

# Doorfietsroute langs de Vecht

Deel David van Mollemstraat - Rode Brug (Hogenoord/Lagenoord/Hogelanden WZ)



Integraal Programma van Eisen  
& Functioneel Ontwerp





# Inhoudsopgave

|                                                |                    |
|------------------------------------------------|--------------------|
| <a href="#">Inleiding</a>                      | <a href="#">4</a>  |
| <a href="#">Ambitie</a>                        | <a href="#">8</a>  |
| <a href="#">Huidige situatie</a>               | <a href="#">10</a> |
| <a href="#">Visie Vechtoevers</a>              | <a href="#">15</a> |
| <a href="#">Eisen en randvoorwaarden</a>       | <a href="#">17</a> |
| <a href="#">Toelichting herinrichting</a>      | <a href="#">20</a> |
| <a href="#">Functioneel ontwerp, plankaart</a> | <a href="#">22</a> |
| <a href="#">Functioneel ontwerp, profielen</a> | <a href="#">24</a> |
| <a href="#">Bijlage 1: Onderzoeken</a>         | <a href="#">26</a> |
| <a href="#">Bijlage 2: Gasthuismolenbrug</a>   | <a href="#">31</a> |
| <a href="#">Colofon</a>                        | <a href="#">32</a> |



# Inleiding



Utrecht groeit, en hoe: het aantal inwoners in stad en regio stijgt enorm, de bedrijvigheid en werkgelegenheid neemt toe én steeds meer toeristen en bezoekers bezoeken onze stad. Dat is mooi, en tegelijk een enorme uitdaging om ons leefklimaat op peil te houden en verder te verbeteren. De fiets speelt daarin een belangrijke rol en dat wordt alleen maar meer.

Met het Actieplan Utrecht fietst! gaat Utrecht de uitdaging aan een wereldfietsstad te worden. Waarom willen we dat eigenlijk? Als we van Utrecht op-en-top wereldfietsstad maken, houden we onze stad (en regio) gezond, in álle opzichten.

## Aanleiding

Samen op weg naar wereldfietsstad. Om wereldfietsstad te worden moet éérst de basis op orde zijn: een comfortabel en uitgebreid fietsnetwerk en uitstekende fietsparkeervoorzieningen. En daar werken we hard aan! We

willen op een innovatieve manier fietsen gemakkelijker, veiliger én leuker maken.

## De fiets staat voorop

In de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar staat dat er in 2030 een goede balans tussen bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid moet zijn. De fiets wordt daarbij gezien als primair vervoermiddel. Om dit te bereiken, houden we met het actieplan Utrecht fietst! steeds de volgende doelen voor ogen: fietsers faciliteren, fietsen leuker maken, het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen vergroten en de fietseconomie stimuleren. Wat gaan we hiervoor doen?

## Fietsroutes en fietspaden

De vijf drukste fietsroutes zijn al flink verbeterd, de komende jaren staan nog eens een aantal doorfietsroutes op het programma. De fietspaden vormen steeds meer een herkenbaar netwerk – bijvoorbeeld door het rode asfalt - dat aansluit op het regionale en recreatieve fietsnetwerk. De focus ligt de komende jaren op de afronding

– en waar nodig kwaliteitsverbetering – van het hoofd-fietsnetwerk. Ook verbeteren we alternatieve routes in en om de binnenstad én promoten we het gebruik ervan.

Om de route zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de fiets en voetganger, zal het doorgaande autoverkeer worden ontmoedigd. Zo ontstaat er maximaal ruimte voor de fiets.

### Mobiliteit en verblijf

Met de groei van de stad neemt de mobiliteit toe. Om dit binnen de beschikbare ruimte op een gezonde en kwalitatief hoogwaardige manier te doen kiest Utrecht voor meer ruimte voor de voetganger, fietser en openbaar vervoer en minder ruimte voor autoverkeer. Langs de Vecht is verblijfskwaliteit van groot belang. Hier zijn de fietser en vooral voetganger de hoofdgebruiker en krijgen dus de hoogste prioriteit. Hier rijdt auto- en vrachtverkeer alleen naar een eindbestemming.

Ook in SRSRSB wordt de Vecht en de routes daarlangs benoemd als belangrijke recreatieve route de stad in en uit. Het accent ligt op het langzame verkeer. Dit betekent: meer ruimte voor de voetganger en fietser en minder voor het (doorgaande) autoverkeer.

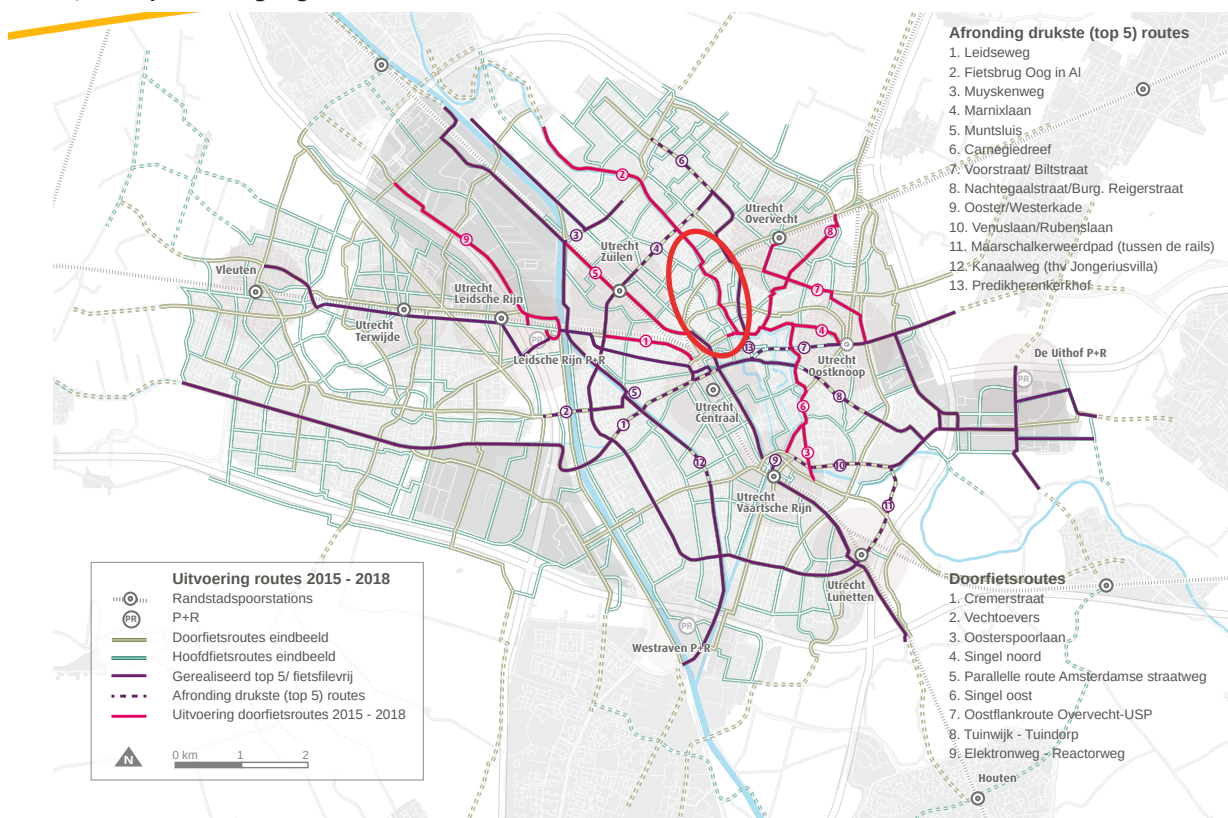
**Meer info: Mobiliteitsplan Utrecht: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen / Actieplan Utrecht Fietst! / Actieplan Voetganger.**

### Coalitieakkoord

Utrecht zet vol in op een gezonde leefomgeving. De parken, het water en de groenvoorzieningen bieden voor Utrechters een ideale gelegenheid om te ontspannen. Wij geven het groen in de stad een impuls en investeren in nieuwe groene en blauwe verbindingen, binnen de stad en met het buitengebied. Groen is belangrijk voor het welzijn van mensen en ecologische verbindingen.



fietsnetwerk SRSRSB: recreatieve route de stad in en uit.



Hier de hoofd-fietsroutes die de afgelopen vier jaar zijn uitgevoerd én die met dit actieplan worden verbeterd.

Groen in openbare ruimte

- We investeren in groene en blauwe verbindingen in de stad. We maken het groene rondje rond de singels af en streven naar het aanleggen van een groen lint in Overvecht (naar het voorbeeld van het Lint in het Maximapark, ringpark Dichterswijk en het rondje Stadseiland).

### Ruimtelijke Strategie Utrecht

De groei van de stad zet de openbare ruimte onder druk. Bij ontwikkelingen in de stad is een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het groen noodzakelijk, met aandacht voor beleving en gebruik en voor de randvoorwaarden vanuit klimaatadaptatie. Als tegenwicht voor de verstedelijkingsdruk blijven de landschappen die Utrecht omringen essentieel voor waterberging en recreatie. Verbindingen met het buitengebied (Amelisweerd, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Haarzuilens, Heuvelrug, Groene Hart) worden verbeterd. In de stad maken we werk van het ontwikkelen en afronden van (groene) recreatieve routes: de track in het Máximapark, het Rondje Stadseiland, de singels, de Oosterspoorbaan.

### Groenstructuurplan (2007)

Nieuwe verbindingen aanleggen

De recreatievraag neemt sterk toe. De kwaliteiten van de omliggende land-schappen zijn nog onderbenut. De bereikbaarheid van groen in en om Utrecht wordt verhoogd door de aanleg van nieuwe wandel- en fietsverbindingen (zie figuur 4.2). De bereikbaarheid van het groen per auto vergt geen nieuwe verbindingen naar buiten.

Bestaande verbindingen opwaarderen

De reis naar “buiten” is voor veel bewoners al onderdeel van hun uitje naar buiten. Dit vergt een bijzondere inrichting en vormgeving van de trajecten naar buiten. De bereikbaarheid van het groen buiten Utrecht wordt verbeterd door de bestaande radialen als onderdelen van de groenstructuur te betrekken (zie paragraaf 2.1.3).

De voordelen van deze oude toegangswegen zijn de directe toegang naar “buiten” en de korte reistijden. De toepassing van bomenlijnen en de aanpassing van verkeerspunten zijn bescheiden ingrepen die de groene en recreatieve kwaliteit van deze bestaande verbindingen sterk vergroten.

Nieuwe routes naar plassen en rivieren

De slechte bereikbaarheid van groen voor bewoners van het noordwesten van Utrecht wordt opgelost door de

aanleg van routes langs de oevers van de Vecht. Deze noord-zuid routes bieden snel toegang naar het groen buiten Utrecht: de Vecht, het plassenge-bied in het noorden, de Lek en het rivierengebied in het zuiden.

### Opgave en aanpak

Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en de Vecht.

De huidige inrichting van de Hogelanden en Lage- en Hogenoord is in grote lijnen hetzelfde gebleven sinds de Tweede Wereldoorlog. Deze staat circa 70 jaar in het teken van de (geparkeerde) auto.

Met gezonde en duurzame ontwikkeling van Utrecht waar voetganger, verblijf en fietser centraal staan en met de ontwikkeling van Zijdebalen, is deze inrichting niet van deze tijd. De straten worden daarom opnieuw ingericht waarbij voetgangers, verblijf en fietsers meer ruimte krijgen, de historische identiteit versterkt wordt en er balans is tussen stedelijke levendigheid en kwaliteit van de leefomgeving.

Meer ruimte in de indeling van het profiel, maar ook door het leggen van bepaalde knips voor het doorgaan- de autoverkeer.

Dit IPVE en FO dient als basis voor het uitwerken en realiseren van een herinrichtingsplan voor de Hogelanden en Lage- en Hogenoord.

### Parkeerplaatsen doorfietsroute Vechtoever

Om de fietsroute langs de Vecht op het deel tussen de Rode Brug en David van Mollebrug mogelijk te maken, zal ruimte die op dit moment gebruikt wordt voor parkeren, verdwijnen. In het mobiliteitsbeleid (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen) en ook in het ‘Actieplan Utrecht Fietst 2015-2020’ is opgenomen dat de hoofd-fietsroute aan de Vecht van belang is voor het fietsnetwerk. De fietsroute is een ontbrekende schakel in het bestaande fietsnetwerk. Het grootste deel van de route is in de afgelopen jaren aangelegd, aan de Hogelanden Westzijde (het deel ten noorden van de Rode Brug) en Zeedijk.

Het belang van de fietsroute gaat in dit geval voor op ruimte voor parkeren. Uit het parkeerdrukonderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat er voldoende ruimte in de omliggende straten is om te parkeren. Bewoners van Hogelanden Westzijde, Hogenoord en Lagenoord hebben na uitvoering van de plannen minder parkeerruimte direct voor de deur en moeten iets verder lopen om de auto te parkeren. Dit past in het mobiliteitsbeleid, waarin de

fiets en voetganger voorop worden gesteld en automobieliteit wordt ontmoedigd.

### Buurtbijeenkomst

De komst van de doorfietsroute is al vastgelegd in Actieplan Utrecht Fietst. Voor de start van het ontwerp is

bewoners en belanghebbenden gevraagd wat zij binnen dat kader belangrijk vinden.

Het FO is gepresenteerd aan de buurtcomites in de wijk en positief ontvangen.

Afbeelding:  
Opgaven landschap in en rond de stad

#### Legenda:

- = Opgave kwaliteitsverbetering landschap in de stad
- = Opgave rondje Stadselland
- = Opgave verbinding Stad - Amelisweerd
- = Opgave kwaliteitsverbetering route
- = Bijzondere plek functie



Groene verbindingen RSU

### Uitsnede Groenstructuurplan





## Ambitie

Eeuwenlang waren de kades langs de Vecht de bruisende uitloper van de drukke binnenstad. En de verbinding met het landschap daarbuiten. Na 70 jaar vooral te zijn gebruikt als autoruimte, zijn de kades opnieuw ontdekt als omgeving om in te wonen en ondernemen.

Zijdebalen is sinds kort de nieuwe uitbreiding van de binnenstad. Ook hebben nieuwe bedrijvigheid en horeca zich langs de kades gevestigd, oude bedrijfsterreinen zijn omgevormd tot aangename woongebieden. Steeds meer voetgangers en fietsers passeren er. Na jarenlange bouwwerkzaamheden vormt de herinrichting van de kades het sluitstuk van

de omvorming. Als na de herinrichting het toekomstbeeld volledig is gerealiseerd, dan zullen voetgangers en fietsers het straatbeeld bepalen.

Op stoepen en langs de kades wordt geslenterd of spoedt men zich naar de binnenstad. Op de kades zitten mensen onder de bomen te genieten van het uitzicht op de Vecht.

Aan de Vechtzijde is ruimte voor groen en verblijf. Om te zonnen en de rust van het water te ervaren. Komende vanuit het noorden, begint na het oversteken van de David van Mollemstraat de levendigheid van de binnenstad. Gezellige terrassen dragen bij aan het levendige karakter van de kades.



Impressie Hogelanden

Fietsers gaan over de kades van en naar de binnenstad en de omliggende wijken. Auto's rijden rustig over de kades en kunnen parkeren aan de gevelzijde. De nauwe verbondenheid van de kades met de oude binnenstad wordt merkbaar door de historische inrichting.

Om het fietscomfort te verhogen zal het doorgaande autoverkeer worden ontmoedigd en, waar mogelijk, geweerd. Bewoners kunnen hun huis wel nog bereiken. Daartoe komt, ter hoogte van de Gasthuismolenbrug een knip voor het autoverkeer. Voor parkeren is langs de Vecht, na aanleg van de fietsstraat, minder ruimte. Hiervoor is in

de achterliggende wijk echter nog voldoende ruimte.

De Hogelanden en Lage- en Hogenoord zullen voor bezoekers die vanuit het landschap ten noorden van Utrecht komen een aangename kennismaking met Utrecht zijn en zullen voor bewoners en ondernemers een aangename werk- en leefomgeving bieden. Zo dragen de kades bij aan de gezonde, duurzame, economisch vitale en bereikbare stad.

Tot slot biedt de aanleg van de fietsstraat de kans om het Noordse Park veel beter aan de Vecht te koppelen. Dit wordt gedaan door daar de routes te verbeteren en te vergroenen.

# Huidige situatie

## Geschiedenis

De route langs de Vecht was altijd een belangrijke ontsluiting in de stad. De Vecht verbond de stad met het land er omheen. Eerst met het vervoer over het water. Later ook over de kades en wegen langs de Vecht. Van oudsher was er veel bedrijvigheid langs de Vecht. Duidelijk is de geschiedenis te zien. De bebouwingswand wordt gevormd door fraaie individuele panden. De stad is vanuit de binnenstad, noordwaarts langs de Vecht gegroeid.

Begin 1900 is er met diverse doorbraken in de bestaande stad en de As van Berlage op andere plekken ruimte gemaakt voor het toenemende autoverkeer en werd de verbinding langs de Vecht minder van belang.



## Situatie nu

In de huidige situatie kennen de Lage- en Hogenoord en de Hogelanden verschillende verschijningsvormen en sferen. Echt een afspiegeling van de verschillende buur-  
tjes waar de route zich doorheen slingert. Smalle delen wisselen zich af met bredere stukken. Daarnaast slingert de begeleidende bebouwing en de kade mee met het water van de Vecht. Hierdoor is er elke keer weer een wisselend en verrassend perspectief op de straat, het water, de overzijde of de stad. Echt een duidelijke kwaliteit van deze straten. Dit maakt de route een aantrekkelijke om zich over te verplaatsen. Ondanks dat de straten zich door verschillende buurten heen slingeren, kenmerkt de continue aanwezigheid van het water van de Vecht zich. Aan het water zou het ook prettig verblijven kunnen zijn. Dit is echter alleen aan de oostzijde (Veenhof/Draaiweg) mogelijk.

Het hele traject is nu een allegaartje. De ene keer is het straatprofiel breed, de andere keer smal. Het trottoir idem dito. Oversteken sluiten soms niet aan. De ene keer wordt er aan de Vechtzijde geparkeerd, de andere keer

aan de woningzijde. Daarnaast is de staat van onderhoud niet best.

Er zijn vooral woonhuizen gelegen langs dit deel van de Lage- en Hogenoord. Met daartussen enkele kleine bedrijfjes (aannemers/bouwbedrijfjes). De woningen langs de Vecht worden aan de voorzijde via de Hoge- en Lagenoord ontsloten. De loodsen en percelen van de bedrijfjes worden ook via de Hogelanden ontsloten. De straten worden momenteel vooral als verbinding gebruikt. Er wordt veel gefietst en gelopen. Ook wordt er veel geparkeerd. Door bewoners, maar ook door bezoekers. Ten zuiden van de Spoorbrug is betaald parkeren. De straat oogt momenteel over het algemeen vooral heel stenig. Er is weinig groen. Het profiel bestaat uit gevels, trottoir, een parkeerstrook, de rijbaan en de kade, met hek. Aan de overzijde staan enkele bomen of liggen prive-tuinen.



huidige situatie Hogelanden WZ



huidige situatie Lagenoord

## Kwaliteiten

### Water

Het water van de Vecht is één van de belangrijkste kwaliteiten van de route. Het water slingert zich door de stad en levert elke keer weer een ander perspectief.

Goede verbinding langzaam verkeer

Het is momenteel al een snelle verbinding vanuit de binnenstad richting het noorden en noordwesten van de stad. Dit omdat weinig wegen de Vecht kruisen en er daardoor weinig kruisingen zijn.

Voor voetganger en fietser

Het is vooral een route voor de voetganger en fietser.

Het doorgaande autoverkeer wikkelt zich verder de wijk in af. Hierdoor ligt de route in redelijke rust.

### Divers

De meanderende route levert een divers schouwspel. Het groen aan de overkant, zicht op de stad of Zijdebalen of de bootjes op het water. Daarnaast voert de route door een verscheidenheid aan buurtjes en straten. Met elk hun eigen karakter.

## Knelpunten

### Smal profiel

Heel veel ruimte van gevel tot kade is er niet. Het profiel varieert wel heel erg. Naar het noorden toe wordt het steeds breder, maar het zuidelijke deel is te smal voor alle wensen.

### Sleets

De inrichting van de openbare ruimte is gedateerd en doet sleets aan. De rijbaan en trottoirs liggen schots en scheef en de materialen zijn van lage kwaliteit. De straten kunnen wel een opknapbeurt gebruiken.

### Parkeren aan waterzijde

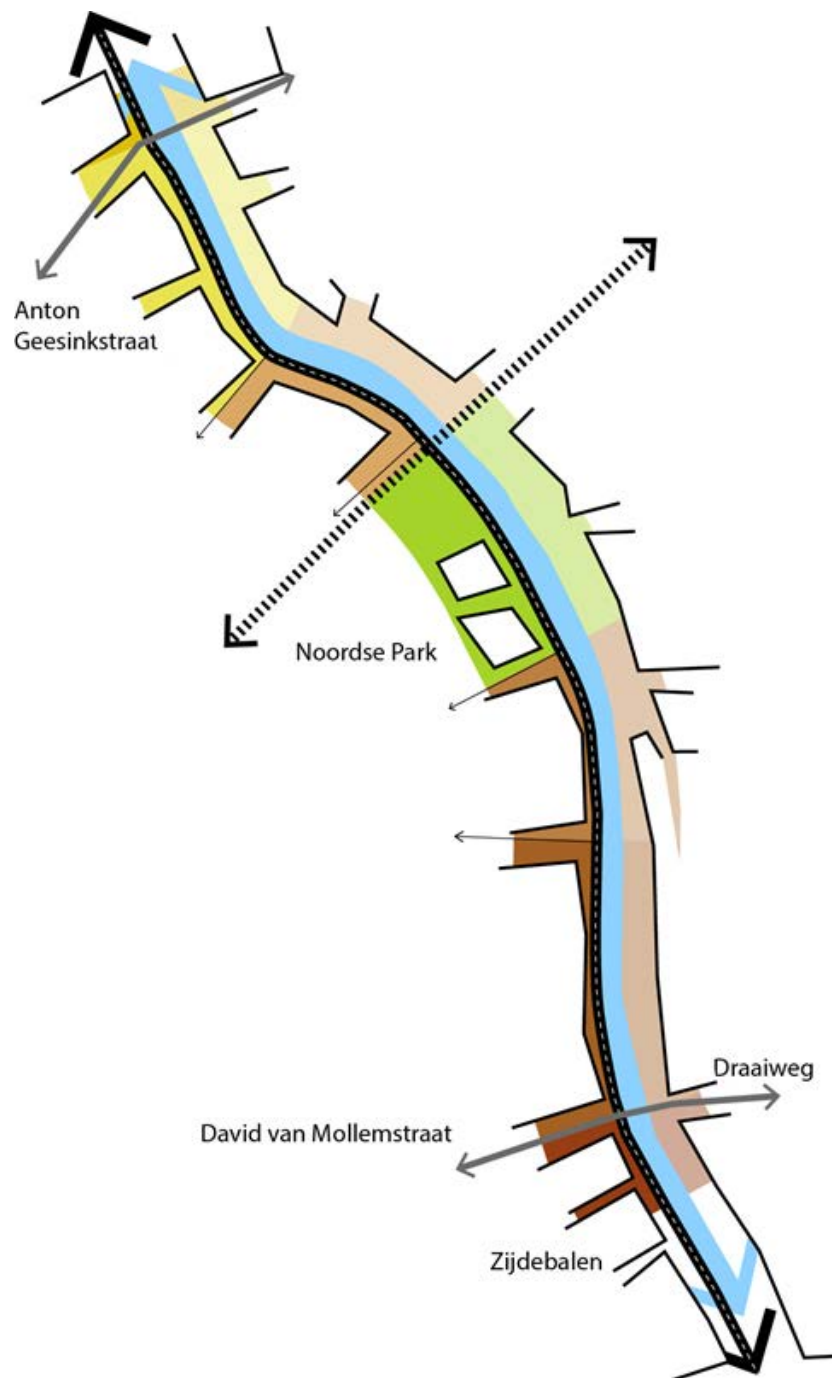
Op een deel van de route wordt er geparkeerd aan de waterzijde, waardoor het contact met het water wel erg moeizaam is.

### Weinig verblijf

Het is vooral een route van a naar b en er zijn geen prettige plekken om even te verblijven langs het water.

### Stenig

Daar waar aan de overzijde nog af en toe wat groen te zien is, is er op dit deel van de route totaal geen groen aanwezig.



### De route vanuit het zuiden naar het noorden

Het deel Hogenoord tussen de David van Mollemstraat en de Oude Pijlsweerdstraat is erg smal. Heel stenig en met een doorgaande gevellijn. Een smal, maar continue profiel. Hier wordt op enkele plekken aan de bebouwingszijde geparkeerd. Het trottoir is erg slecht en smal. Voetgangers lopen hier op de straat. Het is geen belangrijke auto-verbinding, dus er rijden weinig autos'. Autoverkeer is hier éénrichting (stad in).

Hier bevinden zich twee gemeentelijke monumenten: twee boerderijen uit omstreeks 1860. En huisnummer 8 en 9 zijn rijksmonumenten. Het hekwerk voor de gevel is hier een obstakel.

De weg sluit met een inritconstructie aan op de David van Mollemstraat.

Het deel tussen de Oude Pijlsweerdstraat en de Noordse Parklaan is iets breder. Hier wordt veel geparkeerd aan de Vechtzijde. Autoverkeer is hier éénrichting (stad uit). Ten noorden van de Noordse Parklaan ligt het Noordse Park. Het Noordse Park loopt hier tot aan de Vecht. In het park liggen aan de kant van de Vecht een strook met enkele scholen. De bebouwing staat hier los in de ruimte. Het straatprofiel is hier ook beduidend breder. Autoverkeer vanaf hier tweerichtingen.

Vervolgens kruist de route het spoorviaduct. Ook een markante plek. Het spoor Utrecht-Amersfoort kruist de route met een talud en viaduct. Een erg smal stukje. Daarnaast ligt het in de buitenbocht van de Vecht, waardoor het zicht met het viaduct er vernauwt. Er wordt ook geparkeerd onder het viaduct. Het viaduct wordt momenteel opgeknapt en is van nieuwe verlichting voorzien.

Daarna, richting het noorden, van de Petemoederslaan tot aan de Willem Hedastraat volgt een smal profiel. Hier wordt veel geparkeerd, omdat dit buiten het betaald parkeren gebied valt.

Lagenoord 7, een hovenierswoning, is gemeentelijk monument.

Nog meer naar het noorden wordt het profiel een stuk breder. Van de Willem Hedastraat tot aan de Everard Zoudenbalchlaan wordt er geparkeerd aan de woningszijde.

Op het laatste deel, van de Everard Zoudenbalchlaan tot aan de Anton Geesinkstraat is het profiel het breedst.

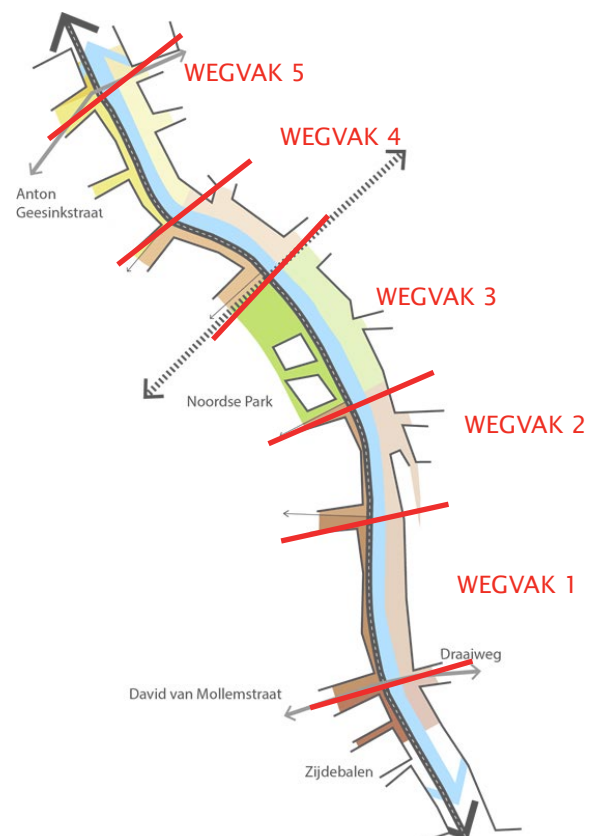
Hier staat aan de waterkant een bomenrij. Er wordt aan twee zijden geparkeerd.

Aan de zuidzijde sluit de Hogenoord aan op de Zeedijk. De Zeedijk heeft op het deel waar nu Zijdebalen is gerealiseerd een bomenrij aan het water gekregen. Ondanks dat dit een hoogstedelijke straat is, is er toch groen te vinden.

Aan de noordzijde sluit de straat aan bij de Hogelanden WZ. In dit deel, ten noorden van dit plangebied, zijn enkele tuinen van woonboten te vinden, die zorgen voor een groen straatbeeld. Verderop in de Hogelanden staan ook bomen in de straat.

Verder de stad uit komt er langs de route langs de Vecht meer groen. Nabij de binnenstad eerst nog stenig.

Daarna meer bomen, dan tuinen, dan bermen, dan parken haaks, dan parken langs.





#### Wegvak 1 (David van Mollemstraat - Oude Pijlsweerdstraat)

- + breed profiel
- + nauwelijks geparkeerde auto's
- + groene binnenterreinen aan de woningzijde
- + parkeren aan woningzijde
- + zicht op water
- hek bij de David van Mollemstraat
- te smal trottoir
- brede rijbaan
- kruising/oversteek David van Mollemstraat
- geen groen
- kade



#### Wegvak 2 (Oude Pijlsweerdstraat - Noordse Parklaan)

- + redelijk breed trottoir
- + voordeuren aan de Vecht
- + smalle rijbaan
- smal profiel
- parkeren aan de vecht
- geen groen
- veel geparkeerde auto's
- geen zicht op water
- kade
- geen groen



#### Wegvak 3 (Noordse Parklaan - Spoorviaduct)

- + redelijk breed trottoir
- + Noordse Park
- + breed profiel
- + geen geparkeerde auto's
- + zicht op water
- + voorzieningen (kdv/school)
- kade
- geen pad/verblijf aan water
- brede rijbaan



#### Spoorviaduct

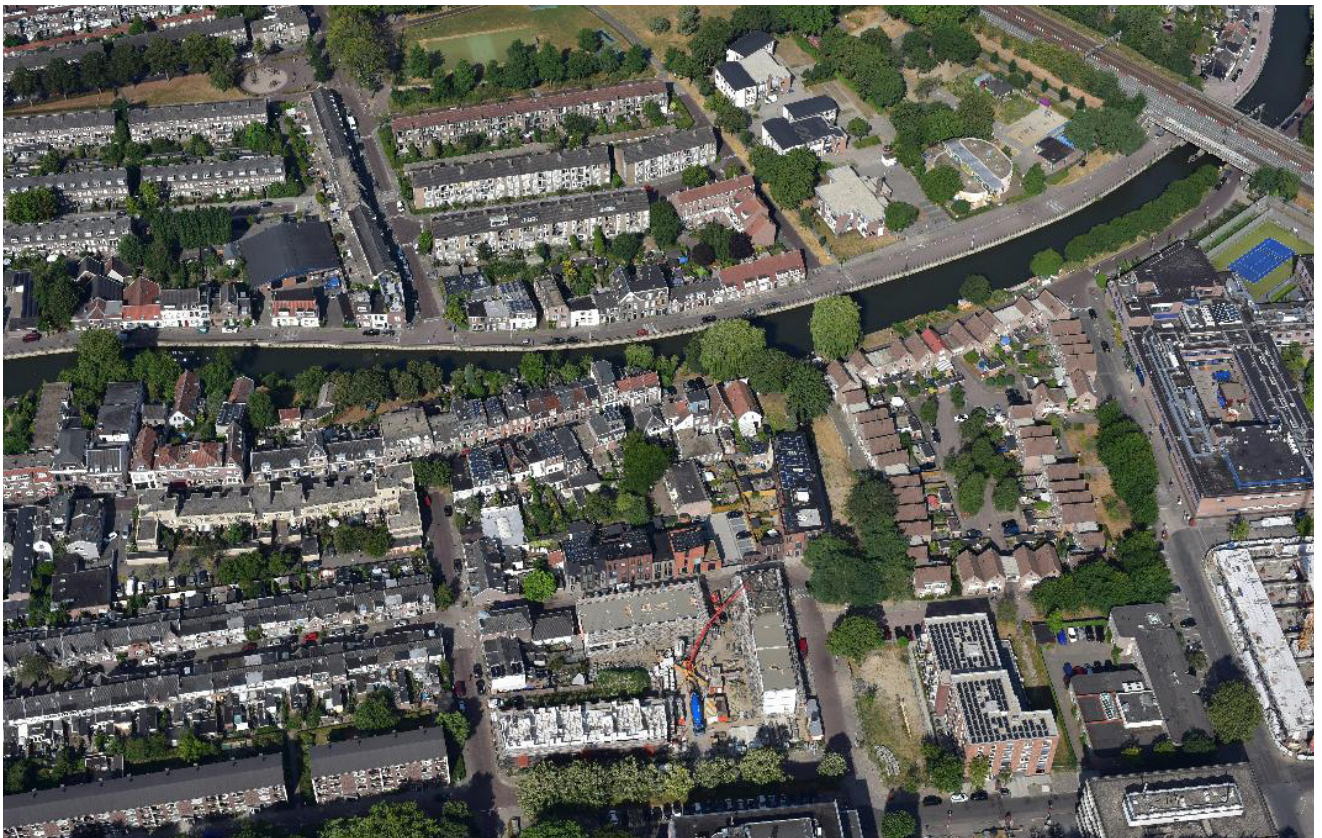
- donker
- smal
- slecht onderhouden
- geparkeerde auto's
- kade
- geen zicht op water



- Wegvak 4 (Spoorviaduct - Willem Hedastraat)
- + smal profiel
  - + groene aan overzijde water
  - + parkeren aan woningzijde
  - + zicht op water
  - + voordeuren aan straat
  - brede rijbaan
  - te smal trottoir
  - geen groen
  - kade
  - veel geparkeerde auto's



- Wegvak 5 (Willem Hedastraat - Anton Geesinkstraat)
- + groen aan Vecht
  - + breed profiel
  - + voldoende breed trottoir
  - + voordeuren aan straat
  - + parkeren aan woningzijde
  - parkeren aan waterzijde
  - geen zicht op water
  - kade
  - veel geparkeerde auto's
  - brede rijbaan



# Visie Vechtoevers

Een toekomstvisie voor de “Stedelijke Vecht”. Met schitterende buitenplaatsen, weidse uitzichten en mooie dorpskernen staat het Vechtgebied bekend als een bijzonder en afwisselend landschap. Minder bekend is het deel van de Vecht dat door Utrecht stroomt, het deel waar de Vecht “ontspringt” bij de Weerdsuis. Het water stroomt daar uit de Utrechtse grachten, om bij Muiden uit te monden in het IJmeer. Hoewel de Vecht een directe verbinding is tussen de stad en het Vechtse landschap, is de wandel- en fietsroute onduidelijk. Weinig mensen zijn bekend met deze verbinding met het buitengebied en het is een vergeten stukje Utrecht.

In een stad die moet verdichten, maar tegelijkertijd gezond en duurzaam wil blijven, mag zo’n mooie route naar het buitengebied niet onbenut blijven. Daarom is de visie Vechtoevers opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van de Stedelijke Vecht. Directe aanleiding voor het opstellen van deze visie zijn de herstructureringsprojecten die onafhankelijk van elkaar langs de Vecht worden uitgevoerd, zoals Zijdebalen en Ondiep. Een projectoverstijgend en samenhangend kader, waarin de gemeente aangeeft welke ambitie ze heeft met de Vecht, ontbrak. Zonder een duidelijk toekomstbeeld worden kansen gemist en blijft de Stedelijke Vecht een rommelig gebied.

## Stedelijke kade

De westoever kenmerkt zich als een lange doorgaande lijn in de vorm van een kade vanaf de Weerdsuis tot de Rode Brug. Dit was de oever waarlangs men sinds het ontstaan van Utrecht de stad in en uit ging en waar het jaagpad liep. Ook nu is dit een belangrijke verbinding de stad in en uit. Om deze prominenter en aantrekkelijker voor langzaam verkeer en verblijf te maken stelt deze visie een belangrijke wijziging van de straatprofielen voor. Door het realiseren van een promenade aan de Vecht, komt de nadruk niet zozeer op autoverkeer te liggen, maar veel meer op dat van een verblijfsplek en route voor fietsers en voetgangers. Dat kan bijvoorbeeld door extra parkeerplaatsen in te plannen bij naastgelegen ontwikkelingen, waardoor de parkeerplaatsen langs de Vecht opgeheven kunnen worden. Dit is gebeurd op de Zeedijk bij het Zijdebalerterrein.

De beperkte ruimte vraagt om slimme ecologische inpassingen. Een aantal jaar geleden zijn naar aanleiding van een bewonersinitiatief al bomen toegevoegd op een deel van de oever in Ondiep. Ook ter hoogte van Pijlsweerd zal gezocht worden naar ruimte voor enkele losse bomen. Geveltuinen en muurvegetaties langs de oeverbeschoeiing vragen weinig ruimte en zullen daarom bevorderd worden.



## Knip autoverkeer Gasthuismolenbrug

Door de knip voor gemotoriseerd verkeer bij de Gasthuismolenbrug wordt doorgaand, gebiedsvreemd, autoverkeer voorkomen. Het aantal verkeersbewegingen vermindert als gevolg van de knip. Dit is gunstig voor de aanliggende buurten. En voor het comfort voor de fietser. Daarnaast ontstaat er minder parkeerdruk door de knip.

Nood- en hulpdiensten kunnen in geval van calamiteiten de route gebruiken en de plek bereiken. De afvalinzameling maakt gebruik van alternatieve routes.

Met name de vergroening met de aansluiting Noordse-park waarbij de fietsstraat maximaal tot zijn recht komt, geeft reden om dit niet te laten verstoren door doorgaand autoverkeer. (Met de knip kan bestemmingsverkeer wel zijn weg vinden.)

Voordelen van de knip:

- Maximale vergroening rondom de fietsstraat en aansluiting op vergroening Noordse-park.
- Doorgaande rijroute langs de Vecht eraf, wel bestemmingsverkeer.
- Minder verkeersbewegingen in de wijken, met mogelijk minder parkeerdruk.
- Meer comfort voor de fietser.

De knip is bij het buurtcomité Noordse-park goed ontvangen. Zij verwachten fors minder zoek verkeer naar parkeerplaatsen en minder parkeerdruk.



### Doelstellingen voor de Vechtoevers

- Een groene en aantrekkelijke fiets, wandel en vaar-route ontwikkelen die de binnenstad verbindt met het buitengebied.
- Een fietsroute langs de Vecht ontwikkelen die onderdeel wordt van een netwerk van dragende fietsroutes. Kernwoorden voor deze fietsroute zijn herkenbaarheid, belevingswaarde en comfort.
- De Vecht als cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle lijn beter zichtbaar maken.
- De kwaliteiten van het water (zowel de belevingswaarde als de ecologische waarde) versterken.
- Het groen in de wijken versterken.



# Eisen en randvoorwaarden

## Indeling straatprofiel

### Algemeen

- Straat met uiterlijk van fietsstraat, d.w.z. rijloper (rood asfalt) voor gemengd fiets en autoverkeer.
- Parkeren aan de kant van de gevel en zicht op de Vecht open houden.
- Parkeren in havens op niveau van rijbaan.
- Zo breed mogelijke stoepen.
- Schrikstrook langs kaderand en hek.
- Rijbaan tonrond en afwateren richting Vecht.

### Hogenoord/Lagenoord (vanaf zuiden tot Noordse Parklaan):

- Rijloper fietsstraat (éénrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets), circa 4,00 meter breed.
- Trottoir gevelzijde, circa 1,20-3,00 meter breed.
- Kadestrook, restmaat, circa 0,50 meter breed (ex kadeconstructie)..
- Hoogteverschil trottoir-rijloper: circa 7 centimeter.
- Hoogteverschil rijloper-kadestrook; geen verschil, eventueel een goot.

### Lagenoord (deel vanaf Spoorviaduct richting noorden) en Hogelanden WZ:

- Rijloper (twee richting verkeer auto en twee richtingsverkeer fiets), circa 4,50 meter breed.
- Trottoir gevelzijde met langsparkeerstrook, circa 3,30 meter breed.
- Kadestrook, restmaat, circa 0,50 meter breed.
- Hoogteverschil trottoir-rijloper: circa 7 centimeter.



referentie inrichting kade (fietsstraat Lagenoord wordt rood asfalt)

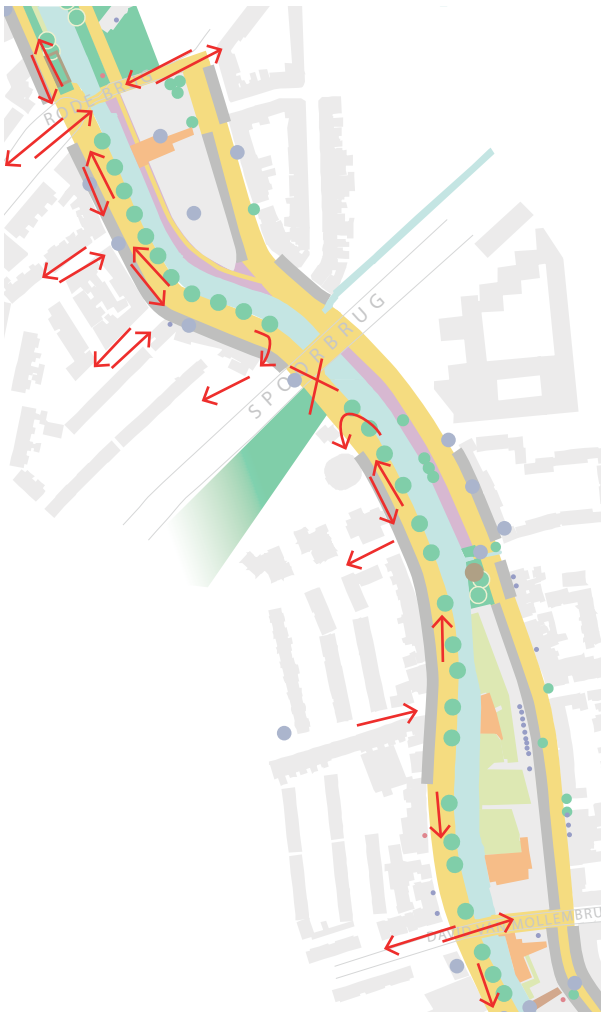
- Hoogteverschil rijloper-kadestrook; geen verschil, eventueel een goot.

## Voetgangers en mindervaliden

- Stoepen langs gevels voetganger vriendelijk, dit wil zeggen obstakelvrij en minimaal 1.2 meter breed.
- Waar mogelijk de stoepen breder zodat gevelbankjes en geveltuinen mogelijk zijn.
- Waar mogelijk verblijfsmeubilair toevoegen.
- Eventueel geveltuintjes tegen de woningen aan (bewoners regelen dit zelf) inpassen indien 1,2 meter obstakelvrije ruimte gewaarborgd blijft.
- Straathoeken trottoir en aansluiting met zijstraten voorzien van mindervalideoversteekplaatsen, minstens 1,20 meter breed.

## Kadestrook

- Over de gehele breedte zoveel mogelijk obstakelvrij, uitgezonderd bomen en verblijfsmeubilair.
- 
- 



nieuwe verkeersstructuur auto (met knip Gasthuismolenbrug)

- Kadestroom ingericht met verblijfsmeubilair wanneer daar ruimte voor is.

### Kruisingen

- Kruising David van Mollemstraat valt buiten project.
- Kruising Anton Geesinkstraat valt buiten project.

### Verblijf

Trottoir gevelzijde

- Gevelbank (max 0,5 m breed) op trottoir, indien 1,2 meter obstakelvrije ruimte gewaarborgd blijft.

### Fiets

- Rijloper zo comfortabel mogelijk (egaal).
- Fietsstallingen op eigen terrein toegankelijk.
- Fietser in twee richtingen op de rijloper. Deze wordt gedeeld met autoverkeer;
- Fietsstraat wordt rood asfalt, conform aansluitende delen.

### Fietsen stallen

- Bewonersstallen op eigen terrein en/of in aanliggende straten.

### Autoverkeer

- Autoverkeer krijgt bij de Gasthuismolen brug een knip. Doorgaand verkeer is hier niet meer mogelijk. Er komt maximaal ruimte voor fiets, voor vergroening en sociale veiligheid.

- De verkeerscirculatie in zijstraten blijft gehandhaafd.

- Max. 30 km/uur, maar inrichting dwingt meer stapvoets rijden af.
- De straten blijven bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer.
- Door de knip en het voorkomen van het doorgaande verkeer, vermindert het aantal verkeersbewegingen.
- De nood- en hulpdiensten kunnen in geval van calamiteiten de route gebruiken en de plek bereiken.

### Auto's parkeren

- Parkeren alleen daar waar voldoende ruimte is in het profiel.
- Zone betaald parkeren blijft volgens huidige situatie.
- Parkeren in parkeerhavens op straatniveau.
  - Het tracé Hogenoord – Lagenoord en Hogelanden biedt nu ca. 119 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit in de wijk en ten westen van de Hogenoord/Lagenoord staat op ca. 80% bezet. In theorie zijn in deze wijk 120 parkeerplaatsen niet bezet en is er in de wijk genoeg ruimte voor de parkeerplaatsen die verdwijnen.
  - Met dit concept IPvE verdwijnen er 65 parkeerplaatsen in het tracé Hogenoord – Lagenoord en Hogelanden.
  - Het wegtracé ter hoogte van de Hogenoord is dermate smal dat hier alle 17 parkeerplaatsen verdwijnen.
  - Parkeren onder de gasthuismolenbrug wordt onmogelijk. Er komt maximaal ruimte voor fiets, voor vergroening en sociale veiligheid.



referenties fietsstraat

### Kademuur

- Is van goede kwaliteit.
- Bij herinrichting dient rekening gehouden te worden met oude muren onder grond.
- Minimale afstand 0.5 meter tot aan fietspad.
- Hekwerk hergebruiken.
- Waar mogelijk de schrikstrook langs kademuur gelijktrekken met hoogte kademuur.
- Afwatering door kademuur heen laten gaan (dit afstemmen op constructie van de kademuur).

### Groen

- Waar mogelijk groen op maaiveld toevoegen vooral bij parkzone is dit mogelijk.
- Waar mogelijk bomen toevoegen (zonder kabels en leidingen te verleggen).
- Waar mogelijk geveltuinen aanbieden tijdens ontwerp (alleen als stoep breder is dan 1.2 meter).
- Sparen huidige bomen.
- Aanbrengen boombescherming bij parkeerplaatsen.
- Ondergrondse groeiruimte voor bomen volgens HOR.
- Geveltuin/plantenbak mogelijk indien obstakelvrije ruimte gegarandeerd is en het beheer bij omwonenden ligt.
- Toevoegen van bomen, indien ondergrondse infra dit toestaat.

### Verlichting

- Historische lantaarns op kademuur en waar mogelijk als gevelarmatuur.
- Doorzetten historische verlichting.
- Waar mogelijk verlichting langs de kade en niet op de stoep.

### Inrichting/materialisering

- Aansluiten uitstraling van Zijdebalen (asfalt, klinkers op stoep betonnen banden, hergebruikte klinkers op parkeren).
- Trottoirs: gebakken klinker; drieling koperbruin of dikformaat novoton.
- Rijloper: rood asfalt.
- Kadestrook: gebakken klinker; drieling koperbruin of dikformaat novoton.
- Trottoirband langs trottoir, beton trottoirband 15 cm breed, zicht ca 7 cm.
- Afwatering: tonrond, naar de Vecht (door kademuur).
- Scheiding rijloper-kadestrook: goot, strek(ken), beton trottoirband, keien .
- Strook langs asfalt: gebakken klinker

### Ondergrondse infrastructuur

- Bij het planten van nieuwe bomen langs de Vecht is voor een optimale plaatsing het verleggen van ondergrondse infra en onderzoek naar resten van oude kademuren noodzakelijk.
- Gasleiding onder rijbaan geeft conflict met gesloten verharding.
- Rekening houden met trekstangen Kademuur



geveltuinen

# Toelichting herinrichting

## Een stedelijke kade met groene accenten

Bij de herinrichting van de doorfietsroute is gekozen om de straat in te richten als stedelijke kade met groene accenten. De route wordt vooral aantrekkelijker voor langzaam verkeer en verblijf. Dit principe is benoemd in de visie Vechtoevers en volgt het ambitieniveau van de recentelijk heringerichte kade van de Zeedijk waarbij gebruik is gemaakt van een rijloper van asfalt, met klinkers in rabatstroken, en klinkers aan weerszijde op stoep en in parkeervakken. Hierdoor wordt dit traject een logisch onderdeel van de hele doorfietsroute en wordt een logische overgang naar de stadsrand gemaakt.

## Doorfietsroute

Aanleiding van het project is het verbeteren van de route voor fietsers en voetgangers. Om deze reden is gekozen om de straat in te richten als fietsstraat waarbij de auto te gast is. In het profiel van de weg is gekozen voor een asfaltloper van minimaal 3.5 meter met (waar mogelijk) aan beide zijden een rabatstrook van klinkers. Omdat de ruimte van de kade beperkt is wisselt de breedte van de rabatstrook.

## Knip in de autoroute langs de Vecht

Tussen De Speeltuin Noordse Park en de Petemoeder-slaan komt een knip in de autoroute. Door deze ingreep komen enkele parkeerplaatsen langs dit deel van de route te vervallen. Deze plaatsen worden omgezet tot gazon met bomen en heesters. Hierdoor is het mogelijk om de groene uitstraling van het Noordse Park door te trekken tot aan de kade van de Vecht zoals ook is voorgesteld in de visie Vechtoevers. Bij de entree van de Speeltuin Noordse Park komt pleintje wat ook dient als keerlus voor de auto.

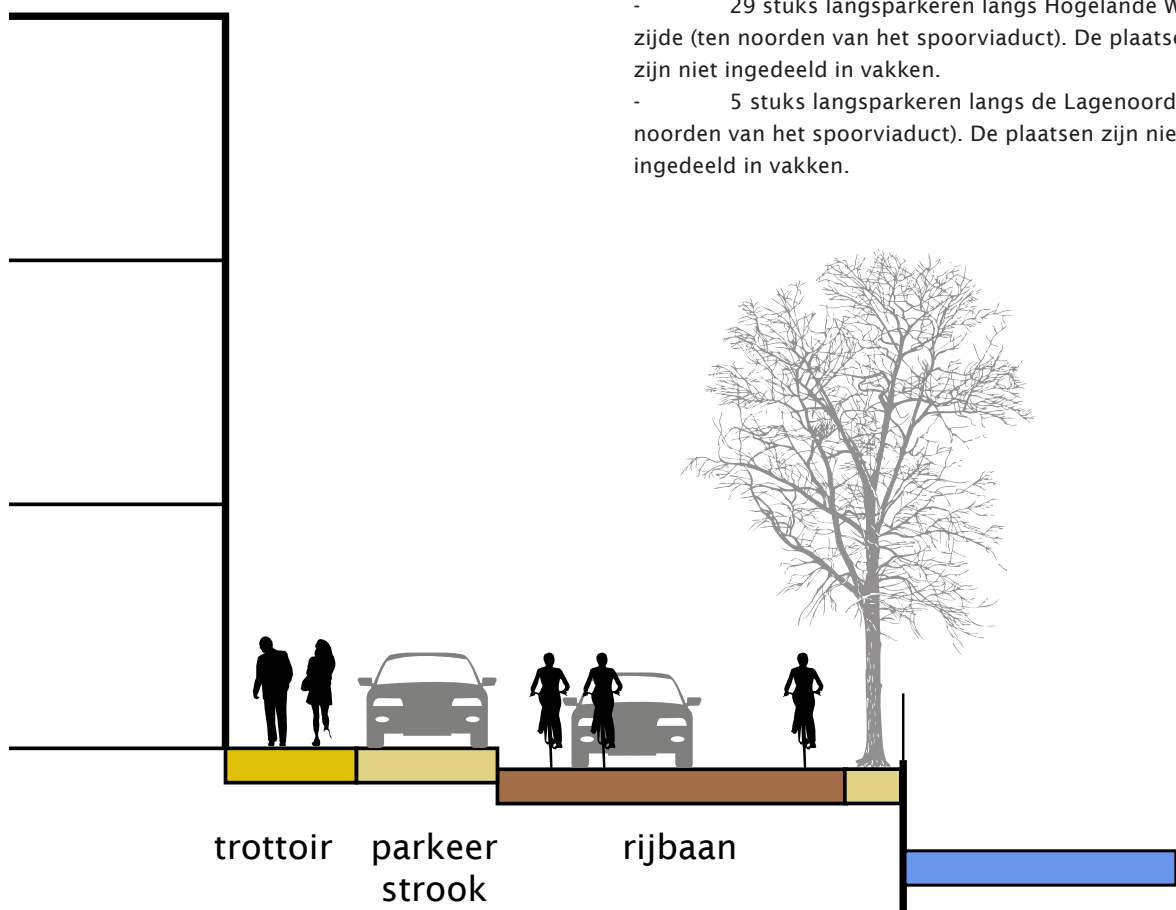
De knip wordt zichtbaar gemaakt door middel van drie ingrepen:

- Inrichting als fietspad (met dezelfde breedte (3,50m) als de asfaltloper van de aansluitende fietsstraat);
- middels bebording (fietspad);
- aan beide zijden van de knip een uitneembare paal met inleidende ribbelmarkering (volgens de standaard van gemeente Utrecht).

## Parkeren

In totaal worden 57 langsparkerplaatsen gerealiseerd waarvan:

- 29 stuks langsparkeren langs Hogelande Westzijde (ten noorden van het spoorviaduct). De plaatsen zijn niet ingedeeld in vakken.
- 5 stuks langsparkeren langs de Lagenoord (ten noorden van het spoorviaduct). De plaatsen zijn niet ingedeeld in vakken.



- 23 stuks langsparkeren langs Lagenoord (ten zuiden van het spoorviaduct in de betaalde parkeerzone). De plaatsen zijn ingedeeld in vakken.

### Een aangename stoep

Naast het fietspad is gekozen om de stoep langs de gevels te verbeteren voor de voetganger, dit wil zeggen zoveel mogelijk obstakelvrij en minimaal 1.2 meter breed

### Vergroening

Op de kade is gezocht naar mogelijkheden voor vergroening. Voor het plangebied betekent dit dat op enkele plekken op de stoep ruimte is gevonden voor het toevoegen van bomen en groen op maaiveld. Nabij de school is de route iets van de kade afgelegd waardoor de parkachtige uitstraling rond de school doorgezet kan worden tot aan de kade van de Vecht. Omdat hier veel kabels en leidingen liggen is op deze plek gekozen voor gras met meerstammige kleine bomen die boven leidingen aangeplant mogen worden. Op de stoepen is op enkele plaatsen ruimte voor een geveltuin, deze kunnen indien de bewoners hier naar vragen toegevoegd worden.

### Een nieuwe kaderand

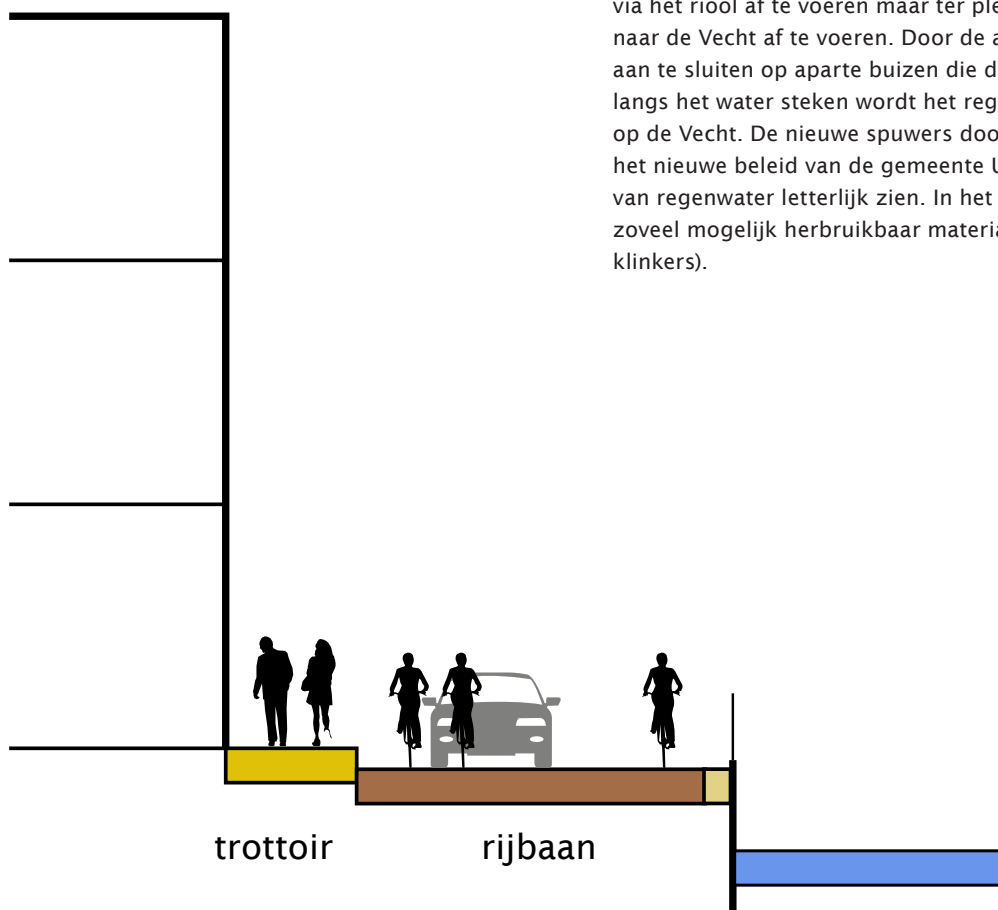
De overgang met het water is een belangrijk onderdeel van het beeld van de kade, de kaderand heeft op dit moment een sleets karakter. De kaderand is voorzien van een hek. De rand van de kade dient tevens als schrikstrook tussen de rijbaan en het hek op de kaderand. Door het hek te schilderen en de kaderand te voorzien van een nieuwe deksloof met klinkers wordt de rand van de nieuwe kade betrokken bij het hele beeld van het profiel.

### Verlichting

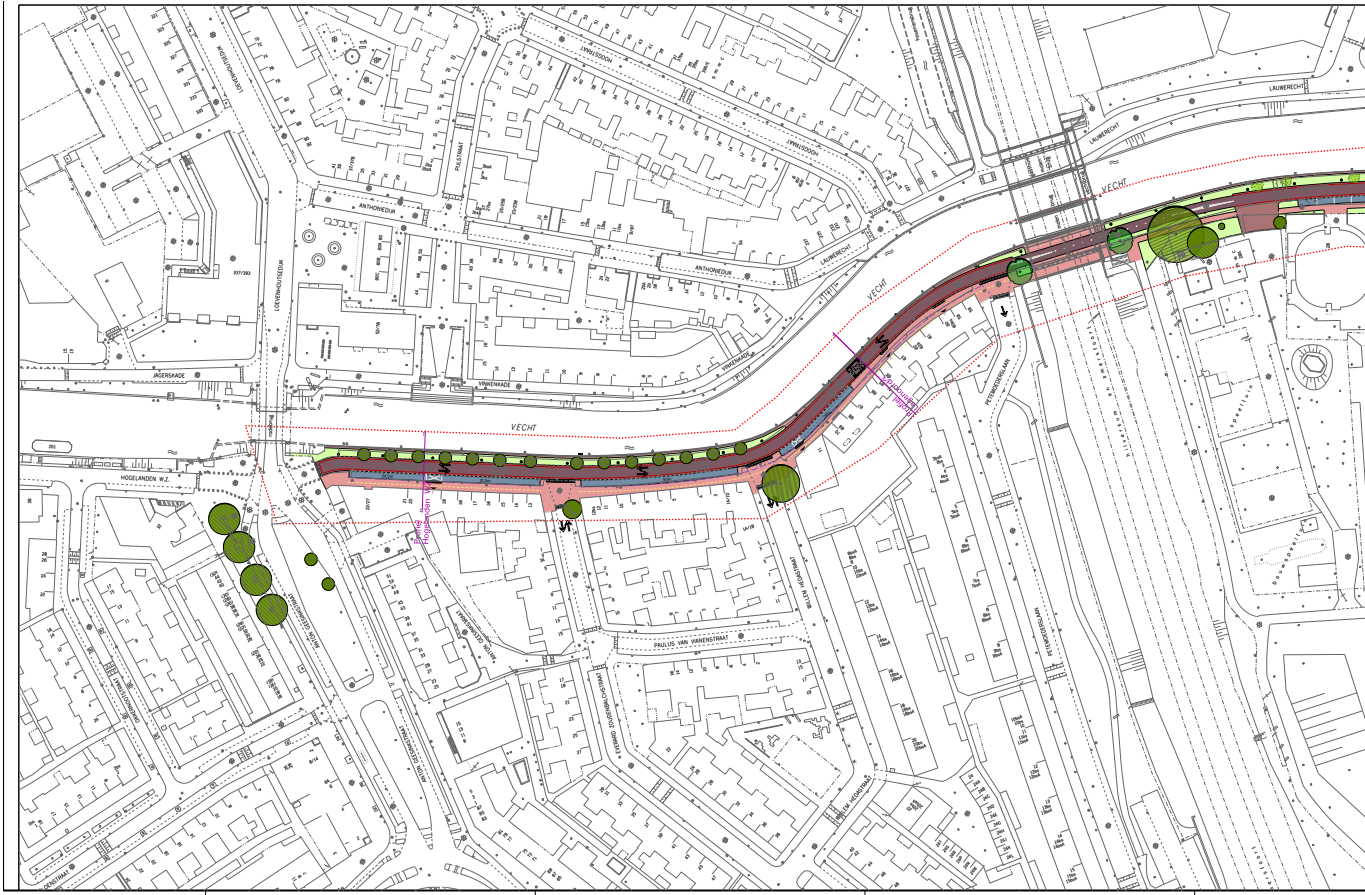
Om de uitstraling van de stedelijke kade te versterken is de wens om de klassieke masten (type Altstadt Utrecht) die ook toegepast zijn langs de Zeedijk door te zetten tot aan de Rode Brug. Hierna is de standaard fietspad mast geplaatst (buiten het plangebied) en ontstaat een duidelijke overgang van standaard naar binnenstad uitstraling. Omdat het trottoir op sommige plekken erg smal is willen we voorstellen om alle masten in de schrikstrook langs de Vecht te plaatsen. De masten komen dan iets dichters op elkaar te staan (om de 15 meter) te staan

### Duurzaamheid

In het plan is gekozen om het regenwater niet meer via het riool af te voeren maar ter plekke het water naar de Vecht af te voeren. Door de afwateringskolken aan te sluiten op aparte buizen die door de keerwand langs het water steken wordt het regenwater afgevoerd op de Vecht. De nieuwe spuwers door de muur laten het nieuwe beleid van de gemeente Utrecht op gebied van regenwater letterlijk zien. In het plangebied wordt zoveel mogelijk herbruikbaar materiaal toegepast (zoals klinkers).

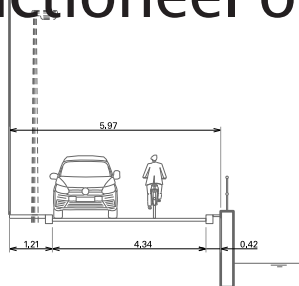


# Functioneel ontwerp, plankaart

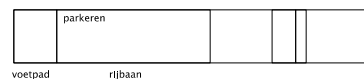
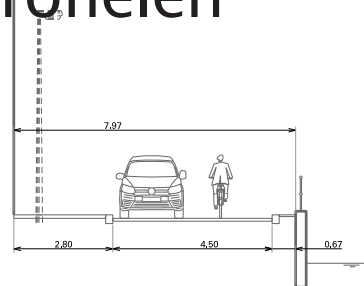




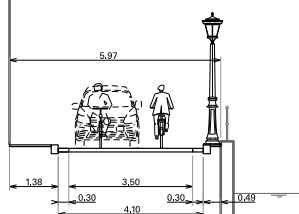
# Functioneel ontwerp, profielen



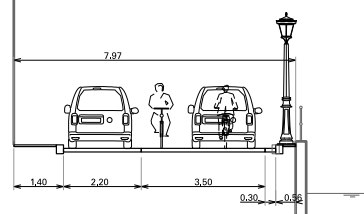
Hogenoord - Huidig profiel



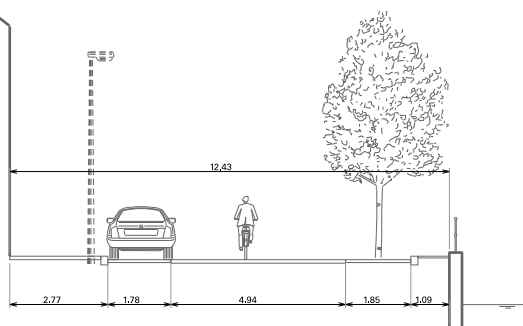
Lagoord/1 - Huidig profiel



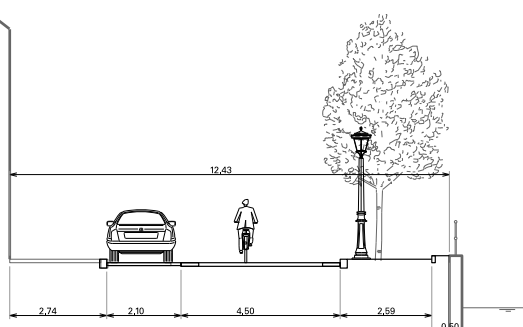
Hogenoord - Nieuw profiel



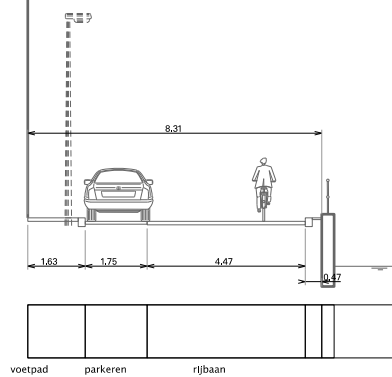
Lagoord/1 - Nieuw profiel



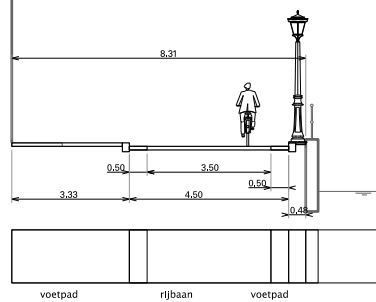
Hogelands W.Z. - Huidig profiel



Hogelands W.Z. - Nieuw profiel



Lagenoord/3 - Huidig profiel



Lagenoord/3 - Nieuw profiel



# CONCEPT

|       |       |          |          |          |                    |
|-------|-------|----------|----------|----------|--------------------|
| C     | .     | .        | .        | .        | .                  |
| B     | .     | .        | .        | .        | .                  |
| A     | .     | .        | .        | .        | .                  |
| Wijz. | Datum | Getekend | Getoetst | Vrijgeg. | Aard der wijziging |

## Stadsbedrijven



|                                                                       |                  |                          |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|
| Opdrachtgever<br><b>ONTWIKKELORGANISATIE RUIMTE</b>                   | Schaal 1:100     | Formaat A1               |
| Beheer .                                                              | Beheer .         | Status                   |
| Project<br>Doorfietsroute langs de Vecht<br>Deel Rode Brug - Draaiweg | Projectnummer .  | Status<br><b>Concept</b> |
| Onderdeel<br>FO<br>Profielen                                          | Tekeningnummer . | Datum: 20-12-2019        |
| .                                                                     | Getekend MH/WK   | Versie .                 |
| .                                                                     | Getoetst RV      | .                        |
| .                                                                     | Vrijgegeven CK   | .                        |

## Stadsingenieurs

Bezoekadres Stadsplateau 1  
Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht  
Telefoon 030 - 286 4323 Fax 030 - 286 4348  
www.utrecht.nl

# Bijlage 1 Onderzoeken

## Archeologie

De gemeente Utrecht wil aan de westzijde van de Vecht tussen de Marnixbrug en de David van Mollebrug een hoofdfietsroute aanleggen. Hiervoor zijn in twee booronderzoeken (1) de verstoringsdiepte bepaald. De route is in onderstaande figuur weergegeven.

De Stadsarcheoloog heeft beide onderzoeken beoordeeld en komt tot de volgende conclusie.

Het zuidelijk deel van de locatie (vanaf de Pippelingstraat tot de David van Mollebrug) is goed onderzocht.

Raap concludeert dat in het zuidelijke deel van het plangebied werden oever- op beddingafzettingen van de Vecht verwacht. Uit de resultaten van het veldonderzoek blijkt dat de oeverafzettingen grotendeels verdwenen zijn en geldt een lage archeologische verwachting voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen uit

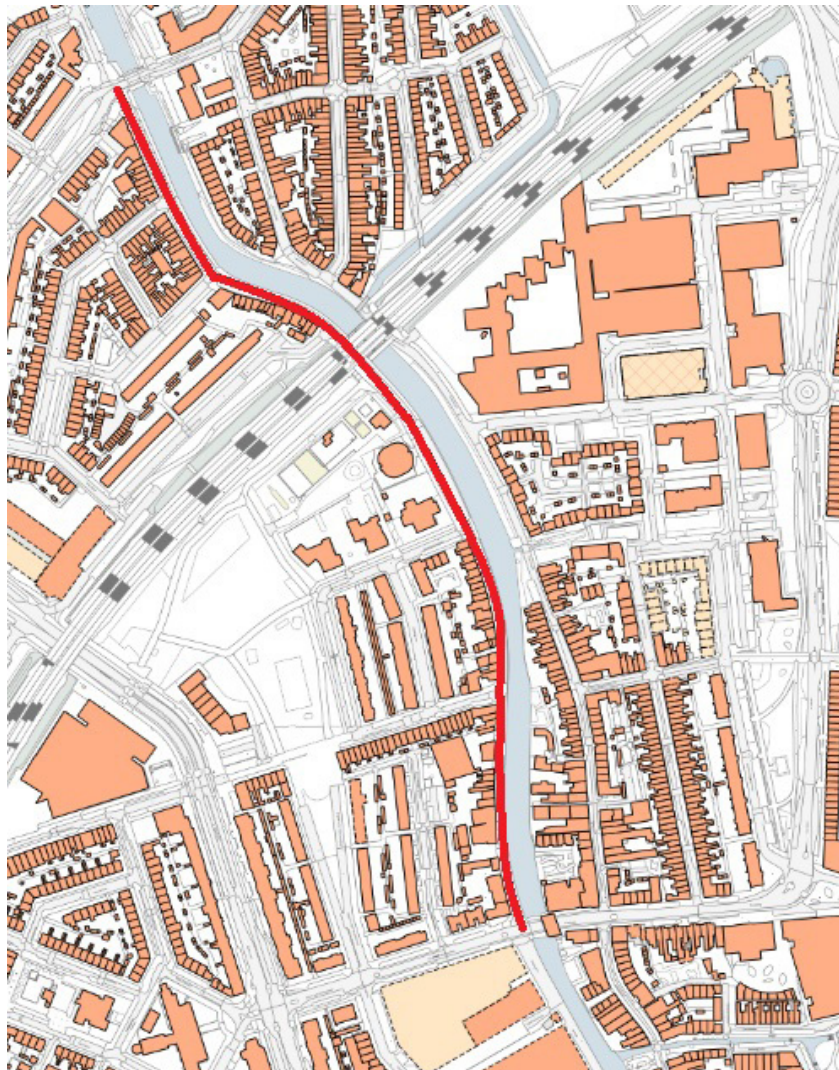
de IJzertijd tot en met de Nieuwe tijd. Indien de bodem dieper dan 1,5 meter beneden maaiveld wordt geroerd, adviseert RAAP om een archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (IVO) karterende fase uit te laten voeren.

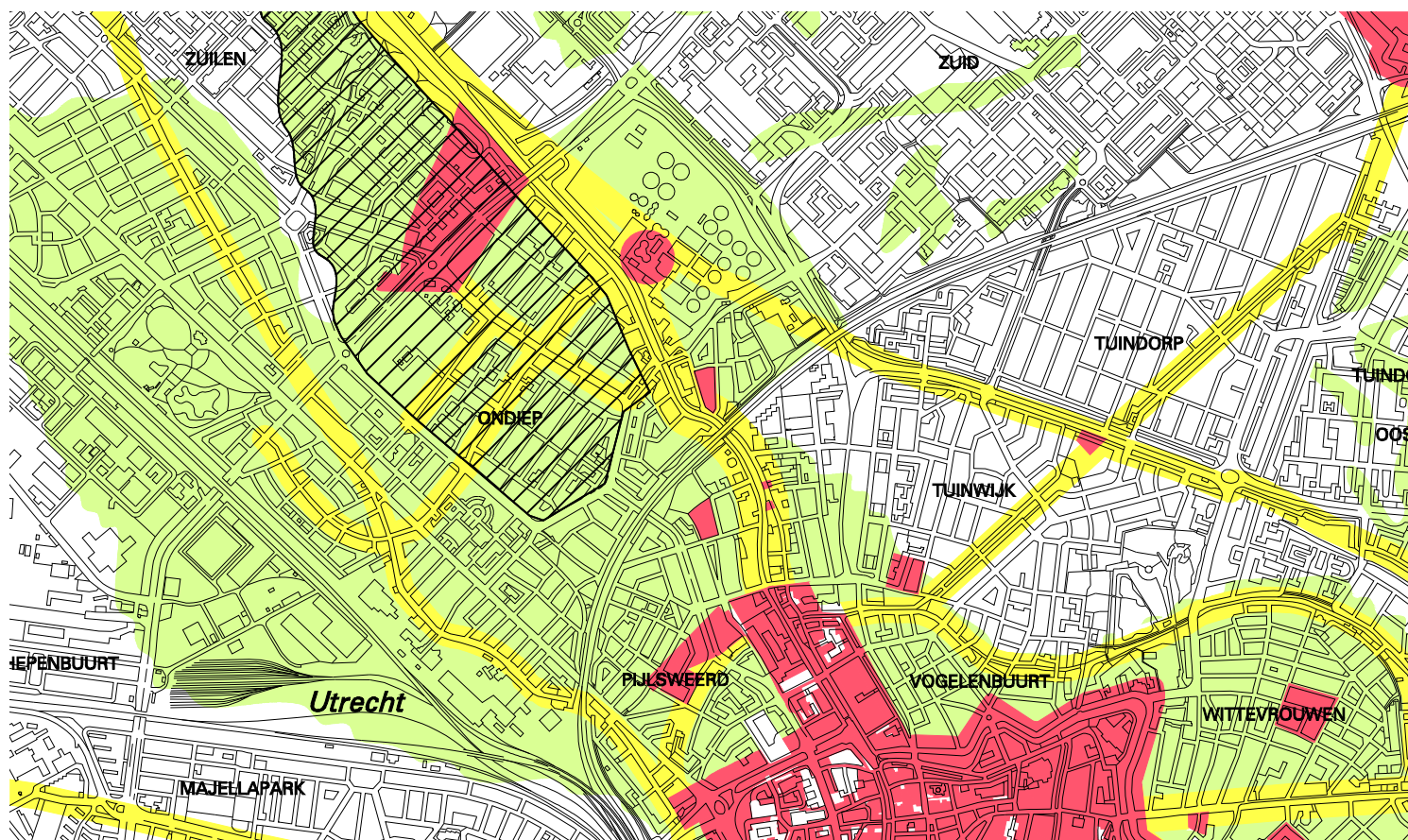
Echter gaan we niet dieper dan 1 meter minus maaiveld.

(1) bronnen:

RAAP-NOTITIE 6219 Plangebied Hogelanden Westzijde en Lagenoord in Utrecht Gemeente Utrecht Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (verkenkende fase), RAAP, 20 maart 2018;

Vechtoevers te Utrecht deelgebied Hogelanden Archeologisch bureauonderzoek en veldverkenning, Greenhouse, Projectcode GMN00116, concept 0.1, 1 april 2016.





Archeologische waarden Fietsroute Vecht westzijde (Rode Brug tot David van Mollebrug)

|                                                                                     |                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
|  | Beschermd archeologisch Rijksmonument                   |
|  | Gebied van hoge archeologische waarde                   |
|  | Gebied van hoge archeologische verwachting              |
|  | Gebied van archeologische verwachting                   |
|  | Vergunning vanaf 30 cm diepte ten opzichte van maaiveld |

| Oppervlakte verstoren | Hoge archeologische waarde | Hoge archeologische verwachting | Archeologische verwachting | Geen verwachting |
|-----------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|------------------|
| 50 - 100m2            | Vergunning                 | Geen vergunning                 | Geen vergunning            | Geen vergunning  |
| 100 - 1000 m2         | Vergunning                 | Vergunning                      | Geen vergunning            | Geen vergunning  |
| > 1000 m2             | Vergunning                 | Vergunning                      | Vergunning                 | Geen vergunning  |

## Bomen

Er wordt een doorfietsroute aangelegd tussen de Rode Brug en de David van Mollemstraat. Het bestaande wegprofiel wordt heringericht en omgevormd tot een fietsstraat. De Visie Vechtoevers ligt mede aan de herinrichting ten grondslag. Het doel is om de route aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer en verblijf en waar mogelijk te vergroenen.

### Bestaande situatie

Het plangebied is in 2017 door Boomtotaalzorg geïnventariseerd en door Stadsingenieurs nagelopen op 5 februari 2019. Er staan 24 bomen binnen de werkgrens. De bomen hebben een matige tot goede conditie. De boomsoorten die voorkomen zijn: linde, esdoorn acacia en plataan. De stamdiameter van de meeste bomen is 10 tot 40 cm. Enkele bomen hebben een stamdiameter tot 80 cm.

### Nieuwe situatie

Door Stadsingenieurs is een inrichtingsplan gemaakt. Als gevolg van deze plannen zullen er geen bomen geveld worden. Ter plaatse van de 14 lindes (*Tilia cordata*) langs de Hogelanden Westzijde is door Terra Nostra in september 2018 een bewortelingsonderzoek uitgevoerd. Uit dit

onderzoek blijkt dat deze bomen gehandhaafd kunnen blijven, mits het advies in het rapport wordt opgevolgd. Dat wil zeggen: de banden loodrecht machinaal verwijderen, ter plaatse van het wortelpakket handmatig het cunet ontgraven, geotextiel en bomengranulaat aanbrengen t.p.v. het wortelpakket onder de nieuwe verharding. Hierbij zal een bomenopzichter van de gemeente betrokken moeten worden.

In het plan zijn twee nieuwe bomen van de eerste grootte opgenomen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of deze bomen hier ook daadwerkelijk geplaatst kunnen worden in relatie tot de beschikbare ruimte ondergronds, onder ander i.v.m. kabels en leidingen. De boomsoorten zullen moeten passen binnen het bomenbeleid. De groeiplaatsen zullen worden ingericht conform het HOR. Voor de nieuwe bomen in de nabijheid van het spoor zal er voldoende afstand aangehouden moeten worden tot de spoorbaan.

Meer nieuwe bomen zijn niet mogelijk omdat de ondergrond hier helemaal vol ligt met kabels en leidingen en riool (zie KLIC-tekening).

### Conclusie

Er zal voor dit plan geen velvergunning hoeven worden aangevraagd.



## Kade

De resultaten van de inspectie van de kade zijn weergegeven in het inspectierapport van IV.

Volgens de beheerder van de civiele constructies is constructief e.e.a. in orde en volgende onderhoud staat gepland over 5 jaar.

Er zijn behoorlijk wat schades zichtbaar, die verholpen zouden moeten worden. Dat kan bijna allemaal vanaf het water of de kant. Voegen tussen de betonelementen worden aan de binnenzijde, waar nodig, dichtgezet met bv dakleer.

Voor de rest functioneert de kade en zijn er geen drastische maatregelen nodig zoals volledig vervangen.

Samenvattend:

- Meeste beton herstel kade kan vanaf water.
- Deels herstel betonsloof vanaf land.
- Dichtzetten grondlekken damwand zal vanaf land gebeuren.



### Bodem

Voor het aanleggen van de fietsstraat zijn in drie bodemonderzoeken (1) de kwaliteit van bodem, asfalt en fundering bepaald.

Uit de drie bodemonderzoeken blijkt dat het zand direct onder de weg niet tot licht verontreinigd is.

Het zand en de klei dieper dan halve meter onder het maaiveld is lokaal tot boven de interventiewaarde. Door de eeuwenlange grondwerkzaamheden op de locatie is deze grond erg heterogeen verontreinigd. Ook hier is een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig. Aanvullend cq nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk. De omvang van de verontreiniging is voldoende in beeld.

Bij graafwerkzaamheden dieper dan 0,5 meter minus maaiveld moet voor de Wet bodembescherming een BUSmelding worden gedaan.

Op het overige deel van de locatie is een elementenverharding aanwezig. Deze elementenverharding ligt op zand.

### Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

In 1971 en 2018 is het riool op de locatie vernieuwd. Hiervoor is de bodem tot 2,5 meter minus maaiveld ontgraven en weer aangevuld. Hierbij zijn geen NGE aangetroffen. Voor de huidige graafwerkzaamheden worden dan ook geen NGE verwacht.

Graafwerkzaamheden dieper dan 0,5 meter onder het maaiveld/verharding kunnen pas worden opgestart als het bevoegd gezag Wet bodembescherming de gedane BUSmelding accepteert. De aangetroffen verontreinigingen stellen randvoorwaarden aan de werkwijze en zorgen ervoor dat de grond niet kan worden hergebruikt. De graafwerken moeten door een BRL 7000 gecertificeerde aannemer worden verricht.

(1) bronnen:

Verkennd bodemonderzoek 'Hogelanden, Hogenoord en Lagenoord' te Utrecht, Terrascan, T.17.8944, april 2017;

Milieuhygiënisch onderzoek 'Hogelanden Westzijde Lagenoord' te Utrecht, Terrascan, T.168608, maart 2017; Verkennd bodem-, asbest- en waterbodemonderzoek Vecht(oevers) te Utrecht, definitief, Sweco, SWNL0190891, revisie D1, 25 augustus 2016.

### Asfaltconstructie i.c.m. zettingen

In de huidige situatie is te zien dat er veel grondzettingen plaatsvinden. Dit komt doordat er grondlekken aanwezig zijn in de huidige (betonnen)keerwand. Men kan nu zien dat de klinkers deze zettingen opvangen, de voegen zijn groter en soms liggen er tegels of stenen schuin. Als beheersmaatregel zou een kleiwand achter de keerconstructie aangebracht kunnen worden + wegenconstructie in doek leggen. Echter zal deze beheersmaatregel de grondzettingen door grondlekken niet 100% kunnen voorkomen.

Verwacht wordt dat er snel scheuren in het asfalt gaan ontstaan. Nieuwe klinkers kunnen dit wel opvangen. En deze zijn eenvoudiger te herstellen. Indien er voor asfalt gekozen wordt, dan zijn de beheerskosten hoog (vervanging asfalt om de XX jaar).

### Gasleiding onder asfalt

Vanaf de David van Mollemstraat tot aan Oude Pijlsweerdstraat zal in de nieuwe situatie een gasleiding onder het asfalt liggen. Deze Stedin distributie lage druk kan voor gasophoping zorgen. Hierdoor zal deze leiding verlegd moeten worden.

We zien een mogelijkheid om de leiding te verplaatsen naar het voetpad (tussen Vitens en data in). Echter kan hier pas 100% uitsluitel over worden gegeven na het maken van proefsleuven.

De leiding zal moeten worden verplaatst buiten het stookseizoen (dus tussen april – oktober). Ingeschatte uitvoeringstijd: +- 3-4 weken. Dit houdt een planningsrisico in.

### Vitens leiding onder asfalt

In de nieuwe situatie zal ook een Vitens waterleiding onder het asfalt liggen. Wanneer Vitens deze leiding wil afsluiten (bijvoorbeeld bij wanbetalers) zal men het asfalt open zagen.

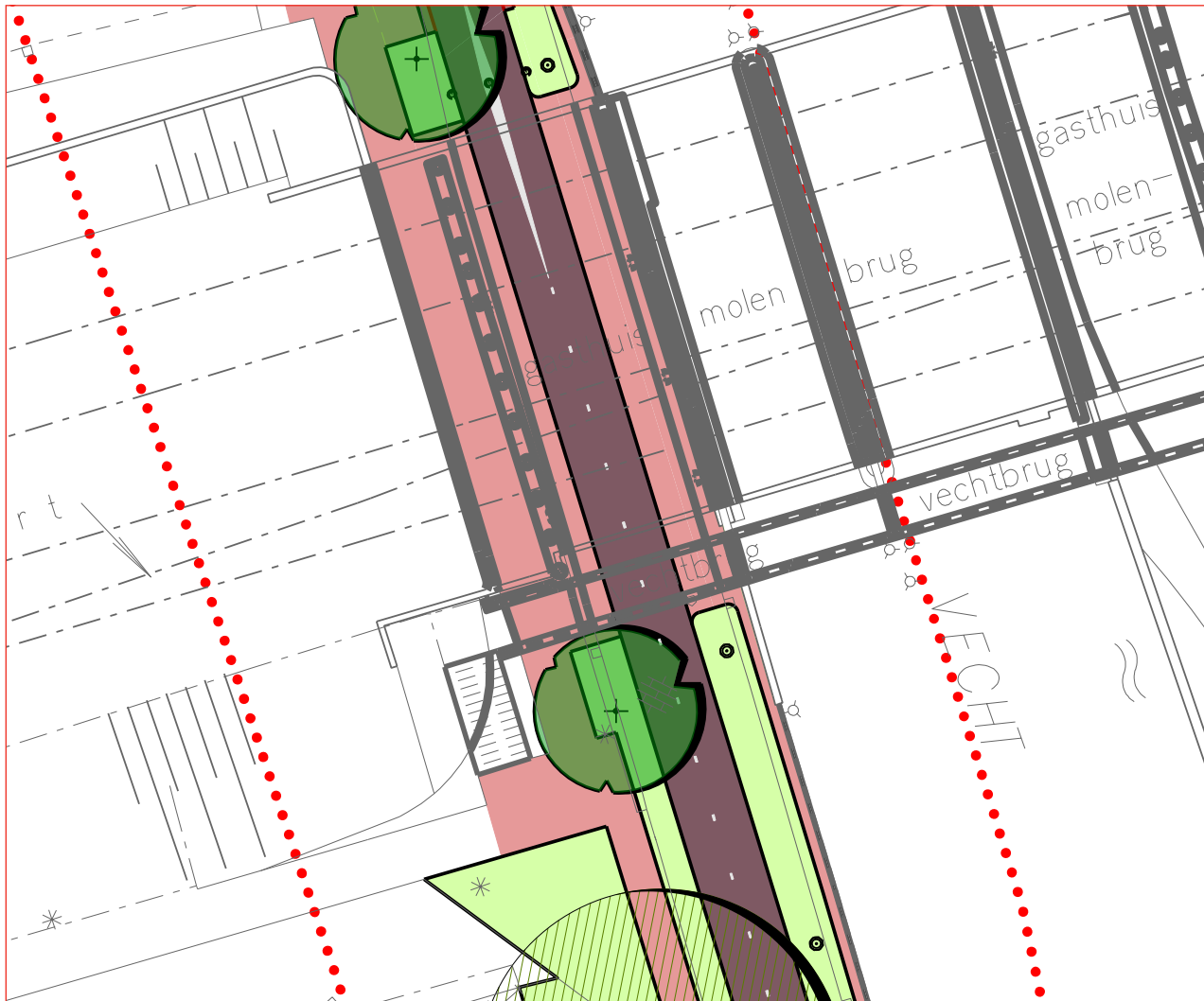
Binnen de huidig beschikbare ruimte zien wij geen mogelijkheid om deze leiding te verleggen.

### Verontreinigde grond

Bij het aanbrengen van asfalt dient dieper te worden ontgraven, hierdoor dienen we verontreinigingen te gaan verwijderen en zal hoge kosten met zich meebrengen. Bij het aanbrengen van klinkers zal dit aanzienlijk minder zijn. De diepere ontgravingen (>0,50 m-mv) bestaan uit: Aanbrengen kleiwand voor zettingen/Verleggen gasleiding/Constructieopbouw asfalt.

Een aantal adviezen zal in het VO/DO verder uitgewerkt/onderzocht moeten worden.

## Bijlage 2 Gasthuismolenbrug



De Gasthuismolenbrug geldt al langere tijd als onprettig en één van de lelijkste stukjes Utrecht. En zeker op de route langs de Vecht. Omwonenden en Wijkraad onderschrijven dat.

Donker, nauw, geen zicht zijn veel gehoorde klachten. De geparkeerde auto's ontnemen het zicht en nemen veel ruimte in.

Recent is het viaduct opgeknapt en van een lichte kleur verflaagd voorzien.

In het plan is een verbetervoorstel opgenomen om deze plek een stuk vriendelijker te maken. Daarbij is doorzicht, licht en lucht belangrijk om de plek prettiger te maken.

Dit houdt wel in dat hier, net buiten de betaald parkeerzone, waar de parkeerdruk het hoogst is, een vijftal parkeerplaatsen komen te vervallen.

Hier staan vooral auto's van mensen die het betaald parkeren willen ontlopen, geen auto's van bewoners uit de directe omgeving.

Daarnaast dient de verlichting onder het viaduct verbeterd te worden.



# Colofon

## Wethouder

Lot van Hooijdonk, Verkeer & Mobiliteit

## Opdrachtgever

Frans Jan van Rossem, Ruimte - Opgavesturing

## Projectleiding

Clemens Kars, Projectmanagementbureau

Bouke Brusseker, Projectmanagementbureau

## Projectteam

Leon Peeters, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Verkeersadviseurs

Maaïke Kerstens, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Verkeersadviseurs

Joost Verhoeven, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Verkeersadviseurs

Fred van Eeden, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Stedenbouw

Wim van Krieken, Stadsbedrijven – Stedelijke Omgeving

Marc van 't Hazeveld, Stadsbedrijven – Stedelijke Omgeving

Roy van der Voort, Stadsbedrijven – Stedelijke Omgeving

## Met dank aan

Bewoners en ondernemers

Fietzersbond

SOLGU

Buurtcomité Noordse Park

Buurtcomité Hoogstraat