

Herinrichting Waalstraat (west), Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedeplantsoen

Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

Wethouder

Susanne Schilderman | Openbare Ruimte

Versiedatum

14 oktober 2024

Opdrachtgevers

Erwin Folkers | Gebiedscoördinator Zuidwest

Bestuurlijke besluitvorming**Projectmanagement**

Marieke van de Fliert | Projectmanager Ruimte

Pim Leuvenink | Projectmanager Ruimte

Tim van Corven | Projectmanager Stadsingenieurs

Projectgroep

Eva Brants | Ruimte

Luuk van den Berg | Ruimte

Michiel Bult | Ruimte

Sebastiaan Bekker | Ruimte

Tom van der Kamp | Ruimte

Annemieke van Geelen | Ruimte

Danielle Opdam-Scholten | Ruimte

Jacqueline Verhoek | Ruimte

Michel Dingemanse | Ruimte

Loog Landaal | Wijkbureau Zuidwest

Nely van der Meer | Stadsingenieurs

Ton Beuving | Stadsingenieurs

Rien Streefkerk | Stadsingenieurs

Lianne de Heer | Stadsingenieurs

Marrion Hoogenboom | Stadsingenieurs

Hans de Rooij | Stadsingenieurs

Johan de Waard | Stadsingenieurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5	3.3.1	Groen en bomen	21
1.1	Doelstelling	6	3.3.2	Ecologie	23
1.2	Plangebied	6	3.4	Duurzaamheid	26
1.3	Proces en participatie	9	3.4.1	Circulair	26
1.4	Leeswijzer	9	3.4.2	Klimaatadaptatie: hemelwater afkoppelen	27
2	Historie/bestaande situatie	10	3.4.3	Klimaatadaptatie: hittestress en schaduw	28
2.1	Historie	10	3.5	Openbare ruimte	28
2.2	Bestaande situatie	11	3.6	Ondergrond	29
3	Uitgangspunten voor het ontwerp	13	3.7	Beheer	30
3.1	Ontwerptoelichting	13	4	Ontwerptoelichting	31
3.2	Verkeer	14	4.1	Verkeer	31
3.2.1	Mobiliteitsplan 2040	14	5	Onderzoeken	35
3.2.2	Toegankelijkheid Waalstraat en Zijldiepstraat	16	5.1	Geluidhinder	35
3.2.3	Fiets	16	5.2	Bodem	35
3.2.4	Auto	17	5.3	Ontplofbare Oorlogsresten:	35
3.2.5	Parkeren voor fietsers en auto's	18	5.4	Water	36
3.2.6	Nood- en hulpdiensten	18	5.5	Archeologie	36
3.2.7	Laden en lossen	21	5.6	Ecologie/Flora en fauna	36
3.2.8	Kruisingen en zijstraten	21	5.7	Bomen	36
3.3	Groen en ecologie	21	6	Vervolg	39

4 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedeplantsoen

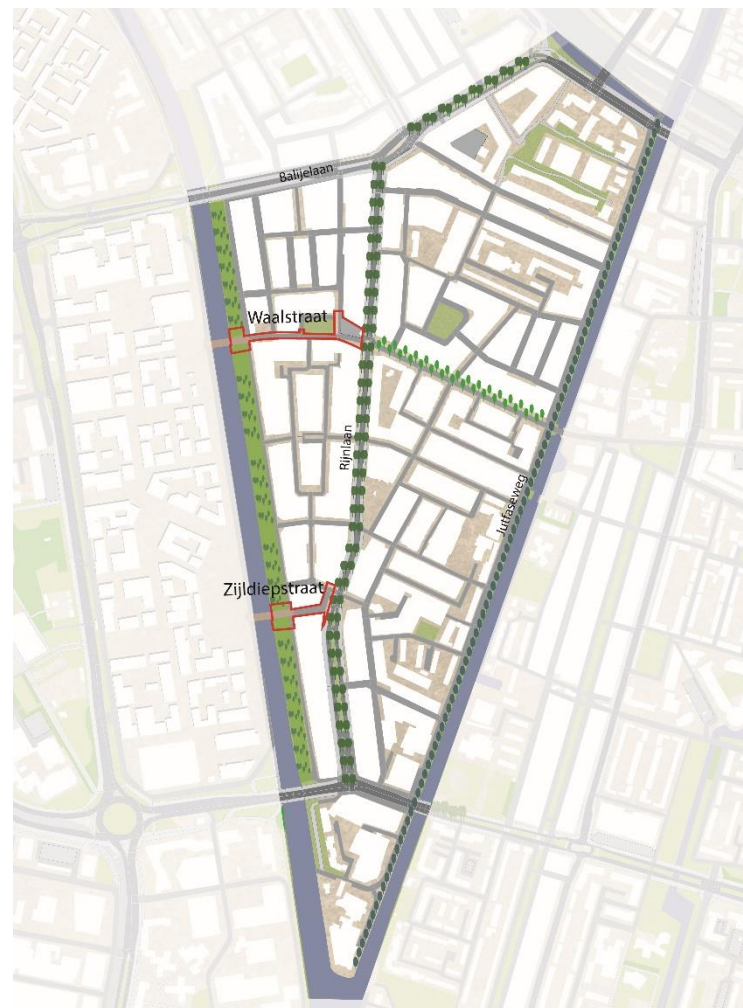
6.1	Planproces.....	39
6.2	Participatie.....	39
6.3	Planologisch juridisch proces.....	39
6.4	Planning (indicatief)	39
7	Bijlage	40
	Verkeerscirculatieonderzoek Rivierenwijk en Dichterswijk.....	41
	Bijlage A: KLIC-melding ondergrondse infrastructuur	42
	Bijlage B : Toegankelijkheid voor voetgangersstructuur	43

1 Inleiding

Utrecht is in beweging. Als gevolg van de ontwikkeling van de stad neemt het aantal inwoners, banen en bezoekers sterk toe. Door de bouw van de stadswijk Merwede (deelgebied 5) en de twee brugverbindingen over het Merwedekanaal krijgt Rivierenwijk te maken met een grotere verkeersdruk van langzaam verkeer. De twee fiets-/voetgangersbruggen landen in de groenstrook langs het Merwedekanaal (het Merwedepantsoen) en sluiten aan op de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Herinrichting van de twee straten (tot de Rijnlaan) en het Merwedepantsoen (ter hoogte van de twee bruggen) is hierdoor noodzakelijk, dat fietsers veilig en comfortabel hun weg vinden.

De verbindingen sluiten aan op het grotere stedelijke netwerk van wandel- en fietsroutes en maken de verschillende delen van onze stad en omgeving beter bereikbaar. Via dit netwerk maken de huidige en nieuwe bewoners straks gebruik van bestaande en nieuwe voorzieningen in de Merwedekanaalzone en omgeving en omgekeerd.

Ook biedt de herinrichting de kans om groen toe te voegen, zoals bomen en struiken. Daarnaast verbeteren we de openbare ruimte aan de Waalstraat en de Zijldiepstraat en werken we aan het klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van de straten.



Figuur 1: Plattegrond plangebied

6 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedeplantsoen

Dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) is gemaakt voor de herinrichting van de straten en de brugaanlandingen. Doel van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) is om alle gegevens te verzamelen die nodig zijn voor het maken van een goed ontwerp. Het Functioneel Ontwerp (FO) is een schematisch ruimtelijk ontwerp op hoofdlijnen en geeft een globaal beeld van de beoogde inrichting van de openbare ruimte op basis van het IPvE. Na het IPvE/FO wordt het ontwerp steeds verder uitgewerkt. Eerst wordt er een Voorlopig Ontwerp gemaakt en daarna een Definitief Ontwerp. Dan kan er gestart worden met de uitvoering.

1.1 Doelstelling

We maken de straten toegankelijk voor meer fietsers en voetgangers en we vergroten de verkeersveiligheid



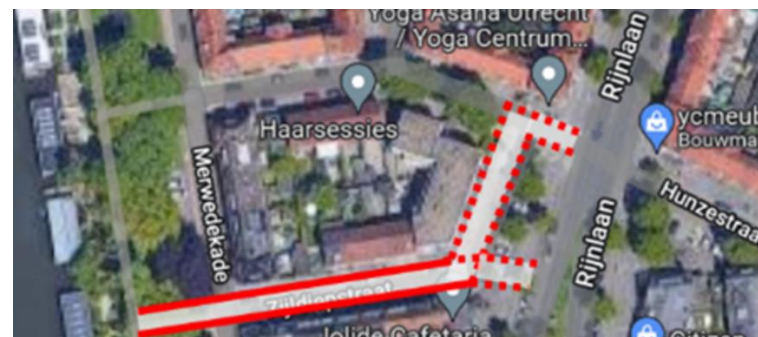
Figuur 2: Waalstraat ten westen van de Rijnlaan, het gaat om de Waalstraat tussen de Merwedekade en de Rijnlaan, het deel tot de rotonde.

en de leefbaarheid in de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Daarnaast creëren we twee toekomstbestendige en in de bestaande groenstructuur passende brugaanlandingen in het Merwedeplantsoen.

Hierbij is ook aandacht voor vergroening ('groen, tenzij') en het klimaat adaptief maken van het projectgebied. Het uiteindelijke resultaat bestaat uit twee fiets- en verblijfsvriendelijke, veilige en groene straten met een goede aansluiting op de Rijnlaan en op de nieuwe fiets-/voetgangersbruggen over het Merwedekanaal.

1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit het westelijke deel van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Beide straten zijn gelegen tussen de Rijnlaan en de Merwedekade. De



Figuur 3: Zijldiepstraat, het gaat om de Zijldiepstraat en sluit aan op de Hunzestraat en Rijnlaan.

7 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

kruisingen met de Merwedekade zijn ook onderdeel van het plangebied. De zijstraat van de Waalstraat (Waalstraat 195 t/m 229, naast het Gierzwaluwplantsoen, richten we niet opnieuw in, omdat dit geen onderdeel is van de doorgaande (fiets)route. Tussen het Gierzwaluwplantsoen en de Rijnlaan is er een parkeerterrein, te bereiken vanaf de Waalstraat.

De brugaanlandingen worden vanaf het brugtalud opnieuw ingericht tot hoever nodig voor een juiste aansluiting op het bestaande groen. Het Definitieve Ontwerp van de bruggen is als bijlage toegevoegd en vormen de basis voor het ontwerp van de aanlandingen. De impact van de bruggen op de bestaande bomen in het Merwedepantsoen is onderzocht in het project Merwedebruggen en is dus geen onderdeel van dit projectgebied Aangrenzende projecten

In de omgeving van de Waalstraat en de Zijldiepstraat spelen ook andere ontwikkelingen waarmee we rekening houden. Van nieuwbouwprojecten tot aanpassingen in de openbare ruimte. Hieronder staan lopende en toekomstige ontwikkelingen die een relatie hebben met de herinrichting van de Waalstraat (West) en de Zijldiepstraat:

Bruggen over het Merwedekanaal

De twee nieuwe fiets-/voetgangersbruggen verbinden Merwede met Rivierenwijk en zorgen voor spreiding van het aantal fietsers. Daarnaast zijn de bruggen een belangrijke en aantrekkelijke fiets- en

wandelverbinding voor zowel de nieuwe bewoners van de wijk Merwede als de bewoners van Rivierenwijk. Op basis van eerder onderzoek nemen we aan dat er in de uiteindelijke situatie dagelijks 8.000 tot 9.000 fietsers (circa 13 fietsers per minuut in het drukste spitsuur) gebruik maken van de brug ter hoogte van de Waalstraat en 6.000 tot 7.000 fietsers (circa 9 fietsers per minuut in het drukste spitsuur) gebruik maken van de brug ter hoogte van de Zijldiepstraat.

Studie Zuidpoort

In het gebied rondom station Utrecht Vaartsche Rijn is onderzocht wat de effecten zijn van een knip op het Ledig erf, een knip op de Catharijnesingel ter hoogte van het winkelcentrum Hoog Catharijne en een afslaggebod Bleekstraat-Vondellaan. Daarnaast wordt in veel straten (onder andere de Rijnlaan, Balijelaan en Vondellaan) de snelheid teruggebracht van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. In de studie is gekeken wat de effecten zijn voor de doorstroom van het autoverkeer en welke mogelijkheden er gecreëerd kunnen worden om de verblijfskwaliteit en het voetganger- en fietsersnetwerk te verbeteren. In de studie is ook een eerste aanzet gemaakt hoe de diverse straten rondom Ledig erf heringericht kunnen worden als de verkeersmaatregelen worden gerealiseerd. Bij de herinrichtingsvoorstellen is er veel ruimte gereserveerd voor de voetganger en de fietser, maar ook voor het aanbrengen van meer groen. In de studie Zuidpoort is een voorstel gedaan voor herinrichting van de Rijnlaan (noord), Waalstraat oost en de Diamantweg. Hieronder

8 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedeplantsoen

is voor deze straten uiteengezet wat de resultaten uit de studie zijn:

- Rijnlaan: De Rijnlaan gaat van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur.
- Voor de Waalstraat Oost geldt dat de aparte fietsstroken gaan verdwijnen en dat fietsers op de rijbaan rijden (er komen wel brede fietsstroken op het asfalt).

Vergroenen Rivierenwijk & Groene ommetjes in Rivierenwijk

Rivierenwijk is één van de groenarmste wijken van de stad. De afstand tot (middel)grote stadsparken is er relatief groot. Rivierenwijk kent geen tot weinig buurtparken of plantsoenen en is zeer versteend en schaduwarm. De wijk is daarom gevoelig voor hittestress en wateroverlast en biedt bewoners onvoldoende groen om te recreëren en dieren onvoldoende leefruimte. Het project Rivierenwijk groener is een pilotproject in het kader van het realiseren van de benodigde vergroening in straten en buurten in het kader van de Schaalsprong Groen. De herinrichting van de Waalstraat en de Zijldiepstraat biedt kansen voor het creëren van meer groen (bomen en groen op maaiveld) en het versterken van de bestaande groene plekken.

Buurtaanpak Rivierenwijk en Transwijk Zuid

Het doel van de buurtaanpak was inzicht verkrijgen in wat bewoners belangrijk vinden in hun buurt en wat de komst van Merwede hierin betekent. De buurtaanpak is van belang voor de agendering van de gevolgen van

Merwede voor (onder andere) Rivierenwijk en vanwege de participatie met bewoners. De gevoerde gesprekken leidden tot het formuleren van verschillende maatregelen om de Merwede-plannen (beter) te integreren in de wijk. De herinrichting van de Waalstraat, de Zijldiepstraat en de aanlandingen in het Merwedeplantsoen zijn onderdeel van deze maatregelen, daarom voeren we dit project nu uit. Hierbij sluiten we aan op wat eerder met de buurt besproken is. Bij het uitwerken van de plannen voor de herinrichting houden we waar mogelijk rekening met de wensen van bewoners.

Verkeerscirculatie-onderzoek Rivierenwijk en Dichterswijk

In 2023 werd onderzoek uitgevoerd naar de verkeerscirculatie in de Dichterswijk en Rivierenwijk. De verschillende projecten die (gaan) spelen (invoeren betaald parkeren, herinrichting, vergroening, verschillende gebiedsontwikkelingen) raken elkaar. Het is daarom wenselijk om vanuit een integraal onderzoek de algehele verkeersafwikkeling in beide wijken in kaart te brengen en waar nodig een aangepaste verkeerscirculatie voor te stellen. In hoofdstuk 4 is te lezen welke aanbevelingen uit dit onderzoek meegenomen zijn in het ontwerp.

Invoeren betaald parkeren en parkeerdrukmeting

Per 1 mei 2023 is parkeren in Rivierenwijk betaald. Het invoeren van betaald parkeren heeft een positieve invloed op de parkeerdruk in Rivierenwijk. Voor invoering van betaald parkeren hadden alle

deelgebieden tijdens één of meerdere meetmomenten te maken met een parkeerdruk van minimaal 80% geparkeerde voertuigen op openbare plaatsen. Tijdens de parkeerdrukmeting van september 2023 was dinsdagnacht 5 september het drukte meetmoment. Voor de Waalstraat is de parkeerdruk laag. In delen van de straat is de parkeerdruk tussen de 0-20%, in andere delen tussen de 50-60%. In slechts een klein deel van de straat is de parkeerdruk tussen de 60-85%. Dit biedt mogelijkheden voor het verlagen van het aantal parkeerplaatsen in de Waalstraat.

Voor de Zijldiepstraat is het beeld anders. In delen van de straat ligt de parkeerdruk tussen de 60-85%, terwijl de parkeerdruk in het noordelijke deel van de straat hoog ligt (tussen de 85-100%).

1.3 Proces en participatie

Voor de eerste versie van het FO vragen we reacties van belanghebbenden. Dit doen we in het voorjaar van 2024, voordat de plannen definitief zijn.

Belanghebbenden kunnen reageren op de plannen rondom bijvoorbeeld groen en parkeren. De reacties nemen we, waar mogelijk, mee in het definitieve IPvE/FO. Het college stelt vervolgens het IPvE/FO vast. Dit is naar verwachting voor de zomer van 2024. Daarna werken we het ontwerp verder uit naar een Voorlopig Ontwerp (VO) en vervolgens een Definitief Ontwerp (DO), voordat we starten met de uitvoering. Belanghebbenden informeren we bij elke nieuwe fase en ontwikkelingen.

1.4 Leeswijzer

In dit document leest u meer over de uitgangspunten waarop het ontwerp voor de Waalstraat, de Zijldiepstraat en de brugaanlandingen is gebaseerd. In hoofdstuk 2 vindt u meer informatie over de geschiedenis en de huidige situatie van de Jutfaseweg. De beleidskaders en ambities van de gemeente Utrecht die van toepassing zijn voor dit project vindt u in hoofdstuk 3. De visie, uitgangspunten en ontwerptoelichting worden in hoofdstuk 4 beschreven. In hoofdstuk 5 beschrijven we welke onderzoeken er zijn gedaan en welke vervolgonderzoeken nog nodig zijn. Tot slot leest u in hoofdstuk 6 en 7 meer over bijvoorbeeld toekomstig beheer en het vervolgproces.

2 Historie/bestaande situatie

Hoe is de geschiedenis van dit gebied? Hoe is dit gedeelte van Rivierenwijk ontstaan? Hoe ziet de straat er nu uit? En wat is hiervan belangrijk om mee te nemen in het ontwerp? In dit hoofdstuk leest u over de geschiedenis, de bestaande situatie en de opgave.

2.1 Historie

Rivierenwijk

De oorsprong van Rivierenwijk ligt aan de Vaartsche Rijn, een in de middeleeuwen gegraven kanaal dat van de Hollandse IJssel naar de stadsbuitengracht liep. Langs het kanaal ontstonden er allerlei industrieën zoals scheepbouwers, pottenbakkers, kalkbranders, tegel-, dakpan- en baksteenfabrieken.

Eind 19e eeuw werd aan de westzijde van het huidige Rivierenwijk het Merwedekanaal gegraven. Dit zorgde voor een verschuiving van de industriële activiteit van de Vaartsche Rijn naar het Merwedekanaal. In tegenstelling tot Dichterswijk heeft er in Rivierenwijk geen industriële ontwikkeling langs het kanaal plaatsgevonden. De reden hiervoor is dat dit gebied gereserveerd werd voor stedelijke uitbreiding van Utrecht. De beroemde Nederlandse architect Berlage heeft begin jaren '20 van de twintigste eeuw een uitbreidingsplan voor de Rivierenwijk gemaakt volgens het principe van een tuindorp. In het tuindorp principe werden verschillende buurtjes gecreëerd die een sterke architectonische samenhang hadden. Deze

buurtjes werden verbonden door lanen met brede plantsoenen. Langs het Merwedekanaal was een groot lang gerekt plantsoen voorzien die als overgang diende tussen het Merwedekanaal en de wijk.

De plannen voor Berlage zijn niet in zijn geheel uitgevoerd, maar een aantal buurtjes en de Rijnlaan zelf zijn wel gerealiseerd volgens de plannen van Berlage. De meeste woningen in Rivierenwijk zijn gebouwd in de jaren '20 en jaren '30 van de twintigste eeuw.

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde het karakter van de wijk. Veel kleine en grote plantsoenen zoals op de Rijnlaan en Balijelaan werden vervangen door brede wegen ten behoeve van het groeiende autoverkeer. Daarnaast sloeg de verpaupering en verkrotting van de wijk toe door slecht onderhoud van de woningen en de openbare ruimte.

Vanaf de jaren '80 zijn grote delen van de wijk, ook in de Waalstraat en gedeeltelijk in de Zijldiepstraat (nabij Hunzestraat) gesaneerd. De kleine, slecht onderhouden arbeiderswoningen werden vervangen door nieuwbouw. In de Waalstraat zijn in jaren '80

11 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

beneden- en bovenwoningen gebouwd en op de hoek Zijldiepstraat-Hunzestraat is een appartementencomplex gebouwd. De stadsvernieuwing gaat door tot op de dag van vandaag, waardoor er nu in de wijk in zijn geheel veel woningen staan uit diverse bouwperiodes.

2.2 Bestaande situatie

Rivierenwijk is grotendeels gebouwd in de jaren '20 en '30 van de 20e eeuw. Het heeft de voor die tijd kenmerkende bebouwing; voornamelijk eengezinswoningen en beneden- en bovenwoningen. Vanaf de jaren '80 is er veel gesaneerd. Oude woningen maakten plaats voor nieuwe woningen. Rivierenwijk wordt nu gekenmerkt door woningen uit verschillende periodes met ook verschillende architectuur.

De Waalstraat en de Zijldiepstraat zijn woonstraten met voornamelijk bestemmingsverkeer (30 kilometer per uur) en waar aan beide zijden van de straat geparkeerd wordt (ook deels op de stoep). Dit is op dit moment gedoogd. In de volledige Waalstraat is verkeer in twee richtingen toegestaan, voor de Zijldiepstraat geldt dat er vanaf de Rijnlaan enkel verkeer in één richting toegestaan is.

Aan het einde van de Waalstraat/op de hoek van de Merwedekade staat basisschool Gertrudis. Het schoolplein ligt op de hoek van de Waalstraat en de Merwedestraat. Aan het begin en aan het einde van de schooldag is het hier druk met ouders, verzorgers en

kinderen, wat regelmatig verkeersonveilige situaties tot gevolg heeft.

Het Merwedepantsoen is een lange groenstrook langs het Merwedekanaal, van de Heycopstraat in het noorden tot de Socrateslaan in het zuiden. Het pantsoen bestaat voornamelijk uit gras (gazon) met (grote) volwassen bomen. Het pantsoen is aangelegd in de jaren '30 als buffer tussen de woningen en het kanaal. Het kanaal is vanuit het Merwedepantsoen nauwelijks te zien. Een hoge en brede haag schermt het pantsoen af van de privétuinen van de woonarken. Het Merwedepantsoen geeft door middel van een smal voetpad aan de kant van het Merwedekanaal toegang tot de woonarken. Slechts op enkele open stukken is er zicht op het kanaal. Aan de rand van het pantsoen, aan de kant van de Merwedekade liggen verspreid een aantal haaksparkerplekken. Op een enkele plek staan ook (overdekte) fietsenrekken (fietstrommels) en afvalcontainers. In het midden van het pantsoen, tussen het voetpad en de parkerplekken aan de Merwedekade staan enkele picknicktafels en liggen speelplekken.

Profiel Waalstraat (West)

- De Waalstraat (West) is een tweerichtingenstraat.
- Aan beide zijden ligt een breed trottoir waarop deels wordt geparkeerd.

12 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

- De meeste parkeerplekken zijn informeel, wat betekent dat ze niet aangeduid zijn. In de straat zijn er slechts twee officiële parkeerplekken die bovendien zijn aangeduid als gehandicapten-parkeerplek (op kenteken). Aan de Rijnlaan is er een parkeerterrein, bereikbaar via de Waalstraat.
- De bebouwing kent twee bouwlagen met een kap en bestaat hoofdzakelijk uit beneden en bovenwoningen, waarvan 1 zijde (de zuidzijde) voortuinen heeft. Bijna alle woningen in de Waalstraat zijn huurwoningen.
- Op de hoek met de Merwedekade en de Merwedestraat ligt de Gertrudisschool. Naast de Waalstraat ligt een stenig schoolplein, die is afgesloten van de openbare ruimte met een hek. Op de hoek Merwedestraat en Waalstraat staat een grote boom (Paardenkastanje).
- De Waalstraat grenst aan het Gierzwaluwplantsoen. Dit plantsoen bestaat uit vaste planten en moestuinen en wordt beheerd door buurtbewoners. Het plantsoen is omsloten met een hek.
- In de straat zelf zijn een beperkt aantal kleine bomen (fruitbomen, bomen van derde orde) aanwezig. Op het parkeerterrein naast de Waalstraat, nabij de rotonde op de Rijnlaan, staan een aantal volwassen bomen (lindes, bomen van de 1e orde).

Profiel Zijldiepstraat

- De Zijldiepstraat is een éénrichtingsstraat. De rijrichting is van de Rijnlaan richting de Merwedekade.
- Het trottoir is aan beide zijden van de straat smal en er wordt geparkeerd langs beide kanten van de rijbaan, deels op het trottoir.
- De bebouwing kent voornamelijk twee tot drie bouwlagen met een kap. De meeste woningen zijn eengezinswoningen. Een aantal woningen zijn omgebouwd tot beneden-bovenwoningen en studentenwoningen. Op de hoek met de Rijnlaan ligt snackbar Jolide met een klein terras.
- Er is in de straat geen openbaar groen, zoals plantsoenen en bomen, aanwezig. Enkele buurtbewoners hebben incidenteel gevelgroen toegepast.

3 Uitgangspunten voor het ontwerp

Hoe zien de Waalstraat en de Zijldiepstraat er straks uit? Welke uitgangspunten zijn daarbij belangrijk? In dit hoofdstuk leest u meer over het toekomstige beeld van de twee straten en welke uitgangspunten daarbij belangrijk zijn voor het ontwerp.

3.1 Ontwerptoelichting

De herinrichting van de Waalstraat en de Zijldiepstraat heeft als doel het creëren van verkeersveilige straten met een aantrekkelijke openbare ruimte. Het is een ingreep in de openbare ruimte en dient daarom te voldoen aan het gestelde kwaliteitsniveau in de [Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte](#) en het [Handboek Openbare Ruimte](#). Voor de Waalstraat en Zijldiepstraat is de basiskwaliteit ('Domstadkwaliteit') van toepassing. Het Merwedepantsoen heeft kwaliteitsniveau 'Domstad bijzonder'. Er ontstaat een groene fietsroute die Rivierenwijk verbindt met Merwede. We zetten in op veiligheid, vergroening, meer verblijfskwaliteit en comfort. Fiets- en autoverkeer delen de rijbaan. Er geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur. Hoe komt de straat er uit te zien?

Indeling profiel Waalstraat

- Het creëren van een doorgaande groenstrook aan de noordzijde van de straat. Deze verbindt het Merwedepantsoen met het pantsoen in de Waalstraat.
- Parkeren bevindt zich aan 1 zijde van de straat (zuidzijde), afgewisseld met groen.
- Het doorzetten van de bomenstructuur aan de zuidzijde van de straat, waardoor er een groene verbinding ontstaat tussen de Vaartsche Rijn - Waalstraat Oost – Waalstraat West en het Merwedepantsoen. Door de extra bomen creëren we schaduw op de hoofdfietsroute. Hiervoor moeten kabels en leidingen verlegd worden.
- Het bestaande parkeerterrein richten we opnieuw in waardoor er meer ruimte wordt gecreëerd voor een groene entree bij de rotonde met de Rijnlaan. De toegang van het parkeerterrein wordt verplaatst en wordt bereikbaar vanaf de Scheldestraat.
- Er wordt niet geparkeerd aan de noordzijde van de Waalstraat.). Hierdoor verbetert de zichtbaarheid en beleefbaarheid van het pantsoen in de Waalstraat, ook wel het

14 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

‘Gierzwaluwplantsoen’ genoemd. Het Gierzwaluwplantsoen is een belangrijke plek in de buurt. Fietsparkeren ter hoogte van plantsoenen blijft mogelijk, mits ze goed ingepakt zijn met groen. Het groene karakter van het plantsoen dient zo min mogelijk door gestalde fietsen te worden aangetast.

- Bij voorkeur fietsparkeren aan één zijde van de straat faciliteren, indien niet mogelijk wordt het fietsparkeren geclusterd.

Indeling profiel Zijldiepstraat

- De straat is geen onderdeel van de huidige en toekomstige bomenstructuur van de wijk. Om de straat een groener karakter te geven, wordt de groenstrook op maaiveldniveau aan de noordzijde van de straat gecreëerd.
- Aan de zuidzijde creëren we parkeervakken, afgewisseld met groen. Aan de noordzijde kan niet geparkeerd worden.
- De rijrichting in de Zijldiepstraat wordt omgedraaid, naar éénrichtingsverkeer van west naar oost. Daarmee rijdt het autoverkeer mee met het fietsverkeer vanaf de brug.
- Er wordt een nieuwe fietsaansluiting in zuidelijke richting aangelegd in het verlengde van de Zijldiepstraat, langs snackbar Jolide. Automobilisten en fietsers in noordelijke richting blijven de bestaande aansluiting op de Rijnlaan volgen.

- De haakspareervakken aan de Hunzestraat worden langspareervakken, zodat er meer ruimte is voor vergroening.
- Bij voorkeur fietsparkeren aan één zijde van de straat faciliteren, indien niet mogelijk wordt het fietsparkeren geclusterd.

3.2 Verkeer

3.2.1 Mobiliteitsplan 2040

Met het [Mobiliteitsplan 2040](#) zet de Gemeente Utrecht in op het opvangen van de mobiliteitsgroei met lopen, fiets en openbaar vervoer. Er is daardoor aandacht voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Steeds meer mensen kiezen in Utrecht voor de fiets in plaats van de auto. Van alle verplaatsingen binnen de stad, gebeurt bijna de helft per fiets. We zien dan ook dat het aandeel fietsers stijgt, terwijl het autogebruik, ondanks een flinke groei van het aantal inwoners, vooral binnen de ring gelijk blijft. De netwerken van de voetgangers, fietsers en openbaar vervoer moeten op orde zijn, zodat de reizigers gespreid kunnen worden over modaliteit en route.

In deze vernieuwde mobiliteitsvisie 2040 zijn twee van de belangrijkste uitgangspunten dan ook:

- Uitbreiding van het toekomstige OV-netwerk;
- Het spreiden van de vele fietsers over veilige en aantrekkelijke fietsroutes. Daarbij zijn er ook rustige routes, geschikt voor jong en oud.

15 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

Er wordt een netwerk van hoofdfietsroutes gecreëerd. Dit Utrechtse hoofdfietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. De Waalstraat en de Zijldiepstraat zijn aangeduid als onderdeel van dit hoofdfietsnetwerk. Deze hoofdfietsroutes verbinden Rivierenwijk met Merwede en Transwijk/Kanaleneiland. In het ontwerp dient er daarom te worden ingezet op het goed faciliteren van de fietser.

Na de herinrichting zijn beide straten aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer en minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. De Waalstraat en de Zijldiepstraat blijven goed toegankelijk voor hulp- en nooddiensten, vuilniswagens, verhuyswagens en voor laad- en losverkeer.

Parkeervisie 2021

Het Utrechtse mobiliteitsbeleid draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gezonde stad. Daarnaast is het van belang dat Utrecht een verkeersveilige stad is, die toegankelijk is voor alle doelgroepen en waar de luchtkwaliteit goed is. De gemeente Utrecht kiest ervoor om de bestaande parkeercapaciteit efficiënter te gebruiken, en het makkelijker te maken om, waar dat kan, autoparkeerplaatsen op straat anders in te richten of te verplaatsen naar garages (publiek en privaat). Hierdoor ontstaat meer ruimte voor lopen en (parkeren van) fietsen, en andere functies waarmee de kwaliteit van de leefomgeving verbetert. Deze nieuwe parkeervisie sluit aan bij de Mobiliteitsvisie 2040.

Een samenvatting van de doelen en uitgangspunten voor het parkeerbeleid resulteert in de volgende 4 punten:

1. Bereikbaarheid van en binnen de stad;
2. Kwaliteitsslag openbare ruimte;
3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit;
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte voor alle doelgroepen.

Kort samengevat moet het parkeerbeleid dus bijdragen aan een gezonde, leefbare, en bereikbare stad, die voor alle doelgroepen toegankelijk is.

Waalstraat

Uitgangspunten – Verkeer algemeen

- De Waalstraat is een hoofdfietsroute waar je als fietser comfortabel en veilig kunt fietsen.
- De Waalstraat wordt tussen de Merwedestraat en de rotonde een straat met eenrichtingsverkeer. De Waalstraat is voor autoverkeer niet toegankelijk vanuit de Rijnlaan. Hiermee volgen we de aanbeveling uit het verkeerscirculatieonderzoek uitgevoerd in 2023 (zie bijlage Verkeerscirculatieonderzoek Rivierenwijk en Dichterswijk). De Merwedestraat wordt tussen de Gouwestraat en de Waalstraat uitgevoerd als straat met éénrichtingsverkeer vanuit het noorden. De Merwedekade blijft dan

16 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

een straat waar sprake is van tweerichtingsverkeer.

- In de Waalstraat wordt aan één zijde geparkeerd. Aan de zuidzijde van de Waalstraat wordt voorzien in langs parkeervakken. De parkeervakken worden duidelijk herkenbaar in het straatbeeld. Het aan één zijde parkeren zorgt voor een vermindering van het aantal parkeerplekken in de straat.
- De noordzijde van de Waalstraat blijft vrij van parkeerplekken. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de looproute van en naar de brug. Ook ontstaat daardoor een schaduwrijke looproute met groenbeleving wat aansluit op het gedeelte aan de Merwede-zijde. Ook hier wordt het trottoir namelijk aan de noordzijde gerealiseerd.
- De Waalstraat ter hoogte van de basisschool wordt autovrij (tussen de Merwedestraat en de Merwedekade). Tijdens het halen en brengen moet er ruimte zijn voor het tijdelijk parkeren van fietsen van ouders/verzorgers. Daarom nemen we een fietsparkeerstrook op.
- Langzaam verkeersdeelnemers op de fietsstraat (van en naar de brug) hebben voorrang op het doorgaande verkeer op de Merwedekade.

Zijldiepstraat

Uitgangspunten – Verkeer algemeen

- De Zijldiepstraat wordt een comfortabele en verkeersveilige fietsroute.

- We creëren een nieuwe fietsaansluiting vanaf de Zijldiepstraat op de Rijnlaan. Dit geeft fietsers in zuidelijke richting een betere aansluiting op de Rijnlaan en verlaagt de kans op verkeersconflicten op de Hunzestraat.
- Fietsers en voetgangers van en naar de brug hebben voorrang op verkeer op de Merwedekade.

3.2.2 Toegankelijkheid Waalstraat en Zijldiepstraat

De herinrichting zorgt voor comfort en veiligheid. De trottoirs aan de kant van de woningen worden breed genoeg om ook mensen met een beperking een comfortabele route te bieden.

Uitgangspunten – Toegankelijkheid

- De hoofdloopstromen worden aan de noordzijde gefaciliteerd met een goed trottoir.
- De trottoirs worden tenminste 1.80 meter breed en voldoen aan de toegankelijkheidseisen uit de 'Richtlijn Voetpaden voor Iedereen'.
- Kruisingen worden in overeenstemming met Handboek Openbare Ruimte ingericht met toegankelijke oversteken, onder andere voor mensen met een beperking.

3.2.3 Fiets

De Waalstraat en de Zijldiepstraat worden een belangrijk onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk

17 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

van de gemeente Utrecht. Met de herinrichting plaatsen we de fietser in de hoofdrol.

In het afwegingskader "verharding hoofdfietsroutes" staat de ambitie om hoofdfietsroutes zoveel mogelijk in rood asfalt uit te voeren vanwege comfort en herkenbaarheid. In het VO wordt uitgezocht wat dit betekent voor de materialisatie van de Waalstraat. De Zijldiepstraat wordt, vanwege de profielbreedte van minder dan 12m, gebakken rode klinker.

Uitgangspunten – Fiets

- De straten worden goed en veilige fietsbare straten. Fietsverkeer rijdt overal in twee richtingen op de rijloper (gemengde rijbaan);
- Fietzers op de Waalstraat en Zijldiepstraat hebben voorrang op verkeer uit de zijstraten; Er is dus ook sprake van een voorrangssituatie op de Zijldiepstraat waar de Hunzestraat hierop aansluit. De Hunzestraat zal daardoor met een uitritconstructie aansluiten op de Zijldiepstraat.
- De fietsroute over de Waalstraat en de Zijldiepstraat zijn aantrekkelijk en comfortabel en gaan langs zoveel mogelijk groen en hebben zo min mogelijk parkeerplekken voor een prettige en veilige fietsbeleving;
- De fietsroutes sluiten overzichtelijk en veilig aan op de Rijnlaan.

3.2.4 Auto

Uitgangspunten – Auto

- Maximale snelheid van 30 kilometer per uur, inrichting dwingt langzaam rijden af;
- Verkeer op de Waalstraat heeft voorrang op al het kruisend en/of invoegend verkeer;
- De verkeerscirculatie in de Waalstraat maar ook in enkele zijstraten van de Waalstraat, zoals de Merwedestraat en de Scheldestraat, verandert ten opzichte van de huidige situatie. Voor de Waalstraat en de Merwedestraat wordt hierin voldaan aan de aanbevelingen vanuit het verkeerscirculatieonderzoek uitgevoerd voor Rivierenwijk en Dichterswijk;
- Het gedeelte van de Waalstraat nabij de Gertrudisschool (tussen de Merwedekade en de Merwedestraat) wordt autoluw ingericht. Dit betekent dat dit gedeelte alleen bestemd is voor de langzame verkeersdeelnemers. Dit sluit aan bij de aanbevelingen vanuit het verkeerscirculatieonderzoek;
- Principe oplossingen, zoals uitritconstructies, drempels, inritten en parkeervakken, zijn uniform in de wijk, dit is vastgelegd in het Handboek Openbare Ruimte.

3.2.5 Parkeren voor fietsers en auto's

In de bestaande situatie zijn met een telling in 2023 in de Waalstraat 34 fietsen geteld. Hierbij betreft de bestaande capaciteit slechts 6 fiets parkeerplaatsen. In de Zijldiepstraat zijn tijdens de telling 23 fietsen geteld. Hierbij betreft de bestaande capaciteit slechts 16 fiets parkeerplaatsen. Ook in de zijstraten is geconstateerd dat er in de huidige situatie te weinig fiets parkeercapaciteit aanwezig is.

Uitgangspunten – Parkeren voor fietsers en auto's

- Fiets- en autoparkeren wordt gefaciliteerd in de functiestrook, aan de zuidzijde van de straten.
- Fietsparkeren wordt indien nodig gefaciliteerd in de straten, niet op de straathoeken.
- De twee huidige fietstrommels in het Merwedeplantsoen bij de Zijldiepstraat worden bij voorkeur in parkeervakken opgevangen, zodat zo weinig mogelijk groen moet wijken. Indien dit niet mogelijk is, wordt het fietsparkeren landschappelijk ingepast, door groen omsloten.
- Aanwezige deelauto parkeerplaatsen, oplaadpunten (met elektrische laadpaal), gehandicaptenparkeerplaatsen (al dan niet op kenteken) blijven in aantal gehandhaafd;
- Het autoparkeren wordt gefaciliteerd in langspareervakken.

3.2.6 Nood- en hulpdiensten

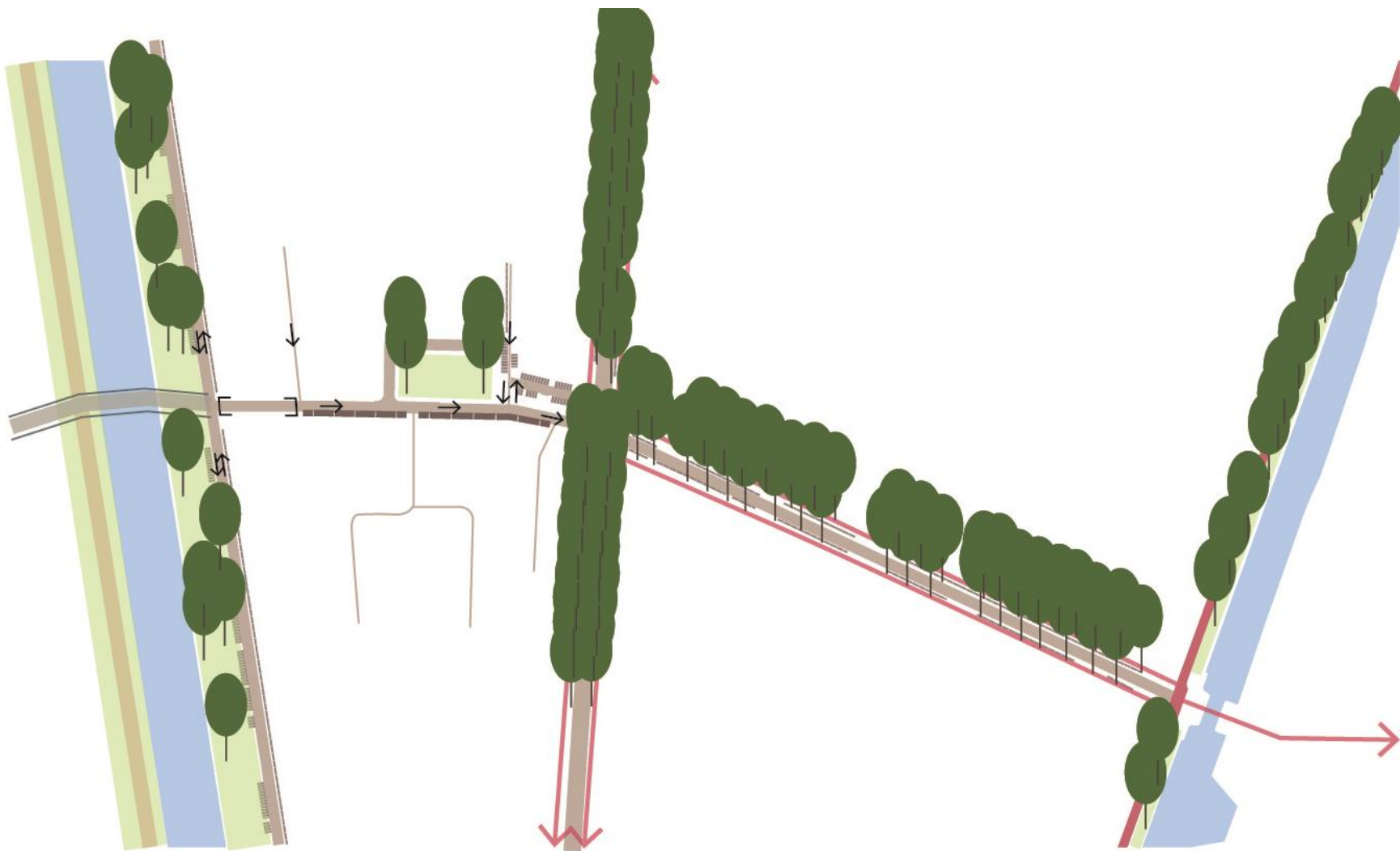
Uitgangspunten – Nood- en hulpdiensten

- De Waalstraat (en aanliggende zijstraten) en de Zijldiepstraat zijn bereikbaar voor de nood- en hulpdiensten;
- De Waalstraat en de Zijldiepstraat maken geen onderdeel uit van de hoofdroutes voor de nood- en hulpdiensten.

De bereikbaarheid is met bovenstaande wegbreedtes gegarandeerd voor nood- en hulpdiensten: de rijbanen zijn voldoende breed om met grotere voertuigen, zoals een brandweerwagen, te rijden. Hulpdiensten stellen eisen aan de inrichting van de openbare ruimte opdat zij hun taken zo goed mogelijk in kunnen vullen zoals bereikbaarheid.

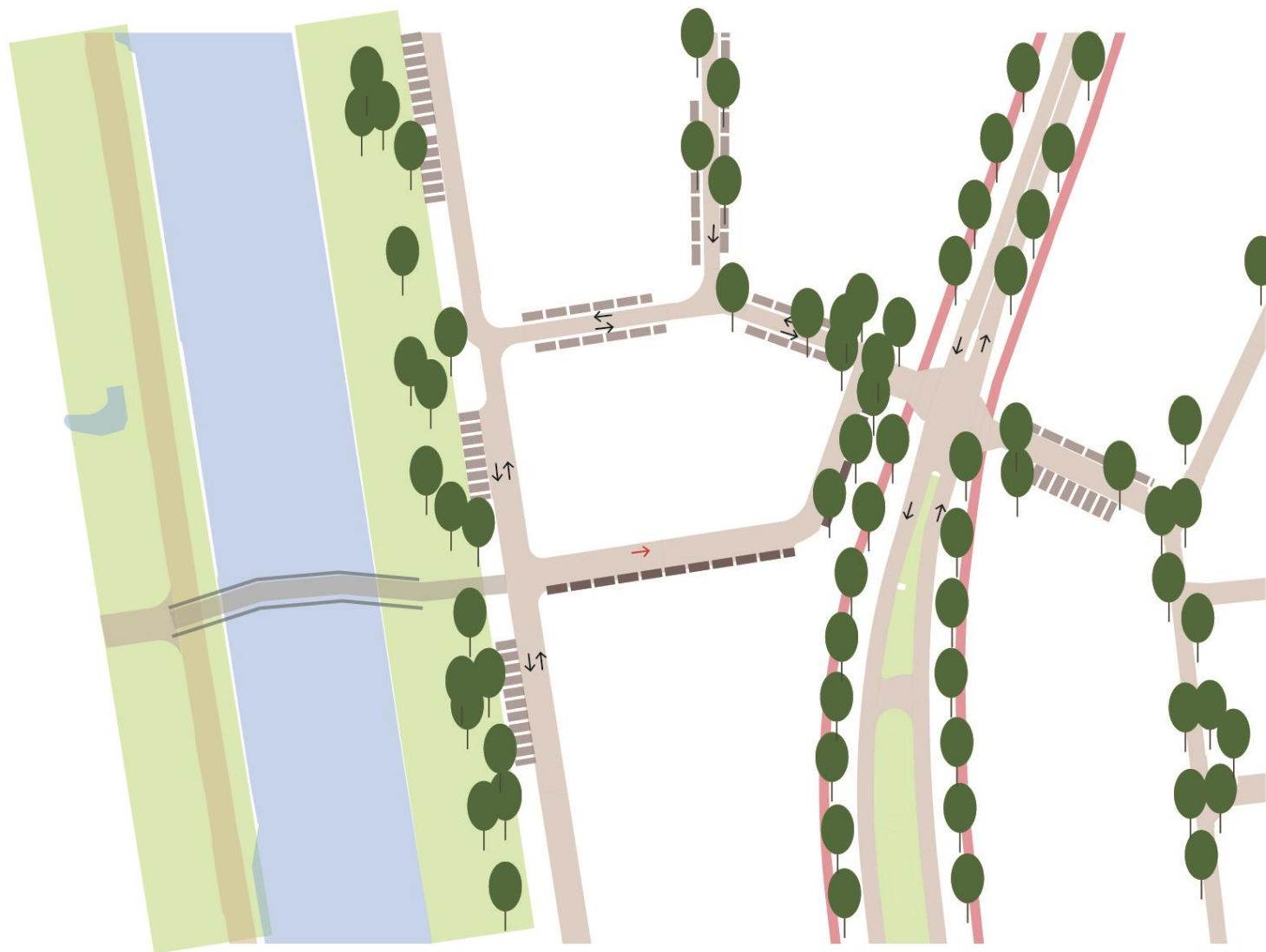
Voor een weg geclassificeerd als route nood- en hulpdiensten zijn de volgende dimensies vereist:

- Rijbaanbreedte: min. 3,25 meter netto (weerszijden 0,50 meter obstakelvrije ruimte).
- Buitenbochtstraal: min. 10 meter.
- Bodemvrije ruimte: min. 30 centimeter.
- Maximale hellingshoek: 7%.
- Plateaudrempel: Minimaal plateau 4,80 meter. Bij routes niet geclassificeerd als route voor nood- en hulpdiensten, worden de dimensies ingericht volgens de CROW-richtlijnen.



Figuur 4: Ruimtelijk principe van de Waalstraat, op de visualisatie is de rijrichting voor autoverkeer weergegeven evenals de locatie van parkeerplekken in de Waalstraat

20 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedeplantsoen



Figuur 5: Ruimtelijk principe van de Zijldiepstraat, op de visualisatie is de rijrichting voor autoverkeer weergegeven evenals de locatie van parkeerplekken in de Zijldiepstraat

Eisen bluswatervoorzieningen:

- Bij verplaatsing of toevoegen van brandkranen zijn eisen uit Handboek Openbare Ruimte van toepassing
- Brandkraan dient 1,80 meter rondom vrij te zijn van obstakels.
- Brandkraan dient niet in parkeervoorzieningen een plaats te krijgen.
- Geboorde put dient 1,80 meter rondom vrij te zijn van obstakels en maximaal 4 meter gelegen te zijn van de openbare weg.

3.2.7 Laden en lossen

Uitgangspunten – Laden en lossen

- De bestaande laad- en losplekken in de Rijnlaan zijn beoordeeld als voldoende in de nieuwe situatie.
- Er worden verder geen nieuwe laad- en loslocatie gerealiseerd.

3.2.8 Kruisingen en zijstraten

De kruispunten en zijstraten van de Waalstraat en de Zijldiepstraat sluiten aan op het nieuwe ontwerp van de fietsstraat.

Uitgangspunten – Kruisingen en zijstraten

- De aansluitingen met de zijstraten (Scheldestraat, Merwedestraat en Schiestraat) van de Waalstraat worden uitritconstructies;

- De aansluiting van de Merwedekade met zowel de Waalstraat als met de Zijldiepstraat wordt ook aan beide zijden een uitritconstructie;
- De aansluiting Hunzestraat 2-10 op Hunzestraat 16-72 en 7-23 wordt ook een uitritconstructie.
- De Waalstraat sluit aan op het bestaande wegprofiel van de Rijnlaan (de rotonde). Deze rotonde maakt geen onderdeel uit van het project en blijft dus gehandhaafd;
- Voor het woongebouw Waalstraat 160A – 166D blijft een toegang naar het achterliggende parkeerterrein beschikbaar. Dit zal ook door een uitritconstructie gefaciliteerd worden. Aangezien de Waalstraat vanaf de Rijnlaan niet toegankelijk is voor autoverkeer zullen deze moeten omrijden via de Spuistraat en Scheldestraat moeten rijden.
- Vanaf de overgang Zijldiepstraat – Hunzestraat zal een aansluiting voor fietsers in zuidelijke richting op de Rijnlaan gerealiseerd worden. Fietsers vanaf de Zijldiepstraat welke richting het noorden willen fietsen zullen via de bestaande kruising Hunzestraat - Rijnlaan dienen over te steken.

•

3.3 Groen en ecologie

3.3.1 Groen en bomen

Bij de herinrichting van de Waalstraat en de Zijldiepstraat zetten we in op groen dichtbij huis en het versterken van bestaande groenstructuren. Daarmee

22 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

sluiten we aan op de plannen vanuit Vergroening Rivierenwijk. De twee brugaanlandingen bieden kansen om een kwaliteitsimpuls te geven aan het Merwedepantsoen. Het Merwedepantsoen is onderdeel van de stedelijke bomen – en groenstructuur ([Groenstructuurplan](#)). Dit houdt in dat bij verwijderen van groen een compensatieverplichting met daaraan verbonden voorwaarden geldt. Waaronder de beleidsregel 'Herplant naar Waarde' en regelgeving rondom het eventueel vellen van bomen. Bescheiden ingrepen bij de herinrichting kunnen ruimtelijke, recreatieve en ecologische kwaliteit van de bestaande groenstructuur versterken. Denk onder andere aan het toevoegen van bomen en heesters op maaiveld in de Waalstraat en in de Zijldiepstraat en waar mogelijk het extensiveren van het maaibeheer van graslanden.

Groen - uitgangspunten algemeen

- Groenvakken zijn (zoveel mogelijk) vrij van ondergrondse kabels- en leidingen, zodat een duurzame groenstructuur wordt ontwikkeld. Ontwikkeling van kabels- en leidingvrije groeiplaats is een integraal onderdeel van de herinrichtingsopgave, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen groentype en uitvoeringskosten;
- Groeiplaatsen worden ingericht conform HOR.
- Bestaande bomen blijven gehandhaafd en we verbeteren de groeiplaats van deze bomen. Dit geldt echter niet voor bomen met een zeer beperkte (<5 jaar) levensverwachting;

- Het is verplicht om de Boommonitor (een rekenprogramma dat ontwerpcriteria voor bomen doorrekent) te gebruiken;
- Bomen staan bij voorkeur in groenvakken;
- Als bomen vanwege slechte levensverwachting weg moeten en niet verplantbaar zijn, dan worden er nieuwe bomen geplant (herplantplicht naar waarde).
- Nieuw aan te planten bomen worden gekozen op basis van klimaatadaptatie, biodiversiteit en de ecosysteemdiensten die ze leveren in relatie tot waar de wijk behoefte aan heeft.
- Vanwege de opvang van regenwater, worden nieuwe boomvakken verlaagd aangelegd, (tenminste 5 centimeter lager dan de omgeving).
- Boomvakken en groenstroken worden beplant met biodiverse en passende (sier-)heesters en vaste planten. Ook deze groenvakken worden verlaagd aangelegd.
- Bij de herinrichting realiseren we minimaal de 'basiskwaliteit natuur'. Dit betekent dat we het gebied inrichten voor passende doelsoorten.
- De straten worden oversteekbaar gemaakt voor fauna. Dit betekent dat hoogteverschillen tussen groenvakken en bij oversteeklocaties maximaal 5 centimeter zijn.

Groen – Uitgangspunten Waalstraat

- We creëren een doorgaande groenstrook aan de noordzijde van de straat, die het Merwedepantsoen verbindt met het plantsoen

23 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

op de Waalstraat. Daarmee vormt deze groenstrook een groene entree voor de wijk.

- De Waalstraat is een belangrijke oost-weststructuur in de wijk. Daarom is het belangrijk om een boomstructuur te realiseren die zoveel mogelijk aansluit op de bomenstructuur Waalstraat Oost. We streven naar 40% schaduw op belangrijke fietsroutes.
- Nieuwe bomen zijn zoveel mogelijk ecologisch waardevol, passend in het bestaande beeld en klimaat adaptief. De bomen zijn een mix van soorten en hebben een vergelijkbaar eindbeeld.

Groen – Uitgangspunten Zijldiepstraat

- Indien er nieuwe bomen mogelijk zijn, zijn deze bomen zoveel mogelijk ecologisch waardevol, passend in het bestaande beeld en klimaat adaptief. De bomen zijn een mix van soorten en hebben een vergelijkbaar eindbeeld.
- Voor maximale schaduw dienen de meeste bomen aan de zuidzijde van de straat te staan (dit is een eis uit de [Visie Klimaatadaptatie](#): 40% schaduw op belangrijke fietsroutes).
- Indien er geen bomen mogelijk zijn, dient de straat een maximaal groen beeld te krijgen door het toepassen van (meerstammige) heesters.

Groen – Uitgangspunten brugaanlandingen Merwedepantsoen

- Het talud dat het hoogteverschil met de brugaanlanding opvangt, is glooiend. De

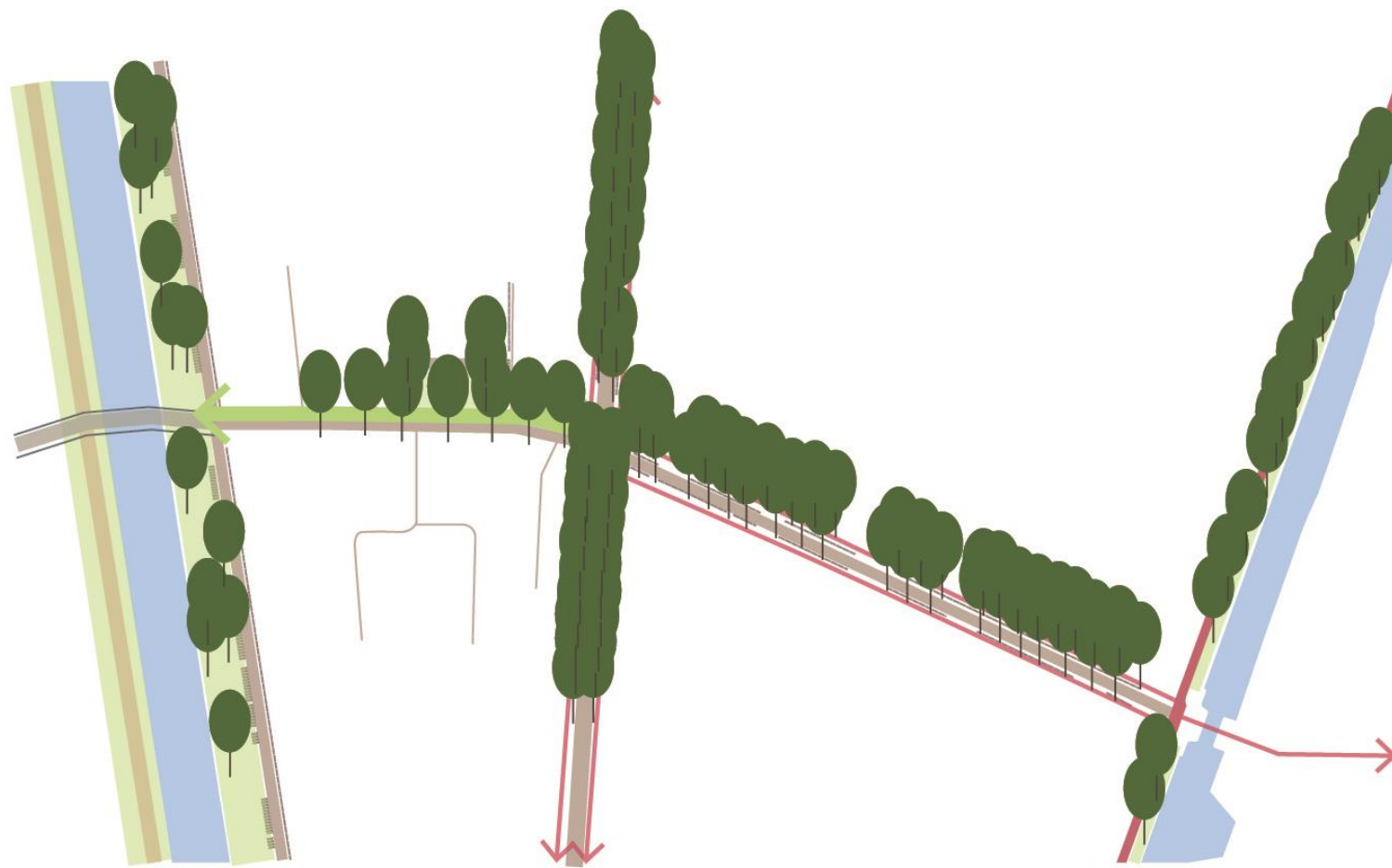
beplanting op dit talud is gelaagd. Het beplantingsplan wordt verder uitgewerkt in het voorlopig ontwerp.

- De beplanting moet zo laag mogelijk zijn, zodat er vanaf de bruggen en de directe omgeving van de bruggen zicht is op het Merwedekanaal. Bij de bruggen is één van de weinige plekken in het Merwedepantsoen waar zicht is op het kanaal.
- In het voorlopig ontwerp wordt nader onderzocht hoe beplanting, zoals bijvoorbeeld heestergroepen, kunnen bijdragen aan de privacy van de woonarkbewoners zonder het zicht op het water te verliezen.

3.3.2 Ecologie

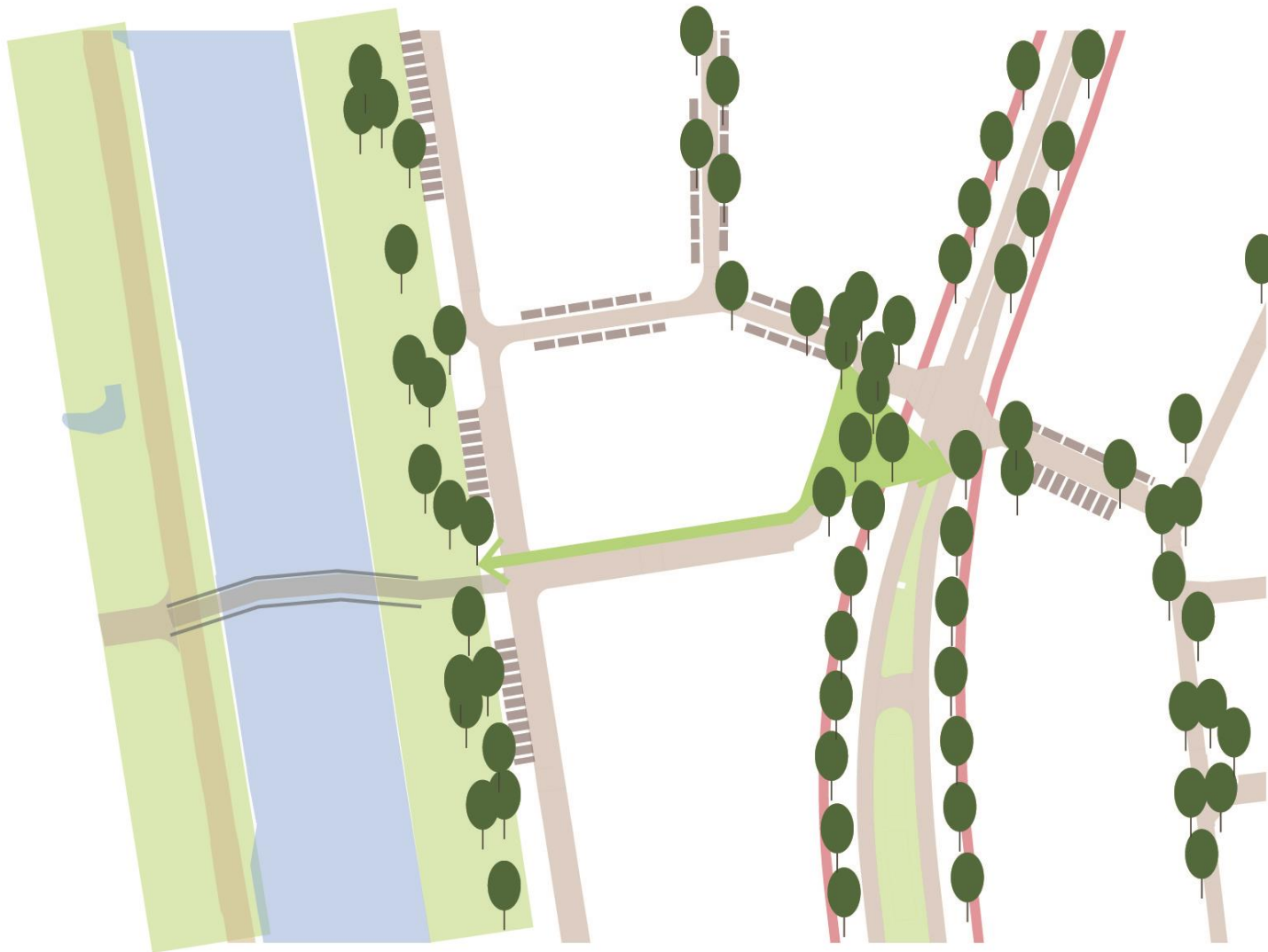
Ecologie – uitgangspunten natuurwaarden

Uit de natuurwaardenkaart blijkt dat in de bebouwing rondom de Waalstraat en de Zijldiepstraat gierzwaluwen en huismussen nestelen. Dit zijn beschermde soorten ingevolge de Wet natuurbescherming. De nesten zijn jaarrond beschermd. In en nabij het Merwedepantsoen leven meerdere wettelijk beschermde soorten, waaronder de gewone pad. Daarnaast leeft er de tiftjaf; deze staat op de Utrechtse soortenlijst. Ook het daar aanwezige natuurlijke grasland valt onder de Utrechtse soortenlijst. En verspreid in het hele projectgebied leeft de egel, Het leefgebied van deze soorten mag niet wordt verkleind en moet zoveel mogelijk wordt versterkt, uitgebreid en verbonden. In 2021 is in het



Figuur 6: Ruimtelijk principe van de Waalstraat, op de visualisatie is de groenstructuur in relatie tot de omgeving zichtbaar.

25 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedeplantsoen



Figuur 7: Ruimtelijk principe van de Zijldiepstraat, op de visualisatie is de groenstructuur in relatie tot de omgeving zichtbaar

gebied een vleermuisonderzoek uitgevoerd door het bureau Ruimte voor Advies. Hieruit komt naar voren dat in het Merwedepantsoen diverse soorten vleermuizen foerageren (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger). Aanleg van de bruggen kan negatieve effecten hebben op deze soorten, met name door lichtverstoring. Hiervoor dienen passende maatregelen te worden genomen. Het onderzoek is drie jaar oud en nadert de houdbaarheidsgrens. Voor het projectgebied wordt geadviseerd een Quicksan Wet natuurbescherming te laten uitvoeren, waarin ook de vleermuizen weer zullen worden meegenomen.

Ecologie – uitgangspunten doelsoorten

In Utrecht wordt natuurinclusief ontwikkeld; projecten dragen bij aan het versterken van de lokale en stedelijke biodiversiteit. Het gebied wordt ingericht voor vier doelsoorten of soortgroepen. Zij bepalen mede hoe het groen ontwikkeld moet worden. In het projectgebied gaan we leefgebieden en verbindingen versterken voor de volgende (groepen) doelsoorten: egel, huismus, gewone dwergvleermuis en bestuivende insecten (bijen en vlinders). Als voor deze soorten de leefomgeving goed wordt ingericht, profiteren andere (potentieel) aanwezige soorten flora en fauna daarvan mee.

3.4 Duurzaamheid

De herinrichting van de Waalstraat en de Zijldiepstraat en de brugaanlandingen in het Merwedepantsoen

worden integraal en zo duurzaam als mogelijk aangepakt. Dit houdt in dat de duurzaamheidsprestatie voor alle duurzaamheidsthema's samen, zo hoog mogelijk is, gegeven de technische mogelijkheden en uitgangspunten voor de herinrichting. Voor het thema energie is uitgangspunt dat het energieverbruik voor een nieuw aan te leggen weg over de hele levensduur, zo laag mogelijk wordt. Dus gerekend over aanleg, beheer/onderhoud en sloop. Voor het thema materiaalgebruik is uitgangspunt dat de aanleg plus beheer en onderhoud, zoveel mogelijk circulair wordt. Dat houdt in dat de benodigde materialen waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en nadat ze afgedankt zijn, hergebruikt worden.

3.4.1 Circulair

Omdat de gemeente verantwoordelijk is voor de (aanleg van de) openbare ruimte, hanteren we beleid [Utrecht Circulair](#) en -procedures zoals vastgesteld in het Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen. Hierin is gesteld dat aanbestedingen openbare ruimte uitgaan van circulair aanbesteden en aanbestedingen op het hoogste ambitieniveau plaatsvinden (ambitieniveau 3), waarbij de markt maximaal uitgedaagd wordt op duurzaamheid en circulariteit. Marktgesprekken en samenwerken met de markt zijn daarbij een belangrijk onderdeel van aanbestedingen om samen met de markt te zoeken naar de meest innovatieve circulaire oplossingen. De prioritaire thema's bij circulair bouwen zijn:

- Het lokaal hergebruik van materialenstromen uit de sloop van bestaande bouw,

27 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

- De traceerbaarheid van materialen (middels een materialenpaspoort of soortgelijks),
- Het gebruik van secundaire materialen,
- Demontabiliteit en modulariteit van de constructie,
- Geschiktheid van de bouwmaterialen voor recycling/hergebruik
-

Dit wordt verder uitgewerkt in het VO.

3.4.2 Klimaatadaptie: hemelwater afkoppelen

In de bestaande situatie wordt het hemelwater op de Waalstraat en de Zijldiepstraat afgevoerd via kolken op het ondergrondse gemengd rioolstelsel. Ook de daken van de panden aan beide straten wateren af op het gemengd riool. In de [Visie Water en Riolerings](#) is het scheiden van afvalwater en hemelwater het uitgangspunt. Bij de vervanging van het gemengde rioolstelsel in de Waalstraat wordt er een gescheiden stelsel aangebracht. In de Zijldiepstraat ligt er geen vervangingsopgave.

Uitgangspunten

- Waalstraat: in de nieuwe situatie wordt het hemelwater afgekoppeld, watert het af richting groen, of wordt het geïnfiltreerd;
- Het nieuw aan te leggen hemelwaterriool voert alleen hemelwater af van de Waalstraat. Het hemelwaterriool zal geen transportfunctie hebben om hemelwater (in de toekomst) uit omliggende straten af te voeren,

- Bij het vervangen van de bestaande riolerings bestaat de kans dat een eventueel drainerende werking wordt opgeheven. (Aanvullend onderzoek is noodzakelijk, zie hoofdstuk 4) Hierdoor zou het grondwaterpeil kunnen stijgen en voor overlast zorgen. De ontwatering op openbaar terrein is minimaal -0,7 meter onder straatpeil.
- Het is de ambitie om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden in het gebied (Visie Klimaatadaptatie). Dit betekent dat er een bergingsvoorziening nodig is met de inhoud van minimaal 15 mm (15 liter per m²) voor het aangesloten verharde oppervlak. Hiermee vergroten we de sponswerking van de stad en voorkomen we schade door droogte. Dit kan via de volgende voorkeursvolgorde:
 - Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig hergebruik
 - Op maaiveld infiltreren (in het groen)
 - Ondergronds infiltreren via een voorziening
- Infiltratievoorzieningen zijn voorzien van een noodoverlaat naar een hemelwaterriool dat het overtollige hemelwater in de bodem of afvoert naar oppervlaktewater.
- De regenpijpen van de panden aan de straat worden waar mogelijk van het gemengde riool losgekoppeld en op het hemelwater riool aangesloten
- Groenstroken en groenvakken worden, als het mogelijk is, verlaagd aangelegd ten opzichte

van het maaiveld zodat regenwater zowel vanaf het trottoir alsook de rijbaan en parkeervakken in de groenvakken kan stromen en het water lokaal kan infiltreren.

- Een neerslag gebeurtenis van meer dan 80 millimeter per uur zorgt niet voor schade aan panden, de eis is dat verkeerswegen uiterlijk drie uur na de bui weer gebruikt kunnen worden, zoals waarvoor ze bedoeld zijn.
- In de Zijldiepstraat is door de grote hoeveelheid kabels en leidingen geen ruimte voor ondergrondse berging.

3.4.3 Klimaatadaptatie: hittestress en schaduw

De herinrichting van de Waalstraat en de Zijldiepstraat biedt mogelijkheden om de straten klimaatbestendig in te richten. De Waalstraat kampt door de afwezigheid van bomen met hittestress (onvoldoende schaduw en koelte). Nabij de Waalstraat, op het parkeerterrein, staan wel een aantal volwassen bomen (Lindebomen), waardoor dit een koelteplek is voor de wijk. In de Waalstraat kan wateroverlast ontstaan, doordat het regenwater niet voldoende kan worden opvangen of worden afgevoerd. Dit betekent dat het voor de Waalstraat en de Zijldiepstraat noodzakelijk is om de openbare ruimte klimaatadaptiever te maken zodat de openbare ruimte de hevige regenbuien, droge periodes en hete dagen beter kan opvangen.

Uitgangspunten

- Een groene openbare ruimte is beter bestand tegen een warmer klimaat en zorgt voor extra waterbergend vermogen. Een straat met grote bomen en gevel- en voortuinen kan op een hete zomerdag tot wel 4 graden koeler zijn dan een stenige straat zonder groen. Ook de aanwezigheid van water heeft een verkoelende werking. De temperatuur is te beperken door: (1) het situeren van grote bomen; (2) het realiseren van laag groen (gras en struiken) op zonnige plekken; (3) het niet toepassen van donkerkleurige verharding op plekken met veel zon en (4) het situeren van objecten die schaduw werpen (bij voorkeur seizoensgebonden groen) op plekken die in de zomer meer dan 2 uur per dag zon krijgen.
- We streven naar minimaal 40% (natuurlijke) schaduw (van groen en bomen) op loop- en fietsroutes (dit is een beleidsuitgangspunt uit de Visie Klimaatadaptatie).

3.5 Openbare ruimte

De Waalstraat en de Zijldiepstraat zijn belangrijke oost-west fietsverbindingen die Rivierenwijk met Merwede, Transwijk en Kanaleneiland verbinden en maken zo deel uit van de hoofdstructuur van de openbare ruimte.

Uitgangspunten

- Inrichting oever (Merwedeplantsoen) conform kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder' in het Handboek Openbare Ruimte;
 - Inrichting rijbaan, parkeervakken en trottoir conform kwaliteitsniveau 'Domstad';
 - We combineren zoveel mogelijk verkeersborden met bestaande en nieuwe objecten en plaatsen deze niet in de loopstroom;
 - In de directe omgeving van de brugaanlandingen in het Merwedeplantsoen ziet we kans om het Merwedeplantsoen een kwaliteitsimpuls te geven. Dit uit zich in de volgende uitgangspunten:
 - Bij voorkeur geen of minimale verharding
 - We gebruiken bij voorkeur natuurlijke materialen
 - De functies in het Merwedeplantsoen zijn ondergeschikt aan het groene karakter en de ecologische functie.
 - De speelplek ter hoogte van de Waalstraat kent daarom een natuurlijk karakter (en bedient de doelgroep 0-12jaar). Bij de Zijldiepstraat is er onvoldoende ruimte voor het toevoegen van spelen.
 - Een beperkt aantal (in)formele verblijfsplekken, met zicht op het water.
- Het huidige hondentoilet bij de Zijldiepstraat wordt opnieuw ingepast in het Merwedeplantsoen. De vormgeving is zodanig dat het hondentoilet niet dominant aanwezig is in het Merwedeplantsoen of vanaf de straat.
 - De zichtlijn naar het water blijft open.
 - Het voetpad door het Merwedeplantsoen slingert landschappelijke (flauw) richting het de brugaanlanding.
 - Bestaande ondergrondse afvalcontainers blijven gehandhaafd.
 - Personen die met een kinderwagen/rollator etc. lopen dienen goed vanaf de brugaanlanding van/naar de Waalstraat en/of Zijldiepstraat te kunnen lopen.
 - De materialisatie van de fietsstraten sluit aan bij de ambitie om als fietser comfortabel te fietsen over de Waalstraat en de Zijldiepstraat; Hierbij is het afwegingskader Verharding Hoofdfietsroutes leidend.
 - Maatregelen om foutparkeren tegen te gaan (zoals een verhoogde band).

3.6 Ondergrond

Kabels en leidingen- derden

Netbeheerders zijn in februari 2024, geïnformeerd over onze herinrichtingsplannen. Zij gaven aan geen eigen werk in het kader van onderhoud of vervanging te hebben in het plangebied.

In het ontwerp staat een aantal nieuwe bomen geprojecteerd nabij kabels en leidingen. Bij het planten van bomen in de buurt van kabels en leidingen is altijd afstemming nodig met de betrokken netbeheerders. Hetzelfde geldt voor het aanleggen van gesloten verharding, omdat dat invloed heeft op de bereikbaarheid van kabels en leidingen in het kader van onderhoud en beheer.

Het FO is qua raakvlakken met K&L-derden afgestemd met de betreffende netbeheerders. Daarnaast wordt er ruimte in de ondergrond van de Waalstraat gereserveerd voor een toekomstig warmtenet.

Riolering

- De riolering in de Waalstraat wordt vervangen en er wordt een gescheiden riool aangelegd.
- Het hemelwater riool wordt verbonden met het Merwedekanaal.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. Het inrichtingsplan wordt hierop getoetst, zo nodig aangepast en goedgekeurd door de Commissie Beheer Inrichting Gebruik.

.

3.7 Beheer

Na de realisatie moet de gemeente de nieuwe inrichting goed kunnen beheren. Om dit te waarborgen, moet het uit te werken inrichtingsplan voldoen aan de

4 Ontwerptoelichting

4.1 Verkeer

Waalstraat

- De rijbaan wordt 4,8 meter breed. De Waalstraat wordt heringericht als fietsstraat;
- Het 30 km/uur regime blijft van toepassing. Dit wordt verder ondersteund door het toepassen van extra groenvakken, een smaller wegprofiel en het toevoegen van parkeerplaatsen aan één zijde van de straat;
- Het hoogteverschil tussen de weg en het trottoir is ongeveer 10 centimeter.



Figuur 8: Foto van de Waalstraat, genomen ter hoogte van de kruising met de Schiestraat.

Zijldiepstraat

- De rijbaan wordt 4,8 meter breed.

Toegankelijkheid

- Straathoeken zijn voorzien van mindervalideoversteekplaatsen



Figuur 9: Visuele impressie van de vernieuwde Waalstraat, ter hoogte van de kruising met de Schiestraat.

32 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedeplantsoen

Fiets

- Geen autobewegwijzering of extra bebording (zoals 'auto te gast') aanwezig op de fietsstraten.

Auto

- De voorrang op de zijwegen is geregeld met behulp van uitritconstructies, bebording en markering.

Ontwerptoelichting – Parkeren voor fietsers en auto's

- Auto parkeren vindt plaats op rijbaanniveau, fiets parkeren op trottoirniveau.
- Het parkeren voor de auto's moet duidelijk blijken uit de inrichting. Dit wordt gerealiseerd

door het toevoegen van formele parkeerplaatsen. Dit betekent dat het informeel parkeren met veelal twee banden op het trottoir, zoals in de huidige situatie, komt te vervallen;

- De gemeentelijke regeling voor het stads breed opheffen (1% per jaar vanaf 01-01-2024) wordt ook gebruikt voor het opheffen van parkeercapaciteit in de Waalstraat en de Zijldiepstraat. De vrijgekomen ruimte komt ten goede aan de leefbaarheid, groen en meer ruimte voor de voetganger.
- Belangrijke uitgangspunten om parkeercapaciteit op te kunnen heffen zijn:
 - In de wijk is al betaald parkeren ingevoerd;
 - Het percentage opheffen past binnen de 1% regeling;



Figuur 10: Foto van de Zijldiepstraat, genomen vanaf de Merwedekade.



Figuur 11: Visuele impressie van de vernieuwde Zijldiepstraat, genomen vanaf de Merwedekade

33 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

- De parkeerdruk overschrijdt niet, na het opheffen, de grens van 85%;
- Aan de maximale loopafstanden, zowel voor bewoners als voor bezoekers, wordt voldaan.

Aan de bovenstaande punten is voldaan. Dit betekent dat voorgesteld wordt om langs parkeren te formaliseren.

- De geconstateerde tekorten voor het fiets parkeren worden opgevangen met de voorgenomen herinrichtingen. De extra fiets parkeercapaciteit sluit daarbij aan bij het verwachte toekomstige gebruik en kunnen er eventuele piekbelastingen voldoende mee opgevangen worden. Dit betekent het volgende:
- Waalstraat: er worden in totaal 44 parkeerplaatsen voor fietsen toegevoegd. Voornamelijk rondom het plantsoen in de Waalstraat;
- Zijldiepstraat: er worden 12 parkeerplaatsen voor fietsen toegevoegd. Bij voorkeur in de straat aan de zijde van het langs parkeren. Het bestaande fietsenrek op het gedeelte tussen de Rijnlaan en de Zijldiepstraat, ten behoeve van de bezoekers van de cafetaria, wordt geformaliseerd en wordt in het ontwerp

opgenomen met de huidige capaciteit van 6 fiets parkeerplaatsen.

- Auto parkeren: in de nieuwe situatie wordt gekozen om aan 1-zijde van de Waalstraat en de Zijldiepstraat te parkeren. De beschikbare parkeercapaciteit wordt dan als volgt:

Ontwerptoelichting – Kruisingen en zijstraten

- Zijstraten zijn aangesloten met zogenoemde uitritconstructies, waarbij het trottoir van zowel de Waalstraat als de Zijldiepstraat op één niveau doorloopt;
- De aansluiting van de Waalstraat met de rotonde op de Rijnlaan wordt iets compacter. De aansluiting op de rotonde is zodanig bepaald dat dit een toekomstige herinrichting van Waalstraat Oost niet in de weg staat, oftewel de ingezette lijn kan dan doorgezet worden;
- Vanaf de overgang Zijldiepstraat-Rijnlaan wordt een nieuwe verbinding voor fietsers gerealiseerd naar de Rijnlaan in zuidelijke richting.

Groen

- Aan de noordzijde van Waalstraat en de Zijldiepstraat komt een groenvak van ongeveer 1,80m breed).
- Aan de zuidzijde komen tussen de parkeervakken groenvakken van 2,00x2,00m.

34 - Herinrichting Waalstraat, Zijldiepstraat en aanlandingen Merwedepantsoen

- De koppen van de straten, met name bij de kruisingen met de Rijnlaan worden zo groen als mogelijk ingericht.
- De groenvakken worden ingevuld met groen met een hoge biodiversiteitswaarde.
- In de groenvakken van de Waalstraat komen bomen van derde grootte. De bomen bestaan uit een mix van soorten met eenzelfde eindbeeld.
- In de Zijldiepstraat zijn geen bomen mogelijk door beperkte groeiruimte en de afstand tot gevels.
- Nieuwe groenvakken en groenstroken worden gelijkvloers of verlaagd aangelegd ten behoeve van de waterinfiltratie;

Hemelwater afkoppelen

- Door het ontbreken van platte daken en voldoende groen moet er naar ondergrondse berging gekeken worden om te voldoen aan de bergingseis van 15 mm voor het aangesloten oppervlak. Hierbij moet gekeken worden naar berging dicht onder het straatoppervlak, voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld een waterbergende fundering of bufferblocks,
- In deze fase is nog onduidelijk of de bodemopbouw geschikt is om hemelwater te kunnen infiltreren, aanvullend onderzoek is noodzakelijk (zie hoofdstuk 5). Het Gierzwaluwplantsoen ligt buiten het projectgebied maar zou bij uitstek geschikt zijn als centrale locatie voor het realiseren van

waterberging en infiltratievoorzieningen. De beperkte ruimte in de Waalstraat geldt ook voor de omliggende straten. Door in deze fase het plantsoen in het richten als centrale bergingslocatie is het niet noodzakelijk om ondergrondse berging onder het straatoppervlak te realiseren. Omliggende straten kunnen hier in de toekomst ook van profiteren door gebruik te maken van de centrale berging i.p.v. op zoek te gaan naar lokale dure oplossingen.

Openbare ruimte

- Het trottoir krijgt grijze betontegels;
- Conform de Beleidsnota Verharding Fietsroutes wordt de Waalstraat aangelegd met rood asfalt en de Zijldiepstraat met rode gebakken klinkers;
- De trottoir- en opsluitbanden zijn van beton.

5 Onderzoeken

5.1 Geluidhinder

Op de Waalstraat en de Zijldiepstraat gelden maximumsnelheden van 30 km/uur, dit blijft ook in de nieuwe situatie zo. Daarnaast komt de weg niet dichterbij de woningen te liggen. Een onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevel vanwege geluidslawaai hoeft daarom niet uitgevoerd te worden. Bij het verkeersbesluit volgt een nader geluidsonderzoek.

5.2 Bodem

Voor de voorgenomen herinrichting van de Waalstraat en Zijldiepstraat/Hunzestraat te Utrecht is in mei 2023 een milieuhygiënisch vooronderzoek conform NEN 5725 uitgevoerd. Dit onderzoek stelt tot doel het opstellen hypothese over de bodemkwaliteit bij tijdelijke uitplaatsing en bij overig projectmatig grondverzet ten behoeve van het inschatten van arbeidshygiënische risico's, volgens 6.2.7 uit de NEN 5725.

Uit het milieuhygiënisch vooronderzoek blijkt dat:

- De onderzoekslocatie is voldoende afgebakend. De werkzaamheden betreft de herinrichting van de Waalstraat (circa 2.600 m²) en de Zijldiepstraat/Hunzestraat (circa 1.500 m²);

- Er zijn geen potentiële bronnen van bodemverontreiniging, zowel vanuit het verleden als het heden aanwezig;
- Op basis van voorgaand bodemonderzoek worden er geen verontreinigingen verwacht op de locatie;
- De bodemkwaliteitskaart kent aan de bodem voor de boven- en ondergrond kwaliteitsklasse wonen toe;
- De bodem is niet asbestverdacht;
- Op de locatie wordt geen (geval van ernstige) bodemverontreiniging vermoed;
- De bodem is niet sterk verontreinigd (boven interventiewaarde).

In verband met de voorgenomen herinrichting van Waalstraat en Zijldiepstraat/Hunzestraat wordt geadviseerd de locatie onderzocht te worden conform NEN 5740 de vigerende norm voor verkennend bodemonderzoek. Met dit onderzoek zal worden aangevangen in het voorlopig ontwerp.

5.3 Ontploffbare Oorlogsresten:

In de beoordeelde informatie/(bodem)onderzoeken is er geen informatie naar voren gekomen met betrekking

tot ontplofbare oorlogsresten. Daarnaast is in de bekende informatie van de gemeente Utrecht over OO geen verdenking naar voren gekomen voor de voorgenomen werkzaamheden.

5.4 Water

Om vast te kunnen stellen of het mogelijk is water te infiltreren in de Waalstraat is aanvullend bodemonderzoek nodig. Aanvullende boringen op basis van NEN 14688 zijn hiervoor noodzakelijk. In een latere fase is een infiltratieonderzoek misschien nog noodzakelijk.

Het is aan te bevelen de gemengde riolering te inspecteren om vast te kunnen stellen of deze misschien een drainerende werking heeft. Hier kan bij het vervangen van de riolering rekening mee gehouden worden.

5.5 Archeologie

Archeologisch verwachting. Gezien de omvang van de werkzaamheden is ter hoogte van de Waalstraat (2.600 m²) een archeologische vergunning noodzakelijk. Er wordt aanbevolen om dit af te stemmen met de Stadsarcheoloog van de gemeente Utrecht.

5.6 Ecologie/Flora en fauna

Natuurwaarden

Naast het zoveel mogelijk zorgen voor het voortbestaan van de beschermde (Utrechtse) soorten

die er nu aanwezig zijn, is er een aantal doelsoorten die we kunnen verwachten in het plangebied en waarvoor we ook specifieke maatregelen nemen. Doelsoorten in het plangebied zijn huismus, insecten (vlinders, bijen), gewone dwergvleermuis en egel.

Quickscan

Gezien de mogelijke gevolgen voor beschermde soorten als gevolg van de werkzaamheden zelf en de eindsituatie wordt geadviseerd om op korte termijn voor het gehele plangebied een Quickscan Wet natuurbescherming te laten uitvoeren. Uit de Quickscan komen geen bijzonderheden:

Invasieve exoten

Er zijn geen invasieve soorten aangetroffen tijdens het veldbezoek. Vervolgstappen met betrekking tot exoten voorafgaand en tijdens de werkzaamheden zijn niet nodig.

5.7 Bomen

Waalstraat en aanlanding Merwedekade

Het plan heeft een aantal gevolgen voor bestaande bomen en de boomstructuur in de Waalstraat.

Een doorgaande groenstrook met voornamelijk sierheesters aan de noordzijde van de straat verbindt het Merwedepantsoen met plantsoen in de Waalstraat (de groene entree van de wijk).

Bestaande bomen

Bestaande bomen aan Westzijde met hoek Merwedestraat blijven achter in groei. Boom 1971798 staat inmiddels op de vellijst en wordt binnen het project vervangen. Boom 198888 heeft, volgens de VTA, een onvoldoende levensverwachting van 5-15 jaar. De gezondheid en uitstraling zijn echter dermate slecht, dat we in het plan voorstellen om voor deze boom een velvergunning aan te vragen en te vervangen voor een mooi uitgroeiend exemplaar binnen het project. De bestaande Magnolia is gezond en heeft een goede levensverwachting. In de nieuwe situatie neemt de groeiimte voor deze bomen aanzienlijk toe. De hoop is dat de blijvende bestaande bomen in deze strook dan weer volwaardig gaan groeien. In de volgende fase zal er een BEA plaats om de gezondheid van de bomen in kaart te brengen.

In de rest van de Waalstraat wordt aan de noordzijde een groenstrook gepland. Aan de zuidzijde komt een ritmische afwisseling tussen parkeerplekken en bomen in ruime boomspiegels. In totaal ca. 6 stuks. De maat van de bomen wordt in de volgende fase bepaald en is afhankelijk van de mogelijke groeiimte, waarschijnlijk van de 3e grootte in een gemengde samenstelling. Dit hangt samen met de vraag of bestaande (data) kabels kunnen worden verlegd. Op deze manier wordt de bomenstructuur zoals in de Waalstraat Oost doorgezet. Dit creëert eenheid en een goede ecologische verbinding. Hierdoor is er meer biodiversiteit. Dit komt ten goede aan het verminderen van ziekte- en plaagdruk en het verlengen van de bloeihoog.

Het bestaande parkeerterrein ten oosten van de hoek Scheldestraat richten we in tot een groene entree bij de rotonde. De groeiplaatsruimte en groeiomstandigheden verbeteren aanzienlijk voor de bomen hier. Ze staan volledig in de verharding tot aan de boomstam toe. In de nieuwe situatie krijgen ze meer en kwalitatief betere groeiimte. Om dit mogelijk te maken wordt de parkeerruimte aan westzijde aangepast. De bestaande groeiimte van boom 1864191 (*Tilia x europaea*, 1e grootte) is in de praktijk in gebruik als illegale parkeerplaats (zie foto in bijlage). Door een kleine strook van de bestaande groeiplaats af te halen en dit om te zetten naar hoogwaardig groen, blijft er voldoende groeiimte over en een veel betere uitgangspositie voor de boom.

Samenvattend nieuwe bomen

In dit gebied kunnen in de nieuwe situatie 6 nieuwe bomen van de 3e grootte geplant worden. Daarnaast komt er meer ruimte voor groenstroken en groenvakken om de biodiversiteit en ecologische verbinding te bevorderen.

Zijldiepstraat en aanlanding

Ook in de Zijldiepstraat wordt een doorgaande groenstrook aan de noordzijde van de straat gecreëerd. Deze strook zal in de volgende fasen worden aangekleed met voornamelijk sierheesterbeplanting met een hoogte van ca. 50 - 100 cm.

Bestaande bomen

Deze straat is geen onderdeel van de huidige en toekomstige bomenstructuur van de wijk. Om de straat een groener karakter te geven, wordt de groenstrook op maaiveldniveau aan de noordzijde van de straat gecreëerd. Dit groenvak zal worden ingericht met een afwisseling in lagere en hogere sierheesters.

De haakspareervakken aan de Hunzestraat worden langspareervakken, zodat er meer ruimte is voor vergroening. Dat betekent dat de bestaande bomen een aanzienlijke verbetering van de groeiplaats krijgen, ten opzichte van de huidige boomspiegels van ca. 1m² rond de boomstam.

Nieuw groen

Aan de zuidzijde creëren we pareervakken, afgewisseld met groen. Deze groenvakken zullen worden ingericht met een afwisseling in lagere en hogere sierheesters.

In de bijlage zijn VTA en Bomeninventarisatie bijgevoegd, evenals de bomenmonitor. Voor het planten van de bomen zal een gecombineerde groeiplaats worden gebruikt, dit kan in de bomenmonitor niet worden aangegeven. Bij het berekenen van de grootte van de groeiplaats is daarom uitgegaan van het scenario met de meeste benodigde ondergrondse groeiruimte, dit zal dus in de praktijk minder kunnen worden. Bij het werken rondom bomen moet gewerkt worden volgens het Handboek

Bomen en de bomenposter. Ook deze is in de bijlage aanwezig.

6 Vervolg

bruggen. De Waalstraat en de Zijldiepstraat zijn dan eind Q2 2027 gereed.

6.1 Planproces

Na het vaststellen van het IPvE/FO door het college, start de volgende fase van het ontwerpproces. In deze fase wordt het FO verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO), gevolgd door een Definitief Ontwerp (DO). Na bestuurlijke goedkeuring van het DO start de uitvoering.

6.2 Participatie

Tijdens het opstellen van het IPvE/FO is er participatie geweest. In de volgende fase worden belanghebbende nogmaals betrokken bij het ontwerp.

6.3 Planologisch juridisch proces

Het plangebied valt grotendeels onder de bestemming 'verkeer- en verblijfsdoeleinden'.

6.4 Planning (indicatief)

Na vaststelling van het IPvE/FO wordt het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt. De verwachting is dat in Q1 2025 dit VO gereed is. Het VO zal worden getoetst door de BING waarna het bestuurlijk vrijgegeven dient te worden. Op basis van de BING en de inspraakperiode wordt het Definitief Ontwerp opgesteld en bestuurlijk vastgesteld. De verwachting is dat er eind 2026 gestart wordt met de uitvoering, na realisatie van de 2 nieuwe

7 Bijlage

Verkeerscirculatieonderzoek Rivierenwijk en Dichterswijk

Bijlage A: KLIC-melding ondergrondse infrastructuur

Bijlage B : Toegankelijkheid voor voetgangersstructuur