



Herinrichting Gageldijk

Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp (IPVE/FO)- concept



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep

Tanja Lazaridis	Ruimte Stedenbouw
Leon Borlee	Ruimte Stedenbouw
Arjan van de Werken	Ruimte Mobiliteit
Edsard Kylstra	Ruimte Erfgoed
Bart Monshouwer	Ruimte Groen
Johanan van Dijk	Stadsingenieurs
Wim van Krieken	Stadsingenieurs
Guido Molthoff	Stadsingenieurs
Sigrid Bijl	Communicatie
Pieter Martini	Planning Project Management Bureau

Projectmanagement

Ruud den Hartog	Ruimte Projectmanager
Lily van Haren	Ruimte Assistent Projectmanager

Opdrachtgever

Richard Smit	Programmamanager Opgave Realisatie Mobiliteit
--------------	--

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

oktober 2023

Bestuurlijke besluitvorming

PM

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4	6. Uitgangspunten	24
1.1 Aanleiding	4	6.1 Cultuurhistorie	24
1.2 Doel	4	6.2 Ruimtelijk en landschappelijk	24
1.3 Plangebied	4	6.3 Mobiliteit	24
1.4 Relatie met andere projecten	4	6.4 Groen en ecologie	25
2. Situatie	6	6.5 Water	26
2.1 Ontstaansgeschiedenis	6	6.6 Inrichting	26
2.2 Ruimtelijk en functies	8	6.7 Ondergrond	27
2.3 Mobiliteit	11	6.8 Duurzaamheid	27
2.4 Groen en ecologie	12	6.9 Beheer	27
2.5 Water	15	7. Plantoelichting Functioneel Ontwerp (FO)	28
2.6 Ondergrond	17	7.1 Onderwerpen van het ontwerp	28
2.7 Duurzaamheid	18	8. Vervolg	33
3. Knelpunten en kansen	19	8.1 Participatie	33
3.1 Knelpunten	19	8.2 Planning	33
3.2 Kansen	20	Bijlagen	34
4. Beleid	21	Bijlage 1 Sluipverkeer Gagelijk: verkeerstellingen en afweging	
4.1 Beleidsstukken	21	varianten	34
5. Visie	23	Bijlage 2 Archeologische-waardenkaart	38
		Bijlage 3 KLIC-melding	39
		Bijlage 4 Samenvatting bewonersavond 26 juni 2023	40

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Gageldijk is onderdeel van een fietsroute tussen De Bilt en Maarssen. Deze route is een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk en is nu de “missing link” tussen de Bastionweg en Fort de Gagel. Het is een weinig aantrekkelijk route voor fietsers en wandelaars door sluiptverkeer en een slecht wegdek. Daarnaast is de Gageldijk weinig aantrekkelijk om langs te fietsen en wandelen vanwege het geluid van en zicht op auto's van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Ook maakt de Gageldijk onderdeel uit van het Unesco Werelderfgoed de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW).

De noordwestelijke helft van de Gageldijk, van de St. Anthoniedijk t/m Fort de Gagel, is in slechte staat. Hier is groot onderhoud noodzakelijk. Bovendien is de bereikbaarheid voor bewoners en bedrijven slecht omdat bij drukte op de NRU veel sluiptverkeer de route over de Gageldijk neemt.

De herinrichting van de Gageldijk maakt onderdeel uit van de plannen voor de NRU. Omdat het project NRU nu stilligt, is besloten om de Gageldijk als apart project op te pakken.

1.2 Doel

Doelen van dit project zijn:

1. Maken van een veilige en (recreatief) aantrekkelijke en groene wandel- en fietsroute, waarbij sluiptverkeer wordt geweerd en de bereikbaarheid voor aanwonenden en aanliggende bedrijven gewaarborgd is.
2. Versterken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

1.3 Plangebied

Het plangebied loopt van de rotonde bij de Koningin Wilhelminalaan tot aan het Gandhiplein tussen de wetering van de Gageldijk en de weg van de NRU.

1.4 Relatie met andere projecten

Omgevingsvisie Overvecht

In de omgevingsvisie staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. Daarin is ook de in juli 2021 vastgestelde Ruimtelijke Strategie Utrecht opgenomen met de koers van de stad om door te groeien naar 450.000 inwoners.

IPVE/ FO NRU juli 2018 en VO NRU juli 2019

Voor de NRU zijn plannen gemaakt om de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de oversteekbaarheid te verbeteren voor de periode van 2024 en daarna. De Gageldijk is integraal onderdeel van deze plannen. Daarin loopt het groen van Overvecht tot aan de Gageldijk en wordt de historische Gageldijk als onderdeel van de NHW versterkt.

Korte Termijn Maatregelen NRU (KTM)

Het project KTM omvat maatregelen, die gecombineerd kunnen worden met de onderhoudswerkzaamheden van de NRU vooruitlopend op de toekomstige plannen van de NRU.

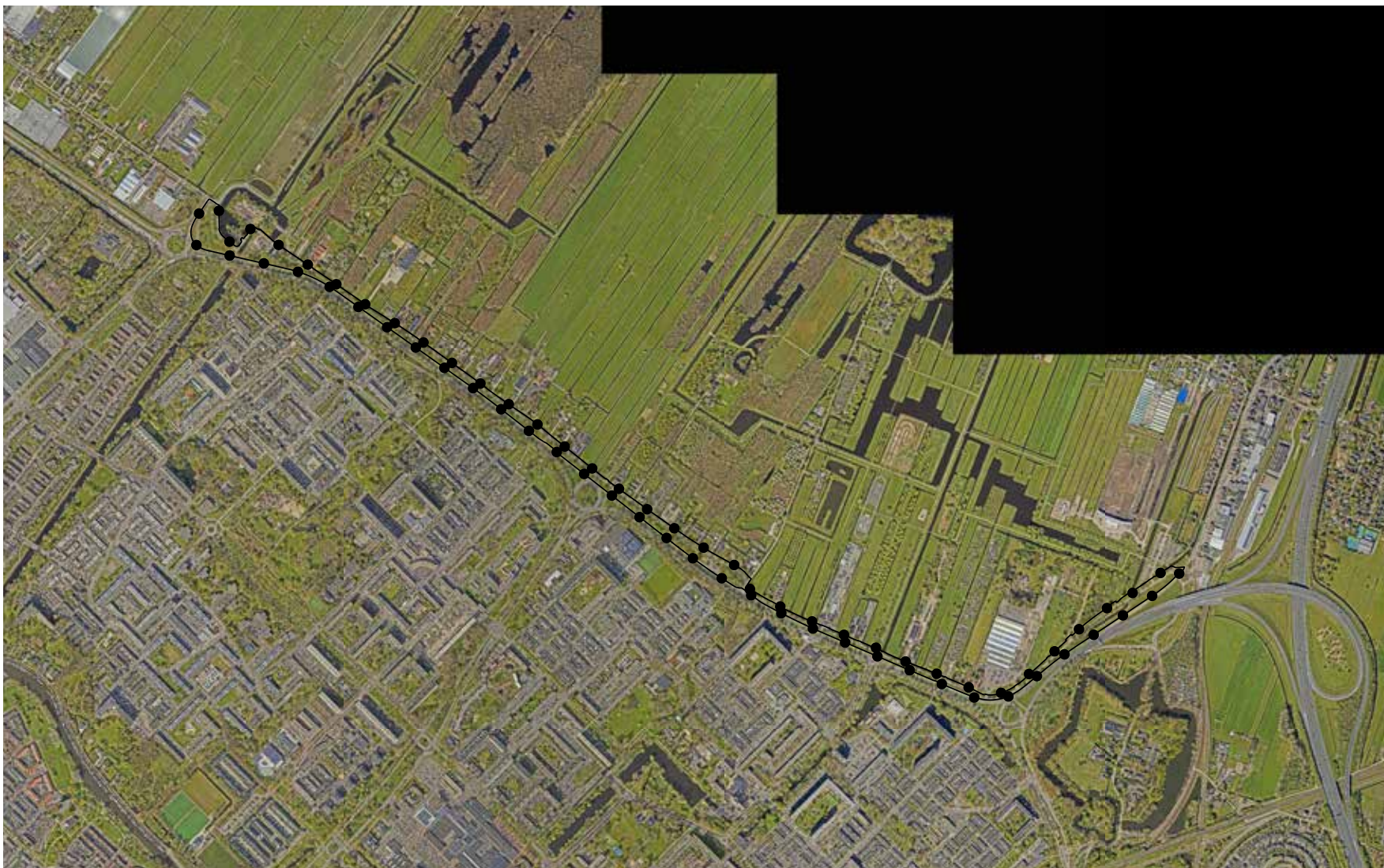
Herontwikkeling Tuincentrum Steck

De eigenaar wil van Steck een groene omgeving en ontmoetingsplek maken. Met meer plekken om te ontmoeten, een betere verbinding met het Noorderpark, en ruimte voor duurzame activiteiten, sport, horeca en een kleinschalig hotel.

Parkeren Fort de Gagel

De gemeente als eigenaar van Fort de Gagel zoekt samen met de exploitant naar oplossingen voor parkeersituatie rond het fort.

Afbeelding:
Luchtfoto plangebied
met plangrens



2. Situatie

Afbeelding:
Langerekte
kavelstructuur

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Ontginning

Kort na 1122 werd het veengebied ten oosten van de Vecht uitgegeven voor ontginning door de Bisschop van Utrecht en de Kapittels van de Dom en Sint Pieter. De ontginningsdiepte was ca 9 km. De ontginning vond in eerste instantie in de eerste ca 1.800 meter vanaf de Loevenhoutse- en Hoofddijk plaats. De Gageldijk vormde de eerste achtergrens en dateert ook uit de 12e eeuw. De oorspronkelijke boer of zijn erfgenamen konden ook ten noorden van de Gageldijk verder gaan, of dat initiatief aan een andere boer overlaten. Het geringe aantal boerderijen langs de Gageldijk duidt op de eerste variant.

Afbeelding:
Verspringing bij de St.
Anthoniedijk

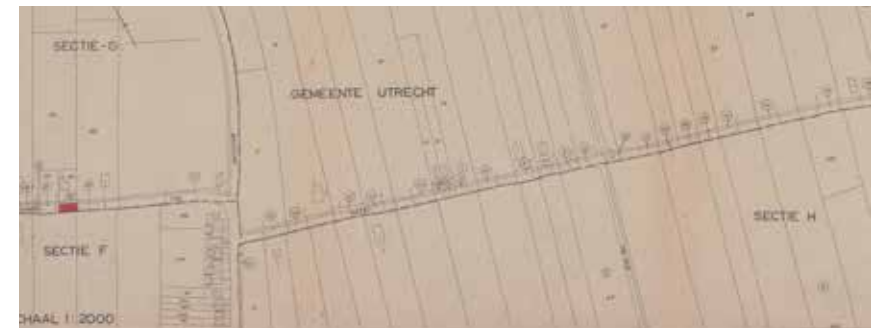
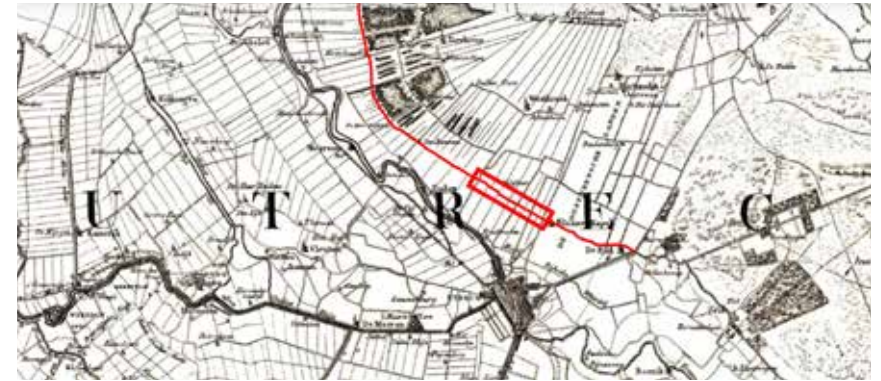
De Gageldijk ligt in twee ontginningen, Oostveen (kapittel van de Dom) en Achttienhoven (Sint-Jan). De grens tussen beide wordt gevormd door de St Anthoniedijk. De Gageldijk bestaat daardoor uit twee delen die niet recht op elkaar aansluiten. Op het kruispunt van de Klopdiijk en de Gageldijk ontstond het gehucht De Gagel met drie boerderijen. Blauwkapel, met een eigen kerk, werd gevestigd bij de brug over het Zwarte Water.

Het gedeelte tussen Klopdiijk en Blauwkapel is uniek vanwege de gaafheid en herkenbaarheid van de dijk met wetering en de langgerekte kavels tot aan de Kanaaldiijk bij Hollandsche Rading.

Afbeelding:
1814 gehucht de Gagel

Nieuwe Hollandsche Waterlinie (NHW)

In 1815 besloot Koning Willem I dat ook Utrecht binnen de bescherming van de waterlinie moest komen te liggen. Hij pakte de aanleg van de Linie van Utrecht voortvarend aan door gebruik te maken van de middeleeuwse inpolderingen ten noorden en oosten van de stad. Oude dijken en kaden werden verhoogd en voorzien van (dam)sluisjes, duikers en bruggen om gecontroleerd gebieden onder water te kunnen zetten. Ook de Gageldijk werd aangepakt. Het idee was om het gehele gebied ten noordoosten van de Hoofddijk, vanaf de



Afbeelding:
Grens onder water te
zetten gebied

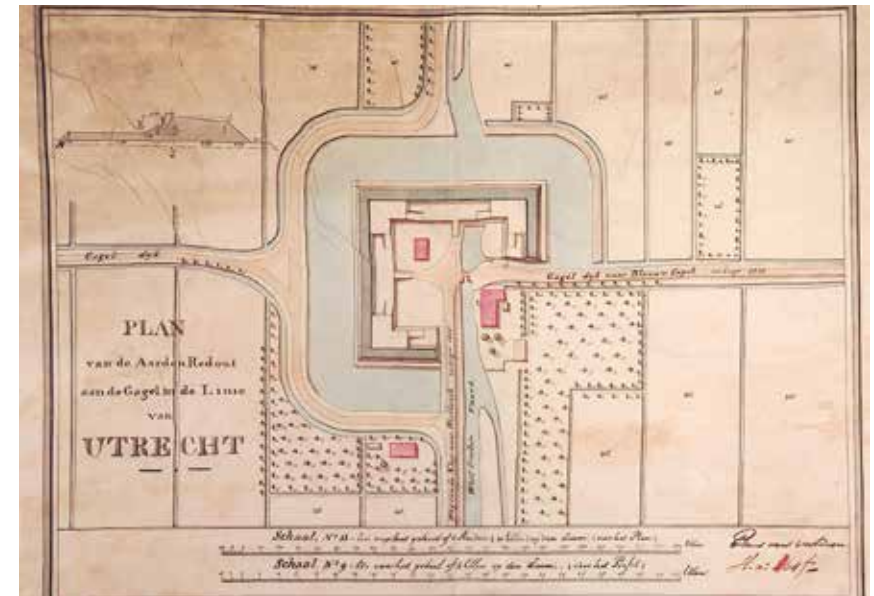
Vecht tot iets voorbij de Biltsestraatweg, te kunnen inunderen. De Gageldijk kwam dan geheel in het water te liggen. Omdat deze de verbinding vormde tussen De Gagel en Blauwkapel moest hij 80 cm verhoogd worden. Daarbij werd de weg echter nog maar 2,5 meter breed. Om koetsen en karren te kunnen laten passeren werden er wisselplaatsen aangelegd. Bij het gehucht De Gagel en de Blauwe Kapel werden aarden forten opgeworpen.

De omvang van de oorspronkelijk bedoelde inundatievelden werd rond 1900 beperkt, de Gageldijk lag niet meer in het water, maar vormde de grens van het onder water te zetten gebied, en vormde zo de zogenaamde hoofdweerstandslijn.

Afbeelding:
1819 Plan aarden
redoute aan de Gagel

Na veel klachten over de weg op de dijk werden er in 1941 plannen gemaakt de Gageldijk te verbreden tot 8 meter met een wegbreedte van 5 meter en met klinkers te plaveien. Na 1960 heeft de stad alle delen van de Gageldijk overgenomen van de eigenaren als onderdeel van de grondverwerving voor de aanleg van Overvecht. Voor de geplande snelweg (NRU) parallel aan de Gageldijk werd een deel van de weg bij de Sint Anthoniedijk verlegd. Ook werden de huizen die sinds het begin van de 20ste eeuw langs de Sint Anthoniedijk, bij de kruising met de Gageldijk, waren gebouwd, en die aan de zuidwestzijde van de Gageldijk, gesloopt.

Op enkele plaatsen langs de Gageldijk zijn karakteristieke houten huizen gebouwd en in het landschap ligt een serie schuilbunkers. In 2021 is de Nieuwe Hollandse Waterlinie, met daarin de Gageldijk, aangewezen als Unesco wereld erfgoed.



Monumenten

Rond de Gageldijk bevinden zich de volgende rijksmonumenten:

- Gageldijk 161-165 - Fort de Gagel,
- Gageldijk/Burgemeester Huydecoperweg tussen Klopvaart en Kerkeindsche Vaart
- Brug in de Gageldijk bij de fortwachtershuisjes
- Klopvaart met restanten damsluisje
- Polderschut bij het fort aan de Gageldijk
- Fort Blauwkapel
- Verspreid liggende betonnen groepsschuilplaatsen

Daarnaast zijn er de volgende gemeentelijk monumenten:

- Gageldijk 90, 91, 92, 93, 94a, 95 en 96

De archeologische waardenkaart (zie bijlage) kent aan (hoge) archeologische waarde en archeologische verwachting aan de bodem toe. Dit stelt eisen bij uitvoeringswerkzaamheden. Archeologisch mogelijk nog aanwezig zijn:

- Brug met waterkering in de oude loop van de Gageldijk over de Achttienhovense Wetering bij de St. Anthoniedijk
- Brug met waterkering in de Gageldijk bij de Groenedijk, naast de huidige duiker

2.2 Ruimtelijk en functies

Ruimtelijk

De Gageldijk is een eeuwenoud bebouwingslint. Deze uitzonderlijk lange kavel- en slotenstructuur is uniek en op een aantal plaatsen nog goed zichtbaar en voelbaar met name bij de Einsteindreef, St Anthoniedijk en Moldaudreef.

De Gageldijk is ook een typische stadsrand zone. De agrarische functie heeft - op een agrarisch bedrijf na - plaats gemaakt voor

wonen, recreatie en allerlei stadsrandfuncties (zoals een tuincentrum, een hovenier, een manege en volkstuinen).

Het deel van de Gageldijk dat onderdeel is van de herinrichting heeft een lengte van ongeveer 3,5 kilometer. Het ligt tussen fort de Gagel in het noordwesten en de Koningin Wilhelminalaan aan de zuidoost kant. Ruimtelijk gezien is het op te delen in drie stukken; het deel tussen fort de Gagel en de St. Anthoniedijk, het deel tussen de St. Anthoniedijk en fort Blauwkapel en het deel tussen fort Blauwkapel en de Koningin Wilhelminalaan.

In het deel tussen fort de Gagel en de St. Anthoniedijk ligt de Gageldijk op wat grotere afstand van de NRU en is deze wat meer afgescheiden door beplanting. In het deel tussen de St. Anthoniedijk en fort Blauwkapel ligt de Gageldijk in een meer open omgeving met minder bebouwing en beplanting erlangs. In het deel tussen fort Blauwkapel en de Koningin Wilhelminalaan ligt geen bebouwing langs de Gageldijk. De eerste twee delen maken onderdeel uit van het oorspronkelijke bebouwingslint. Het laatste deel is een nieuwer stuk dat parallel aan de NRU door het landschap loopt.

Het dwarsprofiel van de Gageldijk bestaat uit een smalle weg van ongeveer 5 meter. Rondom fort de Gagel is de weg ongeveer 4 meter breed. Aan de noordzijde ligt een wetering met bebouwing op langgerekte kavels met sloten van 2 tot 4 meter. De bebouwing bestaat over het algemeen uit kleinschalige lintbebouwing op ruime afstand van de weg. De bebouwing wordt ontsloten met bruggetjes over de wetering. Aan de zuidzijde ligt de groene berm van de NRU variërend van 5 tot 30 meter breed met bomen en beplanting. De verlichting bevindt zich aan de zuidkant van de weg. Her en der liggen boomstammen op de weg als antiparkeermaatregel.

9 - IPvE/FO herinrichting Gagelijk

Afbeelding links:
Het deel tussen fort de
Gagel en de St.
Anthoniedijk

Afbeelding rechts:
Het deel tussen de St.
Anthoniedijk en fort
Blauwkapel

Afbeelding rechts:
Het deel tussen fort
Blauwkapel en de
Koningin Wilhelminalaan



Afbeelding:
Kaart toegangen
Noorderpark
met legenda

Funcities

Het grootste deel van de bebouwing langs de Gageldijk bestaat uit woningen. Fort de Gagel, manege 't Hoogt, het tankstation en het tuincentrum Steck zijn grote publiek aantrekkende voorzieningen. Daarnaast is er een agrarisch bedrijf en verschillende reguliere bedrijven waaronder landschapsarchitectenbureau, een hondenfokker, een aannemer en een autohandel.

Verder zijn er twee volkstuincomplexen en verschaft de Gageldijk toegang tot het Noorderpark Ruigenhoek. Het is een bos- en recreatiegebied met meer dan 200.000 bezoekers per jaar (bron provincie Bezoekers recreatiegebieden Utrecht januari 2023).

Voor de auto is het Noorderpark Ruigenhoek toegankelijk met een parkeerplaats bij fort de Gagel, 3 kleine parkeerplaatsen vanaf de Anthoniedijk en een grote parkeerplaats aan de zuidkant van de Gageldijk. Op een zestal plekken sluiten fietspaden vanuit het Noorderpark aan op de Gageldijk: bij fort de Gagel, de fietsbrug de Gagel, de Einsteindreef, de St. Anthoniedijk, de Moldaudreef en bij de Enthovendreef. Daarnaast zijn er nog 6 toegangen voor wandelaars. Ruiteraansluitingen vanuit het Noorderpark zijn voorzien bij de Fort de Gagel en bij de Einsteindreef.



Legenda	
	Parkerterrein
	Entree
	Entree ruiters (alleen toegestaan op ruitersporen)
	Fort
	Speeltuin / Speelbos
	Voetbalveld
	Skatebaan
	Molen
	Horeca
	Vissen
	Camping
	Honden aangelijnd
	Hondenloosloopgebied
	Honden niet toegestaan
	Watertappunt
	Bushalte
	Ruiterroute
	Wandelpunt (bewegwijzering op paaltjes)
	Wandelpuntennetwerk
	Wandelpunt 'Kinderroute' Gageldijk - 4 km
	Wandelpunt 'Rondje Ruigenhoek' - 8 km

2.3 Mobiliteit

Algemeen

De Gageldijk ligt formeel binnen de bebouwde kom. De wettelijke toegestane snelheid op de Gageldijk is 50 km/u. Deze snelheid wordt afgedwongen door drempels in combinatie met versmallingen. De Gageldijk heeft voorrang op de aansluitende wegen (o.a. St. Anthoniedijk). Op de Gageldijk bij de bruggen bij Fort de Gagel geldt een as- lastbeperking van 4,8 ton en een breedte beperking van 2,2 meter. Fietzers en voetgangers maken gebruik van de Gageldijk zelf. De woningen en bedrijven ontsluiten direct op de Gageldijk. Er zijn geen aparte fiets- of voetgangersvoorzieningen aanwezig.

Afbeelding:
Wegprofiel Gageldijk



Veiligheid

Op de Gageldijk rijden tussen de 800 -1.400 auto's, 40-80 vrachtwagens (inclusief landbouwvoertuigen en grotere bestelbusjes) en 250-400 (brom)fietsers. De gereden snelheid ligt tussen de 40 en 50 km/u.

De Gageldijk wordt vooral in de avondspitsperiode structureel gebruikt als sluiproute (zie bijlage) om de files op de NRU te omzeilen. Het probleem doet zich hoofdzakelijk voor op het deel tussen de St. Anthoniedijk en het Gandhiplein in noordwestelijke richting. Het sluipverkeer geeft veel overlast door vaak te hard rijden en door de filevorming. Op piekmomenten belemmert een file van sluipverkeer de bereikbaarheid van de bewoners, bedrijven en hulpdiensten. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties voor fietsers en voetgangers omdat zij er tussendoor moeten rijden en dan soms in de knel komen.

In de afgelopen 10 jaar zijn er verspreid over de gehele Gageldijk 24 ongevallen geregistreerd. Daarbij zijn in totaal 7 gewonden gevallen. Er is geen sprake geweest van dodelijke slachtoffers. De gewonden waren bijna allemaal mensen op de fiets en vonden hoofdzakelijk plaats in de middag en avond(spits). Locaties waar relatief veel ongevallen gebeuren op de Gageldijk zijn de locaties waar veel in- en uitrijbewegingen plaatsvinden. Voorbeelden daarvan zijn Manege 't Hoog en de volkstuinverenigingen.

Afbeelding:
Parkeren in de berm

Parkeren

De bewoners en bezoekers aan de Gageldijk moeten parkeren op eigen terrein of op de daarvoor aangelegde parkeerterreinen (bij o.a. Fort de Gagel). Het is verboden om langs de Gageldijk zelf te parkeren, ook al zijn er informeel door de bewoners zelf parkeerplaatsen aangelegd. Bij restaurant Fort de Gagel is veel parkeeroverlast.

2.4 Groen en ecologie

Gebied

De Gageldijk is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. Het groen van de Gageldijk bestaat uit de berm tussen de NRU en de Gageldijk en de wetering. De berm bestaat uit losse bomen, struikbeplantingen, kruiden- en grasbegroeiing. De berm langs de wetering bestaat voornamelijk uit gras.

Afbeelding:
Bestaande
faunapassage

De NRU vormt nu nog een barrière voor mens en dier. Er zijn 5 gelijkvloerse en 1 ongelijkvloerse langzaamverkeersverbindingen. Bij de fietsbrug bij Park de Gagel is een droge faunapassage (met een hek als toeleiding, dat niet werkt) en er zijn drie natte faunapassages bij de Klopvaart, de Moldaudreef en de Einthovendreef. Bij de Klopvaart is een looprichel voor kleine landdieren.



IPVE/ FO NRU juli 2018 en VO NRU juli 2019

De Gageldijk is integraal onderdeel van de visie voor de inpassing van de NRU. De visie onderscheidt het groene raamwerk van Overvecht, de bermen van de NRU, de wetering van de Gageldijk en het ontginnings- en waterlinielandschap. In de visie loopt het groen van Overvecht over de weg door tot aan de Gageldijk, wordt de historische Gageldijk als onderdeel van de NHW versterkt en worden stad en land met elkaar verbonden.

De plannen van de NRU voorzien ook in meer en betere verbindingen voor mens en dier. De geplande langzaamverkeersverbindingen in de plannen van de NRU zijn niet voorzien in de Korte Termijn Maatregelen (KTM) NRU en vallen buiten dit project. De twee nieuwe geplande droge faunapassages vallen in het project KTM en komen uit in de berm van de Gageldijk. Twee locaties in de plannen van de NRU bieden abiotische randvoorwaarden, beschikbare ruimte en bestemming mogelijkheden voor ontwikkeling van natuurparels. Het gebied ten zuidwesten van Fort de Gagel is er één van en valt binnen dit project. Het biedt kans voor waterberging en natuurontwikkeling. De overige faunapassage vallen buiten dit project.

Afbeelding:
Ecologie



2.5 Water

Waterveiligheid

De Gageldijk heeft geen waterkerende functie.

Oppervlaktewater

De Gageldijk is vanaf de Koningin Wilhelminaweg tot aan de St. Anthoniedijk gelegen binnen het beheergebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Binnen dit gebied doorkruist de Gageldijk drie peilvakken met een oppervlaktewaterpeil varieert van +0,55 m NAP tot –0,40 m NAP. Vanaf de St. Anthoniedijk tot aan Fort de Gagel ligt de Gageldijk binnen het beheergebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Binnen dit gebied loopt de Gageldijk door één peilvak met een zomer/winterpeil van -0,45/-0,65 m NAP. Het wegpeil van de Gageldijk ligt overal op een hoogte zodat voldaan wordt aan de Utrechtse ontwateringseis voor wegen van 70 cm (het verschil tussen wegpeil en oppervlaktewaterpeil).

Onder de Gageldijk liggen drie kokerduikers. Het jaar van aanleg is 1962, 1966 en 1968. De duikers functioneren naar behoren en zijn niet aan vervanging toe.

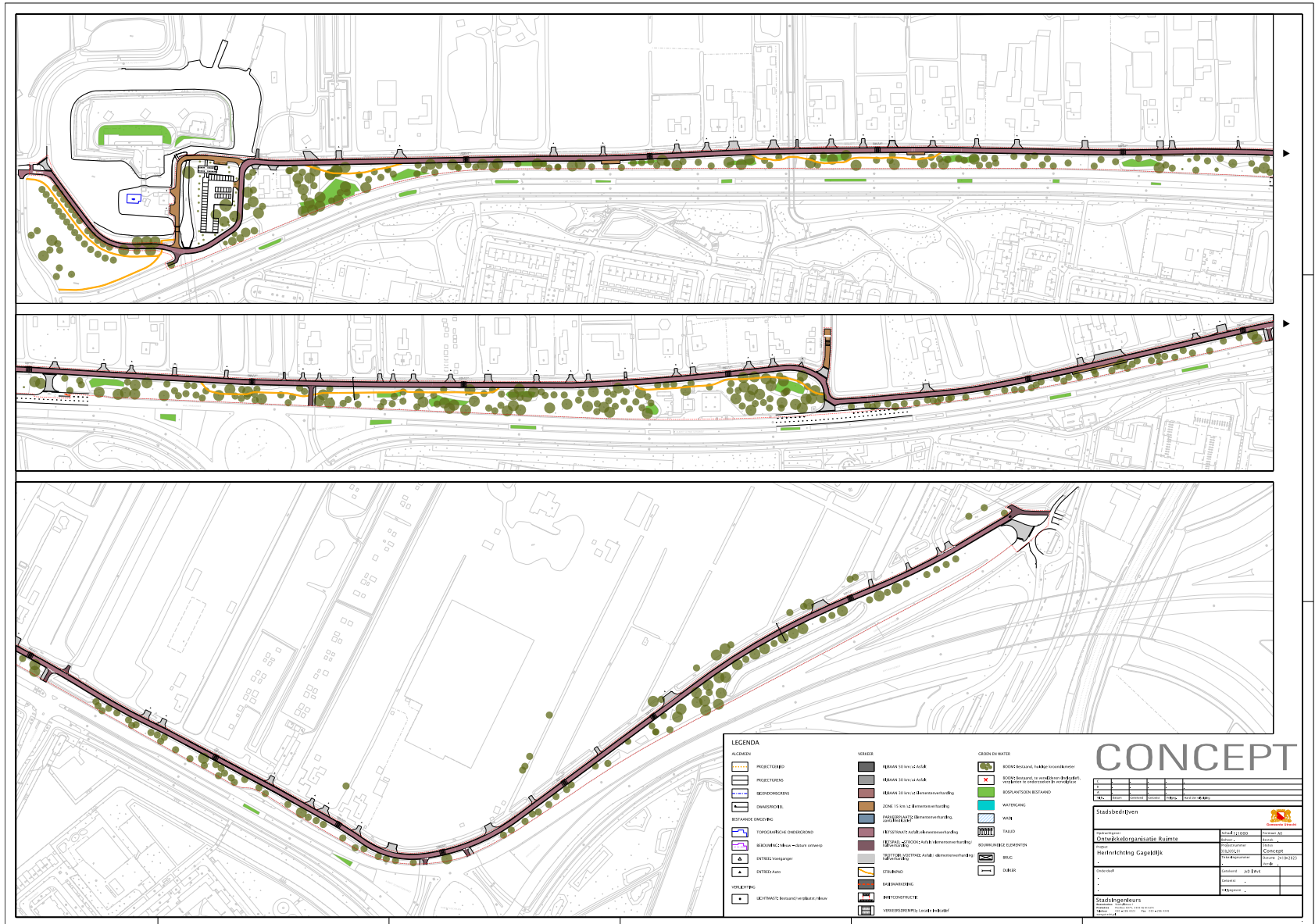
Afwatering

In de huidige situatie stroomt hemelwater over de gehele lengte van de Gageldijk oppervlakkig af naar de bermen. Het hemelwater infiltreert in de bodem en/of stroomt verder af naar naastgelegen oppervlaktewater. Binnen het projectgebied zijn geen ondergrondse afwateringsvoorzieningen aanwezig.

Riolering

Binnen het projectgebied is drukriolering aanwezig waarmee afvalwater vanaf de aanliggende percelen wordt afgevoerd naar het gemengde rioolstelsel van Overvecht. De riolering is aangelegd en gerenoveerd in de periode 2009 tot 2012 en functioneert naar behoren.

Afbeelding:
Bestaande bomen en
beplanting



2.6 Ondergrond

Bodem

In 2018 en 2020 hebben milieu-hygiënische onderzoeken plaatsgevonden naar de milieu-hygiënische kwaliteit van de aanwezige asfaltverhardingen, het onderliggende funderingsmateriaal en de grond.

Ten westen van de St. Anthoniedijk zijn teerhoudende asfaltlagen aangetroffen, ten oosten zijn deze niet aangetroffen. De aanwezige onderliggende funderingslagen zijn indicatief geclassificeerd als Niet Toepasbaar (Niet-Vormgegeven bouwstof). Plaatselijk is ook de bodem van de bermen onderzocht. De bermen blijken licht tot sterk verontreinigd en er is dus sprake van ernstige bodemverontreiniging. Er zijn geen gegevens bekend van de grond onder de wegconstructies.

Kabels en leidingen

In april 2023 heeft een KLIC-melding plaats gevonden. Daarnaast zijn de netbeheerders op de hoogte gebracht van de voorgenomen werkzaamheden zodat afstemming kan worden gezocht met het door hen geplande beheer en onderhoud. De vervolgstap is om door middel van proefsleuven de exacte ligging van kabels en leidingen te bepalen.

Drie netwerkbeheerders hebben een Eis-voorzorgsmaatregel (waarschuwingmelding) gemeld.

- De Gasunie vanwege twee buisleidingen gevaarlijke inhoud rondom het gebied van Fort de Gagel. In het meest westelijke deel nabij Fort de Gagel is een geprojecteerde kruising met een buisleiding gevaarlijke inhoud (32 tot 39 cm, 40 bar) van de Gasunie. Er dient daarom geverifieerd te worden in welk stadium van aanleg deze leiding zich bevindt. De invloedssfeer van deze leiding en de bestaande leiding (31,8 cm met 40 bar) die net buiten

het projectgebied blijft is van toepassing op dit het gebied ten westen van de inrit naar Fort de Gagel.

- Waternet vanwege een waterkering vanaf Fort Gagel tot aan de afslag St. Anthoniedijk.
- TenneT met een 150kV hoogspanningskabel direct ten oosten van Fort de Gagel. De hoogspanningsverbinding (150kV) moet in de ontwerpplannen worden ontzien en extra afstemming tijdens de uitvoering is wenselijk.

In het gebied liggen aan weersijden van de Gageldijk verschillende kabels en leidingen. Ook kruisen aansluitingen van bebouwing met enige regelmaat de weg. De volgende leidingen liggen in het gebied:

Ontplobbare Oorlogsresten (OO)

In het onderzoek naar ontplofbare oorlogsresten door REASeuro (RO-160256, 24 januari 2017) is een locatie in het oostelijk deel van het projectgebied als verdacht aangemerkt voor de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten.

Afbeelding:
Ontplobbare
oorlogsresten



De bovenste meter wordt niet als verdacht aangemerkt omdat de NRU (inclusief de Gageldijk) met minimaal 1 meter is opgehoogd.

Water

- Een transportleiding water (300mm grijs gietijzer uit 1934) bevindt zich westelijk van de St. Anthoniedijk in de noordberm van het huidige fietspad en wordt gerekend als bros materiaal.
- Een transportleiding water (800mm uit 1969) vanaf de St. Anthoniedijk tot net voorbij de Moldaudreef in de zuidberm. Een distributieleiding water (100mm grijs gietijzer uit 1927) in de noordberm

Gas

- Een distributieleiding gas lage druk (110mm PVC en PE) in de noordberm
- Een distributieleiding gas lage druk (180mm asbestcement) in de zuidberm. Deze kan voorafgaand aan de werkzaamheden worden vervangen.

Laagspanning en data

- Laagspanningskabel in de zuidberm en vanaf de rotonde Robert Kochplein in de noordberm om bij de rotonde
- Meerdere datakabels in de zuidberm en vanaf de Moldaudreef in de berm aan beide zijden. De distributiekabel dataverkeer Ziggo ligt in de noordberm.

2.7 Duurzaamheid

Bij de herinrichting van de Gageldijk is duurzaamheid een belangrijk aspect. Bij het opstellen van het IPvE en het FO is een ambitieweb sessie “duurzame GWW” gehouden waarbij de ambitieniveaus, de impact, de kansen, oplossingen en mogelijke maatregelen in beeld zijn gebracht. De grootste kansen liggen bij het (her)gebruik van materialen op basis van de Milieukostenindicator (MKI), emissievrij bouwen en het vergroenen.

3. Knelpunten en kansen

3.1 Knelpunten

Sluipverkeer

Het sluipverkeer geeft veel overlast door vaak harder rijden en het veroorzaakt filevorming. Op piekmomenten wordt de bereikbaarheid van de bewoners, bedrijven en hulpdiensten hierdoor ernstig belemmerd. De filevorming zorgt ook voor verkeersonveilige situaties voor fietsers en wandelaars omdat zij er tussendoor moeten rijden en dan soms in de knel komen. Het probleem doet zich hoofdzakelijk voor op het deel tussen de St. Anthoniedijk en het Gandhiplein in noordwestelijke richting.

Slecht wegdek

Het deel tussen de St. Anthoniedijk en het Gandhiplein verkeert ook in matige staat van onderhoud. op sommige plekken. Auto's en fietsers wijken soms onverwacht uit om de slechte wegdelen te ontwijken. Dit kan leiden voor verkeersonveilige situaties.

Bevoorradend vrachtverkeer

Op de Gageldijk zijn er situaties waar het vrachtverkeer door de berm rijdt omdat ze onvoldoende ruimte hebben. Dat zorgt voor kapotte bermen en verkeersonveilige situaties.

Parkeren in de berm

Parkeren in de berm is niet toegestaan maar het gebeurt op verschillende plekken, onder meer bij Fort de Gagel en bij de volkstuincomplexen. Als (vracht)auto's en fietsers elkaar daar moeten passeren kan dat tot verkeersonveilige situaties leiden. Daarnaast zorgt het voor beschadiging van de berm en levert het een onaantrekkelijk beeld op van de Gageldijk.

Onduidelijke situatie fort de Gagel

De nieuwe weg bij fort de Gagel - vanwege de smalle bruggen bij het fort in eerste instantie aangelegd als landbouwweg en later toegangsweg van het parkeerterrein van fort de Gagel en de omleidingsweg voor al het verkeer - zorgt bij de aansluitingen op de Gageldijk voor onduidelijke situaties. Zo is in sommige gevallen niet duidelijk wat de doorgaande route is of hoe de voorrangssituatie in elkaar steekt. Dat zorgt regelmatig voor 'zoekverkeer' en verkeer dat onverwachte manoeuvres (keren) maakt waardoor er verkeersonveilige situaties ontstaan voor het overige verkeer op de Gageldijk. De aansluiting van de nieuwe weg is ruimtelijk ook onduidelijk vorm gegeven.

Onduidelijke situatie aansluiting NRU en St. Anthoniedijk

Vrachtverkeer dat vanaf de NRU de Gageldijk oprijdt ter hoogte van de St. Anthoniedijk zorgt ervoor dat de bermen kapotgereden worden en er een onoverzichtelijke conflictsituatie ontstaat tussen het vrachtverkeer en fietsverkeer. De overdimensionering levert ruimtelijk een onaantrekkelijk beeld.

Hectiek van het autoverkeer

De hectiek van het autoverkeer van de NRU komt de recreatieve kwaliteit van de Gageldijk voor fietsers, wandelaars en ruiters niet ten goede. Dit geldt niet alleen voor geluid maar ook voor het zicht op het autoverkeer.

Wandelaars en ruiters op de weg

Door het (vracht)autoverkeer is de Gageldijk niet aantrekkelijk voor wandelaars en ruiters.

Barrière NRU

De NRU vormt nog te veel een barrière voor mens en dier tussen de stad en het Noorderpark.

Afbeelding:
Onduidelijke situatie Fort
de Gagel: veel wegen
komen hier bij elkaar



Afbeelding:
Onduidelijke situatie
aansluiting NRU en St.
Anthoniedijk



Afbeelding:
Hectiek van het
autoverkeer



3.2 Kansen

Verkeersveilige fietsstraat

Door de herinrichting als fietsstraat en het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u zal de sluiproute minder aantrekkelijk zijn en het sluipverkeer ook verminderen.

Aantrekkelijke Gageldijk

Door een eenduidig profiel met bomen de Gageldijk als onderdeel van de hoofdweerstandslijn van de NHW zichtbaar te maken. Maar ook door meer beplanting in de berm van de NRU het zicht op het autoverkeer te verminderen. De Gageldijk blijft vrij van parkeren en er worden (groene) voorzieningen aangebracht bij de toegangen van de particuliere bruggetjes voor vrachtverkeer.

Een verkeersveilige en aantrekkelijke wandel- en ruiterroute

Door de aanleg van een vrij liggend pad voor wandelaars langs de hele Gageldijk en een ruitepad op het deel van de Einsteindreef tot fort de Gagel.

Oplossen knelpunten

Oplossen knelpunten rondom fort de Gagel en bij aansluiting St. Anthoniedijk.

Vergroten ecologische waarde

Het versmallen van de Gageldijk en toevoegen van meer bomen en beplanting wordt aangegrepen om de biodiversiteit te vergroten. Ook liggen er kansen om een aantal faunapassages en de natuurparel bij fort de Gagel uit het VO van de NRU te maken.

4. Beleid

4.1 Beleidsstukken

Kadernota kwaliteit openbare ruimte.

In de kadernota is de hoofdstructuur van de openbare ruimte beschreven. De bijzondere lijnen (zoals autowegen, waterwegen en historische linten) zijn lange doorgaande lijnen op stedelijk niveau. De Gageldijk is één van de bijzondere lijnen en is aangeduid als lint. De bijzondere lijnen zijn vaak van historisch belang en vormen de verbindende elementen in de openbare ruimte. De lijnen worden intensief gebruikt door bewoners en bezoekers. Ze bepalen samen met de bijzondere plekken en de podia (o.m. binnenstad, stadsparken, NHW) de identiteit en herkenbaarheid van Utrecht. Werken aan een bijzondere lijn betekent redeneren vanuit één ruimtelijke opgave voor de hele lijn en daarmee niet alleen aan één sectorale opgave.

Linten, waterwegen en radialen verbinden de stad met het buitengebied en verankeren de aanliggende buurten. Het stimuleren van langzaam verkeer en de verblijfsfunctie krijgt op deze lijnen prioriteit. Bij ontwikkelingen is aandacht voor het herstellen en robuuster maken van de groen- en waterstructuren en voor de leidende principes. Bij de inrichting is het historische karakter een belangrijk aandachtspunt.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040)

In RSU 2040 staan de ambities die de gemeente Utrecht heeft op de grote vraagstukken om door te groeien naar een stad met 470.000 inwoners. De groei van de stad moet op basis van gezonde verstedelijking. Dat betekent onder meer ook groei van groen, werk en voorzieningen. De RSU voorziet in de uitbreiding van Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht. Ook moet een vernieuwing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgen voor een zodanige

doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd wordt via de NRU te rijden in plaats door de stad.

Actualisatie Groenstructuurplan 2017 - 2030

Het groenstructuurplan maakt inzichtelijk hoe we met de stedelijke groenstructuur bijdragen aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Het kent vijf hoofdopgaven:

1. Vergroten van de kwaliteit van het bestaande stedelijk groen
2. Verbeteren van de bereikbaarheid van de groengebieden
3. Uitbreiden van de groene buitenruimte
4. Gezonde verstedelijking.
5. Klimaatadaptatie.

De ambities zijn vastgelegd in een kaart: Visie Groenstructuur 2030. Deze kaart toont de ecologische, recreatieve, cultuurhistorische en ruimtelijke samenhang. Zo werkt de gemeente aan behoud en versterking van het groen en de biodiversiteit. Het groen van de Gageldijk is in de visie onderdeel van de stedelijke groenstructuur en aangeduid als een wenselijke groenverbinding. Utrecht werkt ook aan meer biodiversiteit door het beschermen van bomen en plant- en diersoorten (de zgn. Utrechtse soortenlijst) en het toepassing van meer inheemse soorten.

Mobiliteitsplan 2040

In het mobiliteitsplan kijken we naar het jaar 2040. Hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. We gaan voor 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'. Vijf stappen die samenhangen: slim bestemmen, anders reizen, netwerken op orde, slim parkeren en slim sturen. Dit project valt onder netwerken op orde.

Afbeelding:
Ligging Gagelijk in het regionale fietsroutenetwerk
(bron: provincie Utrecht)

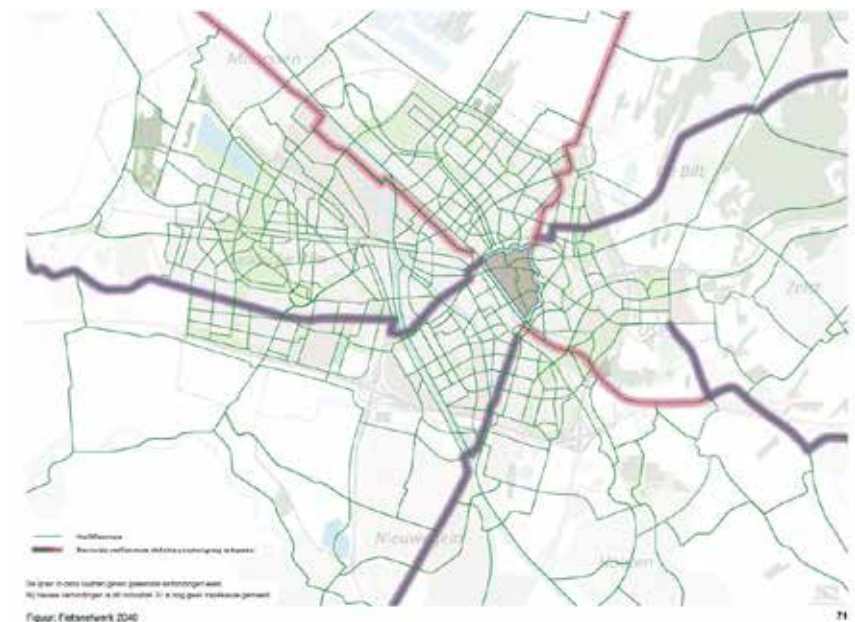
Door het ingezette beleid groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor een belangrijk deel uit de regio. Er is een grote potentie voor meer fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer en daarmee het verminderen van het autoverkeer dat de stad in en uit rijdt. Dat willen we als gemeente Utrecht zoveel mogelijk faciliteren. De hoofdfietsroutes in de gemeente Utrecht sluiten aan de randen van de stad aan op het regionale fietsnetwerk van de omliggende gemeenten (U10) en de provincie Utrecht.

Afbeelding:
Gagelijk:
hoofdfietsroute in het Mobiliteitsplan Utrecht

De Gagelijk is een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk tussen Bithoven en Maarssen en wordt om die reden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht als hoofdfietsroute aangewezen. De Gagelijk draagt bij aan een dekkend fietsnetwerk voor de regio en de inwoners van Utrecht, waardoor het ook voor de afstanden tussen 7,5 en 15 km aantrekkelijker wordt om de fiets te pakken.

Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden (2021)

De geschiedenis van de stad Utrecht en de gebieden daarbuiten is belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit. Ze bepalen de identiteit van Utrecht. We zorgen dat de groei van de stad geen bedreiging is voor waardevol erfgoed. We willen dat het verleden van de gemeente zichtbaar blijft in de zich steeds ontwikkelende stad. In de nota 'Utrechts Erfgoed verbindt mensen en tijden' staat hoe het erfgoed daarin een rol kan spelen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is daarbij beschermt als monument op de werelderfgoedlijst van Unesco. De Gagelijk vormt samen met de Anthoniedijk, Klopvaart en -dijk, Fort de Klop, Fort de Gagel en Fort Ruigenhoek het meest samenhangende deel van de NHW binnen de Utrechtse gemeentegrens. Het inundeerbare land en de daarbij horende waterlopen en waterstaatkundige werken zijn hier herkenbaar. De Hoofdverdedigingslijn is daarmee nog steeds een belangrijke structuur.

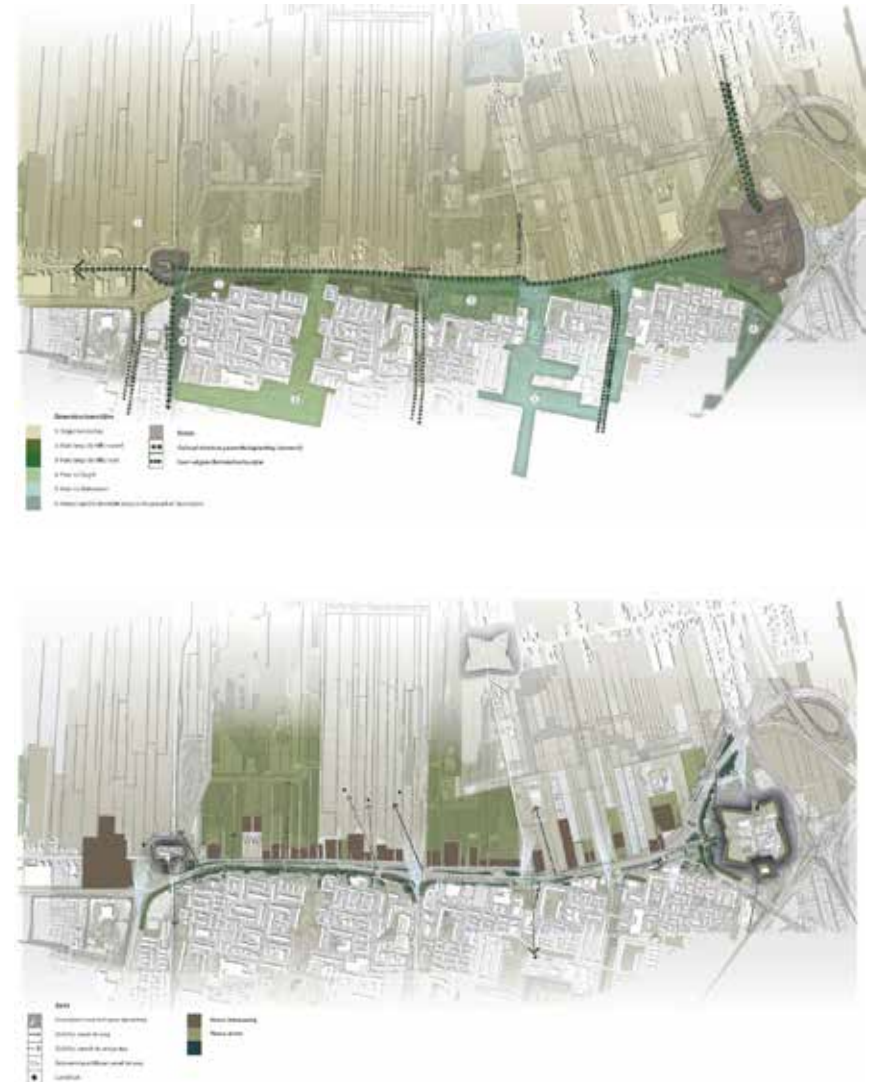


5. Visie

Afbeelding:
Visie nieuwe NRU

De Gageldijk maakt onderdeel uit van het plangebied van de herinrichting van de NRU. Hoewel de planvorming hiervoor is stilgelegd, zijn de doelen nog wel van toepassing. Een van de doelen is een versterkt historisch landschap. Deze is ook van toepassing op de Gageldijk. De Gageldijk vormt de scheiding tussen het landschap van Overvecht en het buitengebied. De visie is om deze beter herkenbaar onderdeel van de Nieuwe Hollands Waterlinie te maken. In de visie krijgt de Gageldijk aan één zijde een bomerij wordt deze als dijk versterkt door een hogere ligging ten opzichte van de omgeving en een wadi aan de zijde van de NRU. De nieuwe NRU wordt ontworpen als een weg door het groen. Hierdoor wordt de hectiek van het verkeer in de omgeving zo min mogelijk ervaren en komt de inpassing van de NRU de recreatieve kwaliteit van het groene raamwerk van Overvecht en de Gageldijk ten goede. Dit geldt niet alleen voor geluid, maar ook voor het zicht op het autoverkeer. Geluidsvoorzieningen en de mate waarin de NRU als visuele barrière wordt ervaren hebben grote invloed op de aantrekkelijkheid van de omgeving. Het zicht van Overvecht op het landschap en het gevoel van ruimte bij de Gageldijk wordt nu ervaren als een kwaliteit. De visie is die kwaliteit nog verder te versterken.

Afbeelding:
Beoogde panorama's en
zichtlijnen in VO NRU



6. Uitgangspunten

6.1 Cultuurhistorie

- Behouden en/of herstellen van de dragende structuur van de Nieuwe Hollandse Waterlinie: de Gageldijk als onderdeel van de weerstandslijn. Bijzondere aandacht voor de aansluiting rond Fort de Gagel en de aantakking van de NRU bij de St. Anthoniedijk.

6.2 Ruimtelijk en landschappelijk

- De Gageldijk wordt ruimtelijk ingepast op basis van de visie voor de nieuwe NRU, dat rekening houdt met de karakteristieken van het groene raamwerk Overvecht, NHW en de beoogde uitstraling van een weg door het groen;
- De boombeplanting langs de Gageldijk wordt versterkt en er worden bomen en struiken geplant in de berm om het zicht op auto's van de NRU te verminderen;
- De openheid van het gebied met panorama's en zichtlijnen op het landschap blijven behouden of worden versterkt;
- De forten en hun omwalling/beplanting zijn zichtbaar vanaf de Gageldijk;
- Er worden in principe geen antiparkeer voorzieningen gemaakt langs de Gageldijk;
- Aan de westzijde langs de Gageldijk komt een struinp pad voor wandelaars dicht tegen de Gageldijk aan. Hier en daar worden bankjes geplaatst met zicht op het landschap;
- In de VO fase wordt onderzocht of een ruit erpad ook mogelijk is naast de gewenste bomenrij, de vergroening en het struinp ad. Het gaat daarbij over de Gageldijk vanaf het Henri Dunantplein tot de ingang voor fort de Gagel.

6.3 Mobiliteit

Gageldijk

- De Gageldijk wordt ingericht als fietsstraat met voorrang op alle aansluitingen;
- De wettelijke toegestane snelheid wordt 30 km/u;
- De overgangen om de snelheid naar 30/ km per uur terug te brengen vindt plaats door middel van een voorrangmaatregel.
- De snelheidsremmers in de vorm van 30km/u sinus-vormige drempels conform richtlijnen CROW (12 cm hoog om de 180-200 m);
- De fietsstraat is 4,80 m met 4,00 m rood asfalt en 40 centimeter kantstroken aan weerszijden;
- Er wordt geparkeerd op eigen terrein of op de aangewezen parkeerterreinen;
- Voetgangers mogen ook gebruik maken van de fietsstraat, daarnaast wordt voor voetgangers een struinp ad aangelegd tussen de NRU en de Gageldijk;
- De Gageldijk blijft voor landbouwverkeer en autoverkeer in zijn geheel toegankelijk;
- Voor het autoverkeer blijven alle aansluitingen gehandhaafd;
- Voor vrachtverkeer wordt de aansluiting bij de St. Anthoniedijk in de richting van de Wilhelminalaan door middel van een keerverbod opgeheven;
- Er vindt kort na aanleg een evaluatie plaats of de inrichting als fietsstraat met 30 km/u voldoende effect heeft op het terugdringen van sluipverkeer. Bij het uitblijven daarvan is als aanvullende maatregel een eenrichtingsverkeer voor al het gemotoriseerde verkeer tussen het parkeerterrein van Staatsbosbeheer en de St. Anthoniedijk. Het is dan niet meer mogelijk om met gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd landbouwverkeer) te rijden vanaf de St. Anthoniedijk in de richting van het fort de Gagel (zie ook bijlage 1 voor de keuze en afweging van deze maatregel).

Nood- en hulpdiensten

- De Gageldijk en aanliggende zijstraten zijn bereikbaar voor de nood- en hulpdiensten;
- De Gageldijk maakt geen onderdeel uit van de hoofduitrukroutes. Daarom volstaat een wegbreedte van 4.80m.

Ter hoogte van Fort de Gagel

- De nieuw aangelegde weg langs het parkeerterrein bij Fort de Gagel wordt de doorgaande fiets-sstraat voor alle auto's en (brom) fietsers.
- De bestaande weg langs Fort de Gagel wordt verblijfsgebied voor voetgangers, fietsers en autoverkeer van aanwonenden en op het zuidelijk deel voor laden en lossen van het restaurant Fort de Gagel. Er is geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk. De recent aangelegde weg rond het parkeerterrein van Fort de Gagel wordt de route van de fietsstraat en dus ook de aangewezen route voor vracht- en autoverkeer. Voor bewoners en voor bevoorrading van het Fort kan de route over de zuidelijke brug gebruikt worden.;
- Het profiel van de bestaande weg langs Fort de Gagel is duidelijk smaller dan de fietsstraat.

Ter hoogte van de aansluiting met de St. Anthoniedijk

- Er wordt een eenrichtingsverkeer ingesteld voor vrachtverkeer tussen de Einthovendreef en St. Anthoniedijk. Het is dan niet meer mogelijk om bij de aansluiting St. Anthoniedijk vanaf de NRU een U-turn te maken in de richting van de Enthovendreef.

6.4 Groen en ecologie

- Het groen van de hoofdstructuur en bomen blijven behouden of worden gecompenseerd;
- Er wordt voldaan aan de wet Natuurbescherming (incl. mitigatie en compensatie) en de Utrechtse soortenlijst;

- De Gageldijk wordt vormgegeven met aan één zijde een strakke bomerij met 3 soorten bomen die passen bij dit type landschap en grondslag, en met gelijke groeisnelheid en kroonvorm;
- De berm tussen de NRU en de Gageldijk - als onderdeel van het groen van Overvecht dat over de weg wordt getild en doorloopt tot de Gageldijk – wordt op delen verdicht met bomen en beplanting. Hierdoor ontstaat meer contrast tussen open en dicht en een intieme sfeer van een bosrand en wordt het zicht van de NRU afgeleid. Er wordt rekening gehouden met het beoogde zicht op het landschap;
- Bij de inrichting worden inheemse en gebiedseigen soorten toegepast met afwisseling in soort en beplanting en variatie in structuur;
- De toeleiding van de bestaande faunapassage wordt hersteld met natuurlijke materialen;
- Er wordt rekening gehouden met de twee geplande ondergrondse faunapassages bij de Dunantplein en Moldaudreef uit het project Korte Termijn Maatregelen NRU.
- De bomerijen en groenzones langs de NRU fungeren als vlieg- en foerageerroutes voor vleermuizen. De verlichting langs deze routes dient goed te worden gefocust om zo min mogelijk verstoring te veroorzaken;
- De berm ten westen van Fort de Gagel (oppervlakte ongeveer 0,5 ha) wordt ingericht als natuurplein voor waterberging en natuurontwikkeling. Bij (oppervlakkige) vergraving kunnen Pleistocene zandlagen dagzomen, die door het voedselarme karakter zeer interessant zijn. Het is nog niet duidelijk op welke diepte deze lagen aanwezig en welke eisen er vanuit waterberging aan het gebied gesteld worden. Bij een vergelijkbare situatie ten noordoosten van het fort zijn diverse bijzondere soorten opgedoken, waaronder blauwe zegge, geelgroene zegge, gewone dotterbloem, gevleugeld hertshooi, moeraswolfsklauw en rond wintergroen.

Afbeelding:
De Gageldijk nu

6.5 Water

- Om wateroverlast te voorkomen dient toename van verharding gecompenseerd te worden binnen het beheergebied. Voor het beheergebied van HDSR is dan minimaal 15% van de toename en voor die van AVG is dat tussen de 10 en 20%. Compensatie vindt plaats door het realiseren van open water of op alternatieve wijze, één en ander ter goedkeuring van de waterkwantiteitsbeheerder. In het projectgebied is geen sprake van toename van verharding, waardoor de compensatie niet nodig is;
- Om verdroging van de bodem te beperken dient ten minste 90%, en bij voorkeur 100%, van de jaarlijkse neerslag te worden verwerkt in de lokale bodem. Dit vertaalt zich in 15 mm per vierkante meter verhard oppervlak aan open waterberging. In het projectgebied wordt de huidige wijze van afwateren gehandhaafd, te weten in de naastliggende bermen. Daarmee wordt voldaan aan de norm.

Afbeelding:
De gageldijk straks

6.6 Inrichting

- Gageldijk is een 4.80 m brede weg van 4 m rood asfalt met aan beide kanten een rabatstrook van grasstenen. Eventuele verbredingen bij inritten wordt ook met grasstenen uitgevoerd;
- Het historische deel van de Gageldijk heeft aan de zuidzijde een strakke bomenrij. De bomenrij heeft een regelmatige plantafstand met 3 soorten bomen die passen bij dit type landschap en grondslag. In de berm tussen de NRU en de Gageldijk wordt met behoud van de gewenste doorzichten en zichtlijnen beplant met bosplantsoen en bomen. Waar mogelijk aan de kant van de NRU en bij de doorzichten met bloemrijk grasland (zonkant) en aan de kant van de Gageldijk kruidenvegetatie (schaduwkant);
- De Gageldijk blijft vanaf de bocht, waar de historische Gageldijk overgaat in de later aangelegde Gageldijk (bij nr. 4), open van karakter met indien nodig los geplaatste bomen;
- Niet parkeren langs de Gageldijk blijft gehandhaafd;



- De fietsstraat volgt vanaf de Eindhovenreef tot aan de brug van fort de Gagel de huidige Gageldijk. Vanaf hier loopt de fietsstraat over de nieuw aangelegde weg langs het parkeerterrein om weer aan te sluiten op de huidige weg rond fort de Gagel;
- De Gageldijk tussen de noordelijke brug bij fort de Gagel en de aansluiting met de nieuwe weg krijgt een verblijfsfunctie. De bestrating sluit aan bij de bestrating van het fort;
- Vanaf de Eindhovenreef tot aan de Gandhidreef komt een struinp pad aan de zuidkant van de Gageldijk;
- Vanaf het Dunantplein tot fort de Gagel komt een vrij liggend ruiterpad;
- De plek waar de Gageldijk, de nieuw aangelegde weg en het fietspad bij elkaar komen vraagt om logische aanpassing qua structuur en materiaalkeuze. Het parkeerterrein wordt hierbij betrokken en zoveel mogelijk aan het oog onttrokken vanaf de Klopvaart.
- De plek waar de NRU, Gageldijk en St. Anthoniedijk bij elkaar komen, wordt zoveel mogelijk vergroend. Ook wordt de historische structuur van de Gageldijk en St. Anthoniedijk meer zichtbaar gemaakt;
- Het VO NRU is uitgangspunt bij de soortenkeuze van bomen, bosplantsoen en kruiden.
- De bestaande verlichting blijft gehandhaafd.
- Waar nodig wordt bij inritten voor het indraaien van groot vrachtverkeer de weg verbreed. De verbreding vindt plaats in het zelfde materiaal als de rabatstrook

6.7 Ondergrond

- Afhankelijk van archeologische waarde en/ of verwachting en de omvang van de graafwerkzaamheden archeologische vergunning nodig.
- Voor de voorgenomen graafwerkzaamheden is een melding nodig volgens het Besluit Uniforme Saneringen (BUS). Er zijn geen gegevens bekend van de grond onder de wegconstructies.

- Afhankelijk van de voorgenomen (maximale) ontgravingsdieptes moet worden bepaald of de onderzoeksresultaten van 2018 en 2020 volledig zijn en of aanvullend onderzoek (asfalt, fundering en/ of bodem) noodzakelijk is. Dit voor het in kaart brengen van de (eventuele) milieu-hygiënische beperkingen voor de te verrichten werkzaamheden en het bepalen van de hergebruiksmogelijkheden van de vrijkomende materialen. Eventueel aanvullende onderzoeken worden uitgevoerd in de VO-fase.

6.8 Duurzaamheid

- In de volgende fase van het ontwerpproces wordt het (her)gebruik van materialen inzichtelijk gemaakt op basis van de Milieukostenindicator (MKI) en emissievrij bouwen.
- Ook wordt inzichtelijk gemaakt hoe vergroenen en wateropvang kan bij dragen aan een duurzame inrichting.

6.9 Beheer

- De ontwerplevensduur voor de wegconstructie, exclusief de kunstwerken en de deklaag asfalt is minimaal 20 jaar;
- Bij oplevering van het werk zal het openbare gebied voor beheer worden overgedragen aan Dienst Stadsbedrijven. Voor de overdracht geldt dat de planuitwerking en de uitvoering conform de beheereisen van de gemeente heeft plaats gevonden. Het gaat hierbij om:
 1. Toetsing en goedkeuring van tussentijdse en definitieve planproducten aan het Handboek Openbare Ruimte in de commissie Beheer Inrichting Gebruik (BInG)
 2. Beschikbaarheid van een beheerparagraaf plus beheerkostenraming voor het aanvragen van een mutatie in het te beheren areaal.
 3. Opmaken van een proces verbaal van overdracht na een schouw van het opgeleverde project met de beheerder.

7. Plantoelichting Functioneel Ontwerp (FO)

In het (FO) zijn de ruimtelijke uitgangspunten vertaald naar een integraal samenhangend ontwerp. Voor de Gagelijk zijn hierin de volgende onderwerpen bepalend voor het ontwerp:

7.1 Onderwerpen van het ontwerp

Een historische dijk ingericht als fietsstraat

De Gagelijk is een oude historisch dijk die behoort tot de Hollandse Waterlinie. Bij de herinrichting van de Gagelijk is gezocht naar aansluiting op deze oude ruimtelijke structuur. Dit ondermeer door de bomenstructuur langs de dijk als 1 lijn te versterken en de knikken in de oude dijk te respecteren.

Fietsstraat

Op de nieuw ingerichte Gagelijk krijgt de fietser de ruimte en is de auto te gast. De dijk wordt ingericht als fietsstraat, dit betekend een rijloper van 4 meter breed rood asfalt met aan weerszijden rabatstroken. We passen verkeersdrempels toe die passen bij een snelheidsregime van 30 km/u. Deze zijn 12 centimeter hoog, hebben een sinusvormige op-/afrit van 2,40 meter, en de totale lengte is 4.80 meter. Op de dijk komt geen autobewegwijzering of extra bebording zoals 'auto te gast' aanwezig op de fietsstraat. Indien nodig wordt de Provinciale fietsbewegwijzering Bilthoven-Maarssen geplaatst op de fietsroute.

Verkeer

De Gagelijk blijft in eerste instantie voor alle verkeersdeelnemers een tweerichtingsweg en alle aansluitingen aan de NRU blijven intact. De indeling van de rijbaan benadrukt de positie van fietsers. Na deze herinrichting is de weg vooral aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer en minder voor doorgaand autoverkeer. De weg krijgt dus vooral een rol voor het autoverkeer van de directe omgeving. Vuilniswagens, verhuiswagens, brandweerwagens, laad- en losverkeer en landbouwverkeer kunnen ook gebruik maken van deze straat.

Aanpassingen bij Gagelijk- Burgemeester Huydecooperweg
Om de overgang van een 50km/h weg ten noorden van fort de Gagel (Burgemeester Huydecooperweg) naar de fietsstraat Gagelijk veilig te maken (snelheid autoverkeer lager + attentie) wordt een uitritconstructie aangelegd ter hoogte van deze aansluiting. De fietsstraat Gagelijk gaat hier ook over in het 2 richtingenfietspad richting Maarssen.

Op het deel van de fietsstraat langs fort de Gagel (ten zuidwesten van het Fort) is het niet mogelijk om de maat van 4.80 aan te leggen in verband met de watergang en de aanwezige bomen. De wegbreedte varieert hier tussen de 4.25 en 4.40m.

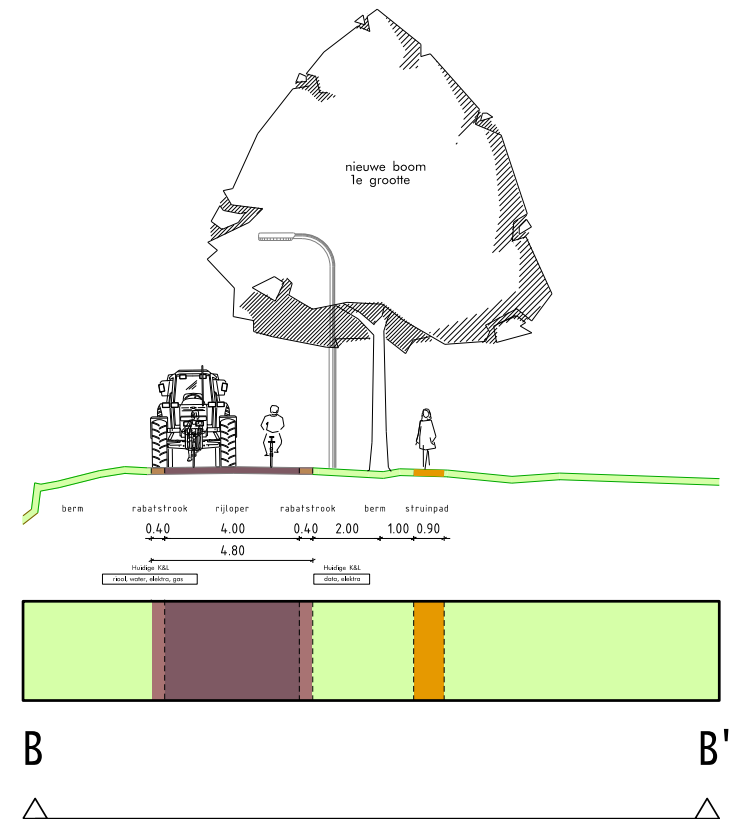
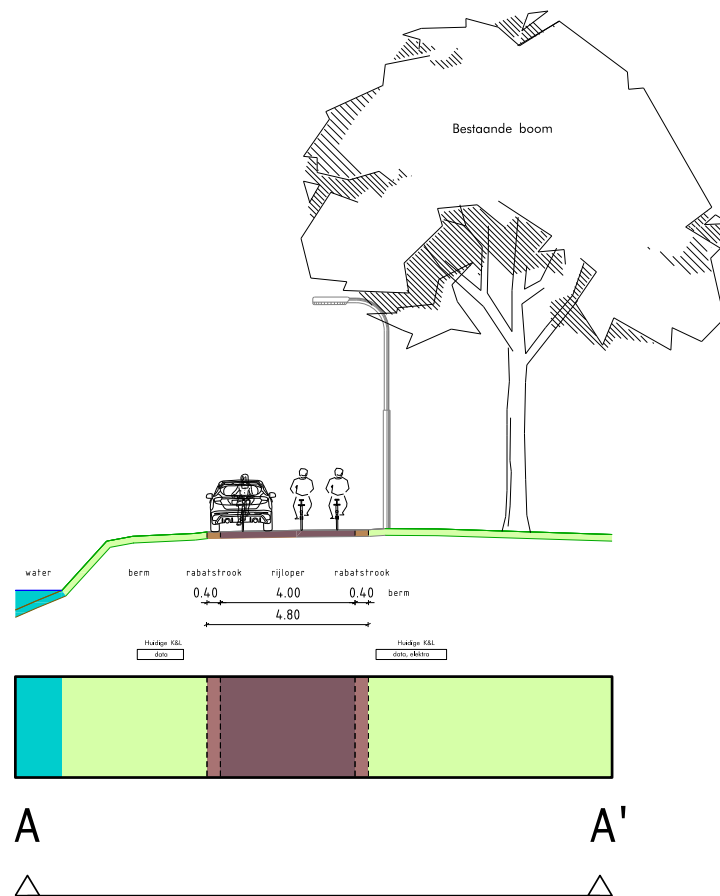
Aanpassingen bij Fort de Gagel

De fietsstraatinrichting wordt aangebracht over het tracé van de recent aangelegde weg langs de zuidkant van het parkeerterrein bij het fort. De historische route tussen de twee bruggen die direct langs fort de Gagel loopt wordt heringericht met klinkers en is vooral bedoeld als voetgangerszone. Er wordt een afsluitpaal geplaatst ten zuidwesten van de brug die gelegen is ter hoogte van huisnummer 161. Bewoners en bevoorrading van Fort de Gagel rijden eerst over de fietsstraat rechtdoor langs het parkeerterrein en slaan dan linksaf richting het Fort de Gagel / huisnummers 161/163. De ingang van het parkeerterrein wordt verplaatst voor een meer overzicht in de verkeerssituatie en de kans om meer bomen en groen toe te voegen op de huidige locatie van de toegang tot het parkeerterrein.

Parkeren

Langs de fietsstraat zijn geen parkeerplaatsen. De illegale parkeerplaatsen worden verwijderd zodat we bomen en groen kunnen toevoegen.

Afbeelding:
Bestaand en nieuw
profiel



Struinp pad

Op de hele fietsstraat mag gewoon gelopen worden. Op enkele plekken is de groenstrook ruim genoeg om een struinp pad toe te voegen, hier is voor de voetgangers de mogelijkheid om door de groene berm te lopen. Het struinp pad wordt gemaakt van halfverharding en zal circa 0.9 meter breed zijn.

Paardenroute

De mogelijkheden voor een ruiterp ad wordt in de volgende fase van het Voorlopig Ontwerp onderzocht

Groen

Voor de vergroening van de dijk wordt de visie van het inrichtingsplan groenzones van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) aangehouden. Hierbij wordt uitgegaan dat de groenstructuur van gestrooide bomen met heestergroepen en bloemrijk gras over de NRU wordt doorgetrokken tot de rand van de Gagelijk.

Langs de Gagelijk wordt (waar de bestaande bomen en ondergrond dit toelaten) een doorgaande laanstructuur geplant die de historische route benadrukt. De bomen zijn van de eerste orde en worden hoog ongekroond. Op maaiveld worden op veel plekken de meester groepen vergroot zodat je niet meer vanaf de Gagelijk op het rijdende verkeer van de NRU kijkt.

Op circa vijf plaatsen is het zicht vanaf de weg en vanaf de zuidzijde van de NRU belangrijk, hier worden geen heesters geplant zodat vrij zicht op het slagenlandschap behouden blijft.

Voor de uitwerking van het plan betekent dit:

- Aanvulling van de bomen met bomen van de eerste orde langs de rijbaan van de Gagelijk, de bomen komen op twee meter afstand van de kant van de nieuwe fietsstraat.
- Aanvulling van de heesters, op maaiveld wordt de rand met heesters aangevuld met heesters die passen bij de aanwezige inheemse beplanting.
- Langs de rand van de weg en bij de doorzichten zal een bloemrijk grasmengsel worden aangebracht zodat op de gewenste plekken vrij zicht op het landschap is.

Bij de soortenkeuze wordt voorgesteld:

- Bomen langs de dijk: 50% Hollandse Linde en 50% Zomereik
- Heesters: Vuilboom, krentenboom, lijsterbes, liguster, taxus, rode en gele kornoelje, hulst,
- Kruiden: bloemrijk kruidenmengsel voor ruige onderbegroeiing en boszomen op droge voedselrijke grond.

Technische randvoorwaarden groen:

- Bij 50 en 80 km/uurweg 2 meter gras tussen heesters en kant rijbaan
- Bij Gagelijk 2 meter tussen kant fietsstraat en bomen
- Bij struinp ad 1 meter gras langs pad zodat heesters niet over pad groeien en minimale afstand tot bomen is 1 meter

Afbeelding:
Bestaande bomen en
beplanting



Kabels en leidingen

Waar nieuwe bomen en kabels en leidingen conflicteren wordt gezocht naar een passende oplossing. Gedacht wordt aan het plaatsen van mantelbuizen bij de nieuwe bomen of de leidingen verleggen naar een plek onder de rabatstraok van fietsstraat. De keuze zal gedurende het opstellen van het voorlopig ontwerp samen met de eigenaren van de kabels en leidingen gemaakt worden. Alleen boven de gasleiding worden geen bomen geplant.

Verlichting

De bestaande armaturen met LED lampen worden gehandhaafd, waar nodig wordt bij entrees de verlichting aangevuld met extra armaturen.

Duurzaamheid

Een deel van de verharding wordt vervangen door groen. Ook wordt een groot aantal bomen en struiken geplant. Dit draagt enerzijds bij aan minder zicht op de NRU vanaf de Gageldijk waardoor een prettiger verblijfgebied ontstaat en anderzijds aan het verminderen van hittestress en een betere buffering van neerslag. Het hemelwater blijft afstromen in de bermen. Het (her)gebruik van materialen wordt in de volgende fase uitgewerkt.

8. Vervolg

8.1 Participatie

Eind juni 2023 heeft een inloopavond plaatsgevonden waar de plannen voor de Gagelijk zijn gepresenteerd en de aanwonenden en bedrijven hun visie konden geven (zie bijlage). Deze inbreng is, zo mogelijk, meegenomen bij het uitwerken van het Functioneel Ontwerp (FO).

Op initiatief van Copijn Landschapsarchitecten, zelf gevestigd aan de Gagelijk, heeft in april 2023 een bijeenkomst plaatsgevonden waarbij aanwonenden en bedrijven aanwezig waren. De opbrengst van deze avond is gedeeld met de gemeente en zo mogelijk meegenomen bij het uitwerken van het FO.

Na vrijgave van het Integraal Programma van Eisen (IPVE) en het FO wordt het concept IPVE-FO nogmaals gedeeld. Op een inloopavond kunnen de betrokkenen vragen stellen. Ze kunnen ook schriftelijk reageren. Alle reacties op het IPVE en FO zullen worden beantwoord in een reactienota. Hierin wordt toegelicht hoe wordt omgegaan met iedere vraag of opmerking en wat wel en wat niet kan worden meegenomen in de uitwerking van het ontwerp.

8.2 Planning

Na het verwerken van de inspraakreacties wordt dit concept IPvE en FO aangepast. Het definitieve IPvE en FO wordt naar verwachting eind maart 2024 aan het college van burgemeester en wethouders voorgelegd voor definitieve besluitvorming. Daarna wordt het Definitief Ontwerp (DO) opgesteld en voorgelegd aan de bewoners, waarna het project richting uitvoering wordt gebracht. Ook stelt de gemeente een faserings- en omleidingsplan op om de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting kunnen de werkzaamheden in 2025 starten. De exacte planning volgt in een latere fase.

Bijlagen

Afbeelding:
Gemeten intensiteiten
(doorsnede) etmaal,
OchtendSpits (2 uren) en
AvondSpits (2 uren)

Bijlage 1 Sluipverkeer Gageldijk: verkeerstellingen en afweging varianten

Verkeerstellingen

In de periode 26-01-2023 t/m 15-02-2023 zijn er verkeerstellingen (slangtellingen) verricht op de Gageldijk.

Om inzicht te krijgen in sluipverkeer op de Gageldijk zijn op basis van de uitgevoerde tellingen gedetailleerde analyses uitgevoerd voor de spitsperiodes per richting. De intensiteiten zijn gemeten per richting voor de avondspits (7-9 uur) en ochtendspits (16-18 uur) met het percentage van de betreffende spitsperiode t.o.v. de etmaalwaarde. Een relatief hoog spitspercentage t.o.v. de etmaal geeft een indicatie voor sluipverkeer aan.

Avondspits

Het avondspitspercentage ligt op de Gageldijk structureel hoger (circa 10-15% hoger) dan het ochtendspitspercentage. Dat is logisch omdat over de gehele Gageldijk bedrijvigheid te vinden is waar mensen overdag (o.a. in de avondspits, maar over het algemeen niet in de ochtendspits) naar toe gaan of vandaan komen (tuincentrum, tankstation, manege, horeca).

Afbeelding:
Gemeten intensiteiten
per richting Ochtend- en
AvondSpits (2 uren) met
% spits t.o.v. etmaal

Het avondspitspercentage ligt in de meeste gevallen onder de 25% t.o.v. de etmaalperiode. Alleen op het deel tussen de aansluiting Albert Schweitzerdreef en de Burg. Huydecooperweg (locatie C2, D2 en E1,2) ligt het percentage structureel hoger (hoogst gemeten percentage is 36%). Op deze locaties wordt op basis van de tellingen in de avondspits sluipverkeer verwacht. Het gaat dat om sluipverkeer in noordwestelijke richting.



Afbeelding:
De vijf varianten

Ochtendspits

Het ochtendspitspercentage ligt in de meeste gevallen onder de 25% t.o.v. de etmaalperiode. Alleen op het deel tussen de aansluiting Albert Schweitzerdreef en de aansluiting Karl Marxdreef (locatie C2 en D2) ligt het percentage hoger (hoogst gemeten percentage is 32%). Op E1 ligt het percentage weer lager, waardoor er geen sprake is van structureel hogere percentages. De verwachting is dan ook dat er wel sprake is van sluipverkeer in de ochtendspits, maar in mindere mate dan in de avondspits en zeker niet structureel. Ook hier gaat het om sluipverkeer in noordwestelijke richting.

Afweging maatregelen

Om te bepalen welke maatregelen sluipverkeer het best geweerd kan worden, zijn varianten gemaakt en beoordeeld op effectiviteit, de veiligheid voor de fietser en de bereikbaarheid van bedrijven en woningen resp. voor de hulpdiensten. Het zijn de varianten:

1. Alleen fietsstraat (30 km)
2. Fietsstraat en knip bij fort de Gagel
3. Fietsstraat en knip bij Gageldijk 109
4. Fietsstraat en éénrichtingsverkeer vanaf fort de Gagel
5. Fietsstraat en NRU afkoppelen bij de St. Anthoniedijk



Variant 1: Fietsstraat



Variant 5: Fietsstraat + knip bij Burg. Huydecoperweg



Variant 3: Fietsstraat + knip Gageldijk 109



Variant 4: Fietsstraat en éénrichtingsverkeer



Variant 5: Fietsstraat + afkoppeling NRU

Afweging maatregelen tegen sluipverkeer

Mate van sluipverkeer	Nu	V1	V2	V3	V4	V5
Noordwestelijk	o	+	+++	+++	++	++

Bij variant 1 is minder sluipverkeer door snelheidsverlaging. Bij variant 2 en 3 is sluipverkeer op de Gageldijk onmogelijk. Bij variant 4 is het niet mogelijk gemaakt via bebording en bij variant 5 is de locatie waar sluipverkeer begint, afgesloten van de NRU.

Langzaamverkeer	Nu	V1	V2	V3	V4	V5
Noordwestelijk	o	+	+	+	++/+	+
Zuidwestelijk	o	+	+	+	+	++/+

Bij varianten 1, 2, 3 en 5 is sprake van minder verkeer door fietsstraat maar wel in 2 richtingen. Bij variant 4 is ook minder verkeer en op het noordwestelijke deel maar in 1 richting. Variant 5 scoort gunstig omdat door de knip bij de St. Anthoniedijk geen conflictpunt meer is met de NRU.

Woningen/ bedrijven	Nu	V1	V2	V3	V4	V5
Noordwestelijk	o	o	-	-	-	-
Zuidwestelijk	o	o	-/o	-/o	o	-/--
St. Anthoniedijk	o	o	-/o	-/o	o	-/--

In de varianten 2, 3 en 5 moet op alle wegdelen omgereden worden, maar bij variant 5 door de knip het meest. In variant 4 moet alleen op het noordwestelijk deel omgereden worden.

Landbouwverkeer	Nu	V1	V2	V3	V4	V5
Noordwestelijk	o	o	-	-	o	o
Zuidwestelijk	o	o	-/o	-/o	o	o
St. Anthoniedijk	o	o	-/o	-/o	o	o

Landbouwvoertuigen moeten in variant 2 en 3 door de knip altijd terug- of omrijden maar het meest op het noordwestelijke deel.

Hulpdiensten	Nu	V1	V2	V3	V4	V5
Noordwestelijk	o	o	-	-	o	-
Zuidwestelijk	o	o	-/o	-/o	o	-
St. Anthoniedijk	o	o	-/o	-/o	o	-

Een knip zorgt altijd voor meer omrijden en voor (iets) vertraging. Bij de varianten 2 en 3 is dat op het ene deel meer als het andere. Bij variant 5 met het afkoppelen van de NRU is dat op alle wegdelen.

Conclusie: per saldo zorgt variant 4 voor een vermindering van het sluipverkeer en blijft de bereikbaarheid voor de bedrijven en woningen het beste geborgd.



Bijlage 4 Samenvatting bewonersavond 26 juni 2023

In juni heeft de gemeente een informatieavond georganiseerd voor de bewoners van de Gageldijk in Manege 't Hoogt. Op de avond zijn oplossingsrichtingen gepresenteerd onder meer tegen het sluipverkeer en voor situaties rond het fort de Gagel en de kruising Gageldijk/ St. Anthoniedijk. Bewoners waren in grote aantallen aanwezig om op de voorstellen te reageren.

Oplossingsrichtingen sluipverkeer

- Alleen fietsstraat (30 km)
- Fietsstraat en knip bij fort de Gagel
- Fietsstraat en knip bij Gageldijk 109
- Fietsstraat en éénrichtingsverkeer vanaf fort de Gagel
- Fietsstraat en NRU afkoppelen bij de St. Anthoniedijk

Voor alleen (eerst) fietsstraat was veel sympathie. Daarna fietsstraat met een knip bij fort de Gagel maar wel met aanvullende maatregelen voor bewoners. Daarnaast voorstellen als camerabewaking, google maps anders laten leiden, verkeerslicht als remmer. Ook sluipverkeer van St. Anthoniedijk regelmatig genoemd.

Oplossingsrichtingen aansluitingen fort de Gagel

- Fietsstraat over de (smalle) oude weg
- Fietsstraat over de nieuw aangelegde weg
- Fietsstraat over de (smalle) oude weg en geen zwaar verkeer
- Fietsstraat over te verbreden oude weg.

De oplossingen hebben vooral tot doel om de cultuurhistorische structuur van de Gageldijk zoveel mogelijk herkenbaar te maken. Door opvallend veel bewoners is gezegd dat de problemen erger zijn geworden nadat de omleidingsweg voor landbouwverkeer is geasfalteerd. De situatie weer terugbrengen wordt aantal bewoners genoemd.

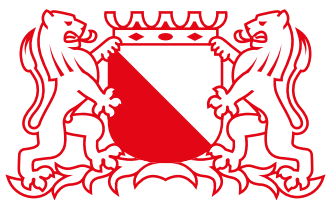
Oplossingsrichtingen aansluiting NRU en de Gageldijk bij St. Anthoniedijk

- Optimaliseren van de huidige situatie
- Afsluiten voor vrachtverkeer richting Enthovendreef
- NRU afkoppelen
- Een nieuwe toegang naar de Gageldijk bij het BP station

De oplossingen hebben tot doel de verkeersonveilige situatie te verbeteren en minder verharding te maken. Toegang voor auto's moet altijd blijven. Een nieuwe toegang via BP wordt als niet mogelijk en wenselijk gezien.

Overige opmerkingen

Veel opmerkingen om geluidsmaatregelen met een groene wal en verder een groenere Gageldijk, achterzijde BP station afplanten (lichten en uitzicht), apart wandel- en ruiterspad, meer parkeerplaatsen, tegen gaan van parkeren in de berm, voorstellen om minder hard te kunnen rijden en vragen verkeersveiligheid bij versmallen tot fietsstraat. Ook zijn er veel opmerkingen gemaakt over zaken buiten het project.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00