

Doorfietsroute en Parkstrook Cremerstraat



Integraal Programma van Eisen en Ontwerp

Juni 2015

Doorfietsroute en Parkstrook Cremerstraat

Integraal Programma van Eisen en Ontwerp

Datum: 21 juni 2015

Versie 2.0

Kenmerk: SK-NW-0W80BFF002



Visualisatie ontwerp Cremerstraat (locatie C1 op ontwerptekening), inzet foto huidige situatie

Inhoudsopgave

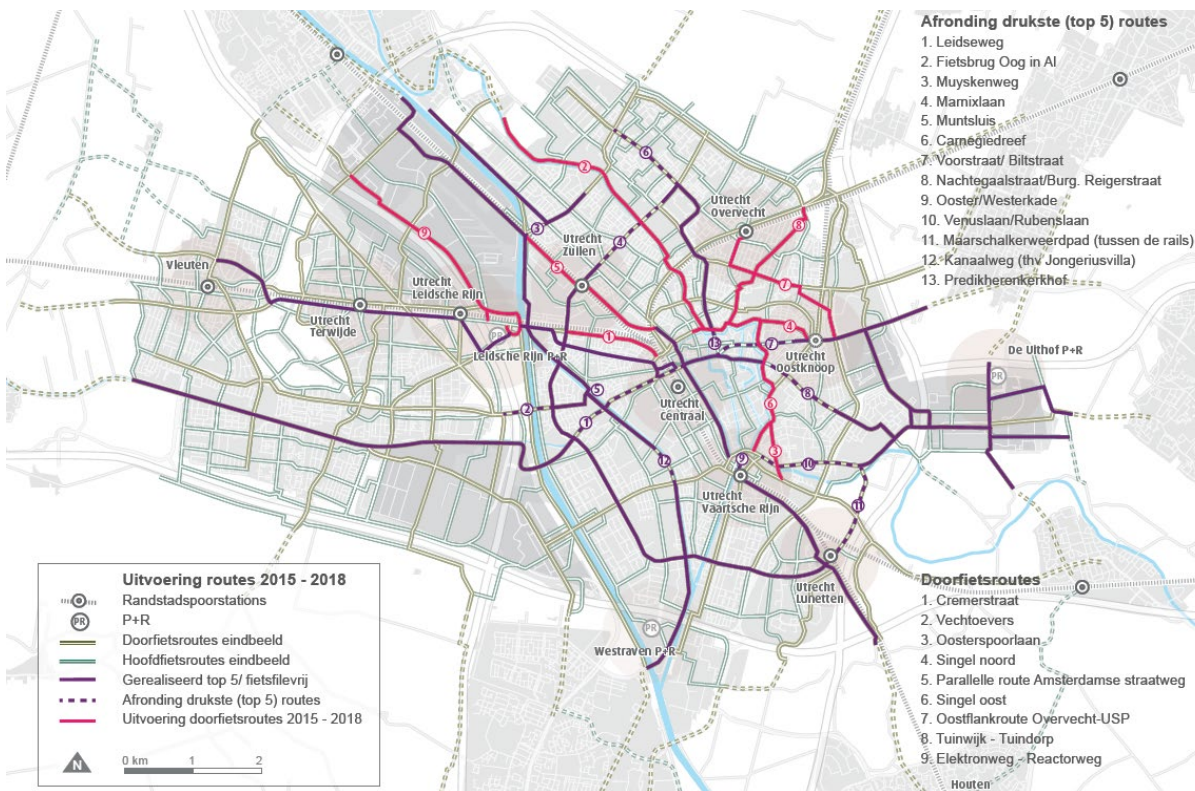
1	Inleiding	5			
1.1	Aanleiding	5			
1.2	Opgave	6			
1.3	Werkwijze	7			
1.4	Plangebied	8			
1.5	Scope	8			
1.6	Bewonersparticipatie	8			
1.7	Leeswijzer	9			
2	Huidige situatie	10			
2.1	Cremerstraat	10			
2.2	Karakteristieken park-/ groenstrook	10			
2.3	Functionaliteit Parkstrook	12			
2.4	Sociale veiligheid	13			
2.5	Functionaliteit Cremerstraat	13			
2.6	Profiel Cremerstraat per deel	14			
3	Integraal Programma van Eisen	20			
3.1	Eisen voor grensvlak straat en parkstrook	20			
3.2	Eisen doorfietsroute	20			
3.3	Eisen hoofdfietsroutes	21			
3.4	Eisen fietsstraat	22			
3.5	Technische eisen Cremerstraat	23			
3.6	Eisen park-/ groenstrook	23			
3.7	Technische eisen park-/ groenstrook	24			
4	Ontwerp voor de Cremerstraat	25			
4.1	Principeoplossing per thema	25			
4.2	Deel I: Thomas à Kempisweg – Justus van Maurikstraat	32			
			4.3	Deel II: Justus van Maurikstraat– Cremerplein	33
			4.4	Deel III: Cremerplein	36
			4.5	Deel IV: Cremerplein – Van Lennepdwarsstraat	38
			4.6	Deel V: Van Lennepdwarsstraat – Cremerdwarsstraat	39
			4.7	Deel VI: Cremerdwarsstraat – M.P. Lindostraat	40
			4.8	Deel VII / VIII: M.P. Lindostraat – Genestetlaan – J.J.A. Goeverneurstraat	42
			4.9	Beheerparagraaf	43
			4.10	Groenparagraaf	44
			5	Ontwerp park- en groenstrook	45
			5.1	Ontwerpvisie	45
			5.2	Handhaven en versterken kwaliteit park-/ groenstrook	46
			5.3	Extra aandacht voor de overgangen	48
			5.4	Sociale veiligheid en gebruik	51
			5.5	De Wilgenhof	52
			5.6	Beheerparagraaf	54
			5.7	Groenparagraaf	55
			5.8	Afscherming werkterrein tijdens uitvoering	57
			6	Vervolgstappen	59
			6.1	Uitvoering fietsstraat en spoorverbreding	59
			6.2	Nieuwe stadsverwarmingsleiding van Eneco	59
			6.3	Mogelijke bouw van een OTC in oostelijk deel Cremerstraat	60
			Colofon		63
			Bijlagen		64



Luchtfoto Cremersstraat met Cremersplein, met de bebouwing in de parkstrook en rechts de sporenbundel (bron: ProRail)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding



Figuur 1-1: Fietsnetwerk Utrecht met doorfietsroutes (paars). Uit: Actieplan Utrecht Fietst! (2015-2020)

Doorfietsroute

De eerste aanleiding is het beleid voor de doorfietsroutes. De stad Utrecht heeft de ambitie zich verder te profileren als fietsstad. Als onderdeel van deze ambitie heeft Utrecht in de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in hoofd fietsroutes. Aanvullend op de 'Top 5' fietsroutes is in het najaar van 2013 een aanvullend netwerk van zeven routes bedacht, de zogenaamde 'doorfietsroutes'. Deze aanvullende routes hebben de potentie om meer fietsers aan te trekken vanwege snellere reistijd, ze zullen een hiaat opvullen tussen de hoofd fietsroutes en ze kunnen een bijdrage leveren aan de ontlasting van de drukste hoofd fietsroutes.

De doorfietsroutes verbinden de NS-stations, werklocaties en woongebieden met elkaar. Deze routes gaan bovendien door relatief rustiger gedeelten van de stad. Fietsers kunnen er goed doorrijden doordat er minder verkeerslichten en autoverkeer zijn. De doorfietsroutes zijn straks herkenbaar door een comfortabel wegdek en profiel (fietsstraat of vrijliggend fietspad), weinig obstakels, een goede verlichting en waar mogelijk voorrang op ander verkeer. Ze geven fietsers de mogelijkheid om drukke (fiets)routes te vermijden.

De Cremerstraat is onderdeel van het netwerk van doorfietsroutes en vormt een alternatief voor de hoofd fietsroute over de Vleutenseweg. Het college heeft in februari 2014 besloten om een begin te maken met de

doorfietsroutes door te starten met de herinrichting van de Cremerstraat.

Spoorverdubbeling Utrecht – Amsterdam Rijnkanaal

De tweede aanleiding voor het maken van dit plan is de geplande verdubbeling van het spoor tussen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn. ProRail gaat twee extra sporen aanleggen tussen Utrecht Centraal en het Amsterdam Rijnkanaal en een extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De spoorverdubbeling gaat ten koste van een deel van de parkstrook. Deze wordt hierdoor kleiner en de uitstraling van het gebied verandert. Het is nodig om het gebied na afloop van de werkzaamheden opnieuw in te richten.

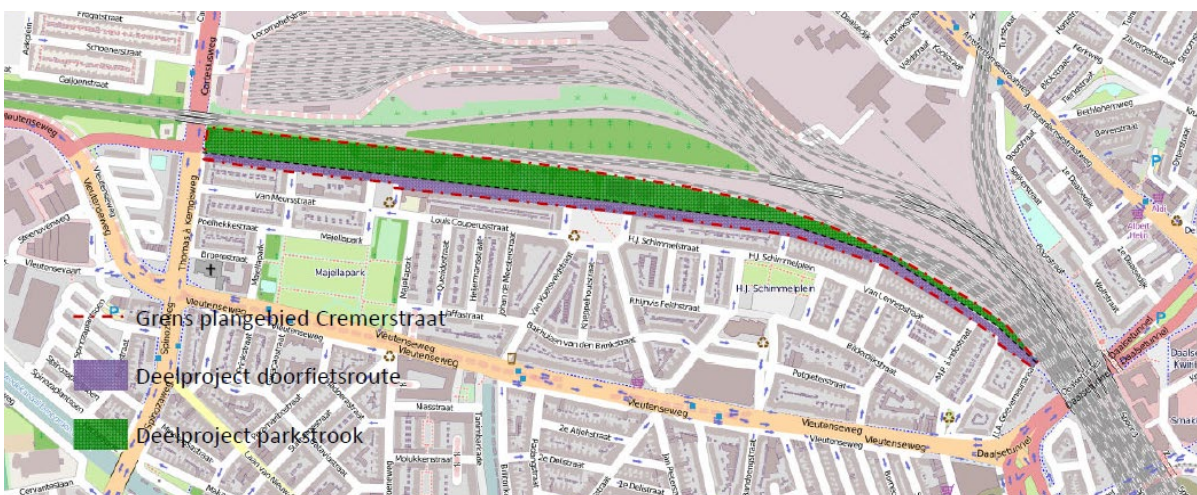
1.2 Opgave

De eerste opgave is om een Integraal Programma van Eisen (IPvE) op te stellen voor de toekomstige inrichting van de Cremerstraat en de parkstrook. Dit ontwerp moet voor de parkstrook tot het niveau van een Functioneel Ontwerp (FO) worden uitgewerkt. Het ontwerp voor de Cremerstraat kan gedetailleerder worden uitgewerkt, ongeveer tot het niveau van een Voorlopig Ontwerp (VO).

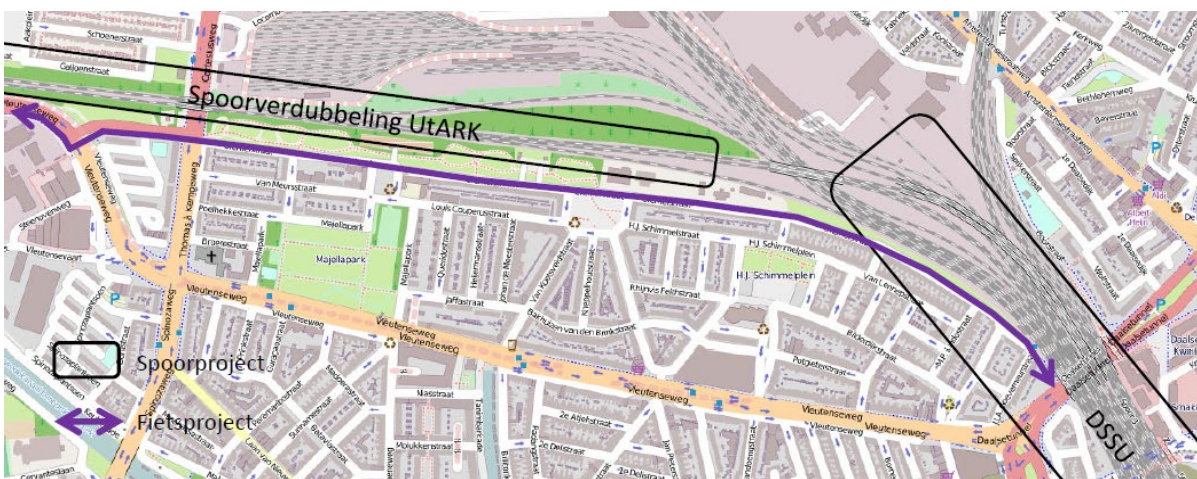
De opgave voor de Cremerstraat is het ontwerp van een nieuw straatprofiel, waardoor de straat een aantrekkelijke, veilige en comfortabele verbinding wordt voor fietsers van en naar Leidsche Rijn en Vleuten. De nieuwe inrichting moet ervoor zorgen dat de Cremerstraat kan gaan functioneren als belangrijke schakel in het netwerk van doorfietsroutes.

De opgave voor het gehele plangebied is om het verlies aan oppervlakte groen en het verdwijnen van bomen en struiken te compenseren. Als gevolg van de spoorverbreding zal de spoorbaan worden verbreed. Daardoor zal het westelijke deel van de parkstrook kleiner worden. Verder zullen de komende jaren veel bomen en struiken in het gebied worden gerooid. Tijdens de bouw zal er in het westelijk deel van de parkstrook een werkterrein worden ingericht. Dit zal ten koste gaan van bomen. Voor die tijd gaan Stedin en Nuon nieuwe kabels en leidingen in de parkstrook aanleggen. Ook hiervoor moeten bomen verdwijnen.

De parkstrook vervult voor bewoners van Nieuw Engeland een belangrijke recreatieve functie. Uit ecologisch onderzoek blijkt verder dat het gebied ook belangrijk is voor dieren. In het ontwerp voor zowel de doorfietsroute als voor de parkstrook moet gezocht worden naar manieren om het verlies aan groen te compenseren. Dat kan bijvoorbeeld door de Cremerstraat een groener profiel te geven en door nieuwe bomen, heesters en andere beplanting voor te stellen en door de padenstructuur te herstellen.



Figuur 1-2: Projecten Cremerstraat



Figuur 1-3: Plangebied Cremerstraat

Raakvlak

De oostzijde van het plangebied valt samen met plangebied van het ProRail project 'Doorstroom Station Utrecht (DSSU)', waarbij naar aanleiding van de vernieuwing van station Utrecht vooral de sporenbundel gereorganiseerd wordt, zo wordt bijvoorbeeld door het weghalen van wissels het spoorstelsel minder storingsgevoelig. In het kader van dit project wordt er ook een nieuw relaisgebouw gerealiseerd bij de Daalsetunnel. Als gevolg hiervan zal fietspad dat de Cremerstraat verbindt met de ingang van de Daalsetunnel worden verplaatst, wat een raakvlak vormt.

Integrale benadering

Hoewel de twee projecten in tijd niet gelijktijdig uitgevoerd worden, zijn ze in dit Integraal Programma van Eisen en Ontwerp integraal bekeken. De projecten kennen een duidelijke overlap, belangrijker nog is dat door de integrale benadering een kwaliteitswinst gerealiseerd kan worden. Ten behoeve van een integrale kwaliteitsverbetering wordt ook de groenstrook (in het oostelijk deel) meegenomen in het ontwerp.

We spreken hierin van de park-/ groenstrook, dit is de gehele strook van spoor tot straat, tussen de Thomas à Kempisweg en de Daalsetunnel.

1.3 Werkwijze

ProRail en de gemeente Utrecht hebben gezamenlijk opdracht verstrekt aan Movares voor het opstellen van het ontwerp. Voorliggend ontwerp is in nadrukkelijke samenwerking met de opdrachtgevers en het projectteam van de gemeente opgesteld voor de parkstrook en

doorfietsroute Cremerstraat. Het ontwerp kent voor de parkstrook een wat globalere uitwerking dan voor de doorfietsroute, die bijna op VO niveau is uitgewerkt.

1.4 Plangebied

Het plangebied loopt in de langsrichting (oost –west) vanaf de bovenkant van het nieuwe spoortalud, tot aan de gevels van de woningen aan de Cremerstraat. Aan de westkant wordt de parkstrook begrensd door de Thomas à Kempisweg. De parkstrook loopt nog verder door naar het westen, tot aan de Vleutenseweg, dit maakt geen deel uit van het project Cremerstraat. Aan de oostkant loopt het plangebied tot en met de Gouverneursstraat, het deel dat in het verlengde ligt van de Cremerstraat. Het laatste stukje fietspad, dat de verbinding maakt tussen de Cremerstraat/ Gouverneursstraat en de Daalsetunnel valt vooralsnog buiten het plangebied.

Binnen het project is een scheidslijn te trekken tussen het deelproject van de doorfietsroute en het deelproject van de Parkstrook.

1.5 Scope

Dit plan wordt in opdracht van de gemeente Utrecht en ProRail gemaakt. Het ontwerp zal niet tegelijkertijd worden uitgevoerd. Een deel van het ontwerp zal onder opdrachtgeverschap van de gemeente worden uitgevoerd, een deel door ProRail. ProRail heeft de volgende werkverdeling voorgesteld:

Scope ProRail

- Grondwerk spoortalud (grondaanvulling in parkstrook)
- Te kappen bomen op het werkterrein en spoortalud (inclusief aanvraag kap- cq. omgevingsvergunning)
- Wilgenhof verplaatsing biologische tuin
- Inrichting en afscherming tijdelijke werkterreinen / werkwegen

Daarnaast zijn er kabel- en leidingwerkzaamheden project: Utrecht–Centraal–Leidsche Rijn, die afgestemd worden met ProRail, maar vallen onder de scope van de kabeleigenaren zelf.

Scope Gemeente Utrecht

De overige onderdelen van de parkstrook, denk aan definitieve inrichting, padenstructuur, beplanting etc. valt binnen de scope van de gemeente. Ook de herinrichting van de Cremerstraat tot doorfietsroute en de groenstrook is scope gemeente.

1.6 Bewonersparticipatie

Bewoners van de wijk hebben op verschillende manieren kunnen meedenken over het ontwerp. In het voorjaar en de zomer van 2014 werden drie bewonersavonden georganiseerd. Tijdens deze avonden konden bewoners reageren op de voorstellen. Daarnaast was er in juni 2014 een website in de lucht waarop bewoners konden meedoen aan een peiling en een forumdiscussie. In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de wensen en ideeën van de bewoners. Waar mogelijk zijn de suggesties overgenomen en zijn ingrepen op aangeven van bewoners anders opgenomen in het ontwerp.

Het ontwerp is op 13 januari vastgesteld door het college van B&W. Daarna volgde een consultatieronde tot eind februari. Tijdens de consultatieronde konden bewoners en andere belanghebbenden reageren op het ontwerp. Deze reacties zijn opgenomen in een reactienota met antwoorden van de gemeente. Op sommige punten is het ontwerp aangepast. De meeste punten zullen echter in de volgende fase van het planproces wordt verwerkt in het ontwerp.

1.7 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de huidige situatie beschreven, waarna de eisen aan de doorfietsroute en de park/groenstrook zijn benoemd in hoofdstuk 3. Het ontwerp voor de doorfietsroute van de Cremerstraat en de park-/groenstrook zijn opgenomen in hoofdstuk 4 en 5.



Figuur 1-4: Deel van de bevindingen en sfeerbeeld van de eerste bewonersavond

Naast de avonden heeft de gemeente bewoners uitgenodigd te discussiëren en reageren op een speciaal hiervoor ontwikkelde website. Ook hieruit bleek de betrokkenheid en de variatie aan meningen en suggesties.

2 Huidige situatie

2.1 Cremerstraat

De Cremerstraat loopt ten zuiden van de spoorlijn Utrecht – Rotterdam en maakt onderdeel uit van de wijken Nieuw-Engeland en Thomas à Kempisplantsoen in Utrecht-West. Het deel ten westen van de Thomas à Kempisweg maakt ook onderdeel uit van het Thomas à Kempis plantsoen en kent een zelfde brede parkstrook. Op dit deel is al een vrijliggend fietspad gerealiseerd.



Figuur 2-1: De Cremerstraat in de wijken

De zuidzijde van de Cremerstraat wordt gekenmerkt door woningen uit de jaren '30 van de vorige eeuw, zowel grondgebonden als gestapeld. Uitzondering hierop is de open ruimte bij het Cremerplein, ongeveer

halverwege. De strook tussen de straat en het spoor kent over de gehele lengte een groene inrichting of aanzicht, met een duidelijk verschil tussen het oostelijk en het westelijk deel. In het westen, tot ruim halverwege het Cremerplein ligt de brede parkstrook. Ter hoogte van het Cremerplein gaat de parkstrook over in een strook van bebouwingseenheden in het groen. Het oostelijk deel kent een smallere groene buffer tot aan de J.J.A.Goeverneurstraat die meer als groenstrook moet worden gezien.

2.2 Karakteristieken park- / groenstrook

Engelse landschapsstijl

In de jaren '60 van de vorige eeuw is ten noorden van de toen aanwezigen laaggelegen spoorlijn een verhoogde spoorbaan aangebracht. Toen de lage spoorlijn verwijderd was, is de parkstructuur aan de Cremerstraat aangelegd in de "Engelse landschapsstijl", die zich uit in de afwisseling van open /besloten ruimten, beplanting in kamers, meanderende paden, komvormige grondwallekes. Het park is voorzien van veel bloem- en besdragende struiken. In het voorjaar en het najaar zorgt dit voor veel kleur in het park. Tevens draagt dit bij aan de vogelrijkdom in het park.

De bomen en het plantsoen in de groenstrook zijn nu ongeveer 50 à 60 jaar oud. De balsempopulieren aan de wegzijde zijn ouder, zij zijn aangeplant rond 1940.

Het groen en padenstructuur met meanderende lijnen vormt de verbinding tussen de verschillende parkonderdelen. Maar bij het Cremerplein (garage Presti) ontbreekt de verbinding. De sfeer, open ruimten, volwassen (boom)beplanting, de grondwalletjes, groenmassa en doorkijkjes, zorgen ervoor dat de buurt veel waarde hecht aan behoud van het park, vooral als wandelpark.



Figuur 2-2: Geluidsscherm naar het spoor

Ten oosten van de bebouwing in de strook heeft de groenstrook, die loopt van de Van Lennepdwarsstraat tot aan de J.J.A. Goeverneurstraat in 2007 heeft een kleine kwaliteitsverbetering ondergaan. De aanleiding

was de aanleg van het geluidsscherm aan spoorzijde. De plantsoenpaden zijn toen van asfalt voorzien, beplanting is aangevuld met bloemrijkere soorten en er zijn (extra) plantsoenhekjes aangebracht.

Waar in het brede deel van de parkstrook een dubbele padenstructuur is waar ook 'ommetjes' gelopen kunnen worden, heeft het deel van de groenstrook een enkele structuur. Op het smalste stuk waar zich de bebouwing bevindt van de Garage Presti tot Stichting EMMA is slechts een smal trottoir beschikbaar naast de parkeervakken. De uitstraling is hier echter nog steeds groen door de beplanting op de kavels.

Verrommeling

Over de gehele lengte van de Cremerstraat valt een verrommeling van het grensvlak tussen verharding en park/groenstrook op. De 'rafelige' rand van verharding langs de weg, het langs-, schuin- en dwarsparkeren, voorzien van wel of geen laanboombeplanting van verschillende kwaliteiten en soorten vormt weinig eenheid.

Daarentegen wordt het feit dat de parkstrook 'niet te aangeharkt' is door de bewoners ook als kwaliteit gezien.

Wandelpark

De parkstrook wordt nadrukkelijk beleefd en gebruikt als wandelpark; niet zozeer als verblijfspark. Dit sluit aan bij het oorspronkelijk ontwerp van de parkstrook in de jaren '60, waar het een groenzone betreft om te flaneren.

Het gebied wordt ook zeer intensief gebruikt door hondenbezitters. Er is een ruime hondenspeelweide en diverse hondentoiletten.

Hondenbezitters uit de hele wijk en daarbuiten komen hiernaar toe om hun hond uit te laten. Er zijn echter ook klachten over de honden en de hondensoep die in de park-/groenstrook ligt: de duidelijkheid en begrenzing van toiletten en speelweides laat te wensen over, het blijft voor veel bewoners onbekend waar de hondenspeelweide of zelfs het toilet ophoudt.

Groenvoorziening, beplanting en bomen



Figuur 2-3: Beplanting in de Parkstrook

Het huidige beeld is een park met gazon en (laan)bomen, verouderd, uitgegroeid bos/struweelplantsoen. Bomen en plantsoen hebben een wisselende kwaliteit en conditie, zoals dood hout in (laan)bomen, gaten in beplanting, afnemende soortenvariatie/diversiteit, ijl uitgegroeid bosplantsoen, geen kruidenlaag, etc.

Het algemene beeld is dat bepaalde onderdelen van het park aan verjonging toe zijn, inherent aan een park van 50 à 60 jaar oud.

Ecologie

De parkstrook bestaat uit een diversiteit aan volwassen bomen, uitgegroeid bosplantsoen en struweel en gazons en vormt zo een ecologisch waardevolle biotoop voor vogels, vleermuizen en grondgebonden zoogdieren als egels. De kruidenlaag is echter niet aanwezig (bron: UtARK, ecologisch advies februari 2013).

2.3 Functionaliteit Parkstrook

Het park is geen verblijfspark en om deze reden niet ruim bedekt met verblijfsplekken als banken en speeltoestellen: er is een gering aantal zitbankjes en lichtpunten aanwezig.

In de parkstrook / groenstrook die als wandelzone is ingericht bevindt zich van west naar oost: de biologische tuin de Wilgenhof, de voormalige spoorwoningen, de (reservering voor de) Cremertuin en de opstallen en het terrein van de stichting EMMA en nog wat verder naar het oosten het transformatorhuis van de spoorwegen.

De biologische tuin van de Wilgenhof maakt, ondermeer vanwege zijn ecologische kwaliteiten, wezenlijk onderdeel uit van de parkstrook. De Wilgenhof zal apart benoemd worden in het volgende hoofdstukken, aangezien deze tuin oppervlakte gaat verliezen door de sporenuitbreiding. Deze oppervlakte zal worden gecompenseerd. De voormalige spoorwoningen zijn in het verleden aangekocht door een ontwikkelaar ten behoeve van herontwikkeling van woningen. De

spoorwoningen staan te verkrotten in afwachting van geïnteresseerden en is de omwonenden een doorn in het oog.



Figuur 2-4: De Wilgenhof

De strook vanaf garage Presti tot aan stichting EMMA beslaat vrijwel de gehele breedte van de park-/groenstrook. De garage Presti aan het Cremerplein heeft van gevel tot aan de straat een verhard oppervlak, waardoor het groene karakter van de strook hier wordt onderbroken. De overige bebouwingseenheden hebben aan alle kavelranden een groen

aanzicht. De kerk vraagt vanwege de functie met de grote bezoekersaantallen op zondagmorgen speciale aandacht. Voor de Cremertuin (het braakliggende terrein tussen kerk en “EMMA”) worden de plannen, opgesteld in een bewonerscollectief op dit moment uitgevoerd. De eigenaar staat een tijdelijk gebruik als tuin en speelplek door omwonenden toe. De bebouwing van de stichting EMMA is wat minder hoogwaardig, maar er zijn geen plannen bekend voor aanpassing hiervan.

De grond van deze kavels is grotendeels in eigendom van NS. De rest van de park/groenstrook is eigendom van gemeente aan de straatzijde en van ProRail (RailInfratrust) aan de spoorzijde.

2.4 Sociale veiligheid

Er zijn veel klachten over de sociale veiligheid, van de park/groenstrook en op straat. Dit speelt in het bijzonder op twee plekken: ter hoogte van het Cremerplein, waar auto's rondjes rijden, mensen blijven hangen, en waar in de parkstrook weinig toezicht en doorzicht is en aan de oostkant, waar een anoniemer deel van de Cremerstraat vanaf de M.P. Lindostraat naar het oosten eenzelfde probleem vormt. Dit uit zich in afval in het groen, een onveilig gevoel en er zijn zelfs enkele signalen over drugshandel en gebruik.

2.5 Functionaliteit Cremerstraat

De Cremerstraat loopt vanaf de Daalsetunnel tot aan de Thomas à Kempisweg. De Cremerstraat is echter geen doorgaande verkeersverbinding tussen beide gebiedsontsluitingswegen. Ter hoogte

van de Daalsetunnel is er enkel een fietsdoorsteek aanwezig, de aansluiting bij de Thomas à Kempislaan verloopt via een parallelweg.

De Cremerstraat is een erftoegangsweg en maakt onderdeel uit van de 30 km/h-zone die in beide wijken van toepassing is. Het 'verblijven' staat hier centraal. Dit betekent dat oversteken, in-/uitstappen, parkeren etc. zo veilig mogelijk moeten plaatsvinden. Dit wordt in de Cremerstraat ondermeer afgedwongen door eenrichtingsverkeer en snelheidsremmers (drempels en asverspringingen).

De Cremerstraat heeft voornamelijk een verkeersfunctie voor bewoners, bedrijven en instellingen die er zijn gevestigd. Dit betekent dat de Cremerstraat hoofdzakelijk bestemmingsverkeer en bewoners- en bezoekersparkeren kent en duidelijk geen doorgaande verkeersfunctie heeft voor gemotoriseerd verkeer. Voor het fietsverkeer heeft de Cremerstraat een belangrijkere functie. De Cremerstraat ligt in het verlengde van de Vleutenseweg richting Leidsche Rijn en vormt daarom een schakel in het fietsnetwerk tussen Leidsche Rijn en Utrecht Centraal Station en het centrum van Utrecht.

Verkeerscirculatie

De beide woonwijken worden gekenmerkt door in verhouding smalle straten. Dit is één van de redenen om een stelsel van eenrichtingsverkeer in de woonwijken aan te houden, waar de Cremerstraat onderdeel van uitmaakt. In de figuur is een overzicht gegeven van de rijrichtingen die van toepassing zijn op de Cremerstraat en de aansluitende straten. Bij de Justus van Maurikstraat is een knip aangebracht voor gemotoriseerd verkeer. Op het wegvak tussen de

Justus van Maurikstraat en het Cremerplein is daarom verkeer in twee richtingen mogelijk (het profiel leent zich hier ook goed voor). Ook bij het Cremerplein is verkeer in twee richtingen mogelijk in de huidige situatie.



Figuur 2-5: Eenrichtingsverkeer op de Cremerstraat

2.6 Profiel Cremerstraat per deel

De wegvakken van de Cremerstraat verschillen op veel onderdelen van elkaar. Het profiel van de weg en materiaalgebruik wisselt constant. Enerzijds karakteriseert dit de Cremerstraat, anderzijds geeft het vanuit herkenbaarheid en comfort – gelet op de fietser – een rommelig beeld. De verschillende profielen worden kort van west naar oost beschouwd. De gegevens ten aanzien van parkeren komen uit gemeentelijke

onderzoeken¹. Als maatgevend moment voor de woonwijken geldt een nacht meting doordeweeks (01 uur – 05 uur). Dit is het moment waarop de meeste bewoners thuis zijn en dus de meeste auto's in de wijk staan geparkeerd.



Figuur 2-6: Profiel tussen Thomas à Kempisweg en Frederik van Eedenstraat

¹ Parkeeronderzoek Fiscaal gebied Utrecht 2013, rayon 5.200 – Nieuw Engeland (Dufec), en Parkeeronderzoek Fiscaal gebied Utrecht 2013, rayon 14.100 – Majellepark e.o. 2013 (Dufec)

I: Thomas à Kempisweg – Frederik van Eedenstraat – Justus van Maurikstraat

Het profiel bestaat uit een trottoir aan huizenzijde, langsparkeren een rijloper en in de Parkstrook zijn parkeerkoffers met schuinparkeren aanwezig – deze zijn jaren geleden aangelegd als tijdelijke voorzieningen, maar nooit vastgelegd in het bestemmingsplan. De bestrating en het langsparkeren bestaan uit betonstraatstenen. De schuinparkeervakken zijn aangelegd in grasbetontegels. Er is sprake van eenrichtingsverkeer in west-oostrichting. Er zijn enkele drempels en versmallingen met boomspiegels aanwezig om de snelheid van het autoverkeer te remmen.

Nabij de Justus van Maurikstraat wordt de woonbebouwing onderbroken door een schoolgebouw. Op dit punt ontstaat er een 'achterzijde' van de bebouwing, terwijl het overige deel wordt gekenmerkt door woningen die met de voorzijde naar de Cremerstraat zijn georiënteerd. De parkeerdruk op het deel richting de Thomas à Kempisweg is op de meeste momenten van de dag dan ook hoger dan op het oostelijke deel nabij de Justus van Maurikstraat. Op het representatieve moment van de dag (nacht, gelet op aandeel bewonersparkeren), geldt op het deel tussen de Thomas à Kempisweg en de Frederik van Eedenstraat een parkeerdruk tussen de 61%–80% en op het oostelijke deel richting de Justus van Maurikstraat een parkeerdruk tot 60%.

II: Justus van Maurikstraat – Cremerplein

Op hoek van de Cremerstraat bij de Justus van Maurikstraat is een knip voor het gemotoriseerd verkeer aangebracht. Alleen fietsverkeer en voetgangers mogen van de doorsteek gebruik maken. De Cremerstraat

kent op dit deel een breed profiel, bestaande uit een breed trottoir, rijloper voor tweerichtingsverkeer en haakse parkeervakken. De weg en de parkeervakken zijn uitgevoerd in betonstraatstenen.

Op de hoek met de Justus van Maurikstraat ligt de Van Asch Van Wijckschool waarvan de entree aan de Louis Couperusstraat is gevestigd. De achterzijde van de school ligt aan de Cremerstraat, daar waar de woningen wel met de voorzijde naar de Cremerstraat zijn georiënteerd. De parkeerdruk op dit deel van de Cremerstraat is hoog (91%–100%), waarbij door bewoners wordt aangegeven dat de parkeerplaatsen achter de school vaak niet worden gebruikt. De druk ligt dus voornamelijk op de parkeerplaatsen direct tegenover de woningen. Het sociale aspect (zicht op de auto's) is hierin een belangrijke factor.



Figuur 2-7: Profiel tussen Cremerplein en Justus van Maurikstraat

III: Cremerplein

De Cremerstraat heeft bij het open Cremerplein een zeer breed profiel, met aan weerszijden een trottoir en een rijloper van ca. 10 meter. Aan beide kanten van de straat wordt langsparkeren toegestaan.

De parkeerdruk is hier voor alle parkeerplaatsen gemiddeld 90% op het drukste moment van de week (dinsdagnacht), waarbij opvalt dat de parkplaatsen langs de parkstrook minder vaak vol staan. Daar is de parkeerdruk 61 tot 80 %.

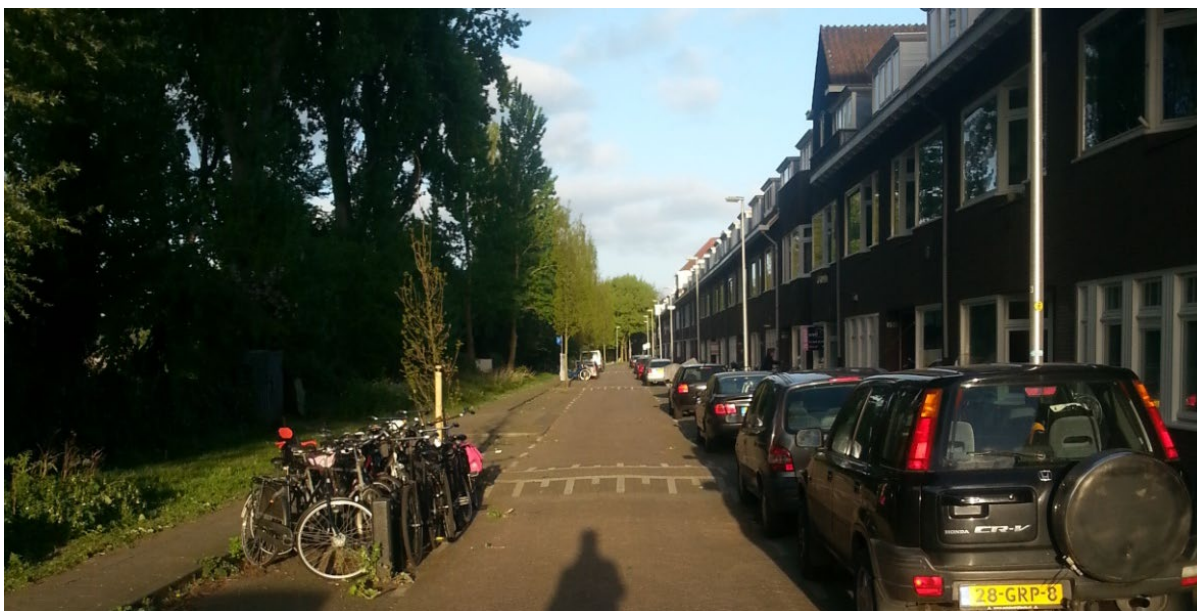
De straat is volledig uitgevoerd in betonstraatstenen.



Figuur 2-8: Profiel bij het Cremerplein

IV: Cremerplein – Van Lennepdwarsstraat

De Cremerstraat heeft aan de zijden van de woningen een breed trottoir. De smalle rijloper (eenrichtingsverkeer van west naar oost) is met net 3,0 meter het smalste deel van de Cremerstraat. De weg wordt aan beide zijden ingesloten door eveneens smalle langspaarkeervakken (1,75 meter) die af en toe worden onderbroken door boomvakken of fietsparkeerplaatsen. Nabij de Van Lennepdwarsstraat maakt het langsparkeren aan de noordzijde plaats voor groen.



Figuur 2-9: Profiel tussen het Cremerplein en de Van Lennepdwarsstraat

Aan de noordzijde is langs de parkeervakken een smal trottoir aanwezig. De parkeerdruk is op dit gedeelte zeer hoog met percentages tussen de 91% en 100% op het drukste moment. De straat en de parkeervakken zijn uitgevoerd in betonstraatstenen.

V: Van Lennepdwarsstraat – Cremerdwarsstraat

Vanaf de Van Lennepdwarsstraat krijgt de Cremerstraat weer een ander beeld. De noordzijde is vrij van parkeren en is sprake van een directe overgang van weg naar groenstrook. Ook de materialisering wijzigt. De betonstraatstenen maken plaats voor gebakken klinkers en de parkeervakken zijn uitgevoerd in antraciettegels 30x30.



Figuur 2-10: Profiel tussen de beide dwarsstraten

Aan de huizenzijde ligt een normaal trottoir met aangrenzende langspaarkeerplaatsen en een eveneens smalle rijloper (ca. 3,40 meter) met eenrichtingsverkeer in oost-westrichting. De parkeerdruk is hoog (rond de 90%).

VI: Cremerdwaarsstraat – M.P. Lindostraat

Dit deel van de Cremerstraat laat zich goed vergelijken met het aangrenzende wegvak tussen de beide dwarsstraten. Het trottoir is iets smaller, wat ten goede komt aan de iets bredere parkeervakken en rijloper (oost-west eenrichtingsverkeer). Halverwege zijn schuinparkeervakken aanwezig met een asverspringing die wordt geaccentueerd door bloembakken. De materialisering is hetzelfde en ook hier is de parkeerdruk hoog (91%–100%).



Figuur 2-11: Profiel tussen de Cremerdwaarsstraat en M.P. Lindostraat

VII: M.P. Lindostraat – P.A. de Genestetstraat

De Cremerstraat heeft vanaf de M.P. Lindostraat richting de Daalsetunnel een ander karakter. De achterliggende buurt, het Verdomhoekje, is een gerenoveerd deel van de wijk. Het profiel is wel vergelijkbaar met het voorgaande deel met een trottoir aan de huizenzijde, een langspaarkeerstrook gevolgd door de rijbaan grenzend aan een loopstrook langs het groen. De weg en parkeervakken zijn hier weer uitgevoerd in betonstraatstenen. De parkeerdruk is ook op dit punt van de wijk hoog. (91%–100%).



Figuur 2-12: Profiel tussen de M.P. Lindostraat en P.A. de Genestetstraat

VIII: P.A. de Genestetstraat – J.J.A. Goeverneurstraat

Het deel tussen de genoemde straten is volledig afwijkend. De weg ligt niet direct in het verlengde van de Cremerstraat en is daarnaast ingericht als erf, waarbij trottoir, rijbaan en parkeren op eenzelfde niveau liggen en zijn uitgevoerd in (kleine) klinkerverharding. De parkeerdruk is laag tot gemiddeld (1%–60%).

IX: J.J.A. Goeverneurstraat – Daalsetunnel

Dit deel valt buiten het plangebied van dit project. In opdracht van de gemeente wordt een ontwerp gemaakt voor een nieuw fietspad dat de Cremerstraat verbindt met het fietspad onder de Daalsetunnel.



Figuur 2-13: Profiel tussen de P.A. de Genestetlaan (oost-west) en Goeverneurstraat

3 Integraal Programma van Eisen

De eisen worden hierna per thema benoemd.

3.1 Eisen voor grensvlak straat en parkstrook

Vanwege de nadrukkelijke samenhang van de projecten zijn de eisen voor het grensvlak apart benoemd:

De overgang van park-/groenstrook dient een aantrekkelijk, groen karakter te krijgen. Deze zal passen bij de langgerekte vorm en de kleinschaligheid van de Cremerstraat.

- a) De Cremerstraat dient over de gehele lengte een eenduidige uitstraling te krijgen;
- b) Parkstrook en groenstrook dienen eenzelfde uitstraling en materialisering te krijgen;
- c) Continu pad van oost naar west structuur met eigen materialisering, met ten minste aan een zijde groen die park en groenstrook verbindt;
- d) De overgang van park-/groenstrook naar straatprofiel dient een groene inrichting te krijgen;
- e) Waar mogelijk wordt laanbeplanting in het profiel van de Cremerstraat aan de noordzijde toegevoegd/ versterkt;
- f) Bij de overgang van park-/groenstrook naar straatprofiel dient het parkeren buiten het profiel (in de park-/groenstrook) te worden ontmoedigd.

3.2 Eisen doorfietsroute

De gemeente Utrecht kent nog geen vastgesteld Programma van Eisen voor doorfietsroutes. Wel zijn de uitgangspunten vastgelegd in de commissie brief over de aanpak van doorfietsroutes (d.d. 11 februari 2014). De relevante passages uit deze brief zijn hieronder opgenomen.

De doorfietsroutes zijn net als de Top 5 onderdeel van het hoofdfietsnetwerk en zorgen ervoor dat de fiets voor afstanden tot 15 km een aantrekkelijk alternatief wordt naast andere vervoerwijzen. De Top 5 routes zijn geselecteerd op de hoogste intensiteiten in gebruik en lopen vrijwel overal parallel aan de hoofdinfrastructuur.

Onderscheidende kenmerken van een doorfietsroute ten opzichte van de Top 5 zijn:

- a) Het zijn rustige routes die vaak parallel lopen aan de hoofdinfrastructuur waardoor de gebruiker meer keuzevrijheid krijgt en meer spreiding van de drukte wordt bereikt. Vaak lopende routes door woonbuurten waar de auto een minder prominente rol heeft. Hierdoor ontstaan prettige en veilige routes met in potentie een goede fietsdoorstroming.
- b) Het is een directe verbinding tussen economische kerngebieden, (decentrale)stations en woongebieden.
- c) Het zijn fietsroutes over langere afstand om de komst van de E-bike te faciliteren.

- d) Een doorfietsroute is een “voorrangsweg” voor fietsers die vormgegeven wordt als een vrijliggend fietspad of een fietsstraat.
- e) Deze routes kennen zo min mogelijk verkeerslichten en de fietser heeft op kruisingen, waar mogelijk, voorrang op ander verkeer.
- f) Belangrijke aspecten bij een doorfietsroute zijn obstakel arm, comfortabel met een stroef wegdek in asfalt of gelijkwaardig, goede verlichting en verkeersveilig.

3.3 Eisen hoofdfietsroutes

Algemeen geldt dat (hoofd)fietsroutes moeten voldoen aan de hoogste kwaliteitseisen die aan een het fietsnetwerk worden gesteld:

- samenhang;
- directheid;
- veiligheid;
- aantrekkelijkheid;
- comfort;
- beleving.

Route in het netwerk (samenhang)

- a) De fietsroute Cremerstraat is onderdeel van het (door)fietsnetwerk van de gemeente Utrecht en sluit bij de Thomas à Kempisweg en de Daalsetunnel aan op de Top 5 fietsroute Leidsche Rijn – Utrecht centrum / Utrecht Centraal Station.

Directheid

- b) De route dient voor de fietser zo direct mogelijk te worden vormgegeven. Dit wordt bepaald door het tracé (niet omrijden) en

door de inrichting van het tracé (bijvoorbeeld een gestrekte ligging). Het tracé van de doorfietsroute ligt al vast. In de uitwerking van het tracé moet de directheid van de route eveneens terugkomen.

Veiligheid

- c) Een veilig ontwerp, waarin de fietsinfrastructuur de veiligheid van de fietser en de overige weggebruikers borgt.

Comfort

- d) Deze eis is gericht op een vlotte en comfortabele doorstroming voor het fietsverkeer. In de voorrang waar het kan (t.b.v. de veiligheid) en bijvoorbeeld beperkingen in hellingspercentages.

Aantrekkelijkheid

- e) De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving geïntegreerd, dat ze samen met deze omgeving een harmonieus geheel vormt, waardoor het fietsen in deze omgeving aantrekkelijk is. De samenhang met de inrichting van de Park- en groenstrook is dus essentieel voor een aantrekkelijke fietsroute, evenals de integratie met de overige functionaliteiten van de weg (verblijfsfunctie, parkeren).

Beleving

- f) De beleving van een route (het ervaren) bepaalt of mensen een route daadwerkelijk gebruiken. De route kan nog zo direct zijn, als deze niet prettig of aantrekkelijk is, kiezen mensen een andere route of wellicht een ander vervoermiddel. Een aangename

route (leuk, aantrekkelijk, afwisselend, comfortabel) wordt veel korter/snelser ervaren dan een saaie route.

De Cremerstraat is al een mooie straat. De uitdaging is om te werken aan de verbetering van de groenzone en een eenduidig straatprofiel,, zodat de route een eigen, herkenbare identiteit krijgt.

3.4 Eisen fietsstraat

- a) De doorfietsroute Cremerstraat moet vorm krijgen middels een inrichting als fietsstraat.

Een fietsstraat is een weg voor gemengd verkeer (waar auto's en fietsers dus dezelfde rijbaan delen) die op zo'n wijze is ingericht, dat duidelijk is dat de fietser hier de belangrijkste gebruiker is. Deze keuze voor een fietsstraat sluit daarom goed aan bij de functies van de Cremerstraat als verblijfsgebied dat toegankelijk is voor al het verkeer, maar tegelijkertijd het karakter van een 'doorfietsroute' moet uitstralen.

Voor de fietsstraat komt dit tot uiting in de profielindeling die anders is dan een 'normale' straat. Het profiel wordt opgebouwd vanuit de functie voor de fiets en zo aangepast dat ook de andere gebruikers (zoals parkeerders) een goede plaats kunnen vinden. Met een profiel waarbij de fietser meer midden op de weg rijdt en de auto meer achter de fiets blijft (middenberm, smal profiel), kan de positie van het fietsverkeer worden versterkt. Hiervoor zijn meerdere opties denkbaar:

- het profiel als geheel versmallen;
- de stroken voor de fiets verbreden en voor auto's versmallen;
- de fietsers meer in het midden van de rijloper te laten rijden;
- toepassing van een (overrijdbare) middenscheiding.

Het aangepaste profiel leidt tot een lagere snelheid van het autoverkeer. Eventuele andere snelheidsremmende maatregelen zijn een alternatief of worden als aanvulling toegepast.

Van belang is wel te melden dat een fietsstraat geen juridische status heeft en dus puur een inrichtingsvorm is. Voor een fietsstraat zijn de volgende basiseisen geformuleerd.

Veiligheid

- b) In fietsstraten parkeren auto's buiten de rijbaan.
- c) Een lage snelheid van het autoverkeer is vereist vanuit de veiligheid voor de fietser en vanuit de verblijfsfunctie van de erftoegangsweg. Hier moet in het profiel rekening mee worden gehouden (aangepast profiel, snelheidsremmers; bij lange rechte straatdelen, zoals in de Cremerstraat, zijn aanvullende maatregelen gewenst).

Comfort

- d) In fietsstraten wordt de voorrang ten gunste van de fietsstraat geregeld.
- e) Wees terughoudend met snelheidsremmers en autobarrières (o.a. paaltjes). Deze zijn hinderlijk voor fietsers.
- f) De rijloper in fietsstraten wordt uitgevoerd in rood of 'roodachtig' asfalt, om de functie als fietsroute te benadrukken en om voldoende vlakheid te bereiken.
- g) Kantstroken moeten altijd op een veilige manier overrijdbaar zijn voor de fietser. Kantstroken moeten dus altijd voldoende

vlak zijn. Kantstroken met elementenverharding worden zettingsvrij gefundeerd (over het algemeen indien de rijloper > 4,00 m).

Herkenbaarheid

- h) Een fietsstraat is altijd als zodanig herkenbaar. Dat betekent dat door gebruik van materialen, bebording, e.d. de infrastructuur als 'fietsinfra' herkenbaar is.
- i) Om de herkenbaarheid van fietsstraten te benadrukken kent het profiel duidelijke verschillen in kleur en textuur van rijloper en kantstroken of rijlopers en middenstrook.
- j) Een fietsstraat wordt aangeduid met een bord "fietsstraat". Dit bord mag geen juridische status suggereren.
- k) Fietsstraten worden niet van markering voorzien. Daarentegen worden tweerichtingenfietspaden van een 0,30 – 2,70 streep voorzien. Zo ontstaat er een duidelijk onderscheid tussen fietspad en fietsstraat.

3.5 Technische eisen Cremerstraat

- a) Aandacht voor de ligging van kabels en leidingen i.r.t. gesloten verharding (asfalt), bij voorkeur geen asfalt op de kabels en leidingen.
- b) Eventueel nieuwe ontwikkelingen m.b.t. kabels en leidingen dienen rekening te houden met het ontwerp.
- c) Aandacht voor afwatering en waterhuishouding: afwateren op parkzijde.

3.6 Eisen park-/ groenstrook

Er worden eisen gesteld aan de inrichting van de parkstrook van uit het UtARK project, deze zijn veelal op opgenomen in de vraagspecificatie van ProRail, voor zover deze binnen de scope van ProRail vallen, zie paragraaf 1.5. Dit geldt voor de onderdelen spoortalud en werkterrein. Kort gezegd omvat dit de uitgangspunten dat het talud toegankelijk is en onderdeel uitmaakt van het park. Dit betekent dat de afscherming (in de vorm van een hek of een geluidsscherm) boven aan het talud komt te staan, waar dit nu onderaan het talud staat.

Handhaven en versterken kwaliteiten Parkstrook

De parkstrook wordt zeer gewaardeerd met name door de karakteristieken van de Engelse landschapstijl. Hieruit ontstaan de volgende eisen voor de parkstrook

- a) De bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden.
- b) Versterken van het karakter als wandelpark.
- c) Laanbeplanting Cremerstraat versterken.
- d) Padenstructuur meanderend.
- e) Padenstructuur als onderdeel van oostwest-route met eigen materialisering.
- f) Grondwallethjes herstellen/ terugbrengen.
- g) Ecologische waarden herstellen, vleermuizen, bijenhoeven, meer diversiteit aan kruiden.
- h) Gevarieerde beplanting (vruchtdragende heesters, bloemrijk grasland, solitaire bomen en boomgroepen, etc.).
- i) Groene 'wand' als afscherming spoorbaan.

Groenstrook

De groenstrook wordt gezien als onderdeel van de parkstrook en dient te worden opgewaardeerd. Hiervoor zijn de volgende eisen geformuleerd:

- j) Visueel verbreden groenstrook: verwijderen hekwerk ProRail en versmallen bosplantsoenstrook.
- k) Groene (bloemrijke) beplanting voor geluidsscherm versterken.
- l) Aandacht voor sociale veiligheid en verrommeling.
- m) Padenstructuur als onderdeel van oostwest-route.
- n) Gevarieerde beplanting (bloemrijke heesters).
- o) Groene 'wand' als afscherming spoorbaan.

Wilgenhof

- p) Oppervlaktecompensatie, zonder grote aantasting huidig groen.
- q) Samenhang parkstrook behouden.
- r) Voldoende ruimte laten voor oost-west verbinding door het park.
- s) Groenstructuur en beplantingssortiment rondom de tuin sluit aan op de aanwezige beplanting van zowel de parkstrook als de tuin.
- t) Voldoende lichttoetreding aan de zuidzijde tuin voor het telen van groentegewassen.

3.7 Technische eisen park- / groenstrook

- a) Kabels en leidingen, dienen voldoende afgeschermd te zijn van de (nieuwe) bomen etc.
- b) Eventueel nieuwe ontwikkelingen m.b.t. kabels en leidingen dienen rekening te houden met het ontwerp.

4 Ontwerp voor de Cremerstraat

Het ontwerp voor de doorfietsroute over de Cremerstraat kent door de verschillende profielen, parkeersituaties en karakteristieken van de Cremerstraat en Park-/groenstrook verschillende uitwerkingsdelen. Het profiel van de fietsstraat krijgt bij voorkeur een vaste maat en vormt dan het continue beeld. De fietsstraat is daarmee letterlijk en figuurlijk de rode draad door de Cremerstraat. Als randvoorwaarde voor het ontwerp geldt dat de huidige trottoirs aan huizenzijde minimaal de bestaande breedte behouden.

De tekenbladen van het ontwerp zijn opgenomen in bijlage 1. Figuren in dit hoofdstuk zijn overgenomen uit het ontwerp.

In paragraaf 4.2 t/m 4.7 wordt per straatdeel een toelichting gegeven op het ontwerp. In de eerste paragraaf zijn de principes benoemd, welke opgenomen zijn in het ontwerp, of nog in een volgende fase uitgewerkt worden.

4.1 Principeoplossing per thema

Maatvoering

Het profiel van de Cremerstraat is opgebouwd uit diverse maatsegmenten. Deze segmenten zijn afkomstig uit het ASVV (CROW, 2004 en 2012), de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW publicatie 230) en het beleid van de gemeente Utrecht.



Figuur 4-1: Profiel fietsstraat met langsparkeren, schrikstrook en asfaltverharding (Troelstralaan Utrecht)

De gemeente Utrecht streeft voor nieuwe fietsvoorzieningen naar een minimale breedte van 4,0 meter (minimaal 3,50 meter) voor fietsverkeer in twee richtingen en met obstakelvrije ruimtes van 0,50 meter aan beide zijden van de verharding (totale verhardingsbreedte: 5,00 meter).



Visualisatie ontwerp Cremerstraat (locatie C6 op ontwerptekening), inzet foto huidige situatie

In de stedelijke omgeving komt het met enige regelmaat voor dat deze eisen niet (kunnen) worden gehaald, bijvoorbeeld in verband met eigendomsgrenzen, fysiek beschikbare ruimte (tussen gevels) of bewonerswensen (handhaven groenvoorzieningen).

Het profiel wordt in deze gevallen opgebouwd uit maatsegmenten vanuit de Ontwerpwijzer fietsverkeer en het ASVV (onder andere voor parkeervoorzieningen). Voor de Cremerstraat geldt dat in alle gevallen er meer dan voldoende ruimte moet zijn om met de fiets een tegemoetkomende of inhalende auto te laten passeren zonder op de rabatstrook te komen. De fietsstraat wordt daarmee hoofdzakelijk ingericht op fietsverkeer in twee richtingen en eenrichtingsverkeer voor het autoverkeer. Het aandeel vrachtverkeer wordt als dusdanig laag verondersteld, dat de combinatie fiets – vrachtauto niet als maatgevend is aangehouden. Dit heeft als voordeel dat het profiel niet onnodig breed wordt en daardoor het autoverkeer uit zou nodigen om hard(er) te rijden.

Het benodigde minimale breedte profiel van de rijloper bedraagt in dit geval 3,35 meter (dit 0,15 meter minder dan de minimale eis), met daarnaast twee keer 0,25 meter rabatstrook (totaal 3,85 meter)².

In de uitwerking van de fietsstraat is over de gehele lengte uitgegaan van een breedte van 3,50 meter voor de rijloper en minimaal 0,20 meter rabatstrook.

² 0,25 m. rabatstrook + 0,75 m. fietser + 0,85 m. tussenruimte + 1,75 m. personenauto + 0,25 m. rabatstrook

Maatsegment	Benodigd breedteprofiel (m)
fietser ²⁾	0,75
personenauto ²⁾	1,75
vrachtauto ²⁺³⁾	2,60
fietser – kant (trottoirband) ¹⁾	0,25
fietser – geparkeerd voertuig ¹⁺⁴⁾	0,50
fietser – fietser (beide rijdend)	0,50
fietser – rijdend voertuig ¹⁺⁴⁾	0,85
voertuig – voertuig (beide rijdend) ²⁺⁴⁾	0,30
rijdend voertuig – trottoirband ²⁺⁴⁾	0,25

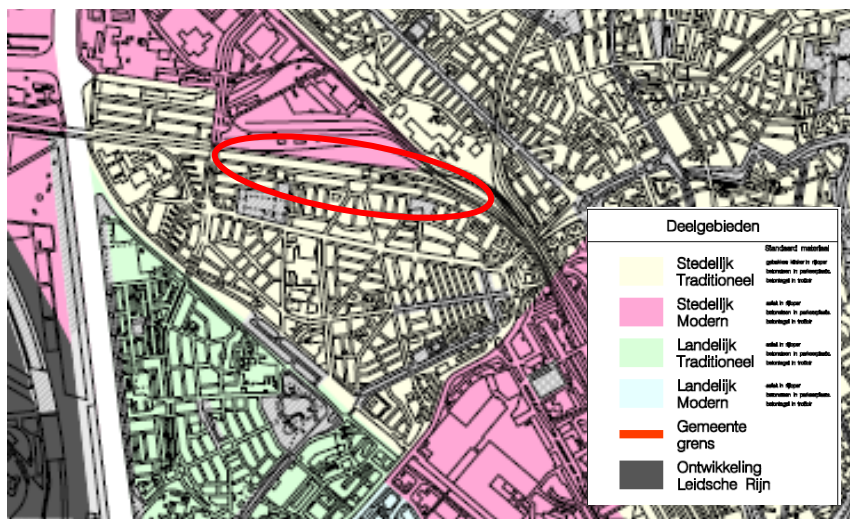
1) waarde vastgesteld aan de hand van onderzoek
2) bron ASVV
3) autobussen worden in dit verband tot de vrachtauto's gerekend
4) onder een voertuig wordt verstaan: alle gemotoriseerde voertuigen op minimaal drie wielen

Figuur 4-2: Tabel uit paragraaf 5.4.1 van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW publicatie 230)

Sferen en materialen

In het handboek inrichting openbare ruimte (HIOR) van de gemeente Utrecht is een gebiedsindeling gemaakt in sferen waarin een bepaalde materialisering voorgeschreven wordt.

De Cremerstraat valt in het gebied met de sfeer 'stedelijk traditioneel'. Materialen die hier standaard van toepassing zijn buiten de Singels zijn betontegels op de stoep, klinkers in rijwegen en parkeerstroken in gebakken klinkers of antracietkleurige betonstraatstenen. Als uitzondering wordt genoemd dat in de jaren '50 buurten ook wel gewerkt wordt met asfalt.



Figuur 4-3: Uitsnede sferenkaart uit het HIOR (www.utrecht.nl/hior), Cremerstraat omcirkeld

Voor de doorfietsroute Cremerstraat zijn de eisen van de doorfietsroute maargevend. Dit betekent de rijloper uitgevoerd zal worden in rood asfalt. De rabatstroken zijn aan beide zijden van de weg uitgevoerd in gebakken klinkers. De mogelijkheid om de klinkers her te gebruiken die nu in de rijbaan van het oostelijk deel van de Cremerstraat liggen dient te worden onderzocht. Hierbij is het van belang dat ze van voldoende kwaliteit (schoon en heel) zijn om een hoogwaardig beeld te creëren.

De parkeervakken worden uitgevoerd in betonstraatsteen en doorgroeibare verharding (zie ook bladzijde 31). In principe is dit de bleekroze kleur (oorspronkelijke kleur waarschijnlijk 'heidepaars') die nu in de rijbaan van de Cremerstraat ligt. Er zal bekeken worden of de

bestaande betonstraatstenen nog van voldoende kwaliteit zijn om her te gebruiken in het nieuwe ontwerp. Van belang is dat een eenduiding en hoogwaardige uitstraling ontstaat, indien het nodig is worden nieuwe straatstenen gebruikt. De stoepen blijven grotendeels intact, conform de sferen uitgevoerd in grijze 30x30 betontegels.

Snelheidsremmende maatregelen

In de huidige situatie zijn snelheidsremmende maatregelen aanwezig zoals verkeersdrempels, wegversmallingen en asverspringingen.



Figuur 4-4: Snelheidsremmende maatregelen in de huidige situatie (boven) en ontwerp

Ten behoeve van de verkeersveiligheid met een gestrekte route en een minimale benodigde breedte van het profiel verdwijnen de wegversmallingen en de asverspringing. Een deel van drempels wordt teruggebracht en daarnaast worden op de kruispunten zogeheten plateaus aangebracht. Het aantal verhoogde snelheidsremmers blijft daardoor ongeveer gelijk, hooguit is sprake van een nieuwe indeling van de snelheidsremmers over de Cremerstraat.

	huidig	ontwerp
plateau	1	7
drempels	14	7
wegvermalling (evt gecombineerd met asverspringing)	6	0

Figuur 4-5: Tabel snelheidsremmende maatregelen in de huidige situatie en ontwerp

Parkeren

De Cremerstraat heeft een verblijfsfunctie waar parkeren in de huidige situatie reeds een vrij dominantie functie in het straatbeeld inneemt. De hoge parkeerdruk in de Cremerstraat, maar ook in de omliggende en aansluitende straten noopt tot het zoveel mogelijk terugbrengen van het bestaande parkeerareaal waar nodig, maar vanuit diverse overwegingen (groen, overlast) te verminderen waar het kan.

De Cremerstraat telt in de huidige situatie 300 parkeerplaatsen. Een deel van deze parkeerplaatsen (26 stuks) hebben eigenlijk een tijdelijke status en zijn niet in het bestemmingsplan opgenomen. Deze plaatsen liggen in het meest westelijke deel van de straat, aan de zijde van de parkstrook. Deze parkeerplaatsen zijn destijds gerealiseerd als tijdelijke parkeervoorziening (uitgevoerd in grasbetonstenen), toen het kruispunt

bij de Majellakerk werd aangepast. Ze zijn echter na afronding van deze werkzaamheden niet meer weggehaald. Het gebruik van deze parkeerplaatsen is laag (60%) op het representatieve meetmoment van de dag (nachtperiode), zo blijkt uit het parkeerdrukonderzoek uit 2013 (zie paragraaf 2.6). Ook op andere delen van de dag worden deze parkeerplaatsen relatief beperkt gebruikt. Deze 26 parkeerplaatsen zijn niet meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit in de Cremerstraat. Het huidige aantal officiële parkeerplaatsen in de huidige situatie bedraagt dus 274 (zie tabel in figuur 4-6)

Binnen het ontwerp voor de Cremerstraat is gezocht naar mogelijkheden om groen toe te voegen. Dit kan onder andere door, waar mogelijk, parkeerplaatsen op te heffen. Bewoners hebben meegedacht over de locaties waar de parkeerdruk lager is en waar parkeerplaatsen kunnen verdwijnen. In tabel (figuur 4-6) is per deel van de Cremerstraat inzicht gegeven in de huidige capaciteit, het aantal parkeerplaatsen dat voor het betreffende straatdeel is opgenomen in het ontwerp en het saldo. De straatdelen waar parkeerplaatsen kunnen verdwijnen zijn het deel tussen de Justus van Maurikstraat en het Cremerplein (17 parkeerplaatsen) en het Cremerplein zelf (23 parkeerplaatsen). In het oostelijk deel wordt één parkeerplaats verwijderd tussen de Genestetlaan en de Goeverneurstraat (totaal -41).

Een deel van het verlies aan parkeerplaatsen wordt op andere delen in de Cremerstraat gecompenseerd door nieuwe parkeerplaatsen toe te voegen. In het oostelijke deel van de Cremerstraat (het drukste deel qua parkeerdruk) gaat het om 7 parkeerplaatsen. In het westelijke deel worden 16 parkeerplaatsen teruggebracht. Voor een deel betreffen dit

parkeerplaatsen die nog niet de officiële status hadden. Hiervoor is een aanpassing van het bestemmingsplan voorzien. In totaal komen daarmee 23 parkeerplaatsen terug. Voor de gehele Cremerstraat betekent dit een afname van 18 parkeerplaatsen.

Deel Cremerstraat	Huidige situatie	Ontwerp	saldo
1a Thomas à Kempisstraat – F. van Eedenstraat	20*	28	+ 8
1b F. van Eedenstraat – J. van Maurikstraat	22**	30	+ 8
2 J. van Maurikstraat – Cremerplein (haaks)	80	63	-17
3 Cremerplein	23	0	-23
4a Cremerplein – v. Lennepdwarsstraat	59	60	+ 1
4b v. Lennepdwarsstraat – Cremerdwarsstraat	23	23	0
5 Cremerdwarsstraat – Lindostraat	28	32	+ 4
6a Lindostraat – Genestetlaan	6	8	+ 2
6b Genestetlaan – Goeveurstraat	13	12	-1
Totaal	274	256	-18
* er zijn daarnaast 15 niet officiële parkeerplaatsen op dit deel van de Cremerstraat aanwezig die in het ontwerp niet terug komen.			
** er zijn daarnaast 11 niet officiële parkeerplaatsen op dit deel van de Cremerstraat aanwezig die in het ontwerp niet terug komen.			

Figuur 4-6: Tabel Aantallen officiële parkeerplaatsen per deel van de Cremerstraat. De kolom saldo geeft aan waar nu meer of minder parkeerplekken in het ontwerp zijn opgenomen vergeleken met de huidige situatie.

De huidige parkeervoorzieningen zijn uitgevoerd als eenzijdig langsparkeren (groen- of huizenzijde), tweezijdig langsparkeren, haaks- of schuinparkeren

Voor het parkeren aan/langs een fietsstraat zijn door de gemeente de volgende eisen meegegeven:

- schuinparkeren langs de fietsstraat is – in verband met zicht en verkeersveiligheid – niet toegestaan;
- haaksparkeren is toegestaan onder de volgende voorwaarden:
- minimale diepte parkeervak: 5,00 meter;
- aanwezigheid van manoeuvreerruimte tussen fietsstraat en parkeervak van minimaal 2,00 meter.
- langsparkeren met een voorkeursbreedte van 2,00 meter (minimaal 1,80 meter).

Met bewoners is uitvoerig gepraat over de keuze voor het parkeren aan de zijde van de parkstrook of de zijde van de huizen. In gevallen waar sprake is van parkeren aan één zijde is uiteindelijk gekozen voor het parkeren aan huizenzijde. De belangrijkste reden is dat hierdoor de overgang van de straat naar het groen beter kan worden beleefd. Door – waar mogelijk – geen continue parkeerstrook aan te brengen, maar de parkeervakken af te wisselen met inhammen, worden doorzichten gecreëerd vanuit de huizenzijde richting het groen.

Verlichting

In deze fase ontwerp is nog geen verlichtingsplan opgesteld. In het smalle profiel van de Cremerstraat past een eenzijdige verlichting; de verlichtingsmasten zullen aan een zijde van de straat komen te staan en zo het gehele profiel voldoende aanlichten, en wat zicht op de parkstrook toestaan zonder dat de ecologische waarde van de parkstrook en groenstrook teveel gehinderd wordt door licht.

Het principe is hierbij dat aan de westzijde, waar bomen waar mogelijk in een laanbeplanting het profiel versterken aan de noordkant van de rijbaan, de verlichting aan de zuidkant komt te staan. Dit kan in het eerste deel bij de Thomas a Kempisweg in de inhammen tussen de parkeervakken, en op het deel met haaks parkeren op het brede trottoir. Aan de oostzijde is de ruimte erg beperkt, en is geen laanbeplanting aan kant van de groenstrook. Daarom wordt hier juist gekozen voor een plaatsing van de verlichtingsmasten aan de noordzijde. Deze kunnen tussen de parkeervakken of in de haag komen te staan. De principes volgen hiermee grotendeels de bestaande plaatsing van de verlichting in het profiel. De exacte plaatsing zal in de volgende fase verder worden onderbouwd en uitgewerkt.

Fietsenstallingen



Figuur 4-7: Mogelijke locaties voor fietsrekken (blauwe vlakjes) in de verschillende profielen van de Cremerstraat

Her en der zijn nu wat fietsenstallingen geplaatst, er is echter behoefte aan een uitbreiding op diverse delen in de Cremerstraat. Net als bij de verlichting geldt dat aan de oostzijde ruimte geboden wordt voor fietsenrekken aan de zijde van de woningen in het meest westelijk deel

in de inhammen tussen het parkeren. Bij het deel tussen de Van Maurikstraat en het Cremerplein kunnen de stallingen mogelijk tussen de haakse parkeervakken komen te liggen aan de parkzijde van de straat, of –indien een groot aantal fietsenstallingen gevraagd wordt dat niet goed inpasbaar is in deze vakken– op de brede stoep aan de huizenzijde. Op het Cremerplein zelf zullen de rekken op het Cremerplein komen te liggen en niet direct aan de route, om zo de verbinding tussen de parkstrook en het plein niet aan te tasten. Direct ten oosten hiervan kan in de inhammen tussen de parkeervakken aan weerszijden van de weg ruimte benut worden voor fietsenrekken, ten oosten van de Van Lennepdwarsstraat worden de rekken bij voorkeur weer alleen aan de zijde van de huizen geplaatst. Alleen wanneer dit niet inpasbaar is wegens ruimtegebrek kunnen de rekken aan de overzijde een plek krijgen.

De oplossing voor de fietsenrekken en het benodigd aantal is niet opgenomen in het ontwerp, en kan in een volgende planfase verder worden uitgewerkt. Dan zal ook verkend worden wat de behoefte is, er zijn al signalen ontvangen van bewoners dat op sommige delen van de Cremerstraat meer stallingen zouden moeten komen.

Doorgroeibare verharding

Om een groene overgang naar het park te vormen en het groene karakter van de straat te versterken is het mogelijk te werken met halfverharding, waar doorheen plantjes kunnen groeien. Dit groene alternatief heeft de voorkeur boven de elementenverharding van betonklinkers van de parkeervakken aan de parkstrook / groenstrook.

Een toepassing van halfverharding met open plaatdelen of grasbetontegels kent voor en nadelen, zo is essentieel dat het onderhoud hiervan goed geregeld is om te voorkomen dat het een rommelig en lelijk beeld geeft. Zo zou bijvoorbeeld de gecombineerde aanleg en het beheer voor de eerste jaren uitbesteed kunnen worden aan een hoveniersbedrijf. Dit vormt een uitzondering op de rest van de invulling van de park-/groenstrook en de doorfietsroute. Er is in deze fase nog geen definitieve keuze gemaakt voor het type verharding van het parkeren aan de parkzijde. De inrichting met betonstraatsteen vormt een reële en haalbare optie, maar levert niet de groene meerwaarde van een geschikt soort halfverharding. Afhankelijk van het gebruik en de soort beplanting levert een dergelijke halfverharding niet alleen een groen beeld, maar draagt het ook bij aan de ecologische waarden.



Figuur 4-8: Parkeerplaatsen met doorgroeibare halfverharding (voorbeeld)

In de volgende fase van het ontwerp zal de definitieve keuze worden gemaakt voor de materialisering voor deze parkeerstroken aan de parkzijde.

Waterhuishouding

In de Cremerstraat zijn meldingen van wateroverlast bekend. In een volgende fase van het ontwerp zal verder worden uitgewerkt hoe hiermee omgegaan dient te worden. Het principe is echter als volgt: Over het gehele profiel van de doorfietsroute zal de weg 'op één oor' worden uitgevoerd, ofwel aflopend richting de park-/ groenstrook. Dit betekent dat de regenwater afgevoerd zal worden op de park- en groenstrook. Daarbij kan het water nog sneller weg door de toepassing van halfverharding te kiezen in de parkeerstrook aan de zijde van het park.

4.2 Deel I: Thomas à Kempisweg - Justus van Maurikstraat



Figuur 4-9: Profiel Cremerstraat met parkeren en snelheidsremmers. De doorsneden A & B staan op de volgende bladzijde weergegeven (uitsnede ontwerp bijlage 1).

De belangrijkste aanpassing in dit deel van de Cremerstraat is het aan de groenzijde vervangen van de schuinparkeerplaatsen door langsparkeren. Het langsparkeren wordt uitgevoerd in betonstraatsteen,

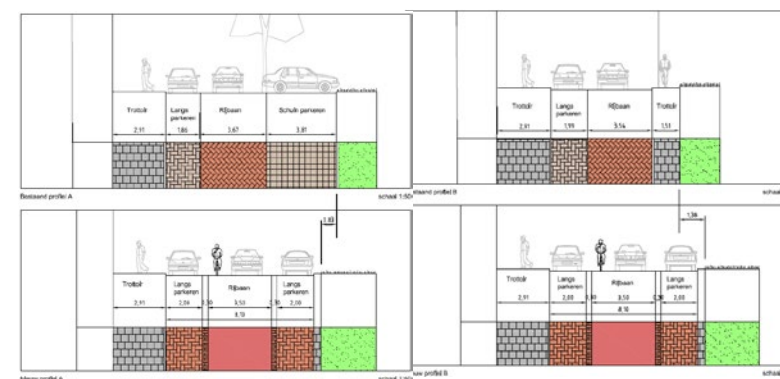
de schrik-/rabatstroken in gebakken klinkers en de rijloper in rood asfalt. Het langsparkeren bestaat uit langspaarkeerhavens van steeds twee parkeerplaatsen. Tussen de havens is ruimte voor groen (zijde Parkstrook) of bestrating (huizenzijde). Op de te bestraten delen is ruimte voor fietsklemmen, groen (bloembak) of opstelruimte voor huisvuilcontainers.



Figuur 4-10: Referentiebeeld fietsstraat (zonder plateau, Troelstralaan Utrecht)

In totaal zijn vier snelheidsremmers aangebracht op dit deel van de Cremerstraat. Naast drie drempels is er bij het kruispunt met de Frederik van Eedenstraat een kruispuntplateau voorzien. Op het kruispuntplateau heeft de fietsstraat voorrang op het kruisende verkeer vanuit de Frederik van Eedenstraat (haaiantanden en verkeersbord B6 op

de aansluitende straat). De snelheidsremmers dienen tegelijkertijd als gelijkvloerse oversteek vanaf het trottoir naar de Parkstrook. In de huidige situatie zijn 42 langspaarkeerplaatsen en 26 schuinparkeerplaatsen aanwezig. In het nieuwe ontwerp zijn in totaal 58 parkeerplaatsen teruggebracht. Dit levert, gelet op de parkeerdrukmeting geen problemen op.



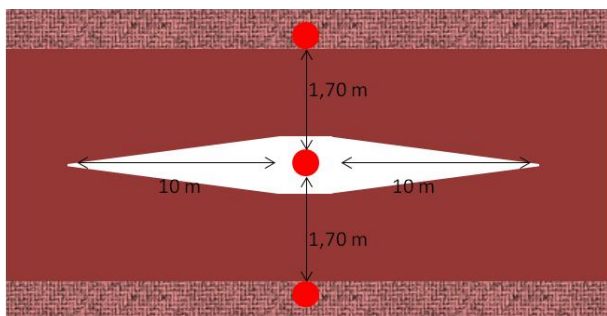
Figuur 4-11: Dwarsdoorsneden Cremerstraat locatie A (links) en B (rechts)

4.3 Deel II: Justus van Maurikstraat- Cremerplein

De huidige knip in de Cremerstraat bij de Justus van Maurikstraat blijft aanwezig. De knip dient alleen te worden vormgegeven volgens de laatste richtlijnen voor een fietsvriendelijke inrichting. Dit betekent geen gebruik van (verhoogde) banden en een goede inleiding van het obstakel (paaltje) door middel van ribbelmarkering in het midden van de rijloper.

Om te voorkomen dat autoverkeer van de knip gebruik maakt, zijn drie palen benodigd. Één paal in het midden van de rijloper en aan

weerszijden van de rijloper een paal. Er is gekozen voor een afstand van 1,70 meter tussen de palen, zodat de rijloper niet hoeft te worden versmald (voorkeursbreedte is 1,60 meter). Een standaard ontwerpvoertuig personenauto heeft een breedte van ca 1,75 meter.



Figuur 4-12: Vormgeving knip Cremerstraat bij Justus van Maurikstraat

Het profiel van de fietsstraat wordt op dit deel van de Cremerstraat ongewijzigd doorgezet door middel van schrikstroken (gebakken klinkers) en rode asfaltverharding. Het haaksparkeren (uitgevoerd in betonstraatstenen) blijft aanwezig, maar wordt wel anders ingedeeld.

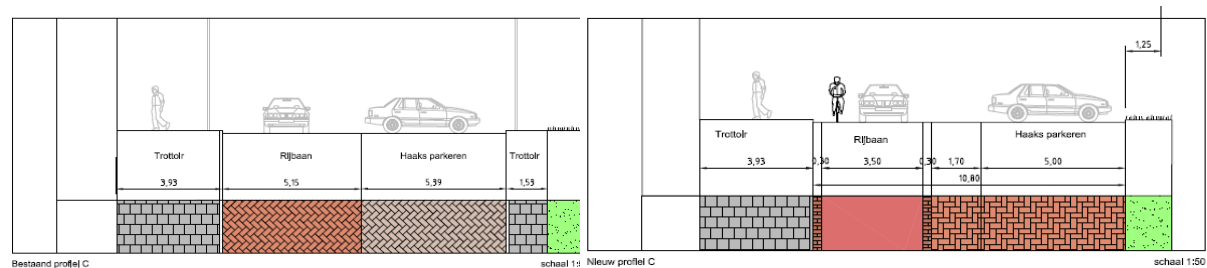
De parkeerplaatsen worden voorzien van manoeuvreerruimte (2,0 meter opgebouwd uit 0,30 meter schrikstrook en 1,70 meter directe manoeuvreerruimte tussen de schrikstrook en de parkeerplaats).

Op dit deel van de Cremerstraat is tweerichtingsverkeer aanwezig. Het hiervoor benodigde profiel dient hier feitelijk breder te zijn dan het voorgestelde profiel. Een te brede rijloper nodigt echter uit voor (te) hardrijden. Daarbij kan de aanwezige manoeuvreerruimte bij de

parkeerplaatsen door de het gemotoriseerd verkeer worden benut om elkaar te passeren.



Figuur 4-13: Inrichting Cremerstraat tussen Justus van Maurikstraat en het Cremerplein(uitsnede ontwerp, bijlage 1).



Figuur 4-14: Dwarsdoorsnede C van de Cremerstraat. Links huidig, rechts nieuw



Visualisatie ontwerp Cremerstraat (locatie C2 op ontwerptekening), inzet foto huidige situatie

De parkeerkoffers worden, zodat een continu beeld ontstaat. Tussen de parkeervakken zal net als in de huidige situatie de toegang tot de spoorwoningen gefaciliteerd worden. Het aantal parkeerplaatsen is, op verzoek van de bewoners teruggebracht in verband met de sociale veiligheid aan de achterzijde van de Van Asch Van Wijkschool. In de nieuwe situatie zijn 63 van 80 parkeerplaatsen teruggebracht. Met dit aantal ligt, ondanks de reeds hoge parkeerdruk, het aantal parkeerplaatsen per woning boven de minimale norm. Op de kruispunten geldt voorrang voor verkeer de Cremerstraat (haaiantanden en verkeersbord B6 op de aansluitende straten).

4.4 Deel III: Cremerplein

De stenige inrichting van de Cremerstraat bij het Cremerplein maakt in de nieuwe situatie inrichting plaats voor een groener karakter. Het langsparkeren (geen vakaanduiding) komt te vervallen en het (onnodige) brede profiel van de rijbaan wordt vervangen door de het profiel van de fietsstraat (schrikstroken uitgevoerd in gebakken klinkers en rode asfaltverharding voor de rijloper). De kruispunten op het plein worden ingericht als plateaus, waarbij een voorrangssituatie voor fietsverkeer over de Cremerstraat wordt doorgevoerd (haaiantanden en verkeersbord B6, waarmee vanuit de zijstraten voorrang verleend moet worden op de Cremerstraat).

Op het Cremerplein wordt eenrichtingsverkeer ingesteld in oost-westrichting. Om het plein heen ontstaat op deze manier een eenrichtingscircuit. Als gevolg hiervan kan de breedte van de fietsstraat langs het Cremerplein in dezelfde breedte worden doorgezet.

Aan de oostzijde van het Cremerplein verspringt de Cremerstraat iets richting het noorden, waardoor er een knik in de doorgaande fietsroute aanwezig is. Voor de aanleg van de fietsstraat is gekozen voor een gestrekte ligging. De fietsstraat snijdt hierdoor diagonaal door de nieuwe groen strook heen.



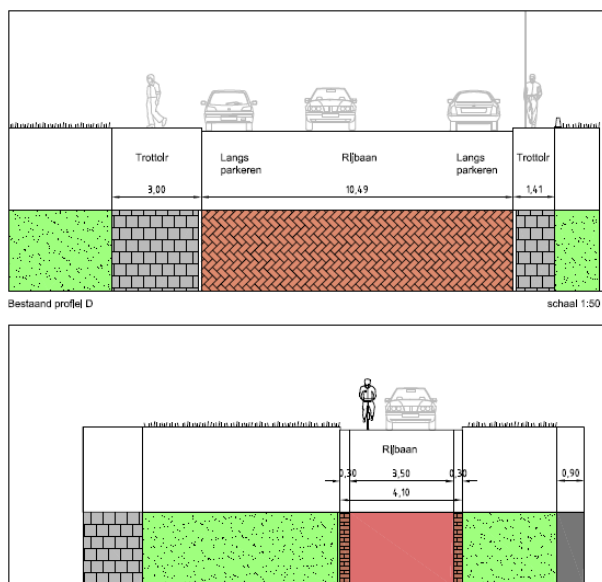
Figuur 4-15: Inrichting Cremerstraat bij het Cremerplein (uitsnede ontwerp, bijlage 1).

De parkeerplaatsen (23) op dit deel van de Cremerstraat verdwijnen volledig. Hier werd beperkt geparkeerd en deze plekken zorgde juist voor sociale problemen en onveiligheid.

De in-/uitritten van autobedrijf Presti blijven gehandhaafd en worden geïntegreerd in het nieuwe ontwerp.



Visualisatie ontwerp Cremerstraat/ Cremerplein (locatie C3 op ontwerptekening), inzet foto huidige situatie



Figuur 4-16: Dwarsdoorsnede D. Boven huidig, onder nieuw

4.5 Deel IV: Cremerplein - Van Lennepdwarsstraat

De beschikbare ruimte in dit deel van de Cremerstraat is beperkt als gevolg van eigendoms- en bestemmingsplangrenzen. Ook de kwaliteit van het groen tussen de straat en de spoorbaan heeft voor de bewoners een belangrijke waarde. Voor de veiligheid en het comfort van de fietser is het echter wel gewenst om de breedte van de weg te vergroten. Vanuit deze overwegingen zijn beperkte aanpassingen aan het profiel doorgevoerd.

De rijloper geldt als constante factor over de gehele route en heeft als minimale maat 3,50 meter. Deze maat is het vertrekpunt, ook omdat de huidige breedte simpelweg niet voldoet. In het profiel van de doorfietsroute zijn concessies gedaan aan de breedte van de schrikstroken (0,20 meter) en de breedte van de parkeervakken (de bestaande breedtes, die kleiner zijn de gewenste breedtes, worden aangehouden).

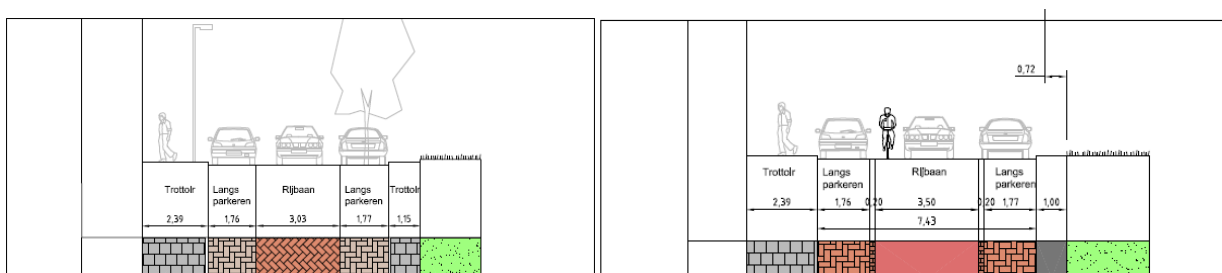


Figuur 4-17: Inrichting Cremerstraat tussen Cremerplein en Van Lennepdwarsstraat (uitsnede ontwerp, bijlage 1).

Op de kruispunten worden kruispuntplateaus aangebracht met voorrang voor verkeer op de Cremerstraat. Voorts worden tussen de kruispunten enkele snelheidsremmers aangebracht die worden gecombineerd met oversteken tussen trottoir en groenstrook.

Voor wat betreft de inrichting geldt dat het langsparkeren wordt uitgevoerd in betonstraatstenen, de schrik-/rabatstroken in gebakken klinkers en de rijloper in rood asfalt. Het parkeren vindt aan beide zijden

van de straat plaats middels langsparkerhavens. Deze havens bestaan aan de uiteinden van het wegvak uit twee parkeerplaatsen en op het overige deel steeds uit drie parkeerplaatsen. Hiermee ontstaat een continu beeld langs de Cremerstraat met meerdere doorzichten vanaf de huizenzijde richting de groenstrook. Het aantal parkeerplaatsen neemt hierdoor toe van 59 naar 60.



Figuur 4-18: Doorsnede Cremerstraat tussen Cremerplein en Van Lennepdwarsstraat. Links het huidige profiel, rechts het voorgestelde profiel

4.6 Deel V: Van Lennepdwarsstraat - Cremerdwarsstraat

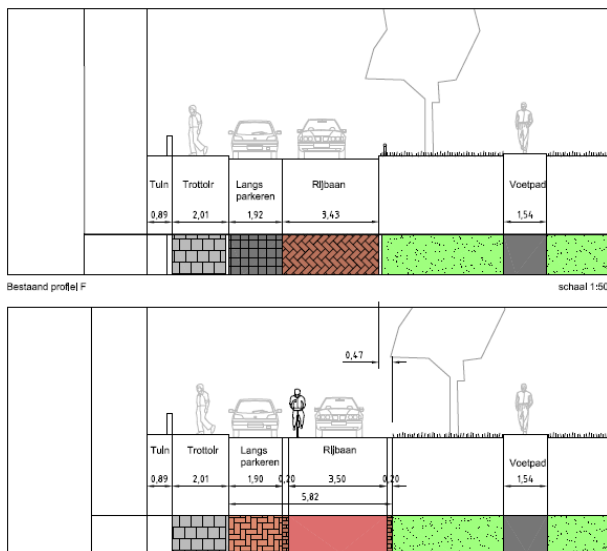
Ook in dit deel van de Cremerstraat is – met het oog op de beschikbare ruimte – besloten het bestaande profiel zo veel mogelijk te benaderen. De rijloper is daarbij wederom opgerekt naar 3,50 meter met toevoeging van de rabatstroken (0,20m). Voor het parkeren is uitgegaan van de bestaande breedte. Als gevolg van deze maatregel schuift het profiel op richting in het huidige groen (0,47m).

De voorrang op de kruispunten geldt voor het fietsverkeer op de Cremerstraat. De kruispunten worden op plateaus gelegd en de voorrang middels haaiantanden en verkeersbord B6 op de aansluitende straat geregeld. Voorts worden tussen de kruispunten enkele snelheidsremmers aangebracht die worden gecombineerd met oversteken tussen trottoir en groenstrook.

Het aantal parkeerplaatsen op dit deel van de Cremerstraat blijft in overeenstemming met het huidige aantal (23).



Figuur 4-19: Inrichting Cremerstraat tussen dwarsstraten (uitsnede ontwerp, bijlage 1).



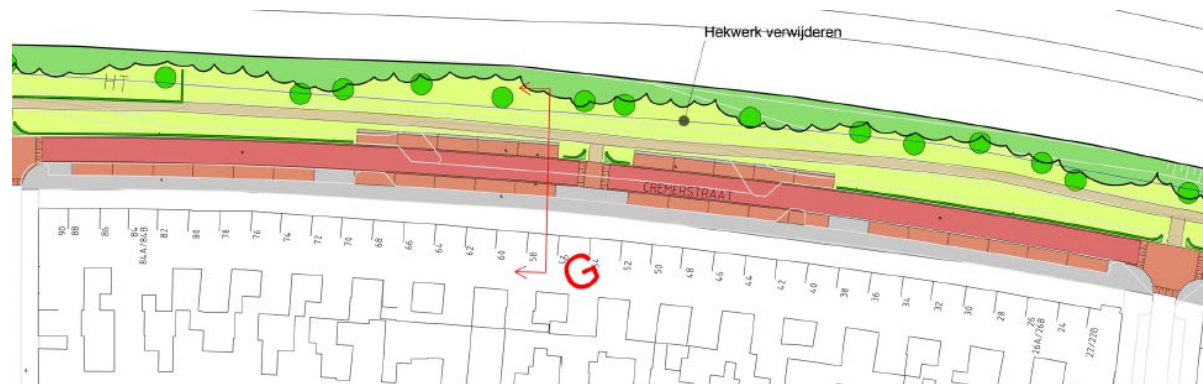
Figuur 4-20: Doorsnede Cremerstraat tussen de dwarsstraten. Boven het huidige profiel, onder het voorgestelde profiel

4.7 Deel VI: Cremerdwarsstraat - M.P. Lindostraat

Het dwarsprofiel van de Cremerstraat en de groenstrook wordt richting het oosten (centrum) steeds smaller. Van hieruit komt ook steeds de wens naar voren om de ingrepen op het groen te beperken. Evenals de twee voorgaande wegvakken geldt hier dat zoveel als mogelijk aansluiting wordt gezocht bij het bestaande profiel.

Vanaf het trottoir worden langspaarkeerplaatsen gerealiseerd met een breedte van 1,90 meter (conform huidig) en volgt weer een rijloper van 3,50 meter met aan weerszijden rabatstroken van 0,20 meter.

Op het middenstuk van dit wegvak zijn in de huidige situatie schuin parkeerhavens aanwezig. Dit geeft een voor fietsverkeer ongewenste verkeersveiligheidssituatie (zichtbeperking op fietsverkeer uit één richting). Om deze reden zijn deze parkeerhavens vervangen door langspaarkeerplaatsen. Deze worden gerealiseerd in havens van 2x5 langspaarkeerplaatsen. Als gevolg van deze wijziging neemt het aantal parkeerplaatsen toe met 4 (van 28 naar 32). Dit heeft een gunstig effect op de hoge parkeerdruk in dit gebied.

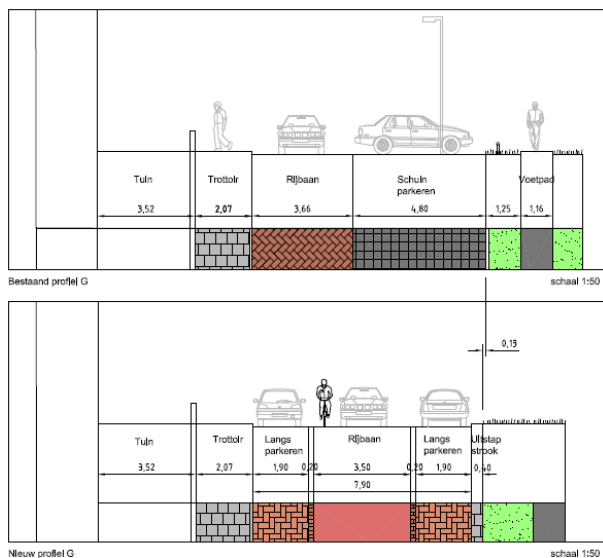


Figuur 4-21: Inrichting Cremerstraat tussen de Cremerdwarsstraat en de Lindostraat (uitsnede ontwerp bijlage 1).

De voorrang op de kruispunten geldt voor het fietsverkeer op de Cremerstraat. De kruispunten worden op plateaus gelegd en de voorrang middels haaiantanden en verkeersbord B6 op de aansluitende straat geregeld. Voorts worden tussen de kruispunten enkele snelheidsremmers aangebracht die worden gecombineerd met oversteken tussen trottoir en groenstrook.



Visualisatie ontwerp Cremerstraat (locatie C5 op ontwerptekening), inzet foto huidige situatie



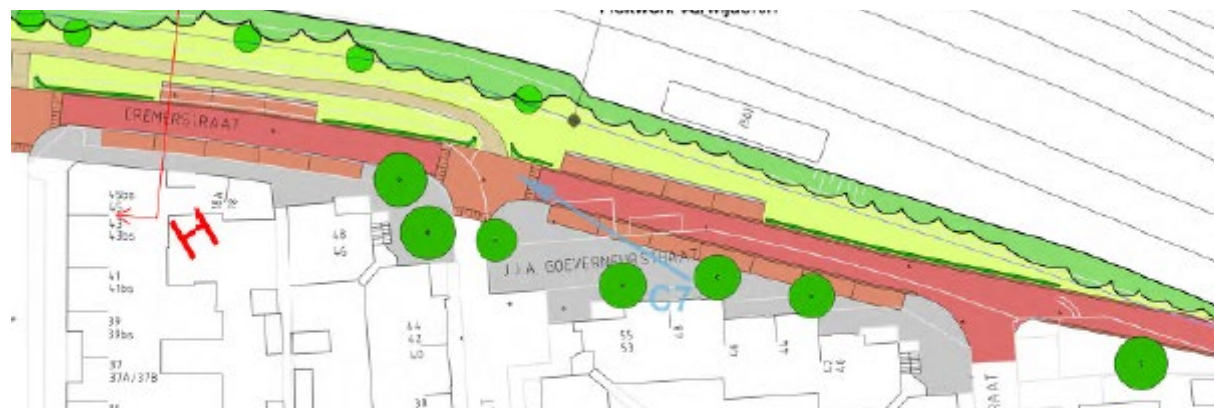
Figuur 4-22: Doorsnede Cremerstraat tussen de Cremerdwarsstraat en de Lindostraat. Links het huidige profiel, rechts het voorgestelde profiel

4.8 Deel VII / VIII: M.P. Lindostraat - Genestetlaan - J.J.A. Goeverneurstraat

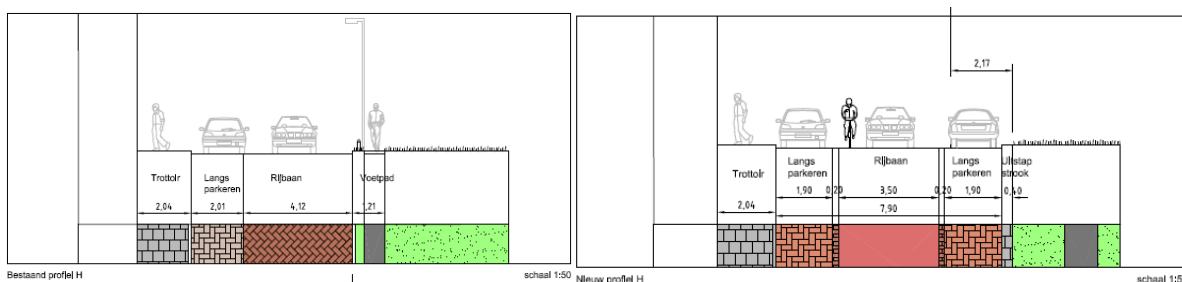
Tussen de M.P. Lindostraat en de aansluiting bij de Daalsetunnel vindt in de huidige situatie een sprong in zowel de ruimtelijke inrichting als de infrastructuur. De komst van de fietsstraat biedt de kans om dit beeld meer in één lijn te brengen. Het ontwerp is er tevens op gericht om de gestrekte ligging in de route te realiseren. De huidige knik ter hoogte van de P.A. de Genestetlaan wordt daarom rechtgetrokken.

Voor de continuïteit in het profiel wordt verder aangesloten bij het voorliggende wegvak (2x0,20 meter rabatstrook, 3,50 meter rijloper en langspaarkeerplaatsen met een breedte van 1,90 meter). De haakse parkeerplaatsen verdwijnen en worden teruggebracht als langspaarkeerplaatsen. Per saldo neemt het aantal parkeerplaatsen op dit deel toe met 1 (van 19 naar 20).

De voorrang met de P.A. de Genestetstraat wordt geregeld met haaiantanden en bord B6 voor de aansluitende straat. Daarbij komt het kruispunt op een plateau te liggen. De aansluiting van de J.J.A. Goeverneurstraat vindt op één niveau plaats, maar wel met een voorrangssituatie voor fietsverkeer op de Cremerstraat (haaiantanden en verkeersbord B6).



Figuur 4-23: Doorsnede Cremerstraat/Goeverneurstraat vanaf Lindostraat naar het oosten (uitsnede ontwerp bijlage 1).



Figuur 4-24: Doorsnede Cremerstraat tussen de Lindostraat en de De Genestetstraat. Boven het huidige profiel, onder het voorgestelde profiel

4.9 Beheerparagraaf

Uitwerking op detailniveau, inclusief kostenraming, volgt in de volgende planfase. De volgende items zijn wel voldoende ver uitgewerkt om te kunnen toetsen aan het Handboek inrichting openbare ruimte van de gemeente Utrecht (HIOR) en/of Globaal Programma van Eisen Fietsstraten, ook van de gemeente Utrecht.

- Op de gehele route wordt, vanwege de functie doorfietsroute, gekozen voor een rode asfaltverharding voor de rijloper.
- Om esthetische redenen wordt gekozen voor gebakken klinkers (hergebruik vanuit oostelijk deel Cremerstraat) voor de schrikstroken en voor betonstraatsteen voor zowel de parkeervakken (hergebruik van betonstraatstenen van bestaande parkeervakken uitgevoerd in grijs betonstraatstenen), de drempels als plateaus (betonstraatstenen) vanuit bestaande deel Cremerstraat.
- Voor de trottoirs geldt dat er al 30 x 30 betontegels liggen, dit materiaal blijft hetzelfde (trottoirs langs gevels worden niet aangepast)
- Hergebruik van elementverharding wordt nagestreefd.

Wegen

- Rijloper asfalt: 3,5 m (voldoet aan GPvE Fietsstraten)
- Trottoirs: breedte zoveel mogelijk langs de gevel als huidig, voldoet aan HIOR.
- Oppervlakte: voldoende vlak: voldoet aan HIOR.
- De standaardbreedte van de langsparkeervakken is waar mogelijk aangepast naar 2,00 meter. Op het oostelijke deel van de Cremerstraat is, vanwege ruimtegebruik, uitgegaan van het handhaven van de bestaande breedtes van de langsparkeervakken.
- Voor de haakspareervakken is uitgegaan van vakken met een lengte van 5,0 meter, een breedte van 2,5 meter en een manoeuvreerstrook tussen vak en rand asfaltverharding van 2,0 meter.
- Snelheidsremmende maatregelen: drempels 1,20 m hellinglengte: voldoen aan HIOR.
- Voorrangssituaties door middel van haaiantanden (uitgevoerd in tegels) en verkeersborden B6 (RVV 1990).

Nieuwe eisen zijn niet altijd doorgevoerd vanwege het ruimtebeslag en bestemmingsplanstatus; bijvoorbeeld de eis van keerlus bij doodlopende straat of de minimale breedte van het wegprofiel is niet altijd gehonoreerd.

Ondergrondse infrastructuur fietsstraat

De ligging van kabels en leidingen onder de parkeerplaatsen en nabij de bomenrij/fietsstraat vraagt om afstemming/nadere technische

uitwerking/treffen voorzieningen. Zie ook het raakvlak van de kabels en leidingen in de Parkstrook (paragraaf 5.6).

4.10 Groenparagraaf

Doelstelling is dat bestaande bomen zoveel mogelijk gehandhaafd zullen worden vanuit het ontwerp. Echter er zullen bomen moeten verdwijnen ten gevolge van het ruimtebeslag van de doorfietsroute. Ook zullen er nieuwe bomen geplaatst worden aan de rand van de park/groenstrook, als laanbeplanting aan de doorfietsroute.

In figuur 4-25 is de groenbalans weergegeven behorend bij de doorfietsroute. Zie voor verdere toelichting paragraaf 5.7.

Voorwaarden voor uitvoering maatregelen fietsstraat

- Aanwezigheid van kabels en leidingen kan het aanplanten van bomen langs Cremerstraat hinderen. In volgende planfase wordt onderzocht of hiervoor voorzieningen zijn te treffen. Dit speelt bij 16 nieuwe bomen langs de Cremerstraat.
- Opheffen van parkeerplaatsen heeft draagvlak bij bewoners.
- Er kunnen tijdens de uitvoering voldoende beschermende maatregelen worden genomen om 9 bomen langs Cremerstraat Oost te behouden.

Groenbalans fietsstraat Cremerstraat: beplanting		
Maatregel	Afname	Toename
Rooien bomen voor aanleg fietsstraat	9	
Aanplanten van 21 nieuwe bomen langs straat en op Cremerplein		21
Saldo bomen		Plus 12 bomen
Toevoegen haagjes aan straatzijde		548 m1
Saldo haagjes		548 m1 haagjes

Groenbalans fietsstraat Cremerstraat: oppervlak		
Maatregel	Afname	Toename
Verbreden van profiel Cremerstraat	1236 m2 groen	
Opheffen van parkeerplaatsen op Cremerplein(met versmalling profiel) en strook achter Justus van Wijckschool		1169 m2 groen
Weghalen tegelpad langs dwarsparkeerplaatsen		630m2 groen
Saldo		263 m2 meer groenoppervlak

Figuur 4-25: tabellen groenbalans doorfietsroute Cremerstraat (zie ook balans aangrenzende park-/groenstrook, figuur 5-10)

In bijlage 2 is een bomentekening opgenomen waarin zichtbaar is welke bomen geroooid worden, welke blijven staan en waar nieuwe bomen geplant worden.

In de volgende ontwerpfase wordt nader aangegeven om welke soort bomen het gaat (zowel de te verwijderen als nieuw te planten bomen).

5 Ontwerp park- en groenstrook

Het ontwerp voor de park- en groenstrook is opgenomen in de integrale ontwerptekeningen in bijlage 1. In het ontwerp is het park niet in detail uitgewerkt. Onderstaande thema's vormen het uitgangspunt voor de uitwerking, in deze en volgende ontwerpfasen.

5.1 Ontwerpvisie

Er is gestreefd naar een samenhangende oplossing voor de parken naast en op de spoortaluds en het terugbrengen van de oorspronkelijke parkfuncties en karakteristieken. De park-/groenstrook wordt echter aan twee zijden onder druk gezet: als eerste aan de spoorzijde (westelijk deel) wordt de parkstrook versmald als gevolg van de spoorverdubbeling, en als tweede aan de straatzijde is door het door het nieuwe profiel van de doorfietsroute her en der nodig de verharding te verbreden, wat ook ten koste van de ruimte van de park-/groenstrook gaat. Om deze redenen is nadrukkelijk gezocht naar ruimte voor de park-/groenstrook. Dit uit zich vooral in de beleving en het beeld van de park-/groenstrook, immers het totaal oppervlak voor groen wordt kleiner. Door meer gebruiksgroen te maken, wordt de kwaliteit van het wandelpark niet aangetast. Het gebruiksgroen is het groen dat geschikt is voor de hoofdfunctie van het wandelpark. De padenstructuur wordt versterkt door continuïteit in de oost-west relatie te leggen.

Ruimte in de parkstrook

Bij het westelijk deel is de impact van de spoorverdubbeling het grootst. Het talud schuift als het ware het park in. Om deze ruimte zoveel mogelijk te compenseren wordt het nieuwe talud betrokken in het park. De grens van het park komt bovenaan het talud te liggen, in plaats van onderaan het talud zoals in de huidige situatie. Het park wordt tot de baanafschieding boven aan de taluds doorgezet (tot hetzij hekwerk en/of geluidsscherm). Om dit te beleven wordt de padenstructuur op speelse, maar toegankelijke wijze over taluddelen geleid. De teen van het talud krijgt een meanderende vorm, aansluitend op de Engelse landschapstijl, die inspeelt op de padenstructuur.

Ruimte in de groenstrook

De groenstrook aan de oostkant van het plangebied is al erg smal, eigenlijk is van een park geen sprake, maar van een groen pad. Voorstel is om het spijlenhek dat nu tussen het pad en het geluidsscherm is gelegen, weg te halen. Hiervoor is nog de formele toestemming van de eigenaar (ProRail) nodig. Zo kunnen de bosschages die de strook tussen hek en geluidsscherm vullen worden teruggedrongen, zodat ze een groene afscherming vormen richting het geluidsscherm, zie ook 5.3) maar veel minder ruimte kosten en verrommeling ontmoedigt. Hierdoor ontstaat ruimte voor betreedbaar groen (grasweide), en kan het pad meer centraal in deze groenzone worden aangelegd. Zo wordt ook hier

de ruimte gevonden door het gebruik meer richting het spoor te organiseren.



Figuur 5-1: Foto hekwerk (voorgond)



Figuur 5-2: Weghalen hekwerk en versmalling bosplantsoen biedt ruimte in de groenstrook (uitsnede ontwerp, zie bijlage 1)

5.2 Handhaven en versterken kwaliteit park-/ groenstrook

Handhaven, herstellen Engelse landschapsstijl

De oorspronkelijke groenstructuur van de parkstrook wordt hersteld in de zogenaamde Engelse landschapsstijl. Dit gebeurt door het aanbrengen van:

- beplantingsvakken;
- paden en heuveltjes;
- taluds met meanderende paden;
- reliëf;
- afwisseling van open en gesloten ruimten door middel van beplanting;
- bloemenweides, solitairbomen, bomengroepen (geen rechte bomenrijen) etc.

Padenstructuur meanderend en soms golvend

De huidige dubbele padenstructuur wordt zoveel mogelijk teruggebracht. De paden sluiten aan op de drempels en plateaus van de Cremerstraat, waardoor het park na aanleg weer optimaal toegankelijk is.

De paden lopen incidenteel over het schuine spoortalud, zodat er hoogteverschillen ontstaan, de paden worden incidenteel zowel op het schuine talud als onder aan het talud langs gesitueerd. De paden vormen geen lange rechte lijnen, maar meanderen op ontspannen wijze door het park. Wanneer de paden over het spoortalud komen te liggen, ontstaan interessante uitkijk punten op hogere plekken. De helling van deze paden mag niet te steil zijn, zodat deze goed toegankelijk blijft.

Grondwalletjes herstel/ terugbrengen

Door grondwerk wordt reliëf aangebracht, bijvoorbeeld door het aanbrengen of herstellen van grondwalletjes. De grondwalletjes zijn een logisch onderdeel van het parkontwerp met de Engelse landschapstijl.



Figuur 5-3: Engelse landschapstijl herstellen (uitsnede ontwerp, zie bijlage 1)

Variatie in beplanting

In de park-/ groenstrook zal de grote variatie in beplanting teruggebracht worden, wat ecologisch, maar vooral ook ruimtelijke interessant is. Ondanks het feit dat de strook een lange smalle zone betreft, wordt zo binnen een eenheid toch het gevoel gecreëerd van grootte en verschillende plekken, waardoor het als echt park beleefd wordt, en varieert in plekken en seizoenen. Er zijn delen met gazon, wat een strak beeld geeft, tegenover bloemenweides. Er is bosplantsoen/

(bloemrijk) struweel; met of zonder boomvormers met kruidenrijke rand Sierplantsoen; upgraden huidige vakken, bloemrijker, gevarieerder (beheer intensief) en er zijn hagen en laanbomen als structuurversterker in verschillende soorten en maten. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan de wens van de bewoners dat de park-/groenstrook een gevarieerd en niet te 'aangeharkt' beeld geeft.

Ecologie

De ecologische waarde in de park- en groenstrook wordt verbeterd en/of hersteld door toepassen van maatregelen tijdens de uitvoering en in de definitieve situatie (ook door spooraanwoner) en door middel van ander/beter beheer en/of nieuwe aanleg van groenvoorziening (bijvoorbeeld maaisel aardakker in de groenstrook, "zaad laten vallen" etc.).

In de parkstrook wordt bloemrijke, vlinder- en bijvriendelijke beplanting aangebracht. Ook blijft in het ontwerp voldoende struik- en heesterbeplanting voor broedvogels.

Het aanbrengen van vleermuisroutes, het aanbrengen ecologische voorzieningen als vleermuis kasten en een bijenhotel (in de Wilgenhof) wordt verankerd in een volgende ontwerp fase.

Behoud bestaande bomen

Ter plaatse van zowel het ruimtebeslag van de spoorbaanuitbreiding als het aanbrengen van de spoor-, parktaluds en het herstel van het park (met padenstructuur), zullen bomen verwijderd worden. De afweging vindt zorgvuldig plaats, vanuit ontwerp overwegingen voor de parkstrook en fietsstraat en de kwaliteit van de bomen.

De bomen worden gecompenseerd. Zie ook de paragraaf 5.10 'Bomenparagraaf'.

5.3 Extra aandacht voor de overgangen

Laanboombeplanting Cremerstraat versterken

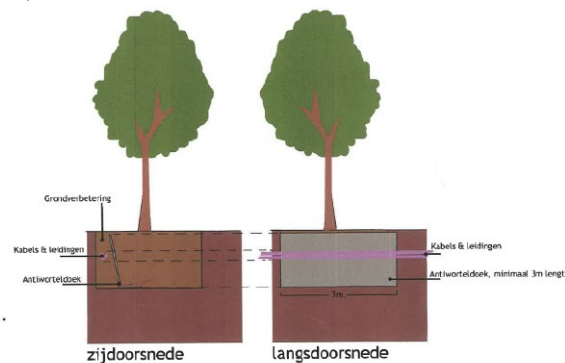
Laanboombeplanting wordt versterkt door het toepassen van bomen met dezelfde kwaliteit, (1^e/2^e grootte, groeiwijze, habitus boomkroon, bloeiwijze, bloeiend) in een regelmatig ritme. Hierbij wordt uitgegaan van het aanhelen en uitbreiden van bestaande structuren. Aandachtspunt hierbij is de ligging van kabels en leidingen, die aan weerszijden van de nieuw te planten bomenrij langs de Cremerstraat (westelijk deel) liggen. Deze hoog- en middenspanningskabels liggen volgens de aangeleverde gegevens van de kabeleigenaren op gemiddeld 1,5 m afstand uit het hart van de bomenrij. Op dit moment is nog geen uitsluitel te geven of de bomen daadwerkelijk op de beoogde locatie geplant kunnen worden. In de volgende fase zal dit verder onderzocht moeten worden.

Om toekomstige schade aan zowel boom als kabels te voorkomen zullen tenminste extra voorzieningen getroffen moeten worden. De kabels en leidingen zullen waarschijnlijk afgeschermd moeten worden. Afhankelijk van de exacte ligging en eisen van de kabel en leidingbeheerders kan dit met een anti-worteldoek en/of PVC scherm/PVC-buis en/of een betonvoorziening gerealiseerd worden. Deze oplossing moeten uiteraard nader uitgewerkt worden in de vervolgfase.

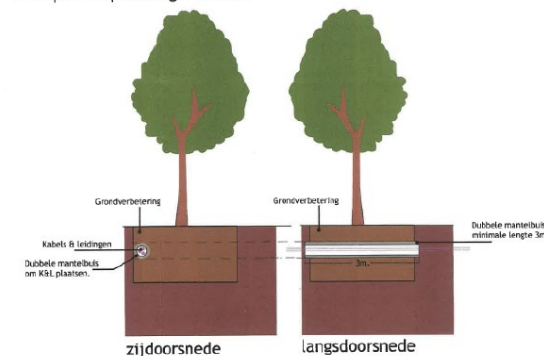
Het versterken/aanvullen van de laanboombeplanting wordt zowel als verbindend tussen de parkonderdelen gezien, als een verzachtende

maatregel voor de overgangszone van straat naar de parkstrook. Hierbij volgt het creëren van een laan niet zozeer bij de Engelse landschapstijl, maar vormt meer de groene rand van het straatprofiel, en komt tegemoet aan de wens meer bomen te planten.

Principe met antiworteldoek:



Principe met plaatsing PVC buis:



Figuur 5-4: Twee soorten afscherming kabels en leidingen bij boomwortels

Overgang van de straat naar de park-/groenstrook

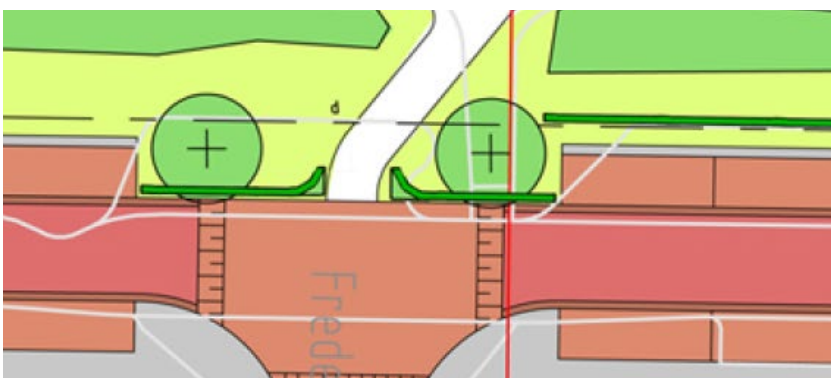
In veel gevallen wordt de overgang van de (fiets)straat naar de park-/groenstrook gevormd door een parkeerstrook. Hierbij is niet gekozen voor een extra toevoeging van een element als een haag. Deze geeft weinig ruimtelijke meerwaarde en kost extra ruimte die ten koste gaat van het gebruiksgroen van de park-/groenstrook. Nu is slechts een minimale uitstapstrook voorzien. Waar echter geen parkeren grenst aan het groen, kan een gevarieerde groene haag tot ca. 60 cm hoog, de groene overgang vormen. Hier kan men overheen kijken vanuit de auto, de woningen of de omgeving.



Visualisatie ontwerp Cremersstraat (locatie C7 op ontwerptekening), inzet foto huidige situatie

Parkentrees

De entrees van het park worden duidelijk en aantrekkelijk vormgegeven: bij elke drempel of plateau van de Cremerstraat ligt een toegang tot het park, die geaccentueerd wordt door de vorm van de hagen. Hiermee ontstaat een duidelijke relatie tussen de lagere snelheid en de oversteek.



Figuur 5-5: Parkentree met afbuigende haafvorm als accent (uitsnede ontwerp, bijlage 1)

De afbuigende haag markeert de entree en nodigt uit het park te betreden. De ruimte die door de ronding ontstaat wordt ingevuld met sierbeplanting.

Hierbij wordt het onveilige in het wilde weg oversteken (bijvoorbeeld door honden en kinderen) tegengegaan. De hagen zijn zo laag (tot 60 cm) dat een automobilist in zijn auto zicht heeft op het park. Bovendien wordt door de verminderde snelheid en de terugliggende hagen meer

zicht gerealiseerd, indien er toch bijvoorbeeld een kleinere hond opeens oversteekt.

Overgang van de parkstrook naar de spoorbaan

De spoortaluds worden bij de parkstrook getrokken, krijgen een groene uitstraling en doen mee in het ontwerp van het totale park. De taludlijn zal variëren van 1:2 tot ongeveer 1:4 en verlopen op maaiveldniveau in een meanderende lijn.

Geluidschermen of hekwerken vormen de afscheiding tussen de parkstrook en de spoorbaan. Op dit moment staat er geluidsschermen aan het smalle, geheel oostelijke deel van de Cremerstraat. Er is nog geen uitspraak vanuit de overheid of de geluidsschermen over de gehele lengte van de Cremerstraat geplaatst moeten worden, en hoe hoog deze zouden moeten worden. Als het wel nodig is om schermen te plaatsen, worden ze in dezelfde stijl als over het gehele tracé Vleugel toegepast. Deze schermen, die al op het oostelijke deel staan, zijn deels transparant en deels gesloten. De plaatsing van de schermen sluit goed aan op de omgeving en eventuele keermuren en hekwerken. Aan de onderzijde worden ze voorzien van een groene klimbeplanting aan bewonerszijde van de schermen.

Overgang van de groenstrook naar de spoorbaan

In het oostelijke deel van de Cremerstraat staat voor de geluidsscherm een hekwerk. Door dit hekwerk te verwijderen, wordt groenstrook verbreed, zie ook paragraaf 5.1. Mooiere exemplaren solitair struiken en/of bomen uit de bestaande groenstrook blijven gehandhaafd. Overige beplanting wordt vooral uitgedund waardoor licht en ruimte

ontstaat. Zo komt een groter deel als open gebruiks- en wandelgroen (gazon) beschikbaar, waardoor de strook ook breder oogt. Klimbeplanting langs geluidschermen wordt aangevuld waar verdwenen en wordt als onderbeplanting bodembedekking op maaiveld tussen de te handhaven beplanting aangeplant. Bloemrijke heesters worden teruggeplant.

5.4 Sociale veiligheid en gebruik

Een wandelpark zonder verlichting

De parkstrook wordt als gevolg van de sporenuitbreiding iets smaller waardoor er meer uitstraling van licht van de straatverlichting vanaf de straatzijde park inwaarts wordt verwacht. In overleg met de omwonenden is besloten dat er worden geen lichtpunten in het park worden geplaatst. Het is ook niet wenselijk de solitaire lichtpunten (2 of 3 in de huidige situatie) terug te brengen.

De verlichting langs de fietsstraat van de Cremerstraat wordt voldoende geacht voor de karakteristiek van een wandelpark, zeker in combinatie met het tegengaan van hoge beplanting aan de straatzijde. Het verblijven en zelfs 'hangen' in het park, vooral in de avonduren wordt zo ontmoedigd.

Daarbij is aanbrengen van verlichting in de parkstrook vanuit ecologisch oogpunt niet gewenst voor vleermuizen. Tevens sluit dit aan bij de ambities van duurzaamheid en voorkoming van lichtvervuiling van de Gemeente Utrecht (Gemeentelijk Verlichtingsplan Utrecht, 2008).

Om te ontmoedigen dat er in de avond en nacht personen in de parkstrook rondhangen worden er geen extra bankjes of andere zitelementen toegevoegd. Het beperkt aantal bankjes (6 stuks in de parkstrook) kan gehandhaafd blijven. Afhankelijk van de kwaliteit van deze banken (type Velopa, beton met hout) kunnen de banken behouden of vervangen worden.

Overigens mogen er best wat kleinschalige natuurlijke speelelementen komen voor de gebruikers van het park, maar deze zijn niet opgenomen in het ontwerp.

Honden

Er wordt duidelijk aangegeven waar honden los mogen lopen, en waar het hondentoilet is. Hondentoiletten worden afgeschermd met haagjes (zie figuur 5-6) en gemarkeerd met bijvoorbeeld paaltjes/bordjes. In het westelijk deel komen de hondentoiletten in het verlengde van een zijstraat te liggen, zodat mensen uit de wijk snel bij het hondentoilet zijn.

Er komt meer ruimte voor ander gebruik, waar honden niet los lopen of poepen, zodat ook andere (bijvoorbeeld kwetsbare of juist hardlopende) gebruikers zich veilig voelen in het park.

De voorgestelde inrichting voor de hondenuitlaatgebieden en -toiletten voldoet aan het gemeentelijk beleid.



Figuur 5-6: Concentratie van gemarkeerde hondenuitlaatgebieden(H) en hondentoilet (HT) (uitsnede ontwerp, zie bijlage 1)

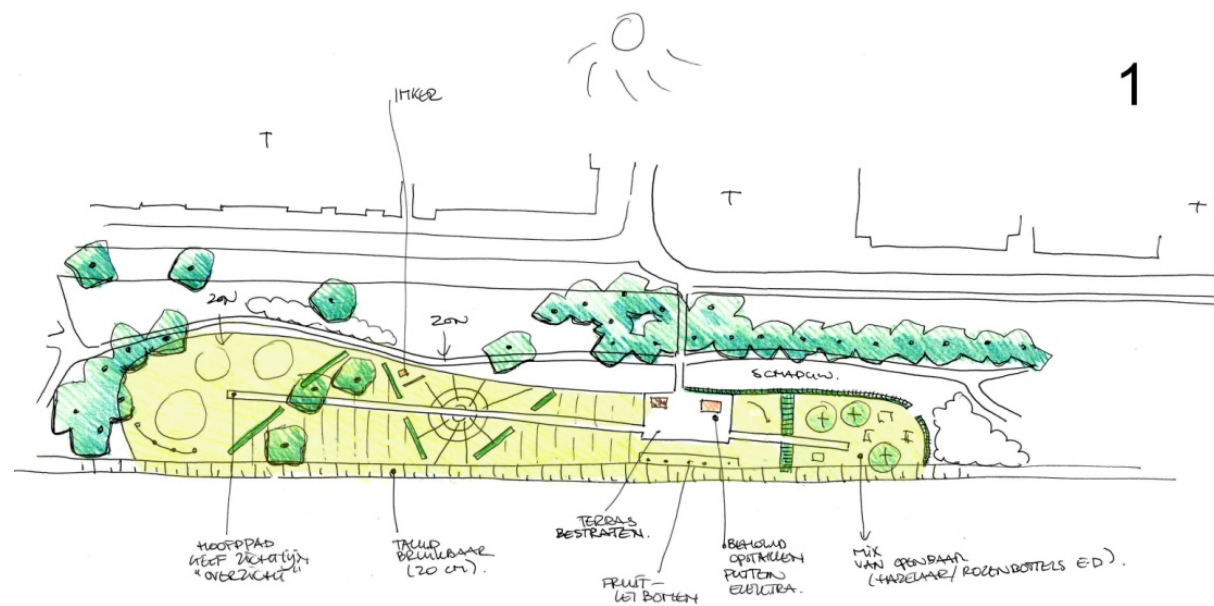
5.5 De Wilgenhof

De biologische tuin de Wilgenhof krijgt de oppervlakte die de tuin verliest als gevolg van de spoorbaanuitbreiding gecompenseerd. De tuin vervult een functie voor de wijk, buurtbewoners vinden hier een plek om te tuinieren. Door de natuurlijke en gevarieerde inrichting is de tuin ook aantrekkelijk voor vogels en insecten. Het is om die reden belangrijk om de Wilgenhof te behouden voor de buurt.

In overleg met de vereniging zijn twee modellen bedacht voor de verplaatsing van de Wilgenhof.

Het eerste model ging uit van verplaatsing van de Wilgenhof tussen de bestaande bomen. Behalve de nadelige schaduwwerking en het minder centraal liggen van de opstallen is vooral het smaller worden (en

daarmee bijna afknippen) van de parkstrook een argument geweest om niet voor deze variant te kiezen.

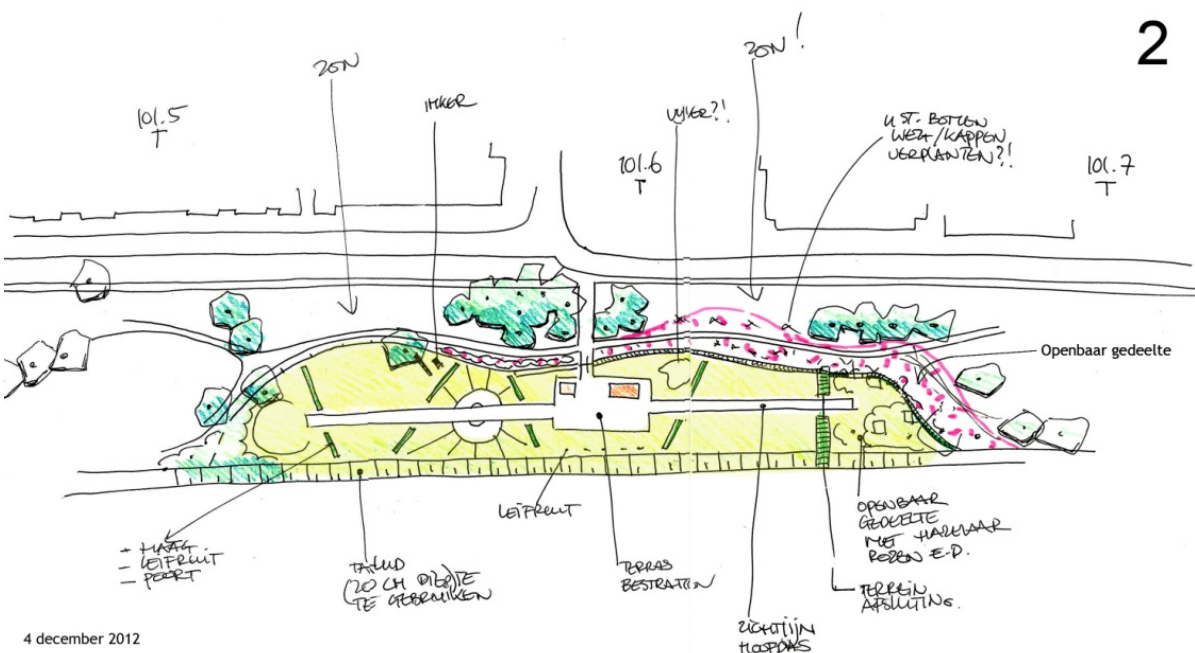


4 december 2012

Figuur 5-7: Wilgenhof model 1 (afbeelding gedraaid, noordzijde beneden)

Het tweede model voorziet in een uitbreiding aan de oost- en westkant en richting de Cremerstraat. Het belangrijkste voordeel van dit model is dat er een aantrekkelijk deel van de parkstrook toegankelijke blijft voor het publiek. Het voegt zicht logischer naar de vormen van het park en blijft de Parkstrook breed genoeg voor een goede samenhang van de parkdelen aan weerszijde van de tuin. Een nadeel is wel dat het

2



Figuur 5-8: Wilgenhof model 2 (afbeelding gedraaid, noordzijde beneden)

- Paden, bestaande en nieuwe groenvoorziening zorgen voor aansluiting en verbinding met de overige parkstrook.
- Het bestaande groen rondom de tuin wordt zoveel mogelijk gespaard, gedund en/of aangevuld met een nieuw beplantingssortiment welke aansluit op zowel park als biologische tuin.
- Enkele bestaande grote bomen gaan deel uitmaken van de nieuwe biologische tuin (oost/westzijden van de tuin)
- Aan de zuidzijde van de tuin zullen om voldoende lichttoetreding voor het telen van de groentegewassen te creëren enkele grote bomen verwijderd worden.
- De groenstructuur sluit aan op de overige parkstrook in de geest van de Engelse landschapstijl, met meanderende lijnen (paden, hekken, beplantingsdaklijnen), geen strakke bomenrijen.
- De padenstructuur voor en naast de tuin sluit aan op die van de parkstrook in stijl en materiaalgebruik.

5.6 Beheerparagraaf

Uitwerking op detailniveau volgt in de VO/DO-fase.
De onderdelen waar de tekst in deze paragraaf op gebaseerd is zijn opgenomen in bijlage 2.

Ondergrondse infrastructuur

In 2014 zijn reeds kabel en leidingwerkzaamheden voor de sporeuitbreiding uitgevoerd in de Cremerstraat (in de park- en groenstrook).

De volgende werkzaamheden staan nog in de planning:

- het verleggen/cq nieuwe aanleg van een middenspanningleiding
- een verlenging/ nieuwe gasleiding;
- de aanleg/boring van een (NUON) warmteleiding.

De leidingen staan nu nog schetsmatig ingetekend. In het ontwerp hoeven deze geen belemmering te zijn voor nieuwe aanplant van bomen. Echter moet dit nader onderzocht worden, bijvoorbeeld voor bestaande leidingen door middel van het graven van proefsleuven..

Hetzelfde geldt in meer/ minder mate voor de bomen langs de fietsstraat (tussen de parkeerplaatsen in gesitueerd).

Ook hier wordt op beschermende voorzieningen gestudeerd om boomaanplant ondanks ligging kabels en leidingen doorgang te laten vinden.

In principe vormt kabel- en leidingligging onder de parkeerplaatsen geen probleem.



Figuur 5-9: Overzichtskartje met de geplande leidingen en impact op bomen:

Straatmeubilair

- Geen (extra) verlichting, bankjes, prullenbakken, speeltoestellen etc.

Verlichting

- In de park/groenstrook komt geen verlichting.

Park-/ groenstrook

- Beheerniveau nu 5 / 6 straks 6.
- Beheerniveau parkstrook/groenstrook gelijk. Dit zal een verbetering voor de groenstrook betekenen. Het is een opwaardering ten opzichte van het huidige beheerniveau van de groenstrook.
- Groen aan straatzijde laag houden t.b.v. doorzicht (haagjes aan open straatzijde (tot 0,6m hoog)
- Grasweide (extensief) (2x p/j gefaseerd maaien).
- Grasterrein (redelijk intensief, 15 x p/j maaien).
- Bosplantsoen/struweel (extensief, randen schoffelen, 1 x per 7j snoeien/dunnen).
- Sierheesters (intensief, 7x p/j schoffelen).

5.7 Groenparagraaf

Doelstelling is dat bestaande bomen zoveel mogelijk gehandhaafd zullen worden vanuit het ontwerp.

Echter er zullen bomen moeten verdwijnen ten gevolge van het ruimteslag van:

- de spoorbaanuitbreiding, met het aanbrengen van de spoor-, en parktaluds;

- de noodzakelijke ProRail bouwterreinen en/of werkwegen (reeds afgestemd met ProRail);
- de gedeeltelijk te verplaatsen biologische tuin “de Wilgenhof”;
- de boring en aanleg van een NUON warmteleiding met consequenties voor een tiental bomen in de parkstrook;
- de herinrichting van de Cremerstraat tot fietsstraat.

Overall gezien hebben de huidige bomen een wisselende kwaliteit (goed, matig). Enkele exemplaren hebben een slechte toekomstverwachting. Deze dienen op termijn gerooid en vervangen te worden.

Op basis van een nog nader uit te zetten VTA of BEA (zogenaamd Boom effect analyse) onderzoek (in de volgende planfase) zal duidelijk worden:

- waarom een aantal bomen niet kan worden gehandhaafd: wat zijn de boombesparende alternatieven met hun consequenties, is de belangenafweging duidelijk;
- welke van de niet te handhaven bomen verplantbaar zijn, en of er ruimte is om deze bomen binnen het project te verplanten;
- hoe de bomen die gespaard worden, geen schade oplopen door de bouwactiviteiten (bronbemaling, mechanische schade etc.);
- hoe verlies aan groen wordt gecompenseerd; wat de gevolgen zijn voor de bomenstructuur (behoud, beschadiging, herstel of completering).

Vanuit ProRail wordt de spooraannemer – die wordt geselecteerd om de spoorverdubbeling aan te leggen – gehouden aan nader gespecificeerde eisen met betrekking tot bomen, omschreven in de zogenaamde vraagspecificatie/contractstuk. Hierin worden zaken vermeld omtrent

boom behoud en bescherming op en naast werkterreinen binnen de projectgrens van het project Utrecht– Leidsche Rijn.

Voor de Wilgenhof geldt dat enkele bestaande grote bomen gaan deel uit gaan maken van de nieuwe biologische tuin (oost/westzijden van de tuin).

Het heeft de voorkeur om voor de nieuwe bomen op gerichte plekken een meer volgroeide boom te plaatsen, zodat snel een groen beeld ontstaat of terugkomt en de ecologische aantasting zoveel mogelijk beperkt wordt.

In bijlage 2 is een bomentekening opgenomen waarin zichtbaar is welke bomen gerooid worden, welke blijven staan en waar nieuwe bomen geplant worden.

In de volgende ontwerpfase wordt nader aangegeven om welke soort bomen het gaat (zowel de te verwijderen als nieuw te planten bomen). Voorwaarde voor uitvoering maatregelen spoorverbreding is dat de te handhaven bomen tijdens de werkzaamheden voldoende beschermd kunnen worden.

Bomen in het bosplantsoen

In de huidige beplantingszone langs het spoor staan ook bomen (De bomen die opgegroeid zijn binnen dit uitgegroeide bosplantsoen zijn veelal van mindere kwaliteit (zaailingen zonder doorgaande stam). In onderstaande telling worden deze bomen niet apart als bomen benoemd. Zij vallen binnen de m2 bosplantsoen.

Groenbalans Spoorverbreding: beplanting		
Maatregel	Afname	Toename
Rooien bomen voor spoorverbreding en werknutsbedrijven	73 bomen	
Aanplant nieuwe bomen in parkstrook		23 bomen
Saldo bomen	Minus 50 bomen	
Rooien bosplantsoen als gevolg van spoorverbreding	6035 m2	
Aanplant nieuw bosplantsoen in parkstrook		3280 m2
Saldo bosplantsoen	Minus 2755 m2 bosplantsoen	

Groenbalans Spoorverbreding: oppervlak*		
Maatregel	Afname	Toename
Groenoppervlak door spooruitbreiding, merendeels geen gebruiksgroen (maar achter het hek)	3050 m2	
Omzetting afgesloten groen/pad naar gebruiksgroen door weghalen hekwerk in groenstrook Cremerstraat oost		2710 m2 Niet meer vierkante meters, wel andere inrichting
Saldo oppervlak	Minus 3050 m2 groenoppervlak	

Figuur 5-10: tabellen groenbalans Park- en groenstrook

*de toename van 'gebruiksgroen' ontstaat door groen openbaar te maken: het hek wordt verwijderd. Het geluidsscherm vormt aan de oostzijde (groenstrook) de nieuwe afscherming. Bij het westelijk deel (de parkstrook) wordt een nieuw hek of scherm bovenaan het talud geplaatst, waarmee het gebruiksgroen (min of meer toegankelijk groen) ongeveer gelijk blijft.

5.8 Afscherming werkterrein tijdens uitvoering

Het is belangrijk om vooraf kaders te bepalen en de routing uit te stippelen zodat zo min mogelijk hinder van de aanleg van de spooruitbreiding en de kabel- en leidingligging (Warmte (NUON)/Middenspanning en Gas) in de straat en parkstrook ontstaat. ProRail heeft de minimale benodigde ruimte voor werkruimte en de spooruitbreiding inmiddels bepaald.

Om de impact met name nabij de eerste zeven woningen van de Cremerstraat (vanaf Thomas à Kempisweg) voor de bewoners van het grootste is qua verkeersoverlast en zicht op werkterrein en bouwwerkzaamheden te verlichten, wordt de nadere invulling van een beschuttingsvoorziening (tijdelijke bouwschutting) door ProRail onderzocht.



Figuur 5-11: Afschermende maatregelen voorbeelden van natuurlijk (links) of kunstmatig groene schermen



Visualisatie ontwerp Cremerstraat (locatie C4 op ontwerptekening), inzet foto huidige situatie

6 Vervolgstappen

In dit plan is een voorstel gedaan voor een nieuwe inrichting van de Cremerstraat en de aangrenzende parkstrook. Daarbij is rekening gehouden met verschillende opgaven. De opgave was allereerst om een Integraal Programma van Eisen (IPVE) op te stellen voor beide deelprojecten. De tweede opgave was om een nieuw profiel voor de Cremerstraat te ontwerpen, waardoor de straat kan gaan functioneren als een comfortabele, veilige en aantrekkelijke fietsroute in het netwerk van doorfietsroutes. De derde en laatste opgave was om het verlies aan oppervlakte groen en bomen te compenseren in het ontwerp voor de fietsstraat en de parkstrook.

Dit ontwerp is op 13 januari 2015 voorlopig vastgesteld door het college van B&W en vrijgegeven voor een consultatie. Gedurende een periode van zes weken kregen bewoners en andere belanghebbenden de mogelijkheid om te reageren op de voorstellen. In enkele gevallen heeft een reactie geleid tot een aanpassing van het ontwerp. Veel meer reacties zullen echter in een volgende fase worden verwerkt, wanneer er een Definitief Ontwerp (DO) wordt gemaakt. Dit DO zal de basis voor de uitvoering vormen.

In dit laatste hoofdstuk wordt een doorkijk gegeven op wat er de komende jaren gaat gebeuren in de Cremerstraat en de parkstrook. In deze periode moeten niet alleen spoorverbreding en de herinrichting van Cremerstraat op elkaar worden afgestemd, maar ook rekening

worden gehouden met het plan voor het vervangen van de stadsverwarming en met de mogelijke bouw van een Ondergrondse Trillingsreducerende Constructie (OTC) in Cremerstraat-Oost

6.1 Uitvoering fietsstraat en spoorverbreding

Er zal er een apart DO voor de fietsstraat worden gemaakt en een eigen DO voor de parkstrook. De uitvoering van beide onderdelen zal namelijk ook afzonderlijk gebeuren. De planning voor de fietsstraat is om in de tweede helft van 2015 het DO en bestek te maken. Naar verwachting kan dan in 2016 het aanbestedingsproces voor een aannemer worden doorlopen. De herinrichting van de Cremerstraat kan dan in de tweede helft van 2017 starten en in 2017 worden afgerond. Daarbij wordt begonnen met de herinrichting van de Cremerstraat ten oosten van het Cremerplein.

Volgens de huidige planning zal begin 2017 in opdracht van ProRail worden begonnen met de spoorverbreding. De aannemer moet begin 2019 de nieuwe spoorbrug, nieuwe viaduct en nieuwe sporen opleveren. In de periode daarna (2019) zal de parkstrook opnieuw worden ingericht. Voor die tijd zal er een Definitief Ontwerp (inclusief beplantingsplan) voor de parkstrook worden gemaakt.

6.2 Nieuwe stadsverwarmingsleiding van Eneco

Een nieuwe ontwikkeling die begin dit jaar nog niet was voorzien, is het plan van Eneco om de hoofdleiding van stadsverwarming te vervangen. Eneco is sinds 1 januari 2015 eigenaar van het stadsverwarmingsnet in Utrecht. Het ontwerp dat in januari 2015 is vastgesteld door het college

hield al rekening met de vervanging van de leiding in het westelijke deel van de parkstrook. Dit project was voorbereid door Nuon. Opvolger Eneco zag kansen om hier “werk met werk” te maken. Volgens de inzichten van Eneco zou de hoofdleiding in de parkstrook binnen een periode van zeven tot tien jaar vervangen moeten worden. Bewoners zouden dan opnieuw te maken krijgen met grootschalige werkzaamheden in de parkstrook. Om de oude hoofdleiding te kunnen vervangen moeten bomen worden gerooid. Eneco vindt het wenselijk om het werk te combineren met de werkzaamheden van de gemeente (herinrichting Cremerstraat) en van ProRail (spoorverbreding). De uitvoering kan dan zo veel mogelijk gebundeld worden (overlast voor bewoners duurt dan niet langer dan nodig is) en de parkstrook kan meteen de definitieve inrichting krijgen.

Eneco wil in 2016 het project gaan uitvoeren. Om op tijd te kunnen starten zal Eneco in de tweede helft van 2015 de benodigde vergunningen (de belangrijkste is de rooivergunning) aanvragen bij de gemeente Utrecht. De gemeente is wettelijk verplicht om mee te werken aan de projecten van nutsbedrijven. Het is immers in het algemeen belang dat het stadsverwarmingsnet in goede conditie blijft. Wel zal de gemeente de aanvraag van de rooivergunning toetsen aan alle vergunningsvereisten, zoals een goede onderbouwing en een degelijk compensatieplan (herinrichtingsplan) voor de te rooien bomen.

6.3 Mogelijke bouw van een OTC in oostelijk deel Cremerstraat

Op 18 december 2014 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) gepubliceerd voor het DoorStroomStation Utrecht (DSSU). In dit OTB wordt

voorgesteld om in het oostelijk deel van de Cremerstraat (tussen de Van Lennepdwarsstraat en Goeverneurstraat) in de groenstrook een ondergrondse voorziening aan te leggen. Deze voorziening moet, volgens de Beleidsregel Trilling Hinder Spoor, de toegenomen trillingshinder aan woningen beperken, die wordt veroorzaakt door treinen. Het gaat om een zogenaamde ‘ondergrondse trillingsreducerende constructie’ (OTC).

Op dit plan zijn veel zienswijzen ingediend door bewoners. Deze zienswijzen gingen vooral over het nut en de noodzaak van de OTC, de werking van de OTC en de omgevingseffecten tijdens en na de bouw van de OTC. Naar aanleiding van de zienswijzen heeft ProRail de plannen aangepast en de nieuwe voorstellen in april 2015 met omwonenden besproken. ProRail heeft met de bewoners afgesproken om na 1 januari 2007 de effecten van de spoorverbreding te meten. Dan is het gebruik van het spoor namelijk gewijzigd, doordat de maatregelen van het DSSU-project zijn uitgevoerd. Op basis van die meting zal besloten worden of de aanleg van een OTC noodzakelijk is. De conclusie van de meting kan ook zijn dat er geen OTC hoeft te komen.

Indien wel besloten wordt om een OTC te bouwen, dan zal de OTC waarschijnlijk bestaan uit een damwand van negen tot vijftien meter diep. Deze damwand wordt aan de straatzijde voorzien is van een strook EPS (piepschuim) en komt te liggen in de groenstrook langs de Cremerstraat tussen de Van Lennepdwarsstraat en de Goeverneursstraat.

De bouw van de OTC kan in 2018 plaatsvinden. De Cremerstraat zal dan al zijn ingericht als fietsstraat. Tijdens de bouw van de OTC zou er schade kunnen ontstaan aan de fietsstraat. De gemeente zal vooraf afspraken maken met ProRail over het herstel van de schade.

Colofon

Opdrachtgevers Gemeente Utrecht/ProRail
Edgar de Bruijn/Rob Nawijn

Uitgave Movares Nederland B.V.
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon +(0)622631273

Projectteam **Gemeente Utrecht**
Edgar de Bruijn (projectmanager)
Hester van Gent
Gitty Korsuize
Robert Gijsen
Ruud Ditewig
Antoinette Naber

Movares
Rosien Galis
Geke Roorda
Nicole van der Waart
Martin Wink

Bijlagen

Bijlage 1: Ontwerptekeningen (6 bladen, april 2015)

Bijlage 2: Bomentekening (5 bladen, 2014)

Bijlage 3: Scope fietsstraat en parkstrook (3 bladen, nazending september 2015)

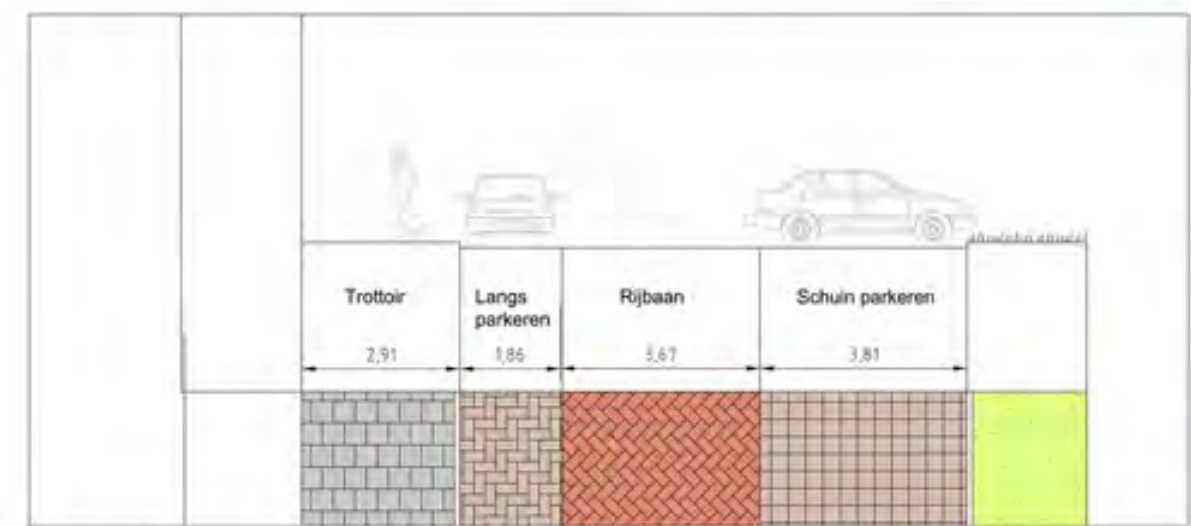
1.410

1.920

THOMAS ARENDSWEG

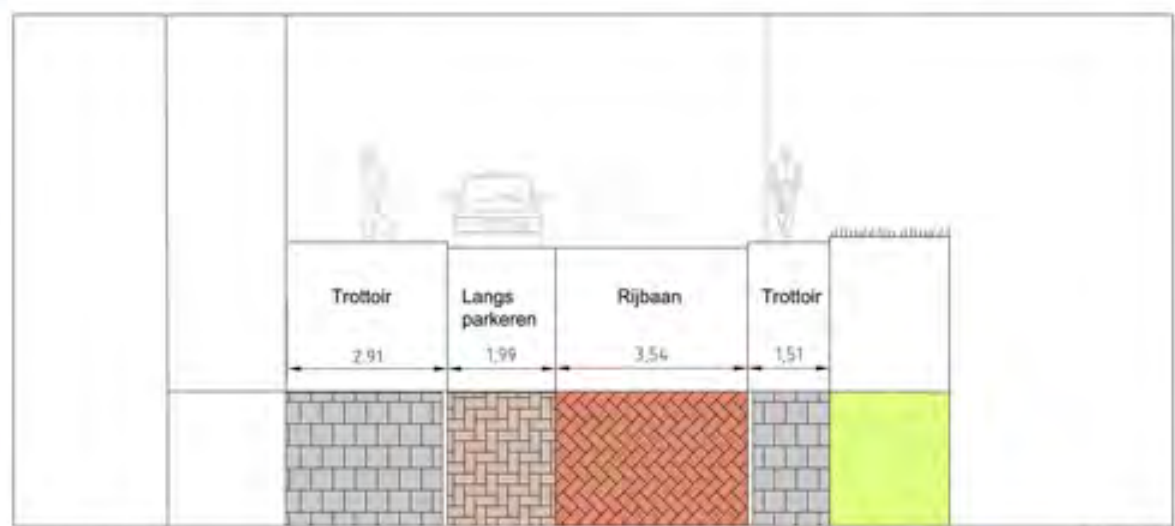


schaal 1:250



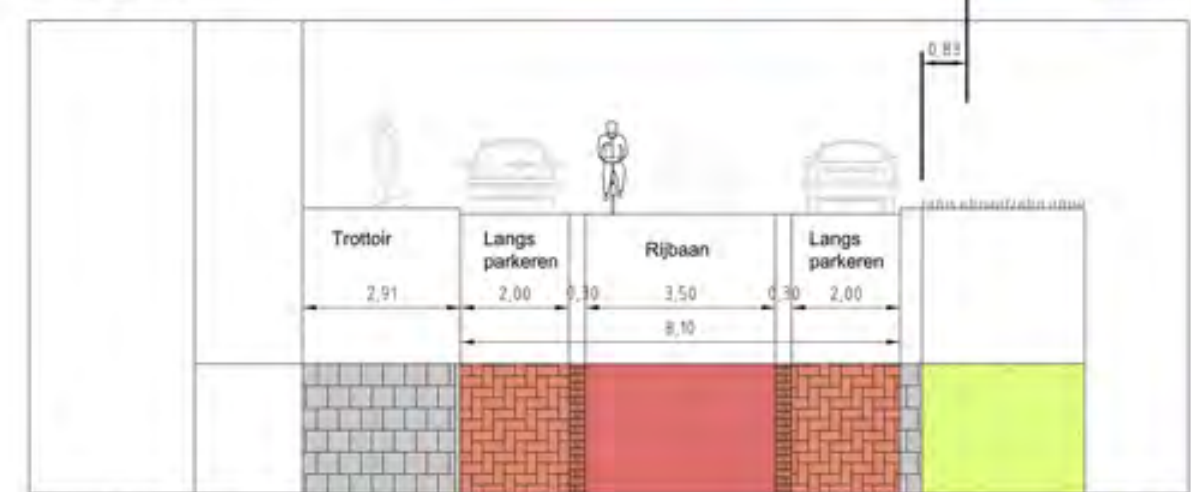
Bestaand profiel A

schaal 1:50



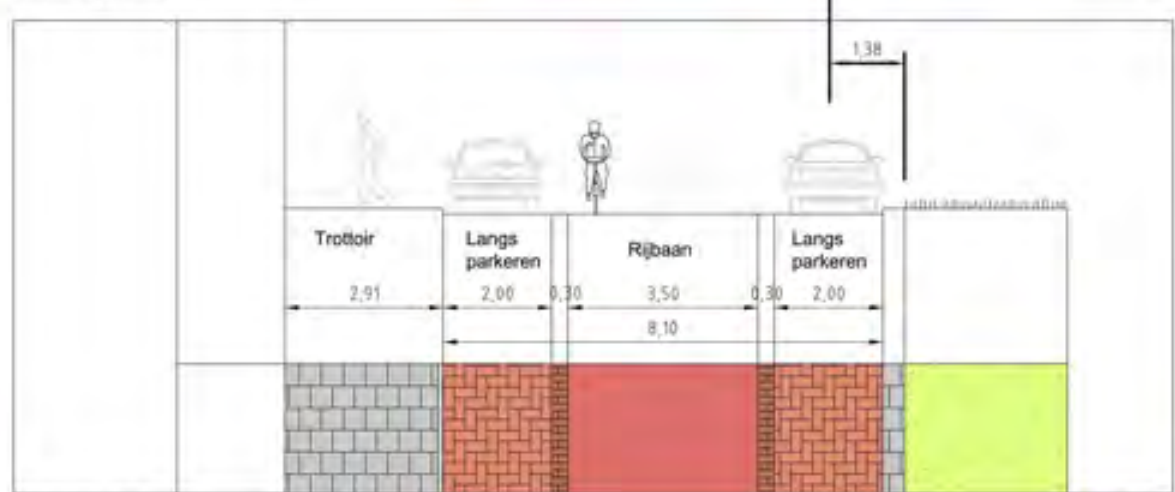
Bestaand profiel B

schaal 1:50



Nieuw profiel A

schaal 1:50



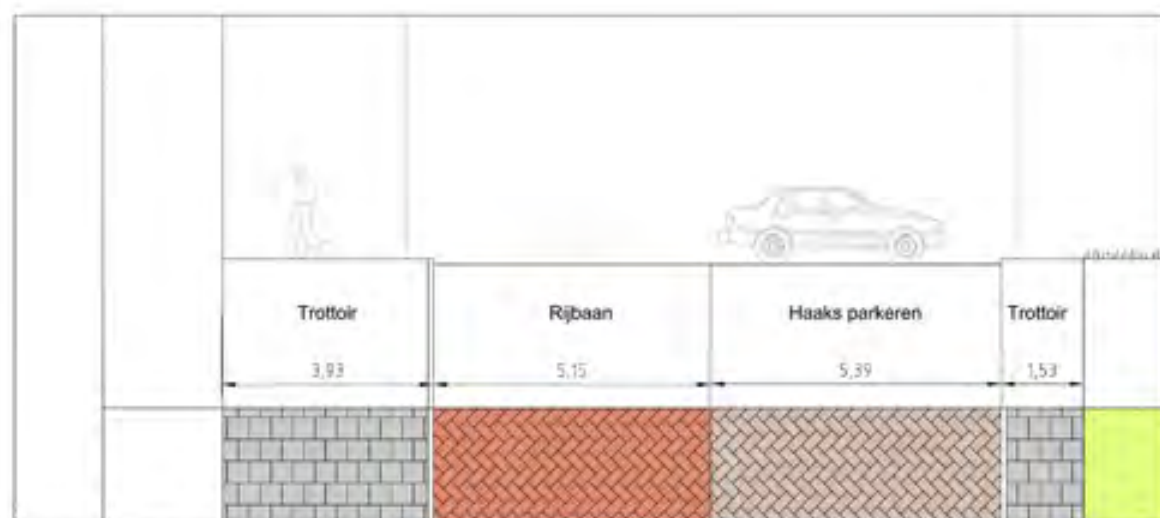
Nieuw profiel B

schaal 1:50

LEGENDA:

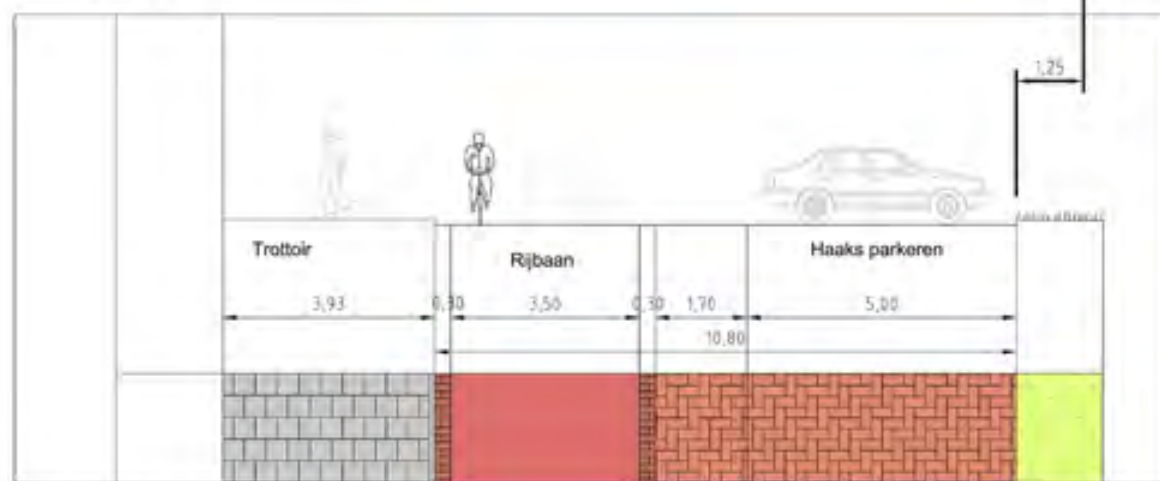
- Bestaande situatie
- Cremerstraat:
 - Doorfietsroute (in rood asfalt)
 - Klinkerstrook langs de doorfietsroute
 - Betonstraatsteen / groene halfverharding*
 - Drempel of plateau (BSS)
 - Trottoir (30x30 betontegels)
- Parkstrook:
 - (Nieuw) spoortalud, variërend van 1:2 tot 1:4
 - Gras
 - Bestaande boom
 - Bestaand bosplantsoen
 - Herstel/aanvullen sierbeplanting
 - Haag
 - Honden speelweide
 - Trap
 - Hekwerk (vervalt)
 - Pad in Parkstrook/ groenstrook (asfalt/split)
 - Bloemenweide
 - Nieuwe boom
 - Nieuw struweel/ bosplantsoen
 - Honden toilet
 - Kering stapeltegels

* groene halfverharding voor parkeerplaatsen aan parkzijde



Bestaand profiel C

schaal 1:50



Nieuw profiel C

schaal 1:50

LEGENDA:

Bestaande situatie

Cremerstraat:

- Doorfietsroute (in rood asfalt)
- Klinkerstrook langs de doorfietsroute
- Betonstraatsteen / groene halfverharding*
- Drempel of plateau (BSS)
- Trottoir (30x30 betontegels)

Parkstrook:

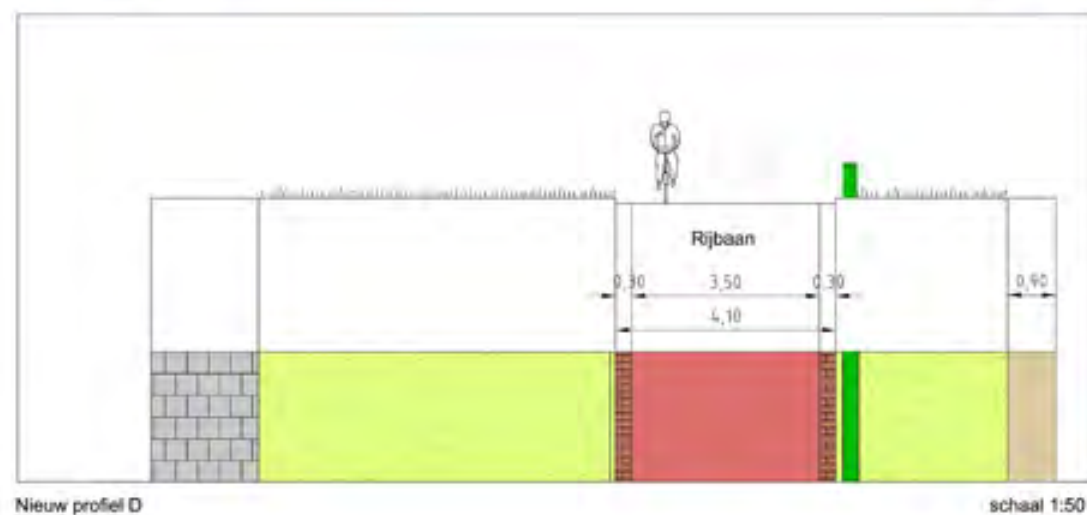
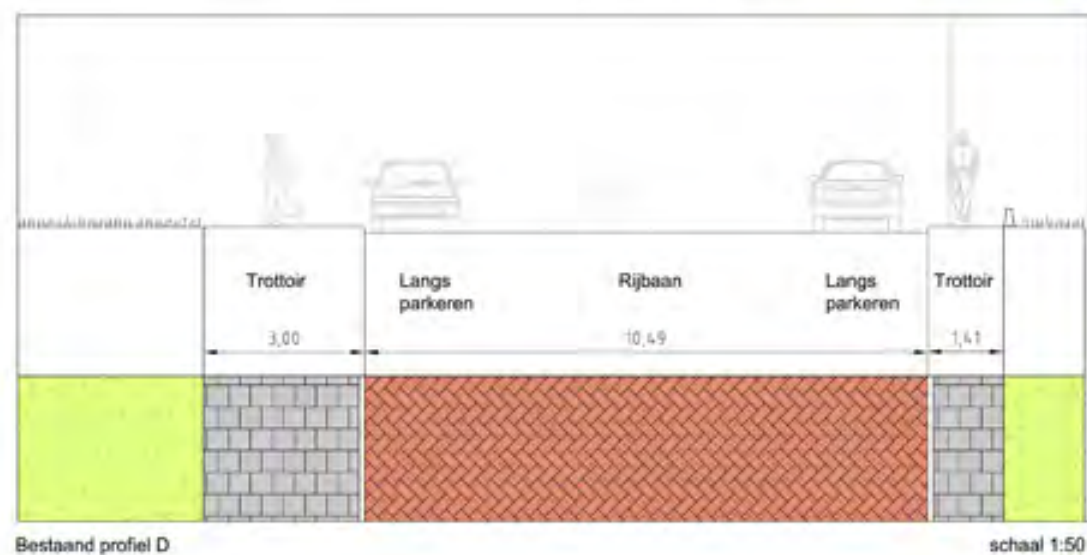
- (Nieuw) spoortalud, variërend van 1:2 tot 1:4
- Gras
- Bestaande boom
- Bestaand bosplantsoen
- Herstel/aanvullen sierbeplanting
- Haag
- Honden speelweide
- Trap
- Hekwerk (vervalt)
- Pad in Parkstrook/ groenstrook (asfalt/split)
- Bloemenweide
- Nieuwe boom
- Nieuw struweel/ bosplantsoen
- Honden toilet
- Kering stapeltegels

Niet op tekening: straatmeubilair: fietsrekken, parkeerlantaarns, prullenbakken etc.

* groene halfverharding voor parkeerplaatsen aan parkzijde

Ontwerp Cremerstraat
Doorfietsroute en Parkstrook
April 2015
Deel II

Schaal van toepassing op A0 formaat



LEGENDA:

Bestaande situatie

Cremerstraat:

- Doorfietsroute (in rood asfalt)
- Klinkerstrook langs de doorfietsroute
- Betonstraatsteen/groene halfverharding*
- Drempeel of plateau (BSS)
- Trottoir (30x30 betontegels)

Parkstrook:

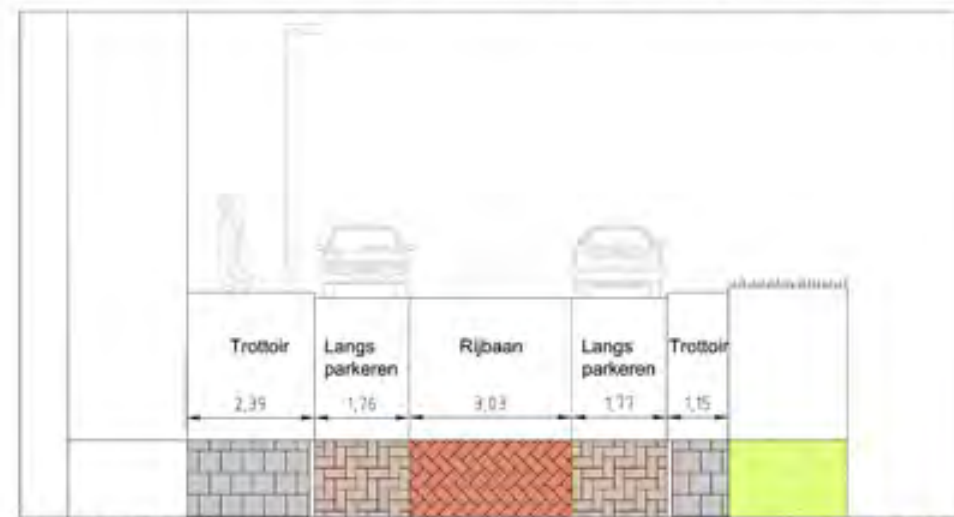
- (Nieuw) spoortalud, variërend van 1:2 tot 1:4
- Gras
- Bestaande boom
- Bestaand bosplantsoen
- Nieuwe boom
- Nieuw struweel/bosplantsoen
- Herstel/aanvullen sierbeplanting
- Haag
- Honden speelweide
- Trap
- Hekwerk (vervalt)
- Pad in Parkstrook/ groenstrook (asfalt/split)
- Bloemenweide
- Honden toilet
- Kering stapeltegels

Niet op tekening: straatmeubilair, fietsrekken, parkbankjes, prullenbakken etc.

* groene halfverharding voor parkeerplaatsen aan parkzijde

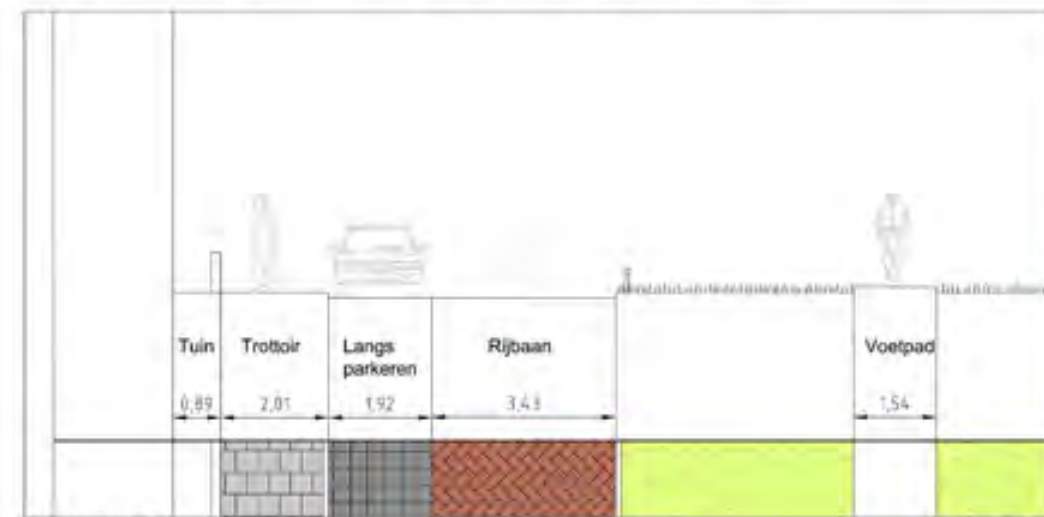


schaal 1:250



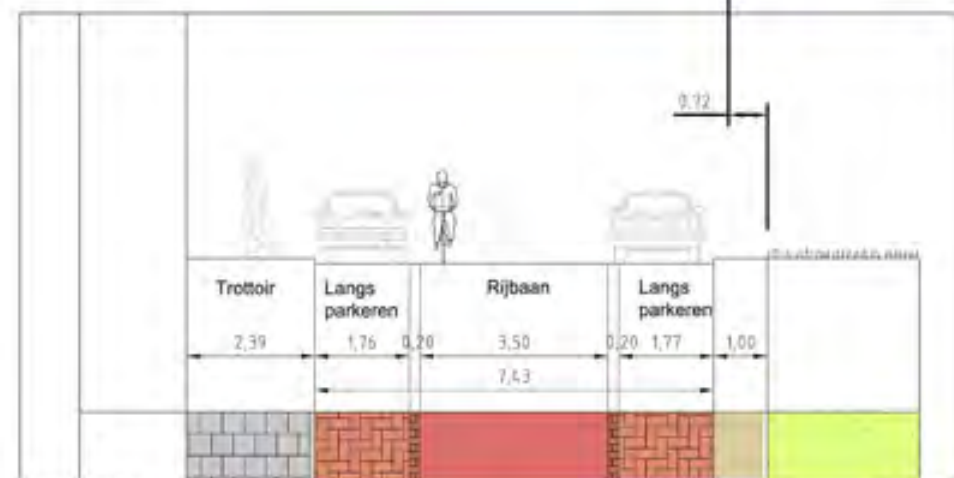
Bestaand profiel E

schaal 1:50



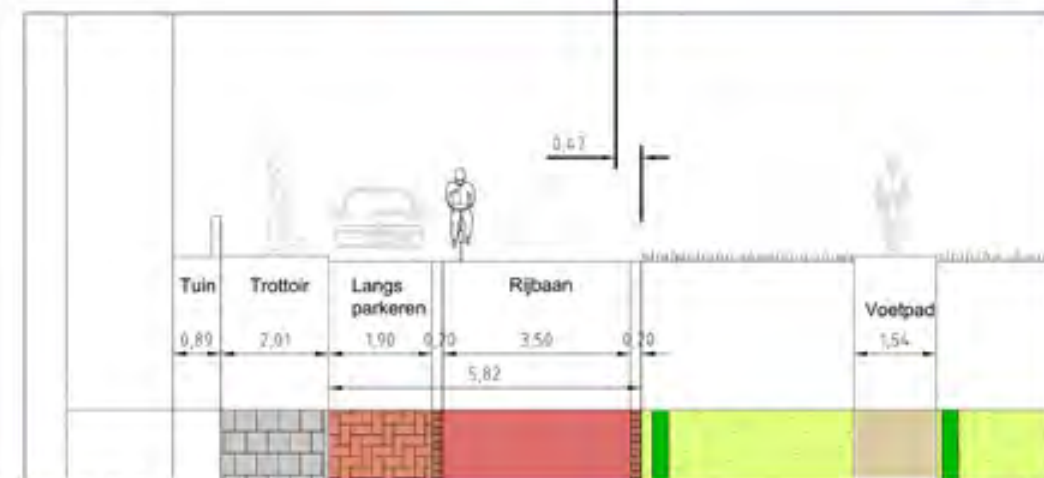
Bestaand profiel F

schaal 1:50



Nieuw profiel E

schaal 1:50



Nieuw profiel F

schaal 1:50

LEGENDA:

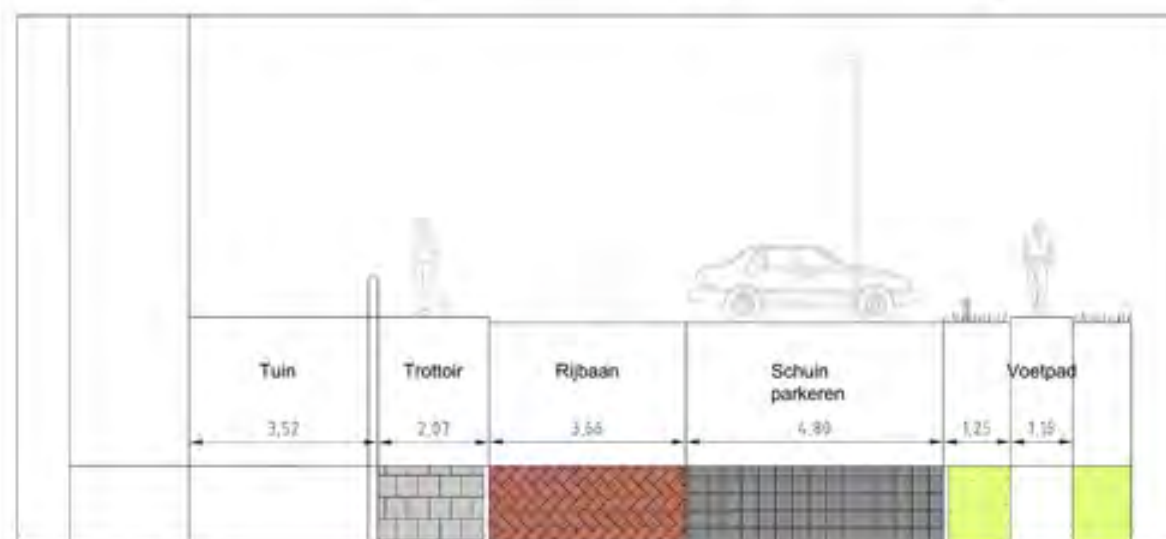
- Bestaande situatie**
- Cremerstraat:**
- Doorfietsroute (in rood asfalt)
 - Klinkerstrook langs de doorfietsroute
 - Betonstraatsteen/groene halfverharding*
 - Drempel of plateau (BSS)
 - Trottoir (30x30 betontegels)
- Parkstrook:**
- (Nieuw) spoortalud, variërend van 1:2 tot 1:4
 - Gras
 - Bestaande boom
 - Bestaand bosplantsoen
 - Herstel/aanvullen sierbeplanting
 - Haag
 - Honden speelweide
 - Trap
 - Hekwerk (vervalt)
 - Pad in Parkstrook/ groenstrook (asfalt/split)
 - Bloemenweide
 - Nieuwe boom
 - Nieuw struweel/bosplantsoen
 - Honden toilet
 - Kering stapeltegels

*klein op tekening: grasmozaïek, fescuegras, parkmozaïek, prairiegras etc.

*groene halfverharding voor parkeerplaatsen aan parkzijde

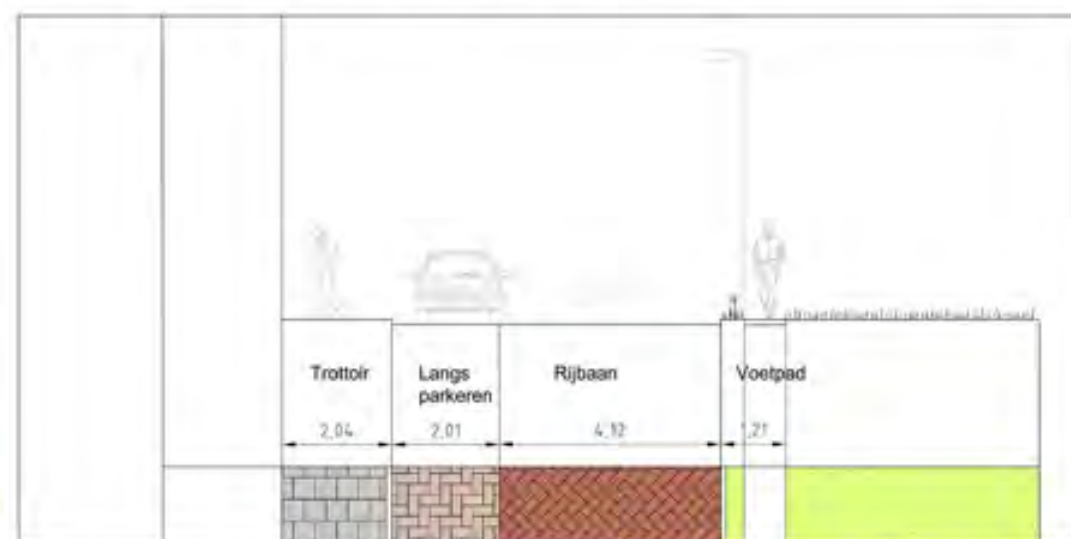


schaal 1:250



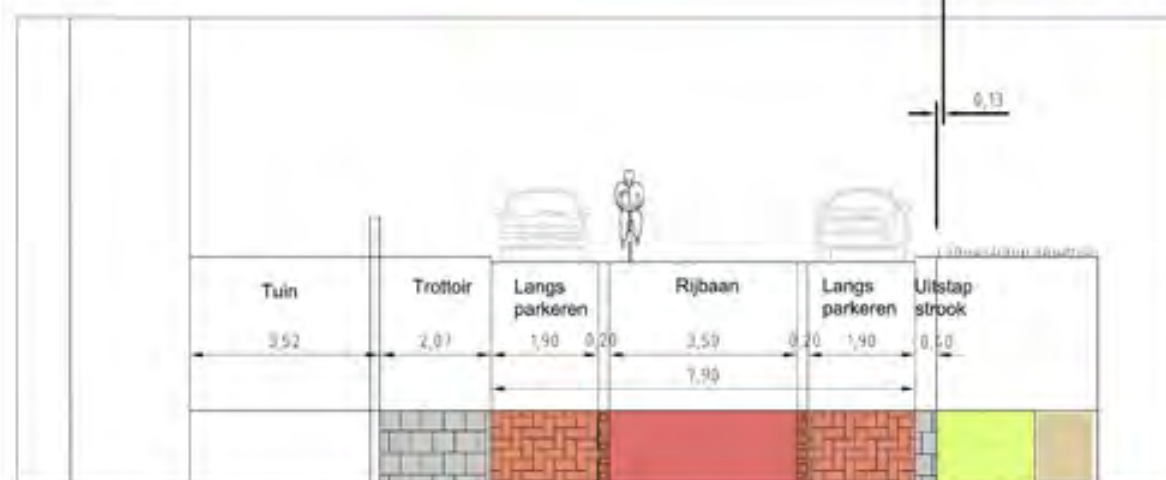
Bestaand profiel G

schaal 1:50



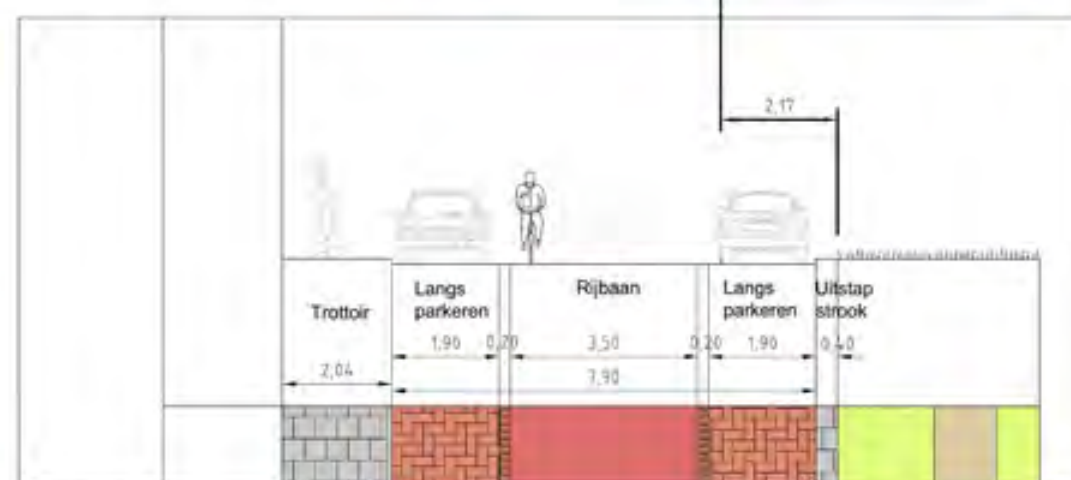
Bestaand profiel H

schaal 1:50



Nieuw profiel G

schaal 1:50



Nieuw profiel H

schaal 1:50

LEGENDA:

Bestaande situatie

Cremerstraat:

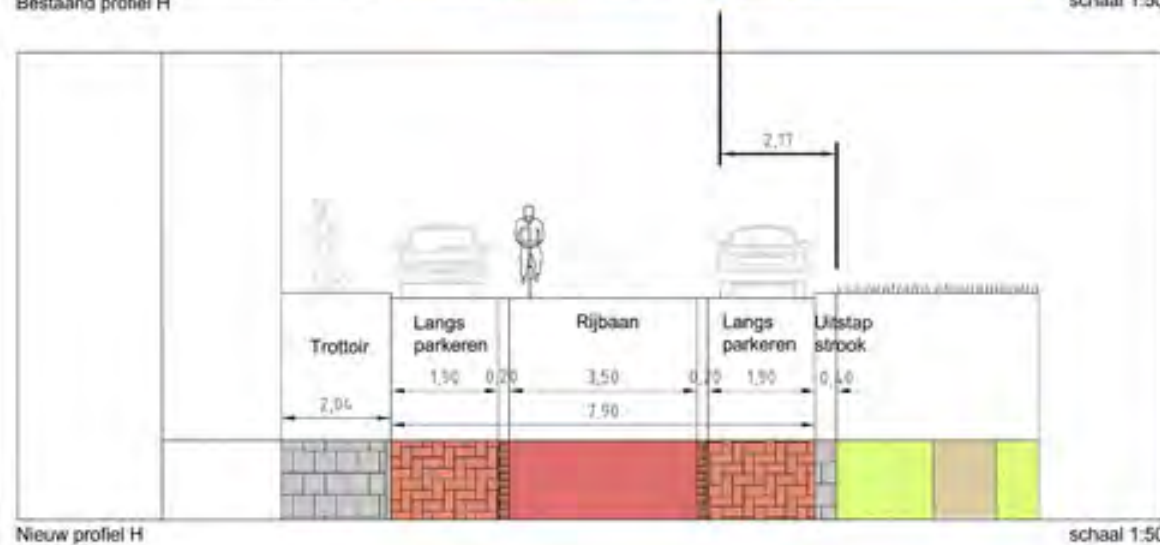
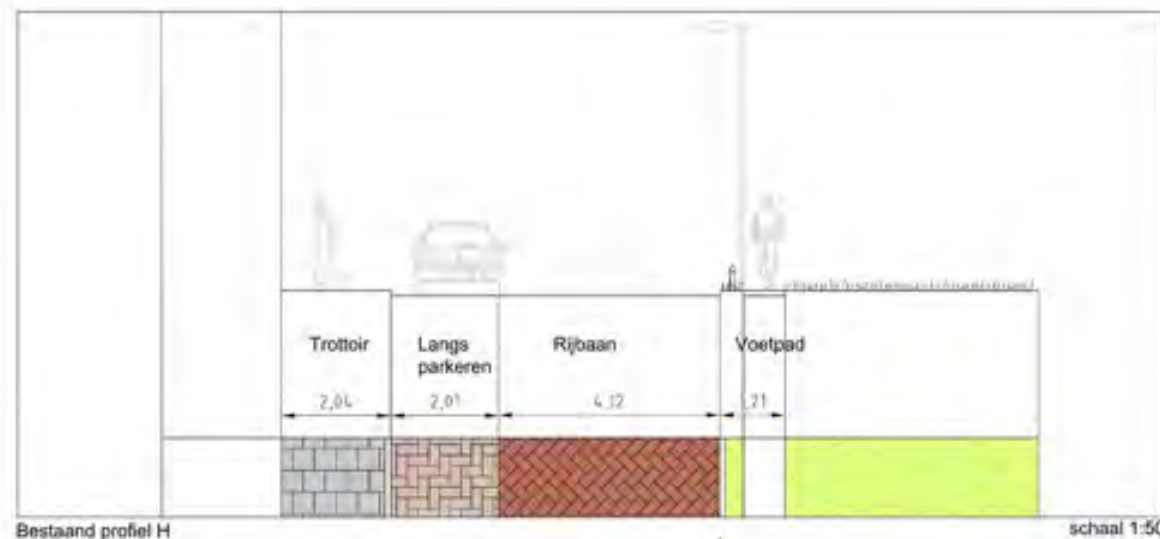
- Doorfietsroute (in rood asfalt)
- Klinkerstrook langs de doorfietsroute
- Betonstraatsteen/groene halfverharding*
- Drempel of plateau (BSS)
- Trottoir (30x30 betontegels)

Parkstrook:

- (Nieuw) spoortalud, variërend van 1:2 tot 1:4
- Gras
- Bloemenweide
- Bestaande boom
- Nieuwe boom
- Bestaand bosplantsoen
- Nieuw struweel/bosplantsoen
- Herstel/aanvullen sierbeplanting
- Haag
- Honden speelweide
- HT Honden toilet
- Trap
- Kering stapeltegels
- Hekwerk (vervalt)
- Pad in Parkstrook/ groenstrook (asfalt/split)

Niet op tekening: stroomkabel, kabelputten, parkbankjes, prullenbakken etc.

* groene halfverharding voor parkeerplaatsen aan parkzijde



LEGENDA:

Bestaande situatie

Cremersstraat:

- Doorfietsroute (in rood asfalt)
- Klinkerstrook langs de doorfietsroute
- Betonstraatsteen/groene halfverharding*
- Drempel of plateau (BSS)
- Trottoir (30x30 betontegels)

Parkstrook:

- (Nieuw) spoortalud, variërend van 1:2 tot 1:4
- Gras
- Bestaande boom
- Bestaand bosplantsoen
- Herstel/aanvullen sierbeplanting
- Haag
- Honden speelweide
- Trap
- Hekwerk (vervalt)
- Pad in Parkstrook/ groenstrook (asfalt/split)
- Bloemenweide
- Nieuwe boom
- Nieuw struweel/ bosplantsoen
- Honden toilet
- Kering stapeltegels

Niet op tekening: straatmeubilair, fietsplaten, parkeerplaatjes, prullenbakken etc.

* groene halfverharding voor parkeerplaatsen aan parkzijde

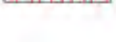
Ontwerp Cremersstraat
Doorfietsroute en Parkstrook
April 2015
Deel VI

Schaal van toepassing op A0 formaat

Bijlage 2: bomentekening 2014



LEGENDA

-  Boom bestaand
-  Boom nieuw
-  Boom rooien
-  Uitgegroeid bosplantsoen met boomvormers
-  Werkterrein / werkweg ProRail
-  Bosplantsoen met boomvormers

Bijlage 2: bomentekening 2014



Bijlage 2: bomentekening 2014



Bijlage 2: bomentekening 2014





schaal 1:250



schaal 1:250

Cremersstraat scopegrenzen
versie 8-9-2015

— Scope Fietsstraat
— Scope Groenstrook

