

Herinrichting Tuinwijkroute



Startdocument
Versie Oktober 2023



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

1. Projectdefinitie	3
1.1 Aanleiding, doel en resultaat	3
1.2 Afbakening, uitgangspunten en randvoorwaarden	5
1.3 Relatie met andere projecten	8
1.4 Onderzoeksvragen	10
2. Proces	15
2.1 Toelichting op keuze voor type proces	15
2.2 Stappen, documenten en besluitvorming	15
2.3 Samenwerking met de stad en communicatie	16
2.4 Planning	16
3. Financiën	17
3.1 Kostenraming	17
3.2 Budgetten, plankosten verhalen, planschade	17
3.3 Aandachtspunten en risico's	17
3.4 Financiële rapportages	18

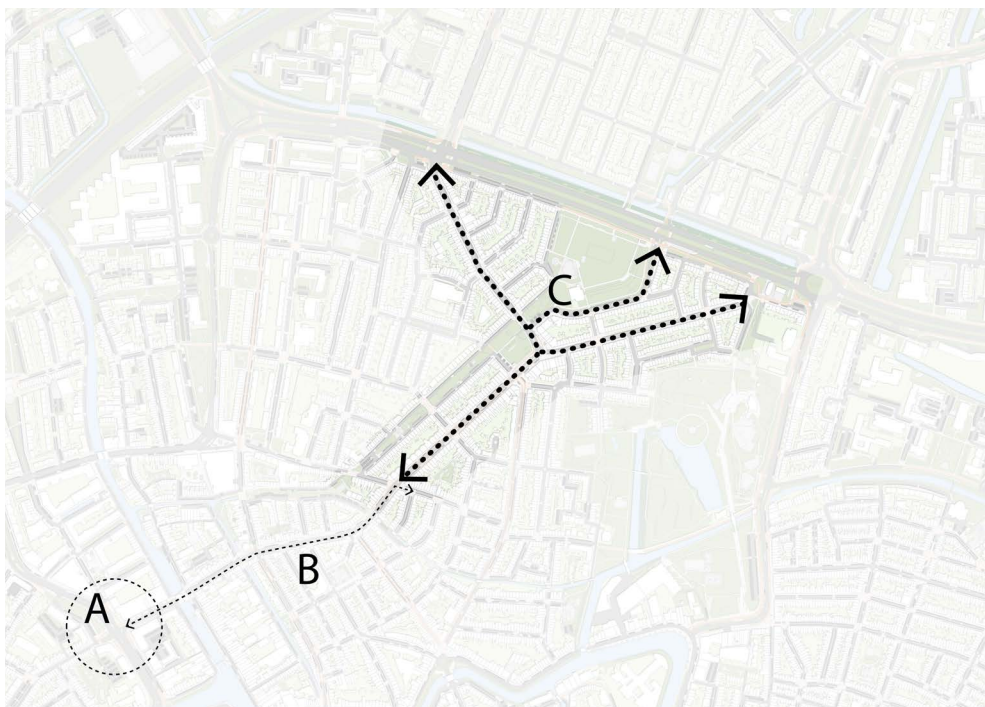
1. Projectdefinitie

1.1 Aanleiding, doel en resultaat

Aanleiding

De Tuinwijkroute is onderdeel van de verkeersroute Votulast. Deze doorsnijdt de Vogelenbuurt, Tuinwijk, Lauwerecht en de Staatsliedenbuurt (VoTuLaSt). De route Votulast bestaat uit de straten Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaesuslaan, Juliusstraat/Ingen Houszstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Het verbeteren van de leefbaarheid van deze route was één van de opgaven uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB, 2015).

Figuur 1. Kaart van de Route Votulast opgedeeld in het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat (A), Kaatstraat-Adelaarstraat (B), en de Tuinwijkroute (C).



Terugblik

In 2017 is met intensieve participatie van omwonenden en ondernemers een verkenningsstudie gedaan naar hoe het gebruik van de verkeersroute Votulast en omgeving kan aansluiten op het gewenste beeld van de gemeente en van bewoners, ondernemers en gebruikers. Hieruit is het Rapport Verkenning Verkeersroute Votulast uit voortgekomen. In dit toekomstbeeld, geschetst door dit rapport, maakt de route geen deel meer uit van het stedelijke verkeersnetwerk, maar worden het erftoegangswegen met vooral bestemmingsverkeer. Voorgestelde maatregelen waren het invoeren van een 30km/u-gebied en het invoeren van een afslagverbod vanaf de Oudenoord.

Vanwege de komst van het project Fietsroute om de Noord en ontoereikend budget worden aanpassingen aan de Route Votulast in fases opgepakt. De gemeente is gestart met de realisatie van het afslagverbod op het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat. Begin 2023 zijn de werkzaamheden hiervoor afgerond (zie kaart, deel A). Regulier autoverkeer kan hierdoor niet meer vanaf de Oudenoord de Kaatsraat inrijden. Het opvolgende gedeelte (Kaatstraat en Adelaarstraat; zie kaart, deel B) is onderdeel van de Fietsroute om de Noord (FON). Hiervoor is een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en een Functioneel Ontwerp (FO) opgesteld. We werken nu aan een Voorlopig Ontwerp (VO).

Naar aanleiding van het project FON vroegen omwonenden om een planning voor de rest van de route: Willem van Noortstraat tot aan de Kardinale de Jongweg (zie kaart; deel C). Inmiddels is er voldoende zicht op budget waarmee we het UPP-proces voor dit deel van de route door Tuinwijk in gang kunnen zetten. Dit startdocument dient als start voor de herinrichting van deel C van de route: de Tuinwijkroute (voorheen was dit project bekend onder de naam As Votulast/Route Votulast oost).

Ambities

De herinrichting van de Tuinwijkroute past binnen de ambities zoals in het Coalitieakkoord 2022-2026 en het Mobiliteitsplan 2040 staan geformuleerd. Zo staan in het Coalitieakkoord de volgende ambities:

- We willen dat Utrecht aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar is en blijft voor iedereen. Daarbij is leefbaarheid en gezondheid van groot belang. We zetten vol in op duurzaam en actief vervoer. We maken meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Utrecht blijft fietsstad nummer 1 met snelle fietsroutes, voldoende fietsparkeerplekken en voorzieningen op loop- of fietsafstand (RSU 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad');
- Verkeersveiligheid staat hoog in het vaandel: iedereen moet veilig naar school of werk kunnen komen;
- Ten behoeve van verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid is voor de auto 30 km/u de norm voor woonstraten en 15 km/u de norm waar een woonerf mogelijk is. In het mobiliteitsbeleid zijn alle bestemmingen bereikbaar, maar verblijfskwaliteit en leefbaarheid wegen zwaarder dan doorstroming en het faciliteren van doorgaand autoverkeer;
- We blijven ons structureel inzetten voor een verkeersveilige stad. Lagere maximumsnelheden dragen daaraan bij.

Het Mobiliteitsplan 2040 noemt specifiek de Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noorstraat-Juliusstraat voor het verbeteren van leefbaarheid door herinrichting.

Projectdoelen

De doelstelling van het project Herinrichting Tuinwijkroute is voor een belangrijk deel gebaseerd op de uitkomsten van het rapport Verkenning Verkeersroute Votulast. Er zijn drie hoofddoelen met elk meer concrete subdoelen:

1. Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving;
 - a. Creëren van meer ruimte voor de voetganger;
 - b. Creëren van een groenere leefomgeving met een goede balans tussen zon- en schaduwplekken;
 - c. Verminderen van de overlast door trillingen langs de route.
2. Bijdrage leveren aan de stadsbrede inzet op duurzame vormen van vervoer:
 - a. Creëren van prettige fiets- en looproutes;
 - b. Autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de buurt stimuleren om een andere route of een andere vervoerswijze te gebruiken; Verminderen van de overlast door trillingen langs de route.
 - c. Verbeteren van de verkeersveiligheid.
3. Openbare ruimte creëren die toekomstbestendig is:
 - a. Watersysteem dat beter voorbereid is op extreme weersomstandigheden;
 - b. Vervangen riolering op plekken waar het einde van de levensduur in zicht is; Verbeteren van de verkeersveiligheid.
 - c. Ruimte creëren in de ondergrond voor het toekomstige warmtenet.

Projectresultaat

Het resultaat van dit project is een herinrichting van de straten op de Tuinwijkroute. Na de herinrichting zijn de volgende resultaten zichtbaar:

- Een andere ruimtelijke inrichting van de straten;
 - Alle straten op de route zijn 30km/u en hebben een logische en herkenbare 30km/u inrichting;
 - De rijbaan is smaller geworden;
 - Meer ruimte voor voetgangers en fietsers;
 - Meer fietsparkeerplekken;
 - Meer groen op straat, volgens het principe 'groen, tenzij...';
- De riolering van de Antonius Mattheuslaan en de Pieter Nieuwlandstraat is vervangen;
- De top laag van de rijbaanverharding is vervangen;
- Een duidelijkere pleinfunctie voor het Willem van Noortplein;
- Het hemelwater wordt afgevoerd naar groen en water in de directe omgeving.

Voor de uitwerking van de nieuwe deelprojecten op de route Om de Noord wordt het Utrecht Plan Proces 3 (UPP3) gevolgd. Na het vaststellen van het startdocument (initiatieffase) door het college van B&W wordt als eerste een IPvE/FO opgesteld. Het projectresultaat komt tot stand met input vanuit een participatietraject.

1.2 Afbakening, uitgangspunten en randvoorwaarden

Afbakening

Op de onderstaande tabel laat zien wat onderdeel is van dit project. Bij iedere straat is ook een sectie 'optioneel' opgenomen. Deze onderdelen vallen wel binnen de brede ambities van de gemeente, maar hebben een lagere prioriteit. We hebben slechts beperkt budget en kunnen dus misschien niet alles doen wat we zouden willen. In de volgende fase (definitiefase) toetsen we de financiële haalbaarheid en besluiten we welke optionele onderdelen we in de verdere uitwerking van de plannen meenemen en welke niet.

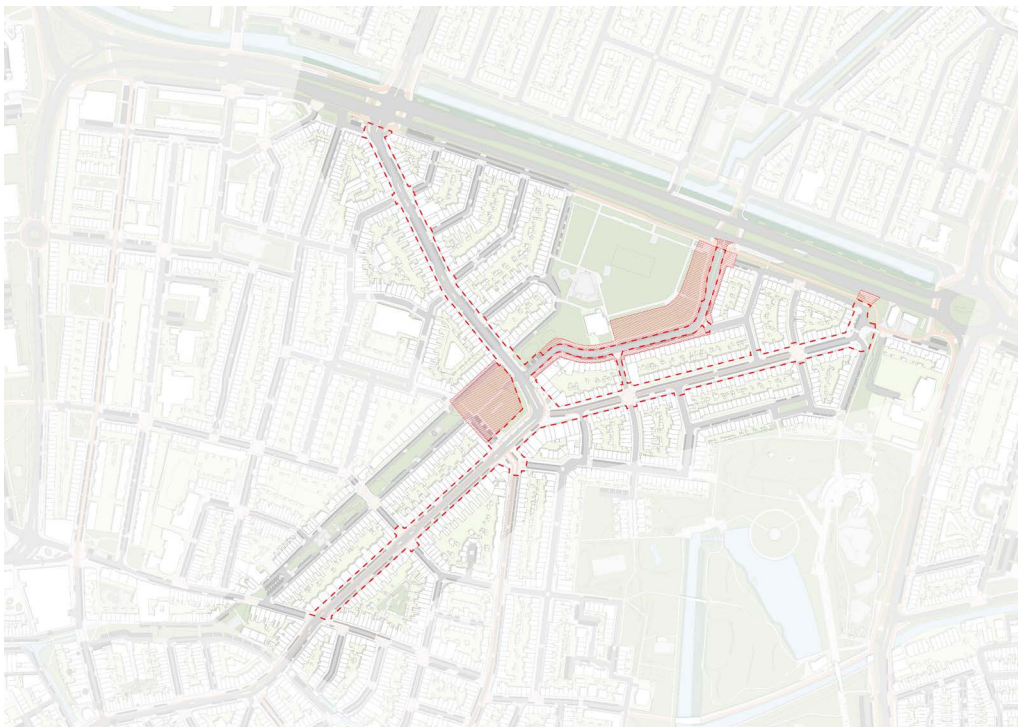
Tabel 1. afbakening project Herinrichting Tuinwijkroute

Willem van Noortplein/brug	
Onderdeel van het project	Optioneel
- Vernieuwde inrichting van de hoofdrijbaan en het naastgelegen fietspad en de stoep. - Vergroenen en aanplant bomen waar mogelijk - Vernieuwde aansluiting met de Ingen Houszstraat Pieter Nieuwlandstraat en zijtakken van Willem van Noortplein ter hoogte van de bloemenkraam en de Vershoek 30km/u-inrichting. - Aanpassing scheiding Willem van Noortplein en Willem van Noortplantsoen	- Verbeteren van de verbinding van de hoofdgroenstructuur tussen de twee delen van de Willem Arntszkade over de Willem van Noortbrug. - Ruimtelijke verbinding creëren tussen het Willem van Noortplantsoen en het Willem van Noortplein.
Antonius Mattheuslaan	
Onderdeel van het project	Optioneel
- Herinrichting van gevel tot gevel 30km/u-inrichting - Vergroenen en aanplant bomen waar mogelijk - Vervanging gehele wegconstructie inclusief fundering - Vervanging riolering en aanleg hemelwaterriool	n.v.t.
Willem van Noortstraat	
Onderdeel van het project	Optioneel
- Herinrichting van gevel tot gevel - Vergroenen en aanplant bomen waar mogelijk 30km/u-inrichting - Nieuwe deklaag asphalt - Logische aansluiting op kruispunt met de Adelaarstraat	n.v.t.
Pieter Nieuwlandstraat	
Onderdeel van het project	Optioneel
- Herinrichting van gevel tot gevel - Vergroenen en aanplant bomen waar mogelijk 30km/u-inrichting - Vervanging gehele wegconstructie inclusief fundering - Vervanging riolering en aanleg hemelwaterriool - Inclusief het deel van de Bosschastraat tussen de Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat	n.v.t.
Ingen Houszsstraat & Juliusstraat	
Onderdeel van het project	Optioneel
30km/u-inrichting - Nieuwe deklaag asphalt	- Ruimtelijke verbinding tussen de straat en het Majoor Bosshardtplantsoen - Herinrichting van gevel tot gevel - Autoverbinding tussen Juliusstraat en Kardinaal de Jongweg afsluiten. Autoverkeer via Lorentzlaan laten rijden. (Deels) afkoppelen regenwater op het Majoor Bosshardtplantsoen.

De volgende zaken zijn geen onderdeel van het project:

- Het stuk Willem van Noortplein tussen de Zaagmolenkade en de Willem van Noortstraat;
- Herinrichting van het Willem van Noortplantsoen;
- Het kruispunt tussen de Antonius Matthaesuslaan en de Kardinaal de Jongweg. Deze blijft zoals het nu is;
- Het kruispunt tussen de Adelaarstraat en de Willem van Noortstraat. Dit is onderdeel van het project Fietsroute om de Noord. Tussen de projecten is nauwe afstemming;
- Vervanging van de riolering in de straten om de Pieter van Nieuwlandstraat (m.u.v. een deel van de Bosschastraat);
- Niet: de aftakking van de Ingen Houszstraat ter hoogte van huisnummers 53-65;
- Versterken blauwgroenstructuur op/in de Willem Arntszkade, de Zaagmolenkade en het Majoor Bosshardtplantsoen.

Figuur 2. Kaart projectgrens Herinrichting Tuinwijkroute



Gebied binnen stippellijn behoort tot projectgebied. Rood gearceerd gebied behoort optioneel tot projectgebied.

Overige uitgangspunten

- Er blijft voldoende ruimte voor bussen en nood- en hulpdiensten.
- Over de gehele route creëren/reserveren we ruimte in de grond voor het toekomstige warmtenet.
- Waar we van gevel tot gevel herinrichting hanteren we het 'groen, tenzij'-principe.
- We onderzoeken in hoeverre we een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van parkeerplaatsen met 0,5-1% per jaar.

Relevant gemeentelijk beleid en onderzoek

- Ruimtelijke strategie Utrecht
- Mobiliteitsplan 2040
- Ambitiedocument/verkenningstudie 2017: de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan worden in principe 30km/u. Deze straten zijn onderdeel van de hoofdroute voor nood- en hulpdiensten en van een busroute. Vooralsnog gaan we uit van dat de straten 30km/u worden en dat we de inrichting hier zo veel als mogelijk op aanpassen.
- Afwegingskader Aanpak Duurzame Grond-, Weg-, en Waterbouw (DGWW)
- Inrichten volgens het principe 'Groen, tenzij...'
- Bomenbeleid Utrecht 2009

- Visie Klimaatadaptatie Utrecht
- Visie Water en Riolering Utrecht
- Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte
- Handboek Openbare Ruimte (HOR)
- IPvE Fietsroute om de Noord
- Rapportage trillingsonderzoek (DTV)
- Participatieleidraad
- OV-Netwerkperspectief 2025-2035
- Afwegingskader verharding hoofdfietsroutes
- Leidraad Fietsparkeren
- Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW)
- CHW Bestemmingsplan Algemene Regels Utrecht (2023) en bijbehorende Archeologische Waardenkaart (2023)
- Nota Bodembeheer (2017-2027) van de gemeente Utrecht
- Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond (2015)

Randvoorwaarden

Financiële middelen

Voor het ontwerpen en realiseren van dit project zijn voldoende financiële middelen nodig. Een deel van de benodigde middelen is beschikbaar vanuit de bestaande programmeringen binnen de afdelingen Ruimte en Beheer Openbare Ruimte (BOR). Om alle ambities in het project in te passen zijn aanvullende (externe) financiële middelen noodzakelijk, zie ook paragraaf 3.2.

Beschikbaarheid projectteam

Voor het doorlopen van het UPP-proces is tijd en kennis van medewerkers van verschillende disciplines nodig. Er is op dit moment een projectteam bij Ruimte beschikbaar.

1.3 Relatie met andere projecten

Er speelt een aantal projecten in de omgeving van de Tuinwijkroute in verschillende stadia van planvorming, die een relatie hebben met een integraal project op deze locatie. Het gaat om de volgende projecten/studies/ontwikkelingen:

1. Herinrichting kruispunt Oudenoord – Kaatstraat

De herinrichting van dit kruispunt en het bijbehorende afslagverbod biedt een eerste stap in de aanpak voor een betere leefomgeving rond de Route Votulast. Het project is uitgevoerd. Er wordt nog een 'nameting' van de verkeersaantallen uitgevoerd. Met name bewoners rondom de Zeedijk zijn betrokken en soms kritisch. Belangrijk om hen nadrukkelijk mee te nemen in de stakeholdersanalyse.

2. Fietsroute om de Noord (website)

Om niet door de drukte van het centrum te fietsen, worden er alternatieve fietsroutes om het centrum heen ingericht. De alternatieve route "om de Noord" loopt ten noorden van het centrum. Deze fietsroute gaat via de straten: Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat - Johannes de Bekastraat - Van 's-Gravesandestraat - Menno van Coehoornstraat, Alexander Numankade en de FC Dondersstraat. We willen deze route beter herkenbaar maken. De route moet ook meer comfort geven en zodoende een inclusieve route zijn voor alle doelgroepen. Met name ouderen hebben nu moeite om zich een weg te banen door de drukte.

3. Kardinaal de Jongweg

Deze weg is onderdeel van de No Regret maatregelen (U Ned). Hier wordt onderzocht of de doorstroming van het OV tussen Station Overvecht en USP verbeterd kan worden. IPvE/FO wordt naar verwachting eind 2023 vastgesteld. Uitvoering staat gepland in 2025 tot en met Q3. Voorlopig is het plan om de middenberm ter hoogte van de Antonius Matthaesuslaan te verbreden en het asfalt te vervangen. Het kruispunt blijft zoals het nu is.

4. Herinrichting Weerdsingel Oostzijde (website)

“We werken aan een nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde. Het wordt een veilige en comfortabele fietsroute met veel groen en meer ruimte voor de voetganger. De fietsroute sluit aan op de Maliesingel en Wittevrouwsingel. Het verbeteren van de Weerdsingel Oostzijde draagt bij aan het verminderen van de fietsdrukke in de binnenstad.” De inhoud van het project Weerdsingel raakt niet direct aan de herinrichting van de Tuinwijkroute. De bewoners uit de buurt die bij dit project betrokken zijn, overlappen voor een deel met de bewoners die wij voor het project Herinrichting Tuinwijkroute zullen benaderen.

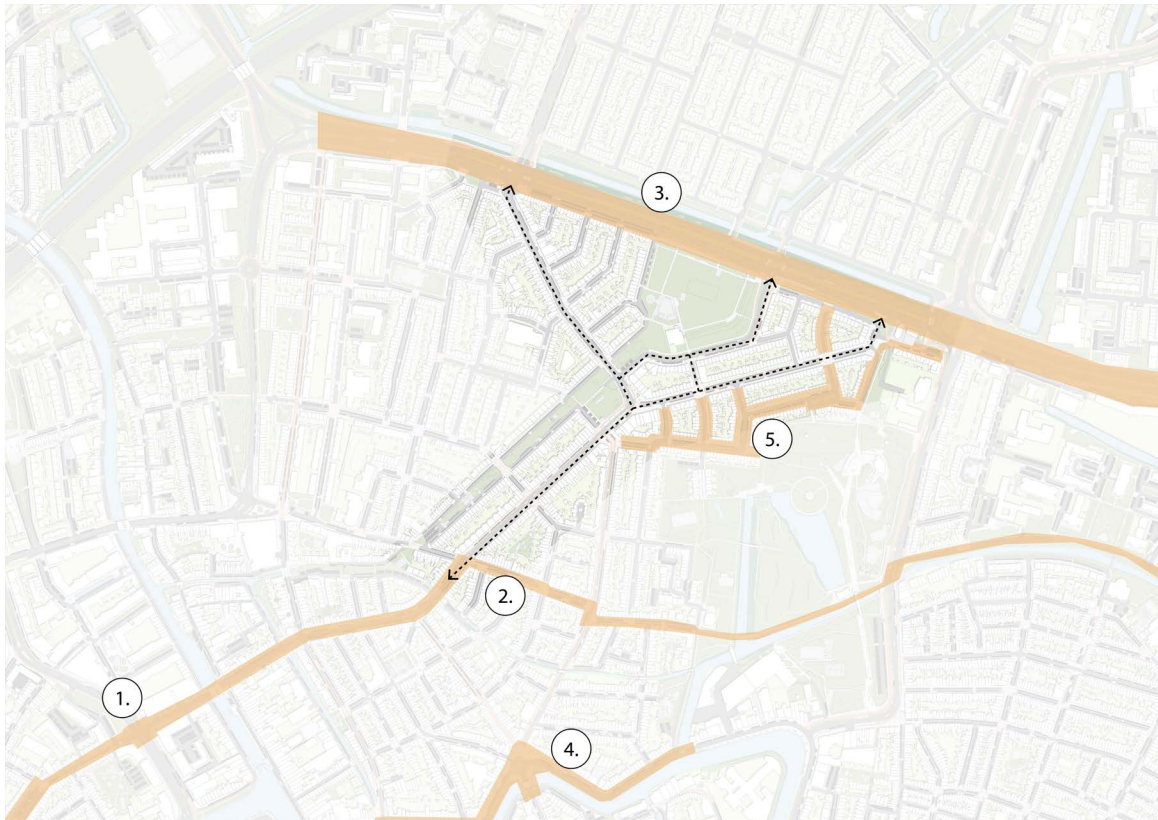
5. Rioolvervanging in de omgeving van de Pieter Nieuwlandstraat

Het riool in de straten rondom de Pieter Nieuwlandstraat moet worden vervangen. In de Meerjaren Investeringsprogramma BOR staat de vervanging gepland voor 2028. Deze vervanging kan los van de vervanging van het riool op de Pieter Nieuwlandstraat worden uitgevoerd, mits goed op elkaar afgestemd.

Bewonersinitiatieven

Veel groen in de omgeving van het projectgebied is eigenbeheer bij bewoners. Vooral in de Pieter van Nieuwlandstraat staan verschillende plantenbakken die (in beheer) van bewoners zijn.

Figuur 3. Overzicht van de raakvlakprojecten



1.4 Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen in het startdocument vormen de basis voor de volgende fase (definitiefase). Tijdens deze fase formuleren we antwoorden op de vragen. De relevante conclusies en uitkomsten worden beschreven in het Integraal Programma van Eisen (IPvE). Bij het schrijven van het IPvE leggen we het Startdocument ernaast, zodat we er zeker van zijn dat alle vragen beantwoord zijn.

Algemeen

- Wat is de huidige situatie? In een inventarisatie o.a. meenemen: kabels en leidingen, huidige bomen, percentage groen, materialisatie diverse onderdelen, verlichting, meubilair, bodemkwaliteit, archeologie, parkeren etc.
- Hoe ziet de definitieve scope van het project eruit na de definitiefase? Op welke manier wordt er recht gedaan aan de gewenste ambities en kan tegelijkertijd een haalbaar en betaalbaar project worden gerealiseerd?
- In hoeverre zijn de optionele projectonderdelen financieel haalbaar en is hiervoor een variantenstudie nodig?
- Welke invloed hebben de toekomstige ontwikkelingen (zoals raakvlakprojecten) en (hoe) kunnen we hierop anticiperen?
 - In hoeverre is dit project afhankelijk van het ontwerp van de Fietsroute om de Noord.
 - Hoe kunnen we zorgen voor een logische inrichting op het kruispunt Willem van Noortstraat – Adelaarstraat? Zowel na de afronding van de fietsroute om de noord als na afronding van dit project?
- Welke fasering moet worden toegepast t.a.v. uitvoering van het project, zijn er onderdelen binnen de scope meer of minder urgent/gewenst om aan te pakken?
- Passen de mogelijk voorgestelde plannen in de geldende planologische regelingen (geldende bestemmingsplannen en evt. beheersverordening).

Ruimtelijke Kwaliteit (Landschap en Stedenbouw)

- Wat is de toekomstige ruimtelijke en functionele betekenis van de Tuinwijkroute? Wat wordt de balans tussen (door)stromen van autoverkeer, langzaam verkeer en verblijven? Welke inrichting past daar best bij?
- Hoe kan de beleefbaarheid van het Willem van Noortplein/plantsoen als groen plein versterkt worden?
- Hoe kan de beleefbaarheid van het Majoor Bosshardt Plantsoen aan de kant van de Ingen Houszstraat verbeterd worden?
- Hoe geven de kaders (Handboek Openbare Ruimte, Nota Bomenbeleid, et cetera) richting aan het project? En welke kaders zijn dat?
- Wat is de eigendomssituatie en wat zijn de ontwerprechten van het Willem van Noortplantsoen en het Majoor Bosshardt Plantsoen?
- Wat denken bewoners over hoe de ruimtelijke kwaliteit van het projectgebied verbeterd kan worden?
- In hoeverre is een herinrichting gevel-van-gevel op de Ingen Houszstraat financieel haalbaar?
- Welke functie krijgt prioriteit per straat en welke inrichting hoort daarbij?
- In hoeverre kunnen wensen uit de buurt integraal worden meegenomen?
- Op welke manier kan de scheiding tussen het Willem van Noortplein en Willem van Noortplantsoen zachter worden?
- Hoe functioneert de huidige 'afvalstraat' in het Willem van Noortplantsoen en zijn hiervoor betere alternatieven?
- Welke kansen liggen er voor het deel van de Bosschastraat tussen de Pieter Nieuwlandstraat en de Ingen Houszstraat bij het vervangen van de riolering?

Mobiliteit en verkeersveiligheid

- Wat is de toekomstige betekenis en daarbij behorende inrichting van de Tuinwijkroute i.r.t. Mobiliteitsplan 2040?
- In het mobiliteitsplan is opgenomen dat een betrouwbare dienstverlening voor de buslijn op dit type routes vereist is en dat het vervoer comfortabel moet voelen. Op welke manier kan de herinrichting dit waarborgen?

- Hoe hangt de herinrichting van de Tuinwijkroute samen met andere (verkeerskundige) maatregelen in de directe omgeving, zoals ontwikkelingen op de Adelaarstraat, de Kardinaal de Jongweg, de Weerdsingel en de kruising Blauwkapelseweg-Alexander Numankade?
- Wat is de doorlooptijd van de huidige concessie voor het busverkeer en wat betekent dit voor de eisen vanuit de concessiehouder?
- Hoe kunnen we de fietser en voetganger zo goed mogelijk faciliteren?
- Wat is de rol van de Tuinwijkroute in de bredere fietsnetwerken van de stad?
- Wat is de rol van de Tuinwijkroute in de bredere voetgangersnetwerken van de stad?
- We willen de kwetsbare weggebruikers (waaronder fietsers) beschermen, hoe kunnen we dat het beste waarborgen?
- Hoe kunnen we de verkeersveiligheid in het projectgebied verbeteren?
- Wat is het huidige beeld t.a.v. het verkeersveiligheidsgevoel in de omgeving op basis van bestaande (onderzoeks)gegevens?
- Wat denken bewoners dat er nodig is om het verkeersveiligheidsgevoel te verbeteren?
- Hoe houden we bij de inrichting voldoende rekening met alle modaliteiten?
- Hoe houden we rekening met schoolfietsroutes?
- Hoe kunnen we in de herinrichting een bijdrage leveren aan deelmobiliteit?
- In hoeverre is het mogelijk om op de Ingen Houszstraat/Juliusstraat en de Pieter Nieuwlandstraat éénrichtingsverkeer in te voeren?
- Op welke manier maken de straten in de project onderdeel uit van het fietsnetwerk in deze omgeving?
- Wat zijn de voornaamste bevoorradingsroutes?
- Welke locaties worden momenteel gebruikt voor laden en lossen en in hoeverre is hierin ruimte voor verbeteringen?

Parkeren

- Wat is de huidige parkeerdruk en parkeercapaciteit op de Tuinwijkroute?
- Moet het huidige aantal autoparkeerplaatsen in het gebied worden gehandhaafd, of is er ruimte voor vermindering van het aantal plekken?

Wat is op dit moment de verhouding tussen het huidige aantal fietsparkeerplekken en het aantal geparkeerde fietsen op de route? Waar knelt het?

Ontwerp

- Wat zijn de voor- en nadelen van het toepassen van asfalt of klinkerverharding?
- Wat is de gewenste weginrichting (o.a. in het kader van verkeersveiligheid en een maximumsnelheid van 30 km/u) voor fietsers en voetgangers en is dit mogelijk i.r.t. de intensiteiten en doorgang voor het busverkeer en de nood- en hulpdiensten?
- Hoe zorgen we ervoor dat de weginrichting daadwerkelijk bijdraagt aan de verlaging van de snelheid van 30km/u zodat de politie hierop kan handhaven?
- Hoe kan de herinrichting ervoor zorgen dat er geen verkeerslicht meer nodig is op de Antonius Matthaesuslaan ter hoogte van de B.F. Suermanstraat?
- Hoe kan de oversteekbaarheid verbeterd worden?
- Hoe kun je de route zodanig inrichten dat hard rijden niet meer loont?
- Welke inrichting/wegprofiel past bij een 30km/u-straat waar ook bussen en nood- en hulpdiensten gebruik van maken?
- Op welke manieren kan het Willem van Noortplein meer de uitstraling van een verblijfsplein krijgen?
- Hoe kunnen we met de herinrichting rekening houden met het beperken van trillingsoverlast?
- Welke inrichting past bij hoofdfietsroutes in straten met zowel met als zonder busroutes?
- Welke inrichting past bij straten die formeel geen onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk?
- Hoe kan het straatprofiel worden ontworpen met het oog op het creëren van een bushalte waarin het hokje en het instapplatform niet van elkaar gescheiden zijn?

Groen en biodiversiteit

- Hoe kunnen de groenblauwe structuren versterkt worden en bijdragen aan de groene schaa sprong van de RSU en het groenstructuurplan/bomenbeleid?
- Welke ecologische structuren zijn er in de omgeving van dit project en hoe kan het ontwerp van dit project deze structuren versterken?
- Kan het project een bijdrage leveren aan de ecologische/groenblauwe structuur tussen het Willem van Noortplantsoen en het Majoor Bosshardtplantsoen? En tussen het Willem van Noortplantsoen en het Griftpark?
- Wat is de huidige staat van de biodiversiteit (diversiteit in biotopen, soortenrijkdom) hoe kunnen we deze behouden en waar liggen de kansen om deze te versterken?
- Wat is de boomstructuur van de wijk en hoe past dit project daarin? Welk type boom kan van toegevoegde waarde zijn voor zowel de ecologie als de mens?
- Hoe kunnen bestaande bomen zo veel als mogelijk behouden en tegelijkertijd nieuwe toevoegen?
- Welke (beschermde) soorten flora en fauna komen hiervoor, en hoe moeten we daar mee omgaan?
- Welke externe negatieve factoren hebben effect op de gesteldheid van de biodiversiteit en hoe kunnen we die verbeteren/voorkomen (denk aan overmaat aan voedingsstoffen (eutrofiëring), straatvuil, verstopte duikers)?
- Op welke wijze kan binnen het project invulling worden gegeven aan het principe 'groen, tenzij'?
- Op welke manier krijgt groen een plek in dit project zonder financiering vanuit het programma Groene Leefomgeving?
- Is het mogelijk om modulaire beplanting te gebruiken voor de genoemde straten?

Water, klimaatadaptatie en riolering

- Op welke plekken in het projectgebied of directe omgeving kunnen we natuurlijke waterberging in het groen creëren?
- Wat zijn kansrijke plekken voor infiltreren op maaiveld in het projectgebied? En hoe kunnen we infiltreren combineren met hoogwaardig groen om een bijdrage te leveren aan biodiversiteit?
- Zijn er mogelijkheden om een hemelwaterriool aan te leggen in combinatie met de werkzaamheden aan de Tuinwijkroute?
- Zijn er mogelijkheden in het projectgebied om de hemelwaterafvoer van gebouwen die momenteel op het vuilwaterriool zijn aangesloten af te koppelen of eventueel aan te sluiten op het nieuw aan te leggen hemelwaterstelsel?
- Welke mogelijkheden zijn er om hemelwater af te voeren naar oppervlaktewater in de wijk?
- Op welke manier kan het versterken en toevoegen van groen positief bijdragen aan de klimaatadaptatie in het projectgebied?
- Welke ambities en eisen zijn er voor schaduw op deze route?
- Wat is er nodig om de vervanging van de riolering op de Pieter Nieuwlandstraat en de omliggende straten gescheiden van elkaar uit te voeren? Hoe kunnen we de samenhang in de wijk waarborgen en zorgen we voor een beperking voor de overlast van bewoners?

Duurzaamheid en energietransitie

- Hoe kan bij de herinrichting rekening worden gehouden met circulariteit?
- In hoeverre kunnen we aanwezige verhardingsmaterialen hergebruiken die nog voldoende levensduur hebben en technische kwaliteit, ondanks dat deze materialen niet voldoen aan de nieuwe richtlijnen in het HOR?
- Hoe kunnen we bij de herinrichting invulling geven aan de gemeentelijke ambities op het gebied van deelmobiliteit?
- In hoeverre en op welke plek moeten er binnen het projectgebied extra transformatiehuisjes worden gerealiseerd (om te voldoen aan de toenemende energievraag)?

- Hoe geven we invulling aan ons gemeentelijk Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI)?
 - Welke kansen liggen er voor energietransitie, circulaire economie en het beperken van hittestress?
 - Hoe kunnen we berekeningen van Milieu Kosten Indicator (MKI) inzetten voor het gebruiken van materialen met een redelijkerwijs minimale milieu-impact?
 - Hoe monitoren en verantwoorden we bij de aanbesteding de 6 Kritieke Prestatie Indictoren (KPI's) overeenkomstig het Dashboard monitoring DGWW (CROW sept 2023).
 - Beogen we een specifieke aanpak voor Social Return on Investment (SROI) binnen de aanbesteding voor dit project?

Geluid en trillingen

- In hoeverre is sprake van gevolgen voor de geluidbelasting op de gevels van de omliggende woningen (of andere relevante functies) door het wijzigen van de profielen of het wegdek?
- Op welke manier kan de herinrichting bijdragen aan een duidelijkere en veiligere aansluiting op het fietspad langs het tankstation op de Pieter Nieuwlandstraat?
- Is er sprake van gewijzigde trillingsgevoeligheid dan wel zettingsgevoeligheid in de toekomstige situatie?
- Zijn er ondergrondaspecten welke mogelijk aanleiding geven tot hogere trilling gevoeligheid in de toekomstige situatie?

Ondergrond en nutsbedrijven

- Wat is de huidige situatie t.a.v. de kabels & leidingen?
- Wat zijn de belanghebbende netbeheerders en wat zijn de te verwachten aanpassingen vanuit deze netbeheerders?
- Welke kansen zijn er om herinrichting mee te laten liften op de vervanging van kabels en leidingen vanuit nutsbedrijven?
- In hoeverre moeten we rekening houden met grondvervuiling in/rondom het Griftpark?
- Is de ondergrondse constructie van de voormalige Willem van Noortbrug nog aanwezig en zo ja, welke financiële en ruimtelijke gevolgen heeft dit?
- Zijn er archeologische waarden in het plangebied aanwezig en zo ja, waar en hoe diep zijn deze te verwachten en worden deze door de voorgenomen ingrepen bedreigd?
- Zijn er in het plangebied Ontploffbare Oorlogsresten aanwezig en zo ja wat zijn de effecten op het project?
- Is er in het plangebied sprake van grond en/of grondwaterverontreinigingen die een effect hebben op de uitvoering van de werkzaamheden
- Hoe kan er bij de herinrichting in dit project rekening gehouden worden met de (mogelijke) aanleg warmtenet/-leiding en welke reserveringen in de ondergrond zijn nodig om bestaande en nieuwe woningen en gebouwen aan te sluiten op het eventuele toekomstig warmtenet?
 - Dit project ligt in een 'blok-tweebuurt', waar de aanleg van het warmtenet gepland is tussen 2030 en 2040. In de ondergrond moeten we hier ruimte voor reserveren.
 - Is er voldoende ruimte in de ondergrond om de huidige, geplande en toekomstige inrichting te herbergen (bijvoorbeeld de aanleg van een warmtenet)
- Hoe kunnen we de kwaliteit van de bodem en ondergrond in relatie tot biodiversiteit, waterberging etc. waarborgen of mogelijk verbeteren?
- Is er vanuit de laadpalenvisie of voor ondergrondse containers een ruimtereservering gemaakt binnen het plangebied?
- Is er voldoende ruimte in de ondergrond om alle beoogde opgaven (klimaat, groen, ondergrondse infrastructuur etc.) te bergen en hoe richten we dat duurzaam in voor de huidige en toekomstige opgaven?
- In hoeverre moeten we rekening houden met toekomstige opgaven op het gebied van warmtenet, nieuwe laadinfrastructuur en netcongestie?
- Wat is de kwaliteit van het aanwezige asfalt
- Zijn er in het gebied onvoorziene ondergrondse structuren die een effect hebben op het ontwerp dan wel de uitvoering

Financieel

- Welke financieringsbronnen zijn er nog meer mogelijk? Subvragen:
 - Wat zijn de mogelijkheden t.a.v. het verkrijgen van subsidies t.b.v. de verkeersveiligheid en/of het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u bij Rijk en/of Provincie Utrecht?
 - Wat zijn de mogelijkheden t.a.v. het verkrijgen van subsidies voor het fietsnetwerk vanuit de provincie?
 - Wat zijn de mogelijkheden van stimuleringsregelingen van het waterschap (HDSR) en Provincie Utrecht voor het uitvoeren van klimaatadaptieve maatregelen?
 - Wat zijn de mogelijkheden voor een eventuele bijdrage vanuit het ondernemersfonds aan de fysieke inrichting van de omgeving?
 - Wat zijn de mogelijkheden voor subsidies voor groen?
- Hoe groots kunnen we dit project aanpakken met het budget dat we beschikbaar hebben?

Participatie

- Hoe en met wie gaan we communicatie en participatie vormgeven?
- Wat vinden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden op dit moment van het projectgebied en hoe zien zij de toekomst voor zich?
- Welke rollen en verantwoordelijkheden, inhoudelijke kaders en randvoorwaarden en rollen en verantwoordelijkheden zijn van toepassing in het participatietraject?
- In hoeverre hecht de buurt belang aan de afscheiding tussen het Willem van Noortplein en Willem van Noortplantsoen?

2. Proces

2.1 Toelichting op keuze voor type proces

Het project volgt het UPP 3 planproces, omdat de herinrichting van projectstraten impact hebben op de bereikbaarheid van fietsers, voetgangers, auto's en het overige verkeer. De herinrichting van de openbare ruimte maakt hier onderdeel van uit. Voor het gehele traject betekent dit dat de volgende stappen moeten worden doorlopen:

1. Startdocument: vast te stellen document door college van B&W (dit document);
2. Definitiefase (Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp);
3. Ontwerpfase (Voorlopig Ontwerp; Definitief Ontwerp);
4. Voorbereidingsfase;
5. Realisatiefase;
6. Overdracht naar beheer.

2.2 Stappen, documenten en besluitvorming

Definitiefase

A: Inventarisatie en analyse

De definitiefase start met het uitvoeren van inventarisaties en analyses ter beantwoording van de onderzoeksvragen. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in het IPvE. Stap A bestaat uit de volgende werkzaamheden:

- Interne startbijeenkomst definitiefase
- Onderzoek naar geformuleerde onderzoeksvragen in startdocument;
- Uitvoeren benodigde analyses;

B: Opstellen IPvE en FO

In deze fase stellen we een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en een Functioneel Ontwerp (FO) op. Het IPvE bestaat uit een beschrijving van:

- De opgave;
- De ambitie(s) die we nastreven;
- Een opsomming van de eisen die we stellen aan het ontwerp;
- Beschrijving van de hoofdlijnen van het ontwerp;
- Toelichting van de afwegingen, dilemma's en keuzes;
- Een ontwerp (verbeelding op kaart met principedoorssnedes en sfeerbeelden) op functioneel niveau. Dit is een eerste integrale verbeelding van de ambities en eisen waarmee wordt getoetst of de uitgangspunten en eisen leiden tot een haalbaar plan;
- Een raming van de kosten op basis van het ontwerp.

Besluitvorming:

- Het concept IPvE/FO wordt ter besluitvorming voorgelegd aan college voor vrijgave voor reacties

Invulling momenten/activiteiten wat betreft participatie:

- N.t.b. op basis van het participatie- en communicatieplan (zie paragraaf 2.3).

C: Opmaken concept en definitief IPvE/FO en besluitvorming

Op basis van de reacties na de ter inzagelegging wordt bepaald of het IPvE/FO moet worden aangepast. Vervolgens wordt het IPvE/FO ter besluitvorming voorgelegd aan college voor definitieve vaststelling.

Na besluitvorming door college start de VO/DO-fase.

2.3 Samenwerking met de stad en communicatie

De communicatie en informatievoorziening naar de omgeving in de planfase gebeurt zo veel mogelijk door middel van de reguliere kanalen en bijeenkomsten. Direct betrokken stakeholders worden persoonlijk benaderd met een wijkbericht.

Bij de start van de consultatie over het IPvE/FO wordt naast de informatievoorziening via de reguliere kanalen ook een wijkbericht verstuurd. We organiseren bijeenkomsten waarin belanghebbenden aan de voorkant kunnen meedenken over de plannen. Ook bij het verdere ontwerpproces worden de belanghebbenden geraadpleegd.

Voor de werkwijze van participatie wordt bij het opstellen van het IPvE/FO uitgegaan van Samen stad maken op de Utrechtse manier en de principes uit de participatieleidraad. Bij de start van het project wordt een stakeholder- en krachtenveldanalyse uitgevoerd.

Participatie

We betrekken een brede groep (buurt)bewoners, ondernemers en gebruikers van de straten bij de plannen. Dit doen we door de inzet van verschillende laagdrempelige en aantrekkelijke participatie-instrumenten:

- Bijeenkomsten: we organiseren een bewonersavond waarvoor we (buurt)bewoners van de Tuinwijkroute uitnodigen. Tijdens deze bijeenkomsten staan de thema's 'Staat van de straat' en de 'Toekomst van de straat' centraal.
- Online participatie: we laten omwonenden en gebruikers van de straten meedenken over de Tuinwijkroute via het platform DenkMee.
- Op straat: We gaan de straat op en vragen gebruikers terplekke naar hun beleving van de straat en hun wensen voor de nieuwe inrichting.

De reacties uit de stad wegen we mee in de keuzes die we maken in het ontwerp.

2.4 Planning

Na vaststelling van dit Startdocument door het College van B&W, start de definitiefase. Deze loopt tot minimaal halverwege 2024. Daarna start de ontwerpfase. Naar inschatting start we in de loop van 2026 met de realisatie.

Tabel 2. Beoogde planning Herinrichting Tuinwijkroute

Fase	Producten	Looptijd
Definitiefase	Integraal programma van eisen (IPvE)	Q4 2023 - Q2 2024
Ontwerpfase	Voorlopig Ontwerp (VO)	Q3 2024 - Q4 2024
	Definitief Ontwerp (DO)	Q1 2025 - Q2 2025
Vorbereidingsfase	Bestek	Q3 2025
	Aanbesteding	Q4 2025 - Q1 2026
Realisatiefase	Vorbereiding en realisatie	Vanaf Q2 2026

3. Financiën

3.1 Kostenraming

Na een eerste globale raming op basis van de kosten zoals geraamd voor het deel Adelaarstraat bedragen de kosten voor de het oostelijke deel (bijlage, deel C) naar verwachting circa €7.000.000. Bandbreedte: met 70% zekerheid liggen de investeringskosten exclusief BTW (reële kosten) tussen € 5.000.000 en €9.000.000.

Deze raming is gebaseerd op de kostenraming van Adelaarstraat, omdat de verwachting is dat de werkzaamheden op het oostelijke deel voor een groot deel vergelijkbaar zijn met de werkzaamheden op de Adelaarstraat. De raming voor de Herinrichting Tuinwijkroute is inclusief rioolwerkzaamheden, planvormingskosten, risicoreservering en indexatie (17% over 4 jaar). De kosten voor de planvoorbereiding van ruimte zijn een schatting op basis van de kosten van andere projecten. De raming is exclusief BTW

3.2 Budgetten, plankosten verhalen, planschade

Verschiedende deelprogramma's dragen bij aan de herinrichting van de Tuinwijkroute (zie tabel 2). In totaal bedraagt dit budget ca. €5.700.000 en bestaat uit budgetten vanuit de programma's BOR Wegen, BOR Riolering, Mobiliteit. Deze budgetten zijn toegezegd en afgestemd met de budgethouders. Hier is nadere afstemming, onderzoek en detaillering nodig. Dit doen we in de volgende fase (IPvE/FO).

Daarnaast zetten we in op een bijdrage vanuit de provincie van maximaal €1.000.000 vanuit de subsidie voor de aanpak van knelpunten in het fietsnetwerk. Vanuit de Rijksoverheid zetten we in op een bijdrage van minimaal €500.000 vanuit de subsidie voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Als we die bedragen meerekenen is een budget van ca. €7.200.000 beschikbaar. Dat bedrag is globaal gelijk aan het bedrag van de kostenraming (€7.000.000).

In de volgende fase zal op basis van de eventuele uitwerking van de verschillende varianten/van het plan (IPvE/FO) een meer betrouwbare kostenraming worden opgesteld.

3.3 Aandachtspunten en risico's

Voor dit project is een risicodossier beschikbaar. Dit zijn de belangrijkste risico's die wij voorzien:

1. De verschillende beleidsbelangen botsen met elkaar, waardoor niet alle projectdoelen maximaal kunnen behalen. Denk aan het toevoegen van groen; creëren van extra fietsparkeerplekken; klimaatadaptieve maatregelen; ruimte maken voor deelmobiliteit en elektrische auto's. Moeilijke keuzes kunnen zorgen voor vertraging in het proces en ontevredenheid over het (beoogde) resultaat binnen en buiten de gemeente.

Beheersmaatregel: de gewenste resultaten per discipline zijn vastgelegd in dit document. Gedurende de volgende projectfasen houden we een besluitenlijst waar alle besluiten in staan inclusief de bijbehorende afweging.

2. Het budget is vooralsnog ontoereikend. In dit project rekenen we op subsidies vanuit het rijk en de provincie. Zonder deze budgetten, kunnen we niet alle beoogde projectresultaten realiseren.

Beheersmaatregelen: we vragen de beoogde subsidies zo snel als mogelijk aan; we verkennen welke subsidies nog meer bij kunnen dragen aan dit project; we maken inzichtelijk op welke manier we het project kunnen verkleinen voor het geval subsidies (niet volledig) worden toegekend.

3.4 Financiële rapportages

De financiën voor het project worden maandelijks besproken met business control. Wanneer er financiële knelpunten gesignaleerd worden, worden deze met de opdrachtgever besproken en zo nodig wordt de raad hierover geïnformeerd.