



Staalkaart Beeldkwaliteit Utrechtseweg

N237-West, Berenkuil – Universiteitsweg



titel

Staalkaart beeldkwaliteit Utrechtseweg (N237-West)

deeltracé

Berenkuil – Universiteitsweg (N412)

opgesteld door

LUW, Werkgroep UW

versie

B - definitief

datum

15 maart 2010

bestand

Staalkaart Beeldkwaliteit UW rev B.docx

vastgesteld door

datum



Bewonersvereniging Leefklimaat Utrechtseweg

p/a Utrechtseweg 419

3731 GC De Bilt

[e] info@bv-luw.nl

[w] www.bv-luw.nl



Beeldkwaliteit Utrechtseweg

In het kader van de reconstructie van de N237 is in de afgelopen periode een Voorlopig Ontwerp opgesteld voor de Utrechtseweg tussen Utrecht en De Bilt (Berenkuil – Bilthoven-seweg). De bewonersvereniging LUW heeft actief deelgenomen in de Werkgroep N237-West, die de tot standkoming van het Voorlopig Ontwerp heeft begeleid. De primaire doelen van LUW ten aanzien van het ontwerp zijn:

1. Een leefbare en verkeersveilige woonomgeving.
2. Een ontwerp met respect voor de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de omgeving.

Belangrijke ontwerpkeuzes in het nu voorliggende Voorlopig Ontwerp zijn:

1. Een continue en overtuigende laanbeplanting en groene bermen; de bomen staan op 2,5 meter uit de busbaan;
2. Geen parallelweg maar fietspaden, met uitzondering van enkele tracédelen waar veel in- en uitritten zijn;
3. Halve aansluiting Kerklaan.

Voor het vervolgtraject richting de uitvoering kiest de provincie voor een aanbesteding volgens de Design & Construct-methode. Dat wil zeggen dat de aannemer het uitvoeringsontwerp en de uitvoering ter hand neemt op basis van een Programma van Eisen. Het Programma van Eisen wordt opgesteld door een extern ingenieursbureau.

Om in dit proces de beoogde beeldkwaliteit te waarborgen is het van groot belang om ook de eisen ten aanzien van inpassing, vormgeving en materialisering een volwaardige plek te geven in het Programma van Eisen. De eisen dienen SMART (Specifiek, Meetbaar, Haalbaar, Realistisch en Tijdgebonden) te worden geformuleerd, zodat de toetsing van het ontwerp op basis van heldere criteria kan plaatsvinden.

In dit beeldkwaliteitsplan geeft LUW een voorzet voor de beeldkwaliteitseisen voor de N237-West, welke recht doen aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit en de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de weg en omgeving.

LAANBOMEN



Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een laanbeplanting langs de Utrechtseweg. De bomen worden op 2,5 meter uit de busbaan geplant (gemeten vanuit de binnenkant kantlijn). Door de relatief grote verkeersruimte is een **overtuigende en continue laanbeplanting** noodzakelijk om het gewenste beeld van een (historische) laan te realiseren.

Algemeen

- Het aantal bomen dat komt te vervallen door de (uit)zichthoeken dient te worden geminimaliseerd; optimaliseren van het aantal bomen door deze slim over de beschikbare ruimte te verdelen.
- Belemmeringen als gevolg van kabels en leidingen kunnen (grotendeels) worden opgelost door wortelbescherming toe te passen.
- Bomen van de eerste orde toepassen die relatief snel groeien om binnen afzienbare tijd resultaat te boeken.
- Bestaande bomen worden in het ontwerp ingepast.

Specifiek

- Maximale onderlinge afstand tussen de bomen: 10 meter; regelmatige onderlinge afstanden.
- Inheemse bomen die passen in de landschappelijke en cultuurhistorische context van de weg → Linde (*Tilia cordata*) of Eik (*Quercus robur*).
- Bomen aanplanten in een plantmaat van minimaal 16-18.
- Bomen voorzien van een optimale standplaats: plantplaats met voldoende goed doorwortelbare grond.



Utrechtseweg circa 100 jaar geleden (t.h.v. de Kerklaan)

VERHARDINGEN



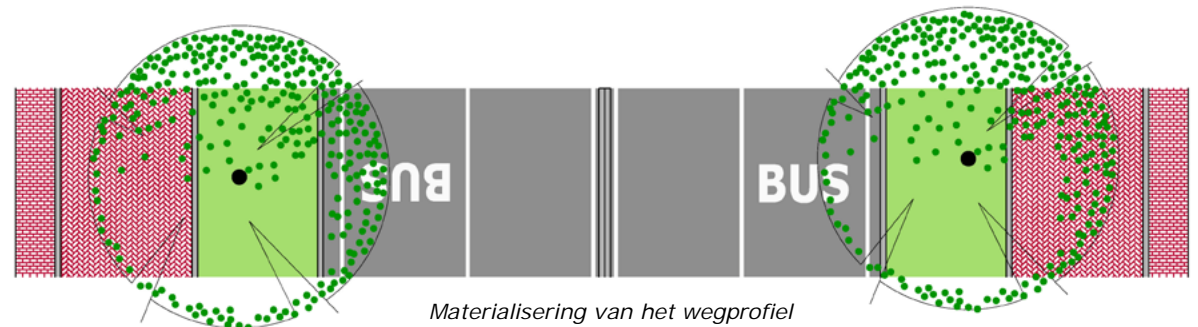
Materialisering verhardingen van de parallelwegen, fietspaden, trottoirs etc. sluit aan bij de omgeving en de belevingsnelheid van de weggebruiker en onderscheid zich nadrukkelijk (als verblijfgebied) van het verkeersgebied.

Algemeen

- Het toepassen van duurzame materialen voor verharding, wegmeubilair etc. is van grote invloed op het totale wegbeeld.
- Materialisering van de langzaamverkeerszones afstemmen op de aangrenzende functies (woongebied!);
- In de materialisering een zichtbaar onderscheid maken tussen doorgaande weg (hoofddrijbaan) en lokaal verkeer (parallelweg, fietspad, trottoir, bushalte). De textuur en de detaillering sluit aan bij de belevingsnelheid van het langzaamverkeer.
- Ook qua materialen aansluiting zoeken bij de historische kwaliteiten van de weg (Stichtse Lustwarande).

Specifiek

- Hoofddrijbaan/busbaan: geluidreducerend asfalt
- Fietspaden/parallelwegen: elementverharding; vanuit historisch perspectief gaat de voorkeur uit naar gebakken straatstenen (klinkers).
- Trottoirs in hetzelfde materiaal als fietspad/parallelweg, gescheiden door een trottoirband en molgoot.
- De materialisering van toe- en uitritten van de parallelwegen onderscheidt zich zowel van de hoofddrijbaan als de parallelweg en accentueert daarmee de entree/uitgang van het langzaamverkeergebied.



VERLICHTING



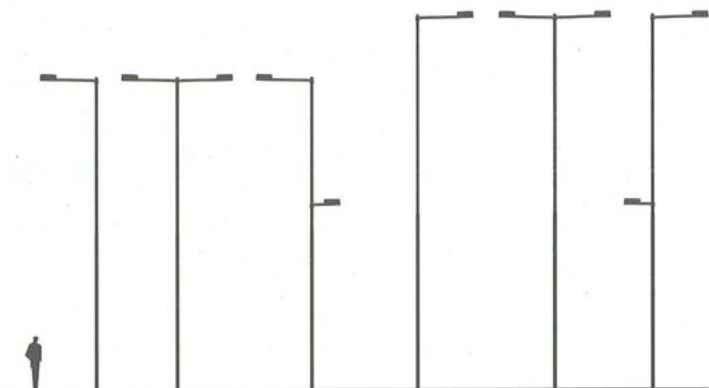
De Utrechtseweg ligt in de periferie van de stad, maar doorsnijdt tegelijkertijd een gebied met unieke landschappelijke en natuurlijke waarden, waaronder een faunapassage in de Ecologische Hoofdstructuur. De openbare verlichting is daarom afgestemd op zowel de verkeersfunctie als de verschillende omgevingsfuncties.

Algemeen

- Zo groot mogelijk afstand tussen de lichtmasten teneinde zo min mogelijk lichtmasten in het wegbeeld te krijgen.
- Eén lichtmast (evt. 2 armaturen) voor zowel hoofdrijbaan als fietspad; de lichtmasten zijn voorzien van uitkragende armaturen zodat de lichtbron op de juiste positie t.o.v. de weg hangt en de bomen geen belemmering vormen.
- De armaturen zijn voorzien van adequate reflectoren die de verkeersruimtes adequaat verlichten, maar geen/minimale uitstraling naar de omgeving hebben.
- Gelet op de ecologische functies in de omgeving (Ecologische Hoofdstructuur, ecopassage) gaat de voorkeur uit naar een verlichting die afhankelijk is van de verkeersintensiteit ('s nachts is het donker!). Optioneel kunnen de fietspaden van een volgverlichting worden voorzien.

Specifiek

- De lichtmasten zijn sober van vorm, maar fraai gedetailleerd (conische mast, horizontale dwarsarm(en)). Kleur: aluminium.
- De lichtmasten staan in één lijn met de bomen, zodat er geen extra verstoring in het wegbeeld ontstaat; uitkragende dwarsarmen zorgen voor een adequate verlichting van hoofdrijbaan en fietspad/parallelweg.



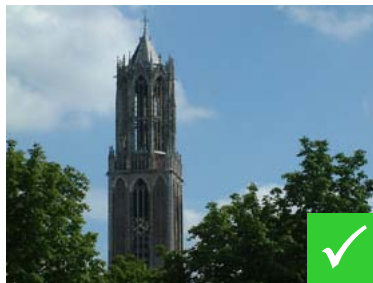
VERKEER & INFORMATIE

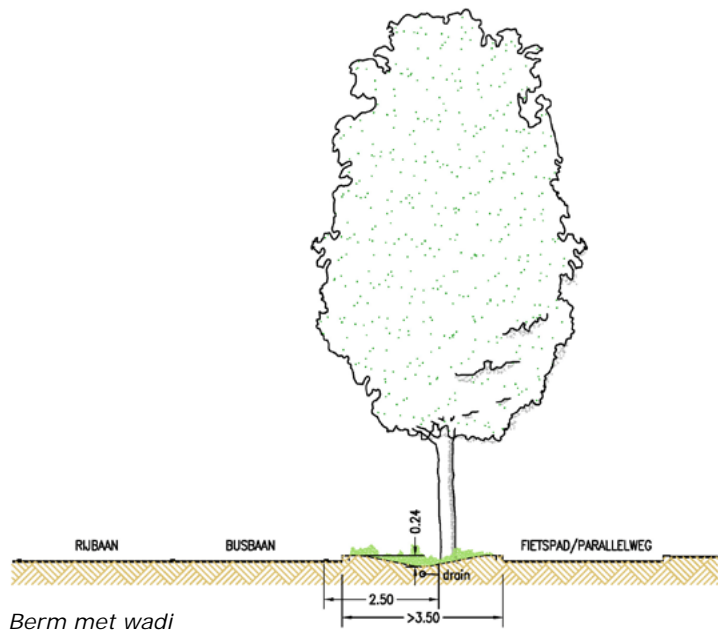
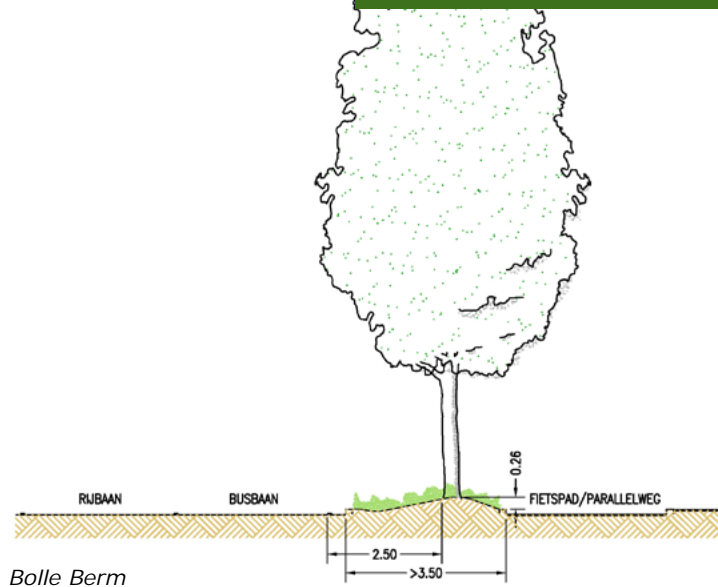


Het beeld van de Utrechtseweg als laan en historische oostelijke entree van Utrecht preva-
leert. Verkeerskundige voorzieningen als verkeerslichten en bebording worden fraai ingepast
in de laanstructuur. Het uitzicht op de Dom (als landmark Utrecht) wordt maximaal beleef-
baar.

Creatieve oplossingen en het combineren van functies leidt tot een helder, eenduidig en
leesbaar wegbeeld, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

- Verkeersborden zoveel mogelijk combineren en waar mogelijk aan lichtmasten bevesti-
gen;
- Geen overbodige verkeersborden (bijvoorbeeld: geen parkeerverbod, maar parkeren
fysiek onmogelijk maken).
- Verkeerslichten zoveel mogelijk op palen langs de weg i.p.v. portalen boven de weg,
zodat het zicht op de Dom een belangrijke rol in het weg beeld kan blijven spelen.
- Bij het plaatsen van overige verkeersinformatie, zoals DRIP's, wordt rekening gehou-
den met de cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken en kwaliteiten en gaat
niet ten kost van de laanbeplanting.
- Het instellen van een "groene golf" draagt bij aan het op een natuurlijke wijze afdwin-
gen van de maximum snelheid en vermindert overlast van optrekkend en afremmend
verkeer.





Bij de **inrichting van de bermen** wordt gestreefd naar een grote mate van eenheid en eenduidigheid in de inrichting, wegmeubilair, verkeerstechnische voorzieningen etc. Een wirwar aan verkeersborden, lichtmasten, verkeerslichten, wegmeubilair etc. dient voorkomen te worden. Waar mogelijk functies/objecten combineren om tot een zo rustig en eenduidig mogelijk wegbeeld te komen.

Een landschappelijke inrichting in combinatie met bijvoorbeeld wadi's (afwatering) draagt bij aan een duurzame inrichting van de weg.

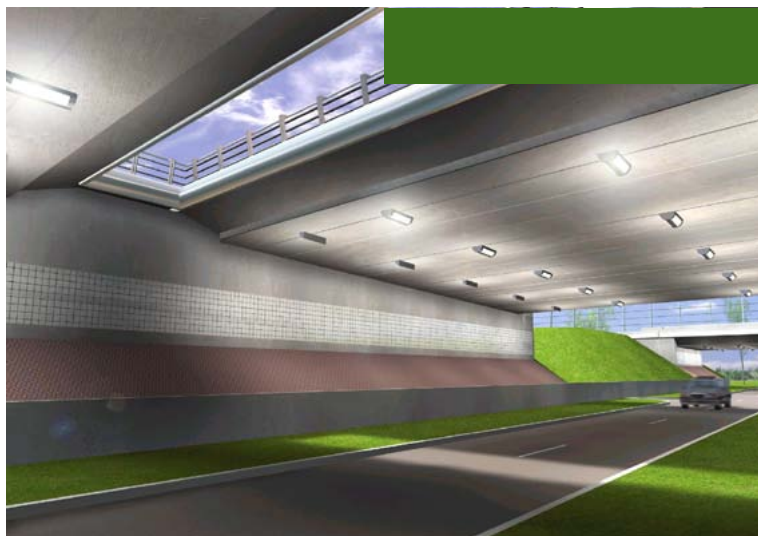
- Ongewenst gebruik van de (gras)bermen onder de bomen voorkomen door het toepassen van fysieke belemmeringen. De voorkeur gaat uit naar een verhoging (bolle berm) of verlaging (wadi) waardoor de berm niet berijdbaar zijn. Géén hagen, want deze versnipperen het ruime wegbeeld!
- Langs de parallelwegen wordt zo nodig een (hoge) trottoirband toegepast om duidelijk te maken dat de berm niet tot de verkeerszone behoren en parkeren onmogelijk te maken.

Specifiek

- De bermen worden uitgevoerd als grasberm.
- Incidenteel gebruikte in-/uitritten worden uitgevoerd in grasstenen.
- Geen reclameborden.

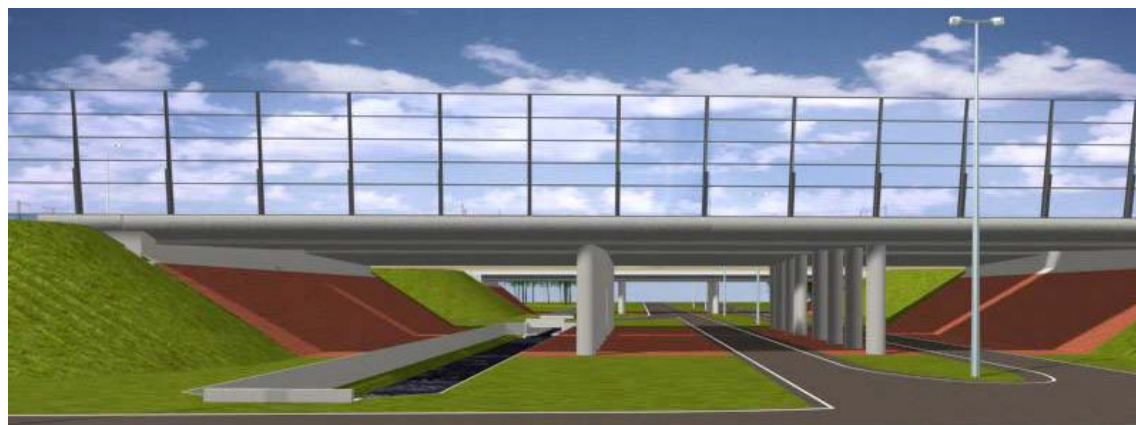


ONDERDOORGANG



De onderdoorgang onder de A27 is lang en donker. Met name door fietsers en voetgangers kan een dergelijke ruimte als onplezierig of onveilig worden ervaren. In het kader van de toekomstige verbreding van de A27 zal de onderdoorgang nog langer worden. Een sociaal veilige inrichting is daarom van groot belang. In de praktijk betekent dit ondermeer:

- lichte kleuren en eenheid in materialen;
- adequate verlichting in de onderdoorgang (benaderd daglichtniveau);
- geen donkere hoeken waar (kwaadwillende) mensen zich kunnen verschuilen;
- goed doorzicht en zicht vanaf de rijbaan op de fietspaden;
- op het viaduct transparante geluidsschermen met een transparante constructie.



OVERIGE INRICHTING



Samenhang in het wegmeubilair draagt in belangrijke mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit. Door te kiezen voor een familie van ontwerpen voor bushokjes, fietsparkeerplaatsen, afvalbakken, paaltjes etc. ontstaat een herkenbare samenhang. Daarnaast wordt bij de inrichting van weg en bermen geanticipeerd op de historische, landschappelijke en cultuurhistorische elementen langs de weg.

Wegmeubilair

- Bushokjes (abri's) conform de provinciale standaard.
- Afvalbakken qua vorm en kleurstelling afstemmen op de abri's.
- Geen hekwerken op de rijbaanscheiding.
- Wegmeubilair wordt robuust en 'hufferproof' uitgevoerd, zonder de esthetische aspecten uit het oog te verliezen.

Elementen langs de weg

▪ Werken van Griffenstein

De kades van de Werken van Griffenstein (Nieuwe Hollandse Waterlinie) markant zichtbaar maken vanaf de Utrechtseweg. Onderhoudswerkzaamheden (snoeien!) en herstel van de grondwallen tot kort bij de weg maken de passage van deze historische verdedigingslinie van de stad Utrecht weer erfahrbaar voor de weggebruiker.

▪ Schootsveld

Het vrije schootsveld ten oosten van de Werken van Griffenstein wordt zoveel mogelijk open gehouden. De weggebruiker ervaart hier het open slagenlandschap (zicht onder de laanbeplanting door).

▪ Landgoed Sandwijck

Ter hoogte van Landgoed Sandwijck wordt de visuele relatie met de overtuin (Van Boetzelaerpark) aan de overkant van de Utrechtseweg gerespecteerd (zichtlijnen). De laanbeplanting wordt hier kortstondig onderbroken.



Werken bij Griffenstein (NHW)



Buitenplaats Sandwijck, gezien vanuit de overtuin

Tot slot

LUW heeft deze Staalkaart Beeldkwaliteit Utrechtseweg opgesteld met als doel om ook in de toekomst de (beeld)kwaliteit van de Utrechtseweg te waarborgen, zowel ruimtelijk als qua woonomgeving.

Door de gekozen aanbestedings- en uitvoeringsmethode maakt LUW zich zorgen over de waarborgen voor de ruimtelijke kwaliteit. De uiteindelijke planvorming en detaillering wordt door derden ter hand genomen, waardoor de goede samenwerking in de provinciale werkgroep N237-West komt te vervallen. Juist de detaillering van het inrichtingsplan is cruciaal voor het gewenste eindresultaat!

LUW hecht eraan om ook in het vervolgtraject feeling met de ontwikkelingen te houden en een rol te spelen bij de toetsing van de plannen aan de beoogde beeldkwaliteit. Dit zal naar verwachting in een (provinciale) klankbordgroep gaan plaatsvinden. In deze staalkaart maakt LUW nu reeds haar toetsingscriteria bekend.

LUW, maart 2010

Gebruik van informatie uit deze staalkaart ten behoeve van de herinrichting van Utrechtseweg is toegestaan.