

Doorfietsroute Utrecht - Amersfoort

Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Definitief, februari 2023

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Wethouder
Lot van Hooijdonk, wethouder Mobiliteit, Energie en Klimaat

Opdrachtgevers
Richard Smit, programmamanager Ontwerp en Realisatie Mobiliteit

Projectgroep
Ton Beuving, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)
Joris Peelen, Marketing- en Communicatienetwerk (Advies)
Dirk-Jan Hoekstra, Ontwikkelorganisatie Ruimte (Stedenbouw en Mobiliteit)
Bea Jonker, Ontwikkelorganisatie Ruimte (Projectmanagement Ruimte)
Mischa Laugs, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)
Malou van Buiten, Bedrijfsvoerings-en Strategienetwerk II (Projectmanagementbureau)
Rosanne Weijers, Ontwikkelorganisatie Ruimte (Stedenbouw en Mobiliteit)

Adviseurs
Arjan Corten, Stadsbedrijven (Beheer Openbare Ruimte)
Niels Donkersloot, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)
Werner de Feijter, Ontwikkelorganisatie Ruimte (Stedenbouw en Mobiliteit)
Chris Gibbs, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)
Karel Klumpers, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)
Annemarie Koot, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)
Hidde Postuma, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)
Anne Nijs, Ontwikkelorganisatie Ruimte (Duurzame stad)
Ronald Tamse, Ontwikkelorganisatie Ruimte (Stedenbouw en Mobiliteit)
Alfons Tanis, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)

Projectmanagement
Roelof Doedens, Bedrijfsvoerings-en Strategienetwerk II (Projectmanagementbureau)
Charles Rotteveel, Stadsbedrijven (Stadsingenieurs)

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
Februari 2023

Bestuurlijke besluitvorming
Definitief ter vaststelling door College

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Algemeen 4
1.2 Beleidskader 4
1.3 Plangebied 9
1.4 Aangrenzende projecten 9
1.5 Proces en participatie 11
1.6 Leeswijzer 13

Hoofdstuk 2 Context 14
2.1 Historie 14
2.2 Routedelen 16

Hoofdstuk 3 Fietsroute 22
3.1 Biltsche Grift 22
3.2 Routedelen 22

Hoofdstuk 4 Uitgangspunten 25
4.1 Routedelen 25
4.2 Verkeer 26
4.3 Groen en bomen 27
4.4 Klimaatadaptatie 29
4.5 Duurzaamheid 29
4.6 Inrichting 30
4.7 Ondergrondse infrastructuur 31

Hoofdstuk 5 Ontwerptoelichting 32
5.1 Kleine Singel / Blauwkapelseweg 32
5.2 Alexander Numankade 35
5.3 Jan van Galenstraat 37
5.4 Kardinaal de Jongweg 38
5.5 Biltse Rading 38

Hoofdstuk 6 Onderzoeken 39
6.1 Geluidshinder 39
6.2 Archeologie en monumenten 39
6.3 Bodem 40
6.4 Niet gesprongen explosieven 40
6.5 Water 40
6.6 Ecologie / Flora en fauna 41
6.7 Bomen 41
6.8 Verharding 42
6.9 Kabels en leidingen 43
6.10 Duurzaamheid 44

Hoofdstuk 7 Verantwoording 45
7.1 Beheer 45
7.2 Samenwerking 45
7.3 Eigendom 45
7.4 Planologisch juridisch proces 45
7.5 Financiën 45

Hoofdstuk 8 Vervolgstappen 46
8.1 Participatie 46
8.2 Planning 46

Bijlagen 47
Bijlage A: Beleidskaders 47
Bijlage B: Aandachtspunten bewoners en omwonenden 51
Bijlage C: Parkeerbalans 53

Hoofdstuk 1 Inleiding

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 uitrijdt. Om het fietsgebruik te stimuleren werkt de gemeente onder andere aan een doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort. Voor de aanleg van deze route in de stad is dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) opgesteld.

1.1 Algemeen

Utrecht is in beweging. In 2040 telt de stad (volgens de laatste prognoses) ongeveer 455.000 inwoners. Ook het fietsverkeer groeit met drie tot vijf procent per jaar. Deze groei van het fietsverkeer komt ook vanuit de regio. Waar vroeger de maximale fietsafstand voor dagelijkse ritten op 7,5 kilometer werd gesteld, is deze door de komst van de elektrische fiets en goede fietsroutes verdubbeld. De doorfietsroute Utrecht – Amersfoort is een van de negen fietsroutes die, samen met de Provincie Utrecht, worden aangelegd om het fietsen over langere afstand aantrekkelijker te maken, ook voor woon-werkverkeer. De gemeente Utrecht is betrokken bij zeven routes: Utrecht - Amersfoort, Utrecht - Veenendaal, Utrecht- IJsselstein, Utrecht- Woerden, Utrecht- Hilversum, Houten - Lage Weide, Houten - Utrecht Science Park. Daarnaast is er de wens om ook de zogeheten ‘Dom tot Dam’ toe te voegen. Eén van de kansen om het fietsnetwerk te verbeteren is het optimaliseren van de route tussen Utrecht en Amersfoort. De provinciale fietsroute loopt van Utrecht door Bilthoven en Den Dolder, naar Amersfoort.

1.2 Beleidskader

De koers van de gemeente is om de groei van Utrecht binnen de bestaande stad op te lossen. De belangrijkste functies voor dagelijks gebruik van de stad moeten binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Om dit te bereiken moet de stad fors groener worden gemaakt en het landschap beter bereikbaar. Belangrijke opgaven die leidend zijn voor het maken van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort binnen de stad Utrecht komen voort uit Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021), Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (2021) en Groenstructuurplan Utrecht (2017).

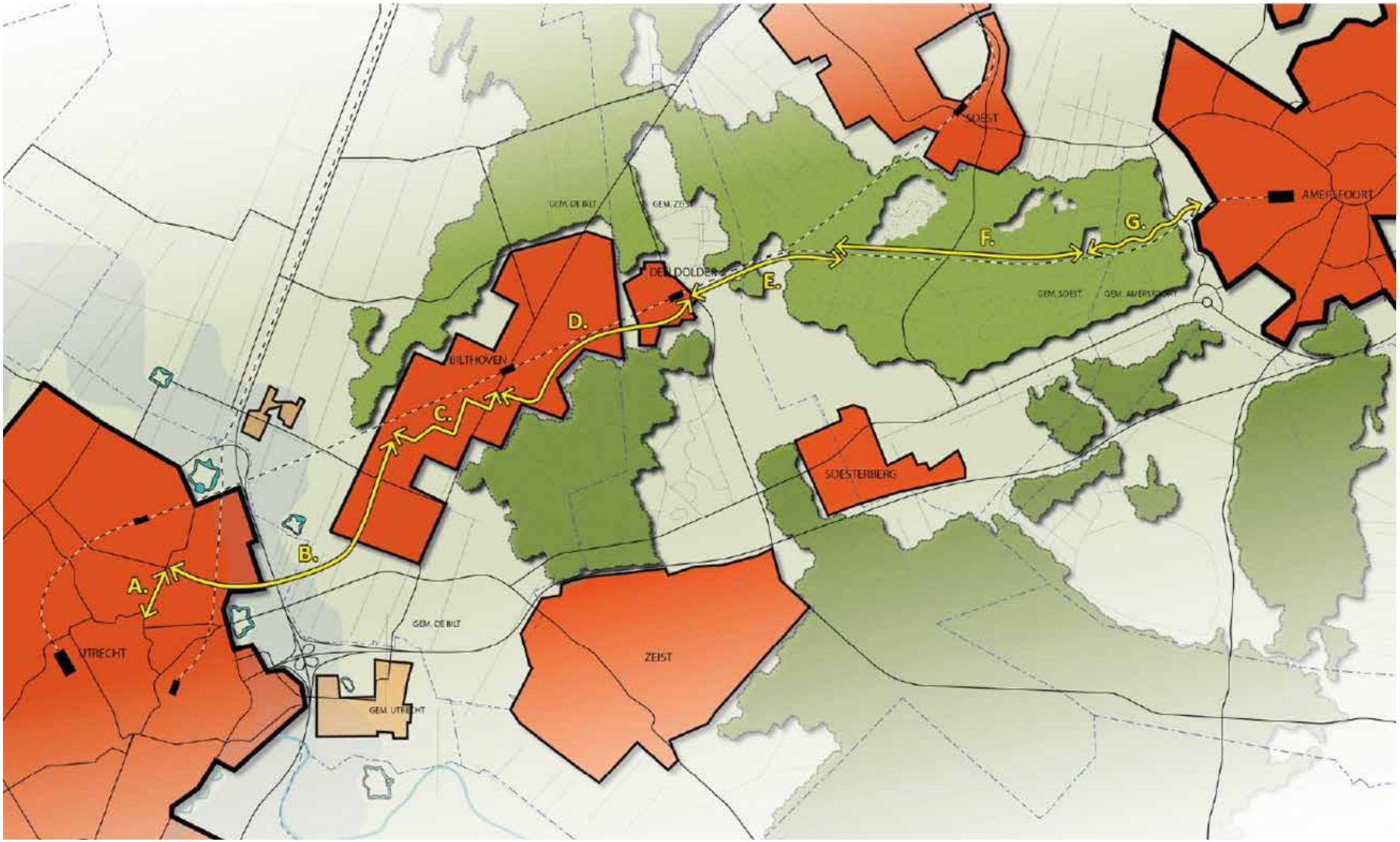
De groei van het aantal fietsgebruikers in de stad en uit de regio faciliteert de gemeente door het hoofdfietsnetwerk uit te breiden met nieuwe schakels. De doorfietsroutes uit de regio sluiten goed aan op de hoofdfietsroutes in de stad. Dit zorgt ervoor dat fietsers in Utrecht kunnen kiezen uit meerdere routes en zich beter kunnen spreiden over de stad. Hiermee houden we de stad bereikbaar en leefbaar. De nieuwe routes worden gerealiseerd door straten anders in te richten en door nieuwe verbindingen aan te leggen, zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.

De provinciale doorfietsroute Utrecht-Amersfoort start in Utrecht en loopt vanaf de Kleine Singel via de Blauwkapelseweg naar de Alexander Numankade. Daarna vervolgt de route via de Jan van Galenstraat naar de Kardinaal de Jongweg. Vanaf daar loopt de route langs het vrijliggende fietspad aan de zuidzijde van de weg. Hierbij wordt eerst de Oosterspoorbaan gekruist, alvorens het Kardinaal Alfrinkplein wordt bereikt. Vervolgens loopt de route over het fietspad aan de zuidzijde van de Biltse Rading onder de A27 door tot aan de gemeentegrens met De Bilt.

De doorfietsroute kruist de zogeheten ‘Om de Noord’ (tussen de Amsterdamsestraatweg en de Biltstraat) op de Alexander Numankade en de fietsroute tussen Overvecht en het Utrecht Science Park op Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg. Door de ontbrekende stukken tussen deze fietroutes aan te leggen en aan elkaar te verbinden ontstaat een netwerk van doorfietsroutes.

De (deels nieuwe) fietsroutes lopen waar mogelijk door het groen of langs het water, zodat inwoners snel toegang hebben tot groengebieden rondom de stad. Ook straten worden groen ingericht. Daarbij wordt meer ruimte en vaker voorrang aan lopen en fietsen gegeven. De aanleg van de groenblauwe fietsroutes draagt ook bij aan leefbaarheid, verblijfskwaliteit en klimaatadaptatie. De buitenruimte wordt daarbij alleen verhard als dat noodzakelijk is voor het gewenste gebruik en beheer.

De provinciale doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort loopt via Bilthoven en Den Dolder.

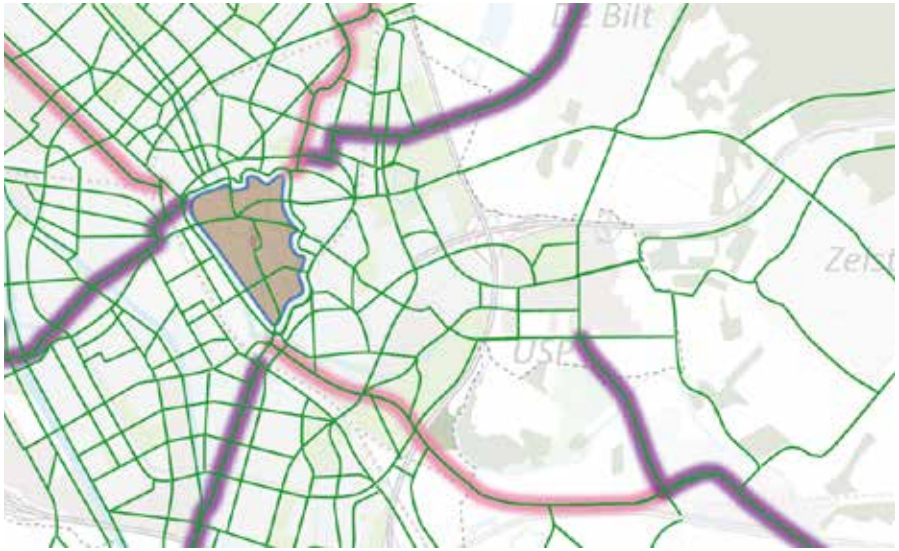


Visiekaart ‘Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad’ uit Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021).



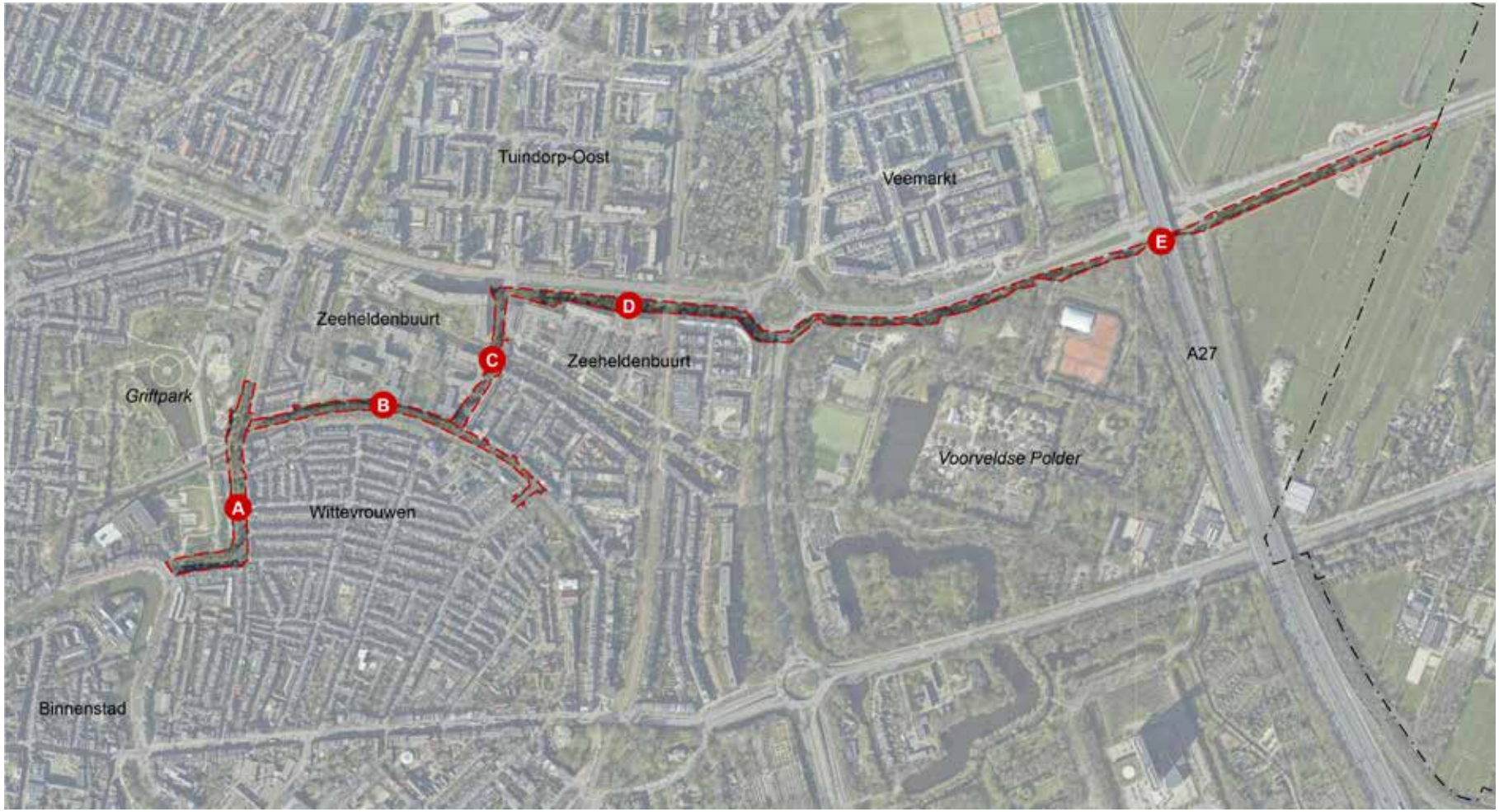
Andere relevante beleidskaders voor de fietsroute Utrecht-Amersfoort, zoals Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016), Visie Klimaatvisie Utrecht (2022) en Utrecht Circulair 2020-2023 (2020), worden in bijlage A beschreven.

Fietsnetwerk 2040 uit Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (2021).



Het plangebied van de doorfietsroute binnen de gemeentegrenzen van Utrecht.

- plangrens
- gemeentegrens
- A Kleine Singel / Blauwkapelseweg
- B Alexander Numankade
- C Jan van Galenstraat
- D Kardinaal de Jongweg
- E Biltse Rading



1.3 Plangebied

Dit IPvE richt zich op de routedelen van de fietsverbinding naar Amersfoort binnen de gemeentegrenzen van Utrecht. In totaal worden er vijf routedelen in de stad onderscheiden die verschillende buurten van de wijk Noordoost kruisen. De routedelen zijn: (a) Kleine Singel-Blauwkapelseweg, (b) Alexander Numankade, (c) Jan van Galenstraat, (d) Kardinaal de Jongweg (tussen Jan van Galenstraat en Satreweg) en (e) Biltse Rading. Hierover leest u meer in paragraaf 2.2.

Voor de Alexander Numankade geldt dat het wegdeel tussen de Blauwkapelseweg en de Poortstraat (Griftbrug) onderdeel is van het plangebied. Hierbij wordt ook de aansluiting op de Poortstraat tussen de Alexander Numankade en Hoefsmederijstraat. De kruising Blauwkapelseweg/Alexander Numankade maakt geen onderdeel uit van het plangebied. Hiervoor wordt een apart ontwerp gemaakt in samenhang met de vernieuwing van de Kapelbrug (paragraaf 1.4). Datzelfde geldt voor de trottoirruimte voor de geplande sloop-nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat tussen de Kardinaal de Jongweg en Huizingalaan. De plangrens ligt hier op de (deels) nieuwe bandenlijn (direct naast het fietspad).

1.4 Aangrenzende projecten

Langs de fietsroute Utrecht-Amersfoort vinden andere ontwikkelingen plaats waarmee rekening gehouden moet worden. Hieronder staan de belangrijkste ontwikkelingen/projecten die relatie hebben met de fietsroute. Over de ontwikkelingen en werkzaamheden vindt regelmatig afstemming plaats.

Vernieuwing Kapelbrug en asfaltvervanging Blauwkapelseweg
De Kapelbrug ligt in de Blauwkapelseweg en gaat over de Biltsche Grift. De conditie van de brug wordt onderzocht. Mogelijk moet de brug vernieuwd worden. Tevens is de bovenste toplaag van het asfalt op de Kleine Singel en de Blauwkapelseweg aan vervanging toe.

Route om de Noord
Om de Noord is een fietsroute in ontwikkeling om de noordkant van de binnenstad en komt voort uit het programma van U Ned. U Ned is een samenwerking tussen het Rijk, de Provincie Utrecht en gemeenten om de regio Utrecht bereikbaar en leefbaar te houden. De samenwerking heeft ‘no-regret’ maatregelen vastgesteld om het Utrecht Science Park (USP) beter bereikbaar te maken en de fietsroute over Vredenburg naar het Lucasbolwerk, de zogeheten ‘binnenstadsas’ te ontlasten. Hiervoor is spreiding van fietsers nodig. Eén van de maatregelen is ‘Utrecht om de Noord’. De Alexander Numankade en F.C. Dondersstraat maken onderdeel uit van deze fietsroute. Het wegprofiel is daarom afgestemd met o.a. doorfietsroute Utrecht-Amersfoort en Waterproof Zeelheldenbuurt, zodat er een herkenbare en eenduidige fietsroute ontstaat.

Doorfietsroute Utrecht - Hilversum
De gemeente werkt de komende jaren aan de aanleg van een doorfietsroute tussen Utrecht en Hilversum. De route volgt de Blauwkapelsweg richting de Eykmanlaan.
Kruising Blauwkapelseweg
Onderzocht wordt of het kruispunt op de Blauwkapelseweg ter hoogte van de Alexander Numankade kan worden aangepast in samenhang met de vernieuwing van de Kapelbrug en het vervangen van de toplaag van de Blauwkapelseweg. Door een andere vormgeving van de kruising moet het eenvoudiger worden om over te steken voor voetgangers en fietsers. Ook kan gedacht worden aan het verlagen van de maximumsnelheid op (een deel van) de Blauwkapelseweg van 50 km/uur naar 30 km/uur en het verwijderen van de verkeerslichten op het kruispunt.

Waterproof Zeeheldenbuurt
In de Zeeheldenbuurt hebben bewoners van souterrainwoningen wateroverlast als het hard regent. In veertien straten wordt daarom een hemelwaterriool aangelegd om de buurt ‘waterproof’ te maken. De uitvoering van de fietsroute is deels afhankelijk van de werkzaamheden aan het riool in de Zeeheldenbuurt. Zo moet eerst het hemelwaterriool in de Jan van Galenstraat en Alexander Numankade worden aangelegd. Na zes maanden inklinken, kan de straat worden aangelegd.
Verwacht wordt dat de werkzaamheden in het kader van Waterproof Zeeheldenbuurt zijn afgerond voor de start van de aanleg van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Sloop-nieuwbouw Jan van Galen-Huizingalaan
De bestaande bebouwing aan de Jan van Galenstraat tussen de Kardinaal de Jonge en de Huizinglaan is aan vervanging toe. Een grootschalige renovatie bleek niet rendabel en duurzaam. Zodoende heeft de eigenaar van de panden gekozen voor sloop-nieuwbouw. Het nieuwe programma gaat uit van circa 94 appartementen, een supermarkt, een gezondheidscentrum, 6 dagwinkels en een ondergrondse parkeergarage.

De in-/uitgang van de garage en de bevoorrading van de supermarkt is voorzien aan de Huizingalaan. De inrichting van de trottoirruimte aan de Jan van Galenstraat is onderdeel van het buitenruimteontwerp voor de sloop-nieuwbouw. Deze wordt begrensd door de (deels) nieuwe bandenlijn naast het fietspad uit het IPvE-FO van de doorfietsroute Utrecht- Amersfoort.

1.5 Proces en participatie

Op 12 februari 2020 was de eerste bewonersavond waar de gemeente Utrecht de plannen voor de routedelen van de doorfietsroute Utrecht - Amersfoort heeft gedeeld. Bewoners konden op kaart aangeven wat zij van de verkeerskundige plannen vonden en wat zij verder in de openbare ruimte willen zien. Voor het project Zeeheldenbuurt Waterproof is in 2019 een al bewonersavond georganiseerd om bewoners mee te laten denken over de inrichting van de openbare ruimte op de Alexander Numankade tussen Jan van Galenstraat en Poortstraat. De opgehaalde reacties van beide bewonersavonden zijn opgenomen in bijlage B en verwerkt in een concept van het IPvE-FO.

Links: Luchtfoto van de kruising Blauwkapelseweg/ Alexander Numankade.

Rechts: Zicht op de kruising vanaf het fietspad aan de Blauwkapelseweg ter hoogte van het Griftpark.





Het concept IPvE-FO was van 15 juni 2022 tot en met 10 juli 2022 via de projectpagina op Utrecht.nl te raadplegen. Bij de start van deze ter inzage legging is hierover aan 1523 huishoudens een wijkbericht verstuurd. Daarnaast is men via een nieuwsbrief van het wijkbureau op de hoogte gebracht van de mogelijkheid tot reageren op de plannen.

Op 5 juli 2022 is een tweede informatiebijeenkomst voor omwonenden en andere belangstellenden georganiseerd. Op deze bijeenkomst zijn de plannen voor de doorfietsroute toegelicht. Bij deze bijeenkomst waren 22 omwonenden aanwezig.

Er zijn 25 schriftelijke reacties ontvangen, waarvan 19 binnen en 4 buiten de reactietermijn. Twee indieners hebben een bijlage met toelichting bijgevoegd. In de reacties worden met name zorgen geuit over de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de parkeerdruk en de bescherming van de ecologische waarden van de oeverzone langs de Biltsche Grift.

Naar aanleiding van de reactie van de bewonersgroep van Alexander Numankade/Hengeveldstraat en de Griftkikkers zijn er aanvullende gesprekken gevoerd met deze bewoners. Namelijk op 13 juli en 18 november 2022 over de oeverzone Biltsche Grift en op 1 augustus, 15 september 2022 en 13 januari 2023 over de verkeersveiligheid en het parkeren.

Vanwege zorgen van bewoners over de mogelijke verstoring van de ecologie langs de oeverzone van de Biltsche Grift heeft de gemeente een tweede ecologisch onderzoek laten uitvoeren door een extern bureau (Tauw) om de mogelijk nadelige gevolgen van het plan te beoordelen. Uit dit onderzoek blijkt dat de uitvoering van het plan de ecologische waarden van de oeverzone niet dusdanig bedreigt dat ze afneemt of verloren gaat. Vanwege zorgen van bewoners over de verkeersveiligheid op de Alexander Numankade tussen de Blauwkapelseweg en de Hengeveldstraat is een aanvullende studie uitgevoerd door een extern bureau (Goudappel), om te toetsen of de veiligheid voldoende wordt gewaarborgd en of er mogelijkheden zijn de veiligheid te verbeteren.

Links: De huidige bebouwing op de hoek van de Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg. De gebouwen worden vervangen door nieuwbouw.

Rechts: De huidige bebouwing op de hoek van de Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg. De gebouwen worden vervangen door nieuwbouw.





Naar aanleiding van de binnengekomen reacties is het IPvE/FO aangepast. Vanwege de zorgen over mogelijke verstoring van de oeverzone van de Biltsche Grift is het voetpad versmald van 120 naar 90 cm.

De volgende aanpassingen werken we nader uit in het Voorlopig Ontwerp:

- Vanwege zorgen over de mogelijke verstoring van de ecologie door het verlengen en formaliseren van het bestaande informele voetpad langs de oeverzone van de Biltsche Grift zorgen we, in overleg met de Griftkikkers, voor maatwerkoplossingen ter bescherming van de ecologische waarden van de oeverzone.
- Vanwege het verdwijnen van de parkeermogelijkheden aan de Alexander Numankade onderzoeken we twee alternatieve parkeerlocaties. Ten eerste de mogelijkheden tot dubbelgebruik van het parkeerterrein van de Alexander Numankade 199-201 (waarin o.a. het Utrechts Archief). Indien deze voorkeursoptie niet haalbaar blijkt, dan is het optimaliseren van het langsparkeren in de Hengeveldstraat een mogelijkheid. Omdat dit ten koste gaat van openbaar groen heeft dit alternatief niet de voorkeur. Een van deze alternatieven werken we nader uit in het Voorlopig Ontwerp.

Bewoners, ondernemers en overige betrokkenen hebben de afgelopen periode de mogelijkheid gehad om te reageren op het concept IPvE-FO. Op 5 juli 2022 zijn de ontwerpen toegelicht op een bewonersavond. Vervolgens zijn ook aanvullende gesprekken gevoerd met bewoners over parkeren en ecologie. Er zijn 25 schriftelijke reacties ingediend en op de bewonersavond zijn vragen gesteld. De ingediende reacties zijn waar mogelijk verwerkt in dit definitieve IPvE-FO. In hoofdstuk 8 staat meer over het proces en de planning van het project in de vervolgfase.

1.6 Leeswijzer

In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) leest u meer over de uitgangspunten waarop het Functioneel Ontwerp (FO) voor de routedelen binnen de gemeentegrens van Utrecht is gebaseerd. Het Functioneel Ontwerp (FO) is een ruimtelijk ontwerp op hoofdlijnen en geeft een globaal beeld van de beoogde aanpassing en herinrichting van de openbare ruimte. In hoofdstuk 2 staat meer informatie over de historie en een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied. De ambities die van toepassing zijn op de delen van de fietsroute staan in hoofdstuk 3. De uitgangspunten voor het ontwerp zijn in hoofdstuk 4 beschreven. Een plantoelichting staat in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt toegelicht welke onderzoeken zijn gedaan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn. Tot slot vermelden de hoofdstukken 7 en 8 meer over de verantwoording en de vervolgstappen.

Hoofdstuk 2 Context

Afbeelding boven: Uitsnede van een topografische kaart van Utrecht, omstreeks 1880. Bron: Topotijdreis.

Afbeelding onder: Gezicht op de Griftbrug over de Biltsche Grift te Utrecht; op de achtergrond de gebouwen van het Instituut voor Hoefkunde van de Veeartsenijschool; rechts de Alexander Numankade (voorheen: Bleijenburgkade), omstreeks 1910-1920. Bron: Collectie Het Utrechts Archief.

Wie vandaag de dag vanaf de Binnenstad, via de Kleine Singel-Blauwkapelseweg, Alexander Numankade en Jan van Galenstraat, Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading richting Amersfoort fietst, komt door verschillende buurten van de wijk Noordoost. In dit hoofdstuk staan eerst de geschiedenis en karakteristieken van het gebied. Daarna volgt een beschrijving per routedeel.

2.1 Historie

De wijk Noordoost bestaat o.a. uit de buurten Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt en Voordorp (Veemarkt). De basis voor de ontwikkeling van dit gebied is omstreeks 1122 gelegd toen Utrecht stadsrechten kreeg. De Biltsche Grift is een restant van de rivier de Vecht die in 1148 is afgesneden bij het graven van de Oudegracht en is daarmee één van de oudste nog aanwezige waterlopen van de stad. De blokverkaveling rondom de Biltsche Grift is rond de twaalfde eeuw ontgonnen met de Oostveensedijk en Hoofddijk (voorheen: Ezelsdijk) als landschappelijke dragers. Lange tijd bevonden er zich enkele buitenplaatsen, zoals Koninglust ten noordoosten van de binnenstad.

De 19e eeuw: Wittevrouwen/Zeeheldenbuurt
In de negentiende eeuw wordt langs de oostelijke stadsrand van Utrecht de Nieuw Hollandse Waterlinie gebouwd om de stad te beschermen tegen vijandelijkheden. Aan de noordoostkant van de stad verrijzen onder meer de forten Ruigenhoek, Blauwkapel en De Bilt. De watergang langs de Hoofddijk wordt ingezet als inundatiekanaal. Zo'n watergang kon worden gebruikt om een strook land onder water te zetten (inunderen). Recent is de Nieuwe Hollandse Waterlinie onderdeel van UNESCO Werelderfgoed de Hollandse Waterlinies.





Afbeelding boven: Uitsnede van een topografische kaart van Utrecht, omstreeks 1930. Bron: Topotijdreis.

Afbeelding onder: Gezicht op de in aanleg zijnde Kardinaal de Jongweg te Utrecht met rechts op de achtergrond enkele huizen aan de Blauwkapelseweg, omstreeks 1963. Bron: Collectie Het Utrechts Archief.

In de tweede helft van die eeuw vestigt zich industriële bedrijvigheid in het gebied. Langs de Blauwkapelseweg stond tussen 1862 en 1959 de Gemeentelijke Gasfabriek en een vuilnisbelt (Vaalt). Bij de sluiting en sloop van de fabriek bleek het terrein sterk verontreinigd. Na een jarenlange sanering van de bodem is het terrein tegenwoordig ingericht als stadspark (het Griftpark). Aan de zuidzijde van de Biltsche Grift ontstaat in dezelfde periode de woonbuurt Wittevrouwen. Begin 1900 wordt de Zeeheldenbuurt gebouwd. Een deel van het gebied tussen de Blauwkapelseweg en de Zeeheldenbuurt blijft landelijk, maar komt wel in gebruik bij de Rijks-Veeartsenijschool die zich langs de Biltsche Grift heeft gevestigd.

De 20e eeuw: Tuindorp/Voordorp

Het karakter van de noordoostkant van de stad wijzigt opnieuw in de jaren dertig van de twintigste eeuw wanneer de Alexander Numankade wordt doorgetrokken tot aan de Blauwkapelseweg en er een eerste rij met woonhuizen wordt gebouwd ter hoogte van de Esveldstraat. Na een gemeentelijke grenswijziging in 1954 wordt rond 1963 de Kardinaal de Jongweg aangelegd. Kort erna wordt aan de noordzijde van deze verkeersweg begonnen met de bouw van de woonwijk Tuindorp Oost. Onderdeel van deze ontwikkelingen is de bouw van het winkelcentrum met woningen en het verzorgingshuis aan de Jan van Galenstraat.

Vanaf de jaren 70 wordt het Veeartsenijterrein herbestemd tot woningbouw. Dit gebied hoort samen met de omgeving van de F.C. Dondersstraat bij het Rijksbeschermd Stadsgezicht Oost. Tussen de Hengeveldstraat en Jan van Galenstraat is het gebied ingevuld met woningbouw en de gebouwen van Het Utrechts Archief. In de jaren 80 wordt een nieuwe Veemarkt geopend in de Voorveldsche Polder. Kort erna gevolgd door de aanleg van de Biltse Rading en de snelweg A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en Hilversum. In de jaren 90 volgt de bouw van de woonwijk Voordorp. Op het voormalig veemarkterrein ten noorden van de Biltse Rading is in de afgelopen jaren een nieuwe stadswijk (Veemarkt) gebouwd.





2.2 Routedelen

De fietsroute voert door de buurten Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt en Voordorp/Voorveldsepolder in de wijk Noordoost. In de wijk is duidelijk de groei van de stad te herkennen. Direct aan het centrum grenst het deel dat medio negentiende eeuw is gerealiseerd en naarmate de stad zich verder uitbreidde is naar het oosten toe jongere bebouwing te vinden. Voor wat betreft de bebouwingsperiode en de bouwstijl is de wijk niet onder één noemer te vangen. De buurten kennen verschillende karakters waar functies, ruimtes en sferen elkaar afwisselen. Op basis van de karakteristieken in de wijk Noordoost worden vijf routedelen onderscheiden binnen de gemeente Utrecht (paragraaf 1.4). De routedelen zijn:

- Kleine Singel/Blauwkapelseweg
- Alexander Numankade (inclusief aansluiting op de Poortstraat)
- Jan van Galenstraat
- Kardinaal de Jongweg (tussen Jan van Galenstraat en Satreweg)
- Biltse Rading

Kleine Singel / Blauwkapelseweg
De Kleine Singel en de Blauwkapelseweg zijn onderdeel van de stedelijke verbindingsstructuur voor autoverkeer en is ook een route voor de buslijnen 4 en 55. De maximumsnelheid is 50 km/uur en de wegen zijn onderdeel van het netwerk van hoofdfietsroutes. Tussen de Wittevrouwensingel en de Kapelbrug zijn de straten onderdeel van een gebied met betaald parkeren. Langs de zuid- en oostzijde staat bebouwing van maximaal vier bouwlagen met woningen, winkels en horeca. Aan de andere zijde ligt een parkeerterrein en het Griftpark. Aan de parkzijde van de Kleine Singel en Blauwkapelseweg ligt een vrijliggend tweerichtingenfietspad. Aan de bebouwde zijde ligt ook nog een fietspad voor fietsverkeer stad uitwaarts. Door het Griftpark ligt parallel aan de Biltsche Grift een fietsroute, die onderdeel is van het project fietsroute Utrecht om de Noord (paragraaf 1.4). Ter hoogte van de Kapelbrug sluiten beide fietsroutes op elkaar aan. Hier bevindt zich ook de hoofdingang van het Griftpark. De bomen langs de Blauwkapelseweg (categorie: ‘access’) zijn onderdeel van de hoofdbomenstructuur.

Afbeelding links:
Aan de Kleine Singel / Blauwkapelseweg bevinden zich vrijliggende fietspaden. Aan de Kleine Singel bevindt zich entree van het Griftpark.

Afbeelding rechts:
Het fietspad langs de Blauwkapelseweg ter hoogte van de Kapelbrug.





Alexander Numankade
De Alexander Numankade sluit ter hoogte van het Griftpark aan op de Blauwkapelseweg. De voorrang op de kruising is geregeld met verkeerslichten. De Alexander Numankade ligt in zijn geheel langs de noordzijde van de Biltsche Grift. Deze watergang is een belangrijke groenblauwe verbinding in de stad. De Biltsche Grift heeft een ecologische en recreatieve functie als onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur (Groenstructuurplan Utrecht, 2007; 2017) en hoofdbomenstructuur. De straat is onderdeel van een netwerk van hoofdfietsroutes in de stad (Mobiliteitsplan Utrecht, 2021).

Van oorsprong was de Alexander Numankade samen met de F.C. Dondersstraat een doorgaande verbindingsweg voor autoverkeer richting de Biltstraat en de Berenkuil. Sinds de bouw van het wooncomplex aan De Blieckstraat en de Dekhuyzenstraat begin jaren ‘90 is doorgaand autoverkeer niet meer mogelijk. Het huidige wegprofiel heeft grotendeels nog steeds de uitstraling van deze verbindingsweg, maar is ruimtelijk opgedeeld in drie delen.

Tussen de Blauwkapelseweg en de Hekmeijerstraat heeft de straat een functie als erftoegangsweg voor de achterliggende buurt. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur en de rijweg wordt aan de noordzijde gebruikt voor eenzijdig langsparkeren. Naast woningen staan in de directe omgeving enkele bedrijven, waaronder Omroep RTV Utrecht en Het Utrechts Archief (HUA). De noordzijde wordt gekenmerkt door jaren ‘40 woningen en een brede groenstrook voor het gebouw van HUA. Hier bevindt zich ook de toegang voor laden en lossen bij HUA. Aan de zuidzijde ligt een groenstrook met bomen en de Biltsche Grift.

Tussen de Hekmeijerstraat en de Jan van Galenstraat is er alleen een tweerichtingsfietspad met trottoir. Aan de noordzijde grenst het Kapurplantsoen en aan de zuidzijde bevindt zich een brede groenstrook met grote bomen een wandelpad langs de Biltsche Grift.

Afbeelding links:
Zicht vanaf de Alexander Numankade op de Biltsche Grift. Aan overzijde van de Biltsche Grift zijn de achtertuinen van woningen in Wittevrouwen zichtbaar.

Afbeelding rechts:
Op de hoek van de Blauwkapelseweg – Alexander Numankade staat een rij jaren ’30 woningen met voortuinen.





Tussen de Jan van Galenstraat en de Poortstraat (Griftbrug) heeft de rijweg weer het bredere wegprofiel van de voormalige verbindingsweg (Er zijn tijdelijke maatregelen uitgevoerd op de Alexander Numankade en de kruising met de Jan van Galenstraat. De rijbaan is versmald omdat de bus hier niet meer rijdt). De straat heeft hier een ontsluitende functie voor de buurt Wittevrouwen en wordt (daarom) door meer autoverkeer gebruikt. Op dit gedeelte geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur en zijn er geen parkeerplaatsen. Aan de noordzijde staan jaren ‘30 woningen die behoren bij de Zeeheldenbuurt. Aan de zuidzijde bevindt zich opnieuw een smalle groenstrook met bomen en de Biltsche Grift. De Alexander Numankade sluit via de Griftbrug, gemeentelijk monument, aan op de Poortstraat. Het deel van de Poortstraat tussen de Griftstraat en het Veeartsenijpad is in 2017 heringericht. De aansluiting op de Alexander Numankade is daarbij niet meegenomen. Vanaf het Ooglijdersgasthuis gaat de Alexander Numankade over in de F.C. Dondersstraat en sluit de route uiteindelijk aan op de Biltstraat.

Jan van Galenstraat
De Jan van Galenstraat ligt tussen de Alexander Numankade en de Kardinaal de Jongweg. De straat ontsluit een deel van de Zeeheldenbuurt en de Huizingabuurt. Bovendien is de straat samen met de Alexander Numankade een ontsluitingsweg voor de buurt Wittevrouwen en is onderdeel van het netwerk van hoofdfietsroutes. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Aan de westelijke kant van de Jan van Galenstraat ligt een overwegend verhard parkeerterrein bij de Dekhuyzenstraat.

Op het zuidelijk deel staan verspreid enkele bomen in combinatie met langsparkeervakken. Halverwege kruist de straat het voormalig inundatiekanaal langs de voormalige Ezelsdijk. Op het noordelijk deel is de straat lommerijker door grote platanen die aan weerzijden van de straat staan. Ten noorden van de aansluiting met de Huizingalaan bestaat de straat uit opstelstroken voor het kruispunt met de Kardinaal de Jongweg. Daarnaast heeft de straat op dat deel vrijliggende fietspaden. Het kruispunt is geregeld met verkeerslichten.

Afbeelding links:
Kruising Jan van Galenstraat-Huizingalaan. De Huizingalaan (ingericht als fietsstraat) is onderdeel van de fietsroute tussen het station Overvecht en het Utrecht Science Park (USP).



Afbeelding rechts:
Van de Hekmeijerstraat tot aan de Jan van Galenstraat grenst de kade aan het Kapurplantsoen. De rijbaan gaat hier over in een tweerichtingenfietspad van 4 meter breed.



Afbeelding rechts:
Op de hoek van de Blauwkapelseweg – Alexander Numankade staat een rij jaren ’30 woningen met voortuinen.

Tussen de Huizingalaan en de Kardinaal de Jongweg is de straat onderdeel van een belangrijke fietsroute tussen de wijk Overvecht en het Utrecht Science Park (USP). Op werkdagen maken ongeveer 5900 fietsers gebruik van dit deel van de straat. Langs de westzijde staat gevarieerde woonbebouwing, die onder meer bestaat uit een wooncomplex en een verzorgingshuis. Aan de oostzijde staan jaren ‘40 woningen en een klein winkelcomplex met woningen uit de jaren 60.



Afbeelding links:
Jan van Galenstraat tussen de Alexander Numankade en Huizingalaan. Ter hoogte van de Jan van Galenstraat ligt een overwegend verhard parkeerveld.



Afbeelding rechts:
Halverwege kruist de straat een watergang parallel aan de Admiraal van Gentstraat en Huizingalaan.



Kardinaal de Jongweg
De Kardinaal de Jongweg is een belangrijke ontsluitingsweg in het noordoosten van de stad. De weg grenst tussen de Jan van Galenstraat en het Kardinaal Alfrinkplein aan de Huizingabuurt en Tuindorp-Oost. De Kardinaal de Jongweg is voor autoverkeer een belangrijke schakel in de stedelijke verbindingsweg die de snelweg A27 via de Biltse Rading met de wijken Votulast (Vogelenbuurt, Tuinwijk, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt) en Overvecht verbindt. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur en de weg wordt gebruikt door buslijn 4 tussen het centrum en Voordorp / Tuindorp Oost en door buslijn 30 tussen station Overvecht en het Utrecht Science Park. Aan weerszijden liggen 2-richtingsfietspaden, waarbij de fietsroute Utrecht-Amersfoort over het zuidelijke fietspad gaat.

De Kardinaal de Jongweg heeft een groene uitstraling door de aanwezigheid van een brede middenberm en zijbermen met daarin grote bomen. De verbindingsweg is onderdeel van de hoofdgroenstructuur (wenselijke verbinding) en hoofdbomenstructuur (categorie: stadslaan). In de zijbermen van de Kardinaal de Jongweg bevinden zich ook bushaltes.

Langs de weg staan aan weerszijden lossen bebouwingsblokken variërend van drie tot acht bouwlagen. Vlak voor het Kardinaal Alfrinkplein wordt de Oosterspoorbaan gekruist. Het Kardinaal Alfrinkplein is een groen verkeersplein die de Kardinaal de Jongweg met de Sartreweg en de Biltse Rading verbindt. De fietsroute loopt aan de zuidzijde over het verkeersplein. Hier kan de Sartreweg worden overgestoken met behulp van verkeerslichten.

Afbeelding links:
Fietspad langs de Kardinaal de Jongweg ter hoogte van de Jan van Galenstraat.

Afbeelding rechts:
Fietspad op de Kardinaal de Jongweg ter hoogte van de spoorwegovergang.





Biltse Rading
De Biltse Rading is een belangrijke ontsluitingsweg in het noordoosten van de stad. De weg is voor autoverkeer een belangrijke schakel in het stedelijke netwerk die de snelweg A27 met de Sartreweg / Waterlinieweg en de Kardinaal de Jongweg verbindt. De fietsroute heeft betrekking op het fietspad dat aan de Voorveldse Polder grenst. Er geldt een maximumsnelheid van 70 km/uur en de weg wordt gebruikt door buslijn 74 tussen het centrum van Utrecht en De Bilt. Aan weerszijden kan in twee richtingen worden gefietst via fietspaden en deels door een woonstraat van de woonwijk Veemarkt.

De Biltse Rading heeft een zeer groene uitstraling door de aanwezigheid van een brede middenberm en zijbermen. In de zijbermen bevinden zich afslagstroken en bushaltes. De zijberm aan de zuidzijde gaat over in het recreatiegebied Voorveldse Polder, dat onderdeel is van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Kort voor de Utrechtse gemeentegrens gaat de weg onder de snelweg A27 door. Hier bevinden zich ook met verkeerslichten geregelde op- en afritten naar de snelweg.



Afbeelding rechts:
Fietspad op de Biltse Rading langs de Voorveldse Polder met op de achtergrond de A27.

Hoofdstuk 3 Fietsroute

De doorfietsroute Utrecht-Amersfoort is een belangrijke schakel in het verbinden van de stad met de regio. Wat maakt de doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort zo bijzonder? Welke routedelen hebben extra aandacht nodig? In dit hoofdstuk lees je over de ambitie van groenblauwe fietsroutes in Utrecht en wat dit betekent voor de inrichting van de straten die worden gekruist.

3.1 Biltsche Grift

De doorfietsroute Utrecht-Amersfoort verbindt buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. De fietsroute voert van Utrecht via Bilthoven, Den Dolder en Soestduinen het landschap naar Amersfoort. Zo ben je binnen 10 minuten fietsen vanuit de binnenstad op de Utrechtse Heuvelrug.

Ter hoogte van de Alexander Numankade volgt de fietsroute het water langs de Biltsche Grift, een groenblauwe verbinding in de stad. Ambitie is om hier een promenade te ontwikkelen die het Griftpark met Hoge Landen, Maliebaan en Wilhelminapark met elkaar verbindt. Belangrijke opgave is het aanleggen van een fiets- en wandelroute in het groen op oever van de Biltsche Grift. Daarmee heeft de groene loper een belangrijke waarde voor biodiversiteit en klimaatsverandering. Op de promenade is het straks heerlijk lopen en fietsen langs de Biltsche Grift. Voor de dagelijkse fietstocht tussen huis en werk, gewoon een blokje om of een prachtige recreatieve route.

3.2 Routedelen

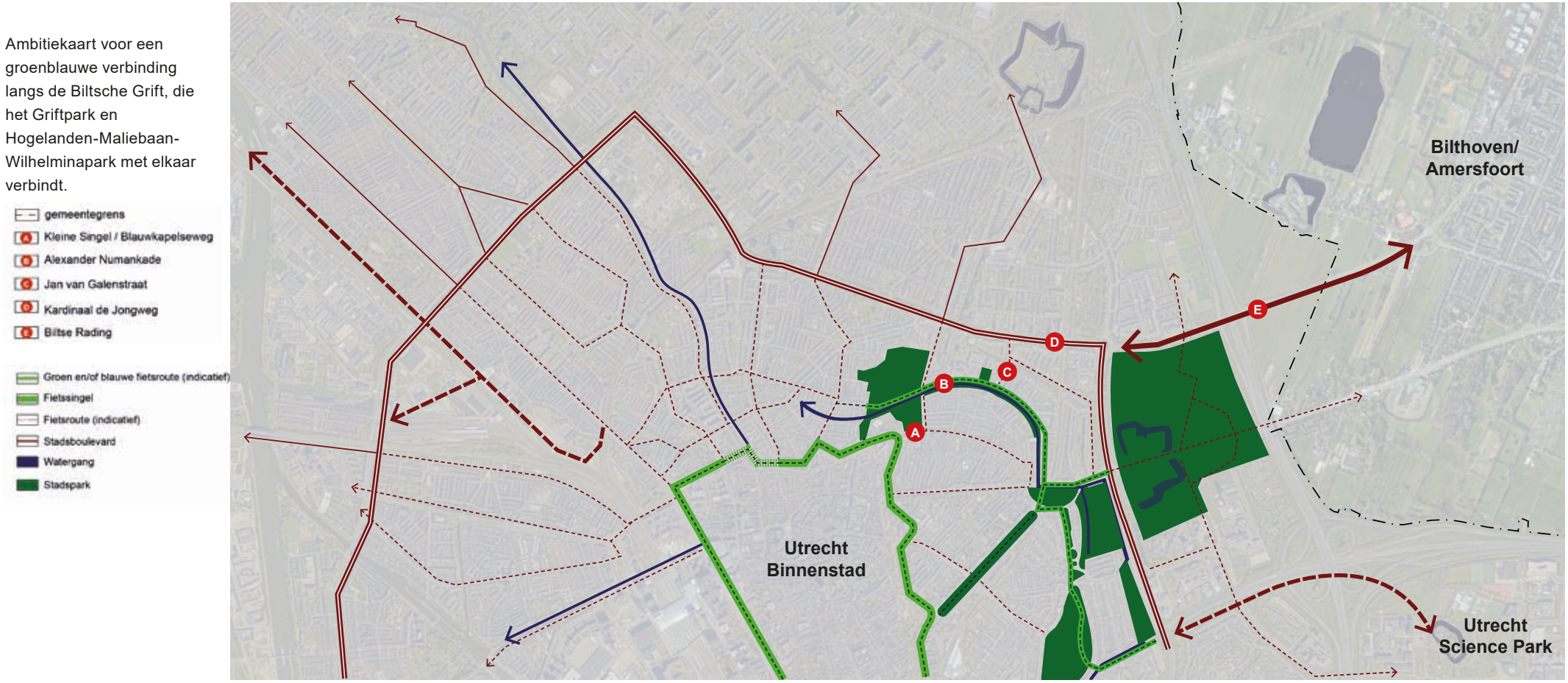
Op de fietsroute binnen de grenzen van de gemeente Utrecht moet een goede balans gevonden worden tussen de herkenbaarheid van de buurten, de continuïteit van de kruisende structuren en de aantrekkelijkheid van de fietsroute. De inrichting, zowel het meubilair als de verharding, sluit daarom zoveel mogelijk aan bij dat aanwezig is in de aangrenzende buurten. Op de Alexander Numankade en in de Jan van Galenstraat liggen de grootste kansen om groen toe te voegen door bijvoorbeeld een andere balans in parkeren op straat, door ondergrondse infrastructuur te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur.

Alexander Numankade

Op de Alexander Numankade worden voor het realiseren van de groene promenade ingrepen gedaan, waardoor met aanpassingen een extra kwaliteitsslag kan worden gemaakt. Door de Hekmeijerstraat (bereikbaar via Hengeveldstraat en De Blieckstraat) af te sluiten, kan het fietspad vanaf de Jan van Galenstraat worden verlengd tot de Hengeveldstraat. Door het smal houden van de rijbaan kunnen de plantsoenen worden vergroot en komen de gebouwen (onder andere Het Utrechts Archief en Omroep RTV) op het campusterrein in het groen te staan. Ook kan de oever van de Biltsche Grift worden verbreed en voorzien van een wandelpad. Zo komt de fietsroute in een parkachtige setting te liggen.

Op de heringerichte Alexander Numankade worden fietsers door het groen en voetgangers langs de Biltsche Grift naar het Griftpark geleid. Het laad- en losdock van Het Utrechts Archief blijft via het fietspad bereikbaar voor leveranciers. De overige wegdelen van de Alexander Numankade worden ingericht als een 30 km/uur zone zonder autoparkeren. De ruimtelijke oplossingen die gekozen worden op de Alexander Numankade zijn ook van toepassing op de herinrichting van de F.C. Dondersstraat.

Ambitiekaart voor een groenblauwe verbinding langs de Biltsche Grift, die het Griftpark en Hogelanden-Maliebaan-Wilhelminapark met elkaar verbindt.



Jan van Galenstraat
De Jan van Galenstraat wordt ingericht als ‘fietsstraat’. Dit is een weg voor gemengd verkeer waar fietsers de belangrijkste gebruikers zijn. Auto’s en ander gemotoriseerd verkeer mogen er ook rijden. Zij gebruiken dezelfde rijweg als de fietsers, maar zijn te gast. Dat betekent dat auto’s op de fietsstraat niet harder dan 30 km/uur mogen rijden. Een fietsstraat ligt meestal in de voorrang een heeft andere verharding, zoals rood asfalt, zodat goed zichtbaar is dat de fietser het primaat heeft. Het aanpassen van de Jan van Galenstraat tot 30 km/uur zone was al langer een verzoek van bewoners.

Aan de Jan van Galenstraat is de (hoofd)groenstructuur aan de Biltsche Grift, waar onder andere het Kapurplantsoen onderdeel van uit maakt, niet meer herkenbaar aanwezig. De wens is daarom om de nieuwe rijloper in de straat wordt smal te houden, zodat het parkeerveld op de hoek van de Dekhuyzenstraat zo groen mogelijk kan worden ingepast. Daarbij komt groen komt (zoveel mogelijk) tot aan de rijbaan te lopen, zodat het Kapurplantsoen ook aan de Jan van Galenstraat beleefd wordt. Daarnaast wordt de watergang langs de Huizingalaan weer zichtbaar gemaakt.

De rest van de herinrichting beperkt zich tot de delen van het straatprofiel dat door de aanleg van de fietsroute wordt beïnvloed.

Kleine Singel / Blauwkapelseweg, Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading
Op de andere routedelen verbeteren we de kwaliteit van het fietsnetwerk op verschillende manieren.
Op de Kleine Singel en Blauwkapelseweg is het fietspad voldoende breed. De fietsbrug over de Biltsche Grift en voetpad rondom het Griftpark zijn onderdeel van het parkontwerp. Aan de fietsbrug en het voetpad worden geen aanpassingen gedaan. Op termijn wordt het kruispunt van de Blauwkapelseweg en Alexander Numankade aangepast. Door een andere vormgeving van de kruising en het verwijderen van verkeerslichten moet het eenvoudiger worden om over te steken voor voetgangers en fietsers. Op de Kardinaal de Jongweg en de Biltse Rading worden bestaande fietspaden in de toekomst waar nodig vervangen, verlegd en verbreed. Om het comfort en de veiligheid te bevorderen, worden mogelijke obstakels zoals palen, op de fietsroute zoveel mogelijk beperkt of geoptimaliseerd.

Afbeelding links:
Huidige situatie

Afbeelding rechts:
Impressie van het fietspad op Alexander Numankade ter hoogte van Het Utrechts Archief.





Hoofdstuk 4 Uitgangspunten

Hoe zien de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat er straks uit? Welke aanpassingen worden gedaan aan de Kleine Singel / Blauwkapelseweg, Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading? In dit hoofdstuk staat meer over het toekomstige beeld van de routedelen en welke uitgangspunten daarbij belangrijk zijn voor het ontwerp.

4.1 Routedelen

De Alexander Numankade en Jan van Galenstraat worden heringericht. Het doel van de herinrichting is een aantrekkelijke openbare ruimte te maken voor fietsers en voetgangers, waarbij de fietser het meeste voordeel heeft. Er wordt ingezet op vergroening, meer verblijfskwaliteit, comfort en veiligheid. Op de delen die worden ingericht als fietsstraat blijven fiets- en autoverkeer de rijbaan delen. Er geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur. De rest van de herinrichting beperkt zich tot de delen van het straatprofiel dat door de aanleg van de fietsroute wordt beïnvloed.



Afbeeldingen:
Voorbeeld van de vormgeving van de huidige fietsbrug over de Biltsche Grift als onderdeel van het Griftpark.

Op de Kleine Singel en de Blauwkapelseweg heeft het fietspad al de juiste breedte. Op de Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading worden bestaande fietspaden waar nodig aangepast. De belangrijkste uitgangspunten voor ingrepen staan hier onder per routedeel benoemd.

Kleine Singel / Blauwkapelseweg

- Het fietspad op de Kleine Singel en Blauwkapelseweg is voldoende breed. Hier zijn voor de doorfietsroute geen aanpassingen nodig.
- Het aanwezige fietspad in twee richtingen aan de westzijde van de Kleine Singel en de Blauwkapelseweg blijft behouden.
- Onderzocht wordt of een aanpassing van het kruispunt Blauwkapelseweg- Alexander Numankade mogelijk is. Dit onderzoek maakt geen onderdeel uit van dit project.

Alexander Numankade

- Het deel van de Alexander Numankade tussen de Blauwkapelseweg en Hengeveldstraat wordt ingericht als fietsstraat.
- Het fietspad tussen de Hekmeijerstraat en Jan van Galenstraat wordt verlengd tot aan de Hengeveldstraat.
  - De Hekmeijerstraat wordt een doodlopende straat en blijft bereikbaar via de Hengeveldstraat en De Blieckstraat.
  - Het laad- en losdock van Het Utrechts Archief blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Dit wordt geregeld met een ontheffing.
- Het deel van de Alexander Numankade tussen de Jan van Galenstraat en Poortstraat wordt ingericht als fietsstraat.
- De parkeerplaatsen tussen de Blauwkapelseweg en Hengeveldstraat worden opgeheven, zodat de groenstrook langs de Biltsche Grift kan worden verbreed.
- Het bestaande wandelpad langs de Biltsche Grift wordt verlengd tot aan de Blauwkapelseweg. Ter hoogte van de kruising sluit het wandelpad logisch aan op de kruising naar het Griftpark.
- De Alexander Numankade komt op de kruising met de Jan van Galenstraat en Poortstraat in de voorrang te liggen.

Poortstraat / Griftbrug
- De Poortstraat moet voorrang geven op verkeer van de Alexander Numankade. Dit wordt geregeld met verkeersborden en voorrangsdriehoeken (haaientanden).
- Er worden geen aanpassingen gedaan aan de Griftbrug. De brug blijft vrij van obstakels, zoals parkeervakken, fietsenrekken en afvalcontainers.

Jan van Galenstraat
- Het deel van de Jan van Galenstraat tussen de Alexander Numankade en Huizingalaan wordt ingericht als fietsstraat.
- Op het deel van de Jan van Galenstraat tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg blijven de opstelvakken en verkeerslichten behouden. Er komt aan de westzijde een fietspad in twee richtingen en aan de oostzijde een fietsstrook direct naast de opstelvakken.
- De Jan van Galenstraat moet voorrang geven op verkeer van de Alexander Numankade. Dit wordt geregeld met verkeersborden en voorrangsdriehoeken (haaientanden).
- In de vervolgfase wordt onderzocht of het parkeerveld op de hoek van de Jan van Galenstraat en Dekhuyzenstraat kan worden geoptimaliseerd. Vanwege de overmaat aan verharding wordt bij herinrichting het terrein zo groen mogelijk ingericht.
- De inrichting van trottoirruimte op de hoek van de Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat en Huizingalaan sluit aan op de inrichting van de Jan van Galenstraat. Er wordt een apart ontwerp gemaakt als onderdeel van de sloop-nieuwbouw Jan van Galen / Huizingalaan (paragraaf 1.4).
- De bevoorradingsroute naar de supermarkt en dagwinkels via de kruising Jan van Galenstraat/ Huizingalaan moeten in het VO van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort worden gegarandeerd.

Kardinaal de Jongweg
- Het aanwezige tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Kardinaal de Jongweg wordt verbreed tot aan het Kardinaal Alfrinkplein.
- Het fietspad schuift van de rijweg vandaan, waardoor een bredere tussenberm ontstaat ten gunste van de groeiruimte van de bomen en het gewenste fietscomfort.
- In de vervolgfase wordt onderzocht of een halfverhard wandelpad (uitgemaaid graspad) in het plantsoen voor de gebouwen aan de Kardinaal de Jongweg nodig is.

Biltse Rading
- Enkele delen van het aanwezige tweerichtingenfietspad ten zuiden van de Biltse Rading worden verbreed tot aan de gemeentegrens met De Bilt.

4.2 Verkeer

De regionale fietsroute sluit aan op het (hoofd)fietsnetwerk van de gemeente Utrecht. Deze hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad.

Algemeen
- Wegdelen die worden ingericht als ‘fietsstraat’ zijn 30 km/uur en hebben voorrang op zijstraten.
- Een fietsstraat is 4,80 meter breed, waarvan 4,00 meter rood asfalt en 40 centimeter kantstroken (rabatstroken) elementenverharding (aan beide kanten).
- Fietspaden in twee richtingen zijn tenminste 4,00 meter breed. Waar dit niet het geval is, worden fietspaden aangepast. Dit is met uitzondering van de kunstwerken, zoals tunnels en bruggen.

Voetgangers en mensen met een beperking en toegankelijkheid

- Er wordt een looproute tussen het verzorgingstehuis Nieuw Bleyenburg (Jan van Galenstraat) en Station Utrecht Centraal aangelegd.
- Doorlopende trottoirs zijn tenminste 1,80 meter breed en voldoen aan de toegankelijkheidseisen uit de Richtlijn Voetpaden voor Iedereen van Bouw Advies Toegankelijkheid.
- Op de Alexander Numankade wordt de hoofdlooproute aan de woningenzijde gefaciliteerd. Voetgangers krijgen extra ruimte langs de Biltsche Grift in de vorm van een halfverhard wandelpad (90 cm).

Fietsverkeer / fietstallen

- De voorrang tussen hoofdfietsroutes onderling (wegen van vergelijkbare orde) binnen een 30 km/uur zone wordt geregeld met haaientanden.
- Het principe bromfietsers op de rijbaan wordt gehandhaafd op de fietspaden die onderdeel zijn van de doorfietsroute.
- In de vervolgfase wordt onderzocht of het huidige aantal fietsenrekken in de openbare ruimte van het plangebied zal moeten worden aangepast.

Autoverkeer / autoparkeren

- Kruisingen op de fietsroute worden eenvoudig en compact vormgegeven. Onderzocht wordt of een aanpassing van het kruispunt Blauwkapelseweg- Alexander Numankade mogelijk is. Dit onderzoek maakt geen onderdeel uit van dit project.
- Er worden inritconstructies naar woonstraten (zijstraten) en privéterreinen die op de fietsroute aansluiten, aangebracht.
- De parkeervakken die worden opgegeven in de Alexander Numankade worden gecompenseerd in de zijstraten, zoals de Hengeveldstraat en Jan van Galenstraat. Een overzicht is per routedeel opgenomen in bijlage C.
- In de fietsstraten (30 km/uur) worden (indien nodig) standaard 30 km/uur drempels als snelheidsremmende maatregel toegepast in overeenstemming met richtlijnen van het CROW.
- Het inpassen van de drempels gebeurt in de vervolgfase, in samenhang met de aanliggende projecten en op basis van geluid- en trillingenonderzoek.
- De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten bij een calamiteit binnen het plangebied wijzigt voor de toegang tot de Hekmeijerstraat. Deze straat kan in de nieuwe situatie niet meer worden bereikt via de Alexander Numankade, maar wordt ontsloten via de Hengeveldstraat en De Blieckstraat.

Openbaar vervoer

- Buslijnen blijven rijden op de Kleine Singel / Blauwkapelseweg, Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading. Er worden geen wijzigingen aangebracht aan de bushaltes.

4.3 Groen en bomen

De herinrichting van de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat maakt deel uit van een vergroeningsopgave. De gemeente wil inzetten op groen dichtbij huis en bestaande groenstructuren versterken. Zo wordt het mogelijk om op de oever van de Biltsche Grift door het groen te wandelen. Het groen draagt niet alleen bij aan de ecologie, maar ook de recreatie op het water.

Groen

- De groenstrook aan de waterkant van de Biltsche Grift (Alexander Numankade) wordt verbreed. Op de oever van de Biltsche Grift groeit bloemrijk hooi/grasland, eventueel afgewisseld met lage struiken ter bevordering van de verticale gelaagdheid (biodiversiteit).
- In de VO fase zal worden onderzocht of er voldoende ruimte is op de oever om het voetpad door te trekken tot aan de Poortstraat. Ook zal worden onderzocht of er een afscheiding (maatwerk) wordt geplaatst om de oevers minder toegankelijk te maken voor honden.
- De openbare ruimte in de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat wordt groen ingericht, tenzij dat niet kan vanwege vereiste functionaliteiten, zoals verkeer en parkeren.
- In de vervolgfase wordt de samenhang van de (toekomstige) groenstructuur in de Jan van Galenstraat onderzocht.
- Bomen staan bij voorkeur in een groenstrook of groenvak in het plangebied.



Afbeelding:
Voorbeeld van de oevers van de Biltsche Grift met diverse soorten (stinzen) planten, struiken, oevervegetatie, dood hout en veel structuur.
.

Bomen

- De bomenrij van de 1e grootte (boomhoogte > 15 m) op de oever van de Biltsche Grift blijft staan. In de vervolgfase wordt onderzocht of bomen bij slechte kwaliteit (toekomstverwachting) vervangen worden.
- De bomen in de Jan van Galenstraat blijven staan. In de vervolgfase wordt onderzocht of bomen bij slechte kwaliteit (toekomstverwachting) vervangen worden.
- De bomenrij aan de Kardinaal de Jongweg blijft staan. In de vervolgfase wordt onderzocht of de rij kan worden aangevuld.
- Ondergrondse- en bovengrondse groeimogelijkheden ten behoeve van de bomen zullen waar mogelijk geoptimaliseerd worden.

Ecologie

- Het sortiment dat wordt toegevoegd, houdt rekening met soorten van de Utrechtse Soortenlijst. In de ecologische QuickScan (paragraaf 6.6) worden aanbevelingen ten aanzien van de inrichting gedaan voor kansrijke soorten.
- Bij de toepassing van nieuwe openbare verlichting wordt rekening gehouden met doorgaande vliegroutes van vleermuizen.

4.4 Klimaatadaptatie

Op en rond de fietsroute ligt de focus op het tegengaan van wateroverlast en het beperken van de gevolgen van hitte. Hemelwater wordt waar mogelijk niet langer direct afgevoerd via kolken naar een gemengd riool, maar afgekoppeld en zoveel mogelijk vastgehouden en geïnfiltreerd in het gebied. Daarnaast is een groene inrichting van de openbare ruimte beter bestand tegen een warmer klimaat en zorgt voor extra waterbergend vermogen. Een straat met grote bomen en voortuinen kan op een hete zomerdag tot wel 4 graden koeler zijn dan een stenige straat zonder groen.

Wateroverlast

- Bij de herinrichting van de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat wordt op basis van de volgende voorkeursvolgorde hemelwater verwerkt of geloosd:
  - Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing)
  - Infiltratie op de bodem (bovengronds)
  - Infiltratie in de bodem (ondergronds)
  - Directe lozing op het oppervlaktewater
  - Lozing in het rioolstelsel voor afvoer van hemelwater
  - Lozing in het rioolstelsel voor afvoer van vuilwater
- Hemelwater dat op daken van woningen op de Alexander Numankade (Blauwkapelseweg – Hengeveldsestraat) en Jan van Galenstraat (Huizingalaan – Kardinaal de Jongweg) valt, wordt door middel van oppervlakkige afstroming afgekoppeld.
- Groenstroken en groenvakken worden, als het mogelijk is, gelijkvloers of verlaagd aangelegd ten opzichte van het maaiveld, zodat regenwater zowel vanaf het trottoir als de rijbaan en parkeervakken in de groenvakken kan stromen en het water lokaal kan infiltreren.
- Onderzocht wordt of het hemelwater op de Alexander Numankade dat niet infiltreert in de bodem afgewaterd kan worden op de Biltsche Grift.
- Bij een neerslag van >80 mm/uur is het streven dat wegen uiterlijk drie uur daarna weer vrij zijn van aanwezig hemelwater op het wegdek.

Hittestress

- De wens is om minimaal 40% (natuurlijke) schaduw (van groen en bomen) te bieden op loop- en fietsroutes voor verkoeling tijdens warme perioden.
- Bij de herinrichting van de Alexander Numankade en de Jan van Galenstraat is het streven minimaal 40% groen in te richten en maximaal 60% aan verharding toe te passen.
- Hittestress wordt o.a. tegengegaan met het verbreden van de groene oever langs de Biltsche Grift, het verwijderen van overbodige verharding en het toevoegen van groen.

4.5 Duurzaamheid

De herinrichting wordt integraal en zo duurzaam als mogelijk aangepakt. Dit houdt in dat de duurzaamheidsprestatie voor alle duurzaamheidsthema's samen zo hoog mogelijk is, gegeven de technische mogelijkheden en uitgangspunten voor de herinrichting.

Algemeen

- De volgende circulaire strategieën worden bij aanleg, beheer en onderhoud zoveel mogelijk toegepast:
  - Het opnieuw benutten en hergebruiken van beschikbare materialen (bijvoorbeeld hergebruik van aanwezige funderingen).
  - Het minimaliseren van de impact van de te nemen maatregelen op het milieu (bijvoorbeeld door te kiezen voor duurzaam geproduceerde materialen).
  - Het selecteren van toe te passen producten die een zo lang mogelijke levensduur hebben.
- Gestreefd wordt naar hergebruik trottoirtegels met voldoende resterende levensduur, mits hierdoor geen lappendeken van lichte en donkere tegels ontstaat.

4.6 Inrichting

De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016) en het Handboek Openbare Ruimte bieden een kader voor de herinrichting van de openbare ruimte in Utrecht. Voor de Kleine Singel / Blauwkapelseweg, Alexander Numankade en Jan van Galenstraat geldt een standaard inrichting en beheer volgens Domstadkwaliteit. De Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading vallen als stedelijke verbindingswegen kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Onderstaande uitgangspunten vormen een aanvulling op het beleidskader en zijn specifiek gericht op de beoogde verbetering van de fietsroute naar Amersfoort binnen de grenzen van de gemeente Utrecht.

De Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading vallen onder kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Voor de overige straten geldt een standaard inrichting en beheer.

Meubilair

- Wanneer meubilair wordt toegepast, sluit deze aan op wat al aanwezig is in aangrenzende buurten (compacte stad en buitenstad), zoals voorgeschreven in Handboek Openbare Ruimte (Atlas Straatmeubilair).
- Lichtmasten worden (op delen van) de fietsroute vervangen. In de vervolgfase wordt een verlichtingsplan opgesteld. Het lichtplan houdt rekening met aanwezige / geplande bomen en obstakelvrije loopruimte.
- Afvalinzameling blijft plaatsvinden met ondergrondse afvalcontainers. Op de Jan van Galenstraat wordt een container vervangen door een perscontainer. Mogelijk wordt een ondergrondse container op de Alexander Numankade verplaatst.
- Aanwezige brandkranen in het trottoir blijven behouden en zijn bereikbaar voor de brandweer bij een calamiteit.
- Er worden geen wijzigingen aangebracht aan de Griftbrug over de Biltsche Grift en verharde delen ter hoogte van de Alexander Numankade en Poortstraat.

Verharding

- Routedelen op de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat die worden ingericht als fietsstraat worden uitgevoerd met rood asfalt in de rijbaan en rabatstroken in rood/bruin gebakken klinkers.
- Fietsstroken en/of fietspaden op de Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading worden uitgevoerd in rood asfalt.
- Voor alle overige verharding wordt aangesloten op het materiaal dat aanwezig is in de aangrenzende buurten (compacte stad en buitenstad), zoals voorgeschreven in Handboek Openbare Ruimte (Verhardingenkaart).
- Het wandelpad langs de Biltsche Grift wordt uitgevoerd in halfverharding zonder kantopsluiting en sluit aan op het materiaal van het pad dat al voor een deel langs de Biltsche Grift aanwezig is.
- Er wordt geen aanvullende blauwe wegmarkering van de doorfietsroute toegepast op de Kleine Singel / Blauwkapelseweg tot aan Jan van Galenstraat. Mogelijk wordt een aanzet aangebracht op de Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading. In de vervolgfase wordt op basis van de CROW-richtlijnen een besluit genomen over de wegmarkering.

4.7 Ondergrondse infrastructuur

Het aanpassen van Alexander Numankade en Jan van Galenstraat tot 30 km/uur zone wordt gecombineerd met werkzaamheden aan het riool. Het ontwerp van de bovengrond en afwatering daarvan wordt afgestemd op de ondergrondse infrastructuur.

Kabels en leidingen

- In het ontwerp wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande kabels en leidingen.
- In de vervolgfase wordt onderzocht of verleggingen noodzakelijk zijn ten gunste van bomen en groen.

Riolering

- Het gemengd riool in de Jan van Galenstraat wordt vervangen door een gescheiden riool.
- In de Alexander Numankade (tussen de Blauwkapelseweg en de Hengeveldstraat) wordt regenwater (hemelwater) oppervlakkig afgekoppeld.

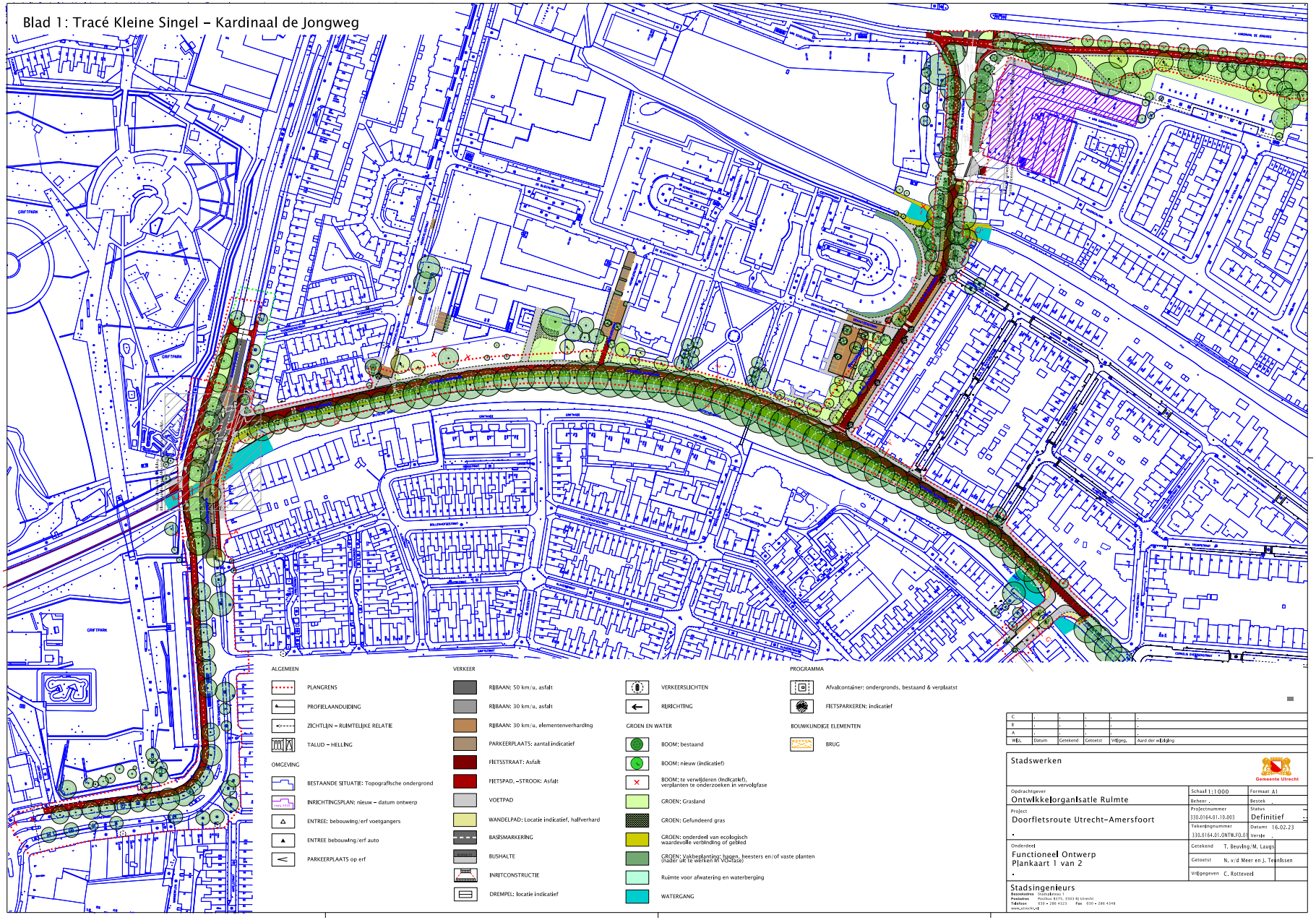
Hoofdstuk 5 Ontwerptoelichting

In het Functioneel Ontwerp (FO) zijn de ruimtelijke uitgangspunten uit hoofdstuk 4 vertaald naar een samenhangend en integraal ontwerp. Per fietsroutedeel is het FO aan de hand van een kaartuitsnede en principeprofiel beknopt toegelicht. Afwijkingen ten opzichte van de uitgangspunten zijn expliciet benoemd.

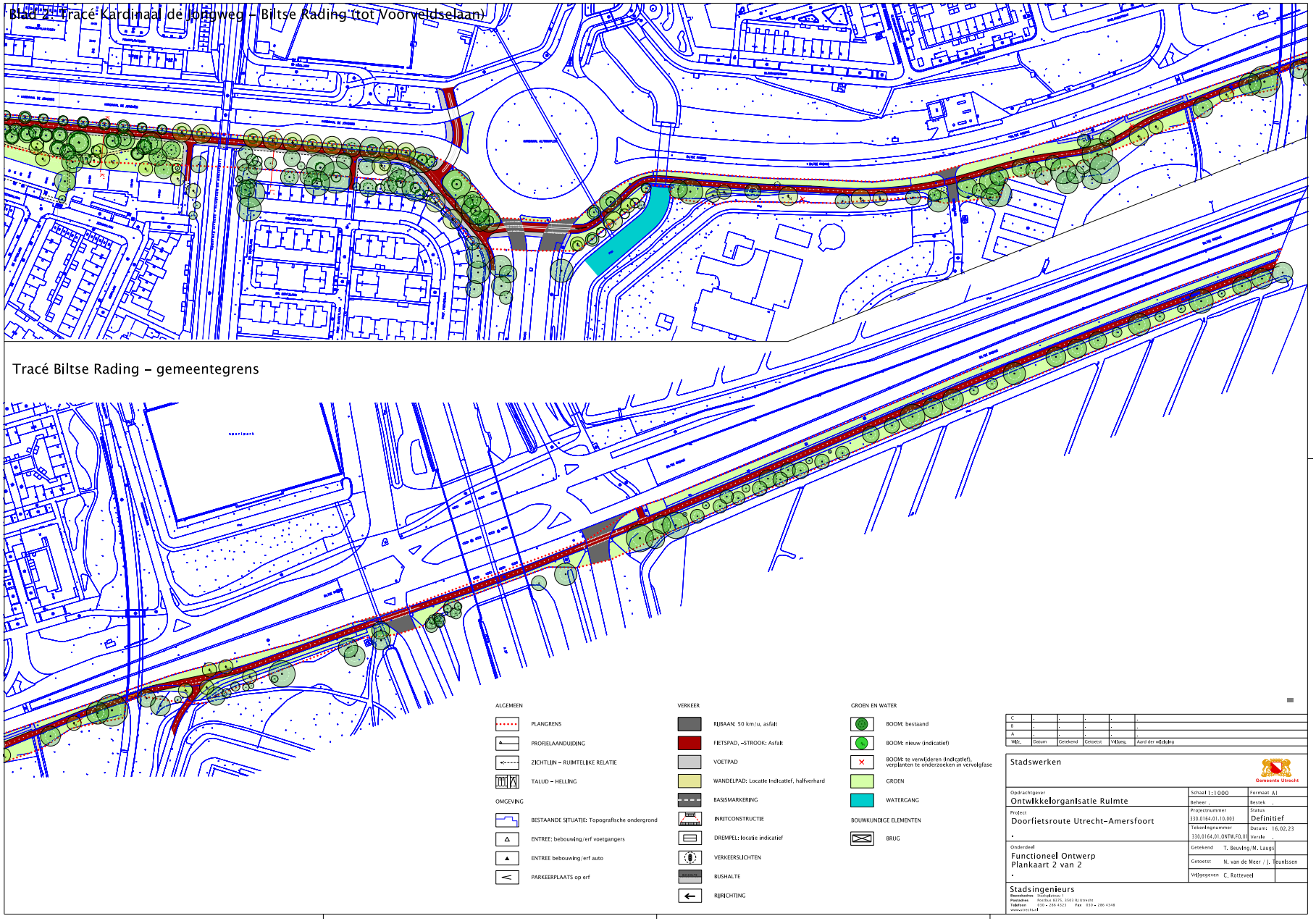
5.1 Kleine Singel / Blauwkapelseweg

Het fietspad langs de Kleine Singel en Blauwkapelseweg heeft de vereiste breedte van een doorfietsroute. Het voetpad en de fietsbrug grenzend aan het Griftpark blijven intact. De werkzaamheden zijn hier vooralsnog beperkt op basis van het FO.

Kruising Blauwkapelsweg/Alexander Numankade
Onderzocht wordt of een aanpassing van het kruispunt Blauwkapelseweg- Alexander Numankade mogelijk is. Dit onderzoek maakt geen onderdeel uit van dit project. Maatgevend voor de afslag richting de Alexander Numankade blijft het in- en uitrijden van vrachtwagens (o.a. naar het laad- en losdock van Het Utrechts Archief).



Afbeelding:
Uitsnede plankaart voor fietsroute Utrecht-Amersfoort met routedelen Kleine Singel / Blauwkapelseweg, Alexander Numankade en Jan van Galenstraat.



Afbeelding:
Uitsnede van de plankaart voor routedeel Kleine Singel / Blauwkapelseweg.

5.2 Alexander Numankade

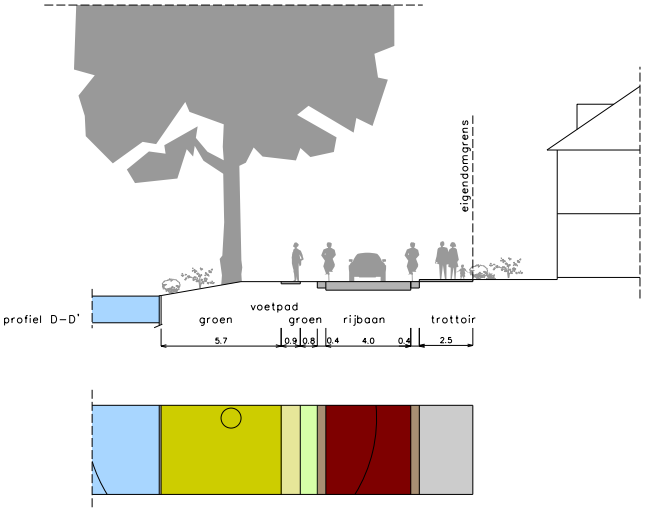
De Alexander Numankade krijgt een continue rijbaan van 4,00 meter breed tussen de Blauwkapelseweg en de Biltstraat. De straat bestaat uit een fietsstraat met rabatstroken tot de Hengeveldstraat. Tussen de Hengeveldstraat en Jan van Galenstraat ligt een fietspad in het groen. De Hekmeijstraat wordt hier doodlopend, maar blijft bereikbaar via Hengeveldstraat en De Blieckstraat. Ook het laad- en losdock van Het Utrechts Archief blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Dit wordt geregeld met een ontheffing.

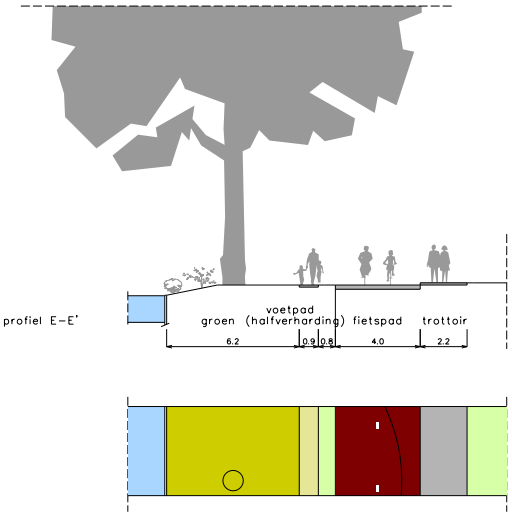
Vanaf de Jan van Galenstraat tot aan de Poortstraat (en in het verlengde de Biltstraat) gaat de weg weer over in een fietsstraat. Na de Griftbrug geldt net als in de huidige situatie eenrichtingsverkeer voor automobilisten. De Alexander Numankade ligt overal in de voorrang ten opzichte van de zijwegen. Dit is geregeld met behulp van inritconstructies.

Tussen de Blauwkapelseweg en Hekmeijerstraat worden parkeervakken opgeheven, zodat de oever van de Biltsche Grift kan worden verbreed en een halfverhard wandelpad kan worden toegevoegd. De parkeervakken worden (deels) gecompenseerd in de zijstraten of elders in hetzelfde parkeerrayon (gebied). Een overzicht is van de verdeling van autoparkeren per wegdeel in het plangebied opgenomen in bijlage C. Aan de kant van de woningen komt een breed trottoir. Deze stoep is vrij van obstakels, zodat voetgangers en mensen met een beperking niet worden gehinderd. Vanwege het verdwijnen van de parkeermogelijkheden aan de Alexander Numankade onderzoeken we twee alternatieve parkeerlocaties. Ten eerste de mogelijkheden tot dubbelgebruik van het parkeerterrein van de Alexander Numankade 199-201 (waarin o.a. het Utrechts Archief). Indien deze voorkeursoptie niet haalbaar blijkt, dan is het optimaliseren van het langsparkeren in de Hengeveldstraat een mogelijkheid. Omdat dit ten koste gaat van openbaar groen heeft dit alternatief niet de voorkeur. Een van deze alternatieven werken we nader uit in het Voorlopig Ontwerp.

Afbeeldingen:
Profiel nieuwe situatie Alexander Numankade tussen Blauwkapelseweg en Hengeveldstraat.

Profiel nieuwe situatie Alexander Numankade tussen Hengeveldstraat en Jan van Galenstraat.



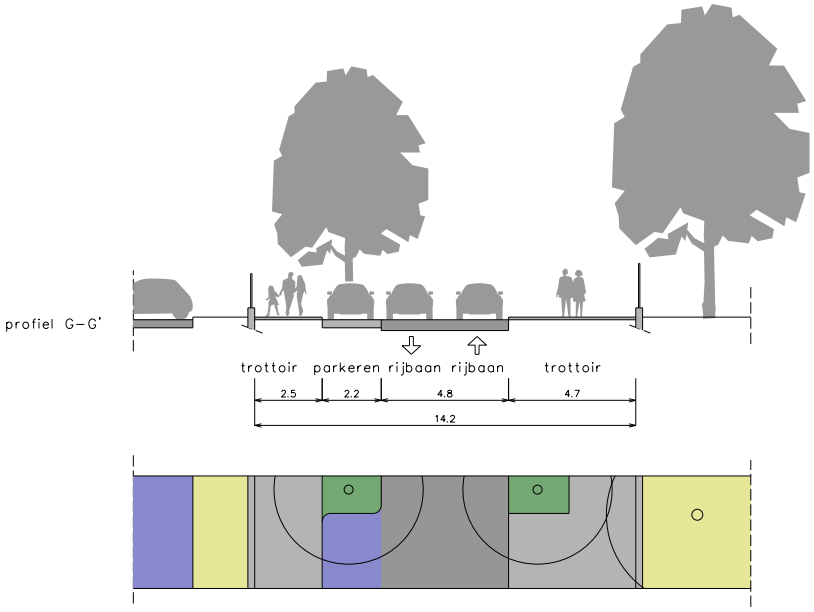


Afbeelding:
Profiel nieuwe situatie Poortstraat

De ruimtelijke oplossingen die gekozen worden op de Alexander Numankade worden ook toegepast bij de herinrichting van de F.C. Dondersstraat (Waterproof Zeeheldenbuurt). Net als nu het geval is, wordt in deze straten geparkeerd op niveau van de rijbaan en sluiten zijstraten aan met een inritconstructie. Ook worden dezelfde verhardingen en hetzelfde straatmeubilair toegepast.

Kruising Alexander Numankade / Jan van Galenstraat
De kruising Alexander Numankade en Jan van Galenstraat wordt vormgegeven als een eenvoudige voorrangskruising, waarbij de Alexander Numankade voorrang heeft op de Jan van Galenstraat. Hierdoor ontstaat een logische voorrangssituatie. Vanuit de Jan van Galenstraat is extra ruimte voor fietsers om een eventuele wachtrij van auto's rechts te passeren.

Kruising Alexander Numankade / Poortstraat
Ter hoogte van de Jan van Galenstraat en Poortstraat is de voorrang op de fietsroute (in verband met de vele afslaande fietsbewegingen) met een markering aangeduid. De aansluiting van de Alexander Numankade via de Griftbrug op de Poortstraat wordt ook aangepakt. Het deel van de Poortstraat tussen de Griftstraat en het Veeartsenijpad is in 2017 heringericht. Het deel tussen het Veeartsenijpad en Alexander Numankade wordt aangesloten op de huidige inrichting van de Poortstraat. Er worden circa drie parkeervakken toegevoegd aan de noordzijde van de rijweg (bijlage C). Het fietsparkeren wordt verplaatst naar de Hoefsmederijstraat. Daarnaast wordt een fiets-vak toegevoegd aan de zuidzijde van de rijweg. De Griftbrug wordt vrijgehouden van obstakels, zodat zicht op het water kan worden gegarandeerd. Op de koppen van de brug wordt een deel van de tegelverharding omgezet naar halfverharding. Er worden bij de herinrichting geen wijzigingen aangebracht aan de Griftbrug.



5.3 Jan van Galenstraat

Het deel van de Jan van Galenstraat tussen de Alexander Numankade en Huizingalaan wordt ingericht als fietsstraat. De zijstraten van de Jan van Galenstraat worden allemaal via een inritconstructie aangesloten. Het einde van de fietsstraat betekent ook het einde van de 30 kilometerzone en wordt als zodanig vormgegeven. Om voldoende ruimte te maken voor de mindervalideroute tussen station Utrecht Centraal en is het wenselijk het parkeerveld aan de Dekhuyzenstraat te optimaliseren. Daarmee is het ook mogelijk het parkeerveld te vergroenen. De capaciteit van dit veld neemt daardoor iets af, maar de parkeercapaciteit langs de Jan van Galenstraat neemt toe.

In de Jan van Galenstraat is ruimte gereserveerd om fietsenrekken toe te voegen. Dit wordt in de vervolgfase nader onderzocht. Aan de oostzijde ligt ook een trottoir dat grotendeels tenminste 1,80 meter breed is. Naast diverse mindervalideoversteken is er ook op andere plekken in de straat voldoende ruimte om over te steken. De watergang tussen de Huizingalaan en Admiraal van Gentstraat wordt meer zichtbaar gemaakt door het opschonen van beplanting en anderzijds het verwijderen van obstakels (zoals hekwerken). De bomen komen in grote groenvakken te staan.

Andere mogelijkheden om het deel van de Jan van Galenstraat tussen Alexander Numankade en Huizingalaan groen in te richten zijn (zeer) beperkt. Er kunnen bijvoorbeeld geen bomen worden aangeplant aan de woningenzijde in verband met aanwezige en geplande ondergrondse infrastructuur (verleggen geeft geen ruimte).

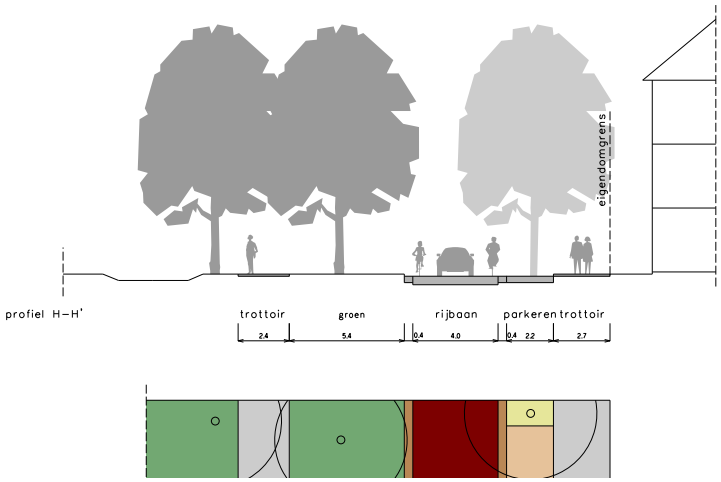
Kruising Jan van Galenstraat – Huizingalaan
De fietsstraat eindigt ter hoogte van de kruising met de Huizingalaan en is recent heringericht als fietsstraat voor fietsers tussen Overvecht en Utrecht Science Park. De exacte vormgeving van de kruising is afhankelijk van de bevoorradingsroutes van de supermarkt en dagwinkels die zijn gepland op de hoek van de Jan van Galenstraat en Kardinaal de Jongweg.

In de Jan van Galenstraat ter hoogte van de Dekhuyzenstraat is een mogelijk conflict tussen een rioolinspectieput en de bandenlijn. In de VO-fase zal nader onderzocht worden of dit daadwerkelijk een conflict is, zo ja dan kunnen er elementen worden verschoven zodat het conflict wordt opgeheven.

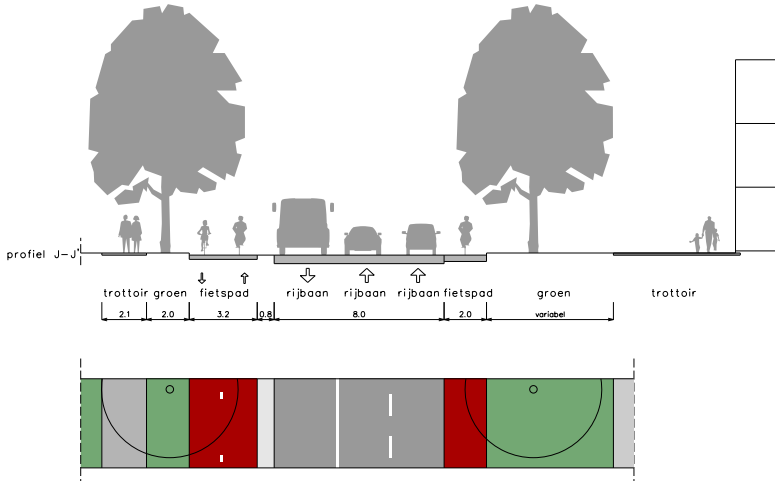
Kruising Jan van Galenstraat - Kardinaal de Jongweg
De Jan van Galenstraat sluit vanaf de Huizingalaan aan op de Kardinaal de Jongweg. Dit deel van de fietsroute moet dezelfde opzet houden om het verkeer goed de wijk in en uit te kunnen leiden. Aan de westzijde van de weg komt een fietspad in twee richtingen als logisch vervolg op de route naar de Huizingalaan.
De fietsstrook aan de oostzijde van de weg wordt behouden, zodat fietsverkeer richting Biltse Rading het opgestelde verkeer niet hoeft te passeren. De opstelcapaciteit voor autoverkeer voor de verkeerslichten wordt gehandhaafd om terugslag (een te lange rij auto’s die staan te wachten en een ander kruispunt blokkeert) van autoverkeer op de Jan van Galenstraat te voorkomen.

Zoals toegelicht in paragraaf 1.4 is de inrichting van de trottoirruimte aan de Jan van Galenstraat onderdeel van het buitenruimteontwerp voor de sloop-nieuwbouw. Deze wordt begrensd door de (deels) nieuwe bandenlijn naast het fietspad uit het IPvE-FO van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort. Verder vindt er afstemming plaats over de kruising Jan van Galenstraat-Huizingalaan in verband met bevoorradingsroutes van de supermarkt en dagwinkels.

Afbeelding:
Profiel nieuwe situatie Jan van Galenstraat tussen de Alexander Numankade en Huizingalaan.



Afbeelding:
Profiel nieuwe situatie Jan van Galenstraat tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg.



5.4 Kardinaal de Jongweg

Het vrijliggende fietspad aan de zuidzijde van de Kardinaal de Jongweg (tussen de Jan van Galenstraat en het Kardinaal van Alfrinkplein) wordt verbreed naar 4,00 meter. Het trottoir parallel aan het fietspad wordt iets smaller (tenminste 1,80 meter) om deze verbreding mogelijk te maken. Daarnaast wordt het fietspad verplaatst, zodat de berm tussen het fietspad en de rijbaan breder wordt. De middeneilanden op de oversteekplaatsen op het Kardinaal Alfrinkplein worden verwijderd. In het plantsoen aan de zuidzijde van de Kardinaal de Jongweg komen paden in het gras te liggen. Deze worden uitgemaaid in het gras. In de vervolgfase wordt bepaald of er extra bomen in het plantsoen worden geplant.

5.5 Biltse Rading

Het vrijliggende fietspad aan de zuidzijde van de Biltse Rading wordt op sommige delen door een verlegging of verbreding 4,00 meter breed tot aan de gemeentegrens met De Bilt. Het is niet mogelijk om langs de Biltse Rading een apart voetpad (trottoir) aan te leggen, zoals aanwezig langs de Kardinaal de Jongweg, vanwege ruimtegebrek ter hoogte van de watergang. Verderop sluit het fietspad aan op een afslag naar de Voorveldsepolder. Het fietspad langs de Biltse Rading blijft hier voorrang houden op de aansluiting. Er worden in principe geen grote ingrepen gedaan in de boom- en groenstructuur van de Voorveldse Polder. Alleen bomen met een slechte staat of toekomstverwachting zullen worden vervangen door nieuwe exemplaren.

Hoofdstuk 6 Onderzoeken

Afbeelding: Archeologische waardenkaart.

Ter onderbouwing van dit IPvE zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd op de delen van de doorfietsroute in Utrecht. Dit hoofdstuk beschrijft welke onderzoeken er zijn gedaan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn.

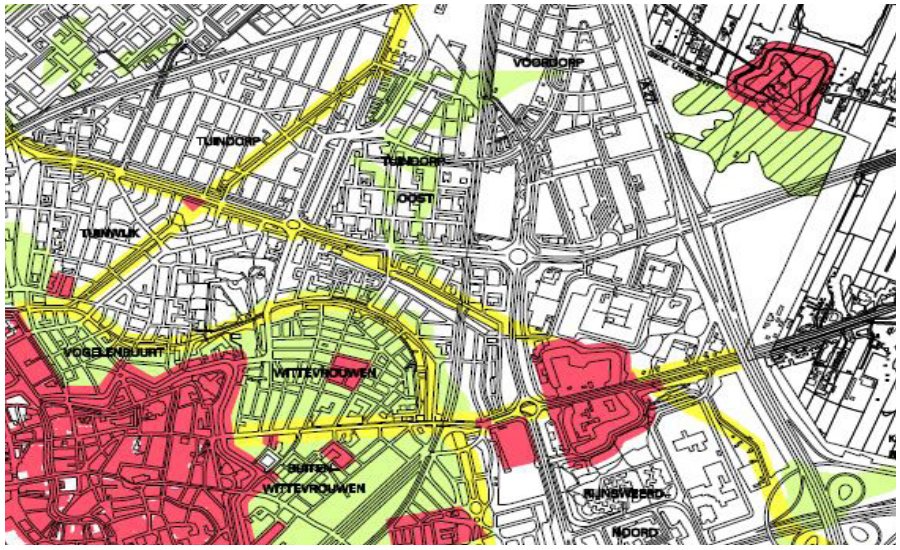
6.1 Geluidshinder

Op de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat gaat een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden. Er is een geluid- en trillingenonderzoek uitgevoerd naar de toepassing van drempels in het plangebied.

6.2 Archeologie en monumenten

Archeologie
De archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht geeft inzicht in de te beschermen meldingsgebieden waar zekerheid van vondsten het grootst is. Een strook langs de Biltsche Grift is aangegeven als gebied met hoge archeologische verwachting. Hetzelfde geldt voor de watergang die de Jan van Galenstraat kruist. De stadsarcheoloog is geïnformeerd over het project en de inhoud van de voorgenomen werkzaamheden om te kunnen bepalen of het nemen van maatregelen met betrekking tot archeologie nodig zijn. In de volgende ontwerpfase wordt meer invulling gegeven aan de nog uit te voeren onderzoeken.

Monumenten
De Griftbrug bij de Poortstraat is uit 1917 en is een gemeentelijk monument in het plangebied. Nabij de routedelen staan diverse gebouwen die ook zijn aangemerkt tot gemeentelijk monument, zoals Dekhuyzenstraat 40, Hoefsmederijstraat 33-49 en Hoefsmederijstraat 1-27. Het voormalig Veeartsenijterrein hoort samen met de omgeving van de F.C. Dondersstraat bij het Rijksbeschermd Stadsgezicht Oost.





6.3 Bodem

De historie en omgeving hebben over het algemeen niet tot een negatieve invloed van de bodem geleid. Het gebied is relatief weinig gebruikt voor industriële doeleinden. Wel ligt het gebied aan de rand van een voormalig gasfabriek wat nu het Griftpark vormt. Dit gebied is gesaneerd in de jaren 90 en vormt geen belemmering voor het project. Wel bestaat een deel van de fietsroute uit oude stedelijke wijken. Zo zijn er enkele locaties langs de Blauwkapelseweg, Alexander Numankade en Jan van Galenstraat waar sterke verontreinigingen aangetoond zijn, die nader onderzocht moeten worden. Aan de Kardinaal de Jongweg lag een tankstation. Rond het jaar 2000 is deze locatie gesaneerd, waardoor er geen negatieve invloed verwacht wordt van de voormalige activiteit. De Blauwkapelseweg, Alexander Numankade, Jan van Galenstraat en de Kardinaal de Jongweg worden onderzocht met behulp van verkennend bodemonderzoek om de actuele bodemkwaliteit inzichtelijk te maken.

6.4 Niet gesprongen explosieven

Langs de Oosterspoorbaan en de snelweg A27 is er mogelijk sprake van Niet Gesprongen Explosieven (NGE). Verwacht wordt dat er geen invloed is op het plangebied vanwege graafwerkzaamheden in het verleden.

6.5 Water

Binnen de Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort ligt een stuk riolering dat komende jaren onder handen zal worden genomen. Dit loopt van de Blauwkapelseweg via de Alexander Numankade en de Jan van Galenstraat tot aan de Kardinaal de Jongweg.

Jan van Galenstraat
Komende periode wordt het gemengd riool in de Jan van Galenstraat vervangen door een gescheiden riool. Bij de vervanging van het gemengd riool in de Jan van Galenstraat wordt ook het eerste deel van het gemengd riool in de Huizingalaan vervangen. Hierop zit het riool van de achterliggende wijk aangesloten. Dit deel van de Huizingalaan is meegenomen, zodat bij het vervangen van de riolering in de achterliggende wijk de Jan van Galenstraat niet opengebroken hoeft te worden. Voor het gemengde riool wordt een hemelwaterriool en vuilwaterrioolriool aangelegd zodat het water gescheiden ingezameld kan worden.

In de VO-fase moet verder worden onderzocht welke kabels en leidingen moeten worden gelokaliseerd om vast te stellen of het rioolontwerp mogelijk is.

Alexander Numankade
In de Alexander Numankade (tussen de Blauwkapelseweg tot de Hengeveldstraat) ligt nog geen hemelwaterriool. Hierdoor komt al het water van daken en de straat in het gemengd riool, wat de rioolwaterzuivering onnodig belast. Bij de herinrichten van deze straat komt de verpanding richting de Biltsche Grift te liggen. Hierdoor stroomt het hemelwater vanzelf naar de naast gelegen berm. In de berm krijgt het hemelwater de kans te infiltreren. De verwachting is dat het overtollige water dat dat niet kan infiltreren kan worden afgewaterd in de Biltsche Grift. Indien er afgewaterd moet worden op het oppervlaktewater wordt dit gemeld bij Waterschap De Stichtse Rijnlanden.

In de VO-fase moet het afwateringsontwerp op deze locatie verder worden uitgewerkt middels een hoogteplan en dwarsdoorsnedes.

Relatie Hengeveldstraat
Vooruitlopend op de herinrichting van de Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort wordt het gemengd riool in de Alexander Numankade en Hengeveldstraat gerenoveerd middels een relining (Het renoveren van een riool door een kunststof kous aan te brengen in het bestaande riool. Hierdoor zijn geen grootschalige grondwerkzaamheden nodig). Deze werkzaamheden worden buitenom dit project gerealiseerd. Echter zijn er wel raakvlakken die moeten worden afgestemd.

6.6 Ecologie / Flora en fauna

Natuurwaarden
In het plangebied zijn vooral de oevers van de Biltsche Grift ecologisch waardevol door aanwezigheid van diverse soorten (oever)vegetatie. Op basis van de natuurwaardenkaart en de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) zijn indicaties voor de aanwezigheid van beschermde soorten in beeld gebracht. Dit zijn soorten die beschermd zijn volgens de wet Natuurbeheer en daarnaast zijn er een aantal Utrechtse Soorten gevonden die de gemeente Utrecht extra beschermt.

In het projectgebied komen de volgende soorten voor die onder de Wet Natuurbescherming vallen: egel, gierzwaluw, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, watervleermuis, kleine watersalamander, meerkikker, gewone pad, bruine kikker, pimpelmees, koolmees, stijven wolfsmelk. Daarnaast komen de volgende Utrechtse Soorten: roerdomp, tjiftjaf, tongvaren, steenbreekvaren, brede lathyrus en natuurlijk hooiland.

QuickScan
Ten behoeve van ruimtelijke aanpassingen aan onder andere de Alexander Numankade is een actueel beeld noodzakelijk van de in het gebied voorkomende beschermde natuurwaarden en de mogelijke effecten daarop. Er is in juli 2021 een ecologische QuickScan uitgevoerd door Econu naar de flora en fauna in het plangebied.

De voorgenomen plannen hebben mogelijk een negatief effect op ringslang, alpenwatersalamander en grote vos. De aanwezigheid van deze soorten dient onderzocht te worden. Een AERIUS berekening is noodzakelijk, omdat op voorhand niet uit te sluiten is dat de voorgenomen plannen negatieve effecten tot gevolg hebben op de Natura 2000-gebieden.

6.7 Bomen

De bestaande bomen in het projectgebied zijn geïnventariseerd, waarbij de boomconditie en de toekomstverwachtingen zijn bepaald. Hieronder zijn de bevindingen per routedeel vermeld.

Kleine Singel / Blauwkapelseweg
Aan de Kleine Singel en de Blauwkapelseweg staan grote platanen met een aanzienlijke leeftijd. De bomen zijn allemaal van goede conditie en hebben een goede toekomstverwachting. Bij de beoogde herinrichting blijven de platanen dan ook staan.

Alexander Numankade
Aan de Alexander Numankade langs de Biltsche Grift staan grote platanen met een aanzienlijke leeftijd. De bomen zijn van een goede conditie en hebben een goede toekomstverwachting. De bomen ter hoogte van Het Utrechts Archief en in het Kapurplantsoen zijn divers van aard. Hier staan o.a. esdoorn, acacia, peer, iep en kastanje. De meeste bomen staan er goed bij. Uit de bomeninventarisatie blijkt dat zes bomen een onvoldoende toekomstverwachting hebben.

Bij de herinrichting worden aanwezige bomen van goede kwaliteit behouden. Bij de bomen die van mindere kwaliteit zijn zal gekeken worden of ze kunnen blijven staan of dat ze vervangen worden door nieuwe bomen langs de Biltsche Grift.

Met behulp van wortelonderzoek zal in de vervolgfase worden onderzocht hoe het water tussen de Blauwkapelseweg en Hengeveldstraat afgevoerd kan worden naar de Biltsche Grift zonder de groeiplaatsen te beschadigen.

Jan van Galenstraat
Aan de Jan van Galenstraat staan o.a. plataan, linde, esdoorn, es, acacia die in leeftijd verschillen. De bomen hebben allemaal een goede toekomstverwachting. Er staan drie bomen met een onvoldoende toekomstverwachting. In de vervolgfase wordt onderzocht of deze bomen worden behouden of vervangen worden door nieuwe aanplant.

Kardinaal de Jongweg
Langs de Kardinaal de Jongweg staan ten westen van de spoorwegovergang lindes in een smalle zijberm. Door de minder goede groeiomstandigheden zijn ze klein van stuk. Op het deel ten oosten van spoorwegovergang hebben de bomen een meer volwassen formaat. Bij de herinrichting worden de bomen langs de Kardinaal de Jongweg behouden. In de vervolgfase wordt onderzocht of de groeiomstandigheden verbeterd kunnen worden. Bijvoorbeeld door de bomen te beluchten en/of te bemesten.

Biltse Rading
Aan de Biltse Rading staan voornamelijk eiken in een groenstrook langs het fietspad. Bijna alle bomen hebben een goede toekomstverwachting. De herinrichting heeft geen consequenties voor de aanwezige bomen. Er staan drie bomen van een mindere kwaliteit langs de Biltse Rading. Deze worden mogelijk vervangen.

6.8 Verharding

Per situatie volgt in deze paragraaf een voorlopige conclusie voor verhardingen op basis van recent bodem- en booronderzoek. Nader onderzoek zal samen met ontwerpkeuzes leiden tot het opstellen van de definitieve verhardingsadviezen.

Kleine Singel / Blauwkapelseweg
- Het fietspad is in goede conditie en voldoende breed op dit deel van de fietsroute. Er zijn verder geen aanpassingen nodig. Onderzocht wordt of een aanpassing van het kruispunt Blauwkapelseweg-Alexander Numankade mogelijk is. Dit onderzoek maakt geen onderdeel uit van dit project.

Alexander Numankade / Jan van Galenstraat
- Voorlopig onderzoek laat zien dat het asfalt is te dateren rond 2000, met uitzondering van de Jan van Galenstraat. Dit zou betekenen dat het asfalt bijna aan het einde is van zijn levensduur (doorgaans berekend op max. 25 jaar). Als vanuit ontwerp-waterhuishouding overwegingen zijn en duurzaamheid gekozen wordt voor een ander profiel kan reconstructie (vanwege leeftijd) een geoorloofde keuze worden.
- Op basis van slechts 16/17 cm asfaltdikte is wijziging van het wegprofiel geen optie met behoud van een deel van de huidige asfaltrijweg, omdat er dan na bakfrezen te weinig restdikte asfalt overblijft om op te bouwen (overlagen).
- Wel zou de aanwezige fundering (weglichaam) gehandhaafd kunnen worden, c.q. uitgebreid kunnen worden mede gezien vanuit duurzaamheid.
- Nieuw (aanvullend) asfaltbooronderzoek kan bovenstaande bevestigen.

Kardinaal de Jongweg
- Als het fietspad wordt verbreed naar 4,00 meter dient het asfalt vervangen te worden. Vanuit het jaar van aanleg (2003) is het asfalt al een eind op weg naar einde levensduur. Optie is opnieuw overlagen als dit kan vanuit de ondergrondse situatie. Dit zal nader onderzocht worden.
- Het is geoorloofd het asfalt van het fietspad te verwijderen en opnieuw (op gewenste breedte) aan te leggen. Gekeken zou moeten worden of de bestaande puinfundering verbreed dan wel hergebruikt kan worden.

Biltse Rading
- Het fietspad langs de Biltse Rading (aanleg 2015) wordt op enkele delen geoptimaliseerd. In de vervolgfase dient de bestaande wegconstructie te worden onderzocht.

6.9 Kabels en leidingen

Er zijn in juni 2021 oriëntatieverzoeken gedaan bij het Kadaster in de vorm van een KLIC-melding om de ligging van kabels en leidingen te inventariseren. Per routedeel volgt in deze paragraaf een voorlopige conclusie met knelpunten tussen de onder- en bovengrond op basis van overzichtstekening van de KLIC-meldingen. In de vervolgfase zal door middel van proefsleuven de exacte ligging van kabels en leidingen worden bepaald.

Kleine Singel / Blauwkapelseweg
- Op een aantal locaties langs de Blauwkapelseweg staan nieuwe bomen gepland op enkele decimeters van kabels en leidingen. In overleg met leidingeigenaren zal worden bepaald of en welke maatregelen nodig zijn ter bescherming van de kabels en leidingen.

Alexander Numankade
- Op een aantal locaties langs de Alexander Numankade en de Jan van Galenstraat zijn nieuwe inritconstructies gepland. Afhankelijk van de ontwerpdiepte is dit een potentieel conflict met kabels en leidingen.

Jan van Galenstraat
- In de Jan van Galenstraat tussen de Alexander Numankade en Admiraal van Gentstraat kunnen geen bomen worden aangeplant aan de woningzijde vanwege riool, kabels en leidingen die er liggen. Ook bij een herordening van kabels en leidingen is er te weinig ondergrondse groeiruimte beschikbaar.
- Ter hoogte van de Jan van Galenstraat 67 wordt de ondergrondse afvalcontainer verplaatst in verband met de versmalling van de rijbaan. In overleg met kabel- en leidingeigenaren wordt onderzocht of deze locatie haalbaar is.

Kardinaal de Jongweg
- Op verschillende locaties o.a. langs de Kardinaal de Jongweg loopt het nieuwe fietspad over bestaande kabels en leidingen. In overleg met de kabels- en leidingeigenaren moet worden onderzocht of er maatregelen moeten worden genomen ter bescherming van de kabels en leidingen.

Biltse Rading
- Indien er zich in de vervolgfase knelpunten voordoen met kabels en leidingen wordt in overleg met kabel- en leidingeigenaren bepaald of en welke maatregelen nodig zijn ter bescherming van de kabels en leidingen.

6.10 Duurzaamheid

De herinrichting van de fietsroute wordt integraal en zo duurzaam als mogelijk aangepakt. Dit houdt in dat de duurzaamheidsprestatie voor alle duurzaamheidsthema's samen zo hoog mogelijk is, gegeven de technische mogelijkheden en uitgangspunten voor de herinrichting.

Voor het thema energie is het uitgangspunt dat het energiegebruik voor een nieuw aan te leggen weg over de hele levensduur, zo laag mogelijk wordt. Dus gerekend over aanleg, beheer/onderhoud en sloop. Voor het thema materiaalgebruik is het uitgangspunt dat de aanleg plus beheer en onderhoud zoveel mogelijk circulair wordt. Dat houdt in dat de benodigde materialen waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en nadat ze afgedankt zijn, hergebruikt worden.

Circulair
Omdat de gemeente verantwoordelijk is voor de (aanleg van de) openbare ruimte, hanteert de gemeente beleid en -procedures, zoals vastgesteld in het Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen. Hierin is gesteld dat aanbestedingen openbare ruimte uitgaan van circulair aanbesteden en aanbestedingen op het hoogste ambitieniveau (ambitieniveau 3) plaatsvinden, waarbij de markt maximaal uitgedaagd wordt op duurzaamheid en circulariteit. Marktgesprekken en samenwerken met de markt zijn daarbij een belangrijk onderdeel van aanbestedingen om samen met de markt te zoeken naar de meest innovatieve circulaire oplossingen. Voor experimenteer- en ontwikkelruimte binnen de gemeente is aanmoedigingsbudget beschikbaar.

De prioritaire thema's bij circulair bouwen zijn:
- Het lokaal hergebruik van materialenstromen uit de sloop van bestaande bouw.
- De traceerbaarheid van materialen (met een materialenpaspoort of soortgelijks).
- Het gebruik van secundaire materialen.
- Demontabiliteit en modulariteit van de constructie.
- Geschiktheid van de bouwmaterialen voor recycling/hergebruik.

Hoofdstuk 7 Verantwoording

7.1 Beheer

Het aantrekken van een aannemer voor de uitvoering van het werk en het inkopen van materialen zal gebeuren in overeenstemming met het gemeentelijke beleid voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). Onderdeel van dit inkoopbeleid zijn onder meer het hergebruik van materialen en het beperken van de milieubelasting tijdens de realisatie en de levensduur.

Na de realisatie zal de gemeente de nieuwe inrichting goed moeten kunnen beheren. Om dit te waarborgen, moet het uit te werken inrichtingsplan voldoen aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. Het inrichtingsplan wordt hierop getoetst, zo nodig aangepast en goedgekeurd door de Commissie Beheer Inrichting Gebruik (BInG).

Provincie Utrecht
Met de provincie Utrecht is afgesproken de fietsroute voor ten minste vijftien jaar na oplevering in stand wordt gehouden. Daarbij hoort ook onderhoud en reparatie. Binnen de bebouwde kom wordt kwaliteitsniveau A aangehouden en buiten de bebouwde kom minimaal kwaliteitsniveau B, in overeenstemming met richtlijn/beeldkwaliteit CROW (Publicatie 323 Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018).

7.2 Samenwerking

In maart 2019 is de intentieovereenkomst voor de route naar Amersfoort getekend met de provincie Utrecht en de gemeentes waar de route door heen loopt. Vervolgens is in juli 2020 de samenwerkingsovereenkomst getekend, waarin afspraken zijn gemaakt over het voorlopig ontwerp, de kostenverdeling en de uitvoeringsafspraken. De gemeente Amersfoort, gemeente Soest, gemeente De Bilt en gemeente Utrecht werken op basis van deze overeenkomsten samen om de fietsroute tussen Utrecht en Amersfoort te realiseren.

Per gemeente zijn bewonersavonden georganiseerd. Daarin worden de wensen en behoeften van de omgeving verzameld.

7.3 Eigendom

Het projectgebied beslaat in principe openbare ruimte in bezit van de gemeente. Er is dan ook geen sprake van verwerving bij de herinrichting conform het FO.

7.4 Planologisch juridisch proces

Voor het plangebied geldt grotendeels het bestemmingsplan Rijnsweerd, Maarschalkerweerd (vastgesteld op 26 september 2013). Daarnaast is de beheersverordening ‘De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen’ (vastgesteld op 7 oktober 2016) van toepassing.
Het plangebied valt grotendeels onder de bestemming ‘verkeer- en verblijfsdoeleinden’. De oever langs de Biltsche Grift valt onder de bestemming ’groenvoorzieningen’. Er is geen aanwijzing voor een bestemmingsplanwijziging bij herinrichting van het projectgebied in de vervolgfase.

7.5 Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op 3,8 miljoen euro. De raad heeft in juli 2022 besloten om het tekort van 1,136 miljoen euro te programmeren voor het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB 2022).

Hoofdstuk 8 Vervolgstappen

8.1 Participatie

Als het voorlopig ontwerp (VO) gereed is zal de buurt opnieuw worden geïnformeerd en gevraagd om te reageren op het VO. Naar verwachting zal het VO medio 2023 in concept gereed zijn, waarna we u zullen informeren en vragen om uw reactie..

8.2 Planning

Het Voorlopig Ontwerp wordt verder uitgewerkt, 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. We verwachten medio 2024 te kunnen starten met de uitvoering.

Bijlagen

Bijlage A: Beleidskaders

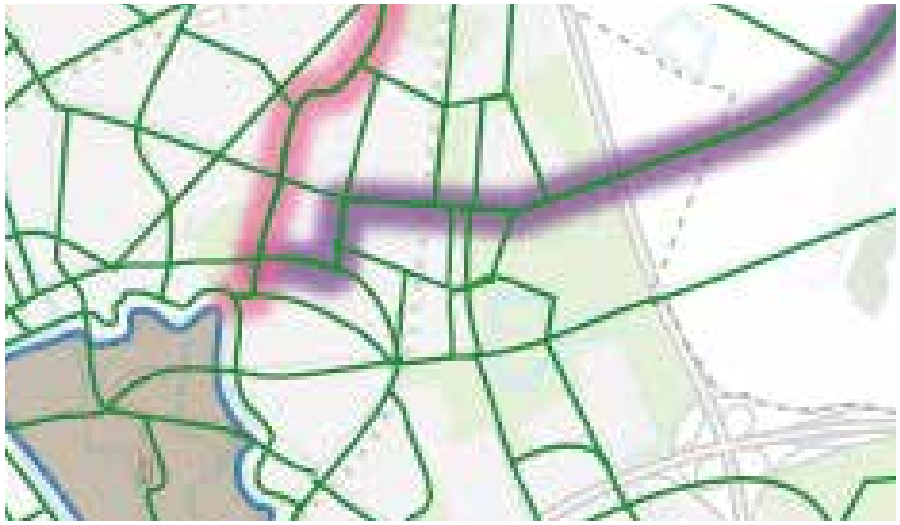
Voor het maken van keuzes bij toekomstige aanpassingen in de openbare ruimte zijn beleidskaders vastgesteld. Deze gemeentelijke kaders zijn sturend of geven richting bij het maken van een afweging, omdat het een leidraad betreft. De belangrijkste beleidskaders voor de fietsroute Utrecht – Amersfoort worden in deze bijlage beschreven. Een compleet overzicht van al het beleid staat in de Omgevingsvisie Utrecht. Deze is online in te zien via de website van de gemeente via www.omgevingsvisie.utrecht.nl.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (2021)
In 2040 telt de gemeente (volgens laatste prognoses) 455.000 inwoners. De gemeente vangt de groei zo veel mogelijk op door woningen te bouwen in de bestaande stad. Hierdoor wordt het groene ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt om te sporten, te recreëren en te ontspannen. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 geeft richting om de groei van de stad goed vorm te geven door het koesteren en versterken van kwaliteiten van Utrecht. De stad ontwikkelt zich tot een tien minuten-stad: openbaar vervoer, groen, winkels, sport, cultuur en andere dagelijkse voorzieningen zijn binnen tien minuten afstand in de buurt. Om dit te bereiken moet de stad fors groener worden en landschap rondom de stad beter bereikbaar. De ruimtelijke strategie is onderdeel van de koers van de omgevingsvisie. Zo weet straks iedereen hoe Utrecht zich op stads- en wijkniveau ongeveer gaat ontwikkelen.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)
Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen in een aantrekkelijke stad. Het aantal inwoners en bezoekers van Utrecht groeit sterk. Intussen blijft de ruimte gelijk. Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, wordt voorrang gegeven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo wordt de lucht schoner en worden de straten rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde Mobiliteitsplan, waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 wordt volop ingezet op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. Dit gaat stap voor stap.

In het Mobiliteitsplan uit 2021 zijn de Blauwkapelseweg, Alexander Numankade, Jan van Galenstraat, Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading benoemd als belangrijke verbindingen in het stedelijke fietsnetwerk. De provinciale fietsroute Utrecht-Amersfoort is als gewenste verbinding weergegeven in het fietsnetwerk van de stad.



Afbeelding: Fietsnetwerk 2040 uit Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (2021). De lijnen in deze kaarten geven indicatief gewenste verbindingen weer.

Parkeervisie Utrecht (2021)
Het uitgangspunt van de parkeernota Stallen en Parkeren uit 2013, een ‘leefbare, vitale en gezonde stad,’ is nog steeds actueel. De huidige beleidsmaatregelen zijn alleen niet meer voldoende om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. De stad groeit harder dan dat een aantal jaren geleden was verwacht en biedt onvoldoende ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Het is noodzakelijk om andere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en ov, aan te moedigen. Die zijn gezonder en kosten minder ruimte. Het parkeerbeleid voor fietsen en auto’s is een belangrijk middel om de stad leefbaar en bereikbaar te houden.

De nieuwe parkeervisie sluit aan bij het Mobiliteitsplan 2040, waarbij uitgangspunt is om de openbare ruimte anders te gebruiken. Door het weghalen van parkeerplaatsen ontstaat meer plek voor lopen, fietsen en groen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een uitwerking van de parkeervisie op vier onderwerpen: (a) parkeerhubs, (b) fietsparkeren, (c) aanpak parkeren openbare ruimte en (d) parkeren en toegankelijkheid.

Groenstructuurplan Utrecht (2017)
In het Groenstructuurplan Utrecht uit 2007 staan als ambities ‘meer groen om de stad, sneller naar buiten en beter groen in de stad’. Het groenstructuurplan is bijgewerkt in de Actualisatie Groenstructuurplan Utrecht uit 2017. Hierin zijn ambities toegevoegd voor het verbeteren van de groenkwaliteit in de stad, zodat deze een bijdrage levert aan gezonde verstelijking en/of klimaatadaptatie.

In het Groenstructuurplan Utrecht zijn bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd die de gemeente wil verbeteren en versterken. De Biltsche Grift (langs de Alexander Numankade) is onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur. De Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading zijn aangewezen als (wenselijke) verbindingen.



Afbeelding: Hoofdgroenstructuur uit Actualisatie Groenstructuurplan Utrecht (2017).

Nota Bomenbeleid Utrecht (2009)
In de Nota Bomenbeleid Utrecht staan de ambities voor bomen in de stad. De gemeente wil een heldere afweging kunnen maken voor het behoud van bomen in Utrecht. Bomen die belangrijk zijn voor de ruimtelijke kwaliteit vormen de (hoofd)boomstructuur van de stad.

De bomen langs de Blauwkapelseweg (categorie: ‘access’), Biltsche Grift (Alexander Numankade) en Kardinaal de Jongweg (categorie: stadslaan) zijn onderdeel van de hoofdboomstructuur.

Utrechtse Soortenlijst (2018)
Bij ruimtelijke ontwikkelingen wil de gemeente Utrecht naast de soorten uit de wet Natuurbescherming extra rekening houden met een aantal dier- en plantsoorten in Utrecht. Welke soorten dit zijn staat in de nota Utrechtse Soortenlijst. Bij het natuurwaardenonderzoek dient ook onderzoek gedaan te worden naar het voorkomen van de soorten op deze lijst.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)
De gemeente wil dat de (ruimtelijke) kwaliteit van de openbare ruimte goed en mooi aansluit bij de omgeving. De gemeente houdt zich daarom bij het gebruik, de inrichting van de openbare aan de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte die in 2016 is vastgesteld door de gemeenteraad. De Kadernota deelt Utrecht in drie kwaliteitsniveaus op: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. In het plangebied zijn de kwaliteiten Domstad en Domstand Bijzonder van toepassing.

Voor de Kleine Singel / Blauwkapelseweg, Alexander Numankade en Jan van Galenstraat geldt een standaard inrichting en beheer in overeenstemming met Domstadkwaliteit. De Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading vallen onder kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Hiervoor geldt dat mag worden afgeweken van de Domstadkwaliteit als standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege gebruiksdruk, de bijzondere functie of de wens om de (historische) identiteit te versterken.

Afbeelding links: Hoofdbomenstructuur uit Notitie Bomenbeleid Utrecht (2019).

Afbeelding rechts: Kwaliteitsniveaus uit Kadernota Openbare Ruimte (2016).





De standaarden bij inrichting en beheer zijn vastgelegd in Handboek Openbare Ruimte.

Visie Klimaatadaptatie (2022)
Het klimaat verandert. Het weer wordt extremer, het is vaker nat in de herfst en winter en vaker heet en droog in de zomer. De Visie Klimaatadaptatie geeft aan wat nodig is om Utrecht hierop voor te bereiden. Dit betekent in hoofdzaak de openbare ruimte geschikt maken om hevige regenbuien, droge periodes en hete dagen op te vangen. De gemeente wil onder andere dat in 2050 de temperatuur in de stad niet meer dan 5 graden warmer aanvoelt dan buiten de stad. Zo is er op belangrijke loop- en fietsroutes is minstens 40% schaduw. Daarnaast wil de gemeente regenwater opvangen en nuttig gebruiken door minstens 90% van het regenwater houden we zo lang mogelijk vast in de bodem en de stad. Zo hebben we ook genoeg water in droge tijden. Daarvoor moet de bodem werken als een spons. Ook mogen buien tot 80 mm per uur geen schade aanbrengen aan panden en mogen geen onbegaanbare wegen veroorzaken.

Actieprogramma Utrecht circulair 2020-2023 (2020)
Utrecht wil in 2050 een ‘circulaire stad’ zijn met kringloopeconomie, waarin grondstoffen worden hergebruikt. Dat gebeurt in een aantal stappen. De uitwerking van de eerste stap staat opgeschreven in het actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 dat in 2020 is vastgesteld door het college.

Tot 2023 is extra aandacht voor het zo circulair mogelijk (her)inrichten van de openbare ruimte. Straatmeubilair, speeltoestellen, fietsvoorzieningen en openbare verlichting lenen zich voor maatschappelijk verantwoord inkopen. Daarom wordt ingezet op minder materiaal, bestaand meubilair langer (her)gebruiken, gerecycleerde producten en duurzame productie.

Visie stadswater (in ontwikkeling)
Het wordt steeds drukker wordt op het openbare stadswater in Utrecht. Dat komt doordat de stad groeit, de zomers warmer worden en sinds vorig jaar de singel weer rond is. Meer verschillende groepen willen op hetzelfde moment gebruik maken van het openbare water om te varen, te roeien en te zwemmen. De gemeente verwacht voor de toekomst dat de druk op het openbare stadswater verder toeneemt. Daarom wordt gewerkt aan een Visie Stadswater. De nieuwe visie moet perspectief bieden hoe bewoners en bedrijven gebruik kunnen blijven maken van de vaarwegen en het zwemwater in de stad. In de visie zal ook het gebruik van de Biltsche Grift (vaarwater) worden vastgelegd. In 2021 en 2022 zijn diverse participatiebijeenkomsten voor het opstellen van de Visie Stadswater georganiseerd.

Bijlage B: Aandachtspunten bewoners en omwonenden

Op 12 februari 2020 is de eerste bewonersavond georganiseerd, waarbij bewoners konden reageren op de verkeerskundige ontwerpen. In november 2019 is er vanuit het project Zeeheldenbuurt Waterproof al een bewonersavond georganiseerd om de openbare ruimte op de Alexander Numankade tussen Jan van Galenstraat en Poortstraat te bespreken. De belangrijkste opmerkingen en aandachtspunten die bij de bewonersavonden zijn per routedeel gebundeld. Er zijn geen opmerkingen gemaakt over de Kardinaal de Jongweg en Biltse Rading. Tijdens de bewonersavond en op de website zal een overzicht van de opmerkingen van bewoners en de reactie van de gemeente Utrecht worden gedeeld.

Kleine Singel/Blauwkapelseweg

- Oversteek Blauwkapselweg verbeteren, sneller groen voor fietsers, verhoogde fietsersoversteek en meer opstelruimte. Er wordt hard en veel door rood gereden.

Alexander Numankade

- Verbeter de oversteek op de Alexander Numankade of halverwege de Jan van Galenstraat zodat kinderen uit deze wijk veilig naar de speeltuinen kunnen gaan. Dit is voor alle kinderen fijn, maar zeker voor kinderen van de bovenwoningen die zelf geen tuin hebben.
- Zeer urgent is de aanpak van de kruisingen Alexander Numankade/ Jan van Galenstraat en Alexander Numankade/Poortstraat. Graag weer gelijkwaardige kruisingen of rechtdoor voorrang.
- Snelheid van de auto’s verminderen.
- Als Alexander Numankade en Jan van Galenstraat worden heringericht, graag lagere lantaarnpalen. Die passen beter bij een uitstraling van een rustige straat. Zie model van Houten, ze worden lager als je verder de wijk inrijdt. Dat remt het verkeer. En het is fraaier.
- Vast al onderzocht en ooit afgewezen, maar eenrichtingsverkeer op de Alexander Numankade zou eventueel kunnen. Dat levert wel ruimte op voor parkeren, groen, extra wandelpad ed. Want dan blijft er wel genoeg ruimte over voor de drukke fietsstroom.
- Sommige bewoners lijken wat gefrustreerd dat parkeren op Alexander Numankade, mede door invloed bewoners van de kade, niet doorgaat.
- Meer fietsenrekken plaatsen.
- De Griftoever is nogal wild begroeit met struiken en er ligt zwerfafval. Misschien kan er iets gedaan worden om de oever te verfraaien. Bredere berm tussen de bomen en de rijbaan op de Alexander Numankade, de bomen staan nu op veel plekken direct langs het asfalt, er is zelfs geen ruimte meer voor trottoirbanden. Een bredere berm tussen bomen en rijbaan zorgt voor extra groen, wateropname, en een veiligere afstand tussen verkeer en de bomen.
- Wandelpad op groenstrook verlengen voor veilige oversteek ter hoogte van Alexander Numankade 77.
- De Alexander Numankade is nog geasfalteerd. Misschien zijn klinkers beter voor de afwatering van de straat.

Jan van Galenstraat

- Als de Jan van Galenstraat een fietsstraat wordt, dan wordt de rijbaan hoogstwaarschijnlijk smaller. Dit geeft wellicht mogelijkheid om het parkeerplein bij de Dekhuyzenstraat beter in te richten en te vergroten, waardoor hier - indien gewenst - meer parkeerplaatsen zouden kunnen komen - of extra groen als extra parkeerplaatsen niet gewenst zijn.
- Nee, er zijn voldoende parkeerplekken. Parkeerplaatsen creëren op het doorgaande deel van de Alexander Numankade, is voor mij geen wens. Ik stel het op prijs geen geparkeerde auto's voor mijn deur te hebben. De gemeente kan de afvalcontainers op de Jan van Galenstraat, die nu meerdere parkeerplaatsen bezetten, een definitieve plek geven ondergronds.
- Meer fietsenrekken plaatsen.
- Vluchtheuvels naast fietsstrook te veranderen.
- Toegankelijkheid parkeerterrein Nieuw Bleyenburg verbeteren.
- Het oversteken voor voetgangers zou veel veiliger en prettiger zijn als er een zebrapad komt in de Jan van Galenstraat.

Overige opmerkingen

- Voor huizen met een oprit een aangepaste stoeprand maken, zodat zij gemakkelijker kunnen parkeren op eigen terrein.
- Richt klimaat adaptief in en voeg meer groen toe.

Bijlage C: Parkeerbalans

Het is mogelijk is om de bestaande parkeerplaatsen op de Alexander Numankade op het deel tussen de Blauwkapelseweg en de Hekmeijerstraat op te heffen als deze gecompenseerd kunnen worden in de nabije zijstraten (zoals de Jan van Galenstraat), die onderdeel zijn van hetzelfde parkeerrayon (gebied).

Routedeel	Zijstraat	Huidig	Nieuw
Alexander Numankade (Blauwkapelseweg – Hengeveld)		23	0
	Blauwkapelseweg (zijstraat)	0	1
	Hengeveldstraat (zijstraat)	0	6
	Poortstraat (zijstraat)	0	3
Jan van Galenstraat (Alexander Numankade – Huizingalaan)		25	36
	Dekhuyzenstraat (parkeerveld)	25	21
Totaal		73	67



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00