



provincie :: Utrecht

Staalkaart Beeldkwaliteit N237-West

N237-West, Berenkuil – Universiteitsweg

titel

Staalkaart beeldkwaliteit N237-West

deeltracé

Berenkuil – Universiteitsweg (N412)

opgesteld door

Werkgroep N237-West

versie

C - definitief

datum

21 mei 2010

bestand

Staalkaart Beeldkwaliteit N237-West rev C.docx

vastgesteld door

datum



provincie :: Utrecht *in samenwerking met de Gemeente De Bilt en de Bewonersvereniging Leefklimaat Utrechtseweg*

Beeldkwaliteit Utrechtseweg

In het kader van de reconstructie van de N237 is in de afgelopen periode een Schetsontwerp opgesteld voor de Utrechtseweg tussen Utrecht en De Bilt (tracédeel Berenkuil – Bilt-hovenseweg). Het ontwerp is begeleid door de Werkgroep N237-West, waarin ondermeer verschillende disciplines van de provincie, gemeente De Bilt en de Bewonersvereniging LUW participeren. De primaire doelen van de omwonenden zijn:

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

Wezenlijke ontwerpkeuzes in het nu voorliggende Schetsontwerp zijn ondermeer:

- Een continue en overtuigende laanbeplanting en groene bermen; de bomen staan op 2,75 meter uit de busbaan;
- Geen parallelweg maar fietspaden, met uitzondering van enkele tracédelen waar veel in- en uitritten zijn.
- Halve aansluiting Kerklaan.

Het Schetsontwerp kent meer ontwerpkeuzes, maar deze zijn in mindere mate van invloed op de beeldkwaliteit.

Voor het vervolgtraject richting de uitvoering kiest de provincie voor een aanbesteding volgens de Design & Construct-methode. Dat wil zeggen dat de aannemer het definitief ontwerp en het uitvoeringsontwerp opstelt en de uitvoering ter hand neemt op basis van een Vraagspecificatie. De Vraagspecificatie 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 de Vraagspecificatie. Immers, materiaalkeuzes en detaillering zijn van cruciaal belang voor het eindresultaat. De eisen dienen zoveel mogelijk 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 formuleert de Werkgroep N237 haar 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 Schetsontwerp voorziet in een laanbeplanting langs de Utrechtseweg. De bomen worden op 2,75 meter uit de busbaan geplant (gemeten vanuit de binnenkant kantlijn) en min. 0,75 meter uit het fietspad. De relatief grote verkeersruimte maakt 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 in de laanstructuur door deze slim over de beschikbare lengte te verdelen.
- Belemmeringen als gevolg van kabels en leidingen worden zoveel mogelijk opgelost door wortelbescherming toe te passen (evt. ommantelen met patentbuizen). Binnen 1 meter uit het hart van de HD-gasleiding mogen geen bomen worden geplaatst.
- Bomen van de eerste orde toepassen die relatief snel groeien.
- Reeds aanwezige bomen worden in het ontwerp ingepast.

Specifiek

- Maximale onderlinge afstand tussen de bomen: 10 tot maximaal 12 meter; regelmatige onderlinge afstanden, afgestemd op het ritme van de verlichtingsmasten.
- Inheemse bomen die passen in de landschappelijke en cultuurhistorische context van de weg → Inlandse eik (*Quercus robur*).
- Bomen aanplanten in een plantmaat van minimaal 16-18.
- Optimale standplaats: plantplaats met voldoende goed doorwortelbare grond.
- Ter hoogte van de Bilthovenseweg volgt de laanbeplanting de historische route. Zie ook "Overige inrichting".



VERHARDINGEN



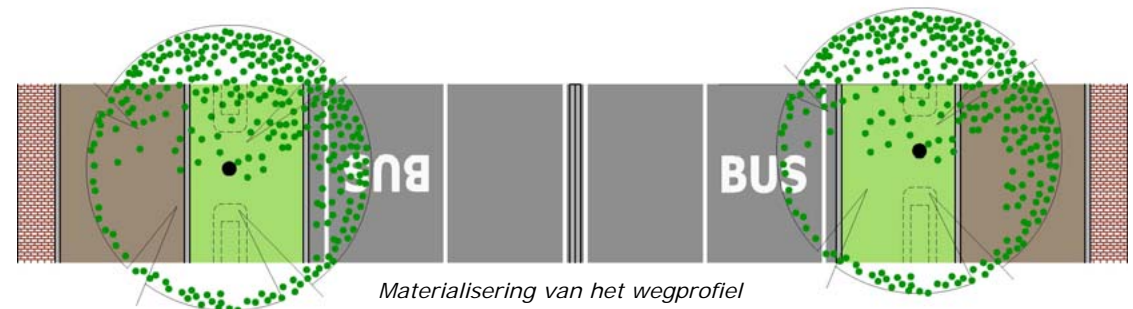
Materialisering verhardingen van de parallelwegen, fietspaden, trottoirs etc. sluit aan bij de omgeving en de belevingsnelheid van de weggebruiker en onderscheid zich nadrukkelijk (als verblijfgebied) van het verkeersgebied.

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 detaillering sluit aan bij de belevingsnelheid van het langzaamverkeer.
- Ook qua materialen aansluiting zoeken bij de historische kwaliteiten van de weg (Stichtse Lustwarande).

Specifiek

- Hoofdrijbaan/busbaan: geluidreducerend asfalt;
- Fietspaden: (gladde) asfaltverharding, ook t.b.v. skaters;
- Parallelwegen: asfaltverharding met onderscheidende kleur/textuur door toepassing van een afwijkende steenslag. Kleurtoon: bruin.
- Trottoirs uitgevoerd in gebakken klinkers, gescheiden van de parallelweg/fietspad door een scheidingsband. Kleurtoon gebakken klinkers: bruin/marone.
- De materialisering van toe- en uitritten van de parallelwegen onderscheidt zich zowel van de hoofdrijbaan als de parallelweg en accentueert daarmee de entree/uitgang van het langzaamverkeergebied: klinkers, (antraciet)grijs.



Materialisering van het wegprofiel

VERLICHTING



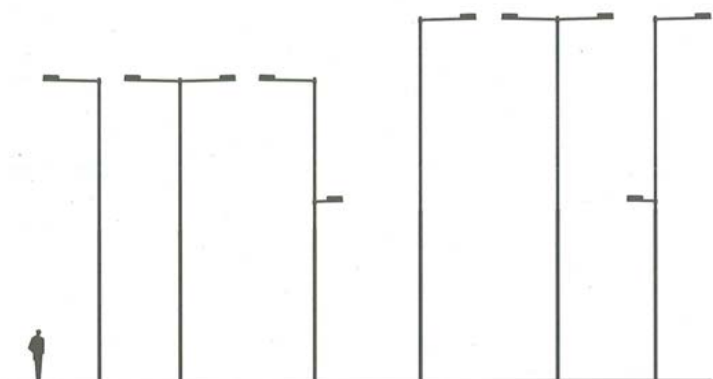
De Utrechtseweg ligt in de periferie van de stad, maar doorsnijdt tegelijkertijd een gebied met unieke landschappelijke en natuurlijke waarden, waaronder een faunapassage in de Ecologische Hoofdstructuur. De openbare verlichting is daarom afgestemd op zowel de verkeersfunctie als de verschillende omgevingsfuncties.

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!) zoals dimbare verlichting (23.00-6.00 uur).

Specifiek

- De hoogte van de lichtmasten (lichtpunthoogte) is ongeveer gelijk aan de verhardingsbreedte (13 à 14 meter); de onderlinge afstand tussen de lichtmasten bedraagt 4 à 5 de hoogte van de lichtmast (> 50 meter).
- De lichtmasten zijn sober van vorm, maar fraai gedetailleerd (conische mast, horizontale dwarsarm(en)). Kleur: aluminium.
- De lichtmasten staan zoveel mogelijk in één lijn met de bomen, zodat er geen extra verstoring in het wegbeeld ontstaat. Geen variatie in uitkraging.



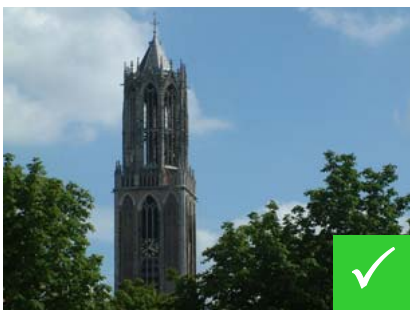
VERKEER & INFORMATIE



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

Creative 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 bevestigen;
- 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 gehouden met de cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken en kwaliteiten en gaat niet ten kost van de laanbeplanting, mits deze de functie niet nadelig beïnvloed.
- Er dienen maatregelen te worden getroffen om de overlast van optrekkend en afremmend verkeer te voorkomen en handhaving van de maximum snelheid op een natuurlijke wijze af te dwingen (bijvoorbeeld door het instellen van een "groene golf").



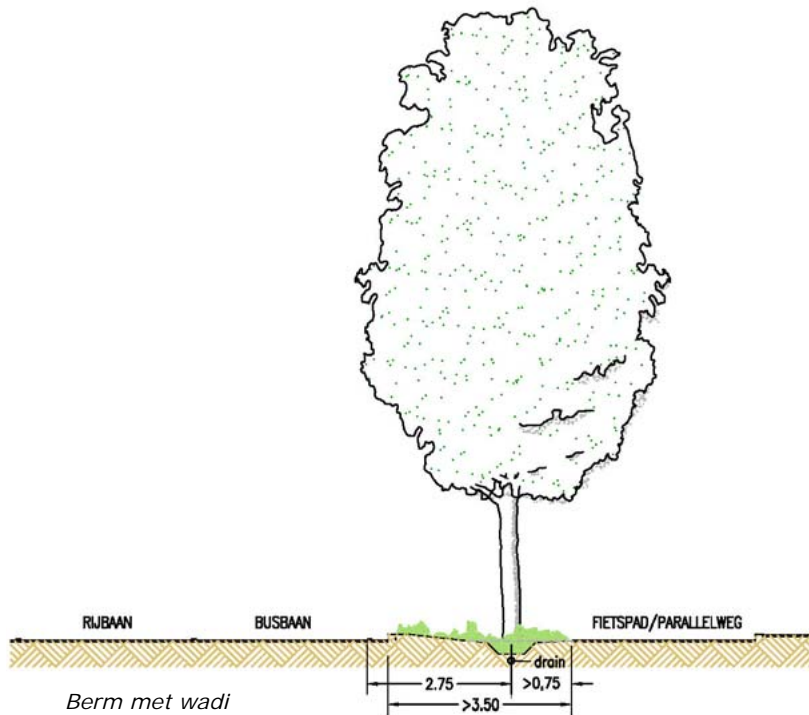
Bij de **inrichting van de bermen** wordt gestreefd naar een grote mate van eenheid en eenduidigheid in de inrichting, wegmeubilair, verkeerstechnische voorzieningen etc. Een wirwar aan verkeersborden, lichtmasten, verkeerslichten, wegmeubilair etc. dient voorkomen te worden. Waar mogelijk functies/objecten 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 verlaagde berm met greppel (wadi) waardoor de berm niet berijdbaar zijn. Géén hagen, want deze versnipperen het ruime wegbeeld!

Specifiek

- De bermen worden uitgevoerd als grasberm.
- Tussen de bomen worden ondiepe greppels/wadi's aangebracht om parkeren tegen te gaan.
- Geen reclameborden.



OVERIGE INRICHTING



Buitenplaats Sandwijck, gezien vanuit de overtuin



De oude route van Utrechtseweg (Dorpsstraat)



Informeel boombeplanting tussen Bilthovenseweg en N412

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, maar met oog voor de esthetische aspecten.

Elementen langs de weg

- Schootsveld Werken van Griftenstein en het slagenlandschap
Het vrije schootsveld ten oosten van de Werken van Griftenstein wordt zoveel mogelijk open gehouden. De laanbeplanting langs de Utrechtseweg wordt echter doorgezet. 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 Boetzelaarpark) aan de overkant van de Utrechtseweg gerespecteerd (zichtlijnen). De laanbeplanting wordt hier kortstondig onderbroken.
- Kruising Bilthovenseweg
Ter hoogte van de Bilthovenseweg buigt de huidige Utrechtseweg af van de oorspronkelijke laan. De laanbeplanting volgt het oorspronkelijke tracé van de Utrechtseweg via de Dorpsstraat. De beplanting langs de Dorpsstraat wordt versterkt om de historische laan/route te accentueren.
De boomweides in de 'overhoeken' worden gehandhaafd/versterkt, rekening houdend met de zichtlijnen vanuit de Dorpsstraat, Van Boetzelaarpark en de Bilthovenseweg.
- Deeltracé Bilthovenseweg – Universiteitsweg (N412)
Na de Bilthovenseweg wordt de inrichting van de Utrechtseweg bepaald door een informele boombeplanting (wildverband) in grasbermen, die geleidelijk dunner wordt richting het relatief open landschap bij de kruising. Plaatselijk zorgt struweelbeplanting voor afscherming. De aanwezige bomen (in wildverband) worden gehandhaafd.

Tot slot

De Werkgroep N237-West heeft deze Staalkaart Beeldkwaliteit Utrechtseweg opgesteld met als doel om ook in de toekomst de (beeld)kwaliteit van de Utrechtseweg te waarborgen, zowel vanuit ruimtelijk, landschappelijk en historisch perspectief als qua woonomgeving.

De gekozen aanbestedings- en uitvoeringsmethode vraagt om waarborgen voor de ruimtelijke kwaliteit in het planproces. De uiteindelijke planvorming en detaillering wordt door derden ter hand genomen, terwijl juist de detaillering van het inrichtingsplan cruciaal is voor het gewenste eindresultaat!

Werkgroep N237-West, mei 2010

