

Herinrichting Amsterdamsestraatweg

Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Wethouder
Klaas Verschuure – Ruimtelijke ontwikkeling

Opdrachtgever
Bestuurlijk: college van burgemeesters en wethouders
Ambtelijk: programmamanager Stedelijke Netwerken, Daniel Reuling

Projectgroep
Jerry Woudenberg – projectleider techniek
Theo van der Leek – verkeerskundig adviseur
Fred van Eeden – landschapsarchitect
Marc van ’t Hazeveld – verkeerskundig ontwerper
Ine Esselink – ontwerper openbare ruimte
Nely van der Meer – verkeerskundig ontwerper
Sibel Sukan – communicatie
Robin Haafkens – communicatie
Ellen Janssen – projectondersteuning
Leonie Smeets – projectmanagement
Pieter Prins – projectmanagement

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
September 2021

Inhoud

1. Waar gaat dit IPvE/FO over 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Plangebied 6
1.3 Voortraject en planproces 8
1.4 Leeswijzer 8

2. Wat speelt er op de Amsterdamsestraatweg 9
2.1 Beschrijving Amsterdamsestraatweg 9
2.2 Knelpunten 9
2.3 Ontwikkelingen en beleidskader 12
2.3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen 12
2.3.2 Sociale Veiligheid 14
2.3.3 Economie 14
2.3.4 Groen 15
2.3.6 Cultuurhistorie 17
2.3.7 Duurzaamheid en gezondheid 17

3. Wat willen we bereiken 19
3.1 De Amsterdamsestraatweg blijft een unieke stadsstraat 19
3.2 Aandacht voor bijzonder plekken (pleintjes) 20

4. Hoe komt de Amsterdamsestraatweg eruit te zien 26
4.1 Ruimtelijk beeld 26
4.2 Afweging diverse onderdelen en randvoorwaarden 31
4.2.1 Voetgangers en mindervaliden 31
4.2.2 Fietsers 32
4.2.3 Fietsparkeren 34
4.2.4 Gemotoriseerd verkeer 35
4.2.5 Autoparkeren en bevoorrading 36
4.2.6 Nood- en Hulpdiensten 37
4.2.7 Openbaar vervoer 38
4.2.8 Bomenstructuur 39
4.2.9 Klimaat 41
4.2.10 Ondergrondse afvalinzameling 41
4.3 Effect ontwerp op leefbaarheid 42
4.4 Duurzaamheid 43
4.5 Circulair 43
4.6 Beheer 43
4.7 Bijzondere plekken 44

5. Wanneer gaan we de Amsterdamsestraatweg aanpakken 47
5.1 Planning 47
5.2 Participatie aanpassen aan nieuwe communicatie 47

Bijlagen:

Bijlage I Raakvlakken en ontwikkelingen omgeving 48
Bijlage II Onderzoeken 50
Bijlage III Principekeuzes 53
Bijlage IV Functioneel ontwerp 55
Bijlage V Maatvoering voor trottoirs in drukke winkelstraten 56

1. Waar gaat dit IPvE/FO over

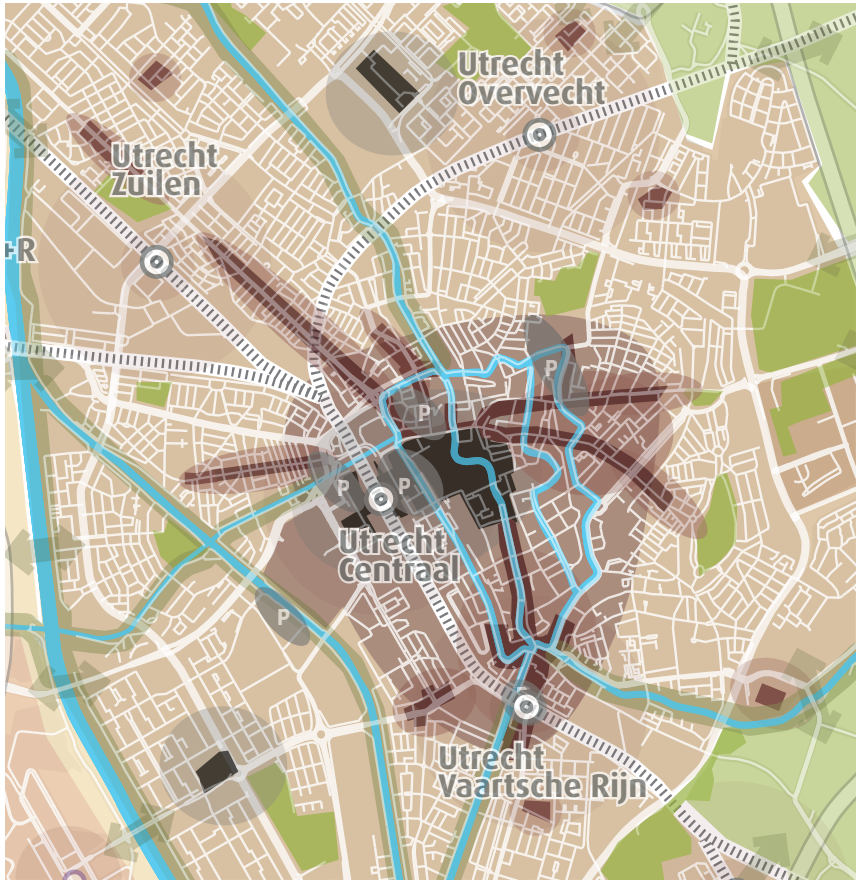
In samenwerking met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is in 2014 het toekomstbeeld voor de Amsterdamsestraatweg bepaald. Na een periode van verkeersstudies zijn principekeuzes gemaakt die eind 2020 door het college zijn vastgesteld. In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) werken we de principekeuzes verder uit en beschrijven we de uitgangspunten voor het ontwerp. Het Functioneel Ontwerp (FO) vormt hiervan de verbeelding.

1.1 Aanleiding

De gemeente Utrecht wil de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de Amsterdamsestraatweg structureel verbeteren. Zowel in de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg (2014) als in de voortzetting daarvan, het Uitvoeringsprogramma Amsterdamsestraatweg (2018), hebben we een integraal pakket aan maatregelen opgenomen. Deze zijn gericht op een prettige woon- en leefomgeving voor bewoners en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers. Denk hierbij aan het opknappen van gevels, intensiever toezicht en handhaving, en het stimuleren van nieuw ondernemerschap. Dit doen we in nauwe samenspraak met bewoners, ondernemers en bezoekers van de Amsterdamsestraatweg. Een van de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid door de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg op het traject Paardenveld – Marnixlaan.

In de diverse plannen, zoals het mobiliteitsplan 2040 en het mobiliteitsbeleid ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’, is de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg opgenomen. Met dit beleid streven we naar een samenhangende aanpak van mobiliteit en een leefbare stad.

In het voorjaar van 2020 is de Verkeersstudie Noordwest Utrecht opgesteld. Hierin is de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg als maatregel opgenomen. In de raadsbrief ‘Resultaat vervolg-onderzoeken Verkeersstudie Noordwest Utrecht’ van 29 mei 2020 staat hier meer over.



Afbeelding 1: Amsterdamsestraatweg als uitloper van de binnenstad (bron: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen)

Belangrijke doelen zijn: het verbeteren van de verkeersveiligheid en het vergroten van de verblijfskwaliteit. Dit tegen het licht van een stad die behoorlijk groeit. Met de bestaande inrichting van de Amsterdamsestraatweg is het niet mogelijk om de verwachte groei vanuit ontwikkelingen in de naaste omgeving op te vangen en tegelijk een hogere verblijfskwaliteit te faciliteren. De inrichting is vooral gericht op doorstroming en nauwelijks op verblijf en goede oversteekbaarheid. Dit past niet bij het gewenste beeld van de gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. Een nieuwe inrichting moet ervoor zorgen dat de groeiende mobiliteit, kwaliteit en leefbaarheid in de openbare ruimte meer in balans worden gebracht.

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen de oplossing voor mobiliteitsvraagstukken. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Het deel van de Amsterdamsestraatweg tussen het spoorviaduct en het Paardenveld is onderdeel van de zogenoemde A-zone.

In de A-zone (binnenstad, Leidsche Rijn Centrum en centrum van Utrecht Science Park) is de verkeersruimte schaars en de verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. Hoogwaardig openbaar vervoer krijgt prioriteit bij kruisend verkeer. In zone A rijdt alleen autoverkeer en distributieverkeer met een eindbestemming (te gast). Het maakt gebruik van aangewezen routes, afleverpunten en parkeervoorzieningen. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten nauwelijks nodig zijn.

De auto-intensiteiten op dit moment op de Amsterdamsestraatweg (11.000 motorvoertuigen per etmaal) staan het niet toe het verkeer (fiets en auto) op één rijbaan te mengen. Door de vastgestelde maatregelen uit de Verkeersstudie Noordwest Utrecht is de verwachting dat de auto-intensiteiten dalen naar 9.000 motorvoertuigen per etmaal.

Voor het mengen van fiets- en autoverkeer op een gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur-regime wordt een maximum van ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Het hanteren van gescheiden fietspaden is daarom noodzakelijk voor de verkeersveiligheid.

In de raadsbrief van 11 december 2020 staat hierover:
Maatregelen uit de Verkeersstudie Noordwest Utrecht
Op basis van de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest Utrecht worden voor de Amsterdamsestraatweg maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren. De ASW wordt ingericht als een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur met snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels of plateaus. Het vertrekpunt hierbij is een herinrichting met behoud van de (huidige) verkeerskundige indeling, inclusief vrijliggende fietspaden. Voor het zuidelijke deel, tussen Weerdsingel en het spoorviaduct, gaat het om een wegreconstructie van gevel tot gevel. Voor het deel van het spoorviaduct tot de Marnixlaan betreft het gerichte verbeteringen binnen het huidige wegprofiel.
Het gaat hierbij om een integrale aanpak gericht op verkeersveiligheid, ruimte voor fiets en voetgangers, betere leefbaarheid en economische vitaliteit.

1.2 Plangebied

Met de herinrichting willen we de Amsterdamsestraatweg, van Marnixlaan tot Weerdsingel een impuls geven. Zowel qua leefbaarheid, verkeersveiligheid, economische vitaliteit, groen en klimaatadaptatie. De Amsterdamsestraatweg is één straat (van Weerdsingel tot aan Maarssen en verder door naar Amsterdam) en vraagt om een samenhangende aanpak en inrichting. De grootste knelpunten vinden we in het deel Marnixlaan-Weerdsingel.
Dit rechtvaardigt de aanpak van dit deel van de straat. Het doel is echter wel het gehele plangebied door middel van een samen-hangende benadering aan te pakken.

Het plangebied begint aan de noordkant bij de kruising met de Marnixlaan en eindigt aan de zuidkant met de kruising op het Paardenveld. De kruising met de Marnixlaan is onderdeel van de plannen rond de Westelijke Stadsboulevard en is daarmee afgestemd. Voor de kruising Amsterdamsestraatweg vlak bij Paardenveld houden we rekening met de effecten van de Verkeersstudie Noordwest Utrecht; een afname van het aantal motorvoertuigen en een toename van het langzaam verkeer. De beide kruisingen zelf zijn geen onderdeel van deze herinrichting.
Als basisregel houden we op de kruisingen de gevellijn aan als afbakening van het plangebied. Uitzondering hierop is het plein voor de Watertoren. Het plein bij de Herenweg nemen we wel mee in het ontwerp, maar de financiering van de uitvoering is nog niet gedekt.

In dit document bedoelen we met ‘Amsterdamsestraatweg’ in principe het gedeelte tussen Paardenveld en Marnixlaan. Zie afbeelding 2 voor een overzicht van het projectgebied.

Voor het deel ten zuiden van het spoorviaduct is besloten voor een gevel-tot-gevel herinrichting. Een extra hoog ambitieniveau voor het zuidelijk deel, omdat dit grenst aan de historische binnenstad en hier een grote concentratie van voorzieningen is. Dit deel heeft de potentie om een aantrekkelijke ‘poort naar de binnenstad’ te worden. Daarnaast zien we op dit deel een concentratie in de verkeersongevallen.

Ook voor het deel ten noorden van het spoorviaduct streven we naar een kwalitatieve verbetering. Belangrijk is hier het voortzetten (versterken) van de boomstructuur, het opruimen (obstakelvrij maken) van het trottoir, het opknappen van de bijzondere plekken (pleinen) en het verbeteren van het zicht vanuit de zijstraten.

Afbeelding 2:
Plangebied herinrichting
Amsterdamsestraatweg



1.3 Voortraject en planproces

De start van de voorbereiding van de herinrichting vindt zijn oorsprong in de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg (2014). Dit beschrijft een combinatie van maatregelen, instrumenten en projectinitiatieven om een aangename en diverse woon- en winkelstraat te realiseren met een levensvatbare detailhandel. Een van de maatregelen is de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg tussen Paardenveld en Marnixlaan.

Als uitwerking van de Ontwikkelstrategie is in 2015 het rapport 'Ruimtelijke basisprincipes voor de inrichting van de Straatweg' opgesteld. In 2016 hebben bewoners en ondernemers de gemeenteraad opgeroepen om budget vrij te maken en te starten met de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg. De gemeenteraad heeft deze oproep gehonoreerd. Aansluitend heeft het college de middelen gereserveerd voor de volledige herinrichting van de Amsterdamsestraatweg.

Vervolgens heeft het college in juli 2017 het rapport 'Op weg naar een aantrekkelijke Straatweg. Inrichtingsvoorstel en uitvoeringsstrategie' vastgesteld. Belangrijke elementen uit het inrichtingsvoorstel zijn het scheiden van auto- en fietsverkeer, het instellen van een 30 km-zone en het maken van drie belangrijke oversteken - de 'pleinen' - ingericht met een brede middenberm en zebrapad. In het inrichtingsvoorstel is een standaardprofiel opgesteld dat als basis dient voor het IPvE/FO. Tijdens het opstellen van het inrichtingsvoorstel zijn in 2018 veel ideeën en reacties opgehaald. Deze zijn meegenomen bij het opstellen van dit IPvE/FO.

In mei 2020 is de Verkeersstudie Noordwest Utrecht afgerond en vastgesteld door het college. Daarmee werd duidelijk welke verkeersmaatregelen het vertrekpunt voor de herinrichting vormen.

Ook is bij de vaststelling bepaald dat eerst principekeuzes moeten worden gemaakt voordat een nieuw IPvE/FO voor de Amsterdamsestraatweg wordt opgesteld.

In december 2020 zijn de principekeuzes vastgesteld en in de vorm van een raadsinformatiebrief aan de gemeenteraad aangeboden. De principekeuzes zijn opgesteld in samenwerking met een (voor de herinrichting samengestelde) klankbordgroep van bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. Deze principekeuzes zijn leidend geweest in het opstellen van dit IPvE/FO.

1.4 Leeswijzer

In dit IPvE/FO nemen we de lezer mee door een aantal ontwerpstappen. In hoofdstuk 2 gaan we in op de bestaande situatie met daarin een analyse van de aandachtspunten, kansen en bedreigingen. In hoofdstuk 3 staat onze ambitie voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg. Vervolgens lichten we in hoofdstuk 4 de verschillende elementen van het ontwerp verder toe met daaraan gekoppeld de randvoorwaarden. Hoofdstuk 5 gaat in op de vervolgstappen, waaronder de bewonersparticipatie.

De bijlagen bevatten aanvullende informatie, waaronder de beleidsstukken, raakvlakken met andere projecten, principekeuzes en onderzoeken die zijn verricht voor dit IPvE/FO.

2. Wat speelt er op de Amsterdamsestraatweg

In de situatie en inrichting van de Amsterdamsestraatweg zoals die nu is spelen een aantal knelpunten. Het aanpakken van deze knelpunten is een van de doelstellingen voor de herinrichting. Daarnaast heeft de gemeente een aantal beleidsmatige doelstellingen die richting geven aan de herinrichting.

2.1 Beschrijving Amsterdamsestraatweg

De Amsterdamsestraatweg is een van de meest karakteristieke straten van Utrecht. Een straat met een werelds, grootstedelijk karakter die in de volksmond ‘de Straatweg’ wordt genoemd. Het is de slagader van het dichtbevolkte Utrecht-Noordwest. Langs de hele Amsterdamse-straatweg in Utrecht wonen ruim 2500 mensen en er zijn ongeveer 300 ondernemers gehuisvest met veel verschillende culturele achtergronden. Het is de langste winkelstraat van Nederland, uniek door haar wat ongepolijste en dynamische karakter.
Deze eigenschappen horen volgens sommige bewoners bij de Straatweg; de imperfectie maakt de straat juist charmant. De straat heeft weinig groen maar loopt wel langs het Julianapark, voor veel wijkbewoners een belangrijk stuk stadsnatuur. Dagelijks gaan er 11.000 voertuigen en 20.000 fietsers over de weg. Veruit het grootste deel daarvan is doorgaand verkeer.

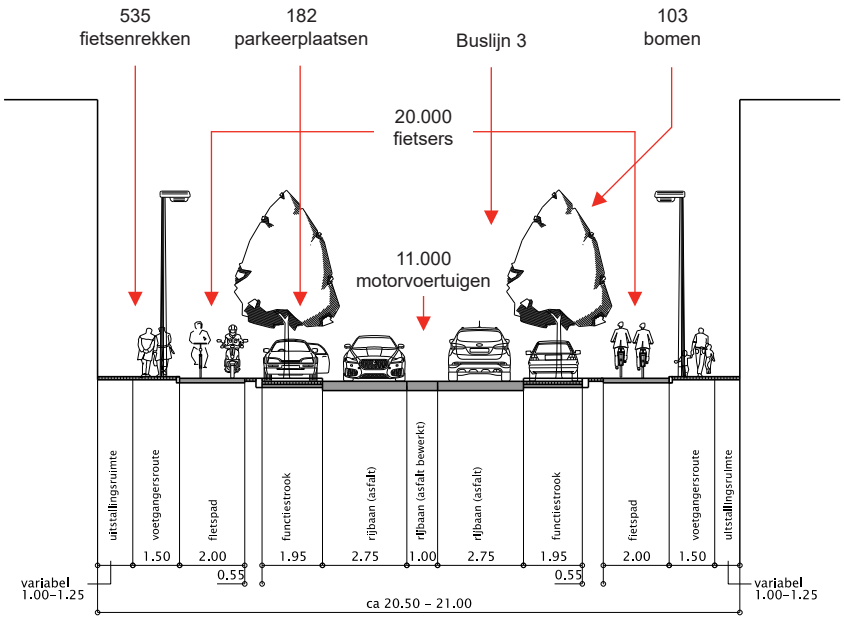
2.2 Knelpunten

De Amsterdamsestraatweg verbindt wonen, winkelen, werken en verblijven op lokaal niveau en is tegelijkertijd een belangrijke stedelijke verbindingsroute voor fietsers tussen het noordwesten en het centrum/stationsgebied van Utrecht. Op dit moment maken ongeveer 20.000 fietsers per dag gebruik van deze route. De acht bussen per uur die er rijden (alleen lijn 3) worden goed gebruikt.

Door de groei van de stad (onder andere Wisselspoor en Cartesius-driehoek) en de trend naar minder autobezit en -gebruik zal het fiets- en OV-gebruik verder toenemen. De Amsterdamsestraatweg is en blijft een belangrijke route voor bestemmingsverkeer van auto’s. Daarnaast is er nog veel doorgaand (gebiedsvreemd) autoverkeer. De straat is nu vooral ingericht op doorstromen, zowel voor de auto als de fiets. De voetganger komt op veel plaatsen in de knel.

In de situatie van dit moment gebeuren relatief veel ongelukken (gemiddeld 75 letselongevallen per jaar) en bewoners voelen zich soms onveilig in het verkeer. De hoge verkeersintensiteiten op de rijbaan en het fietspad maken het moeilijk om over te steken. In de late avond en nacht ervaren bewoners onveiligheid door te hard rijdende auto’s. Het fietspad is relatief smal voor de grote aantallen fietsers en er zijn onvoldoende plekken om de fiets te stallen. Ouderen, personen met een beperking of personen met een kinderwagen ervaren de stoep als rommelig en hobbelig met onvoldoende vrije doorloopruimte. Dit komt onder andere door foutgeparkeerde fietsen, te grote uitstallingen van ondernemers en obstakels op het voetpad zoals lichtmasten. De Amsterdamsestraatweg is erg versteend. Veel bomen langs de weg zien er slecht uit en de groenstructuur is niet compleet. Mede daardoor is er sprake van hittestress.

Afbeelding 3:
Bestaand dwarsprofiel
Amsterdamsestraatweg



Principeprofiel: huidige situatie

Ondanks het feit dat de dynamiek in de straat door sommigen gewaardeerd wordt, zijn er mensen die zich er niet prettig voelen. Dat heeft veel te maken met gedragskwesties, zoals zwerfvuil op straat en verkeersoverlast. Ook heeft de Straatweg te maken met kwesties als sociale onveiligheid, overlast en ondermijning.

De beleving van de knelpunten worden versterkt door de inrichting van de straat. Die is verouderd en niet meer van deze tijd. Het verkeer neemt veel ruimte in, waardoor de verblijfsruimte in de verdrukking komt. De brede rijbaan nodigt bovendien uit om hard te rijden.
De weggebruiker heeft slecht overzicht doordat de openbare ruimte vol is gegroeid met objecten. Het onrustige straatbeeld wordt versterkt door de aanwezigheid van veel verschillende materialen en meubilair. De staat van onderhoud van de straat is zeer matig. De openbare ruimte is erg versteend en heeft weinig groen. De trottoirs bieden onvoldoende ruimte voor enerzijds de voetgangers en anderzijds de vele functies (zoals uitstallingen, lantaarnpalen en afvalbakken). Met de ontwikkeling van Wisselspoor en Cartesiusdriehoek zal het nog drukker worden op de trottoirs. Kortom, de bestaande inrichting sluit niet aan bij de wensen en het gebruik van vandaag én morgen.

In afbeelding 3 staat het bestaande (standaard) dwarsprofiel van de Amsterdamsestraatweg. De omcirkelde getallen geven het aantal objecten aan tussen de Weerdsingel en de Marnixlaan. Van links naar rechts gelezen zijn er 535 fietsenrekken en 182 parkeerplaatsen voor personenauto's. Op een gemiddelde werkdag wordt de Amsterdamsestraatweg gebruikt door ongeveer 20.000 fietsers en 11.000 motorvoertuigen. Buslijn 3 loopt via de Amsterdamsestraatweg; op het traject zijn 4 halteplaatsen aan beide zijden van de weg.
Tot slot staan er op dit moment 103 bomen langs de Amsterdamsestraatweg.

Afbeelding 4:
Op dit moment komt de voetganger op veel plaatsen in de knel. Er is onvoldoende vrije doorloopruimte door obstakels op het trottoir.



2.3 Ontwikkelingen en beleidskader

2.3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

In het gemeentelijk beleid staat gezondheid centraal. Utrecht wil een stad zijn van gezonde inwoners in een gezonde leefomgeving, werkend aan een gezonde economie. Waar iedereen kan meedoen en iedereen zich thuis mag voelen, ongeacht inkomen of afkomst.

De herinrichting van de Amsterdamsestraatweg biedt kansen om de straat duurzamer in te richten en de gezondheid van de leef-omgeving te verbeteren. Het draagt bij aan meer gezondheids-bescherming voor bewoners, bezoekers en anderen.
De snelheidsverlagende maatregelen zorgen voor minder lucht-verontreiniging en geluidsbelasting. Door toevoeging van groen en verblijfsruimte ontstaat er een prettig en sociaal woon-werkklimaat. Het verbeteren van ruimte en voorzieningen voor langzaam verkeer stimuleert gezond gedrag.

Utrecht staat voor een enorme opgave om de stad ‘klimaatadaptief’ in te richten. Door rekening te houden met het veranderende klimaat voorkomen we dat steeds extremer weer leidt tot schade aan woningen of gebouwen of tot een slecht verblijfsklimaat.
De inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een belangrijke rol.

De Amsterdamsestraatweg heeft in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte het kwaliteitsniveau ‘Domstad Bijzonder’, omdat de gebruiksdruk hoog is en de winkelfunctie verbindend is voor de buurt. De herinrichting biedt kansen om deze functie te versterken, door de juiste materiaalkeuze. Daarbij let Utrecht als circulaire stad op optimaal (her)gebruik van grondstoffen en materialen.

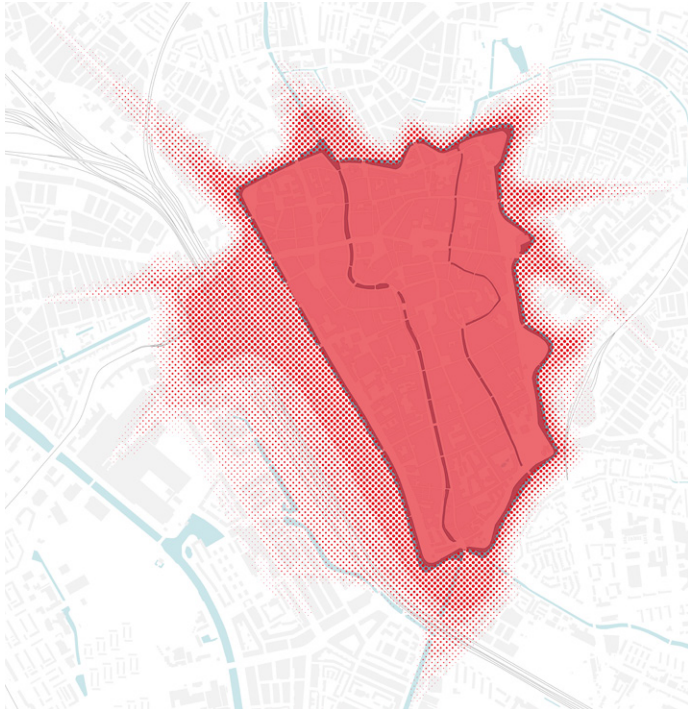
Ruimtelijke Strategie Utrecht
De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur. Dat heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

De gemeente ziet die groei dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met de groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer, en met de ambities op basis van de energietransitie. Utrecht grijpt de groei aan om de stad beter en gezonder in te richten.
De ruimtelijke strategie geeft aan hoe dat er op de lange termijn uitziet.

Voor de Amsterdamsestraatweg betekent gezonder inrichten: meer groen, leefbaarder, verkeersveiliger, meer biodiversiteit, meer uitnodigend en meer klimaatadaptief. Schonere lucht, stiller verkeer, minder snel rijden.

Omgevingsvisie Binnenstad 2040
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat over de historische binnenstad, maar ook over de relatie en verbinding met zijn omgeving. Het stationsgebied, de omliggende wijken en straten als de Biltstraat en Nachtegaalstraat in het oosten, de Westerkade, Oosterkade en Rotsoord in het zuiden, de Kanaalstraat in het westen en Amsterdamsestraatweg en Oudenoord in het noorden.

Afbeelding 5 en 6:
In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt de Amsterdamsestraatweg als uitloper van de het centrumgebied benoemd



Voetgangersruimte in de binnenstad in 2040

Routes voor voetgangers zijn ruimer en comfortabeler. Ook zijn er een aantal verbindingen bijgekomen.

Legenda

- *Grens omgevingsvisie*
- *Pleinen*
- *Vergroot voetgangersgebied*
- *Belangrijke looproutes*
- *Voetgangers voorrang*
- *Zoekgebied nieuwe verbindingen door bebouwing*
- *Zoekgebied nieuwe verbinding via brug of tunnel*
- *Kansrijke verbindingen*
- *Groen*



Maatregelen in de binnenstad - bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit - hebben bijna altijd effecten op de omliggende wijken. In de omgevingsvisie voor de binnenstad is er aandacht voor de samenhang met die wijken en ook met de ontwikkeling van de hele stad.

2.3.2 Sociale Veiligheid

Sociale veiligheid is een belangrijke omgevingsfactor die van invloed is op gezondheid. Andersom heeft gezondheid weer invloed op gevoelens van veiligheid. Onder sociale veiligheid vallen zowel de ervaren veiligheid als de daadwerkelijke overlast en criminaliteit. In het voorjaar 2021 is een rapport verschenen over de aanwezigheid van overlast en criminaliteit op de Amsterdamsestraatweg. Er is een veiligheidsaanpak voor het tegengaan van deze problematiek.

Ook aanpassingen in de fysieke omgeving dragen bij aan de sociale veiligheid. Door openbare plaatsen op een slimme manier in te richten en goed te beheren (zorg voor de omgeving), kan de beleving van veiligheid verbeteren en de neiging tot het veroorzaken van overlast of crimineel gedrag verminderen. Een overzichtelijke, beheersbare, voorspelbare en aantrekkelijke omgeving stimuleert gewenst gedrag en sociale interactie.

Door het tegengaan van hard rijden en van een rommelig straatbeeld en het anders inrichten van de pleinen, verbetert de verblijfskwaliteit op de Amsterdamsestraatweg. Een prettige, groene leefomgeving met bankjes om op te zitten en ook met horeca, maakt het makkelijker elkaar te ontmoeten en samen te ontspannen. In zo'n omgeving voelen mensen zich sneller veilig en is de sociale verbinding groter. Een juist gebruik van kleuren, geuren, geluiden en/of verlichting in de inrichting nodigt mensen uit tot gewenst gedrag: het schoon, heel en veilig houden van de omgeving. Daarnaast kunnen plekken die als onveilig worden ervaren, zoals het spoorviaduct, worden aangepast.

2.3.3 Economie

Met het Brancheplan (2014) en het bestemmingsplan (2016) is ingezet op het versterken van de economische vitaliteit van de Amsterdamsestraatweg. Sinds het vaststellen van het Brancheplan zijn de marktomstandigheden en de omgeving behoorlijk veranderd en is de leegstand grotendeels weggenomen.

De economische visie uit 2021 geeft aan dat de marktpotentie voor de Amsterdamsestraatweg positief is en dat het vestigingsklimaat voor verbetering vatbaar is. De verwachting is dat de straat steeds meer gaat veranderen van vooral winkelstraat naar een 'mixed-use' straat. Dat wil zeggen dat er meer variatie aan functies komt. Panden worden minder met winkels ingevuld; er komt dienstverlening, (zorg)-voorzieningen en horeca voor in de plaats. Dit past ook in de strategie van de '10-minutenstad' (zie de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040). Mede door de ligging binnen Utrecht gaat de Amsterdamsestraatweg hier een belangrijke rol in spelen. Voor de economische vitaliteit van het gebied is goede bereikbaarheid een must. 40 procent van de bezoekers komt van buiten Utrecht. Bedrijven vestigen zich hier vanwege de gunstige ligging en goede bereikbaarheid met alle vervoermiddelen.

De toekomstwaarde van winkelgebieden wordt voor een groot deel bepaald door de belevingswaarde. Naast een gevarieerd en kwalitatief goed winkelaanbod, waarderen consumenten steeds meer de aanwezigheid van groen en belevingselementen als lichtkunst en bewegende waterelementen. Ook de uitstraling van panden speelt een rol. Gevelgroen is voor de Amsterdamsestraatweg een goede mogelijkheid om de beleving te verbeteren, daar waar onvoldoende ruimte is voor grote bomen.

Afbeelding 7:
Bomenbeleid gemeente Utrecht

2.3.4 Groen

De Amsterdamsestraatweg is als langste laan van Utrecht een belangrijke schakel in de stedelijke boomstructuur (zie figuur 7). De boomstructuur heeft hier zowel een cultuurhistorische betekenis (een lange lijn met geschiedenis) als een ruimtelijke functie (samenhang met infrastructuur). Het aangrenzende groen op pleinen en plantsoenen is rommelig, schraal en van lage kwaliteit.
De herinrichting biedt ruimte om dit groen in samenhang met de laanstructuur van de Amsterdamsestraatweg aan te pakken. Zo ontwikkelen we samenhangende groenstructuur waarbij we meer groen toevoegen, het bestaande groen verbeteren en de gebruikswaarde ervan verhogen.



Stedelijke lijnen

Acces - oude toegangsweg - radiaal

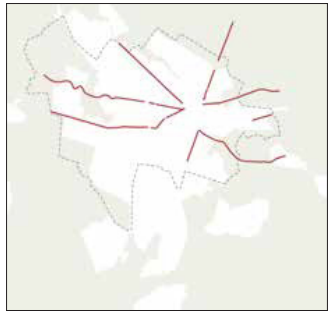
De Amsterdamsestraatweg is een acces, een oude toegangsweg/radiaal.

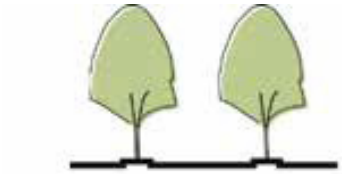
Acces:

a) **Hoofdsoorten**
   - Oost-Utrecht/Heuvelrug: eik en beuk
   - West-Utrecht/polder: es
   - stad: linde

b) **Plantwijze**
   twee of meer rijen laanbomen

c) **Overig**
   bomen van de 1ste grootte





2.3.5 Openbare ruimte

Belangrijke uitgangspunten voor het verbeteren van de openbare ruimte zijn vastgelegd in het rapport ‘Ruimtelijke basisprincipes voor de Amsterdamsestraatweg’. Voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg gaat het dan om:

- Ruimtelijke: meer eenheid, minder overbodige rommel, duidelijke en historische lijn in de stad.
- Stadsprofiel: het ontwerpgebied valt binnen het principe ‘stadsprofiel’
- Autoverkeer: maximumsnelheid van 30 km/uur
- Fietsverkeer: inpandig parkeren wordt meegenomen (zo min mogelijk straatmeubilair)
- Groenstructuur: bomen in goede conditie
- Verharding: betere kwaliteit en duurzamer
- Straatmeubilair: meer samenhang en minder overbodig meubilair op de stoep

Om het inzamelen van afval makkelijker en schoner te maken, plaatst de gemeente op enkele plaatsen ondergrondse containers voor restafval. Deze zijn voor huishoudelijk en bedrijfsafval.

Tot slot wordt binnen de gemeente op een aantal plekken het concept ‘slimme buitenruimte’ toegepast. Denk hierbij aan slimme verlichting en andere sensoren in de openbare ruimte. Het is interessant om te onderzoeken hoe toepassing hiervan bijdraagt aan de doelstelling om de veiligheid, leefbaarheid en de economische vitaliteit op de Amsterdamsestraatweg structureel te verbeteren.

De inrichting van de Amsterdamsestraatweg is achtergebleven bij het gewenste gebruik. De straat wordt niet gezien als stedelijke verbindingsweg, maar als wijkstraat. Wie met de auto komt is welkom, maar de inrichting moet eraan bijdragen dat automobilisten zich als gast gedragen. De verblijfsfunctie is het belangrijkst.

Er geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur, maar daarbij moet rekening gehouden worden met de eisen die bussen en nood- en hulpdiensten stellen aan de passeersnelheid. Het is belangrijk dat mensen de weg op veel plaatsen goed kunnen oversteken, ook mindervaliden (we passen blindengeleide-markeringen en/of verlaagde stoepbanden toe). We gaan ook de kruisende school-thuisroutes faciliteren, bijvoorbeeld via de Watertoren naar de scholen rond de Opzoomerstraat. En op de trottoirs zorgen we voor voldoende (obstakelvrije) ruimte.

De Amsterdamsestraatweg is onderdeel van het hoofdfietsroute-netwerk. Er is meer ruimte nodig voor het grote (en toenemende) aantal fietsers. We streven ernaar om ook de weg te ontlasten door ons in te zetten voor de realisatie van een parallel gelegen doorfietsroute langs het spoortracé Utrecht – Amsterdam. Op plaatsen waar fietsroutes de Amsterdamsestraatweg kruisen, zoals bij de Acaciastraat en Herenweg, maken we een goede oversteek mogelijk.
Een goede oversteekvoorziening voor fietsers is gewenst bij de Geraniumstraat, Acaciastraat, Boorstraat (vanwege de mogelijke aanleg van een fietstunnel daar), Herenweg (fietsroute om de noord), en wordt geregeld met verkeerslichten bij de Marnixlaan, Acaciastraat en Weerdsingel.

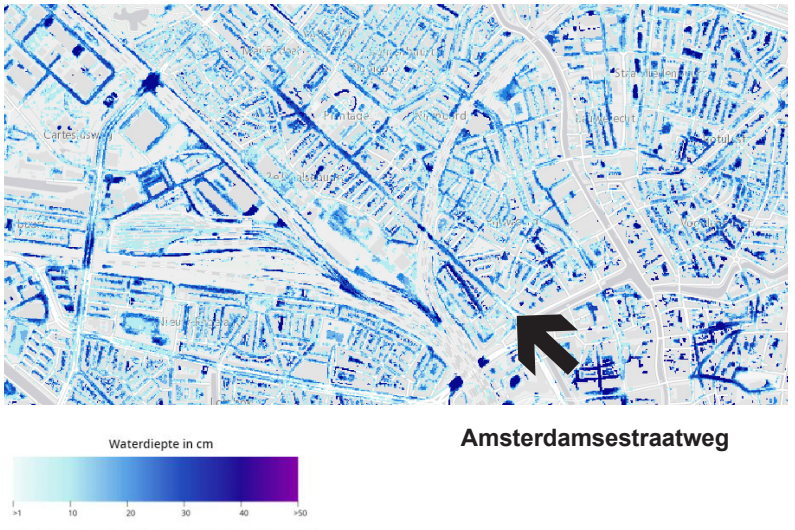
Er is duidelijk behoefte aan meer stallingsruimte voor fietsen op en langs de Amsterdamsestraatweg. We onderzoeken of we, naast stallingen op straat, twee inpandige buurtfietsenstallingen voor bewoners kunnen realiseren. Zo kan op straat meer ruimte ontstaan voor fietsparkeren door bezoekers van winkels en horeca.
Deze buurtstallingen komen in het gebied waar het tekort aan fietsparkeerplaatsen het grootst is: tussen de Plantage en het spoorviaduct. De inzet op meer ruimte voor voetgangers en fietsers mag ten koste gaan van het aantal autoparkeerplaatsen op straat. Zolang de situatie in balans blijft, mag de parkeerdruk oplopen.

Laden en lossen wordt slim en efficiënt ingepast door het gebruik van tijdvensters, en daarmee dubbelgebruik van parkeerplaatsen, tijdens de openingstijden van de winkels en daghoreca.

2.3.6 Cultuurhistorie

Langs de Amsterdamsestraatweg liggen bijzondere plekken met een lange historie. De weg is in 1812 aangelegd in opdracht van Napoleon Bonaparte - als onderdeel van Route impériale 2 tussen Parijs en Amsterdam - en was dé verbinding tussen Utrecht en Amsterdam. Voorbeelden van authentieke plekken met een eigen geschiedenis zijn het Slachthuis (tegenwoordig Plantage) en de Watertoren. Bij deze gebouwen komt de volgende jaren meer ruimte voor horeca en verblijven. De nieuwe inrichting van de Amsterdamsestraatweg willen we hierop laten aansluiten. Zoals dat bij de herinrichting van het Bethlehemparkje al een invulling heeft gekregen.

Afbeelding 8:
De blauwe kleur laat zien dat bij hevige regen (70 mm in 2 uur) wateroverlast te verwachten is op de Amsterdamsestraatweg. In het huidige klimaat is de kans op dit soort piekbuien 1x per 100 jaar.



Amsterdamsestraatweg

2.3.7 Duurzaamheid en gezondheid

Utrecht staat voor een enorme opgave om de stad ‘klimaatadaptief’ in te richten. Door rekening te houden met het veranderende klimaat voorkomen we dat steeds extremer weer schade geeft aan woningen of gebouwen of leidt tot een slecht verblijfsklimaat. De inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een belangrijke rol. Denk bijvoorbeeld aan schaduwwerking van bomen, die bij hoge temperaturen de hitte op straat vermindert. Of aan waterberging op straat bij piekbuien. De ‘groen-tenzij’-benadering helpt hierbij en betekent dat we hoge prioriteit geven aan het versterken van de groenstructuur. Er liggen kansen om tegelijkertijd de infiltratie en berging van regenwater mogelijk te maken. Door te vergroenen, te ‘ontstenen’ en te zorgen voor waterberging, bereiden we de Amsterdamsestraatweg voor op het veranderende klimaat. Zo blijft de straat in de toekomst prettig en leefbaar.

Afbeelding 9:
Deze kaart toont de gemiddelde gevoelstemperatuur op een extreem hete zomerdag.
Aan de rode kleur op de Amsterdamsestraatweg is te zien dat hier hittestress optreedt..



Amsterdamsestraatweg

2.3.8 Circulair

De herinrichting biedt kansen voor de circulaire economie.
Het gaat daarbij om het benutten van beschikbare en/of hernieuwbare materialen en grondstoffen. En om het minimaliseren van de milieu-impact en levensduurverlenging van materialen en producten.
In de volgende ontwerpstap onderzoeken we de toepassings-mogelijkheden voor de Amsterdamsestraatweg. We kijken welke duurzame materialen met een lage milieu-impact we kunnen gebruiken.

3. Wat willen we bereiken

In dit hoofdstuk lichten we allereerst de stedenbouwkundige visie toe. Daarna de uitgangspunten die we hebben gebruikt voor het Functioneel Ontwerp (FO). Dit ontwerp is te zien in bijlage IV.

3.1 De Amsterdamsestraatweg blijft een unieke stadsstraat

Ook in de toekomst blijft de Amsterdamsestraatweg een unieke stadsstraat. De mix van wonen, werken, ondernemen, studeren en verschillende winkels en horeca maakt deze straat zeer gevarieerd en aantrekkelijk. De Amsterdamsestraatweg wordt een straat die de buurt verbindt, zowel letterlijk als figuurlijk. Bewoners en ondernemers, jong en oud, nieuwe bewoners en oudgedienden. De straat vormt weer echt het hart van de wijk, waar mensen zich thuis voelen en graag naartoe komen om te werken, te winkelen of gebruik te maken van daghoreca. Het is er nog steeds levendig.

De stad groeit en daarmee is een groter centrum nodig.
De Amsterdamsestraatweg is een uitloper van het centrumgebied en wordt, zeker met de voorziene groei naar 2040, een belangrijk winkelgebied. Het zuidelijk deel van de Amsterdamsestraatweg wordt meer een onderdeel van het stadscentrum.

Met de herinrichting krijgen de leefbaarheid, economische vitaliteit, ruimtelijke kwaliteit en de verkeers- en sociale veiligheid een impuls. Meer ruimte voor groen, voor verblijf, voor de voetganger en voldoende ruimte voor het laden en lossen. De ambitie is om al deze wensen te combineren zodat ze elkaar versterken in plaats van tegenwerken, zoals nu het geval is. Daarmee draagt de herinrichting bij aan een leefbare en aantrekkelijke Amsterdamsestraatweg waar het fijn is om te wonen, te winkelen en te verblijven.

Door de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren wordt de straat uitnodigender en krijgt meer uitstraling. Dit doen we door te vergroenen en door ruimte te maken voor verblijf. Ook gebruiken we betere materialen, volgens het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. De nieuwe inrichting draagt bij aan ander verkeersgedrag; meer rekening houden met elkaar en een aangepaste snelheid. Dit zorgt niet alleen voor prettiger verblijven, maar vergroot ook de oversteek-baarheid van de straat.

De Amsterdamsestraatweg is een belangrijke stedelijke lijn; het is voor veel mensen een duidelijk herkenningspunt in de stad.
Een begrijpelijke, heldere inrichting draagt hieraan bij. De straat wordt zo meer onderdeel van het centrum. Belangrijk hierbij is de continuïteit. De Amsterdamsestraatweg takt in het zuiden aan op de Singel, en voert vervolgens door het stedelijke weefsel door noordwest - richting het buitengebied - naar Maarssen.
En oorspronkelijk verder door naar Amsterdam. Het is logisch dat een dergelijke lijn door de stad van karakter wisselt. In sommige delen zien we voornamelijk winkels, op andere plekken ligt het accent meer op wonen of op groen.
Het streven is om te zorgen voor samenhang en een logisch geheel. De bomenrij aan beide zijden van de rijbaan is daarbij een belangrijk element. Ook een samenhangend profiel en eenheid in verharding leveren daaraan een noodzakelijke bijdrage. De pleinen springen eruit als opvallende plekken langs deze lijn.

Dit uit zich onder andere in:
- Verkeersveiliger: lagere snelheid door instellen van een 30 km/uur-regime, betere oversteekbaarheid voor voetgangers, beter overzicht van en naar zijstraten.
- Meer ruimte voor fietsers (routes en stallingen).
- Meer ruimte voor verblijven op bijzondere plekken langs de weg.
- Groenere inrichting en uitstraling.

- Eenheid in en logische ordening van bomenstructuur, verharding, openbare verlichting en straatmeubilair.
- Meer rust in het straatbeeld.
- Klimaatbestendige inrichting voor een prettige en robuuste leefomgeving.

De Amsterdamsestraatweg is een van de meest levendige straten van Utrecht waar wordt gewoond, gewerkt en gewinkeld. De weg vormt de ruggengraat voor een groot deel van Noordwest-Utrecht, met daaraan gekoppeld historische elementen, economische en maatschappelijke functies en landschappelijke structuren.
De meeste functies bedienen vooral de directe omgeving van de Amsterdamsestraatweg. Tegelijkertijd vormt de weg een belangrijke stedelijke verbindingsroute voor fietsers tussen Zuilen/Lage Weide/ Maarssen en het centrum/stationsgebied. Het is en blijft een belangrijke route voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer en ontsluitend openbaar vervoer. Door de herinrichting worden verblijven en doorstromen meer in balans gebracht.

Voor alle gebruikers vormt de straat een veilig en begrijpelijk geheel. De inrichting is passend bij een levendige stadsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Fietsers zijn in aantal de dominante gebruikers van de Amsterdamsestraatweg.
Om de veiligheid en het comfort voor de fietser te verbeteren, verbreden we het fietspad op het zuidelijke deel naar 2.50 m rood asfalt. Op het noordelijke deel handhaven we de bestaande breedte van tenminste 2.00 m. We verwijderen zo veel mogelijk obstakels op en direct naast het fietspad waardoor de obstakelvrees afneemt en de effectieve breedte verder toeneemt.

Er komt een heldere en goede bomenstructuur die inspeelt op de historie van de weg. De bomen krijgen verbeterde groei-omstandigheden waardoor ze groter worden dan de bomen die er nu staan.

3.2 Aandacht voor bijzonder plekken (pleintjes)

Langs de Amsterdamsestraatweg zijn enkele markante plekken te vinden. Deze zijn bijzonder door de historie of door afwijkende functies, gebruik of voorzieningen. Op deze plekken wijken de gevels en ontstaan er pleinruimtes, waar men ruimte kan ervaren. Dit worden uitnodigende plekken in de wijk. De pleinen krijgen meer betekenis, zodat het ook echt fijne pleinen voor de buurt worden. We vergroenen de pleinen zoveel mogelijk, waarbij we ervoor zorgen dat de groen-stroken hemelwater kunnen opnemen of bergen. De pleinen zijn een aanvulling op de identiteit van de straat. Dit wordt verder versterkt door een hoogwaardige kwaliteit van de inrichting.

Deze bijzondere plekken hebben allemaal een eigen karakter en functies. De plekken die extra aandacht verdienen accentueren we met een afwijkende inrichting. Deze is gericht op het versterken van de verblijfskwaliteit, het verbeteren van de oversteekbaarheid en het verlagen van de rijsnelheid.

Aansluitend op het Brancheplan accentueren we de volgende bijzondere plekken: de entree vanaf Paardenveld (omgeving supermarkten), de Boorstraat en Bethlehemweg, de Plantage en het Watertorenplein. Dit doen we onder andere door de bestrating van de Amsterdamsestraatweg door te trekken naar deze plekken, door te vergroenen en een oversteekvoorziening op plateau met middeneiland aan te leggen. Ook zijn de bushaltes dicht bij deze plekken geplaatst. De entree vanaf de Marnixlaan geven we zodanig vorm dat het duidelijk is dat je hier een ander gebied in rijdt.

Ook buiten deze speciale plekken zijn er enorm veel winkels en horecafaciliteiten. Bewoners zullen niet naar de speciale plekken lopen om daar via de plateaus over te steken. Daarom wordt de rijsnelheid over de gehele lengte van de weg beperkt door het aanbrengen van plateaudrempels, vooral bij de pleinen. Zo wordt het gemakkelijker om over te steken.

Afbeelding 10: Sfeerimpressie van het nieuwe ontwerp bij de Watertoren



Afbeelding 11:
Impressie van
de inrichting
van het plein bij
de Herenweg



Trottoirbanden zijn obstakels voor mindervaliden en kinderwagens; we maken het op meer plaatsen mogelijk om zonder hoogteverschil tussen het voetpad en de rijbaan over te steken.

In afbeelding 12 en 13 is de stedenbouwkundige benadering visueel weergegeven. Deze start bij de bijzondere plekken langs de straat. Vervolgens geven we de doorstromingsfunctie weer en vormen de gevels het decor van de inrichting. Als volgende stap krijgen de groenvoorzieningen een plek en krijgen de oversteeklocaties vorm.

De panden, de historie, het gebruik en de diversiteit: dat zijn de kwaliteiten van de Amsterdamsestraatweg. De ondernemers, de verschillende gevels en de dynamiek. Dat is het decor.

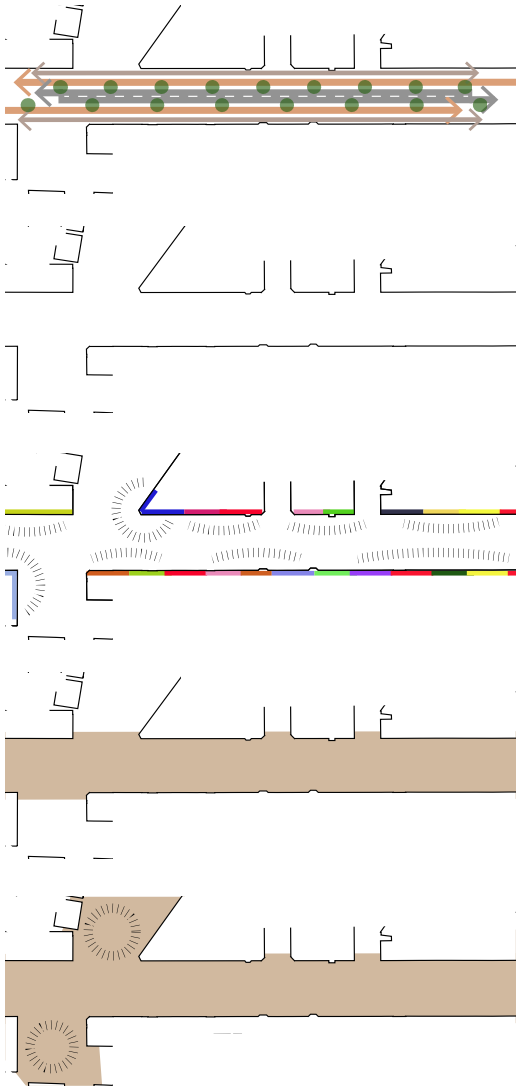
Omdat de Amsterdamsestraatweg een drukke straat is, is het noodzakelijk/heel belangrijk om te zorgen voor zoveel mogelijk rust in het straatbeeld. Dat komt het functioneren van de straat ten goede. Door een rustige inrichting zullen de gevels, panden en winkels er meer uitspringen. Maar ook het gebruik komt meer tot leven; er komt meer ruimte en aandacht voor elkaar. Die rust ontstaat door een andere inrichting van de straat, met zoveel mogelijk eenheid in materialen, bestrating en meubilair.

Bij dit decor van panden, historie en gebruik komt een uitnodigende, ingetogen straatvloer die de basis is voor de straat. Een vloer die het decor ondersteunt en er niet mee concurreert. Een straatvloer van gevel tot gevel van éénzelfde materiaal zorgt voor een zo ruimtelijk mogelijk effect. We willen de ruimte zo min mogelijk opknippen in banen of stroken. Alleen de rijbaan en de fietspaden snijden hier tussendoor. Voor de rest betekent dit: zoveel mogelijk dezelfde soort verharding. Een ruime straatvloer schept ruimte voor alle gebruik. Op de straatvloer plaatsen we heel zorgvuldig elementen, straatmeubilair en functies terug. Daardoor ontstaat overzicht en verbeteren de leefbaarheid en sociale veiligheid in de straat.

We maken de trottoirs zoveel mogelijk vrij van straatmeubilair zoals borden, lichtmasten en prullenbakken. Deze komen allemaal terug in de functiestrook: de zone tussen de weg en het fietspad. Hier komen ook de bomen, de ondergrondse afvalinzameling, (meer) fietsparkeer-plaatsen en (minder) autoparkeerplaatsen. De functies worden zo geordend, dat het overzicht op (en vanuit) de zijstraten verbetert. De functiestrook, de voetpaden en de speciale oversteken krijgen allemaal dezelfde verharding. Dit geeft een rustig en eenduidig beeld. Om te zorgen voor verbinding van de bijzondere plekken met de Amsterdamsestraatweg, passen we hier dezelfde verharding toe. Maar de plekken krijgen wel hun eigen karakter. Zo wordt de ene plek misschien meer een klein park terwijl de andere bijvoorbeeld een waterplein kan worden of een zone met terrasjes. Een gebakken klinker past hier bij uitstek bij. Dit kwalitatief hoogwaardige materiaal kan voor veel functies worden gebruikt (trottoir, functiestrook, pleintjes), is zeer duurzaam en verhoogt de ruimtelijke kwaliteit en de verblijfskwaliteit. Daarnaast is een toepassing van klinkers volgens de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (kwaliteit Domstad Bijzonder) passend en worden klinkers alleen maar mooier naarmate ze ouder worden. De rijbaan en fietspaden voeren we uit in asfalt, onder andere vanwege het comfort, het beheer en de hoge aantallen fietsers en auto’s.

Kortom: door functies te clusteren, materialen eenduidig te houden en door bomen het beeld te laten bepalen, ontstaat er een duidelijke structuur. Daarbinnen geven de diverse winkels, woningen en horecagelegenheden het karakter aan de Amsterdamsestraatweg. Het ontwerp biedt de bewoners en ondernemers een mooie ruimtelijke setting en het vergroot de verblijfskwaliteit en de oversteekbaarheid.

Afbeelding 12:
De stedenbouwkundige benadering gevisualiseerd



De huidige situatie: vooral gericht op doorstromen van verkeer, fietsers en voetgangers. Er is weinig verblijfskwaliteit.

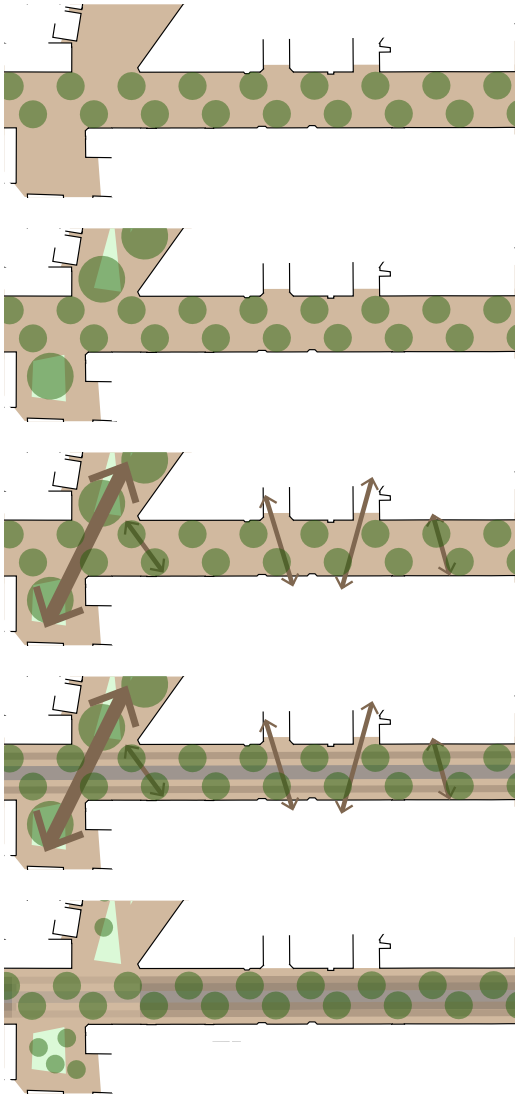
Situatie vóór de herinrichting: van gevel tot gevel halen we alles weg.

De veelkleurigheid van de Straatweg. De gevels, de panden, de historie, de ondernemers: dit is het decor.

De uitnodigende ingetogen straatvloer, van gevel tot gevel, is de basis is voor de straat. Deze vloer laat de panden, het karakter en het decor eruit springen.

In het ontwerp is aandacht voor bijzondere plekken: de pleinen en parkjes.

Afbeelding 13:
Inpassing
groenvoorzieningen
en oversteeklocaties



Er komt een nieuwe, degelijke boomstructuur
met een bomenrij aan weerszijden van de rijbaan.

De mogelijkheden voor vergroening en verblijf
op de pleinen en parkjes.

De pijlen tonen de plekken die extra belangrijk zijn
voor de oversteekbaarheid. In de toekomst kan
de weg overal goed worden overgestoken.

Hier zijn ook de rijbaan en fietspaden zichtbaar die
door de straatvloer lopen.

Ter hoogte van de pleinen onderbreken we
de rijbaan. Hier komen royale oversteken en plateaus
met andere verharding om de snelheid te remmen.

4. Hoe komt de Amsterdamsestraatweg eruit te zien

In de ambitie beschreven we hoe de toekomstige Amsterdamsestraatweg moet gaan functioneren. In dit hoofdstuk bespreken we de bouwstenen van het ontwerp.

4.1 Ruimtelijk beeld

Inleiding
Op basis van de ambities (zie hoofdstuk 3) hebben we basisprofielen opgesteld voor de (verschillende delen van de) Amsterdamse-straatweg. Een aantal elementen staat daarin centraal. Naast de eenheid van verharding in de straatvloer, bieden we meer ruimte aan voetgangers, fietsers en het groen. De rijbaan en fietspaden snijden door deze ‘vloer’ heen. Op het trottoir ruimen we overbodige elementen op; deze gaan naar de functiestrook.

Bomen zijn in de toekomstige straten het beeldbepalende element. Door de keuze voor een symmetrisch profiel, met de rijbaan in het midden, kunnen er substantieel meer nieuwe bomen in de straat terugkomen.

Naast de bomen is de straatvloer het meest in het oog springende element. Een vloer, van gevel tot gevel, van eenzelfde materiaal werkt het meest ruimtelijk. Als een soort kamerbreed tapijt voor de straat. Vanwege de hoge aantallen en het beheer, snijden de fietspaden en de rijbaan hier met een andere verharding doorheen.

We hebben gekozen voor een rechte rijbaan, om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten en tegelijk te zorgen voor zoveel mogelijk rust in het straatbeeld. De rijbaan ligt centraal in het profiel, waardoor er ruimte is voor bomenrijen aan weerszijden van de rijbaan.

Op die manier kunnen we het grootste aantal bomen inpassen. Ook kunnen we de trottoirs aan weerskanten even breed uitvoeren, wat ten goede komt aan het winkelend publiek.

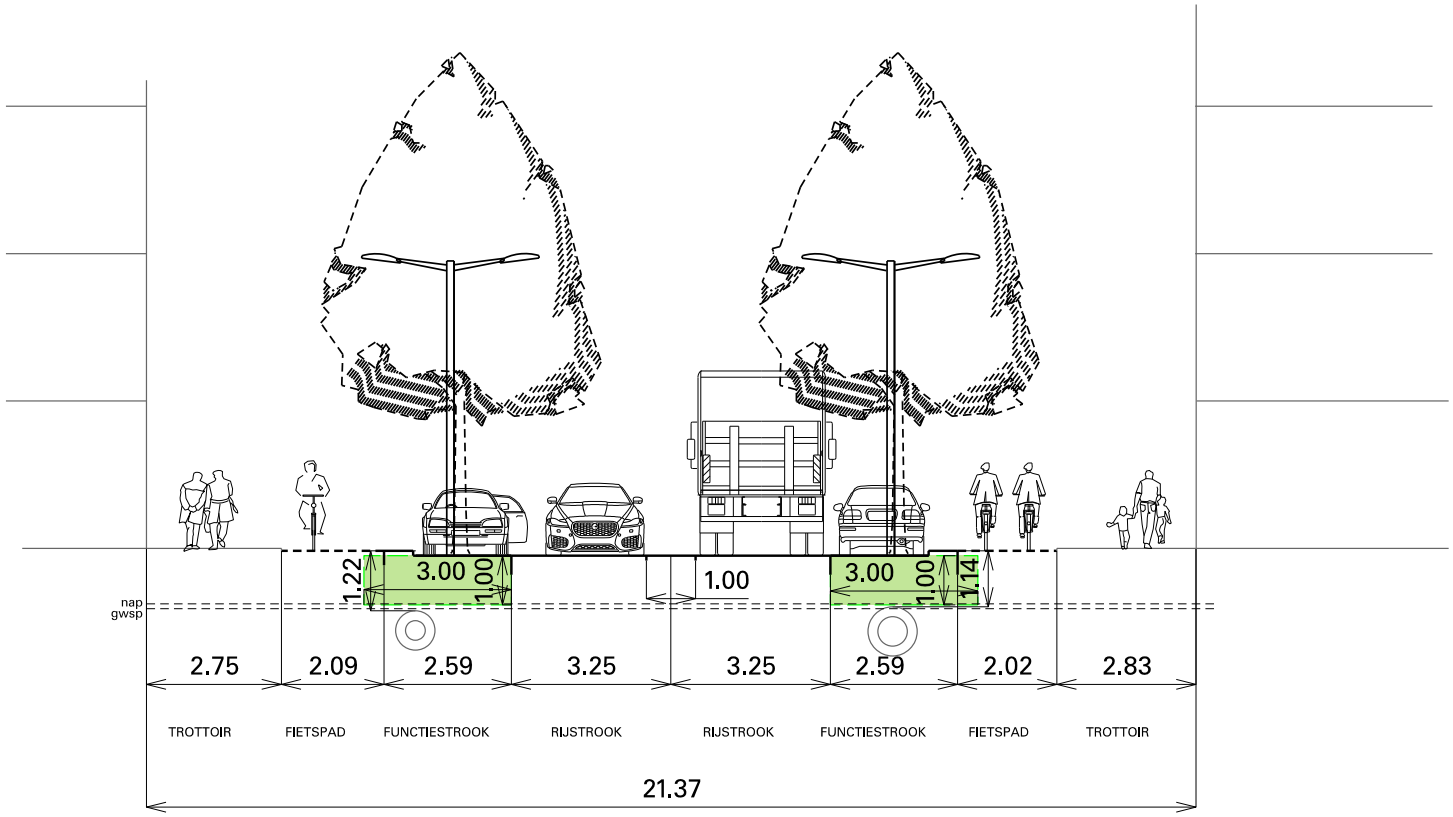
Naast de rijbaan is ruimte voor een zone met functies en voorzieningen. Dit noemen we de functiestrook. Deze strook is in principe 2.40 m breed. In deze maat passen alle functies. Te denken valt aan: bomen, ondergrondse afvalcontainers, laad- en losplekken, fietsparkeren, groen, autoparkeren, OV-haltes, lichtmasten en ander meubilair. De parkeervakken krijgen een breedte van 2.00 m. Het is niet mogelijk om parkeren uitsluitend aan één zijde van de rijbaan uit te voeren omdat dit te veel parkeerplaatsen zou kosten, voor zowel fiets als (vracht-)auto.

Langs de gevels is een zone van 0.50 m met ruimte voor uitstallingen, gevelterras en/of geveltuin.

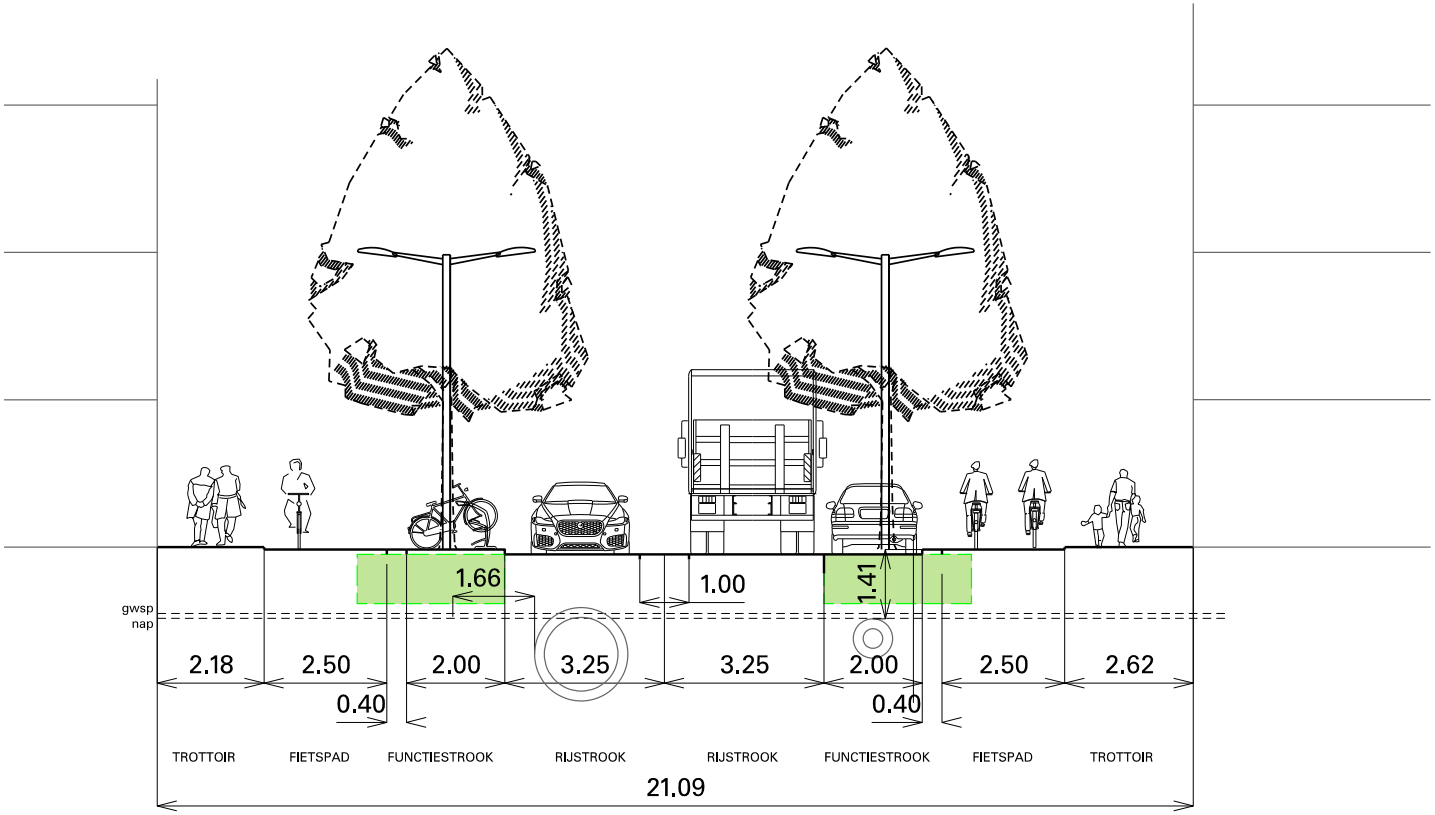
Voor mensen die over de toekomstige Amsterdamstraatweg wandelen, rijden of fietsen zullen de bomen het meest beeldbepalend zijn. Tegelijk hebben we gezorgd voor een verkeersveilige en geloofwaardige 30 km/uur-inrichting.

We hebben enkele profielen opgesteld (zie hierna):
- Profiel voor de straat tussen het spoorviaduct en de Marnixlaan.
- Profiel voor de straat tussen Weerdsingel en het spoorviaduct.
- Basisprofiel voor de oversteken bij de pleinen (als voorbeeld bij de Watertoren).

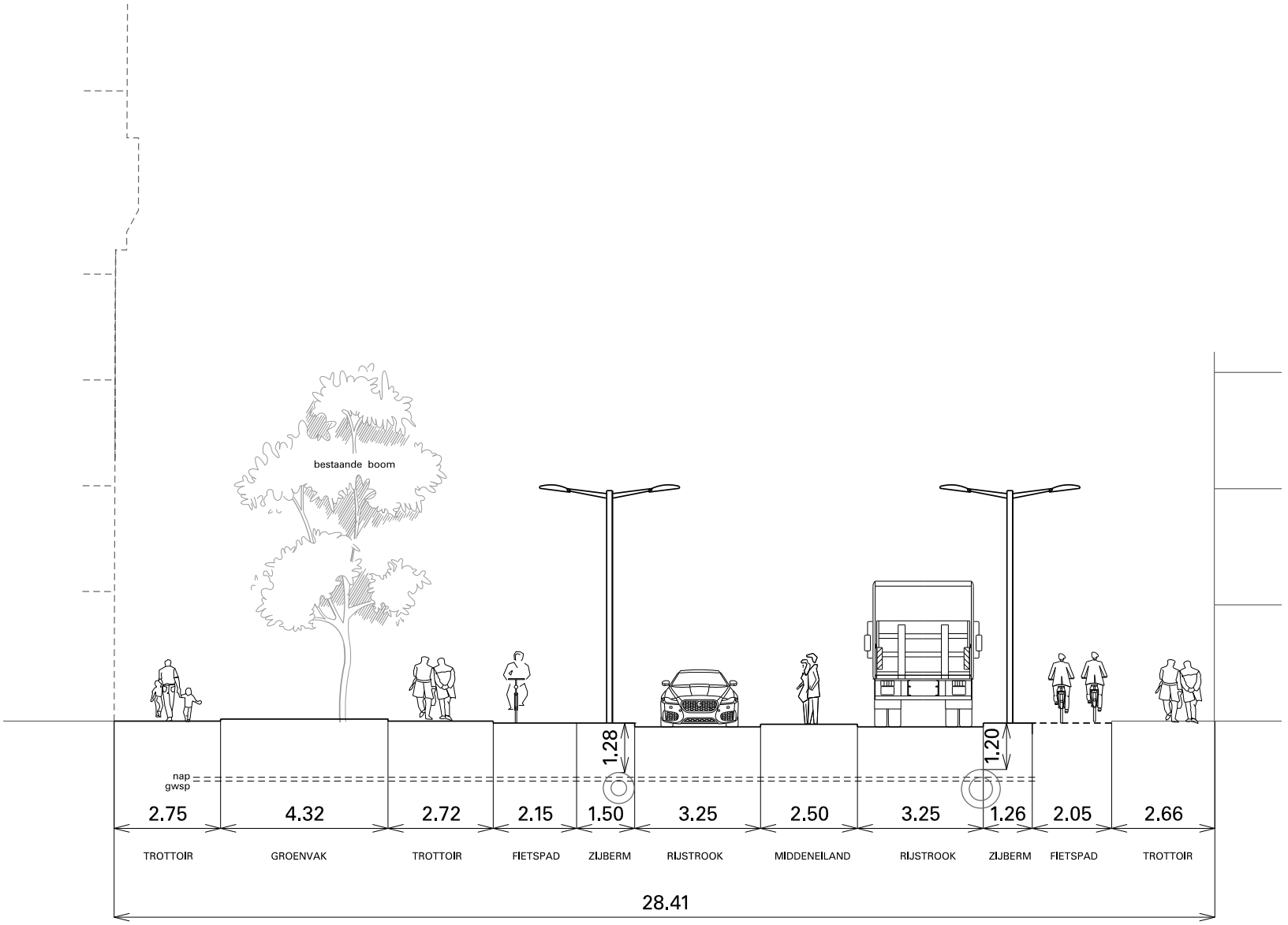
Afbeelding 14:
Dwarsprofiel noordelijk deel (tussen Marnixlaan en spoorviaduct)



Afbeelding 15: Dwarsprofiel op zuidelijk deel (tussen Weerdsingel en spoorviaduct)



Afbeelding 16:
Dwarsdoorsnede
ter hoogte van
het plateau met zebra
bij de Watertoren

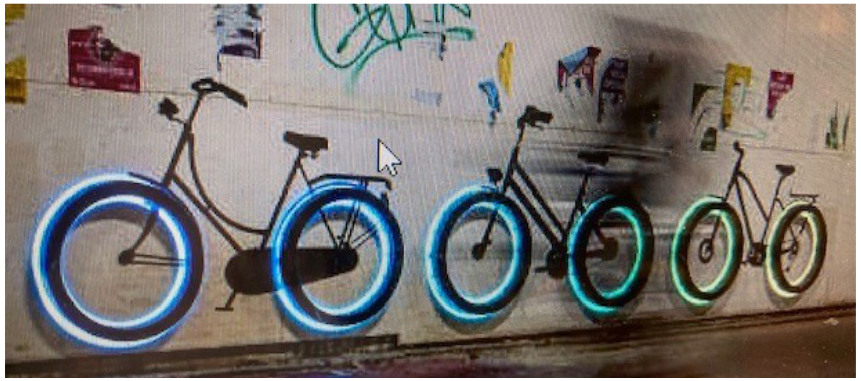


Nieuw profiel Amsterdamsestraatweg
Deze profielen zijn de basis voor een verkeersveilige en geloofwaardige 30 km/uur-inrichting. Ze zijn voorzien van goede oversteken, snelheidsremmers en gescheiden rijbanen voor auto en fiets. Tegelijk doen de profielen recht aan de Amsterdamsestraatweg als belangrijke radiaal binnen de stedenbouwkundige structuur. Napoleon heeft deze lijn gecreëerd en beplant met lindes. Om deze structuur te handhaven of te versterken, laten we de volgende belangrijke ruimtelijke elementen terugkomen in het ontwerp: bomen in een regelmatig patroon en op een vaste plek in de functiestrook, fietspad in een rechte lijn, en lichtmasten zoveel mogelijk in een rechte lijn. Deze drie lijnelementen vormen samen de laan en bepalen daarmee het beeld voor de weggebruiker. Te veel focus op de lijn-elementen brengt ook risico's met zich mee: de aandacht voor de dwarsrichtingen kan minder worden en de snelheid kan toenemen. Om dat te voorkomen hebben we in het ontwerp een combinatie gemaakt met goede oversteken en snelheidsremmers.

De functiestrook is een ander belangrijk ruimtelijk element.
Deze strook van in totaal 2.40 m breed ligt tussen het fietspad en de rijbaan in. Aansluitend aan het fietspad ligt een obstakelvrije zone van 0.40 m en aansluitend een strook van 2.00 m breed. De bomen zijn het belangrijkste element in de functiestrook, gevolgd door verlichting, ondergrondse afvalinzameling, bushaltes, fietsparkeerplaatsen en autoparkeerplaatsen.

De functiestrook ligt op hetzelfde niveau als het fietspad, met uitzondering van de autoparkeerplaatsen. De voordelen van parkeren op fietspadhoogte (een rustiger straatbeeld en efficiënter gebruik van de ruimte) wegen niet op tegen de nadelen ervan (grotere kans op geparkeerde auto's dicht op het fietspad en conflicten tussen indraaiende auto's en fietsers). De autoparkeerplaatsen worden daarom op straatniveau uitgevoerd. Zo kunnen ze ook gebruikt worden voor waterberging.

Onderdoorgang spoor
Een bijzondere ruimtelijke bottleneck is het spoorviaduct. Dit is een onprettige en als nauw ervaren plek. De ruimtelijke kwaliteit is gering. De plek is donker en versteend.
Verbetering van deze situatie verdient grote aandacht. Oplossingen met (gevel)groen, verlichting, kunst of signing kunnen de plek verbeteren. Samenwerking met de buurt is hierbij heel belangrijk/noodzakelijk.





Afbeelding 17 en 18:
Twee sfeerimpressies van mogelijke verbeteringen van het spoorviaduct

4.2 Afweging diverse onderdelen en randvoorwaarden

In deze paragraaf gaan we dieper in op diverse bouwstenen van het ontwerp. Daarbij kijken we naar de verkeerstromen, de uitstraling van de Amsterdamsestraatweg en de verkeersveiligheid.

4.2.1 Voetgangers en mindervaliden

De maximum toegestane snelheid voor gemotoriseerd verkeer wordt 30 km/uur. Verkeersplateaus, samen met het nieuwe profiel, materiaalgebruik en het verdichten van de bomenrij dragen bij aan een aangepaste rijsnelheid. Met extra fysieke snelheidsremmers in de vorm van plateaudrempels zorgen we ervoor dat de snelheid ook daadwerkelijk wordt geremd. Een lagere rijsnelheid maakt het makkelijker om in te schatten of er voldoende ruimte is in de verkeersstroom om veilig over te steken.

We maken de oversteken zoveel mogelijk toegankelijk voor mindervaliden, schoolgaande jeugd en kinderwagens, door ze ter hoogte van een drempelplateau te realiseren of door het trottoir te verlagen. Binnen 30 km/uur-zones worden in principe geen voetgangersoversteekplaatsen (de zogenaamde zebrapaden) toegepast, tenzij er een grote geconcentreerde voetgangersstroom aanwezig is. Hoewel dat op de Amsterdamsestraatweg slechts beperkt het geval is, kiezen we er toch voor om op vier plekken een zebrapad toe te passen. De locaties zijn met pijlen aangegeven op de tekening van het Functioneel Ontwerp (bijlage IV). We koppelen de oversteken met zebrapaden aan de pleintjes langs de weg. Deze plekken worden gekenmerkt door een bijzondere en afwijkende inrichting; een (breed) zebrapad is hier passend bij de omgeving. Het gaat hier om de pleintjes bij de Watertoren, de Plantage, het Bethlehemplein en de Herenweg.

Het trottoir maken we leeg van overbodige elementen zoals fietsenrekken, lichtmasten en verkeersborden. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de voetganger en meer rust in het straatbeeld.

We streven naar een breedte van 2.50 m voor het trottoir. Dit gaat echter - behalve op de pleinen - niet overal lukken.

Een groot deel van het trottoir wordt ingenomen door uitstallingen van ondernemers. Volgens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mag dit tot 1.00 m vanaf de gevel. De uitstallingen horen bij het karakter van de straat en dragen bij aan het levendige straatbeeld en de identiteit. In overleg met de ondernemers onderzoeken we of de uitstallingen teruggebracht kunnen worden tot 0.50 m vanaf de gevel om meer ruimte te geven aan de voetganger en het winkelende publiek. Indien noodzakelijk kunnen burgemeester en wethouders de APV aanpassen.

Verblijfsruimtes

De Amsterdamsestraatweg krijgt vier grotere verblijfplekken. Deze plekken hebben we gekozen op basis van de stedenbouwkundige structuur en het Brancheplan. Het gaat om de volgende plekken:

- Paardenveld: We richten de zone rondom de supermarkten en de Herenweg anders in zodat er meer ruimte ontstaat voor de voetganger. Er komt een plateau met zebra en deze plek zal gaan functioneren als ‘poort’ van de Amsterdamsestraatweg. Ondernemers hebben de wens geuit om daghoreca aan te bieden op het plein bij de Herenweg.
- Bethlehemplein: Dit is eigenlijk al een bestaande plek die kortgeleden opnieuw is ingericht. Ook deze plek voorzien we van een plateau met zebra en krijgt een mix van functies.
- Plantage: De monumentale gebouwen, de stedenbouwkundige opzet en de achterliggende functies maken dit ook tot een levendige plek vanuit het Brancheplan. Ook hier maken we een plateau met zebra.
- Watertorenplein: De plannen rondom de watertoren en de omliggende pleinen (Van Beuningenplein en Oppenheimerplein) maken dit tot een ideale locatie voor een groter plein met meer ontwikkelingsmogelijkheden.

Deze vier plekken krijgen een concentratie aan functies en een eigen karakteristieke inrichting. Belangrijk daarbij is dat deze plekken goed te bereiken zijn voor de voetgangers.

Het streven is om trottoirs in dit soort drukke winkelstraten 2.50 m breed te maken. Hiervoor wordt een methode uit de gemeente Amsterdam toegepast (zie bijlage V).

Toegankelijkheid voor voetgangers
Over de hele weg wordt de ruimte voor de voetganger 1.80 m, met kleine uitzonderingen (soms wat breder of smaller). De voetpaden zijn aantrekkelijk doordat ze vrij zijn van obstakels als prullenbakken, lantaarnpalen en uitstallingen. De paden hebben een minimale ruimte van 1.50 m obstakelvrij.

Uitgangspunten voor voetgangers:
- Er komen vier plekken met een concentratie aan functies, allen voorzien van een plateau met zebra.
- Om de ongeveer 100 meter komt er een oversteekmogelijkheid. Dit zijn plaatsen met grote plateaus met zebra (totaal vier), een verlaagde band (zodat mensen de weg kunnen oversteken) of verkeerslichten.
- Waar mogelijk vallen oversteken samen met andere plateaudrempels, zodat mensen dan op trottoirniveau kunnen oversteken.
- Voetpaden worden zoveel mogelijk vrijgemaakt van meubilair en andere uitstallingen.
- Het streven is om trottoirs (waar mogelijk) 2.50 m breed te maken.

4.2.2 Fietsers
Vanwege de grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is het niet veilig om fietsers en ander verkeer te mengen. Fietsers blijven dus gebruik maken van gescheiden fietspaden, die worden verbreed naar 2.50 m per richting op het zuidelijke deel van de Amsterdamsestraatweg. Ten noorden vanaf het spoorviaduct houden we de bestaande breedte van ongeveer 2.10 m aan. Het fietspad wordt met een lage band (hoogte 5 cm en afgerond) gescheiden van het voetpad. Aan de zijde van de functiestrook heeft het fietspad een obstakelvrije zone van 0.40 m. Daardoor is de ruimte voor de fietser duidelijker gemarkeerd dan nu. Tussen de Weerdsingel en de Herenweg komt aan beide zijden een fietspad van minimaal 3.50 m breed. Dit fietspad kan in twee richtingen gebruikt worden.

Verdere verbreding van het fietspad is vanwege het grote aantal fietsers wel wenselijk, maar hiervoor ontbreekt de ruimte op grote gedeelten van de Amsterdamsestraatweg. Verder is als kader bij de herinrichting meegegeven dat het bestaande profiel vooral op het gedeelte tussen de Marnixlaan en het spoorviaduct behouden blijft. De kleine verbreding geeft ruimte aan de toenemende verschillen in snelheden en fietsformaten op het fietspad. Verdere verbetering van de situatie willen we bereiken door elementen als prullenbakken, lantaarnpalen, geparkeerde fietsen, uitstallingen bij winkels zoveel mogelijk op afstand van het fietspad te houden. Daardoor neemt de obstakelvrees af en voelen fietsers zich veiliger om de hele breedte van het fietspad ook echt te gebruiken. De belangrijke fietsoversteken bij de Herenweg en Geraniumstraat ondersteunen we met een middeneiland.

Bij alle zijstraten is een aansluiting van het fietspad aan de overzijde nodig. Op zes plekken doorkruisen andere hoofdfietsroutes de straat. Op vier daarvan is de oversteek geregeld met verkeerslichten: bij de Marnixlaan, Egelantierstraat, Concordiastraat – Acaciastraat en de Weerdsingel.
Op de andere twee oversteeklocaties (Herenweg, Geraniumstraat) is ruimte voor een gefaseerde oversteek. Dicht bij het Bethlehemplein en de Egelantierstraat (bij de Plantage) brengen we snelheidsremmers aan zodat het verkeer langzaam rijdt en fietsers makkelijker kunnen bepalen waar voldoende ruimte in de verkeersstroom is om veilig over te steken.

De verkeerslichten bij de Egelantierstraat en Acaciastraat regelen het oversteken tijdens de spitsperioden. Buiten de spitsperioden is het rustiger en kan er goed overgestoken worden. Ter hoogte van de Boorstraat reserveren we ruimte voor een (eventuele) toekomstige fietsoversteek, voor als daar de gewenste fietstunnel onder de spoorbaan komt. Op dit moment (zomer 2021) voeren we een haalbaarheidsstudie uit naar deze tunnel.

Uitgangspunt is dat de tunnel er op termijn komt. Dit is nodig/heel belangrijk om de fietsstromen te spreiden. De verdere inpassing en uitwerking van de tunnel en routes daarnaartoe valt in het project Fietstunnel Boorstraat. Ook omdat de planningen van beide projecten variëren.
Voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg gaan we ervanuit dat de spooronderdoorgang blijft zoals hij nu is (geen verbreding).

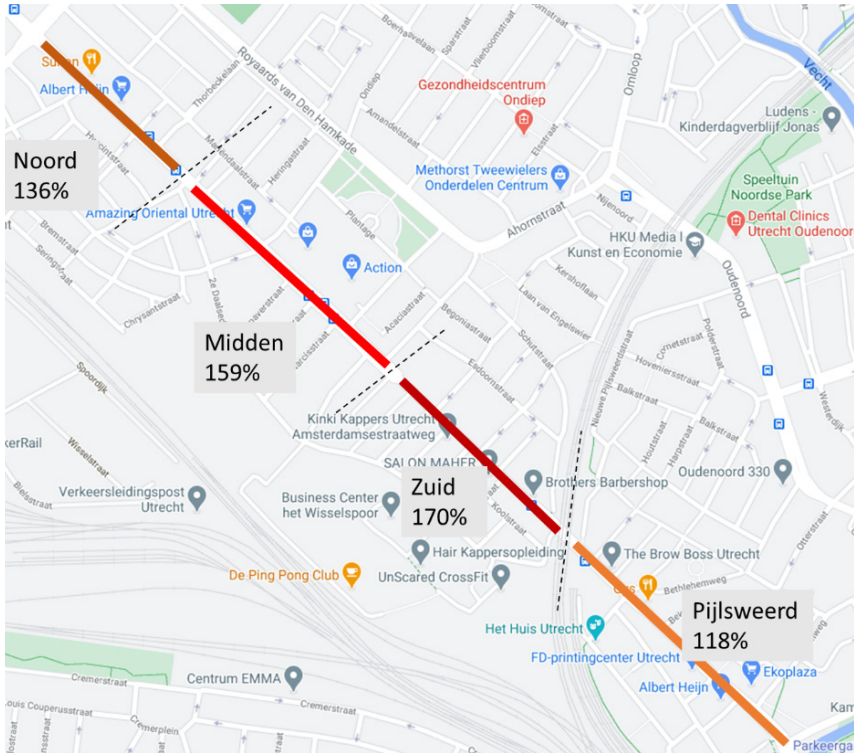
Uitgangspunten voor fietsers:
- De fietspaden worden 2.50 m breed op het zuidelijke deel en 2.10 m op het noordelijke deel.
- De fietspaden worden voorzien van rood asfalt.
- Zowel brom- als snorfietsen maken gebruik van de rijbaan voor autoverkeer.
- Vanwege de grote hoeveelheid fietsers wordt ter hoogte van de oversteken een ruimte van minimaal 1.20 m tussen weg en fietspad vrijgehouden voor voetgangers om te wachten.
- Beperken van de obstakelvrees: obstakels op minimaal 0.40 m van het fietspad.
- Bij alle zijstraten is een aansluiting van het fietspad aan de overzijde nodig.

Afbeelding 19: Parkeerdruk voor fietsers langs de Amsterdamsestraatweg (november 2019)

4.2.3 Fietsparkeren

Op de Amsterdamsestraatweg bestaat een grote vraag naar ruimte om de fiets te parkeren. Metingen uit november 2019 wijzen uit dat er op dit moment 535 fietsparkeerplaatsen zijn, terwijl er vraag is naar 854 plaatsen. Dat leidt ertoe dat een deel van de fietsen op voetpaden, tegen palen of bomen en op andere, soms hinderlijke locaties worden gestald. De parkeervraag komt aan de ene kant van bezoekers van de diverse functies. En aan de andere kant van bewoners, die vanwege beperkte inpandige bergingsruimte hun fiets in de openbare ruimte parkeren.
De parkeerdruk (of het tekort aan parkeerplaatsen) is niet evenredig verdeeld. Die is het grootst in het noordelijke deel vanaf het spoor tot de Marnixlaan. Daarbinnen zien we het grootste tekort aan fietsparkeerplaatsen vooral op het traject tussen de Plantage en het spoorviaduct (zie afbeelding 19).

Met de groei van het fietsverkeer is er meer en andere ruimte voor het fietsparkeren nodig. Voor bewoners zoeken we naar inpandige stallingsruimte in de vorm van één of twee buurtstallingen langs de Amsterdamsestraatweg. De geplande capaciteit van de buurt-stallingen is ongeveer 100 plaatsen per stalling. De gedachte is dat deze stallingsruimte wordt gebruikt door bewoners en werknemers langs de Amsterdamsestraatweg, waardoor parkeerplekken voor bezoekers wordt vrijgemaakt. We breiden het aantal fietsparkeer-plaatsen op straat uit van 535 naar 602 plekken.
Ook in de zijstraten zien we nog mogelijkheden voor het toevoegen van fietsparkeerruimte. Dit bieden we op verschillende manieren aan: met fietsparkeervakken (zonder aanbindmogelijkheid) en met rekken. De fietsparkeervakken bedienen vooral het kort parkeren. Deze zones zijn voornamelijk te vinden rondom de horeca en supermarkten. Fietsenrekken plaatsen we vooral bij woningen, voor het langer parkeren van de fiets.



Uitgangspunten voor fietsparkeren:

- De totale capaciteit neemt toe tot 602 fietsparkeerplaatsen op de Amsterdamsestraatweg.
- Daarbij wordt het aantal fietsenrekken in de functiestrook uitgebreid.
- Op dit moment loopt een onderzoek naar het toevoegen van twee buurtfietsenstallingen (met elk 100 plaatsen) in het gebied tussen de Plantage en het spoorviaduct.

4.2.4 Gemotoriseerd verkeer

De Amsterdamsestraatweg is en blijft een belangrijke route voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer, nood- en hulpdiensten en ontsluitend openbaar vervoer. Om de balans tussen doorstroming en verblijven te herstellen, wordt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer bijgesteld naar 30 km/uur. De inrichting is passend door toepassing van een overrijdbare middenberm in afwijkend materiaal, een bijzondere inrichting op een aantal plekken en de snelheids-remmende drempelplateaus. Bij de entrees (Paardenveld en Marnixlaan) maken we als aanvulling op de 30 zone-borden een duidelijke overgang die benadrukt dat op dit gedeelte van de Amsterdamsestraatweg een ander regime geldt. De lagere snelheid maakt het onder andere makkelijker voor verkeer vanuit de zijstraten om op de Amsterdamsestraatweg in te voegen. In de functiestrook maken we geen parkeerplaatsen in de buurt van de aansluitingen (in principe binnen 12 meter), zodat er goed zicht is op verkeer op de Amsterdamsestraatweg. Binnen 30 km-zones worden in principe geen verkeerslichten geplaatst. Toch handhaven we de verkeerslichten op de kruispunten Egelantierstraat – Ondiep zuidzijde (als hulpmiddel bij oversteek van het vierarmig kruispunt) en de Acaciastraat (als sturingsmiddel voor/tegen sluipverkeer). Waarschijnlijk beperken we de tijden dat de lichten in werking zijn tot alleen de spitsuren.
Het legen van de vuilcontainer (ter hoogte van de Beverstraat) doen we vanaf de rijbaan. Dat kan plaatselijk zorgen voor korte opstoppingen. Het brede profiel maakt het mogelijk dat de vuilnis-wagens ingehaald kunnen worden, zowel door personenauto’s als door bussen en ander groot verkeer.

De verkeerscirculatie wordt (in principe) niet aangepast door/vanwege de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg. Als onderdeel van de aanleg van de Westelijke Stadsboulevard is besloten om de rij-richting op de Geraniumstraat in relatie tot de Amsterdamsestraatweg om te draaien. Dit betekent dat gemotoriseerd verkeer alleen vanaf de Geraniumstraat de Amsterdamsestraatweg op mag rijden.
Om te zorgen dat de bereikbaarheid van dit gebied gewaarborgd blijft, draaien we ook de rijrichting in de iets zuidelijker gelegen Anemoonstraat om. Een tweede voorgestelde maatregel is dat vanuit de Berkstraat het rechts-in-rechts-uit-principe wordt toegepast. Daardoor kunnen we de middenberm op de Amsterdamsestraatweg doortrekken en als groenstrook inrichten.

Uitgangspunten voor gemotoriseerd verkeer:

- De snelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur. Dit wordt ondersteund met drempelplateaus.
- De wegbreedte wordt 6.50 m, afgestemd op de benodigde breedte voor nood-/hulpdiensten en openbaar vervoer, opgebouwd uit 2 x 2.75 m rijstrook en 1.00 m overrijdbare middenscheiding in afwijkend materiaal.
- Bij de vier bijzondere plekken komt in het midden van de weg een eiland van 2.75 m breed om zo in etappes over te kunnen steken. De twee wegdelen worden ieder 3.25 m breed en er is 1.20 m wachtruimte tussen weg en fietspad.
- De bestaande verkeerslichten ter hoogte van de Acaciastraat en Egelantierstraat/ Ondiep zuidzijde blijven behouden. De tijden dat ze in werking zijn wordt bij voorkeur beperkt tot de spitsuren.

4.2.5 Autoparkeren en bevoorrading

In de bestaande situatie zijn er 182 autoparkeervakken beschikbaar, aangevuld met 6 parkeerplaatsen voor laden/lossen, mindervaliden en deelauto's. Tijdens winkelopeningstijden zijn er nog eens 36 parkeervakken gereserveerd voor laden/lossen, waardoor er dan 146 parkeervakken beschikbaar zijn voor bezoekers. Uit een telling in 2018 bleek dat de bezetting in de nachturen (bewoners) maximaal 47 procent is. Op het piekmoment (donderdag koopavond) bedraagt deze gemiddeld 66 procent. In Pijlsweerd is deze met 87 procent het hoogst.

Om inzicht te krijgen in de actuele situatie laten we in september 2021 opnieuw een parkeerdrukmeting uitvoeren. Deze meting is gericht op autoparkeren, fietsparkeren en op het gebruik van laad- en losplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen dat is opgenomen in het Functioneel Ontwerp zal worden getoetst aan de uitkomst van deze meting.

Als gevolg van de doelstellingen om de Amsterdamsestraatweg veiliger te maken en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren wordt het aantal parkeerplaatsen voor auto's gereduceerd. De herinrichting maakt de straat voor voetgangers en fietsers prettiger en meer uitnodigend.

Daardoor verwachten we dat meer mensen ervoor kiezen de auto te laten staan en te voet of met de fiets naar de Amsterdamsestraatweg komen.
Wel vergroten we het parkeervak van de bestaande 5.50 m naar 6.00 m. Dit heeft als voordeel dat men gemakkelijker en op een veilige manier kan parkeren en wegrijden.

Na de herinrichting blijft er voldoende parkeerruimte beschikbaar. De (verwachte) parkeerdruk op het piekmoment tijdens winkelopeningstijden mag in Pijlsweerd (zuidelijke deel) oplopen naar 'volbezet'. Dat vinden we acceptabel omdat die situatie zich maar enkele uren per week voordoet. Op andere momenten is meer ruimte beschikbaar. Het gebied ligt bovendien in de A-zone, grenzend aan de binnenstad, waar we absolute prioriteit geven aan fiets, voetganger en verblijf. Ten noorden van het viaduct mag de (verwachte) maximale parkeerdruk oplopen naar 'bijna volbezet'. In de parkeerrayons heeft opheffing van parkeerplaatsen geen effect op de uitgifte van eerste parkeergunningen voor bewoners. Bevoorrading maakt efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte.

In de planuitwerking komen 124 parkeerplaatsen beschikbaar, inclusief 6 parkeerplaatsen voor laden en lossen (met een capaciteit voor 20 personenauto's), 2 plaatsen voor mindervaliden en 1 plaats voor deelauto's.

Tabel: Capaciteit en bezettingsgraad parkeerplaatsen per deelgebied/rayon

Deelgebied/rayon	Capaciteit Tijdens winkeltijden (piek: donderdagavond)	Bezettingsgraad Tijdens winkeltijden (piek: donderdagavond)	Capaciteit Buiten winkeltijden (piek: dinsdagnacht)	Bezettingsgraad Buiten winkeltijden (piek: dinsdagnacht)
Pijlsweerd	39 (10+2)	87%	49 (3+2)	47%
2e Daalsebuurt	48 (9+1)	67%	57 (1)	47%
Overige delen Bloemenbuurt en Ondiep	56 (20)	50%	76 (0)	29%
Totaal	143 (39+3)	66%	182 (3+3)	40%

In de bestaande praktijk wordt weinig gebruik gemaakt van de laad- en losplaatsen. Het gros van de bevoorrading gebeurt met behulp van kleinere bestel- en personenwagens, die in korte tijd en meestal op reguliere parkeerplaatsen laden en lossen. Grote(re) voertuigen maken gebruik van de rijbaan of het trottoir. Op dit moment zijn er zeven laad- en losplaatsen met een lengte van 15-21 meter en vijf met een lengte van 10-14 meter.

Om de beschikbare ruimte efficiënter te gebruiken reserveren we in de nieuwe situatie alleen laad- en losplaatsen van voldoende omvang, op zes plaatsen waar vaak/regelmatig met grote voertuigen wordt bevoorraad. Uiteindelijk wordt daardoor het aantal laad- en losplaatsen gehalveerd, met als resultaat dat tijdens winkeltijden meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers. Om onbewust illegaal gebruik te voorkomen, onderscheiden deze plaatsen zich qua vormgeving van de gewone parkeerplaatsen. Buiten winkel-openingstijden kunnen de plaatsen gebruikt worden voor normaal parkeren. In samenspraak met ondernemers verkennen we de behoeftes en mogelijkheden om de ruimte voor laden en lossen voor een kortere tijdsduur te reserveren, waardoor er op piek-momenten meer ruimte beschikbaar komt voor autoparkeren.

Uitgangspunten voor autoparkeren:
- De (verwachte) parkeerdruk mag op het gemiddelde piekmoment tijdens winkelopeningstijden oplopen naar maximaal 95% in Pijlsweerd en maximaal 90% ten noorden van het spoorviaduct.
- In de parkeerrayons heeft opheffing van parkeerplaatsen geen effect op de uitgifte van eerste parkeervergunningen voor bewoners.
- Autoparkeren en voorzieningen voor laden en lossen worden in de functiestrook uitgevoerd.
- Het bevoorradend verkeer maakt efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte. Er worden alleen laad- en losplaatsen van voldoende omvang gereserveerd op locaties waar vaak met grote voertuigen wordt bevoorraad.
- Om dubbelgebruik van laad- en losplaatsen te garanderen wordt een tijdvenster ingevoerd. Laad- en losvakken zijn beschikbaar tijdens vaste laad- en lostijden.

4.2.6 Nood- en Hulpdiensten

De Amsterdamsestraatweg maakt onderdeel uit van een hoofd-uitrukroute van nood- en hulpdiensten. De twee standplaatsen die regelmatig gebruik maken van de Amsterdamsestraatweg liggen aan de Vlampijpstraat (Schepenbuurt) voor de brandweer en Paardenveld voor de politie. Een inrichting naar 30 km/uur zorgt in de spitsperiode voor vertraging in de opkomsttijd. De spitsperiode is de meest kritische periode voor de opkomsttijd. Daarbij is in de plannen rekening gehouden met de wens van de hulpdiensten om de bushaltes waar mogelijk niet symmetrisch aan te leggen. De plateaudrempels en plateaus maken we geschikt om met maximaal 50 km/uur te berijden en vanwege een overrijdbare middenscheiding is inhalen mogelijk.

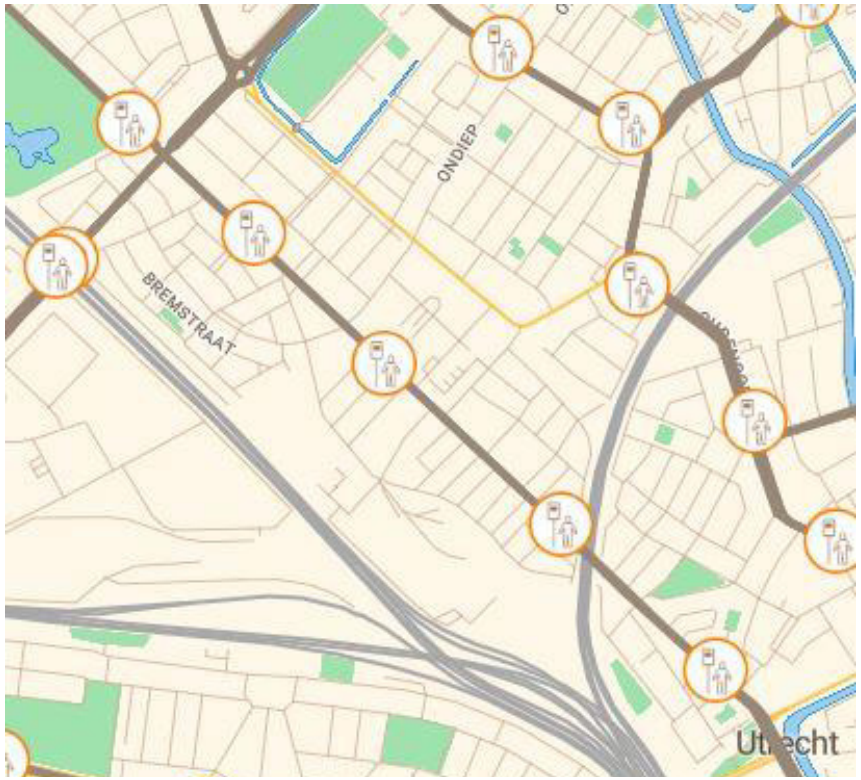
Afbeelding 20:
Route buslijn 3 en halteplaatsen op de Amsterdamsestraatweg

4.2.7 Openbaar vervoer

Buslijn 3 blijft over de Amsterdamsestraatweg rijden. De frequentie van lijn 3 is op dit moment overdag 4 maal per uur per richting (ieder kwartier). De bestaande vier haltes op de Amsterdamsestraatweg blijven behouden. Dit zijn (van noord naar zuid): halte Watertoren, halte Concordiastraat, halte Viaduct en halte Herenweg.
De halteperrons worden ingepast in de functiestrook met een breedte van 2.40 m. Dit betekent dat de halteplaatsen iets smaller zijn dan volgens de CROW-normen (2.65 m). Hiermee voorkomen we een plaatselijke rijbaanversmalling.

We hebben de halteplaatsen tegenover elkaar gesitueerd zodat de symmetrie in het profiel overeind blijft. In een extreem scenario kunnen twee tegelijk halterende bussen leiden tot een blokkade voor nood- en hulpdiensten, maar dit betreft een minimale kans waar ook ‘in het verkeer’ op geanticipeerd kan worden. Bij de Concordiastraat is gekozen voor een asymmetrische halteplaats vanwege de doorstromingswens van de hulpdiensten.

Vervoerder Qbuzz geeft aan dat de verlaging van het snelheidsregime naar 30 km/uur waarschijnlijk leidt tot een toename van de rijtijd. Dit heeft mogelijk een afname in het aantal reizigers tot gevolg. Dat leidt enerzijds tot hogere exploitatiekosten en anderzijds tot lagere opbrengsten. Maar de overgang van een 50 km/uur naar 30 km/uur-regime op wegen met een belangrijke verblijfsfunctie is in het nieuwe beleid van de gemeente Utrecht opgenomen (zie Mobiliteitsplan 2040) en zal in de toekomst op veel meer wegen gaan gelden.



Uitgangspunten voor openbaar vervoer (OV):
- De bestaande halteperrons op de Amsterdamsestraatweg worden gehandhaafd
- De halteperrons zijn voorzien in de functiestrook en hebben een breedte van 2.40 m.
- De halteperrons liggen in principe tegenover elkaar (vanwege symmetrie), met uitzondeling van de haltes bij de Concordiastraat.

4.2.8 Bomenstructuur

De Amsterdamsestraatweg is een historische radiaal binnen de gemeente Utrecht. Napoleon heeft de Amsterdamsestraatweg laten aanleggen en kenmerkend was de rij lindenbomen aan weerskanten van de rijbaan langs de gehele Straatweg (zie afbeelding 21). Belangrijke doelstelling van de herinrichting is om dit groene beeld terug te brengen door een nieuwe rij bomen aan beide zijden van de rijbaan aan te planten. Onderzoek heeft namelijk uitgewezen dat de bestaande bomen direct langs de Amsterdamsestraatweg (ongeveer 103 stuks) van matige tot slechte kwaliteit zijn.
De groeikansen zijn nihil en het advies is om de bomen te kappen en nieuwe bomen aan te planten. De groeiomstandigheden voor de nieuwe bomen zijn beter; ze krijgen extra voeding en ruimte om onder de parkeervakken te wortelen (30 m^3 groeiruimte).



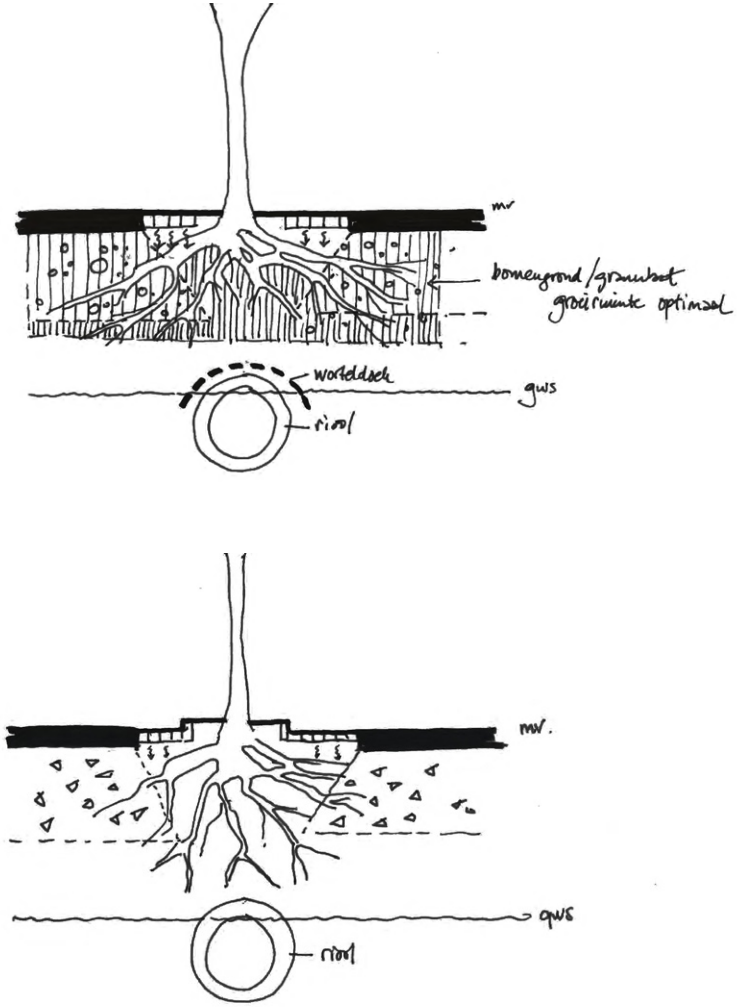
Afbeelding 21:
Oude laanstructuur uit het begin van de vorige eeuw

We hebben ervoor gekozen om de bomen in een zogenoemd ‘alternerend patroon’ langs de weg te planten. Dat betekent dat de bomen aan beide zijden van de straat niet recht tegenover elkaar worden geplant, maar net iets verspringen ten opzichte van elkaar.
Het doel is om minimaal het bestaande aantal van 103 bomen terug te planten. Liefst meer, maar dat is afhankelijk van ondergrondse infrastructuur, benodigde ruimte voor de lichtmasten in de functie-strook, plaatsing van containers, de zijstraten en oversteken.
In het Functioneel Ontwerp (FO) zijn op dit moment 110 bomen opgenomen.
Het voorstel is om te werken met drie soorten bomen van de eerste orde met daarbinnen cultivars. De gemeente heeft het beleid om meerdere soorten bomen in één rij te planten, maar vanwege de historische context en waarde van de Amsterdamsestraatweg wordt dit één soort.

Voor de bomenkeuze hanteren we de boommonitor. Uitgangspunt is dat de bomen minimaal 40 jaar staan omdat tegen die tijd het riool moet worden vervangen en de bomen dan wellicht verwijderd moeten worden. Maar het is zeer waarschijnlijk dat de levensduur van de riolering tegen die tijd kan worden verlengd (door middel van ‘relining’). Dan kunnen de bomen nog 40-50 jaar langer blijven staan.

Uitgangspunten voor de bomenstructuur:

- Nieuwe bomenstructuur Amsterdamsestraatweg:
  - Bomen worden geplant in de functiestrook
  - Aantal nieuwe bomen: minimaal 103
  - Randvoorwaarden soortenkeuze: keuze is om een eerste-ordeboom aan te planten met daarbij drie cultivars.
- Randvoorwaarden plantvoorzieningen:
  - Bomengrond en voorzieningen voor goede groeiomstandigheden tot minimaal 1,0 meter onder maaiveld. Voor bomen van de eerste orde wordt uitgegaan van een volwaardige groeiruimte van 30 m3. Groeiruimte ondergronds minimaal 3 meter breed.
  - Bij knelpunten riool, het riool voorzien van een worteldoek. Het riool ligt dieper dan 1,0 meter onder het maaiveld.
  - Ruimte plantvakken binnen de afmetingen van de functiestrook. Boomspiegels worden beplant. Onderzocht wordt of hemelwater naar de boomspiegels geleid kan worden.
- Verdere randvoorwaarden:
  - Bomen mogen ‘op’ het riool worden geplaatst, dit ligt namelijk diep genoeg en bomen wortelen doorgaans niet dieper dan 1,0 meter onder maaiveld. Er zijn geen structurele conflicten met ondergrondse groeiruimte en kabels en leidingen.
  - Met de exacte locatiekeuze van de bomen moet rekening gehouden worden met de huisaansluitingen van de riolering.
  - Wanneer de loopruimte op bushaltes het toelaat, kan de boomstructuur ook op de halteplaatsen worden doorgezet.



Afbeelding 22:
Bomen op het riool in de nieuwe (boven) en de bestaande situatie (onder).

4.2.9 Klimaat

We richten de straat zo in dat hij een goede bijdrage levert aan de opgave om de stad klimaatadaptief te maken. De nieuwe bomen zorgen voor schaduwwerking en vangen fijnstof en neerslag af. Verder betekent dit: zoveel mogelijk groen in de straten en hemelwater afvloeien richting het groen. We richten de nieuwe groeiplaatsen van de bomen zo in dat hemelwater kan infiltreren in de bodem.
Ook passen we - waar mogelijk - waterpasserende verharding toe. In de volgende ontwerpstap onderzoeken we hoe het profiel er in detail uit komt te zien en hoe regenwater kan worden geborgen op straat. Autoparkeren in parkeerhavens kan worden gebruikt om hemelwater te bergen.

Uitgangspunten
- Maximaal neerslag vasthouden/bergen, streefwaarde is 90% van de jaarlijkse neerslag.
- Voorkomen dat bij neerslag van 80 mm/uur schade ontstaat aan woningen of infrastructuur.
- In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht waar waterpasserende verharding kan worden toegepast, zodat hemelwater kan infiltreren.
- Ook wordt onderzocht hoe (de afwatering van) het profiel kan bijdragen aan het bergen van hemelwater.

4.2.10 Ondergrondse afvalinzameling

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor ondergrondse afvalinzameling. De ondergrondse afvalcontainers worden zoveel mogelijk in de zijstraten geplaatst. Langs de Amsterdamsestraatweg plaatsen we de afvalcontainers in de functiestrook. De verdiepte ligging verstoort het straatbeeld zo min mogelijk en vergroot daarmee de verblijfskwaliteit op de Amsterdamsestraatweg.
Hierbij is de samenhang met de aanwezige ondergrondse infrastructuur (riolering, kabels en leidingen) fundamenteel. Als er onoplosbare knelpunten zijn met kabels en leidingen (met name de riolering), zullen we ervoor kiezen om voor de meeste containers een alternatieve locatie te zoeken in bijvoorbeeld de zijstraten.
Op twee locaties zijn direct aan de Amsterdamsestraatweg ondergrondse containers voorzien (bij de Watertoren en ter hoogte van de Beverstaat). De plaatsing zal gebeuren volgens het handboek Atlas Straatmeubilair van de gemeente Utrecht.

De toekomstige inrichting maken we zo dat stadsbedrijven deze kan schoonhouden en beheren.

Uitgangspunten voor ondergrondse afvalinzameling:
- Toekomstig aantal ondergrondse afvalpunten: op 2 locaties.
- Locatiebepaling is op basis van bereikbaarheid en loopafstanden van bewoners en deelnemende bedrijven.
- Ondergrondse containers worden (als dat mogelijk is in verband met rioleringen) in de functiestrook geplaatst.

4.3 Effect ontwerp op leefbaarheid

Als het gaat over leefbaarheid kijken we naar het effect van het ontwerp op geluid, trillingen, luchtkwaliteit en gezondheid.

Met de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg gaat de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur. Daarmee valt de straat buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder. Maar vanuit het Utrechtse geluidbeleid wordt bij reconstructies toch naar de mogelijke geluidseffecten gekeken. Daarbij streven we ernaar om de geluidsbelasting niet te laten toenemen. Vanuit het actieplan Geluid willen we bereiken dat de geluidsbelasting afneemt, omdat de geluidsbelasting op de Amsterdamsestraatweg nu hoger is dan gewenst. We verwachten dat een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur de geluidsbelasting vermindert (schatting circa 1-2 dB). Aan de andere kant leidt het toepassen van een klinkerverharding op de plateaus lokaal tot een toename van 1 à 2 dB. Hiermee is er sprake van een gelijkblijvend geluidsniveau. Op de wegdelen tussen de plateaudrempels is er bij normaal gebruik sprake van een lichte verbetering. Als het autoverkeer gebruikmaakt van de middenstrook met klinkers, is er sprake van een verslechtering van de geluidsituatie. Uiteindelijk zal er na de herinrichting gemiddeld gesproken hooguit sprake zijn van een gelijkblijvende situatie. Door de daling van de verkeersbelasting (met ongeveer 2000 motorvoertuigen per etmaal) zal de geluidsbelasting met ongeveer 1 dB afnemen.

Op de Amsterdamsestraatweg rijden ook bussen en vrachtverkeer. Deze zorgen voor trillingen. Daarbij vormt de beperkte doorrijhoogte van het spoorviaduct (3.80 m) een belemmering voor zwaar vrachtverkeer. We streven ernaar de trillingssterkte niet te laten toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Nu wordt de streefwaarde voor woningen in de nacht al overschreden. Het ontwerp zorgt voor een toename van het trillingsniveau ten opzichte van de bestaande situatie.

Vooral bij de plateaus maar ook bij de plateaudrempels overschrijdt het trillingsniveau de streefwaarde voor zowel woningen als winkels. We verwachten op dit aspect dus een verslechtering van de leefbaarheid voor direct omwonenden. In de volgende fase onderzoeken we hoe we het trillingsniveau kunnen verlagen zonder daarbij in te boeten aan de snelheidsremmende werking van de drempels.

De gemeente streeft naar de gezondheidswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De luchtkwaliteit langs de Amsterdamsestraatweg voldoet al jaren (ruim) aan de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Stikstofdioxidemetingen langs de Amsterdamsestraatweg tonen een gestage afname van de concentraties. Maar we voldoen nog niet aan de advieswaarden die de WHO stelt voor fijnstof. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen bij een constante snelheid van 50 km/uur verschilt niet wezenlijk met die van 30 km/uur. Wel vermindert de verkeersintensiteit van 11.000 naar 9.000 motorvoertuigen per etmaal. Verder onderzoek in de volgende fase van uitwerking moet uitwijzen wat het effect is op de Amsterdamsestraatweg. We verwachten dat de herinrichting voor een verbetering van de luchtkwaliteit zorgt.

Door groen en verblijfsruimte toe te voegen, zorgen we ervoor dat er een prettig en sociaal woon-werkklimaat ontstaat. Met het verbeteren van ruimte en voorzieningen voor langzaam verkeer stimuleren we gezond gedrag.

4.4 Duurzaamheid

Het is onze ambitie om de Amsterdamsestraatweg duurzaam en toekomstvast in te richten voor de komende decennia. De bestaande auto-intensiteiten maken een gemengd profiel niet mogelijk, ook al is dit ruimtelijk wenselijk. De gemeente werkt de komende jaren aan het geleidelijk verminderen van de hoeveelheid auto's in en rond het centrum. Dus ook op de Amsterdamsestraatweg.
Als deze intensiteiten op de lange termijn ver genoeg gezakt zijn, kan de straat misschien als stadsstraat worden ingericht. Omdat we nu al een doorkijk hebben gemaakt naar een mogelijk toekomstige profiel kunnen we bomen op de juiste plek zetten, zodat ze bij een toekomstige herinrichting kunnen blijven staan.

Als het riool aan groot onderhoud toe is, kunnen we het misschien laten liggen (door 'relining'). Daardoor kan de hele strook (bomen en riool) behouden blijven.

De keuze voor gebakken klinkers als straatmateriaal biedt de mogelijkheid deze elementen te hergebruiken bij een mogelijk toekomstige herinrichting.

De gemeente stuurt in haar rol als opdrachtgever en inkoper van producten, op de ambities voor een stad met gezond stedelijk leven. Dit betekent dat in de realisatiefase van de Amsterdamsestraatweg ook sociale en milieuaspecten zullen meewegen in het inkoopproces. Het gaat hierbij ten minste om de volgende onderwerpen:

- CO_2-besparing, emissievrij vervoer.
- Zuinig omgaan met grondstoffen/ materiaalgebruik ('circulaire weg').
- Werkgelegenheid voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.
- Verantwoord en transparant ondernemen (ketenverantwoordelijkheid en eerlijke handel, onder andere inkoop van natuursteen).

4.5 Circulair

Utrecht wil koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie. De herinrichting biedt kansen voor de circulaire economie. Het gaat daarbij om het benutten van beschikbare materialen en grondstoffen en/of van hernieuwbare materialen en grondstoffen. Ook kijken we naar het minimaliseren van milieu-impact en levensduurverlenging van materialen en producten.

Voor de Amsterdamsestraatweg onderzoeken we in de volgende ontwerpstap wat de mogelijkheden zijn voor hergebruik. Bomen die gekapt moeten worden, zijn bijvoorbeeld wellicht te gebruiken voor de productie van (zit-)meubilair.

4.6 Beheer

Vanuit beheer wordt het gebruik van klinkers in de middenstrook afgeraden vanwege hoge beheerskosten. Sommige vergelijkbare stroken in Utrecht vertonen kort na aanleg schade in de vorm van losliggende klinkers en zijn niet goed en duurzaam te herstellen.
Het toepassen van 'streetprint' (nu toegepast in de Burgemeester Reigerstraat) is wellicht een volwaardig alternatief.
In de volgende fase onderzoeken we welke oplossingen mogelijk zijn om deze kanttekening op te heffen met behoud van de gewenste uitstraling en functionaliteit van de Amsterdamsestraatweg.

4.7 Bijzondere plekken

Langs de straat zijn enkele plekken te vinden die markant zijn door de historie of door afwijkende functies, gebruik of voorzieningen. Waar de gevelrij wijkt ontstaan pleinruimtes. Dit worden uitnodigende plekken in de wijk waar men ruimte kan vinden. De pleinen krijgen meer betekenis, worden zoveel mogelijk vergroend en krijgen een kwalitatief hoogwaardige inrichting.

De pleinen aan de Amsterdamsestraatweg zijn als parels aan een ketting en dragen bij aan de identiteit en het beeld van de straat. Het zijn plekken waar iets anders gebeurt of mogelijk is. De pleinen zorgen voor samenhang en continuïteit in de Straatweg.

De betekenis van pleinen (parkjes) en plekken langs de Straatweg verschilt door functie, historie, context of stedenbouwkundige opzet. De echt bijzondere plekken krijgen meer aandacht, die laten we eruit springen. Voor de pleinen denken we aan vergroening, klimaat, verblijf en ontmoeten. Een prettige, uitnodigende plek voor mens, plant en dier. Wellicht worden enkele plekken echte (pocket)parken.
Op dit moment werken we aan een IPvE en Functioneel Ontwerp. Vormgeving volgt in de volgende fase, in samenspraak met de buurt. Ook voor pleinen is eenheid in verharding het uitgangspunt, zodat bijzondere zaken eruit springen.

Het plein bij de Watertoren en de aansluiting bij de Weerdsingel (poort naar de binnenstad) zijn plekken die er door hun historie en stedenbouwkundige kwaliteit extra uitspringen.

We trekken de vloer van de Amsterdamsestraatweg door naar de bijzondere plekken, zodat ze een vanzelfsprekend onderdeel van het geheel gaan uitmaken. Binnen deze vloer zijn verbijzonderingen mogelijk. Te denken valt aan natuurstenen elementen, bomen, banken en veel groen en plantvakken.

Ter hoogte van de pleinen is er royaal ruimte voor de voetganger. Dit zijn ook de ‘rustpunten’ in de straat.

Ter hoogte van de pleinen onderbreken we de functiestrook zodat mensen vanaf de rijbaan, de overkant of vanaf het fietspad de ruimtelijkheid kunnen beleven. Door groen(vakken) in deze zone aan te brengen verhogen we de attentiewaarde en de verblijfskwaliteit.

Bij de pleinen heb je een verzameling aan functies en voorzieningen: oversteken, bushaltes en terrassen. We verbeteren hier de oversteek-baarheid. Op de bijzondere plekken maken we royale oversteken over de rijbaan op trottoir-niveau.

We streven naar verbetering van de verblijfskwaliteit op de pleinen die grenzen aan de Amsterdamsestraatweg. Daarbij nemen we de inrichtingskwaliteit van het bestaande Bethlehemplein als voorbeeld. De pleinen moeten op een vanzelfsprekende manier aansluiten op de versterkte laanstructuur van de Straatweg.

Afbeelding 23:
Impressie van
de nieuwe situatie
bij de Herenweg met
groenvoorzieningen



Entrees van de Amsterdamsestraatweg
Aan de zijde van het Paardenveld en de Marnixlaan laten we de entree van de Amsterdamsestraatweg extra opvallen door een markante of herkenbare inrichting. Hiermee willen we de bijzonderheid van de Amsterdamsestraatweg benadrukken. We hebben onderzocht hoe compact we de kruising met het Paardenveld kunnen maken. Daaruit bleek dat er op de Amsterdamsestraatweg een opstelstrook minder kan komen, en op de Weerdsingel een rijstrook minder. Wel blijven we de kruising met verkeerslichten regelen.

Grote voetgangersstromen worden ondersteund door een inrichting als bijzondere plek. Rondom de aansluiting met de Herenweg scheiden we auto- en fietsverkeer beter door verplaatsing van de fietsoversteek (met middeneiland). Ook wordt het tussen Herenweg en Paardenveld mogelijk om in twee richtingen te fietsen.
Vanuit de omgeving zijn er wensen voor herinrichting van het Herenplein, maar dit valt buiten de scope van dit project (deze loopt van gevel tot gevel). Wel nemen we de herinrichting van het plein bij de Herenweg mee in het ontwerp en kostenraming. Naar extra financiering wordt nog gezocht. De dubbele verkeersstructuur (rijbaan en fietspad) wordt gecombineerd op één plek, zodat meer ruimte ontstaat voor verblijf, voetganger en groen.

Entree Marnixlaan
Aan de zijde van de Marnixlaan is minder ruimte voor een entree dan bij het Paardenveld. Door afwijkend materiaalgebruik en een uitnodigende inrichting wordt al duidelijk dat je een bijzonder gebied binnenkomt. Deze overgang zal net voor de kruising met de Geraniumstraat vorm krijgen.

Watertorenplein
Het plein voor de Watertoren is een van de bijzondere plekken langs de Amsterdamsestraatweg. Hier is ruimte voor verblijf, voetganger en vergroening. De herontwikkeling van de Watertoren draagt bij aan het versterken van de plek en de identiteit.

We streven hier naar dezelfde kwaliteit als bij het Bethlehemplein. In de volgende fase werken we in overleg met de directe omgeving de plannen voor het Watertorenplein verder uit.

In het ontwerp houden we rekening met terrassen bij de Watertoren. Die zijn gewenst vanwege de levendigheid en de ‘ogen op straat’ die bijdragen aan een grotere sociale veiligheid. Op deze plek zien we ook kansen voor vergroening. Terrassen en groen moeten in balans zijn; ze worden ingepast en op elkaar afgestemd.

De Plantage
Ook ter hoogte van de Plantage vinden we een bijzondere plek. De gevels wijken hier, waardoor er wat meer ruimte in het profiel komt. De historische en symmetrische bebouwing ondersteunen deze plek. Het terras en daghoreca zorgen voor de gewenste levendigheid.

Plein Boor-Bethlehem
Deze pleinen zijn kortgeleden heringericht. Wel versterken we hier de oversteekbaarheid en de verblijfskwaliteit door een plateau met zebra te plaatsen.

Van Beuningenplein
We vinden dat deze plek wel een opknapbeurt kan gebruiken. Het plein kan beter met de Amsterdamsestraatweg worden verbonden. Misschien biedt dit kansen voor een betere ruimtelijke kwaliteit of vergroening. Op dit moment valt dit nog buiten het plangebied.

5. Wanneer gaan we de Amsterdamsestraatweg aanpakken

Het opstellen van dit IPvE/FO vormt de eerste stap in de voorbereiding van de herinrichting. In dit hoofdstuk geven we aan wanneer de start van de fysieke herinrichting kan starten.

5.1 Planning

Na het verwerken van de inspraakreacties leggen we het IPvE/FO voor aan het college van Burgemeesters en Wethouders voor definitieve besluitvorming. Hierna werken we het Voorlopig Ontwerp (VO) nader uit. Ook worden de verschillende onderzoeken (zoals beschreven in bijlage II) uitgevoerd. Dit Voorlopig Ontwerp wordt ter consultatie voorgelegd aan alle bewoners en andere betrokken. Aansluitend wordt het ontwerp nog verder gedetailleerd tot een Definitief Ontwerp (DO) en een definitief uitvoeringsplan. Na opstellen van het bestek bereiden we de herinrichting technisch voor. Ook stellen we een faserings- en omleidingsplan op om de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting starten de eerste werkzaamheden in 2023. De exacte planning stemmen we af op de uitvoeringsplanning van de Westelijke Stadsboulevard. Voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg is 8,0 miljoen euro op de begroting van de gemeente Utrecht gereserveerd.

5.2 Participatie aanpassen aan nieuwe communicatie

De bestaande planning is om dit Concept IPvE/FO na de zomer van 2021 in consultatie te brengen.
Aansluitend maken we het consultatieverslag en stellen we na beoordeling van de reacties het definitieve IPvE/FO op voor vaststelling door college en raad. Hierna starten we met de uitwerking in het Voorlopig Ontwerp.

Bijlage I - Raakvlakken en ontwikkelingen omgeving

Er zijn enorm veel ontwikkelingen rondom de Amsterdamsestraatweg. Sommige ontwikkelingen raken direct aan de projectgrenzen of hebben zelfs een directe connectie. Andere hebben invloed op het project, zoals toekomstige ontwikkelingen. In dit hoofdstuk zijn alle ontwikkelingen op een rij gezet. Deze zijn geen onderdeel van het ontwerp.

Westelijke Stadsboulevard

De Westelijke Stadsboulevard wordt heringericht en raakt de Amsterdamsestraatweg op drie aspecten:

1) De kruising Marnixlaan – Amsterdamsestraatweg wordt vanuit dit project heringericht. Het ontwerpwerk voor de Westelijke Stadsboulevard is lopend. Het ontwerp van de Amsterdamsestraatweg gaat hierop aansluiten. Dit betekent dat er wellicht nog aanpassingen plaats gaan vinden voor deze aansluiting zodra het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard meer concreet is geworden.
2) Een aanpassing in de verkeerscirculatie van de Bloemenbuurt is nodig zodat verkeer vanuit de wijk via de Amsterdamsestraatweg naar de Westelijke Stadsboulevard kan rijden. Dit betreft het omdraaien van de rijrichting in de Geraniumstraat en Annemoonstraat.
3) De uitvoeringsdatum van beide projecten wordt op elkaar afgestemd om de bereikbaarheid voor de omgeving te waarborgen.

Herontwikkeling Watertoren

Er is een vergunningaanvraag gedaan voor een plan met een mix van functies waaronder horeca (plint) en wonen in de toren. Op dit moment is de transformatie van de Watertoren in volle gang. Met de her-inrichting wordt hierop aangesloten door bijzonder aandacht aan het plein te schenken en onder meer ruimte te maken voor daghoreca.

Ontwikkelingen rondom 2e Daalsedijk

Rondom de 2e Daalsedijk zijn diverse ontwikkelingen gaande. Deze worden samengevat in onderstaande projecten.

Gebiedsontwikkelingen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek

Het gebied Wisselspoor (tussen de 2e Daalsedijk en het spoor) en het gebied Cartesiusdriehoek wordt de komende 10 jaar herontwikkeld met onder andere woningen en culturele hotspots. De fietstunnel tussen beide gebieden (in de Locomotiefstraat) is onlangs in gebruik genomen. Dit leidt tot een toename van fietsverkeer (beide gebieden) en autoverkeer (Wisselspoor) richting de Amsterdamsestraatweg. Voor Wisselspoor is een onderzoek naar de rijrichtingen van de zijstraten die aansluiten op de Amsterdamsestraatweg. Dit heeft geleid tot het handhaven van de bestaande rijrichtingen.

Doorfietsroute langs spoor Amsterdam – Utrecht

Door het gebied Wisselspoor wordt een nieuw fietspad aangelegd om parallel aan de Amsterdamsestraatweg een extra ontsluitingsroute te bieden voor fietsers vanaf Zuilen en de Cartesiusdriehoek. De wens is om in het verlengde daarvan een fietstunnel te realiseren tussen de 2e Daalsedijk en Spijkerstraat (fietstunnel Boorstraat).
Op dit moment wordt een onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid uitgevoerd.

Daalsepark

De hoek Daalsetunnel – Paardenveld – Amsterdamsestraatweg wordt herontwikkeld met woningen en groen. Het is nog onbekend hoe het er uit komt te zien, welk effect het heeft op het ontwerp van de Amsterdamsestraatweg en wanneer deze herontwikkeling gaat gebeuren.

Schetsontwerpen van aansluitende plekken

Tijdens het ontwerpproces zijn diverse plekken langs de Amsterdamsestraatweg besproken. Deze plekken zijn fysiek verbonden met de Amsterdamsestraatweg, maar vallen buiten de scope van het project. Vanuit het uitgangspunt om werk-met-werk te maken, is getoetst of de ambitie en visie voor de Amsterdamse-straatweg toepasbaar is en samenhang heeft met de plekken.
In dit kader zijn er voor een tweetal locaties verkennende schetsen gemaakt. Daarbij is rekening gehouden met eerdere ontwikkelingen, ideeën of toekomstige ontwikkelingen.

Plein Herenweg

Het bestaande pleintje op de Herenweg biedt vanwege het materiaal-gebruik en de beplanting weinig verblijfskwaliteit. Daarnaast levert de drukke doorgaande fietsersstroom vanuit de Herenweg conflicten op met bestemmingsverkeer, zoals ouders die hun kinderen naar de Pijlstaartschool brengen. Rondom het plein komt meer horeca en levendigheid. Dit biedt kansen om van het pleintje een aantrekkelijke verblijfplek te maken.

Plein Plantage

De Plantage is een van de belangrijkste plekken langs de Amsterdamsestraatweg. De omgeving rond de panden oogt stenig en mag meer verblijfskwaliteit krijgen, zeker bij toekomstige ontwikkelingen rondom de panden van het voormalig Slachthuis.

Bijlage II - Onderzoeken

Deze bijlage gaat in op een aantal onderzoeken die reeds zijn uitgevoerd voor dit IPvE/FO. De conclusies hiervan zijn verwerkt in hoofdstuk 5. Andere onderzoeken zijn voorzien in de volgende fase van planuitwerking: opstellen van Voorlopig Ontwerp (VO).

Parkeeronderzoek

Om bij de voorbereiding van de herinrichting uit te gaan van de meest actuele parkeerdruk wordt in september 2021 een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze meting wordt op verschillende momenten in de week gehouden en betreft autoparkeren, fietsparkeren en laad- en los-voorzieningen. Dit IPvE/FO zal worden getoetst aan deze actuele parkeerdrukmeting.

Bodemonderzoek

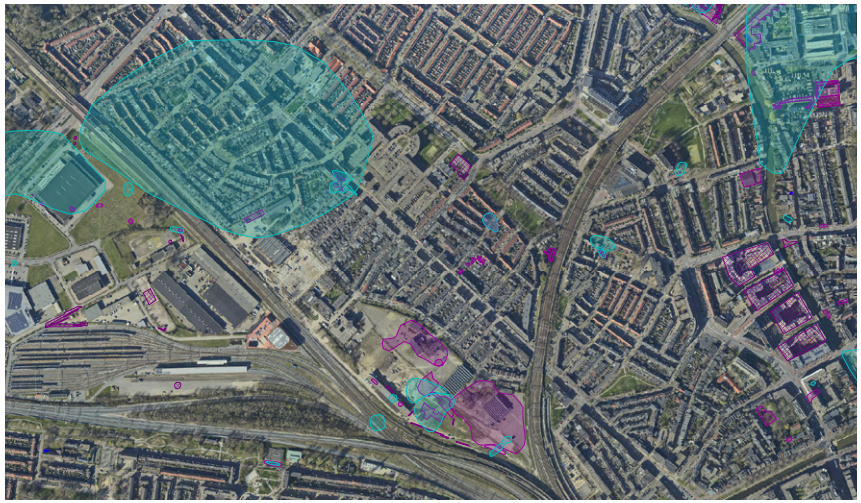
Ter plaatse van de Amsterdamsestraatweg 312 is een verontreiniging aanwezig van het grondwater. Deze verontreiniging is veroorzaakt door een wasserette die in het verleden op deze locatie was gevestigd. Deze wasserette gebruikte oplosmiddelen die het riool hebben beschadigd, waardoor lekkage is opgetreden. Door deze lekkage is jarenlang rechtstreeks op de bodem geloosd. De oplosmiddelen, die daarmee in de grond terecht zijn gekomen, staan aan de basis van de aanwezige grondvervuiling. Er is op een eerder moment getracht deze vervuiling op te lossen, maar dit is tot op heden niet gelukt.

Omdat het grondwater zich door de grondlagen verplaatst, is de vervuiling over een groter gebied uitgespreid. In de kaart hiernaast wordt dit gebied als lichtblauw aangegeven. De ligging en omvang van het lichtblauwe vlak wordt nog geactualiseerd. Hierbij wordt ook gekeken naar de actuele stand van zaken bij de bron van de vervuiling bij nummer 312.

De kaart toont ook andere verontreinigingen in de directe omgeving van de Amsterdamsestraatweg. Het project heeft echter geen raakvlak met deze plekken, omdat er niet dieper dan 1,0 meter onder het maaiveld wordt gewerkt.

In het hele projectgebied, maar zeker in het hierboven beschreven lichtblauwe deel, zal in de volgende projectfase een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden om de bodemkwaliteit vast te stellen. Hierbij zal ook bekeken worden of de wegfundering – dat zijn de onderlagen onder het asfalt en de parkeervakken - asbest bevat. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt besloten hoe de vrijkomende grond tijdens uitvoering van de werkzaamheden behandeld en afgevoerd moet worden.

De resultaten van het onderzoek om de aanwezige vervuiling (het lichtblauwe vlak) te actualiseren, kan ook leiden tot aanvullende werkzaamheden en/of onderzoeken rond deze locatie.



Afbeelding 24:
In lichtblauw is het gebied met vervuild grondwater aangegeven.

Riolering en ondergrondse infrastructuur

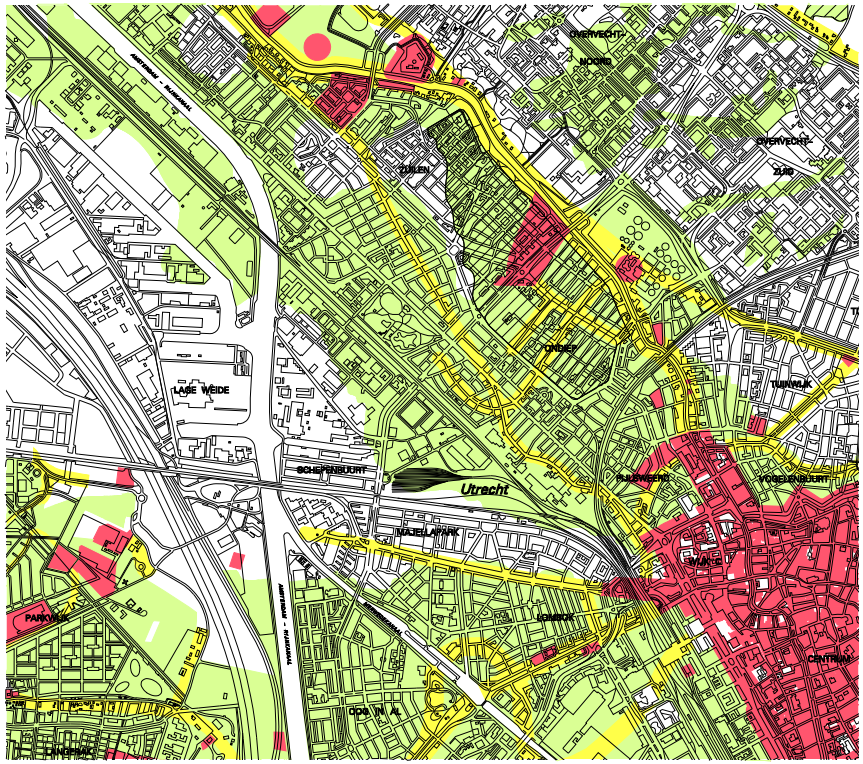
In het profiel van de Amsterdamsestraatweg liggen de meeste kabels en leidingen onder het trottoir en voor een klein deel onder het fietspad. Uitzondering hierop zijn twee riooltracés die onder de bestaande functiestrook met parkeervakken en bomen liggen aan beide zijden van de weg. De bovenzijde van de rioolbuizen liggen ongeveer 1,3 meter onder het maaiveld. Een groot deel van de bestaande bomen staat dus op deze riooltracés.

Vanuit rioolbeheer is de richtlijn om bij voorkeur geen bomen boven riooltracés te hebben. De bomen zorgen er namelijk voor dat eventueel herstelwerk aan het riool lastiger wordt. Vervanging van het riool, als deze het eind van zijn levensduur bereikt, wordt door de bomen onmogelijk, tenzij deze dan eerst verwijderd worden.
Ondanks deze bestaande wens, is voor dit project afgesproken hiervan af te wijken. Reden hiervoor is dat de nieuwe situatie met nieuwe bomen voor de beheerder niet afwijkt van de bestaande situatie met de bestaande bomen, en dat het riool ook van binnenuit vernieuwd kan worden. Beheer heeft hierom aangegeven dat de nieuwe bomen boven het tracé geplaatst mogen worden.

Archeologie en monumenten

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologie-vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 0,5 meter.
Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht).
Hier geldt een archeologie-vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 0,5 meter.
Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologie-vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m^2 en dieper dan 0,5 meter.
Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Afbeelding 25: Archeologische waardenkaart



Archeologie in het plangebied

Het plangebied herinrichting Amsterdamsestraatweg bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart deels in een gebied met hoge archeologische waarde (rood), deels in een gebied met hoge archeologische verwachting (geel) en deels in een gebied met archeologische verwachting (groen). De hoge archeologische waarde is gebaseerd op de ligging van de Sint Corneliskapel in het gebied en middeleeuwse bewoningsresten. Op historische kaarten is af te leiden dat in de 16e en 17e eeuw ter hoogte van de parkeerplaats tussen de wegen bij de Daalsetunnel de Sint Corneliskapel heeft gestaan. De hoge archeologische verwachting in het gebied is gebaseerd op een oude toegangsroute en bewoningslint door het gebied heen. De archeologische verwachting is gebaseerd op de ligging op de stroomrug.

Conclusie

Het bestemmingsplangebied herinrichting Amsterdamsestraatweg ligt in een gebied waarvoor drie verschillende beleidsadviezen gelden.

- Voor de zone met een hoge archeologische waarde (rood) geldt dat bodemingrepen groter dan 50m^2 en dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld archeologie-vergunningsplichtig zijn.
- Voor de zone met een hoge archeologische verwachting (geel) geldt dat bodemingrepen groter dan 100m^2 en dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld archeologie-vergunningsplichtig zijn.
- Voor de zone met een archeologische verwachting (groen) geldt dat bodemingrepen groter dan 1.000m^2 en dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld archeologie-vergunningsplichtig zijn.

Bijlage III – Principekeuzes

In december 2020 zijn de 12 principekeuzes als vertrekpunt voor het ontwerp van de Amsterdamsestraatweg door het college van burgermeester en wethouders vastgesteld. De principekeuzes zijn ook via een raadsbrief aangeboden aan de gemeenteraad.

Principekeuzes

Op basis van nader onderzoek en bespreking met de klankbordgroep zijn we gekomen tot de onderstaande 12 principekeuzes.

1. Integrale aanpak met als belangrijkste doelen: leefbaarheid vergroten, verkeersveiligheid verbeteren, economische vitaliteit vergroten, meer ruimte creëren voor voetganger en fietser, samenhangende inrichting.

2. Een extra hoog ambitieniveau voor het zuidelijk deel omdat dit grenst aan de historische binnenstad en hier een grote concentratie van voorzieningen is. Dit deel heeft de potentie om een aantrekkelijke ‘poort naar de binnenstad’ te worden. Daarnaast zien we op dit deel een concentratie in de verkeersongevallen.

3. Inrichting passend bij 30 km/uur, waarbij het gewenste verkeersgedrag vanzelfsprekend wordt. 30 km/uur wordt de nieuwe maximumsnelheid op dit deel van de Amsterdamse-straatweg. Hierbij toepassing van voor bussen en nood- en hulpdiensten vriendelijke snelheidsremmers. De ruimtelijke inrichting moet bijdragen aan ontmoediging van doorgaand autoverkeer, het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het veiliger maken van de straat.

4. Heldere markering van de overgangen (‘poorten’) van 50 naar 30 km/uur net ten zuiden van de Marnixlaan en net ten noorden van de aansluiting op de Weerdsingel.

5. Verhoogd niveau in de weg (plateau) ter plaatse van pleintjes (onder andere Watertoren, Plantage) om de oversteekbaarheid te verbeteren en de snelheid van het autoverkeer te remmen.

6. Verbeteren verkeersveiligheid: veilige oversteekplekken, zicht op/vanuit zijstraten, zoveel mogelijk obstakelvrije ruimte voor voetgangers en fietsers.

7. Snorfiets naar de rijbaan.

8. Overzichtelijke functiestrook: herinrichting van de functie-/parkeerstrook met voldoende ruimte voor bomen, verlichting, fietsparkeren, afvalinzameling en laden/lossen. Dit kan alleen als er ruimte komt door het verminderen van autoparkeren.

9. Versterken van de boomstructuur ter verhoging van de verblijfs-kwaliteit en versterking van gezond stedelijk leven. Een sterke boomstructuur draagt ook bij aan het vanzelfsprekend ‘afdwingen’ van het gewenste verkeersgedrag (30 km/uur).

10. We streven naar verbetering van de verblijfskwaliteit op de pleinen grenzend aan de Amsterdamsestraatweg. Daarbij wordt de inrichtingskwaliteit van het bestaande Bethlehemplein als referentiebeeld nagestreefd. De pleinen moeten vanzelfsprekend gaan aansluiten op de versterkte laanstructuur van de Amsterdamsestraatweg
    Op dit moment vallen alleen het plein bij de Watertoren en de verbreding van het trottoir tot aan de gevel van de gebouwen van de Plantage volledig binnen het projectgebied.

De pleinen bij de Herenweg en Van Beuningenplein vallen daar deels binnen. Deze beide pleinen worden wel opgenomen in het integrale ontwerp, waarbij aanvullende dekking als opgave wordt onderzocht.

11. Faciliteren van de doorfietsroute Daalsetunnel-Herenweg-Griftpark met voldoende opstelruimte en een overzichtelijke en veilige oversteek. Dit kan leiden tot het aanpassen van de bestaande verkeerscirculatie voor de fietsers in de omgeving van de Herenweg. Bij de herinrichting gaan we ervan uit dat de nieuwe fietstunnel onder de spoorbaan (ter hoogte van de Boorstraat) op termijn als onderdeel van de doorfiets/snelfietsroute Utrecht-Amsterdam wordt gerealiseerd.

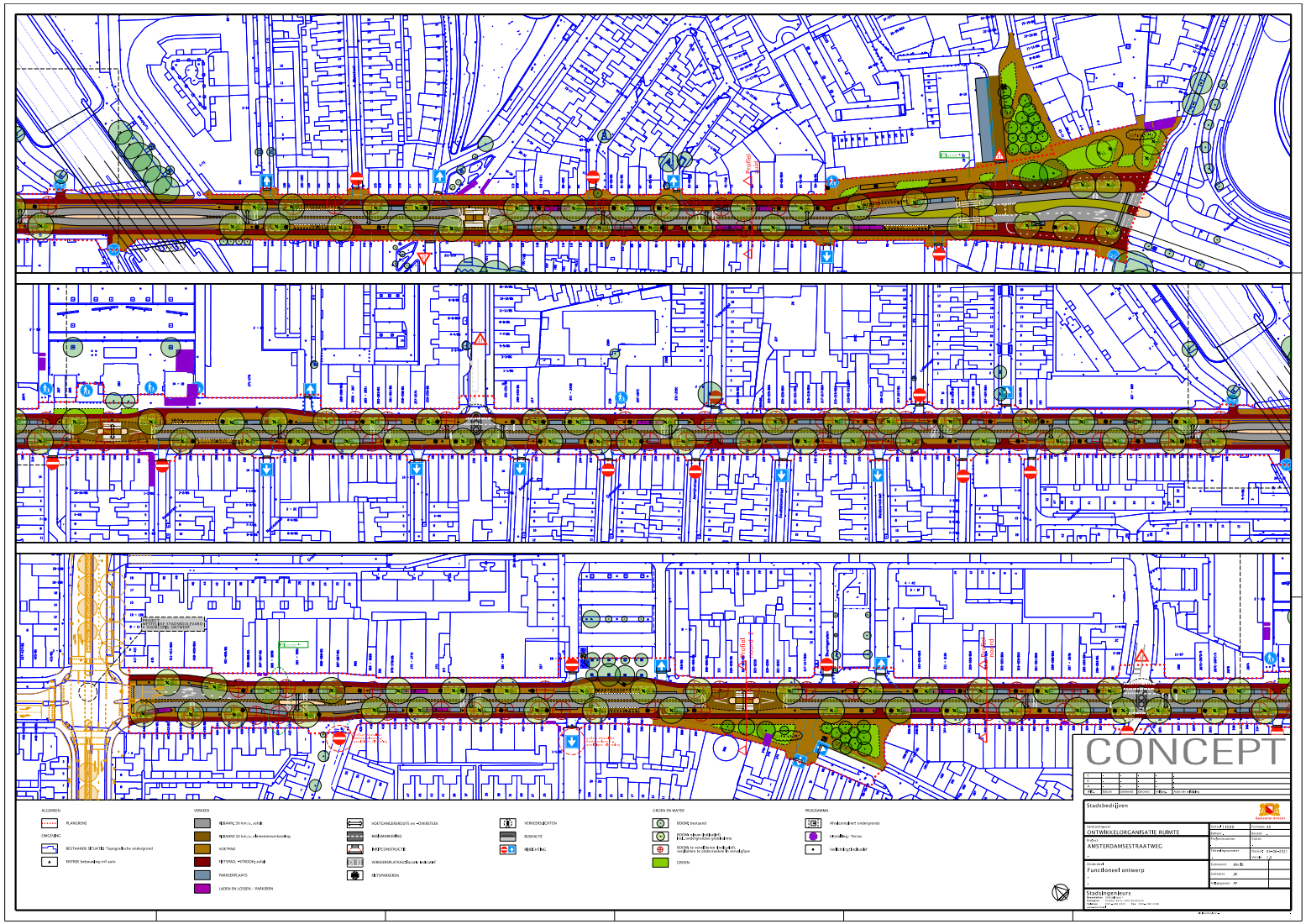
12. Versterking van ruimtelijke kwaliteit en bruikbaarheid van pleintjes door vergroening en binding met aangrenzende functies.

Bijlage IV – Functioneel ontwerp

Deel A
tussen Weerdsingel
en Spoorviaduct

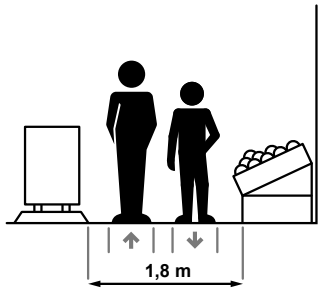
Deel B
tussen Spoorviaduct
en Plantage

Deel C
tussen Plantage
en Marnixlaan



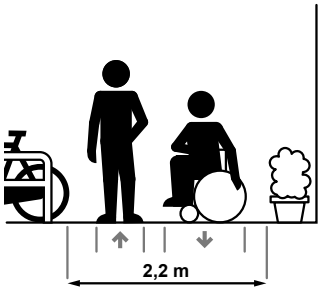
Bijlage V – Maatvoering voor trottoirs in drukke winkelstraten

Gewenste ruimte voor de voetganger



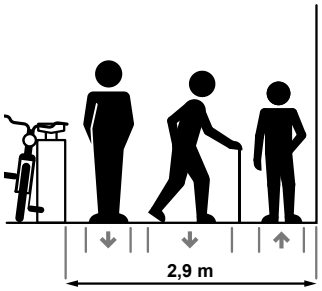
1,80 m (minimaal) tot 2,20 m (optimaal)
➔ Geschikt tot 10 voetgangers per minuut
Vanaf 1,8 meter vrije doorloopruimte kunnen twee voetgangers naast elkaar lopen of elkaar passeren. De voetganger moet zich aanpassen wanneer hij iemand passeert die meer ruimte nodig heeft, zoals een rolstoel of iemand met volle boodschappen-tassen. Bij drukte of daar waar veel mensen in groepjes lopen, is deze maatvoering oncomfortabel.

Indicatie straattype
Deze maatvoering is alleen geschikt voor rustige trottoirs. Bijvoorbeeld in woonstraten die (overwegend) monofunctioneel zijn. Voor de aanvoerroutes naar buurtvoorzieningen, zoals de supermarkt of basisschool, dient de bovenkant van deze maatvoering aangehouden te worden. Ook rustigere winkelstraten vallen in deze categorie.



2,20 m (minimaal) tot 2,90 m (optimaal)
➔ Geschikt tot 20 voetgangers per minuut
Vanaf 2,2 meter vrije doorloopruimte kunnen ook mensen die meer ruimte nodig hebben zonder hinder een tegenligger passeren. Het passeren van een derde persoon levert wel hinder op. Op locaties waar mensen veel in groepjes lopen, blijft deze maat te krap. Er treden dan te veel conflicten op tussen voetgangers.

Indicatie straattype
Deze maatvoering is geschikt voor trottoirs in gemengde stadsbuurten, waar naast woningen ook veel voorzieningen als winkels en horeca gevestigd zijn. Ook voor aanvoerroutes naar kleinere OV knooppunten zoals busstations kan dit een passende maat zijn. Voor de drukke stadsstraten en centrumgebieden is deze maatvoering vaak niet voldoende.



2,90 m (minimaal) tot 3,60 m (optimaal)
➔ Geschikt tot 30 voetgangers per minuut
Vanaf 2,9 meter vrije doorloopruimte kunnen drie mensen comfortabel naast elkaar lopen of elkaar passeren, zelfs als één van hen meer ruimte nodig heeft. Ook twee-aan-twee passeren lukt, maar aanpassing van het loopgedrag is dan wel nodig. Deze maat is geschikt op drukke plekken en daar waar veel mensen in groepjes lopen.

Op zeer drukke voetgangersroutes (méér dan 30 voetgangers per minuut) is méér dan 3,60 meter vrije doorloopruimte nodig. Dit vraagt om maatwerk.

Indicatie straattype
Deze maatvoering is geschikt voor stadsstraten waar de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie samenkomen en voorzieningen geclusterd zijn. Ook in gebieden waar veel bezoekers komen, die geneigd zijn in groepjes te lopen, is deze maat benodigd.

Gemeente Utrecht

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