gevel wordt berekend;
- er wordt een gescheiden stelsel gerealiseerd waarbij het hemelwater wordt afgevoerd en geïnfiltreerd middels een IT-riool. Het gebiedsplan zuidwest is de basis voor het rioleringsontwerp;
- het zandfilter voor de uitstroomvoorziening aan de Rooseveltlaan wordt bij het vervangen van de riolering verwijderd;
- bij het verwerken van hemelwater wordt de voorkeursvolgorde gevolgd. Hierbij heeft het de sterke voorkeur om hemelwater zoveel mogelijk in verlaagd groen of wadi's te laten infiltreren. Uitzondering hierop is het noordelijke gedeelte van de Rooseveltlaan. Hier vindt enkel vervanging van de gemengde riolering plaats. De openbare ruimte wordt niet opnieuw ingericht. Hier liggen dan ook geen kansen voor vergroening. Het hemelwater zal hier dus op direct afvoeren op het hemelwaterriool;
- bergings- en infiltratievoorzieningen moeten in minimaal 10 uur en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen om weer beschikbaar te zijn voor nieuwe buien;
- nieuw te plaatsen kolken zijn voorzien van een amfibietrap.

Uitgangspunten Klimaatadaptatie - hittestress

Het hitte-eilandeffect moet beperkt blijven tot een verschil (in gevoelstemperatuur) van maximaal 5 graden ten opzichte van buiten de stad. De onderstaande uitgangspunten dienen daaraan bij te dragen:

- Elke straat heeft schaduwplekken, bij voorkeur door planten en bomen, op een hete dag:
 - Op belangrijke looproutes, zoals winkelstraten, OV-punten en marktplaatsen, is op het hoogst van de dag >40% schaduw;
 - overige loopgebieden hebben op het hoogst van de dag 30% schaduw;
- iedereen heeft beschikking tot een bereikbare koele verblijfsplek in de openbare ruimte binnen 200m van een gebouw/woning (voor kwetsbare groepen bij voorkeur <50m of op eigen terrein);
- koelteplekken bestaan uit minimaal 200 m² aaneengesloten schaduwrijk gebied, bij voorkeur door bomen en anders gebouwen en/of doeken en zijn aantrekkelijke verblijfsplekken;
- minimaal 40% van de buurt is groen (in het horizontale vlak, oftewel maaiveld en daken).

Aanvullende maatregelen om overlast door hitte te beperken:

- Schaduwwerking door toevoegen constructies (bijvoorbeeld pergola's);
- combineren van groen, water en schaduw;
- verkoelen door toevoegen wateroppervlak of waterspeelplekken met verkoelingsmogelijkheid;
- infiltreren om grondwater op peil te houden zodat groen water kan blijven verdampen > verkoeling.

Afkoppelen particulier terrein

- Regenpijpen aan de voorzijde/buitenzijde worden afgekoppeld richting de openbare ruimte (groen of hemelwaterriool);
- in VO vaststellen welke regenpijpen afgekoppeld worden;
- regenpijpen aan de buitenzijde/achterzijde blijven aangesloten op het vuilwaterriool (mits deze niet particulier afgekoppeld worden).
- stimuleren van afkoppelen op particulier terrein door tuinen te vergroenen, groen dakoppervlak toe te voegen of berging op in de tuin te realiseren;

- bij renovatieprojecten bestaat er de wens om vuil- en hemelwater in de toekomst gescheiden aan te leveren. Zo kan het hemelwater gescheiden worden verwerkt. Ook zijn er hierbij kansen voor het bergen van water op daken. Om dit goed te regelen is vroeg contact met herontwikkelingen van essentieel belang.

Bergingsopgave

O.b.v. het FO is een berekening gemaakt of de bergingsopgave van 15 mm per vierkante meter wordt gehaald. Dit blijkt niet het geval. De bergingsopgave blijkt lastig te realiseren door de bovengrondse ruimteclaim van bestaande bomen en parkeervakken die het moeilijk maken om verlaagd groen of wadi's te realiseren. In de berekeningen is inzichtelijk gemaakt in welke delen van het plangebied wel en niet wordt voldaan aan de bergingsopgave. Daar waar niet wordt voldaan wordt, wordt in de VO-fase verder onderzocht welke mogelijkheden er zijn. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar ondergrondse infiltratievoorzieningen of optimalisaties in de inrichting van de openbare ruimte m.b.t. bomen en parkeren.

3.5 Groen en stadsnatuur

3.5.1. Participatie

Volgens bewoners is de buurt redelijk groen, maar is dit groen van lage kwaliteit en kent het nauwelijks variatie. Het zijn vooral bomen, met daaronder weinig beplanting. Het onderhoud laat te wensen over en er ligt veel zwerfvuil in het groen. De wens is uitgesproken voor meer variatie in beplanting, met voedsel voor insecten en vogels en fruitbomen of struiken voor bewoners.

3.5.2. Ambitie en uitgangspunten

Ambitie

Er wordt toegewerkt naar een toekomstbestendige en aantrekkelijke buurt en parkzone waarin planten, dieren en mensen in goede

harmonie en gezondheid samenleven. De huidige versnipperde groenstructuren worden met elkaar verbonden en versterkt. Er worden goede verbindingen gelegd met groen rondom het plangebied. Op die manier kunnen bewoners makkelijk groene (speel)plekken bereiken om te kunnen verblijven en recreëren. Het groen levert zo een belangrijke bijdrage aan de levenskwaliteit van de bewoners.

Het belang van groen

Groen levert een grote bijdrage aan het welzijn van mens en dier. Vanuit die gedachte heeft Utrecht hoge ambities voor groen. Zo draagt groen bij aan:

- Sfeer, beleving van de seizoenen;
- leefgebied voor flora en fauna;
- herkenbaarheid, oriëntatie en overzicht;
- mogelijkheden voor passieve en actieve ontspanning, spel en ontmoeting voor jong en oud;
- veiligheid in de stad; uit onderzoek blijkt dat een te stenige omgeving eerder leidt tot verveling, onrust, baldadigheid en vandalisme;
- schone lucht, CO2 reductie en afvang fijnstof;
- een prettig klimaat in de stad, groen dempt geluid, remt de wind, vermindert temperatuurschommelingen en geeft schaduw en verkoeling;
- een evenwichtige waterkringloop.

Uitgangspunten groen, bodem en water

Groen, een gezonde bodem en watersysteem zijn belangrijke voorwaarden voor een leefbare en toekomstbestendige stad. Door te zorgen voor een natuurlijke, groene omgeving is het plaatselijke ecosysteem beter in staat om weersextremen, zoals hittestress, verdroging en wateroverlast, op te vangen. Er wordt daarom gestreefd naar meer vierkante meters open (niet-verharde) bodem, biodiversiteit en waterberging.

Om te komen tot een kwalitatief hoogwaardige groenstructuur zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- Groen, tenzij: alles is groen, tenzij andere zwaarwegende ruimteclaims voorrang behoeven;
- gezonde bomen worden in principe niet gekapt;
- de straten krijgen waar mogelijk groenvakken en verbindingen en worden onderdeel van een groter groen netwerk, door robuuste primaire verbindingen op de Afrikalaan, Marco Pololaan en Rooseveltlaan;
- investeren in kwaliteit door:
 - Toevoegen van bomen en/of boomgroepen. Open plekken in bomenrijen aanvullen met bij voorkeur lokaal inheemse en/of ecologisch waardevolle soorten;
 - gelaagdheid en diversiteit in beplanting (grasland, hooiland, vaste planten, opgaand groen, heesters en bomen)
 - beplanting 75% inheems en/of ecologisch waardevolle soorten;
 - waar mogelijk toepassen van verlaagde groenvakken voor waterberging;
 - ontwikkelen en/of versterken van gradiënten en (micro)reliëf;
 - aandacht voor duisternis als kwaliteit: licht waar nodig, donker waar mogelijk.
- doorontwikkelen buurt –en wijkgroenstructuur door:
 - Boomstructuren in de straten te continueren en versterken; om herkenbaarheid en oriëntatie te vergroten;
 - robuuste verbindingzones op maaiveld te creëren of te versterken, die zo min mogelijk zijn onderbroken;
 - versterken van kamerstructuur van bomen rondom het Marco Poloplantsoen.
- herkenbare, robuuste knooppunten met stedelijke hoofdgroenstructuur;
- waar mogelijk en wenselijk toevoegen van eetbaar groen zoals fruitbomen en -struiken.

Kaart: Groenstructuren



Uitgangspunten ecologie

In Utrecht wordt natuurinclusief ontwikkeld: projecten dragen bij aan het versterken van de lokale en stedelijke biodiversiteit. Uit de natuurwaardenkaart (zie bijlage 6.1) blijkt dat in het projectgebied diverse wettelijk beschermde soorten leven. Ook leven er soorten van de Utrechtse soortenlijst. Het is gemeentelijk beleid dat leefgebied van deze soorten niet wordt verkleind en zoveel mogelijk wordt versterkt, uitgebreid en verbonden.

Het bureau Econsultancy heeft in opdracht van de gemeente een quickscan Wet natuurbescherming (2023) uitgevoerd voor het projectgebied. De aanbevelingen daaruit worden meegenomen in de uitgangspunten voor ontwerp en uitvoering. Een samenvatting van de conclusies en aanbevelingen is te vinden in bijlage 6.2.

In het projectgebied worden leefgebieden en verbindingen versterkt voor de volgende (groepen) doelsoorten: egel, huismus, gewone

dwergvleermuis en bestuivende insecten (bijen en vlinders). Als voor deze soorten de leefomgeving goed wordt ingericht, profiteren andere (potentieel) aanwezige soorten flora en fauna daarvan mee. Zie voor de uitwerking bijlage 6.3.

Uitgangspunten bomen

In de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk staat de Afrikalaan ingetekend als te vergroenen oost-westverbinding. Hierbij past een robuuste boomstructuur. Ook elders in het plangebied worden bomen toegevoegd, ontbrekende boomstructuren hersteld en aangevuld met een variatie aan met name inheemse en/of ecologisch waardevolle bomen van eerste en tweede grootte. De bomen krijgen goede boven- en ondergrondse groei ruimte (volgens HOR) om te kunnen uitgroeien tot gezonde, volwassen exemplaren met een lange levensduur.

Uitgangspunten beplantingen

Ook hier geldt dat de Afrikalaan, als belangrijke oost-westverbinding, een robuuste groenstructuur krijgt. Ook in de andere straten worden kansen benut voor toevoeging van zoveel mogelijk niet-verharde, groene oppervlakte ('Groen Tenzij'), waarbij gestreefd wordt naar biodiverse en aantrekkelijke inrichting. De uitgangspunten voor ieder beplantingstype zijn nader uitgewerkt in bijlage 6.4.

Uitgangspunten en kansen voor particulier terrein

Bij het thema klimaatadaptatie werd afkoppeling en vergroening van particulier terrein al genoemd. Aanvullend daarop is het wenselijk groen toe te voegen met voldoende nestel- en schuilgelegenheid voor vogels en andere dieren. Denk daarbij aan een variatie aan beplantingen, het laten liggen van blad en bladhopen als winterschuilplaats voor o.a. egels, en eetbaar groen.

Het vergroenen van (platte) daken en de aanleg van gevelgroen zorgt voor extra schuil-, voedsel- en leefruimte voor de soorten in het gebied. Dit geldt ook voor de woningbouwcorporaties.

Verder wordt het aanbrengen van nestgelegenheden voor vleermuizen, insectenhôtels, zandplekjes, vogelbadjes en dergelijke gestimuleerd.

3.6 Energie

3.6.1 Participatie energie

Tijdens de eerste participatiebijeenkomst zijn geen noemenswaardige punten ingebracht.

3.6.2. Ambitie en uitgangspunten

Ambitie

Het thema energie gaat in op het energieverbruik gedurende uitvoering van het project en erna, maar ook over de energievoorziening van het gebied. Utrecht heeft als doel zo snel mogelijk energieneutraal te worden. Dit wordt mede bereikt door te stoppen met het gebruik van aardgas en over de stappen op duurzame warmtebronnen. Hiervoor heeft gemeente Utrecht een tweedelige Transitievisie Warmte en Regionale Energiestrategie (2021) vastgesteld. Deel één bevat de strategie en visie over hoe de stad, geleidelijk, buurt-voor-buurt, over kunnen gaan naar nieuwe vormen van verwarmen en koken. Deel twee geeft aan wanneer en in welke buurten de voorbereidingen van start gaan om aardgasvrij te worden. Het projectgebied Afrikalaan e.o. ligt in het gebied waar een buurtaanpak gestart is voor het aardgasvrij maken van de buurt. Voor een heel groot deel van de buurt lijkt uitbreiding van het bestaande net de meest logische oplossing. Daarom is voor het functioneel ontwerp onderzocht waar in de toekomst het warmtenet kan worden uitgebreid, dan kunnen daar nu al enkele ruimtereserveringen voor opgenomen in de ondergrond.

Het doel om energieneutraal te worden zorgt ook voor een grotere druk op het elektriciteitsnet, door meer gebruik van elektriciteit door de bestaande woningen, maar ook door de mogelijke extra woningen in

het gebied in de toekomst. Dit vergroot de kans op netcongestie. Om dit tegen te gaan wordt in een separaat project in samenwerking met de netbeheerder Stedin onderzocht welke verzwaring er nodig is om netcongestie in de wijk tegen te gaan. Dit betekent dat er meer of andere kabels moeten worden aangelegd, maar ook transformatorhuisjes moeten worden toegevoegd. Zo kunnen alle gebruikers ook in de toekomst blijven vertrouwen op het elektriciteitsnet.

Uitgangspunten energie plangebied

Bij de herinrichting van dit gebied zal rekening gehouden worden met de aanleg van een stadsverwarmingsnet. Daarvoor (SV) zijn de volgende voorwaarden beschreven:

- Het net wordt bij voorkeur onder klinkers aangelegd;
- er moet rekening gehouden worden met (bestaande) bomen door gemiddeld een minimale afstand van 1,80 meter te hanteren (volg HOR);
- SV-leidingen mogen niet te dicht bij de rioolbuis of waterleiding gelegd worden. De minimale afstand tot de waterleiding is 1 meter en 2,5m tot de riolering;
- het heeft de voorkeur om het SV-net zo'n 70cm diep aan te leggen.

Uitgangspunten nieuwe transformatorhuisjes:

Voor de toekomstige inpassing van een transformatorhuisje geldt dat deze zoveel mogelijk aansluit in of bij bestaande bebouwing. Voor de plaatsing geldt de volgende voorkeursvolgorde:

1. Inpassen in hoofdvolume van een (nieuwe of bestaand) gebouw;
2. inpassen in een bestaande garagebox;
3. inpassen in de voorzieningenstrook;
4. achter rooilijn bebouwing (bijvoorbeeld binnenterreinen);
5. open ruimte openbaar of privaat gebied (alleen indien geen andere mogelijkheid);

Het plaatsen van nieuwe transformatorhuisjes in parken of plantsoenen is vanuit ruimtelijke kwaliteit en vanuit groenbeleid niet wenselijk.

Uitgangspunten energie tijdens uitvoering en beheer

De onderstaande punten komen onder andere voort uit de ambitiesessie voor duurzame grond- weg- en waterbouw.

- Toepassen van energiearme verlichting en waar mogelijk in combinatie met eigen opwekking;
- minimalisatie van energieverbruik tijdens realisatie;
- gebruik van duurzame energie tijdens de realisatie;
- minimaliseren van voertuigbewegingen en gebruik van elektrisch materieel;
- gebruik van laadpalen voor pompen, aggregaten, ander materieel en opladen tijdens de realisatie.

3.7 Ondergrond

3.7.1. Participatie

Netbeheerders zijn geïnformeerd over het voornemen van de gemeente Utrecht om project Afrikalaan te starten middels een infobrief. De netbeheerders zijn hierin gevraagd om eigen voornemens tot onderhoud of uitbreiding van haar netwerk te delen. Vitens wil haar asbestcement hoofdleidingen vervangen, de transportleidingen laat ze ongemoeid. Daarnaast wil Stedin ruimtereserveringen opnemen in de onder- en bovengrond voor uitbreiding van het elektriciteitsnet, voor extra kabels en transformatorhuisjes.

Het reveserveren van ruimte voor een warmtenet betekent dat het riool zoveel mogelijk a-symetrisch onder de weg wordt gelegd. In smalle straten kan ervoor worden gekozen om het hemelwaterriool weg te laten om ruimte mogelijk te maken voor een toekomstig warmtenet.

3.7.2. Ambitie en uitgangspunten

Ambitie

Er wordt gestreefd naar bescherming van de ondergrond, beter te benutten, goed te beheren en waar mogelijk beter te maken. De wens is om alle (toekomstige) opgaven ruimtelijk in te passen met een zo efficiënt mogelijk ondergronds ruimtegebruik. Het integraal plannen is daarbij essentieel.

Uitgangspunten ondergrond

De ondergrond is letterlijk de basis van alles boven de grond. Het is verstandig alle werkzaamheden in de toekomst van het projectgebied van diep naar ondiep in beeld te brengen. Een gemiste (koppel)kans kan dure gevolgen hebben en veel extra overlast veroorzaken. Voor duurzaam gebruik van de ondergrond, zijn daarom, mede uit de DGWW-sessie, de volgende uitgangspunten benoemd:

- Ruimtereservering voor toekomstige ondergrondse infrastructuur (o.a. warmtenet en elektriciteit);
- bij aanleg van groen goede kwaliteit grond aanbrengen, die bodemleven stimuleert;
- bij bestaand groen de bodem verbeteren;
- nieuwbouwontwikkelingen dienen hun warmtevoorziening zelf te organiseren via warmte-koude opslag.

Utrecht heeft de ambitie de ondergrond zo efficiënt mogelijk te gebruiken, daarom wordt deze integraal benaderd. Waarin er in de toekomst ruimte is voor de diverse nutsvoorzieningen, maar ook voor bomen, ondergrondse containers en andere objecten. Zodoende zijn alle wensen geïnventariseerd en worden deze in de VO-fase verder samengevoegd, conflicten besproken met de betreffende partijen en uiteindelijk één plan gemaakt. Voor het warmtenet wordt in het volgende hoofdstuk een eerste voorstel gedaan voor de uitbreiding.

3.8 Veiligheid en gedrag

3.8.1. Participatie

Uit gesprekken met bewoners bleek dat er verkeersonveilige situaties ontstaan door hardrijders, maar ook door de onoverzichtelijke oversteekplekken. Daarnaast worden veel hangjongeren gezien op en rond de haaksparkeervakken aan de Rooseveltlaan. Verder wordt er regelmatig overlast gemeld rondom de J.C. Maylaan, Magelhaenlaan, Stanleylaan en Battutalaan.

3.8.2. Ambitie en uitgangspunten

Ambitie

De ambitie is om met de herinrichting van de Afrikalaan en omgeving, bij te dragen aan een veiliger gevoel in de buurt. Zowel op het gebied van sociale veiligheid als dat van verkeersveiligheid. Naast de herinrichting van de openbare ruimte zijn echter ook andere veranderingen en activiteiten nodig om de buurt veiliger te maken.

Uitgangspunten veiligheid

De herinrichting kan bijdragen aan een veiliger gevoel in de buurt, de onderstaande uitgangspunten dienen daarvoor te zorgen:

- Prettige wandel- en fietsroutes, door goede verlichting en overzichtelijke openbare ruimte;
- goede oversteekbaarheid en veilige oversteekplekken met voldoende snelheidsremmers;
- ontmoetingsplekken zijn aantrekkelijk en overzichtelijk, zodat overlast wordt voorkomen;
- onaantrekkelijk maken van afval dumpen door het maken van een aantrekkelijke groene inrichting met lage begroeiing;
- voorkomen van zwerfafval door het plaatsen van voldoende afvalbakken;
- vergroten van sociale cohesie en eigenaarschap voor hun woonomgeving creëren bij bewoners;

- verdere eisen en/of plannen bespreken in overleg met THOR (Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte), Politie en Jongerenwerk.

4. Ontwerptoelichting

In het Functioneel Ontwerp (FO) zijn de ruimtelijke uitgangspunten en eisen uit hoofdstuk 3 vertaald naar een samenhangend en integraal ontwerp. Per straat wordt het FO aan de hand van een kaartuitsnede en principeprofiel beknopt toegelicht. Afwijkingen ten opzichte van de uitgangspunten en dilemma's tussen thema's worden expliciet benoemd en toegelicht.

4.1 Algemeen

Het plan is zoveel mogelijk ontwikkeld tot een ontwerp waarin de verschillende functies, belangen en doelen in balans zijn samengebracht. Hiervoor zijn ook enkele duidelijke keuzes gemaakt die elders consequenties hebben.

4.1.1. Openbare Ruimte

De ruimtelijke structuren worden op verschillende manieren versterkt. De groenstructuren worden verbeterd door het toevoegen en verruimen van groenvakken op maaiveld. Daarnaast worden bomen toegevoegd om de laanstructuren te herstellen en weer beter tot recht te laten komen. De straten worden smaller en alle functies (zoals parkeren) krijgen een duidelijke plek. De gebruiker staat centraal met focus op de langzamere en kwetsbare verkeersdeelnemers.

De Afrikalaan wordt als langzaamverkeersroute een verbinder in de wijk. Zowel voor mens als dier. Als aantrekkelijke groene verbinding gaat de Afrikalaan een belangrijke rol spelen in het netwerk binnen de buurt, de wijk en met de omliggende wijken. Zo verbindt de Afrikalaan o.a. het Rooseveltplantsoen (Oeverpark Rondje Stadseiland) met het Marco Poloplantsoen en Park Transwijk. Er komen groenvakken aan beide zijden van de straat met ruimte voor fietsers en voetgangers en

gemotoriseerd verkeer is te gast. Parkeren wordt aan de zuidzijde volledig opgeheven waardoor er een 4 meter brede groenstrook wordt ingepast waardoor er een nieuwe ecologische verbinding ontstaat.

Het parkeren is opnieuw verdeeld over de straten en wordt na de herinrichting georganiseerd in parkeervakken. Ook zal de buslijn na de herinrichting niet meer over de Afrikalaan rijden maar over de Amerikalaan, zodat de bus de langzaamverkeersroute alleen maar kruist op de Columbuslaan.

Ook wordt er uitvoering gegeven aan de fietsroute van het Oeverpark Rondje Stadseiland op de Rooseveltlaan. De Rooseveltlaan wordt ingericht met leemkleurig asfalt en wordt daarmee onderdeel van de doorlopende recreatieve route van 12 kilometer, langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal. Onder andere de keuze om een nieuwe ecologische verbinding in de Afrikalaan te maken heeft invloed op de inrichting van de Rooseveltlaan. Doordat we voldoende parkeerplekken in het projectgebied willen realiseren om de huidige parkeerduk op te vangen worden er meer parkeerplekken op de Rooseveltlaan gemaakt dan in de huidige situatie. Het profiel en de parkeerplekken schuiven daardoor twee meter de stedelijke hoofdgroenstructuur in. Hiervoor zal een omgevingsplan wijziging moeten worden aangevraagd. Mogelijk wijzigt dit in de VO-fase doordat na invoer van betaald parkeren de parkeerdruk wordt herzien na nieuwe tellingen.

Tot slot zijn ook de speel-, sport- en ontmoetingsplekken in de binnenhoven geoptimaliseerd. Hier is ingezet op meer groen, schaduw en extra zitgelegenheid. Daarnaast wordt de weg ter hoogte van deze plekken op trottoirniveau gebracht en het parkeren geminimaliseerd. Hiermee wordt de snelheid geremd en de situatie overzichtelijker, zodat de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid toeneemt.

Met de vertaling naar het functioneel ontwerp zijn er een aantal ontwerpingsregels die gelden voor het gehele projectgebied, deze zijn hieronder toegelicht.

4.1.2. Fietser en voetganger

De hoofdfietsroutes over de Afrikalaan en Marco Pololaan krijgen een duidelijke inrichting met rood asfalt. Op de Rooseveltlaan wordt de rijbaan van het Oeverpark Rondje Stadseiland uitgevoerd met leemkleurig asfalt. De kruisingen worden in principe uitgevoerd als gelijkwaardige kruisingen, een uitzondering hierin zijn de aansluitingen met de Rooseveltlaan (deze ligt in de voorrang) en er komen uitritconstructies met de binnenhoven van de Magelhaenlaan en de Stanleylaan, waar de Afrikalaan in de voorrang komt te liggen. De fietsparkeerplekken worden door het hele plangebied uitgebreid om overlast te voorkomen, in het functioneel ontwerp zijn circa 570 fietsparkeerplekken in de openbare ruimte verwerkt.

Voor de voetgangers worden goed toegankelijke routes gevormd, met in elke straat aan zeker een zijde een trottoir van minimaal 1,80m breed. In de Afrikalaan wordt voor het trottoir aan de zuidzijde gestreefd naar 2,20m, door de hoge waarde van de straat in het voetgangersnetwerk en groene ommetjes. Het maken van ommetjes wordt eenvoudiger door het realiseren van meer toegankelijke oversteekplaatsen. Deze zijn altijd gekoppeld aan kruisingen en aan belangrijke functies zoals bushaltes en winkels. Tevens worden er meer informele oversteekplekken gevormd tussen de andere oversteekplaatsen, om zo even snel de weg over te steken of een geparkeerde auto te bereiken.

4.1.3. Verkeer en parkeren

Na onderzoek door een externe partij in het voorjaar van 2024 is gebleken dat een verkeersknip onder de Prins Clausbrug vanuit mobiliteitsoptiek geen toevoegde waarde heeft voor de buurt. De

voertuigen die hier nu dagelijks passeren zouden bij een knip veelal elders door de wijk moeten gaan en komen daarbij uit op de al drukke Trumanlaan, ovonde (een ovale rotonde) Churchilllaan en Marco Pololaan. Welke voor ongewenste situaties kan zorgen. Daarom is besloten geen knip toe te passen op de Rooseveltlaan ter hoogte van de Prins Clausbrug.

In het functioneel ontwerp wordt volop ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid en een duidelijke inrichting. Daarvoor zijn een aantal maatregelen genomen:

- Voor het hele gebied geldt 30 km/uur;
- de straten worden zoveel mogelijk versmald met regelmatig groen tot aan de weg;
- gebakken klinkers worden toegepast op de rijbaan en hergebruikte betonstraatstenen in de parkeervakken;
- op regelmatige afstand zijn drempels toegepast;
- de busroute wordt omgelegd zodat deze geen draaiende bewegingen hoeft te maken op de Afrikalaan en rond Basisschool De Olijfboom. Ook draagt dit bij aan een betere en veiligere inpasbaarheid van de hoofdfietsroute op de Afrikalaan;
- de verkeerscirculatie in het gebied wordt op enkele punten aangepast:
 - de Amerikalaan wordt omgevormd naar een 2-richting situatie ten behoeve van de busroute;
 - de gehele Afrikalaan zal een 2-richting verkeerssituatie krijgen, omdat de hoofdfietsroute een minimale profielbreedte nodig heeft is het handhaven van een 1-richting situatie niet meer geloofwaardig.

Met het afwegen van de diverse belangen is het parkeren (714 parkeerplekken) opnieuw verdeeld over de straten. In basis betekent dit in het ontwerp:

- Langsparkeren in parkeervakken is de standaard;

- parkeerterreinen zijn uitgevoerd met haaksparkeren;
- in de Afrikalaan zijn alleen parkeervakken aan de noordzijde gemaakt;
- in de Rooseveltlaan zijn extra parkeervakken gemaakt aan de woningzijde waardoor de weg opschuift en de haaksparkeren 2 meter de groenstructuur in schuiven;
- op de Marco pololaan zijn extra parkeervakken gemaakt.

4.1.4. Duurzaamheid

Veel van de huidige materialen in het projectgebied kunnen hergebruikt worden, in bijlage 2.9 is een eerste voorstel voor hergebruik van verhardingen gedaan. De her te gebruiken materialen variëren van verhardingen tot funderingen, zand en lichtmasten. Door hergebruik heeft dit project een lagere impact op het milieu. Wel betekent dit dat op enkele vlakken bewust zal worden afgeweken van de gewenste kwaliteitsniveaus.

4.1.5. Groen en ecologie

In het projectgebied worden groene structuren versterkt. Er worden zoveel mogelijk doorlopende, gevarieerde groenstroken gemaakt en bomen toegevoegd. Deze groene structuren dragen bij aan aantrekkelijke groene ommetjes en sterke ecologische verbindingen tussen de grotere groene gebieden. Eventuele conflicten met kabels en leidingen zijn inzichtelijk en worden verder uitgewerkt en onderzocht in de volgende fase.

Groen in cijfers*:

- Momenteel is er circa 5.608 m2 groen,
- dat wordt circa, 12.231 m2
- dat is een toename van circa 6.623 m2 oppervlakte groen;
- er zijn circa 498 bomen;
- circa 13 bomen moeten worden vervangen;
- circa 106 nieuwe bomen worden toegevoegd (dit betekent exclusief de te vervangen bomen een netto toevoeging van 93 bomen);

- Het aantal te verplanten bomen is nu nog niet bekend, dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

*De bovenstaande getallen kunnen nog wijzigen in de volgende fase door aanpassingen in het ontwerp.

Vanwege de ruimtelijke samenhang van boomgroepen zijn er in de parkstrook aan de Rooseveltlaan nog geen nieuwe bomen ingetekend. In de vervolgfase wordt onderzocht of hier extra bomen kunnen worden geplant. De typen van de nieuwe bomen en planten worden in de vervolgfase verder uitgewerkt en bepaald. Hierbij worden de uitgangspunten uit dit IPvE aangehouden.

4.1.6. Water, riool en klimaatadaptatie

Hemelwater wordt verwerkt volgens de voorkeursvolgorde uit de Visie Water en Riolerings. In de eerste plaats wordt afstroming voorkomen door minder verharding toe te passen (voorkeur 1). Het overige hemelwater wordt afgekoppeld en via verlaagd groen, wadi's of waterpasserende parkeervakken geïnfiltreerd in de bodem (voorkeur 2). Hiervoor worden nieuwe plantvakken verlaagd aangelegd en waar mogelijk bestaande vakken verlaagd. In de vervolgfase wordt onderzocht hoe er meer waterberging gevormd kan worden in de bestaande groenvakken. Het hemelwater dat afstroomt op het infiltratieriool zal voor een groot deel infiltreren in de bodem (voorkeur 3). Het overtollige hemelwater wordt afgevoerd naar het Amsterdam-Rijnkanaal (voorkeur 4). Voorheen werd al dit water afgevoerd naar de rioolwaterzuivering (voorkeur 5). In de toekomstige situatie zal er vanuit de openbare ruimte geen hemelwater meer naar de rioolwaterzuivering getransporteerd worden.

Water in cijfers (globaal):

- Het onverhard oppervlak neemt toe met ca. 9000 m2 (voorkeur 1);
- Het heeft de voorkeur om 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en te infiltreren in bovengrondse voorzieningen (voorkeur 2 en 3). In de huidige opzet van het FO is dat niet mogelijk. Een aanzienlijke hoeveelheid groenvakken kan namelijk niet worden

Ruimtereservering ten
behoefte van inpassing
toekomstig warmtenet

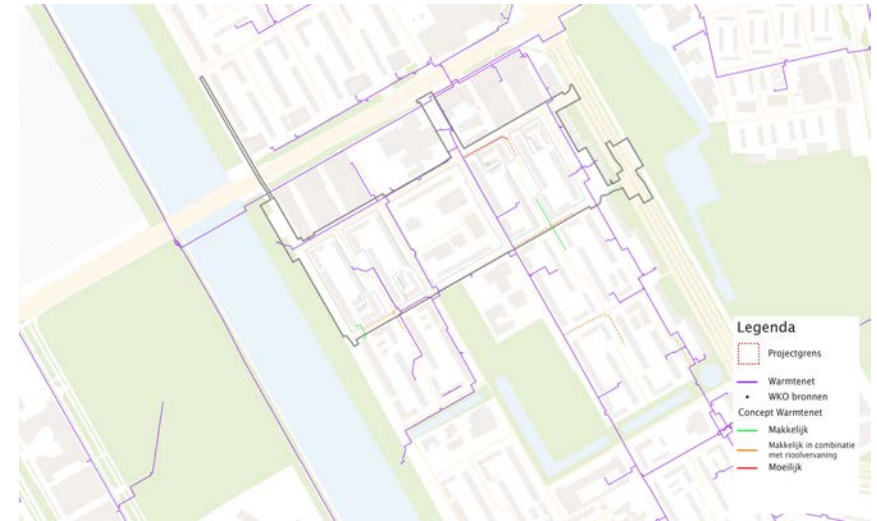
verlaagd door de aanwezigheid van bestaande bomen. Het resulterende bergingstekort is ca. 200 m³ (excl. IT-riool);

- Verdere cijfermatige onderbouwing is terug te vinden in het bijgevoegde waterhuishoudkundig plan.

4.1.7. Ondergrond

Bij het opstellen van het functioneel ontwerp is de boven-en ondergrond al zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Zo is in de ondergrond ruimte gereserveerd voor het mogelijke warmtenet en is het gescheiden rioleringsstelsel uitgewerkt. Waar mogelijk wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut zodat er genoeg ruimte overblijft voor nieuwe bomen en groen. Indien bestaande bomen binnen een afgravingzone van riolering komen dan wordt in de vervolgfase gezocht naar technische oplossingen, zoals bovengrondse afwatering van regenwater, zodat bomen behouden blijven.

Conflicten tussen waterberging, ondergrondse containers en bomen (nieuw en bestaand) worden in de VO-fase verder onderzocht. Waar nodig worden kabels of leidingen verlegd zodat er ruimte ontstaat in de ondergrond. Voor het projectgebied is aangegeven waar er ruimtereserveringen zijn opgenomen voor een mogelijk warmtenet. Dit geldt met name in de Amerikalaan en Afrikalaan met enkele uitlopers naar de Stanleylaan en Magelhaenlaan.



[illegible]

Kaart bestaande
situatie van project-
gebied Afrikalaan e.o.

Kaart nieuwe
situatie (FO) van
projectgebied
Afrikalaan e.o.



4.2 Afrikalaan

De Afrikalaan is een belangrijke oost-west verbinding door de wijk. Door de omvorming naar een langzaam verkeerroute wijzigt de inrichting aanzienlijk. Allereerst wordt de zuidzijde vrijgemaakt van parkeren, zodat hier ruimte ontstaat voor een sterke groene, aantrekkelijke en ecologische verbinding van 4 meter breed van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Rooseveltplantsoen via het Marco Poloplantsoen naar Park Transwijk. Met daarlangs ook een breder trottoir, zodat het in de toekomst een belangrijke functie kan vervullen in ommetjes en routes door de wijk.

De rijbaan krijgt een fietsstraatprofiel van 4,80 m breed, gelijk aan de Marco Pololaan. Met rood asfalt en ernaast stroken gebakken klinkers. Hoofd fietsroutes liggen normaliter zoveel mogelijk in de voorrang. De Afrikalaan kruist ook een aantal andere hoofd fietsroutes en een busroute. De kruisingen van de Afrikalaan met de Marco Pololaan en de Columbuslaan worden gelijkwaardig uitgevoerd, deze worden niet ingericht als voorrangskruisingen. Bij de kruising van de Afrikalaan met de Rooseveltlaan ligt de Rooseveltlaan in de voorrang. Aan de noordzijde wordt geprobeerd zoveel mogelijk parkeren te handhaven zodat aanwonenden dichtbij kunnen parkeren.

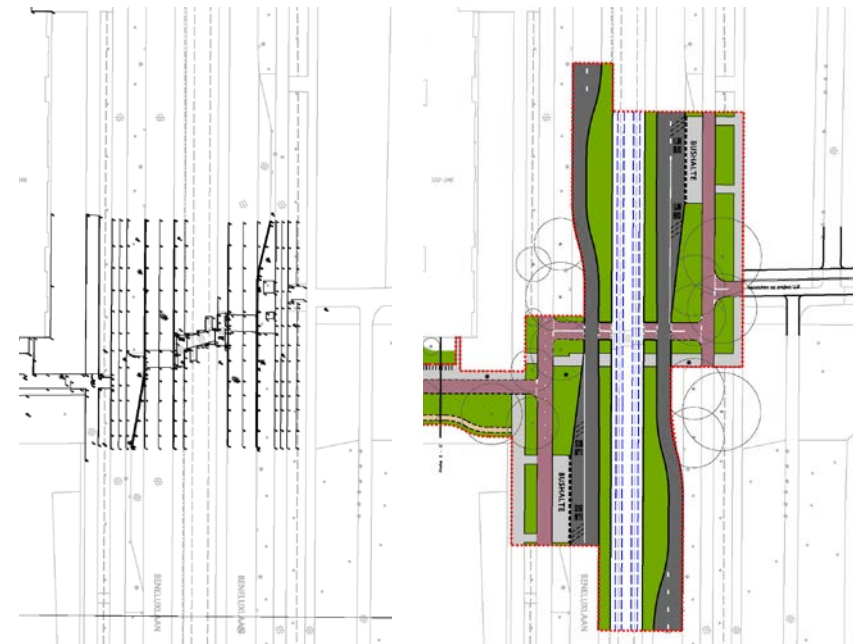
Oversteek Beneluxlaan

De oostzijde van de Afrikalaan sluit via een doorsteek voor voetgangers en fietsers aan op de Beneluxlaan. Exacte inpassing hiervan in combinatie met bestaand groen en bomen wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

Op de Beneluxlaan wordt er een volwaardige oversteekplaats over de rijbanen en trambaan gevormd voor de fietsers en voetgangers. Hiervoor worden de rijbanen van de Beneluxlaan deels teruggebracht naar twee keer één rijbaan in beide richtingen. Hierdoor ontstaat er opstelruimte voor fietsers en voetgangers zodat ze overzichtelijk de weg en trambaan over te steken. Aan de zijde van Park Transwijk sluit de route aan op het bestaande netwerk en de toekomstige fietsroute door het park. Door de tijdelijke versmalling van rijbanen wordt het

tevens mogelijk de bushaltes aan de Beneluxlaan te optimaliseren, zodat passagiers goed in- en uit- kunnen stappen. De vrijgekomen ruimte zal daarnaast worden ingevuld met groen, passend bij de structuur van de Beneluxlaan.

Uitsnede oversteek
Beneluxlaan met links de
bestaande situatie en
rechts de nieuwe situatie



[illegible]

Boven: Bestaande
situatie Afrikalaan
Onder: Nieuwe situatie
Afrikalaan

42 - IPvE Afrikalaan en omgeving

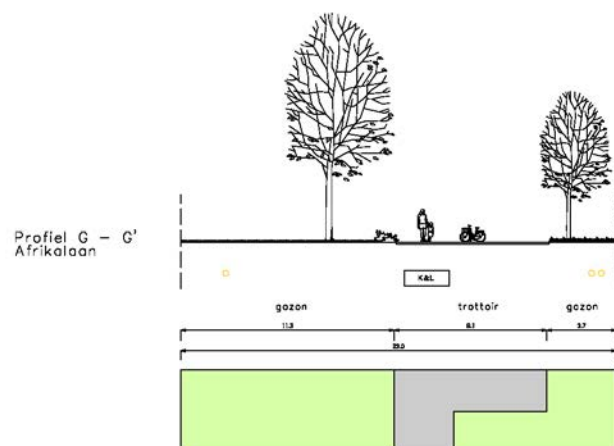


Beeld van bestaande
situatie Afrikalaan

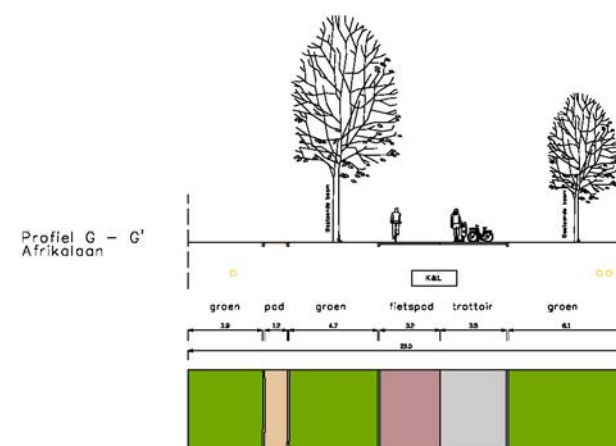


Impressie van nieuwe
situatie Afrikalaan

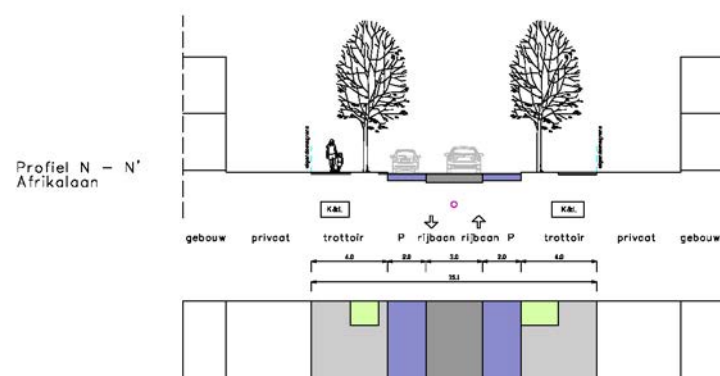
44 - IPvE Afrikalaan en omgeving



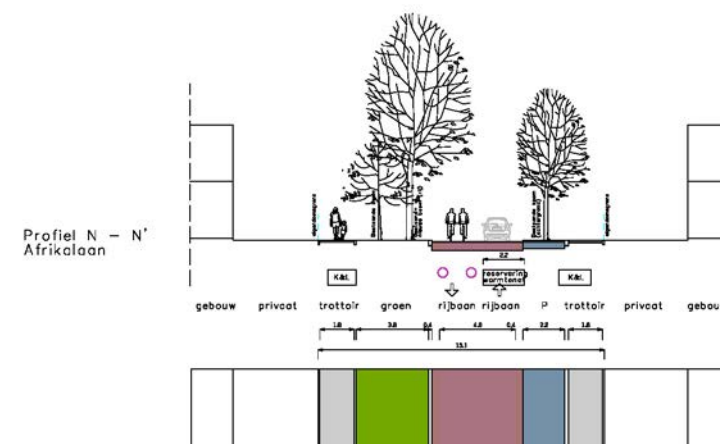
Profiel
Beneluxaan en Livingstonelaan.



Profiel
Beneluxaan en Livingstonelaan.



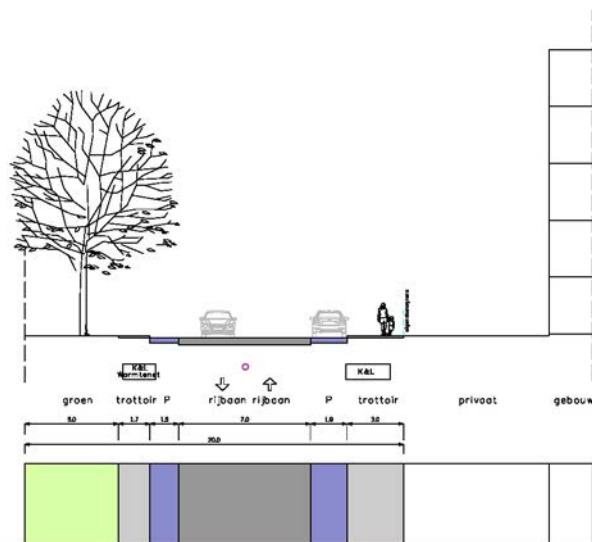
Profiel bestaande situatie Afrikalaan tussen de
Livingstonelaan en Marco Pololaan.



Profiel nieuwe situatie Afrikalaan tussen de
Livingstonelaan en Marco Pololaan.

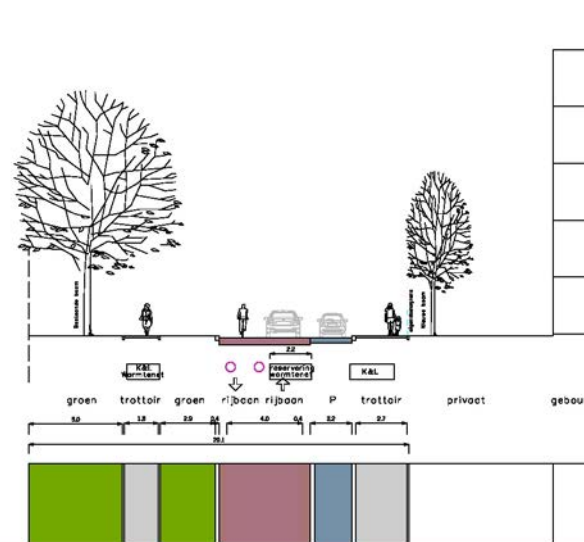
45 - IPvE Afrikalaan en omgeving

Profiel O - O'
Afrikalaan



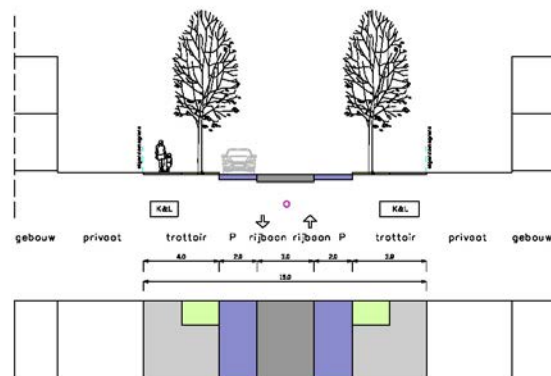
Profiel bestaande situatie Afrikalaan tussen de Marco Pololaan en Columbuslaan.

Profiel O - O'
Afrikalaan



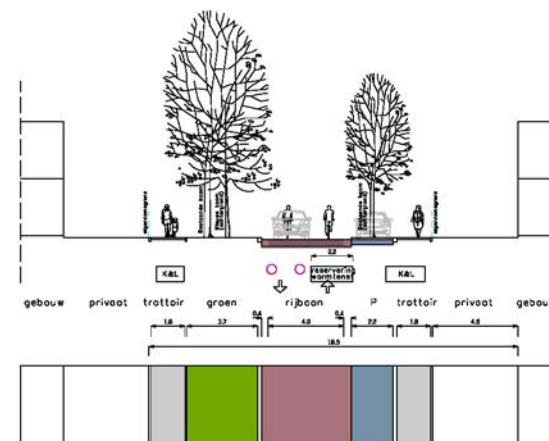
Profiel nieuwe situatie Afrikalaan tussen de Marco Pololaan en Columbuslaan.

Profiel P - P'
Afrikalaan



Profiel bestaande situatie Afrikalaan tussen de Columbuslaan en Rooseveltlaan.

Profiel P - P'
Afrikalaan



Profiel nieuwe situatie Afrikalaan tussen de Columbuslaan en Rooseveltlaan.

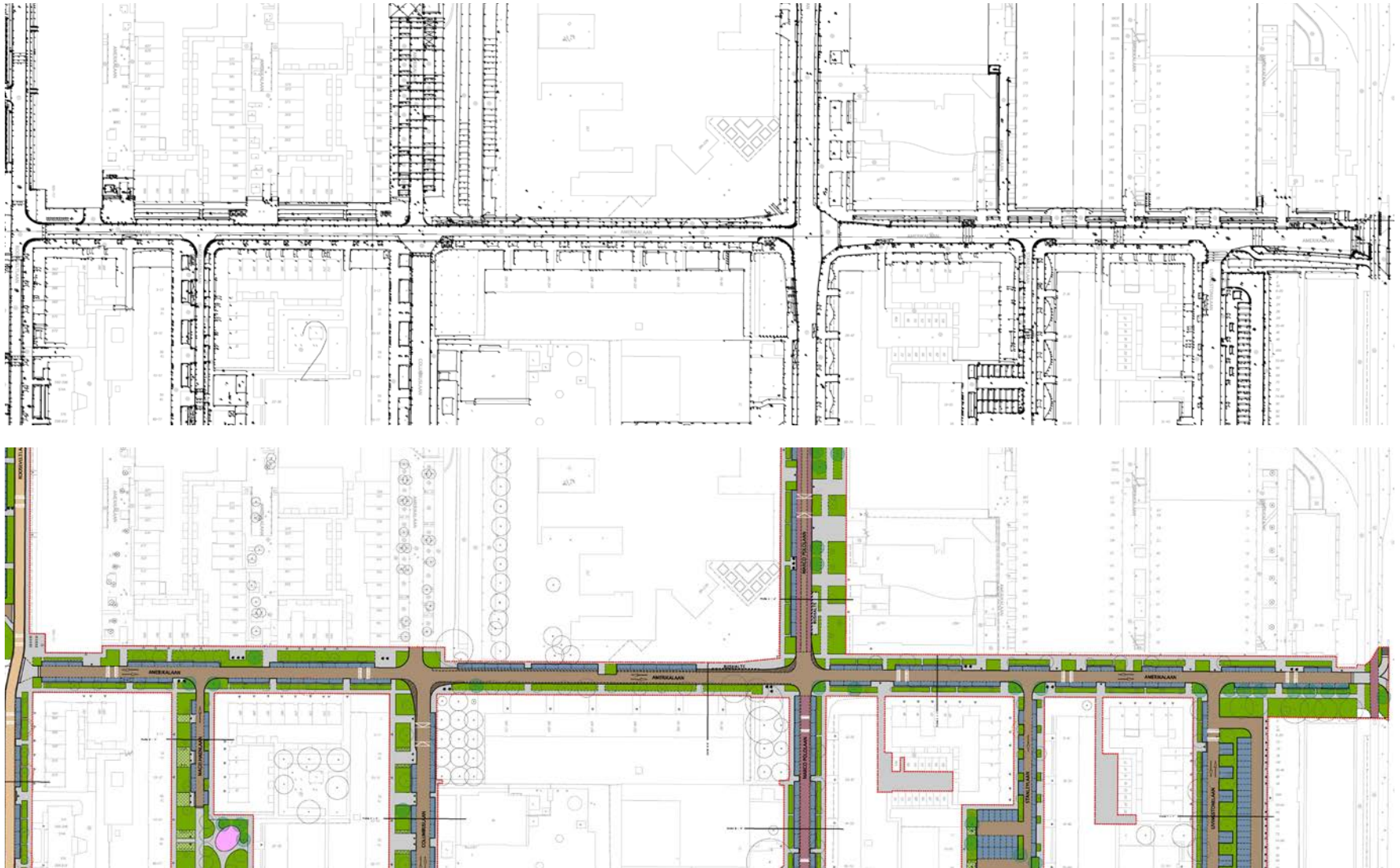
4.3 Amerikalaan

De Amerikalaan heeft in de toekomst twee verschillende straatprofielen. Het deel tussen de Columbuslaan en Marco Pololaan is onderdeel van de busroute en heeft daarom een breder straatprofiel (5,80 en 6,50m) met parkeren aan de noordzijde. In deze situatie is er geen volwaardig trottoir aan de noordzijde, de hoofdlouproute gaat over het trottoir aan de zuidzijde van de Amerikalaan. Om de nieuwe bushalte in de Amerikalaan goed te bereiken kan op twee punten worden overgestoken. Indien het Krachtstation wordt ontwikkeld is er een alternatieve inrichting voor dit deel van de straat, zodat de ontwikkeling goed aansluit op de openbare ruimte en er een goed toegankelijk trottoir aan de noordzijde is.

De delen ten westen van de Columbuslaan en ten oosten van de Marco Pololaan zijn standaard woonstraatprofielen met aan weerszijden langsparkeren en daarachter robuuste groenstroken. Door de hele straat wordt het groen aanzienlijk uitgebreid door de boomvakken te verbinden en te verbreden. Tot slot worden er ook bomen toegevoegd.

47 - IPvE Afrikalaan en omgeving

Boven: Bestaande
situatie Amerikalaan
Onder: Nieuwe situatie
Amerikalaan



48 - IPvE Afrikalaan en omgeving

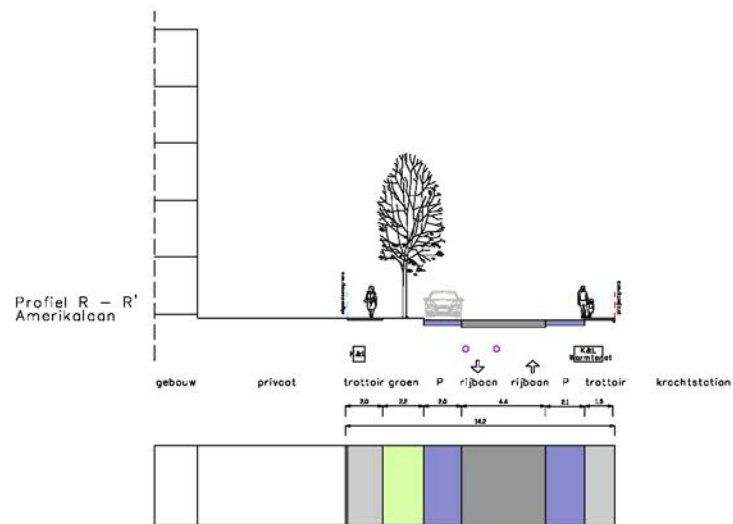


Beeld van bestaande
situatie Amerikalaan

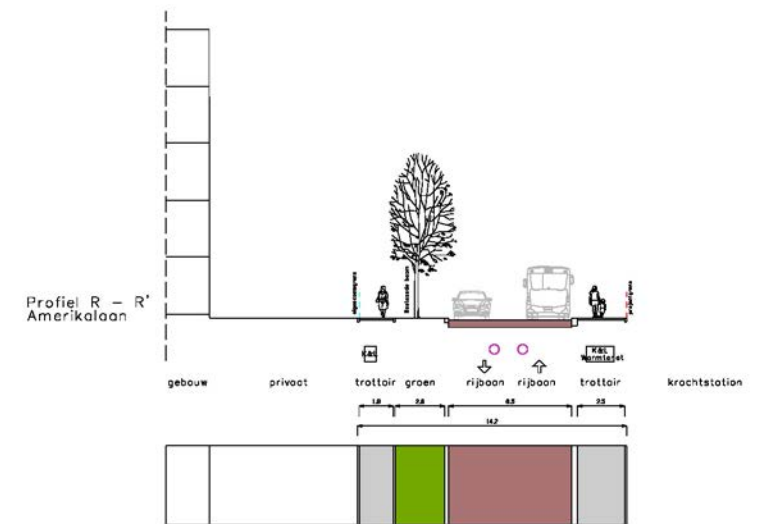


Impressie van nieuwe
situatie Amerikalaan

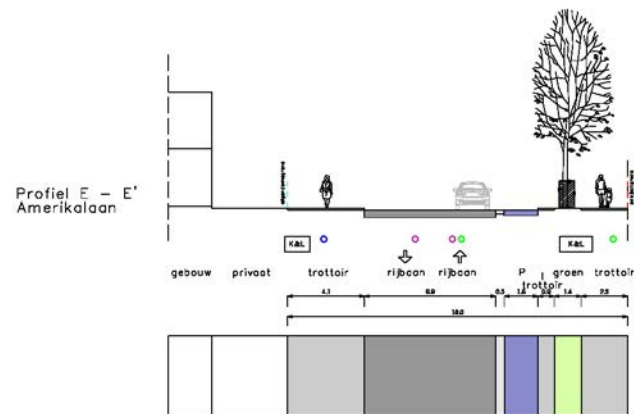
50 - IPvE Afrikalaan en omgeving



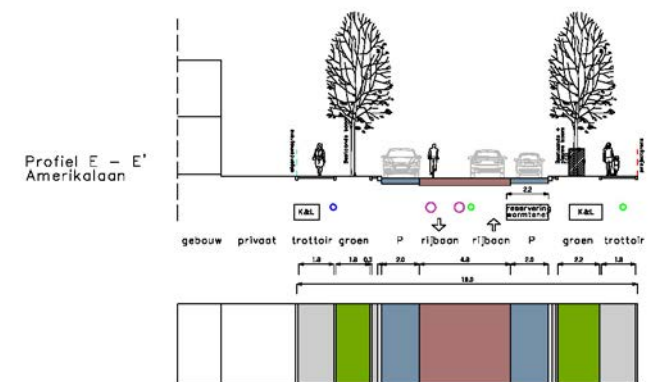
Profiel bestaande situatie Amerikalaan tussen de Marco Pololaan en de Columbuslaan.



Profiel nieuwe situatie Amerikalaan tussen de Marco Pololaan en de Columbuslaan.



Profiel bestaande situatie Amerikalaan tussen de Livingstonelaan en Marco Pololaan.



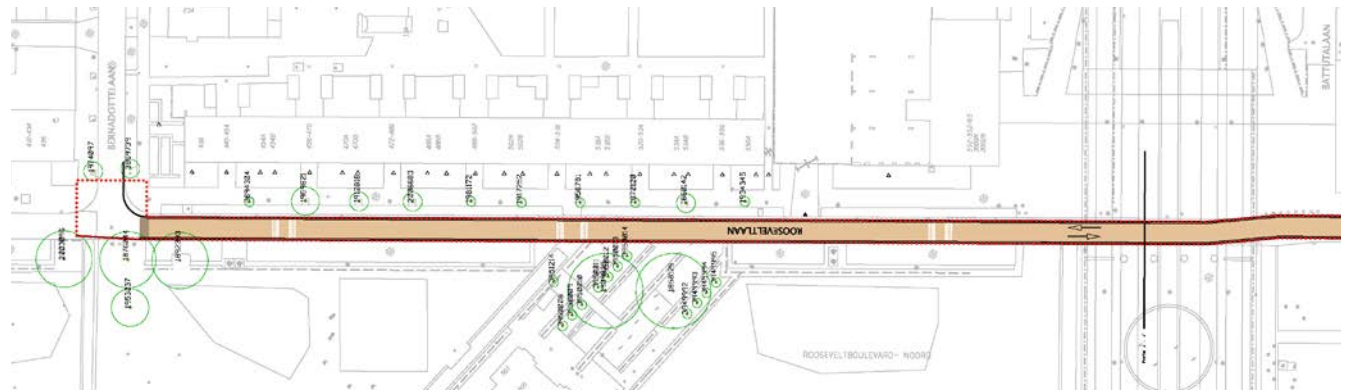
Profiel nieuwe situatie Amerikalaan tussen de Livingstonelaan en Marco Pololaan.

Boven: Bestaande situatie Rooseveltlaan tussen de Bernadottelaan en de Churchilllaan
Onder: Nieuwe situatie Rooseveltlaan tussen de Bernadottelaan en de Churchilllaan

4.4 Rooseveltlaan

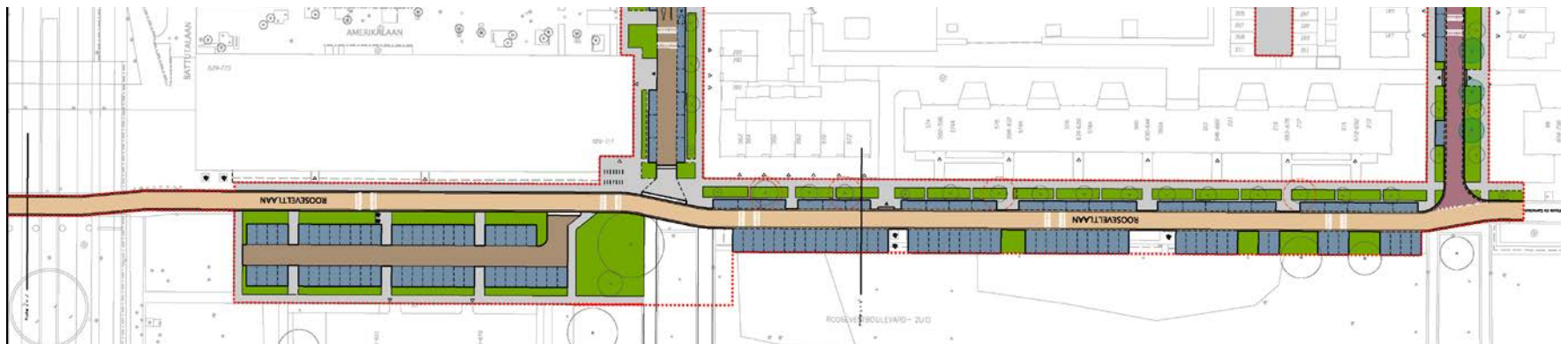
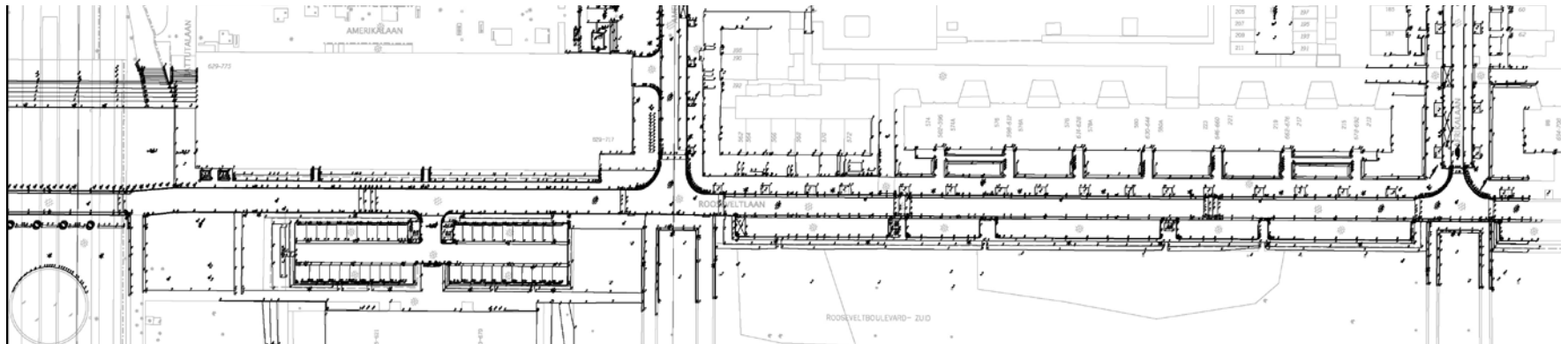
Als onderdeel van het programma Oeverpark Rondje Stadseiland (RSE) wordt de Rooseveltlaan aangepast naar een goede en continue route met leemkleurig asfalt.

Vanwege de hoge parkeerdruk binnen het gehele plangebied Afrikalaan zal het haaksparkeren in het nieuwe ontwerp terugkomen in een geoptimaliseerde vorm. Aan de zijde van de woningen wordt langsparkeren toegevoegd. De huidige groeilocaties van de bomen worden meer aaneengesloten en verruimd en af en toe doorgetrokken tot de rijbaan.

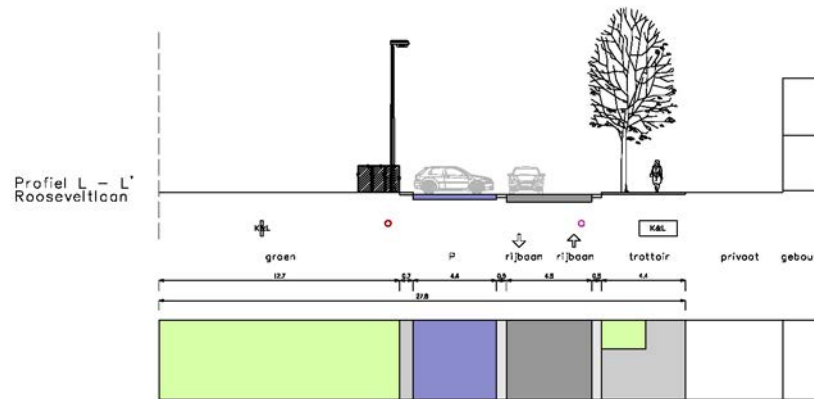


52 - IPvE Afrikalaan en omgeving

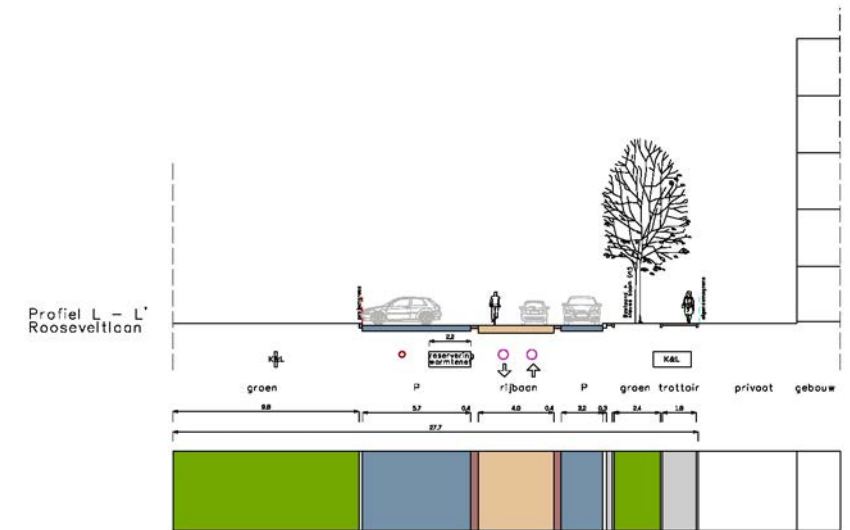
Boven: Bestaande situatie Rooseveltlaan tussen de Churchilllaan en Afrikalaan
Onder: Nieuwe situatie Rooseveltlaan tussen de Churchilllaan en Afrikalaan



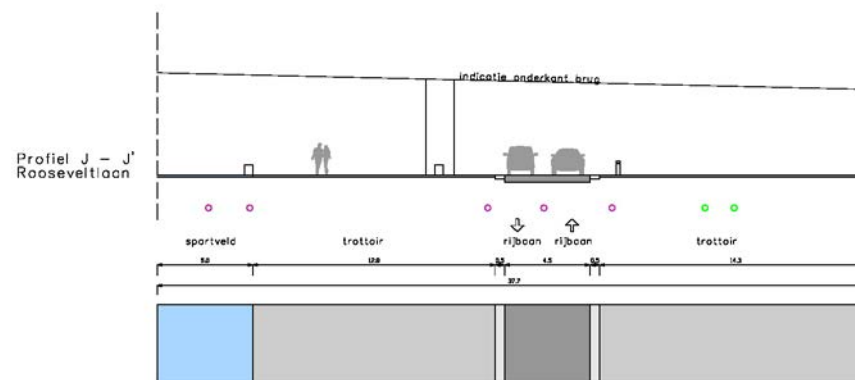
53 - IPvE Afrikalaan en omgeving



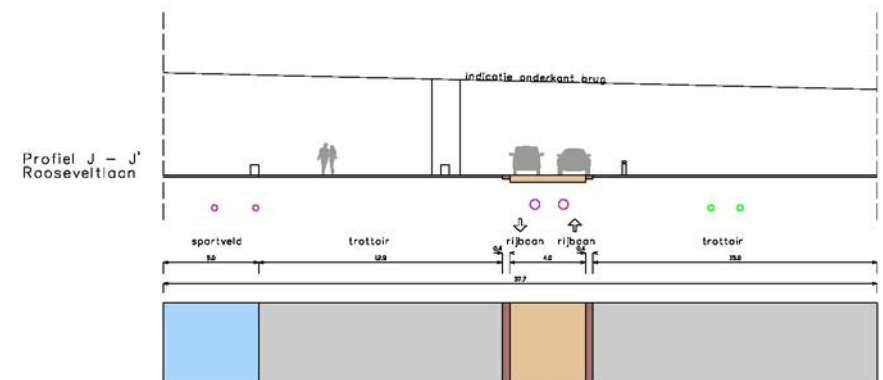
Profiel bestaande situatie Rooseveltlaan.



Profiel nieuwe situatie Rooseveltlaan.



Profiel bestaande situatie Rooseveltlaan ter hoogte van de Prins Clausbrug.

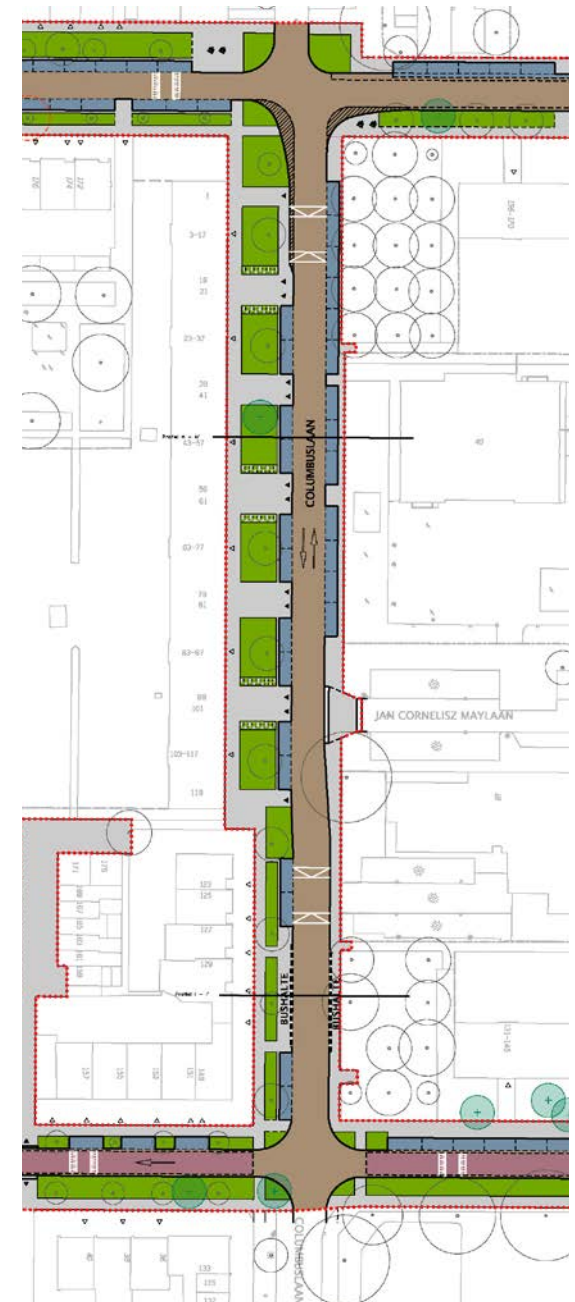
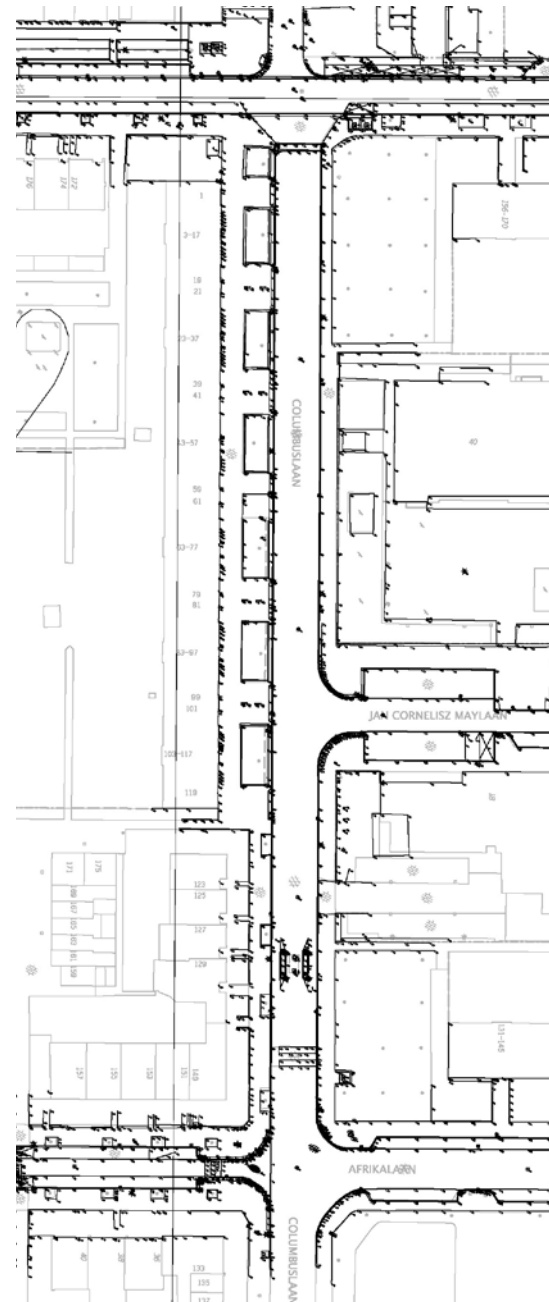


Profiel nieuwe situatie Rooseveltlaan ter hoogte van de Prins Clausbrug.

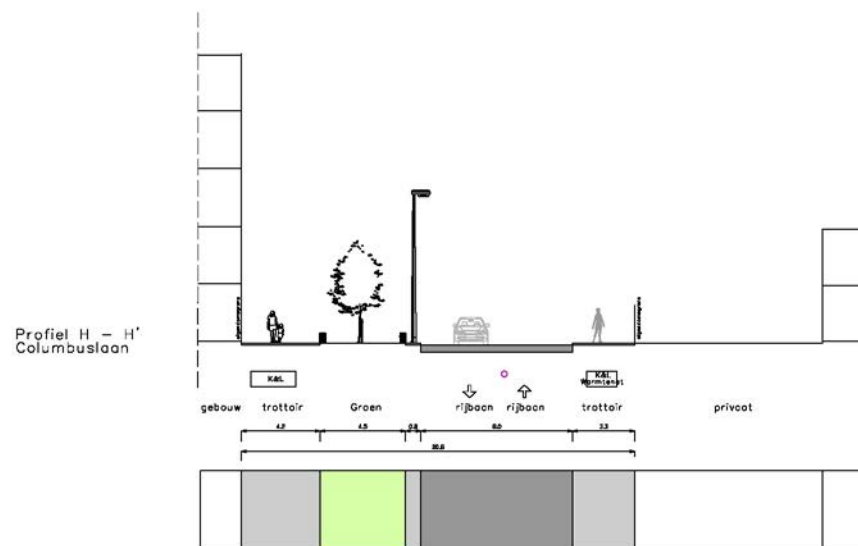
Links: Bestaande
situatie Columbuslaan
Rechts: Nieuwe situatie
Columbuslaan

4.5 Columbuslaan

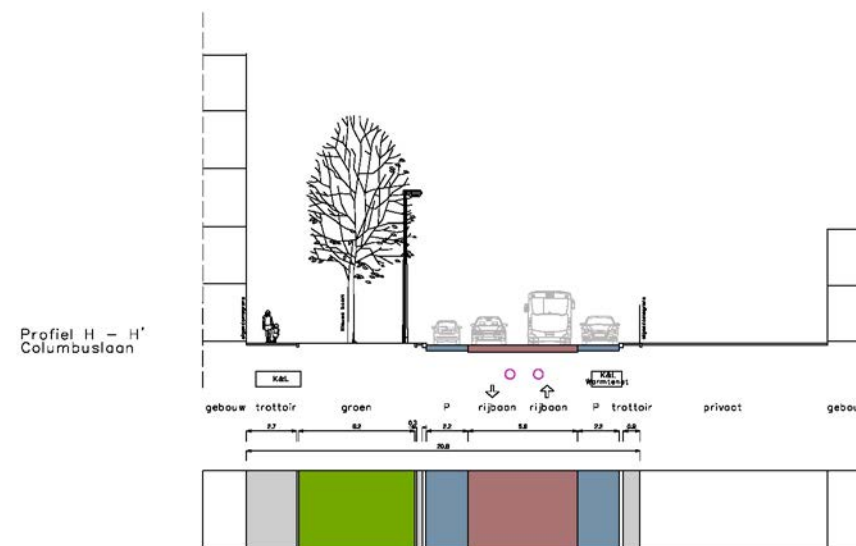
Door de verlegging van de busroute wordt de Columbuslaan ingericht voor de bus. Dit betekent dat er haltes worden aangebracht ten noorden van de Afrikalaan en dat dit deel afgewisseld 5.80m en 6.50m breed is. Daarnaast wordt er een as-verspringing geïntroduceerd, deze moet in combinatie met drempels hard rijden minder aantrekkelijk maken. Verder worden de parkeervakken geformaliseerd en het groen zoveel mogelijk geoptimaliseerd.



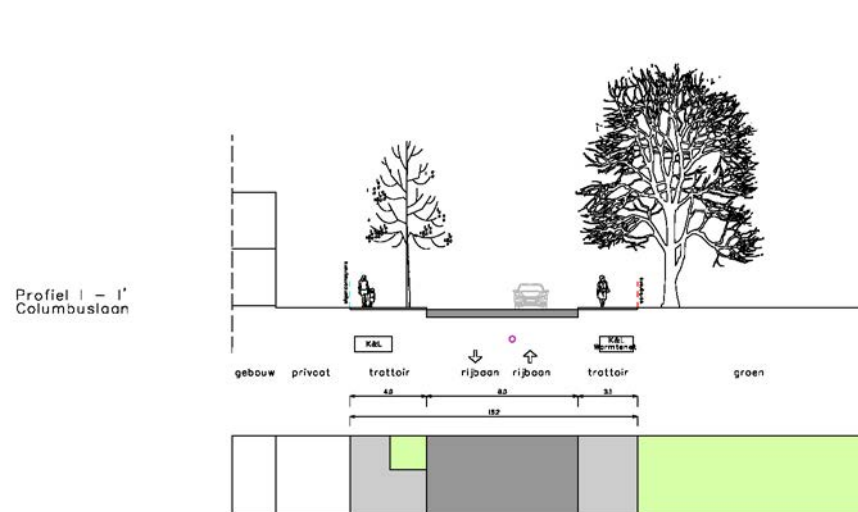
55 - IPvE Afrikalaan en omgeving



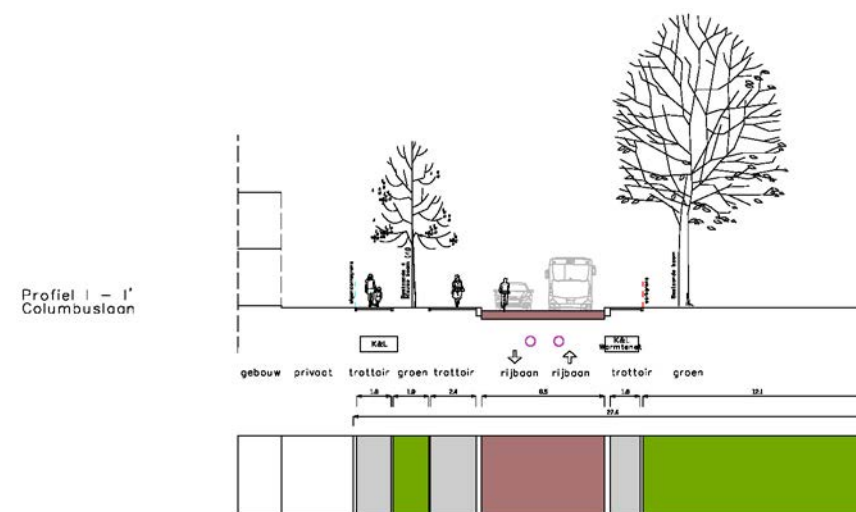
Profiel bestaande situatie Columbuslaan richting de Amerikalaan



Profiel nieuwe situatie Columbuslaan richting de Amerikalaan



Profiel bestaande situatie Columbuslaan richting de Afrikalaan.



Profiel nieuwe situatie Columbuslaan richting de Afrikalaan



Beeld van bestaande
situatie Columbuslaan



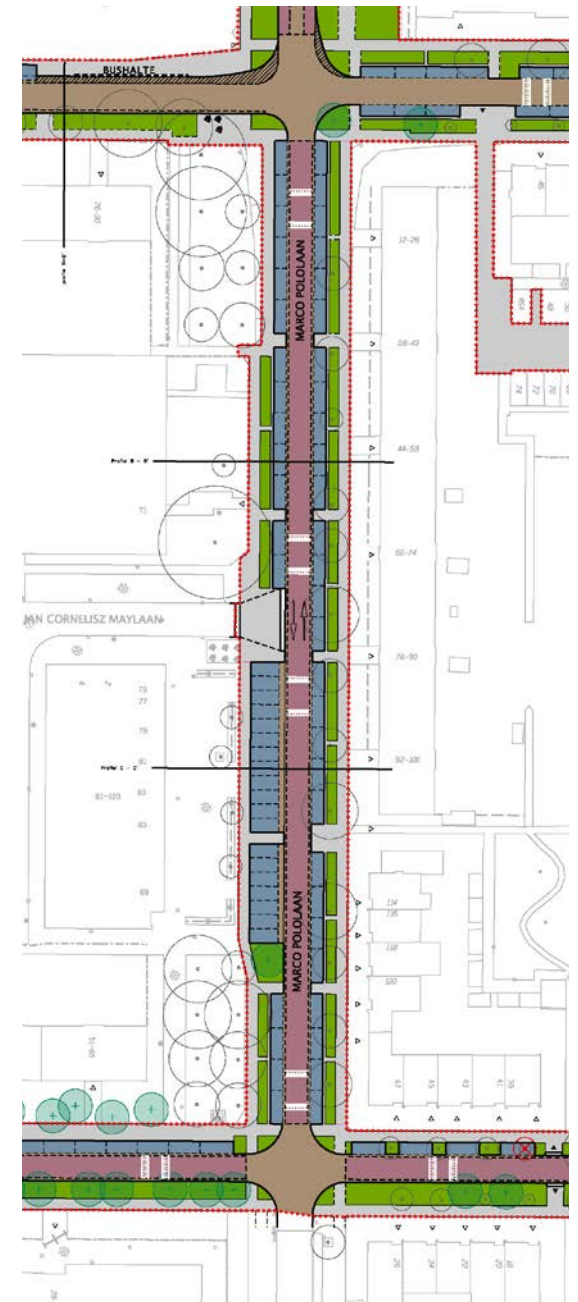
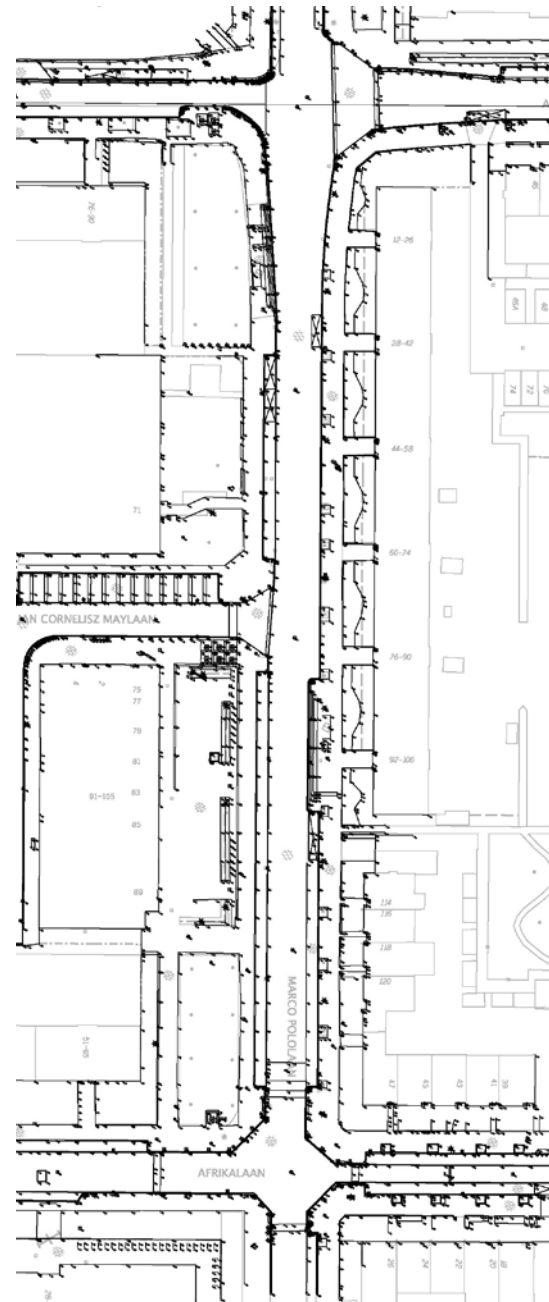
Impressie van nieuwe
situatie Columbuslaan

Links: Bestaande
situatie Marco Pololaan
Rechts: Nieuwe situatie
Marco Pololaan

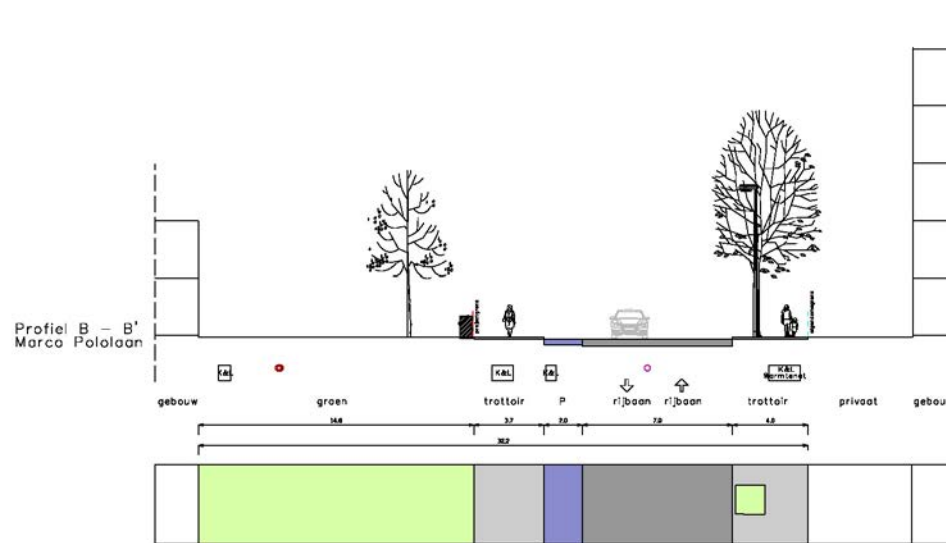
4.6 Marco Pololaan

De Marco Pololaan heeft in de nieuwe situatie twee verschillende profielen. Het deel ten noorden van de Amerikalaan is 6,50m breed met aan weerszijden twee fietsstroken van elk 2,00m breed. Zo is er voldoende ruimte voor de fietsers, maar heeft ook de bus en ander gemotoriseerd verkeer genoeg ruimte om elkaar te passeren. Door het verleggen van de busroute wordt in de Marco Pololaan de bushalte verplaatst naar de noordzijde van de Amerikalaan.

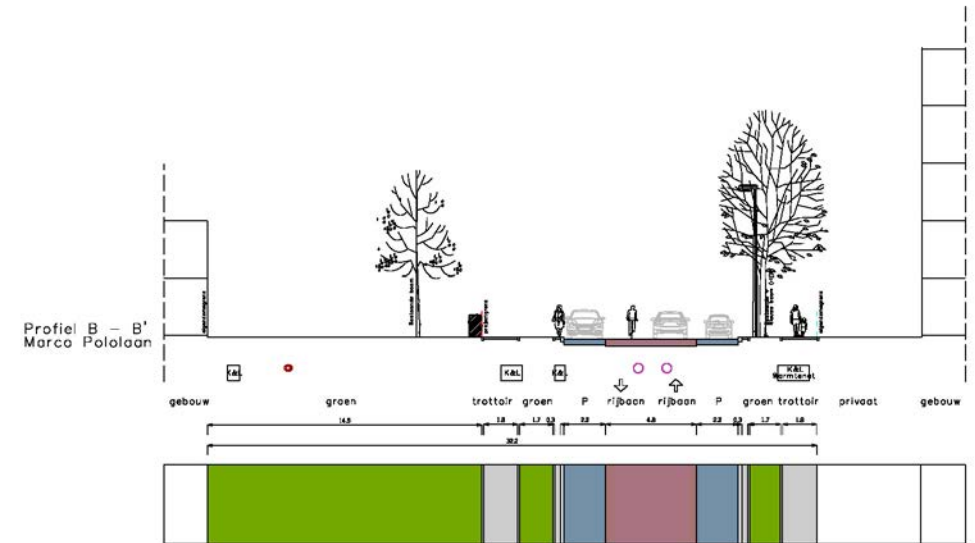
Voor het deel tussen de Amerikalaan en Afrikalaan wordt het wegprofiel versmald naar een breedte van 4,80m. Aangezien het een hoofd fietsroute is zal dit profiel in de basis bestaan uit 4,00m rood asfalt met aan weerszijden stroken gebakken klinkers. Bij het winkelblok wordt haaksparkeren geïntroduceerd zodat hier meer ruimte is om te parkeren. In de rest van de straat bestaat het parkeren uit langsparkeren. Met name in het noordelijke deel wordt overbodige verharding ingeruild voor groen en worden bomen toegevoegd.



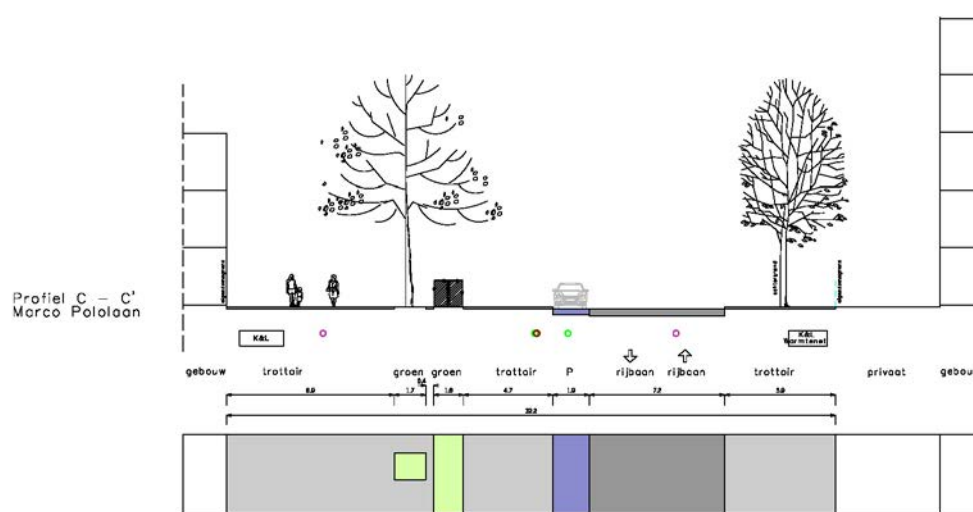
59 - IPvE Afrikalaan en omgeving



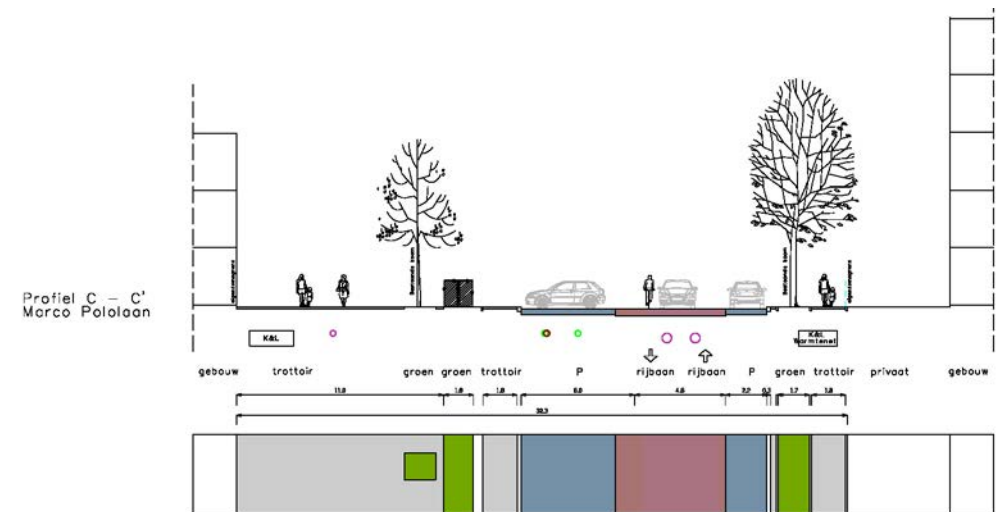
Profiel bestaande situatie Marco Pololaan richting de Amerikalaan



Profiel nieuwe situatie Marco Pololaan richting de Amerikalaan

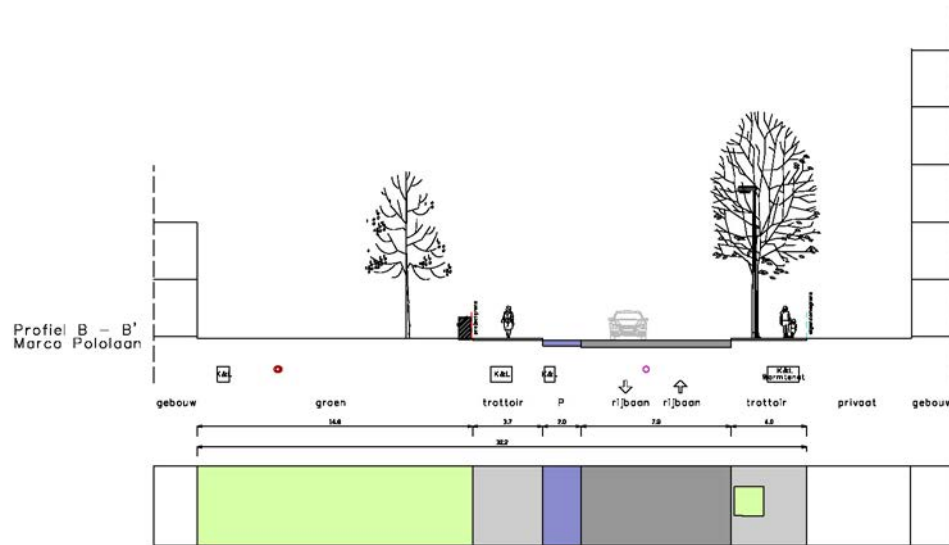


Profiel bestaande situatie Marco Pololaan richting de Afrikalaan.

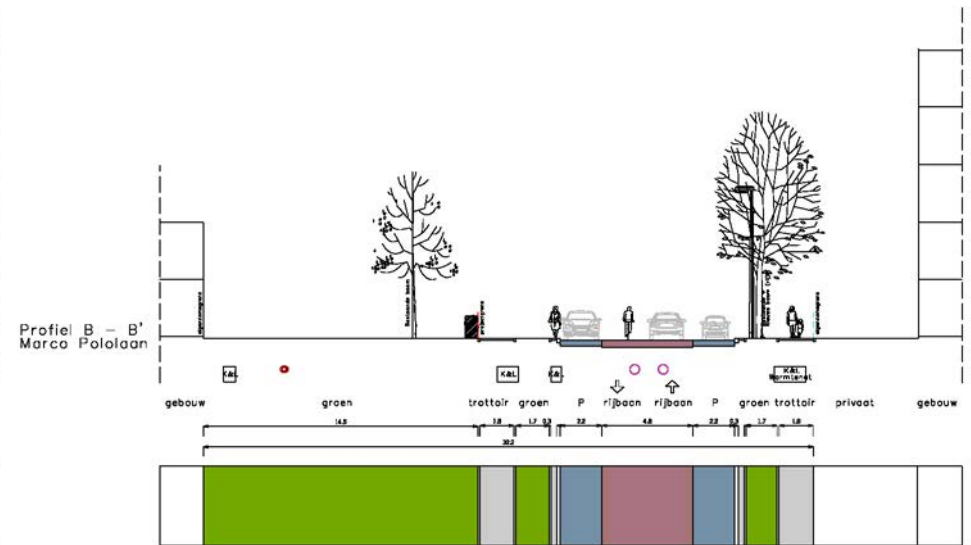


Profiel nieuwe situatie Marco Pololaan richting de Afrikalaan

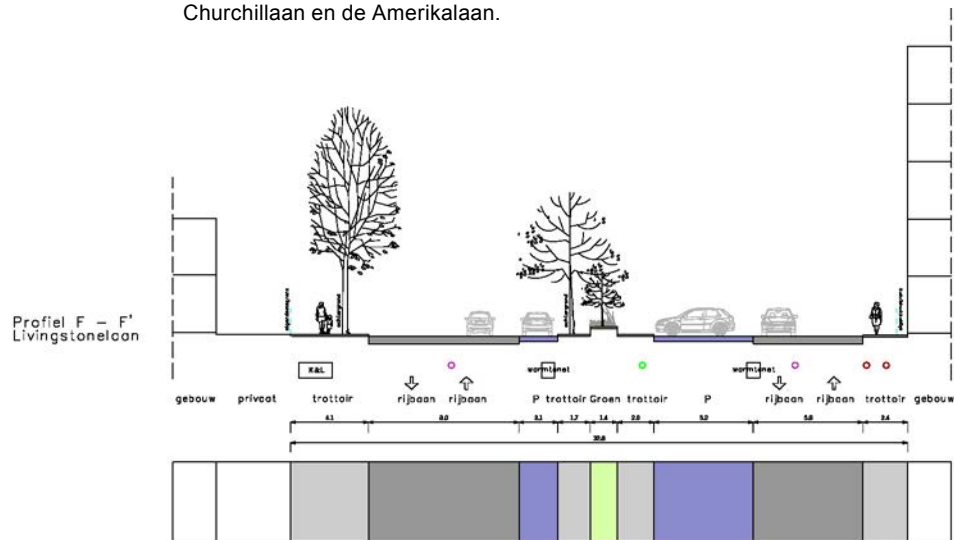
60 - IPvE Afrikalaan en omgeving



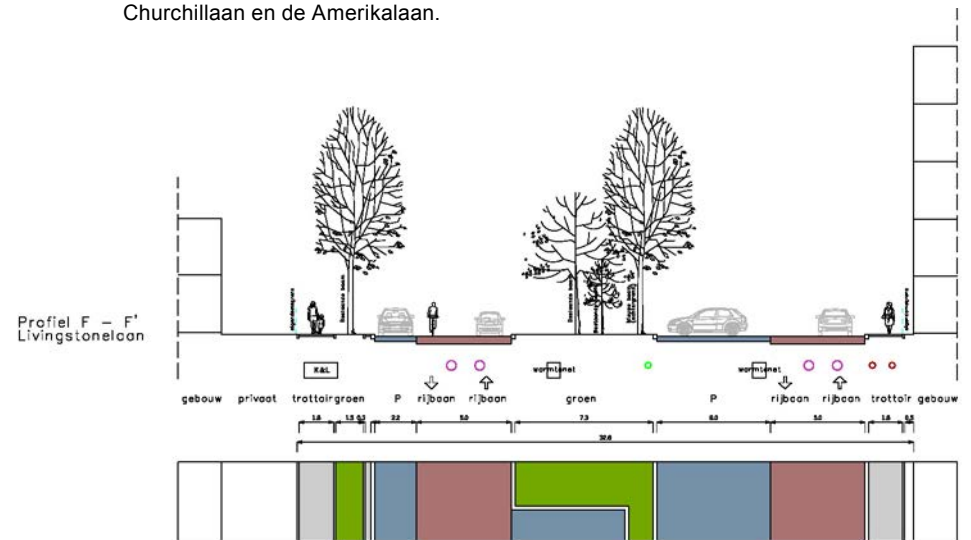
Profiel bestaande situatie Marco Pololaan tussen de Churchillaan en de Amerikalaan.



Profiel nieuwe situatie Marco Pololaan tussen de Churchillaan en de Amerikalaan.



Profiel bestaande situatie Livingstonelaan

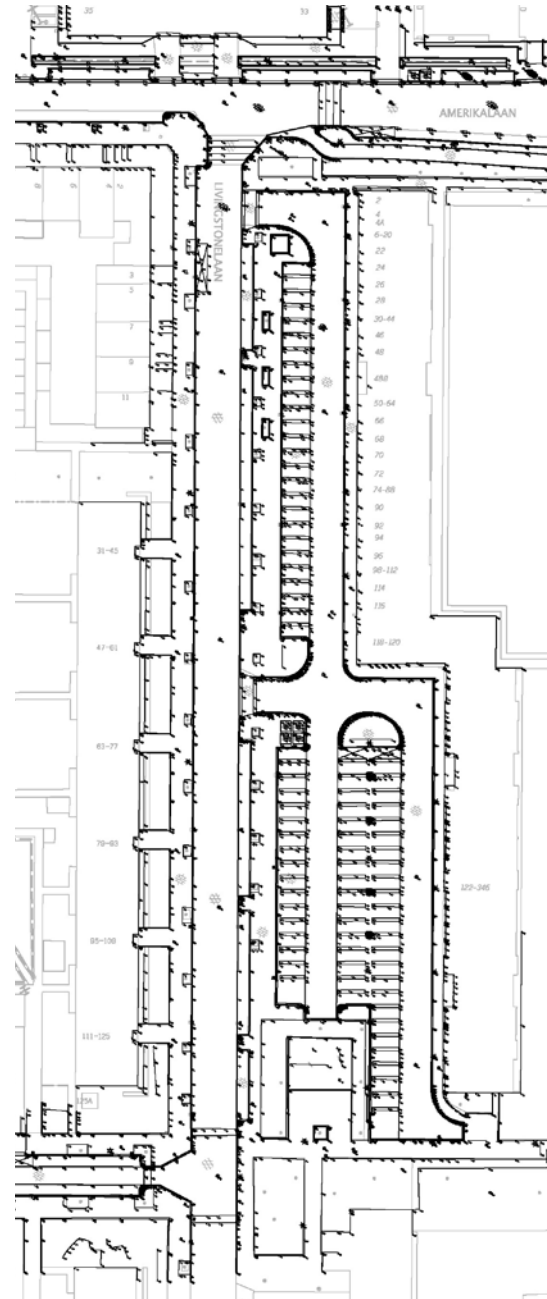


Profiel nieuwe situatie Livingstonelaan

Links: Bestaande
situatie Livingstonelaan
Rechts: Nieuwe situatie
Livingstonelaan

4.7 Livingstonelaan

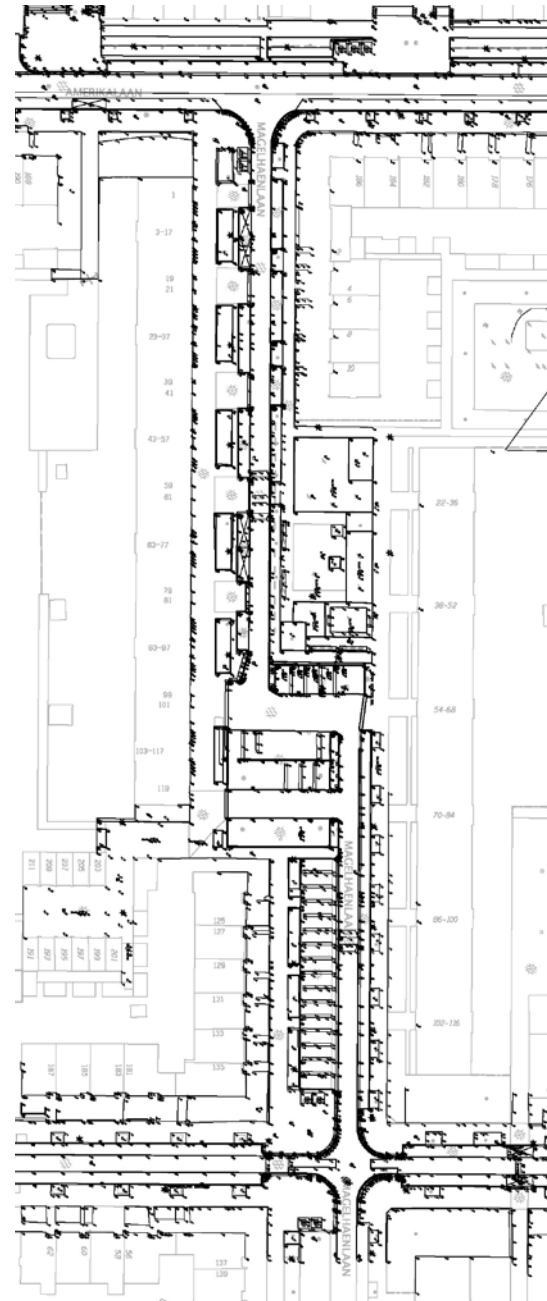
Door de hoge parkeerdruk aan de Livingstonelaan en omgeving is besloten het parkeren in deze straat aan te passen. Met de introductie van extra haaksparkeren kunnen hier namelijk meer parkeerplekken worden gerealiseerd. Er wordt daarnaast vanuit het 'groen, tenzij principe' wel zoveel mogelijk overbodige verharding verwijderd waardoor extra groen en bomen worden toegevoegd.



Links: Bestaande
situatie Magelhaenlaan
Rechts: Nieuwe situatie
Magelhaenlaan

4.8 Magelhaenlaan

De binnenhoven hebben een vergelijkbare opzet. Door de functies van spelen en ontmoeting voor kinderen en andere buurtbewoners heeft het middendeel een belangrijke functie in de straat. Daarom is dit deel vrijgemaakt van parkeren en wordt de rijbaan hier deels op gelijk niveau met het trottoir gebracht. Op die manier wordt het middendeel één geheel en wordt de weggebruiker gedwongen even af te remmen nabij de speel- en ontmoetingsplekken. In de Magelhaenlaan wordt de speelplek groener ingericht, zodat er meer schaduw is en de plek ook op warmere dagen goed te gebruiken is. Daarnaast wordt ook hier de overbodige verharding verwijderd en met groen ingevuld.

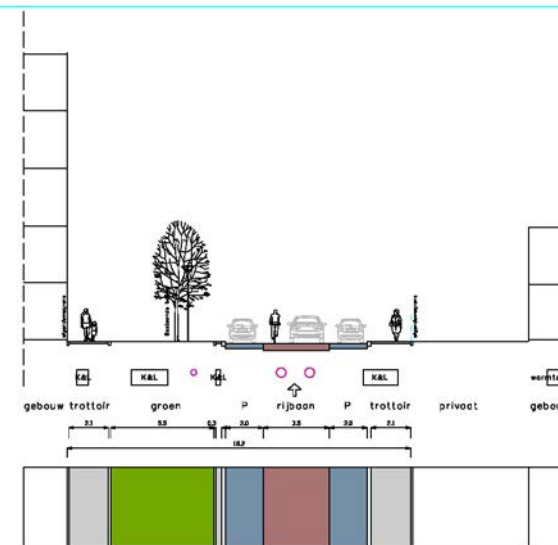


Profiel K – K'
Magelhaenlaan



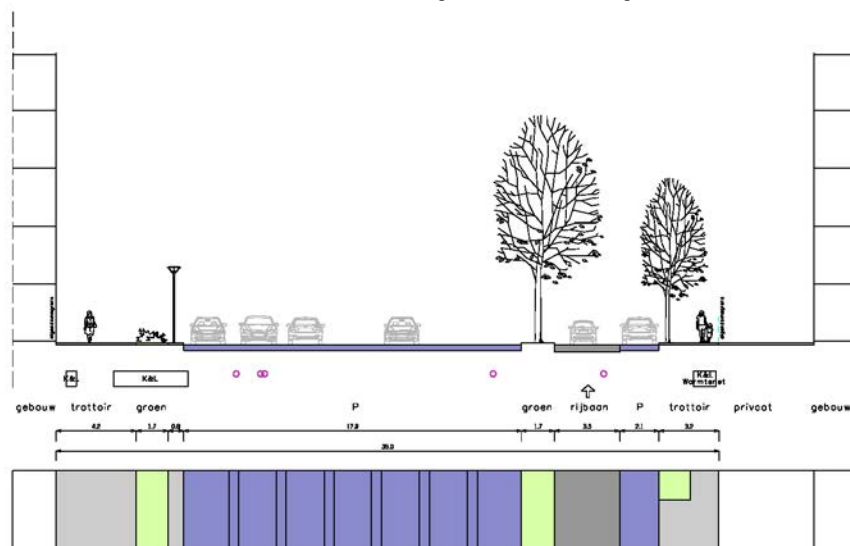
Profiel bestaande situatie Magelhaenlaan richting de Amerikalaan

Profiel K – K'
Magelhaenlaan



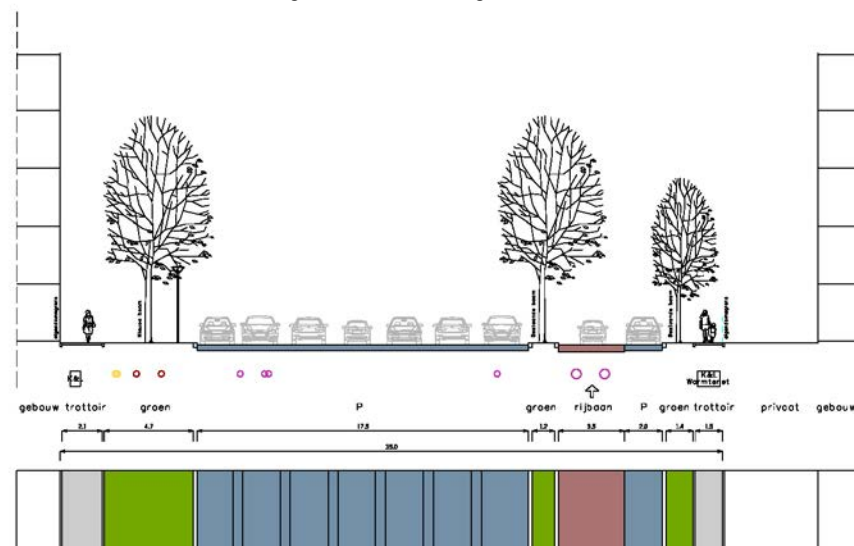
Profiel nieuwe situatie Magelhaenlaan richting de Amerikalaan

Profiel M – M'
Magelhaenlaan



Profiel bestaande situatie Magelhaenlaan richting de Afrikalaan.

Profiel M – M'
Magelhaenlaan



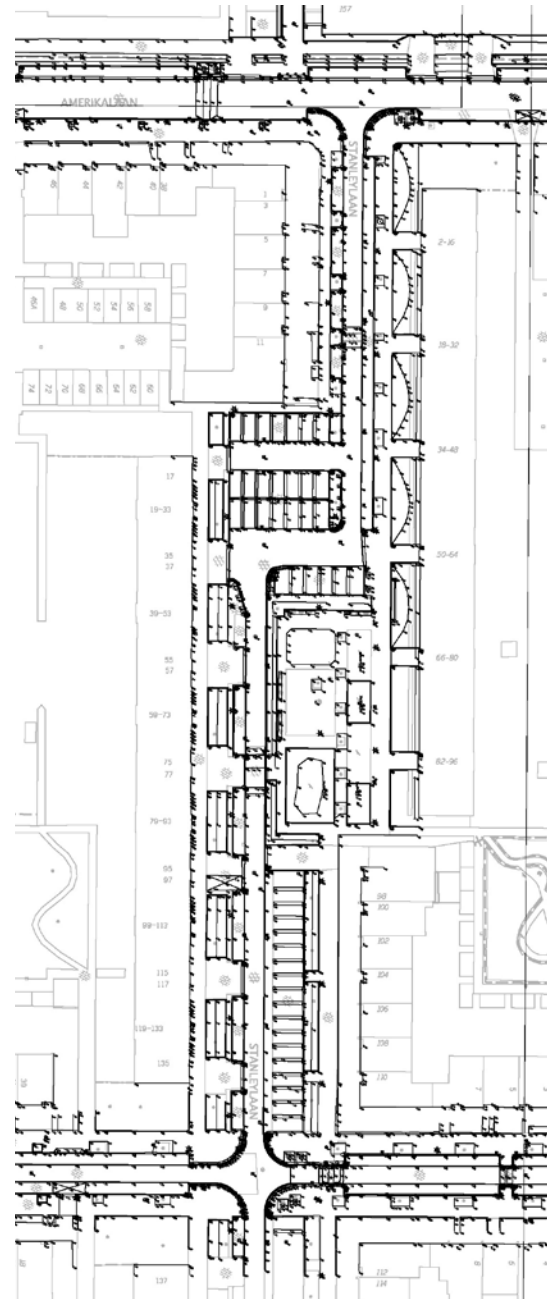
Profiel nieuwe situatie Magelhaenlaan richting de Afrikalaan

Links: Bestaande
situatie Stanleyaan
Rechts: Nieuwe situatie
Stanyleyaan

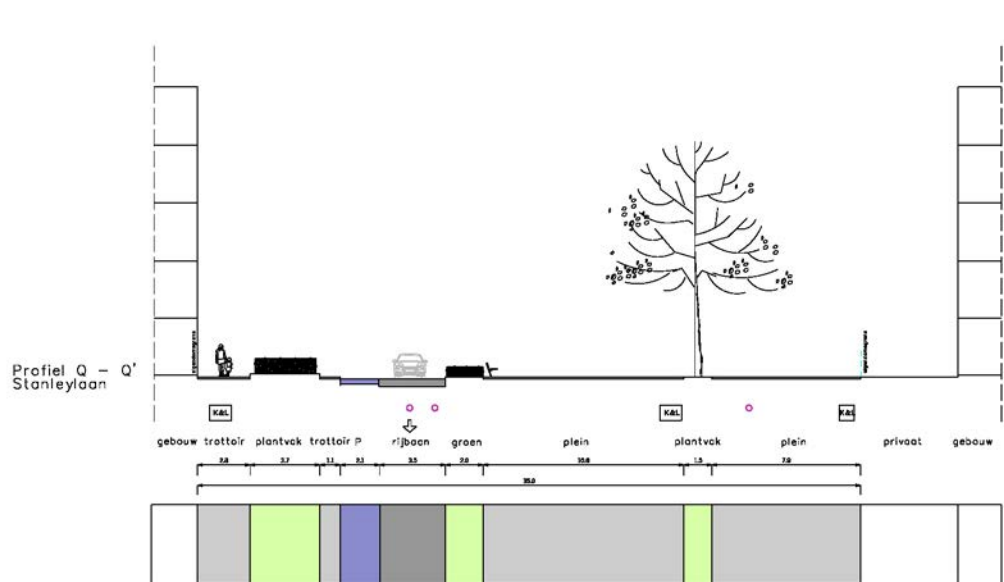
4.9 Stanleyaan

Net als in de Magelhaenlaan wordt in de Stanleyaan het parkeren nabij de speel- en ontmoetingsplek in het middendeel opgeheven. Samen met de verhoging van de rijbaan tot trottoirniveau moet dit zorgen voor een veilige en aangename ruimte voor de gebruikers.

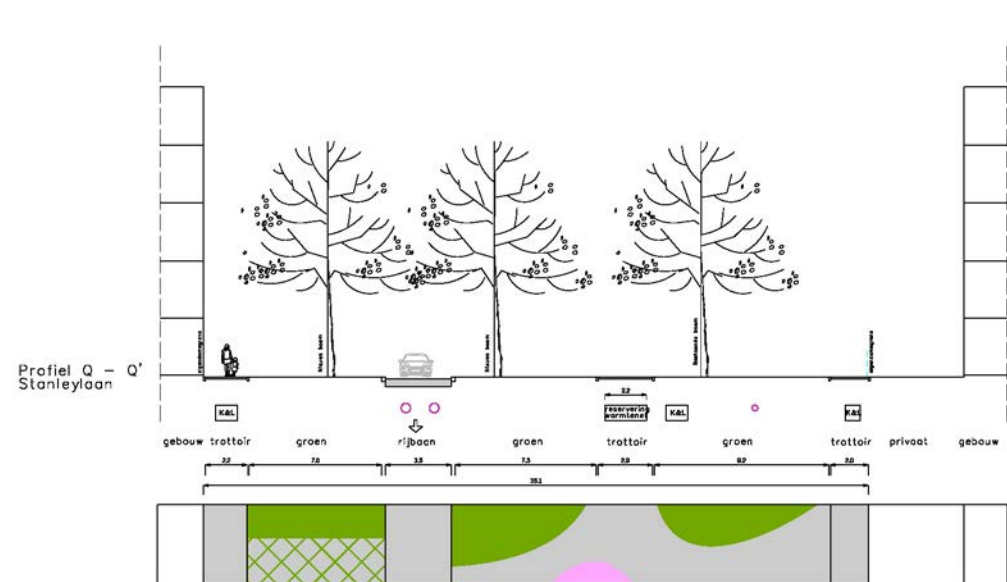
Uit de speelscan bleek dat deze plek een buurtfunctie kan vervullen, daarom wordt deze plek opgeknapt en uitgebreid. De exacte invulling daarvan volgt in de volgende fase in samenspraak met de buurt. Ook wordt dan onderzocht hoe de plek groener kan worden.



65 - IPvE Afrikalaan en omgeving



Profiel bestaande situatie Stanleylaan richting de Afrikalaan.



Profiel nieuwe situatie Stanleylaan richting de Afrikalaan



Beeld van bestaande
situatie Stanleyaan



Impressie van nieuwe
situatie Stanleylaan

5. Planproces en vervolg

5.1 Planproces

Het project Afrikalaan e.o. volgt het Utrechts Planproces 4, omdat er sprake is van herinrichting van de openbare ruimte en aanpassingen in het kader van 'bereikbaarheid'. Hierin zullen over het gehele traject de volgende stappen/fasen en deelfasen worden doorlopen:

1. Startdocument: vast te stellen document door college van B&W (vastgesteld op 9 januari 2024);
2. Definitiefase:
 - 2.1. Inventarisatie en analyse
 - 2.2. Opstellen van een plan (IPvE & FO), vast te stellen door B&W (huidige fase);
3. Ontwerpfase:
 - 3.1. Opstellen van een VO, vast te stellen door B&W;
 - 3.2. Indien nodig wordt parallel het omgevingsplantraject opgestart, waarbij de gebiedscoördinator een aanvraag dient te doen via het Regieplan Omgevingsplan;
 - 3.3. Uitwerken VO naar DO;
4. Voorbereidingsfase;
5. Realisatiefase;
6. Oplevering en overdracht naar beheer.

Het plan bevindt zich nu in de definitiefase. Voor een periode van zes weken is het mogelijk voor bewoners, gebruikers en andere stakeholders om op dit integraal programma van eisen en functioneel ontwerp te reageren. De reacties worden opgenomen en van een antwoord voorzien in een reactienota en waar mogelijk verwerkt in de definitieve versie die ter besluitvorming aan het College van Burgemeester en Wethouders wordt aangeboden.

5.2 Samenwerking

Over verschillende thema's en onderwerpen zijn en worden gesprekken gevoerd met stakeholders. Dit is onder andere in voorgaande hoofdstukken in verschillende paragrafen beschreven onder "Particulier terrein". Kansen die wij naar aanleiding hiervan zien zijn op hoofdlijnen:

- Het afkoppelen van grondgebonden woningen, appartementencomplexen (VVE's en sociale huurwoningen);
- bij grootschalige renovatie van appartementencomplexen het hemelwater zoveel mogelijk op eigen terrein bergen en infiltreren en het eventueel overtollige water gescheiden van vuilwater aanleveren (hemelwaterstelsel);
- het vergroenen van tuinen, gevels en daken, voor infiltratie van hemelwater en als extra stapstenen voor de fauna in het gebied.

Hieronder is een opsomming opgenomen van een voorlopige lijst aan partijen/complexen waarmee bovenstaande kansen kunnen worden onderzocht:

- Particuliere woningeigenaren;
- Drie scholen: De Kaleidoskoop, De Olijfboom en ROC Midden-Nederland;
- Winkelblok Marco Pololaan (woningen en winkels);
- Woonin, Portaal en Bo-Ex: verschillende appartementencomplexen in het projectgebied;
- Het Krachtstation, Politiebureau en Rabobank.

Daarnaast wordt samengewerkt en rekening gehouden met relevante raakvlakprojecten, zoals invoering betaald parkeren en het uitwerken van het Wijkuitvoeringsplan (naar aanleiding van de Transitievisie Warmte). Zie hiervoor de toelichting gegeven in voorgaande hoofdstukken en bijlage 1. Ook wordt samengewerkt met andere partijen, zoals het waterschap (HDSR) en Rijkswaterstaat om het plan te kunnen realiseren.

5.3 Participatie

De buurt van project Afrikalaan e.o. is volgens de Utrechtse participatieleidraad (augustus 2021) betrokken bij de ontwikkeling van het plan. Voor bewoners en ondernemers is er gekozen voor het participatieniveau: raadplegen. Voor de ontwikkeling is op verschillende momenten en in diverse vormen de buurt betrokken bij het project.

Allereerst zijn in juni 2024 individuele gesprekken gevoerd met de winkels bij de Marco Pololaan, café Koffiemaatjes, het Krachtstation en Peuteropvang, De Olijfboom en de school Kaleidoscoop. Verder is in juni 2024 een eerste bewonersbijeenkomst georganiseerd. De buurt is hierbij geïnformeerd over de start van het project en heeft de buurt hun ervaringen zorgen met betrekking tot de huidige situatie en ideeën en wensen kunnen inbrengen voor het plan. Deze reacties zijn meegenomen in de uitwerking van de uitgangspunten (zie hoofdstuk 4). Ook konden bewoners via het participatieplatform DenkMee meedenken of via de mailbox een reactieachterlaten. Bewoners konden een bijdrage plaatsen op een kaart van het plangebied. Ook is er in november 2024 gesproken met de drie grote woningcorporaties in het gebied De opbrengsten zijn verwerkt in het samenwerkingsverslag. Dit verslag is opgenomen als bijlage 3 bij het IPvE.

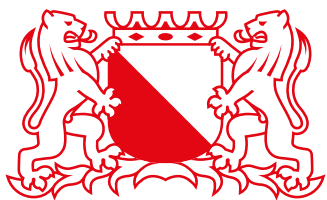
Eind 2024 ligt het plan ter consultatie. In deze periode wordt de mogelijkheid geboden om op het plan te reageren. Bij aanvang van de consultatie wordt een tweede informatiebijeenkomst georganiseerd. De reacties zullen worden opgenomen in een reactienota en van een antwoord voorzien (zie toelichting hiervoor). Ook in de volgende fase wordt een nieuw participatieplan (samenwerkingsplan) opgesteld volgens het recent vastgestelde participatiekompas (2024). Tijdens het uitwerken van het voorlopig ontwerp (VO), hebben bewoners en andere belanghebbenden de mogelijkheid om mee te denken en te reageren. Ook dan wordt een bewonersavond georganiseerd.

5.4 Planning

Na het verwerken van de reacties in de reactienota en het opmaken van een definitieve versie van het plan volgt vaststelling van het IPvE/FO door het college. Na vaststelling door het college zal in de volgende ontwerpfases (voorlopig ontwerp en vervolgens definitief ontwerp) het ontwerp verder worden uitgewerkt en worden aanvullende onderzoeken uitgevoerd. In die vervolgstappen zullen door nieuwe inzichten en onderzoeken wijzigingen plaatsvinden in het ontwerp ten opzichte van het functioneel ontwerp.

De start van de uitvoering is voorzien voor medio 2026 en zal circa twee jaar in beslag nemen. Uitvoering zal gefaseerd plaatsvinden, zodat de buurt bereikbaar blijft. Hiervoor wordt in een latere fase nog een plan opgesteld.

Fase	Product	Doorlooptijd	Gereed
Initiatieffase	Startdocument	Ca. 6 maanden	Q4 2023
Definitiefase	Opstellen plan: IPVE/FO	Ca. 13 maanden	Q3 2025
Ontwerpfase	VO/DO	Ca. 12 maanden	Q2 2026
Vorbereidingsfase	Bestek en aanbesteding	Ca. 8 maanden	Q1 2027
Realisatiefase	Oplevering buitenruimte	Ca. 2 jaar	2027-2028
Beheerfase		Doorlopend	



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00