



Herinrichting Amazonekwartier

Wat moeten we doen, wat zouden we graag willen doen en hoe ziet dat er uit?



Gemeente Utrecht

Samenvatting van het Integraal Programma van Eisen - DEFINITIEF

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave en info

Email: amazonekwartier@utrecht.nl

Website: [Amazonekwartier](https://amazonekwartier.nl)

Versiedatum

April 2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4	4. Hoe ziet het plan er uit?	14
1.1 Aanpak Amazonekwartier	4	4.1 Klimaatadaptatie	14
1.2 Waar gaan we aan de slag?	4	4.2 Vergroening	17
1.3 Hoe ver zijn we met de plannen?	4	4.3 Duurzame mobiliteit en verkeersveilige bereikbaarheid	21
2. Hoe is het nu in het Amazonekwartier?	8	4.4 Kwaliteitsverbetering openbare ruimte	27
2.1 Omgeving	8	5. Wensen vanuit bewoners en betrokkenen	33
2.2 Water en riolering	8	5.1 Participatie tijdens het voortraject	33
2.3 Mobiliteit	8	5.2 Participatie voor vaststelling IPvE-FO	33
2.4 Groen	9		
2.5 Spelen en sporten	9		
3. Hoe wordt het straks?	11		
3.1 Openbare Ruimte	11		
3.2 Klimaatadaptatie	11		
3.3 Vergroenen	12		
3.4 Verkeer en veiligheid	12		
3.5 Hergebruik van materialen	13		
3.6 Wat gaan we niet doen?	13		

1. Inleiding

1.1 Aanpak Amazonekwartier

De riolering en de verharding (tegels en asfalt) in Overvecht zijn aan vervanging toe. De komende jaren worden deze stapsgewijs vernieuwd. Het Amazonekwartier wordt als een van de eerste buurten aangepakt. Wat gaan we doen:

- We vervangen 3.000 meter (vuilwater)riolering.
- We vervangen de huisaansluitingen van de riolering.
- We leggen 3.500 meter aan aparte riolering aan voor schoon (regen) water.
- We richten de openbare ruimte opnieuw in.

Doordat we dit allemaal in één keer doen hoeft de straat ook maar één keer open. Er is nu ook een kans om de omgeving een stevige upgrade te geven. Hoe willen we dat doen:

- We maken de wijk klaar voor de effecten van klimaatverandering. Dit noemen we klimaatbestendig. Zo zorgen we dat het regenwater in de bodem wordt opgeslagen voor als het langere tijd droog is. Maar ook dat bij grote buien het water snel afgevoerd wordt zodat we schade en ernstige overlast voorkomen.
- We maken de hele wijk verkeersveiliger. Alle wegen worden 30 km/ uur en de straten worden smaller.
- Tegelijkertijd halen we de bussluis in de Amazonedreef weg, een wens van de gemeenteraad.
- We maken de wijk groener met minder stenen en meer ruimte voor groen.
- We maken voorzieningen om prettig verblijven, ontmoeten en spelen (nog beter) mogelijk te maken. Dit doen we door onder
- andere speelplaatsen, sportlocaties en fijnere wandelroutes toe te voegen.

Als alles klaar is, is zowel onder als boven de grond de openbare ruimte weer helemaal klaar voor de toekomst en is het Amazonekwartier een aantrekkelijke woon- en leefomgeving die uitnodigt om te bewegen, te verblijven en te spelen. Een ambitie die we voor de hele stad hebben. Wilt u meer lezen over deze ambities? Kijk dan naar Kwaliteitsimpuls Overvecht en het programma Samen voor Overvecht.

1.2 Waar gaan we aan de slag?

Het projectgebied ligt rondom de zuidelijke Amazonedreef, tussen de Paranadreef en de Japuradreef en tussen Park Vechtzoom en Park de Gagel/Carnegiedreef. We noemen dit gebied 'Amazonekwartier'.

1.3 Hoe ver zijn we met de plannen?

We hebben een voorlopig Integraal Programma van Eisen (IPvE) voor de herinrichting van het Amazonekwartier gemaakt. Hierin worden de uitgangspunten voor het project vastgelegd. Hiervoor kijken we onder andere naar mobiliteit, stedenbouw, landschap, groen, ecologie, water en riolering, civiele techniek, beheer en bouwkosten. Alle onderdelen hebben hun eigen beleid en doelen die ze met dit project willen bereiken.

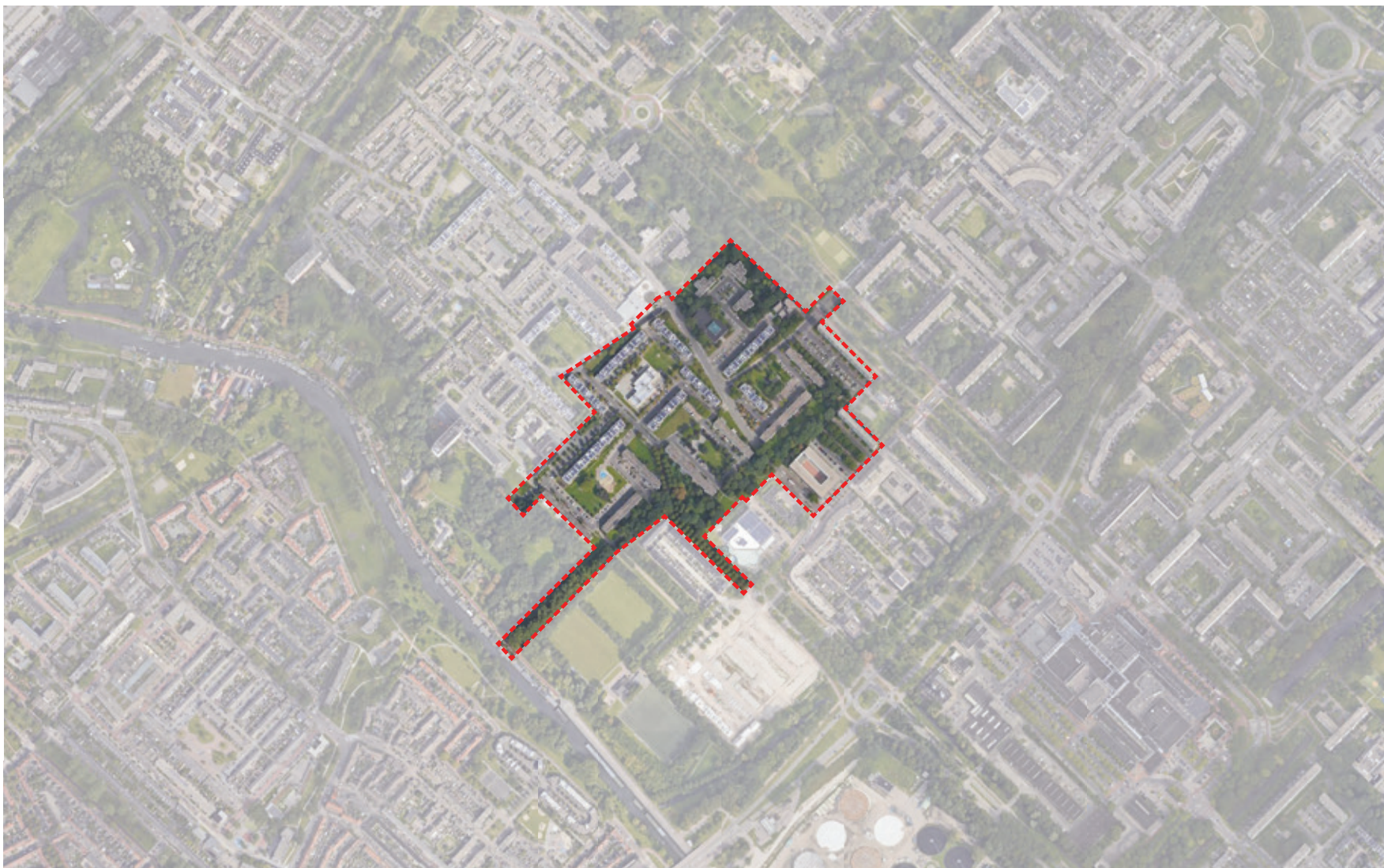
De belangrijkste punten die hieruit komen, zijn in een voorlopig herinrichtingsplan getekend. Dat noemen we het Functioneel Ontwerp (FO). In dit ontwerp is te zien welke (ontwerp)keuzes we gemaakt hebben. Onderdeel hiervan is ook een tekening met dwarsdoorsneden.

Dit document is een uitgebreide samenvatting van het IPvE-FO. Als u het hele ontwerp in wilt zien, kunt u dit [hier](#) vinden.

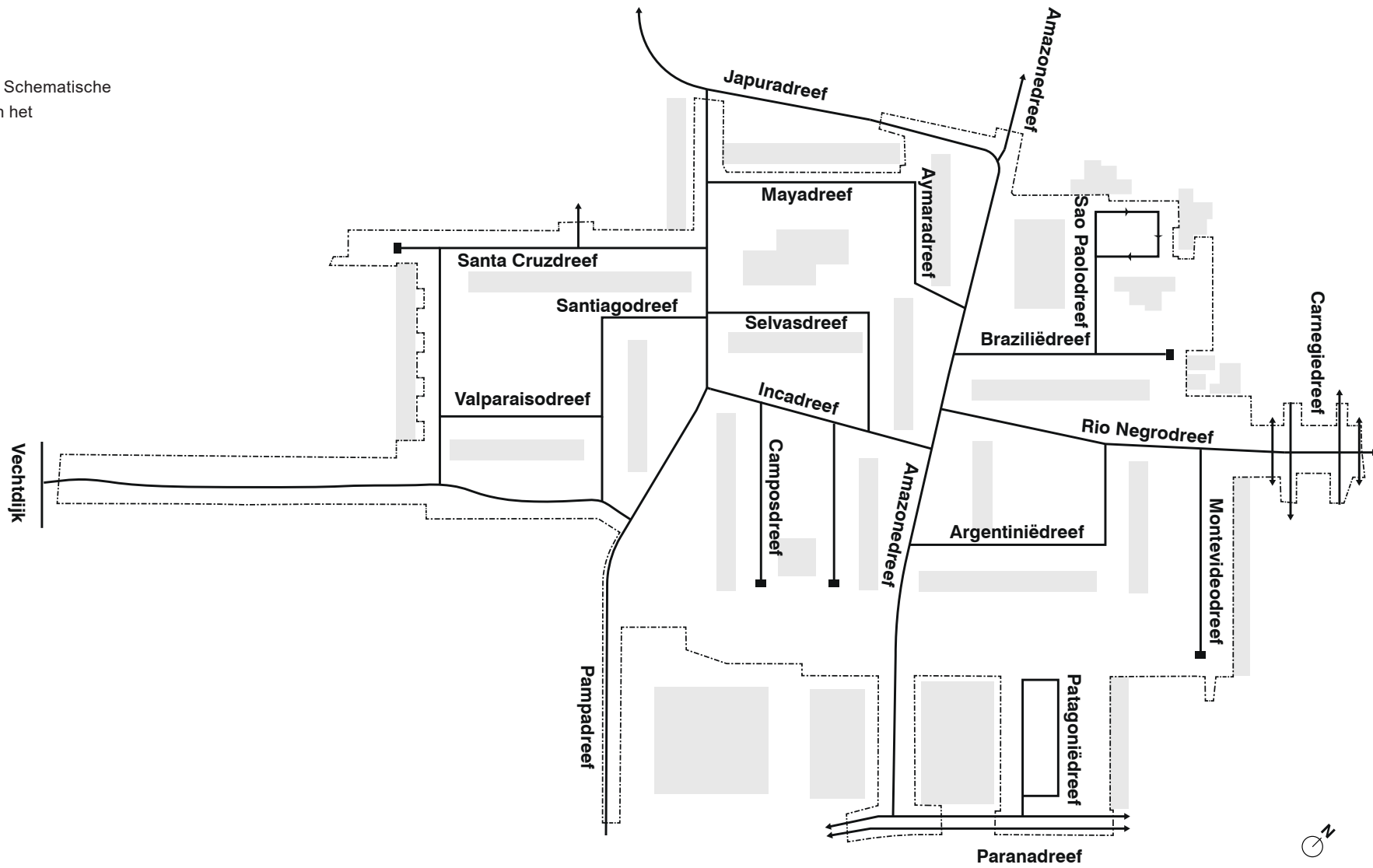
De afgelopen maanden is het IPvE en FO besproken met de omgeving. Dit deden we nadat het college het plan voor participatie heeft vrijgegeven. De plannen zijn naar aanleiding van de ontvangen reacties waar mogelijk aangepast en worden nu aan het college aangeboden om vast te laten stellen. De volgende fases zijn dan het Voorlopig Ontwerp (VO) en het Definitief Ontwerp (DO). In deze fases werken we het ontwerp meer in detail uit en bepalen we bijvoorbeeld de precieze invulling van het groen. Ook hierbij betrekken we bewoners en organisaties uit de wijk.

Het is belangrijk te vermelden dat het voorliggende ontwerp niet persé het ontwerp is dat later uitgevoerd wordt. Tijdens de verdere uitwerking kunnen er knelpunten naar voren komen waardoor het ontwerp (op details) aangepast moet worden. Dit betekent dus ook dat bijvoorbeeld het aantal te verwijderen parkeerplaatsen of het aantal te vellen bomen nog kan wijzigen.

Afbeelding 1: Luchtfoto
van het plangebied



Afbeelding 2: Schematische weergave van het plangebied



2. Hoe is het nu in het Amazonekwartier?

2.1 Omgeving

Het Amazonekwartier is onderdeel van Overvecht-Noord en ligt tussen het Vechtpark en het Gagelpark. Deze twee parken zijn verbonden via een groene zone tussen de Belo Horizontedreef en de Montevideodreef. Het project Amazonekwartier vernieuwt hier de openbare ruimte, maar we passen de gebouwen niet aan.

Er zijn in het gebied veel lange portiekflats. De gebouwen staan in een vierkant, waardoor 4 gebouwen samen vaak een hof-achtige ruimte vormen. De begane grond van de woongebouwen bestaat uit wonen, garageboxen en bergingen. Er zijn privé voor- en achtertuinen, sommige met schuttingen. Daarom is er op veel plekken 'geen fijne overgang' tussen openbaar gebied en privéterrein. Dat kan door het project Amazonekwartier niet worden opgelost, omdat het hier om privé-eigendom gaat.

De woonstraten, parkeervakken en voetpaden zijn ruim opgezet, en er is veel verharding. Door al deze verharding hebben de bomen in de voetpaden vaak weinig groeimogelijkheden.

Belangrijke voorzieningen in de buurt die veel bezoekers trekken zijn:

- Gezondheidscentrum Overvecht
- Zwembad De Kwakel
- De Marcusschool (basisschool)
- Theater Stefanus
- Winkelcentrum de Klop
- Auris Fortaal, een basisschool voor speciaal onderwijs met leerlingen uit de wijde omgeving die vaak met speciaal vervoer worden gehaald en gebracht

2.2 Water en riolering

Nu wordt regenwater samen met vuilwater opgevangen in het gemengd riool. Dat betekent dat het regenwater nauwelijks in de grond komt waardoor de grond bij lange periodes zonder regen snel uitdroogt. De brede straten en het vlakke gebied zorgen er wel voor dat buien tot 80 mm per uur geen schade veroorzaken aan panden en niet leiden tot onbegaanbare wegen.

2.3 Mobiliteit

Op de Amazonedreef is een busluis waar auto's geen gebruik van mogen maken. Auto's kunnen er echter wel overheen en daarom werkt de busluis niet zoals het zou moeten. Daarnaast zorgt de busluis volgens sommige bewoners en ondernemers voor een verminderde bereikbaarheid van het winkelcentrum.

Verder zijn er geen aparte fietspaden in het gebied. De fietsers maken van dezelfde weg gebruik als de auto's en bussen. Er is alleen een fietspad op Pampadreef.

Voor voetgangers zijn er voetpaden. Via deze paden zijn voorzieningen zoals scholen, theater, gezondheidscentrum, zwembad en winkels veilig bereikbaar.

De buslijn (lijn 1) loopt over de Paranadreef, Amazonedreef en Japuradreef en heeft een halte op de Amazonedreef bij de busluis (halte Paranadreef) en een halte ter hoogte van de Aymaradreef (halte Amazonedreef). De bus stopt bij de haltes op de rijbaan en rijdt in de spits 6 keer per uur (per richting). Buiten de spits is dit 4 keer per uur.

De toegestane snelheid is in de meeste straten 50 km/uur. De asfaltwegen zijn ruim en breed en het aantal drempels of wegversmallingen is beperkt. Hierdoor is er een verkeersonveilige

situatie. Bewoners geven aan dat er in de straten hard gereden wordt. In afgelopen 10 jaar hebben er in het plangebied 32 ongevallen plaatsgevonden. Hierbij zijn in totaal 5 gewonden gevallen. De meeste ongevallen deden zich voor op de kruispunten Rio Negrodreef - Carnegiedreef (10 ongevallen) en Rio Negrodreef - Amazonedreef (6 ongevallen). Op een aantal straten is al 30 km/uur ingevoerd. Daar is de weginrichting nu nog niet aangepast aan deze lagere snelheid.

De Rio Negrodreef is nu de drukste straat. Op het eerste deel van de Amazonedreef zelf is het rustiger door de bussluis en ook in de woonstraten rijdt weinig verkeer. De Auris Fortaal school aan de Santa Cruzdreef is wel een drukke plek met vooral tijdens haal- en brengtijden veel verkeer (ouders en taxibusjes).

In het Amazonekwartier zijn ruim voldoende autoparkeerplaatsen aanwezig, maar zijn er weinig openbare fietsparkeerplaatsen.

2.4 Groen

Het groen bestaat vooral uit gras met veel verschillende soorten bomen. De bomen, die veelal in de verharding staan, groeien vaak niet goed. Omdat sommige bomen verhoogd staan kan het regenwater niet naar de bomen stromen, zoals bijvoorbeeld in de Montevideodreef en de Argentiniëdreef.

Hier en daar wordt groen beheerd door bewoners. In de volgende fase wordt met deze bewoners afgestemd hoe dit groen ingepast wordt in het nieuwe ontwerp.

Bewoners geven aan het groen fijn te vinden, maar dat het wel afwisselender mag en dat het onderhoud beter kan. In het groen ligt vaak zwerfvuil.

Door de toenemende warmte willen we voldoende koelteplekken in de stad. Het Amazonekwartier heeft nu al veel van die schaduwrijke plekken. Alleen in de Braziliëdreef en de Amazonedreef bij de bussluis zijn extra bomen nodig voor genoeg schaduw op het heetst van de dag.

2.5 Spelen en sporten

In de buurt zijn verschillende speelplekken aanwezig. Dit varieert van eenvoudige speeltoestellen en trapveldjes tot een spetterbadje. Het spetterbadje is belangrijk voor de hele wijk. Sommige speelplekken zijn verouderd en versleten maar toch worden ze goed gebruikt. Ook zijn er in de buurt initiatieven voor meer beweeg- en sporttoestellen rond het bestaande groen.



Afbeelding 3: Veel verharding, uitnodigend om met hoge snelheid te rijden



Afbeelding 4: Er is veel groen aanwezig, voornamelijk gras en bomen



Afbeelding 5: Groene stroken tussen de bebouwing. Privétuinen aan de huizen.



Afbeelding 6: De maximumsnelheid is 50km/u. Er is weinig groen in het straatprofiel.

3. Hoe wordt het straks?

Utrecht staat voor 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. Een stad waar gezondheid centraal staat in alles wat we doen. Je kunt er prettig wonen in een schone omgeving met zo min mogelijk overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging en levendig is door de recreatieve en culturele functies van de stad. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is en waar duurzaamheid en klimaatbestendigheid de norm is. Waar we geld blijven verdienen maar ook aandacht hebben voor Gezond stedelijk leven voor iedereen. Bovenstaande ambitie hebben we zoveel mogelijk verwerkt in het ontwerp. De belangrijkste thema's uit het ontwerp worden hieronder toegelicht.

3.1 Openbare Ruimte

De straten worden ingericht volgens niveau 'Domstad'. Dat betekent onder andere dat er klinkers in de rijbanen komen, behalve in de fietsstraat in een deel van de Incadreef. De materialen in de Amazonedreef worden in de vervolgfase bepaald, omdat hiervoor nog aanvullend onderzoek nodig is. Vrijkomende materialen worden zoveel mogelijk hergebruikt, wat betekent dat klinkers en tegels die nog goed genoeg zijn weer terugkomen in de straat. Daarnaast is er aandacht voor sport en bewegen in de openbare ruimte.

Vuilophaal blijft gelijk aan de huidige situatie, en vuilniswagens kunnen alle ophaallocaties bereiken. Dit betekent ook dat er geen locaties voor ophalen van grofvuil in het ontwerp zijn opgenomen.

Bestaande laadpalen worden (ongeveer) op dezelfde locatie teruggebracht, net zoals de nu aanwezige parkeerplekken voor gehandicapten.

3.2 Klimaatadaptie

Afvalwater en regenwater komen nu samen in een gemengd riool. We willen de afvoer van afvalwater en schoon hemelwater (regenwater) scheiden, zodat schoon regenwater niet meer afgevoerd wordt maar infiltreert in de bodem. Omdat we het gemengde rioolstelsel vervangen, wordt er direct een gescheiden stelsel aangebracht. Dit betekent een buis voor vuilwater en een buis voor het regenwater.

We willen zo min mogelijk regenwater afvoeren zodat de grond niet te droog moet worden. Het groen in de wijk heeft het water juist nodig heeft. Dit doen we het liefst op de volgende manieren:

1. Regenwater vasthouden op daken en in regentonnen voor nuttig hergebruik.
2. Het regenwater dat op de verharding valt in het groen infiltreren.
3. Het regenwater dat op de verharding valt ondergronds infiltreren.
4. Regenwater afvoeren naar het oppervlaktewater zoals sloten en vijvers.
5. Als laatste regenwater afvoeren naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie, wat nu ook gebeurt. Vooral bij hele grote buien is het belangrijk dat het water uiteindelijk wel weg kan zodat er geen schade aan gebouwen of overlast in de openbare ruimte ontstaat. Daarom richten we het nieuwe rioolstelsel zo in dat het grote buien tot 80 mm in één uur aan kan.

Om hieraan te voldoen willen we ook minder verharding in de wijk. Dan kan regenwater makkelijker in de bodem zakken. Vanwege de zandige bodem van het Amazonekwartier zakt regenwater snel in de grond. Dit helpt om het water langer vast te houden zodat het groen dit kan gebruiken tijdens droge periodes.

3.3 Vergroenen

Bomen en groen geven schaduw en daarmee koelte. Daarom richten we de openbare ruimte groen in, tenzij het niet anders kan. De bestaande bomen blijven zo veel mogelijk behouden. Als dat niet mogelijk is proberen we bomen te verplanten. Als verplanten niet kan en de boom toch gekapt moet worden dan wordt daarvoor een nieuwe boom geplant. Daarnaast plaatsen we waar het kan extra bomen zodat iedereen binnen 200 meter van de woning een koele en groene plek in de openbare ruimte heeft van minimaal 200 m².

Niet alleen bomen en gras zijn belangrijk, maar ook struiken en vaste planten. Door meer afwisseling in het groen, kleinschaliger groen, meer takkenrillen (schuilplaats voor kleine dieren), heggen en fruitbomen hebben dieren meer ruimte om te leven, en het ziet er bovendien mooi uit.

De groene verbinding tussen de Vecht en het Gagelpark is niet altijd even duidelijk. Deze verbinding willen we herkenbaarder maken als doorgaande groenstructuur. Ook de routes tussen de flats en de groene ruimtes in de wijk worden groener ingericht. Ook wordt het groen gebruikt om meer water op te vangen.

3.4 Verkeer en veiligheid

Door de groei van Utrecht in de komende jaren neemt ook de groei van het verkeer toe. In Utrecht willen we dat we daarom meer gaan lopen, fietsen, met het OV reizen of gebruik maken van deelmobiliteit. Dit zijn gezonde vervoersmanieren die ruimte besparen. We willen dit stimuleren met de herinrichting. We kiezen ook daarom dus voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven. Dit doen we door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten en een maximumsnelheid van 30 km/uur in te voeren. In bijna alle straten worden drempels aangelegd om de maximumsnelheid te handhaven.

Voetpaden worden in elke straat gescheiden van de weg aangelegd. Ook voor fietsers komen fietsstroken op de Amazonedreef, en een deel van de Incadreef wordt als fietsstraat ingericht. Alle busroutes en -haltes blijven bestaan.

Waar mogelijk worden de woonstraten ingericht als eenrichtingsstraat voor autoverkeer (tweerichtingsverkeer voor fietsers). De busluis in Amazonedreef wordt verwijderd.

Alles is per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. Iedereen die nu parkeert kan dat straks ook, alleen kan dat misschien niet meer zo dichtbij als nu het geval is. Bij de Auris Fortaal school wordt speciale parkeerruimte gecreëerd voor taxi's die de kinderen halen en brengen omdat het een speciaal onderwijsschool is waar kinderen vanuit de hele regio naartoe komen. Bij de Marcusschool worden geen extra parkeerplekken aangelegd omdat dit een reguliere school is en het grootste deel van de kinderen lopend of fietsend naar school kan komen.

Alle bestaande invalideparkeerplaatsen op kenteken worden teruggeplaatst binnen een acceptabele afstand van de woning van de eigenaar. Ook komen er algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij het Stefanus Theater. In woonwijken houden bewoners de mogelijkheid om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen.

Waar mogelijk worden extra fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen en portiekflats aangelegd. De fietsparkeerplaatsen worden zo aangelegd dat het voetpad voor voetgangers een veilige plek is. Bij de aanleg of verplaatsing van fietsparkeerplaatsen wordt gezorgd voor voldoende ruimte voor speciale fietsen (bakfietsen, fietsen met kratjes, enz.). Zo zorgen we voor minder (last van) verkeer, een betere bereikbaarheid en grotere verkeersveiligheid.

Woonerven

Er is onderzocht of een woonerfinrichting waarbij 'auto's te gast' zijn in het Amazonekwartier kan worden toegepast. Uit dit onderzoek blijkt dat dat niet kan omdat er te veel parkeerplaatsen nodig zijn voor de gestapelde woonblokken.

3.5 Hergebruik van materialen

Utrecht heeft de ambitie om in 2050 volledig circulair te zijn. Circulair betekent dat we geen afval maken en we niets weggooien. De stenen en tegels, het zand en de grond en alle andere materialen die er nu al zijn worden getoetst op kwaliteit en op hoe lang we ze nog zouden kunnen gebruiken. Veel materiaal kan nog een keer worden gebruikt. In dit project doen we dat door:

- Voor de nieuwe inrichting van de parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van betonstraatstenen vrijgekomen uit het projectgebied.
- In de vervolgfase onderzoeken de mogelijkheid om hergebruikte betonstraatstenen in de rijbanen van de erftoegangswegen toe te passen.
- Daar waar mogelijk worden de aanwezige betontegels in het voetpad hergebruikt.
- Daar waar mogelijk worden de bestaande kantopsluitingen hergebruikt.
- Daar waar mogelijk worden grond en funderingsmaterialen binnen het projectgebied hergebruikt.
- Bestaande lichtmasten worden hergebruikt.

3.6 Wat gaan we niet doen?

Onderwerpen die nog lang duren of nog niet zijn vastgesteld, nemen we niet mee. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- De plinten van de bestaande appartementengebouwen.
- De energietransitie: we laten het vervangen van de brosse gasleidingen buiten dit project omdat dit een opgave voor Stedin is.
- De mogelijke aanleg van een warmtenet.
- Utrecht aardgasvrij.
- De meer sociale problematiek zoals hangjongeren en zwerfvuil.
- Voor beheer openbare verlichting moeten de ondergrondse kabels vervangen worden. Daarnaast wordt verwacht dat ongeveer 30 lichtmasten vervangen moeten worden. Beiden zijn niet meegenomen in het project, maar worden wel gelijktijdig ontworpen en uitgevoerd om de werkzaamheden zo (kosten) efficiënt in tijd uit te voeren.
- Woningbouw-/ verdichtingsopgave, deze wordt in de Omgevingsvisie Overvecht uitgewerkt.
- Het opknappen van het voetbalveld Valparaisodreef en het speelveld naast de Marcusschool (deze zijn al als apart project opgepakt).
- Het op het IT-riool aansluiten van regenpijpen aan de buitenzijde/ achterzijde van de flats.

4. Hoe ziet het plan er uit?

Alles wat hierboven is benoemd, hebben we vertaald naar een tekening. Hierin hebben we de volgende onderdelen opgenomen.

4.1 Klimaatadaptatie

Veel aandacht gaat in dit project uit naar het klimaat adaptief en natuur inclusief maken van de wijk. Een van de opdrachten hierbij is het afkoppelen en vertraagd afvoeren van regenwater. Het voorgestelde ontwerp biedt de mogelijkheid om alle openbare verharding en een deel van de daken af te koppelen. In de volgende ontwerpfase wordt verder onderzocht welke gebouwen precies afgekoppeld kunnen worden. Hiervoor gaan we in overleg met de woningcorporaties.

Hoe vangen we regenwater op?

Het opvangen en (vertraagd) afvoeren van regenwater doen we op verschillende manieren in de volgende volgorde:

1. Door ca. 16% van de bestaande verharding om te zetten naar groene ruimte kunnen we meer water in de wijk opvangen en laten wegvloeden in de bodem. Zo behalen we de doelen voor klimaatadaptatie. In het ontwerp passen we daarnaast zo veel mogelijk groenstroken en wadi's toe. Dit zijn speciale groenstroken die ervoor zorgen dat water goed wordt opgenomen in de grond. Water dat op het voetpad en de straat valt kan hier naartoe geleid worden om weg te stromen. Deze groenstroken en wadi's worden daarom iets lager uitgevoerd dan de ruimte eromheen.
2. Het water dat op de straat en stoep valt stroomt af richting deze groenstroken of wadi's. Niet al het water kan op deze manier worden afgevoerd. In dat geval stroomt het water weg via het nieuwe ondergrondse, gescheiden hemelwater riool.

3. Soms kan ook dat niet, en wordt het water afgevoerd via het ondergronds vuilwaterriool.

Ook het afkoppelen van regenpijpen is belangrijk voor klimaatadaptatie. Waar mogelijk nemen we dat in het project mee. Dit lukt echter niet in alle gevallen. Bij het afkoppelen van een regenpijp zorgen we ervoor dat deze niet meer uitkomt in het vuilwaterriool, maar laten we het water wegstromen in het groen, naar water in de buurt of naar het schoonwaterriool. Voor regenpijpen waarop balkons zijn aangesloten, is een gebruikersovereenkomst nodig. Zo voorkomen we dat er vuil water in het schoonwaterriool terechtkomt.

Hemelwater-/infiltratieriool

In het Gebiedsplan Overvecht is een ontwerp voor het hemelwater-/infiltratiestelsel gemaakt voor het grootste deel van Overvecht. Het Amazonekwartier is een onderdeel van dit plan.

Gemengde riolering

Door het afkoppelen van verharding komt er via het vuilwaterriool minder vuil water in de Vecht en kan het riool hevigere buien verwerken. De omliggende gebieden worden pas in een latere fase aangepast waardoor die gebieden voorlopig nog (gedeeltelijk) via het Amazonekwartier afvoeren. Ook is een deel van de verharding in eigendom van bijvoorbeeld woningcorporaties. Dit kan niet altijd worden afgekoppeld, bijvoorbeeld als tuinen hier niet op zijn ingericht of als gebouwen afvalwater niet gescheiden aanbieden. Het vuilwaterriool in het Amazonekwartier kan hierdoor slechts plaatselijk verkleind worden.

Hergebruik van riolering

De bestaande riolering komt niet in aanmerking voor hergebruik omdat het riool aan het einde van zijn levensduur is. Ook moet het op veel plekken verplaatst worden. Het stelsel bestaat daarnaast voornamelijk

Afbeelding 7: Visualisatie
van de toekomstige
inrichting



Tabel 1: Hoeveelheden
nieuw oppervlak en
benodigde berging

	Oppervlakte (m ²)	Verhard (m ²)	Berging benodigd (mm)	Berging benodigd (m ³)
Gebouwen*	26.198	26.198	15	393
Tuin	11.442	0	15	0
Gesloten verharding	9.862	9.862		
Fietsstraat	3.967	3.967	15	60
wijkontsluitingsweg	1.797	1.797	15	27
parkpad	4.098	4.098	0	0
Open verharding	35.752	35.752		
wegen	11.586	11.586	15	174
trottoirs	14.511	14.511	15	218
waterpasserende verharding**	9.655	9.655	15	145
Groen	62.657	0	0	0
Totaal nieuwe situatie	145.911	71.812	49% verhard	1.016
Totaal oude situatie	145.911	94.554	65% verhard	
Verschil		-22.742	afname 16%	

*) Waarschijnlijk wordt een deel van de daken niet afgekoppeld. Voor de bergingsberekening is de veilige aanname gedaan dat alle daken wel afgekoppeld worden.

**) In de vervolgfase wordt onderzocht of de parkeervakken waterpasserend kunnen worden aangelegd met hergebruikte betonstraatstenen. Voor de bergingsberekening is de veilige aanname gedaan dat de parkeervakken niet afgekoppeld worden.

Afbeelding 8: Referentie van Wadi met extensief beheerd gras



Afbeelding 9: Referentie van verlaagd groen met beplanting



uit oude ei-vormige buizen, waarschijnlijk met gekitte verbindingen. De kans op schade bij hergebruik is daarom erg groot en de oude buizen passen niet op nieuwe buizen. Het nieuwe hemelwaterstelsel wordt een infiltratierool, waarbij de oude buizen ook niet kunnen worden hergebruikt. We onderzoeken nog of bepaalde onderdelen wel herbruikbaar zijn, bijvoorbeeld putdeksels en kolken.

4.2 Vergroening

De omvang van het totale projectgebied is ongeveer vijftien hectare (150.000 m²), waarvan momenteel ca. 50% groen is ingericht (dus zo'n 70.000 m²). In het voorliggende ontwerp realiseren we ca. 22.700 m² extra groene ruimte, voornamelijk door wegen smaller te maken en weinig gebruikte parkeerruimte te verwijderen.

Groenstructuur

In het ontwerp maken we een verbinding tussen de groene ruimte rondom de flats, de groene hoven en de groenstrook tussen de Vechtzoom en het Gagelpark. We vergroten de ecologische waarde van het groen in verschillende stappen. In de verbinding tussen de twee parken vindt de meeste ecologische verbetering plaats. .

De drie belangrijkste groenstructuren in het gebied zijn:

- Groene ecologische verbindingszone: deze strook bestaat in hoofdzaak uit bestaande bomen in gras en aangevuld met vooral ecologisch waardevolle afwisselende soorten beplantingstypen. Onder en tussen de bomen wordt veel groen ingevuld. Er komen plantvakken met (boomvormende) heesters en siergrassen aangevuld met stinsen (verwilderende voorjaarsbloemen). Ook worden grasvelden gemaakt met verschillende typen gras. Dit zal variëren van gemaaid speelgras tot bloem- en kruidenrijke mengsels. Het groen is interessant voor vogels, insecten en kleine zoogdieren zoals egels.
- Infiltrerend groen: in de wadi's en het verlaagd groen wordt water opgenomen in de grond. Wadi's worden aangeplant met planten en

bomen en ingezaaid met een gras en/of kruidenmengsel. In het verlaagd groen komt sterke beplanting die goed tegen grotere hoeveelheden water kunnen.

- Plantvakken: De overige plantvakken worden ingericht als sier- en heesterplantsoen. Dichtbij gebouwen komt beplanting met hoge sierwaarde zoals vaste planten. Daar waar mogelijk wordt sierwaarde en ecologische waarde gecombineerd.
- Gras en gazons: op plekken waar veel gespeeld wordt, zal veel worden gemaaid. De plekken waar minder mensen lopen worden minder gemaaid. De plekken waardoor niet gelopen wordt zal minder vaak gemaaid worden. Hier kunnen kruiden, bloemen en lage vaste planten groeien. Dit is leuker om te zien en goed voor de natuur.

Bomen

Het aantal bestaande bomen binnen de projectgrens is volgens de bomenkaart van de gemeente ongeveer 1.575. De meest voorkomende boomsoorten zijn de els, es, esdoorn, linde en haagbeuk. De diameter van de stam van de meeste bomen is van 10 tot 60 cm. Enkele bomen zijn dikker en hebben een stamdiameter tot 100 cm.

Een groot deel hiervan staat in bosplantsoenen in het park en is niet meegenomen in het ontwerp. We gingen uit van 829 bestaande bomen die onderdeel zijn van het ontwerp. Dit aantal is buiten gecontroleerd. Er bleken 46 bomen niet meer aanwezig. Er zijn dus 783 bestaande bomen in het ontwerp.

In totaal worden 65 van deze bomen geveld, vanwege verschillende redenen. Een paar bomen kunnen niet worden ingepast in de verschillende verbeteringen die we in het ontwerp hebben bedacht, en moeten daarom wijken. Het grootste gedeelte van deze bomen hebben een slechte groeiplaats en daardoor vaak veel dode takken of een

Tabel 2: bomen in het Amazonekwartier

Aantal bomen bestaande situatie	783
Totaal aantal te kappen bomen	-65
Aantal nieuw te planten bomen	227
Aantal bomen nieuwe situatie	945

dode top. Hierdoor groeien ze niet of slecht. We kiezen er dan voor een goede groeiplaats te maken waardoor de nieuwe boom die we planten goed groeit en er daardoor mooi uitziet.

Er worden 227 nieuwe bomen geplant. Het overgrote deel van deze bomen is van de grootste soort. Hiermee voldoen we ruim aan de bestuurlijke herplantplicht. Van de nieuw te planten bomen zijn er 27 opgenomen als compensatie voor bomenkap binnen het project Ivoordreef. We planten de nieuwe bomen conform de richtlijnen. Daarnaast worden er 14 bomen verplant. Nader onderzoek moet uitwijzen of dit daadwerkelijk mogelijk is. Voor deze bomen wordt in eerste instantie een locatie gezocht binnen het plangebied. Dit wordt in de fase Voorlopig Ontwerp (VO-fase) verder uitgewerkt.

In totaal neemt het aantal bomen in de wijk toe met ca. 162 stuks (van 783 stuks naar 945 stuks). Bovengenoemde aantallen gelden als indicatie, in de VO-fase wordt nader onderzoek gedaan onder andere naar de haalbaarheid van het verplanten van een aantal van de bomen.

In bovenstaande tabel is aangegeven hoeveel bomen er in de huidige situatie in het plangebied aanwezig zijn, hoeveel bomen hiervan te handhaven zijn, en hoeveel bomen er in het nieuwe ontwerp zijn opgenomen. Ook is aangegeven hoeveel bomen er geveld en verplant worden.

Afbeelding 10: Visualisatie
van de toekomstige
inrichting



Daarnaast is voor een aantal straten een verbeterslag gepland die we in volgende fase verder onderzoeken:

- Montevideodreef: er is een aantal nieuwe bomen in het ontwerp opgenomen waarvoor meer ruimte moet worden gezocht t.o.v. de bebouwing of verharding.
- Valparaisodreef en Santiagodreef: in beide straten staat voor de volgende fase (bij het Voorlopig Ontwerp) een verbetering gepland door het inrichten van duurzame groeiplaatsen in combinatie met het uitwisselen van bomen met een mindere conditie en gebreken en het maken van haakse parkeervakken.
- Doorsteek Aymaradreef - Selvasdreef: Op deze locatie staan vijf bomen. Vanwege de rioolvervanging moeten er hier waarschijnlijk twee van worden gekapt, maar verwachten we er drie te kunnen behouden. Het definitieve rioolontwerp en eventueel een nader boomonderzoek moeten hier definitief uitsluitsel over geven.
- Aymaradreef: De parkeerdruk in dit gedeelte van de wijk is hoog, wat in de huidige situatie al leidt tot foutparkeren.
- Incadreef: met de herinrichting van de Incadreef lijkt de beeldbepalende en waardevolle boom op de hoek met de Selvasdreef te kunnen worden behouden, ondanks dat het profiel van de rijbaan iets opschuift in de richting van de boom. Vanwege de waarde van de boom is het wenselijk de boom te behouden. In de VO-fase wordt daarom aan de hand van een Boom Effect Analyse (BEA) bepaald wat de gevolgen voor de boom zijn van de rijbaanverschuiving en of behoud ook echt mogelijk is.
- Overige locaties: Op diverse plaatsen in het ontwerp zijn nieuwe bomen geplaatst die dicht bij de verharding staan dan wenselijk. Bij het plaatsen van de nieuwe bomen is de afstand tot ondergrondse kabels en leidingen gecontroleerd. Op enkele plekken zijn knelpunten gevonden die opgelost worden door het

plaatsen van wortelschermen en het verleggen van kabels en leidingen. De afstemming en uitwerking hiervan wordt in VO-fase gedaan.

Overige aandachtspunten:

- Voor het ontwerpen van wadi's geldt dat de grondwerkzaamheden niet binnen het gebied onder de kroon van bestaande bomen mag worden ontworpen. Werkzaamheden die binnen dit gebied vallen zijn aanleiding tot het laten uitvoeren van nader onderzoek.
- Voor ongeveer 50 bestaande bomen geldt dat ze na de herinrichting (te) dicht op de verharding staan volgens de eisen van het HOR (Handboek Openbare Ruimte). Waar mogelijk worden de boomvakken vergroot. Daar waar de boomvakken niet voldoende kunnen worden vergroot, mag de afstand van stam tot verharding in elk geval niet kleiner worden dan de bestaande situatie. Als bestaande kleine boomvakken richting de verharding niet kunnen worden uitgebreid is het wenselijk richting zij- en/of achterzijde het boomvak uit te breiden. Ondanks dat de situatie niet optimaal is kan hierbij kan de gezondheid van bomen behoorlijk toenemen.
- Tijdens de uitvoering worden boom-beschermende maatregelen bij de bestaande bomen toegepast.
- Als voorbereiding op het 'werkplan bomen' wordt voor het project een BEA opgesteld. Hierin worden effecten van de werkzaamheden op bomen beschreven en waar mogelijk adviezen gegeven om de bomen te beschermen.

Schaduw

Op plekken waar voetgangers lopen maken we een drie meter brede groenzone tussen voetpad en rijbaan. In deze zone is ruimte voor bestaande, te verplanten en/of nieuwe bomen die met elkaar zorgen voor 30%-schaduw.

Reuzenberenklauw

De aanwezigheid van de reuzenberenklauw binnen het gebied is een aandachtspunt voor de volgende fase. De locaties zijn in kaart gebracht en onder de aandacht bij de beheerder.

4.3 Duurzame mobiliteit en verkeersveilige bereikbaarheid

Om duurzame mobiliteit te stimuleren en ervoor te zorgen dat de wijk verkeersveilig bereikbaar is voor iedereen, wordt in dit plan ingezet op de onderstaande onderwerpen. Alle maatregelen zijn doorgesproken met de nood- en hulpdiensten die hiermee akkoord zijn.

Wettelijke snelheid van 30 km/uur

Een lagere snelheid is veiliger. Daarom wordt de maximumsnelheid in alle straten binnen het plangebied 30 km/uur. Bij deze snelheid heeft een ongeval minder ernstige gevolgen en bijna nooit een dodelijke afloop. Ook is de kans op een ongeval kleiner doordat er meer tijd is om te reageren.

Wegtypes

Als de functie, vorm en gebruik van een straat op elkaar aansluiten, weten weggebruikers wat er van hen wordt verwacht en passen daar hun gedrag op aan. Hierdoor ontstaat een verkeersveilige situatie die ook door weggebruikers en bewoners als verkeersveilig wordt ervaren. Er zijn verschillende soorten wegen van toepassing in het Amazonekwartier, met elk hun eigen inrichting:

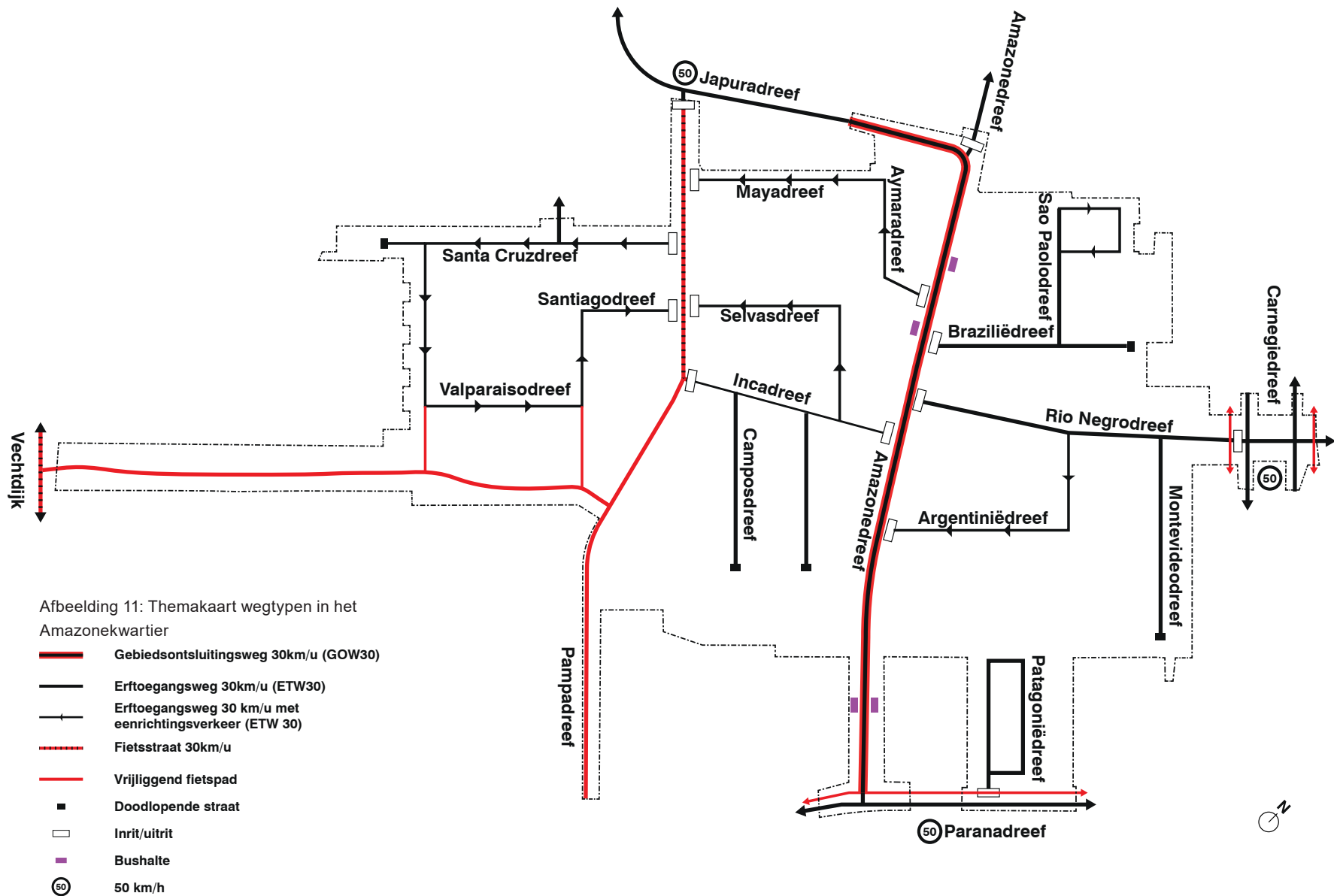
- De Amazonedreef is de belangrijkste ontsluitingsweg van het gebied. Daarnaast is het een belangrijke busroute en onderdeel van het fietsnetwerk. De weg is echter voor voetgangers een barrière om over te steken. Door de dubbele functie en om oversteken makkelijker te maken, wordt de Amazonedreef ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur.

- De Incadreef is een belangrijke schakel in de noord-zuid hoofdfietsroute via de Orinocodreef, Japuradreef, Incadreef en Pampadreef. Op een hoofdfietsroute is het uitgangspunt dat fietsers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen waarbij de auto te gast is. Om die reden wordt het noord-zuid deel van de Incadreef ingericht als fietsstraat met 30 km/uur.
- De overige straten liggen in een verblijfsgebied en bieden toegang tot woningen, bedrijven, scholen en winkels. Dat betekent dat de verblijfsfunctie hier belangrijker is dan de verkeersfunctie. Om die reden worden deze straten ingericht als woonstraten met 30 km/uur.

Versmalling van rijbaanbreedte en daar waar mogelijk eenrichtingsverkeer

In de bestaande situatie zijn alle wegen in het plangebied relatief (te) breed voor het gebruik van de weg. Een breed profiel nodigt uit tot harder rijden dan wettelijk is toegestaan. Een smaller profiel zorgt ervoor dat er vaker gereden wordt volgens de wettelijke toegestane snelheid. Daarnaast zorgt het voor minder verharding en ontstaat de mogelijkheid om de leefbaarheid te vergroten:

- De Amazonedreef wordt versmald van 9,0 meter naar 6,5 meter.
- De woonstraten waar eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd worden versmald van 6,0 meter naar 3,85 meter.
- De doodlopende woonstraten waar te veel verkeer rijdt voor eenrichtingsverkeer of waar haakse parkeervakken zijn, worden breder. Deze worden versmald van 6,0 tot 9,0 meter naar 4,8 meter.
- De fietsstraat Incadreef wordt versmald van ongeveer 6,0 meter naar 4,8 meter. Dit geeft fietsers voldoende comfort en wordt als veilig ervaren



Afbeelding 12: Visualisatie van de toekomstige inrichting Amazonedreef



Voldoende snelheidsremmers (drempels)

Om 30 km/uur af te dwingen worden snelheidsremmers toegepast in de vorm van drempels (in de woonstraten en fietsstraat) en (busvriendelijke) plateaudrempels in de Amazonedreef.

Snelheidsremmende materialisatie (klinkers)

Om 30 km/uur af te dwingen wordt qua materiaal zoveel mogelijk uitgegaan van klinkers. Het toepassen van klinkers zorgt in de praktijk voor een verlaging van de snelheid (in vergelijking met een straat in asfalt). Alle woonstraten worden in klinkers uitgevoerd. Op de Amazonedreef wordt zoveel mogelijk een klinkerachtige uitstraling gecreëerd, in ieder geval op de rijweg.

Herkenbare voorrangssituaties bij zijstraten

Het is voor de verkeersveiligheid belangrijk dat weggebruikers weten welke voorangsregels van toepassing zijn. Een goed ingerichte weg zorgt voor zo'n herkenbare voorrangssituatie. In het plan wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende wegtypes, en wordt de inrichting daarop afgestemd. Een belangrijk kenmerk van een fietsstraat is dat die ook voorrang heeft op de zijstraten zodat het voor de fietser zo comfortabel mogelijk is. De voorrang wordt geregeld met behulp van inritconstructies. Dit geldt ook voor de Amazonedreef.

Comfort en veiligheid voor de fietsers

Het noord-zuid gedeelte van de Incadreef is onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk. Om die reden wordt deze ingericht als fietsstraat. Op een fietsstraat krijgen fietsers prioriteit en is de auto te gast. De fietsstraat wordt ingericht met rood asfalt. Het wordt een voorrangsweg zodat het zo aangenaam mogelijk is voor fietsers. De wettelijke snelheid is 30 km/u. Langs de fietsstraat komen extra brede langspaarvakken.

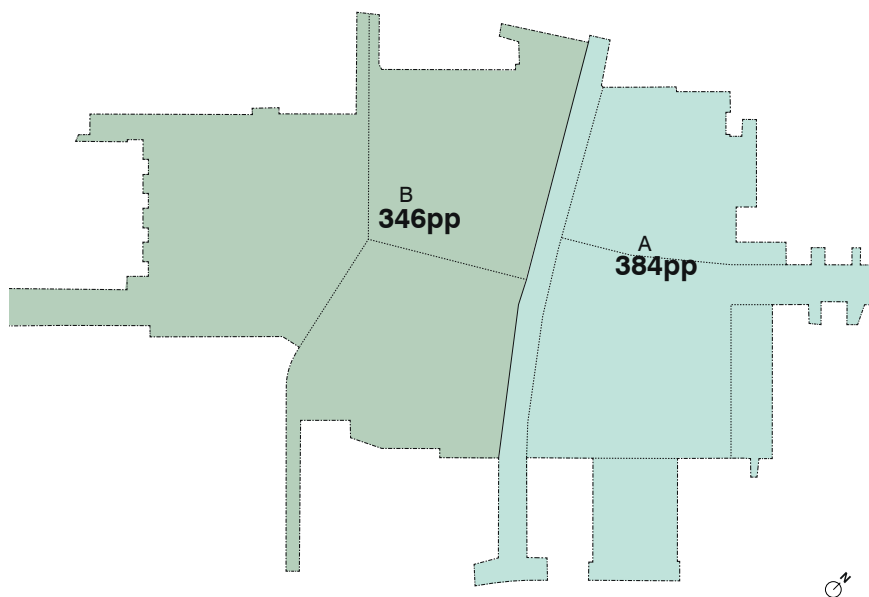
De Amazonedreef is geen onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk maar is wel een goed en sociaal veilig alternatief voor de hoofdfietsroute over de Pampadreef. De Amazonedreef is ook de toegang tot de wijk en er rijdt een bus. Voor de verkeersveiligheid van fietser wordt de Amazonedreef ingericht met fietsstroken in rood asfalt van 2,0 meter breed.

In de woonstraten is sprake van gemengd verkeer. Gelet op de functie en het gebruik van woonstraten (verblijfsfunctie) is het daar voor fietsers veilig om zich te mengen met het autoverkeer en zijn aparte fietsvoorzieningen niet nodig.

Parkeeraanbod afgestemd op de behoefte

Het benodigd aantal parkeerplaatsen en de spreiding van deze parkeerplaatsen over de wijk is afgestemd op een parkeerdrukmeting die in november 2024 is uitgevoerd. Uit de parkeerdrukmeting bleek dat er wijkbreed meer parkeerplaatsen zijn dan er behoefte is. Daarom komen er in het plangebied van de 832 parkeerplekken die aanwezig zijn 102 te vervallen. Er blijven 730 parkeerplaatsen over. Deze ruimte wordt gebruikt voor het groener en leefbaarder maken van de wijk. Dat betekent dat mensen in sommige delen van de wijk iets verder moeten lopen om een geschikte parkeerplaats te kunnen vinden. Het uitgangspunt is een parkeerdruk van 90% (10% vrije parkeerplaatsen) op loopafstand (maximaal 250 meter) van een woning en dat er geen barrières (zoals grotere wegen als de Amazonedreef) overgestoken hoeven te worden.

In tabel 3 is per deelgebied aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er in het nieuwe plan zijn opgenomen en hoe hoog de parkeerdruk wordt in de nieuwe situatie.



Afbeelding 13: Aantal parkeerplekken in het plangebied

Tabel 3: Parkeerbalans

Ge- bied	Parkeerplaatsen in het ontwerp	Werkdag			Zaterdag	
		middag	avond	nacht	middag	avond
		P-druk	P-druk	P-druk	P-druk	P-druk
A	384	78%	73%	81%	74%	90%
B	346	65%	75%	85%	68%	78%

Stel je woont in het A-gebied, zoals te zien in afbeelding 13, dan is het in het nieuwe ontwerp altijd mogelijk om ook in het A-gebied te parkeren (de loopafstand binnen dat gebied ligt maximaal rond de 250 meter).

De bestaande gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken krijgen een nieuwe locatie zo dicht mogelijk bij de bestaande plek. Dit wordt in de volgende fase per locatie afgestemd met de betrokkenen. Als blijkt dat er behoefte is aan nieuwe gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken, dan kunnen deze worden aangevraagd. Bij het theater Stefanus worden twee algemene gehandicapten parkeerplaatsen aangelegd.

Fietsparkeren voor bewoners wordt geregeld op eigen terrein of in voorzieningen van de woningcorporatie. Voor bezoekers is er vaak een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Om dat probleem te verhelpen worden ter bij alle portieken circa 10 fietsparkeerplekken geplaatst aan de rijbaan. Bij Stefanus worden zo'n 50 fietsparkeerplekken bij de ingang van het theater geplaatst.

Opheffen bussluis

De bussluis in de Amazonedreef wordt opgeheven om de wijk en het winkelcentrum 'De Klop' beter bereikbaar te maken voor het autoverkeer. Uitgangspunt hierbij is een verkeersveilige inrichting en behoud van alle bushaltes. Het gevolg van het verwijderen van de bussluis is een verschuiving van het verkeer. Er zijn aanvullende modelstudies uitgevoerd om de gevolgen voor de verkeersintensiteiten te bepalen. Hieruit volgt dat de verkeersintensiteit op de Paranadreef toeneemt met circa 500 tot 1.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de Amazonedreef ter hoogte van de bussluis gaat het om een toename van circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Rio Negrodreef is

een afname te verwachten van ongeveer 2.000 tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de overige wegen blijven de effecten beperkt.

Een belangrijke voorwaarde om de bussluis te kunnen verwijderen is dat het voor alle weggebruikers veilig blijft op de wegen waar de grootste toenames te verwachten zijn. In dit geval gaat het om de Amazonedreef en de Paranadreef. Hieronder wordt aangegeven welke maatregelen we nemen zodat deze straten verkeersveilig blijven:

- De Amazonedreef wordt versmald naar 6,5 meter, met een maximum snelheid van 30 km/uur. Daarnaast worden er drempelplateau's aangelegd en wordt de weg in een klinkerachtige uitstraling uitgevoerd om de snelheid te remmen. Tot slot komen er fietsstroken langs de weg.
- De Paranadreef heeft een breed profiel met vrij liggende fietspaden, voetpaden en voetgangersoversteken. In het voorliggende plan wordt het kruispunt Paranadreef - Amazonedreef opnieuw ingericht waarbij er één oversteek voor voetgangers en fietsers komt met een breed midden eiland zodat iedereen de Paranadreef ter hoogte van het kruispunt op een veilige manier over kan blijven steken. Daarnaast komt er op de Paranadreef (tussen de Amazonedreef en de Carnegiedreef) een extra voetgangersoversteek met midden eiland en wordt bij de kruising met de Carnegiedreef een zebepad aangelegd. Met deze maatregelen blijft oversteken van de Paranadreef veilig.

Herkenbare schoolomgevingen en veilig halen en brengen

In het plangebied liggen twee scholen: de Auris Fortaal school (speciaal basisonderwijs) en de Marcusschool (regulier basisonderwijs). Verkeersveilige schoolomgevingen zijn belangrijk in Utrecht. Om die reden wordt de omgeving van de scholen in het plangebied als schoolzone ingericht. Een schoolzone bestaat uit

herkenbare borden en gekleurde palen. Zo ziet het verkeer dat er een school in de buurt is en past daar hun gedrag (vaak een lagere snelheid en meer oplettendheid) op aan.

Omdat Auris Fortaal een school is voor speciaal onderwijs met een regionale functie komen er veel kinderen met de taxi of auto naar school. Hierdoor is in de bestaande situatie sprake van overlast en onveilige situaties door taxi's en ouders die op straat parkeren. Om dat beter te regelen worden er 9 parkeerplaatsen gereserveerd voor de taxi's tijdens de haal- en breng momenten (8.00-9.00 en 14.00-15.00). Op de andere momenten kan iedereen gebruik maken van de parkeerplaatsen.



Afbeelding 14: Referentiefoto ingerichte schoolzone in Utrecht

Verkeersveilige aansluiting op hoofdroutes buiten het plangebied

De Paranadreef, Carnegiedreef en Japuradreef zijn zogenaamde hoofdroutes waar het project op aansluit. Om ervoor te zorgen dat de

aansluitingen op de hoofdroutes ook verkeersveilig worden, wordt duidelijk aangegeven dat de weggebruiker een 30 km/uur zone inrijdt. Op de kruising van de Amazonedreef met de Paranadreef worden maatregelen genomen (zie tekst hierboven) en de oversteek bij de Carnegiedreef wordt versmald. De aansluiting van de Amazonedreef met de Japuradreef hoeft niet te worden aangepast.

Voetgangers

Een looplijnen tekening voor de toegankelijkheid van de voetpaden wordt in de VO-fase uitgewerkt.

4.4 Kwaliteitsverbetering openbare ruimte

We verbeteren de groene verbinding tussen Park de Gagel en het Vechtzoompark. Langs de gebouwen in de wijk komen groene zones van ca. 7 meter breed. Dit noemen we de 'groene voet'. Daarnaast zijn er de centrale hoven waar ook nu al veel ruimte is voor sport, spel en ontmoeting. In de nieuwe situatie blijft dit zo. Onnodige verharding halen we weg en vervangen we door groen waarmee we de ecologische waarde vergroten. In de volgende fase richten we een aantal van de speelvoorzieningen samen met bewoners opnieuw in.

Materiaalgebruik en circulariteit

In de woonstraten worden op de rijbaan hergebruikte betonklinkers gebruikt. Een gebakken klinker heeft de voorkeur omdat dit een warme uitstraling geeft en er ook mooi blijft uitzien als het ouder wordt omdat het kleurvast is. Maar door hergebruikte betonklinkers te gebruiken houden we het project betaalbaar en dragen we bij aan de circulariteitsambitie van de gemeente. We moeten er wel zorgen dat de straten er hetzelfde uit gaat zien. Dit werken we in de VO fase verder uit. Als in de vervolgfase blijkt dat er financiële ruimte is onderzoeken we of we gebakken klinkers in de rijbaan alsnog kunnen worden toegepast.

De fietsstraten worden uitgevoerd in rood asfalt. Op de Amazonedreef worden fietsstroken van rood asfalt aangelegd met daartussen een rijloper met een klinkerachtige uitstraling. In alle straten worden de parkeervakken uitgevoerd in hergebruikte betonklinkers en de voetpaden in hergebruikte 30x30 betontegels.

Er zijn veel materialen binnen het gebied en de stad aanwezig die hergebruikt kunnen worden. In de IPvE-FO raming is een inschatting gemaakt van de mogelijkheden op het gebied van circulariteit en de bijbehorende kosten:

- Het plangebied bestaat voornamelijk uit asfalt rijwegen, parkeerplaatsen van betonstraatstenen en voetpaden van tegels van ongeveer 50 jaar oud. Dit geldt ook voor de riolering.
- Er wordt vanuit gegaan dat:
 - Alle bestaande lichtmasten worden hergebruikt.
 - De vrijkomende betonstraatstenen kunnen worden hergebruikt in de parkeervakken.
 - Er onvoldoende betonstraatstenen vrijkomen om in de rijweg te kunnen worden hergebruikt. Daarom worden hergebruikte betonstraatstenen uit andere projecten ingezet.
 - De betonnen 30x30 tegels voor 20% kunnen worden hergebruikt.
 - De overige materialen, waaronder de betonnen trottoirbanden en rioleringsmateriaal, niet kunnen worden hergebruikt.
 - Grond/zand/funderingsmateriaal daar waar mogelijk worden hergebruikt.

Sociale veiligheid

Door de herinrichting ontstaat meer het gevoel van een woonbuurtje en is de openbare ruimte minder anoniem. Op enkele plekken, zoals rond het theater Stefanus, passen we het groen aan zodat er meer



zicht op de openbare ruimte ontstaat. Op andere plekken zorgt het toevoegen van sport- en speelmogelijkheden voor meer levendigheid waardoor de sociale controle wordt vergroot.

Afvalinzameling

Omdat de verharding vermindert en er meer groen komt, betekent dat een aantal van de ondergrondse vuilcontainers moeten worden verplaatst. Van de 31 aanwezige ondergrondse afvalcontainers worden er 19 verplaatst, zodat ze niet conflicteren met de nieuwe positie van de weg.

Door het verplaatsen van ondergrondse containers in de Montevideodreef is de loopafstand voor het aanbieden van huisvuil te groot. Om te voldoen aan de maximale loopafstand wordt er één ondergrondse container in de buurt van de bestaande containerlocatie bij de Rio Negrodreef/Montevideodreef bijgeplaatst.

Beheer algemeen

Omdat de groene openbare ruimte toeneemt verwachten we dat de beheerkosten. Dit is verder uitgewerkt in de beheerparagraaf.

Beheer verhardingen

Het IPvE-FO gaat uit van een klinkerverharding in de rijloper en fietsstroken in rood asfalt. Verkeerskundig heeft dit de voorkeur. Voor de Amazonedreef ligt de situatie ingewikkelder. We zien hierbij de volgende aandachtspunten:

- De verkeersintensiteit op de Amazonedreef is relatief hoog, waardoor extra aandacht van de automobilist voor fietsers gewenst is.
- Door de ligging van de Amazonedreef in de wijk (parallel aan de Carnegiedreef), de lange lengte en de vele zijstraten heeft de Amazonedreef meer het karakter van een gebiedsontsluitingsweg dan bijv. de Taagdreef (die in klinkers wordt uitgevoerd).



Afbeelding 16: Voorbeeld in de Afrikalaan van streetprint die zijn klinkerachtige uitstraling is verloren

Het toepassen van een afwijkende materialisatie helpt hierbij. Verkeerskundig heeft een combinatie van straatstenen met asfalt op de fietsstrook de voorkeur. Ook vanuit ruimtelijke kwaliteit bestaat er een voorkeur voor deze inrichting. Deze keuze staat momenteel echter ter discussie bij dit en andere projecten omdat het onderhoud van deze combinatie lastig is, en de beheerkosten hoog zijn. Daarom wordt hier momenteel onderzoek naar gedaan. Vanuit Stedenbouw zijn er juist weer zorgen over de uitstraling als gekozen wordt voor een andere oplossing zoals bijvoorbeeld streetprint, zie onderstaande foto.

Wanneer stadsbreed gekozen wordt voor een andere oplossing, wordt het ontwerp hier in de VO-fase op aangepast.

Afbeelding 17: Visualisatie van de toekomstige inrichting Incadreef



Ondergrond

De meeste voetpaden langs de gebouwen blijven op de bestaande plek liggen waardoor kabels en leidingen niet omgelegd hoeven te worden. Bij nieuwe bomen houden we een afstand van minimaal 1,5 meter aan tussen de nieuwe boom tot de eerste kabel of leiding. Waar dat niet kan worden wortelschermen gebruikt of brengen we bescherming aan om kabels. Ook wordt afgestemd met de beheerders van de kabels en leidingen over het ontwerp en eventuele werkzaamheden die zij in de wijk hebben. Knelpunten worden in de VO-fase verder uitgewerkt.

Duurzaamheid

Er is met specialisten van de gemeente een lijst met mogelijke maatregelen opgesteld die binnen het project de duurzaamheid kunnen vergroten. Deze maatregelen zijn beoordeeld op haalbaarheid. Deze lijst is de basis voor de verdere uitwerking van het ontwerp tijdens de VO-fase.

Overige ontwerpaspecten

- Het ontwerp gaat ervan uit dat zwaar verkeer, zoals vuilniswagens en verhuiswagens maar ook de brandweer, het hele gebied kunnen bereiken.
- De inrichting van de bushaltes wordt in de VO-fase verder uitgewerkt.
- De weg die wordt gebruikt voor het busvervoer voor schoolzwemmen loopt via de parkeerplaats van het Gezondheidscentrum vanaf de Amazonedreef naar het zwembad de Kwakel. Omdat deze weg alleen op werkdagen gebruikt wordt, kan hier in het weekend de MRI-trailer voor het Gezondheidscentrum parkeren. De MRI-trailer had altijd 2 inritten nodig om in- en uit te rijden. Dat is zo niet meer nodig. Daarom

verwijderen we 1 inrit van de parkeerplaats voor het Gezondheidscentrum. Gevolg is dat het dan niet meer mogelijk is de bushalte te omzeilen via de parkeerplaats.

4.5 Omgevingsvisie

Er is onderzocht welke onderwerpen binnen de Omgevingsvisie Overvecht een relatie hebben met de opgave van het project Amazonedreef. Hieruit zijn de volgende onderwerpen naar voren gekomen:

Inrichting Amazonedreef

In de huidige situatie rijdt buslijn 1 over de Amazonedreef. Ook in de toekomst zal er, net als in de omgevingsvisie, buurtgericht OV blijven rijden door het Amazonekwartier. Het voorliggende ontwerp gaat op basis van het huidige openbaar vervoer uit van een straat met een breedte van 6,5 meter en fietsstroken. Wanneer de buslijn in de toekomst wordt aangepast kan altijd gekeken worden of de straat ingericht kan/moet worden als woonstraat.

Hoofdfietsroute

De route Incadreef-Pampadreef staat in de omgevingsvisie als hoofdfietsroute. Deze fietsroute is ook in het plan opgenomen als aantrekkelijke fietsroute uitgevoerd in rood asfalt.

Bussluis/knip Amazonedreef

Het project Amazonekwartier heeft door de gemeenteraad als opdracht meegekregen om de bussluis in de Amazonedreef te verwijderen. In de omgevingsvisie is voor de Amazonedreef aangegeven dat er in de toekomst, op basis van monitoring, mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn om het doorgaande autoverkeer te verminderen.

Aansluiting op hoofdroutes

In de omgevingsvisie is opgenomen dat de Carnegiedreef op termijn autovrij wordt. Daarmee verandert in de toekomst de ontsluiting van het Amazonekwartier. De Rio Negrodreef sluit dan voor autoverkeer namelijk niet meer aan op de Carnegiedreef, waardoor deze in-/uitgang van de buurt vervalt. Het project gaat uit van de huidige situatie met een ontsluiting voor autoverkeer via de Rio Negrodreef naar de Carnegiedreef. De Rio Negrodreef wordt ingericht als woonstraat (ETW 30).

5. Wensen vanuit bewoners en betrokkenen

5.1 Participatie tijdens het voortraject

Tijdens het opstellen van het IPvE-FO zijn in het voorjaar van 2021 twee informatieavonden georganiseerd voor bewoners, is er een telefonisch spreekuur geweest en konden mensen hun ideeën kwijt via een vragenlijst. Ook zijn gesprekken gevoerd met bij de buurt betrokken organisaties:

- Wijkplatform, Bewonersplatform, Fietzersbond en Bewonersverbinder
- Woningcorporaties Mitros en Portaal
- Theater Stefanus, Marcusschool, zwembad De Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef
- Bewonersgroep Sao Paulodreef

Op basis van deze gesprekken is het ontwerp gaandeweg bijgesteld. Na de doorstart van het project in 2023 zijn opnieuw gesprekken gevoerd met een groot deel van bovengenoemde stakeholders om de stand van zaken te delen en eventuele aanvullende wensen mee te nemen in het ontwerp.

5.2 Participatie voor vaststelling IPvE-FO

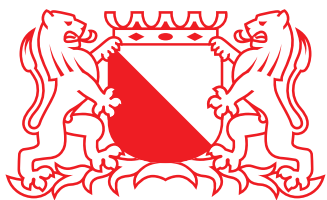
Van 26 augustus tot en met 7 oktober 2024 konden inwoners meedenken over het IPvE-FO. Het uitgangspunt van de Utrechtse participatieleidraad (2021) is: wie mee wil doen, kan meedoen. Dat is ook het doel bij onze aanpak in het Amazonekwartier. De wijk Overvecht is heel divers. Dit daagt ons uit om op verschillende manieren te communiceren, zowel online als offline en in taal en beeld. Daarnaast willen we goed vindbaar zijn en de doelgroep actief opzoeken. Hoe we dit vormgeven komt terug in het 'Participatieplan Amazonekwartier Overvecht'.

Het IPvE-FO hebben we breed in de wijk gedeeld om de mening van de buurt over het ontwerp te peilen. Daarvoor hebben we gebruik gemaakt van een social media campagne, de Overvecht nieuwsbrief en een wijkbericht. Inwoners konden tussen 26 augustus en 7 oktober 2024 een reactie op het plan achterlaten via DenkMee, de mail of tijdens een inloopavond in het ZIMIHC theater Stefanus op 18 september 2024.

Het doel van de participatie en communicatie in de IPvE-FO fase was om:

- De omgeving (zowel stakeholders als bewoners) te informeren over het project en proces, en in hoe zij hieraan kunnen bijdragen.
- De omgeving gelegenheid te geven mee te denken en ideeën, knelpunten en mogelijke oplossingen mee te geven op de uitgangspunten en eerste planuitwerking van het project.
- Inzichtelijk te maken in hoeverre deze input wordt meegenomen en waarom.
- En zo uiteindelijk te komen tot een gedragen IPvE-FO.
- Waardoor we in de volgende ontwerpfases niet voor verrassingen komen te staan.

In totaal hebben we van stakeholders en bewoners 162 reacties op het IPvE-FO gehad. Op elk van deze reacties hebben we aangegeven in hoeverre de input wordt meegenomen en waarom (niet). De reacties van inwoners hebben nuttige en waardevolle input opgeleverd om het ontwerp te verbeteren. In het bijzonder de zorgen die inwoners hadden over het aantal parkeerplaatsen die in het Amazonekwartier zouden worden opgeheven. Vanwege deze input hebben we in november 2024 en januari 2025 een nieuwe parkeerdrukmeting laten uitvoeren. Op basis van dit nieuwe onderzoek is het IPvE-FO aangepast en is er meer ruimte gecreëerd parkeerplaatsen.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00