

Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal



Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl/arkpark](https://utrecht.nl/arkpark)

Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal

Raadsbesluit, 11 februari 2016

Colofon

Opdrachtgever

Tonia Koops en Rob Hendriks, Milieu en Mobiliteit, Meerjaren Groenprogramma

Projectmanager

Arienne Kuin, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling

Projectteam

Zanne Schors, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling

Marjolein Bracht, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling

Marjo de Kraker, Stadsingenieurs

Christine Schneider, Milieu en Mobiliteit

Vormgeving:

CAD-Unit, Ruimtelijke Economische Ontwikkeling

Status:

Raadsbesluit 11 februari 2016

Bijlagen

Reactienota Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal

Inhoudsopgave

DEEL 1 7

1 Inleiding 9

Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal	9
Voorgeschiedenis	9
Funcities ontwikkelingskader	9
Participatie – ruimte voor initiatief	9
Rol Rijkswaterstaat	9
Plangebied	11
Leeswijzer	11

2 Context Amsterdam-Rijnkanaal 13

Historie	13
Het kanaal is van nationale economische betekenis	13
Centrale ligging in het stedelijk gebied van Utrecht	15
Ontwikkelingen langs het Amsterdam-Rijnkanaal	15
Kansen vanuit vastgesteld beleid	15

3 Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal 17

Ambitie	17
Langzaam verkeer	19
Kwaliteiten van het water	19
Groene kwaliteit	21
Watergerelateerde bebouwing en bouwwerken	21
Sfeer en Sociale veiligheid	21

4 Publiekstrekkingen en bijzondere plekken 23

Samenhang van plekken	23
Demkabocht	25
Noordpunt Stadseiland	25
DE Keulsekade	25
Leidsche Rijn Centrum Oost	25
Sluizen van de Leidsche Rijn	27
Huisjes Kanaleneiland en onder de brug	27
Bocht Papendorp en Vierde Kwadrant	27

5 Route 29

6 Overkoepelende identiteit 31

7 Uitvoering 33

Actieve bijdrage Meerjaren Groenprogramma	33
Faciliterende overheid	33

DEEL 2 37

1 Publiekstrekkingen en bijzondere plekken 39

Demkabocht	39
Noordpunt Stadseiland	41
DE Keulsekade	41
Leidsche Rijn Centrum Oost	43
Sluizen van de Leidsche Rijn	45
Huisjes Kanaleneiland en onder de brug	49
Bocht Papendorp en Vierde Kwadrant	49

2 Profielen doorgaande route 51

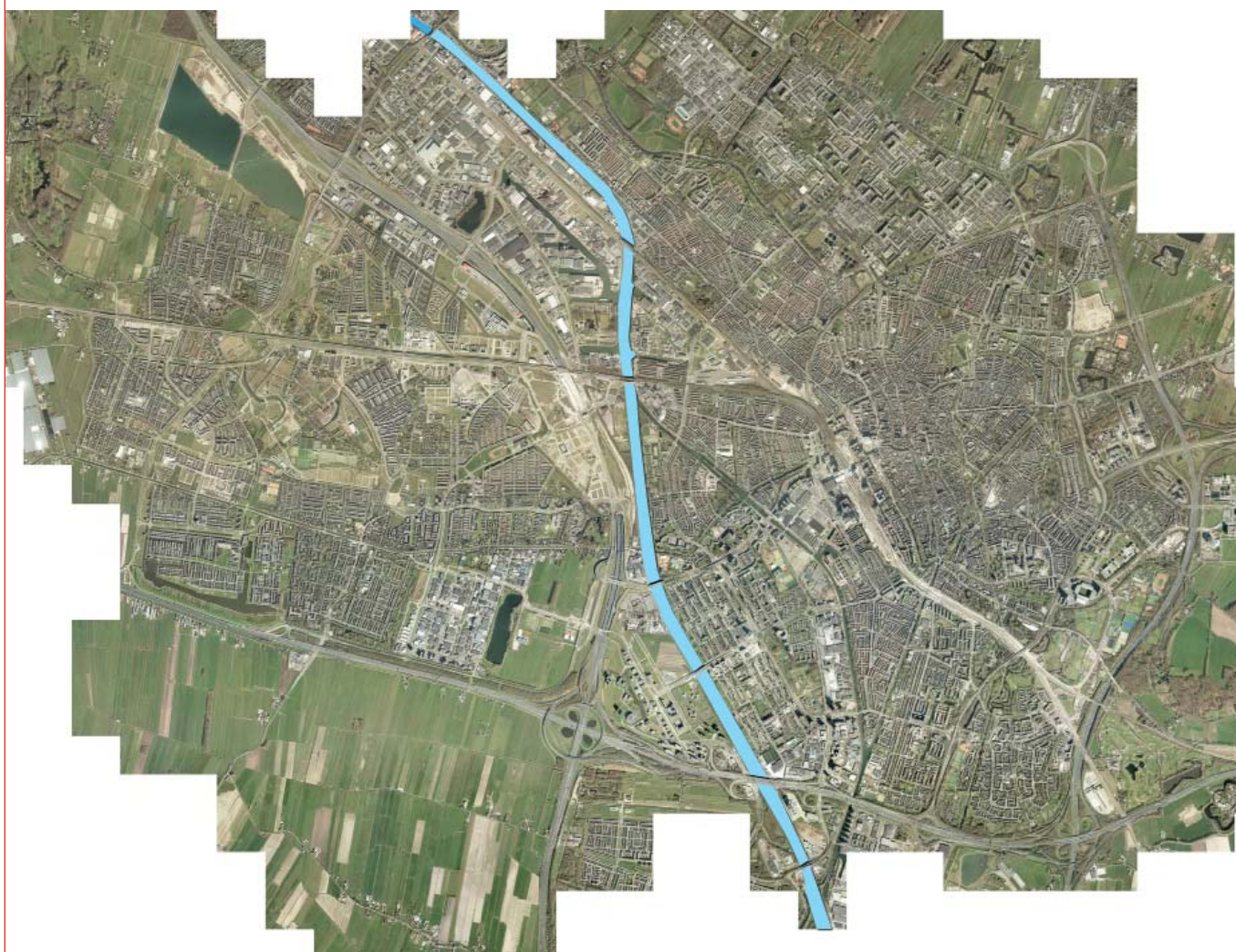
Dijkprofiel westzijde	51
Straatprofiel	53
Parkstrookprofiel	55
Profiel Amsterdamsestraatweg	57
Inrichtingsprincipes	59
Inrichtingselementen	59

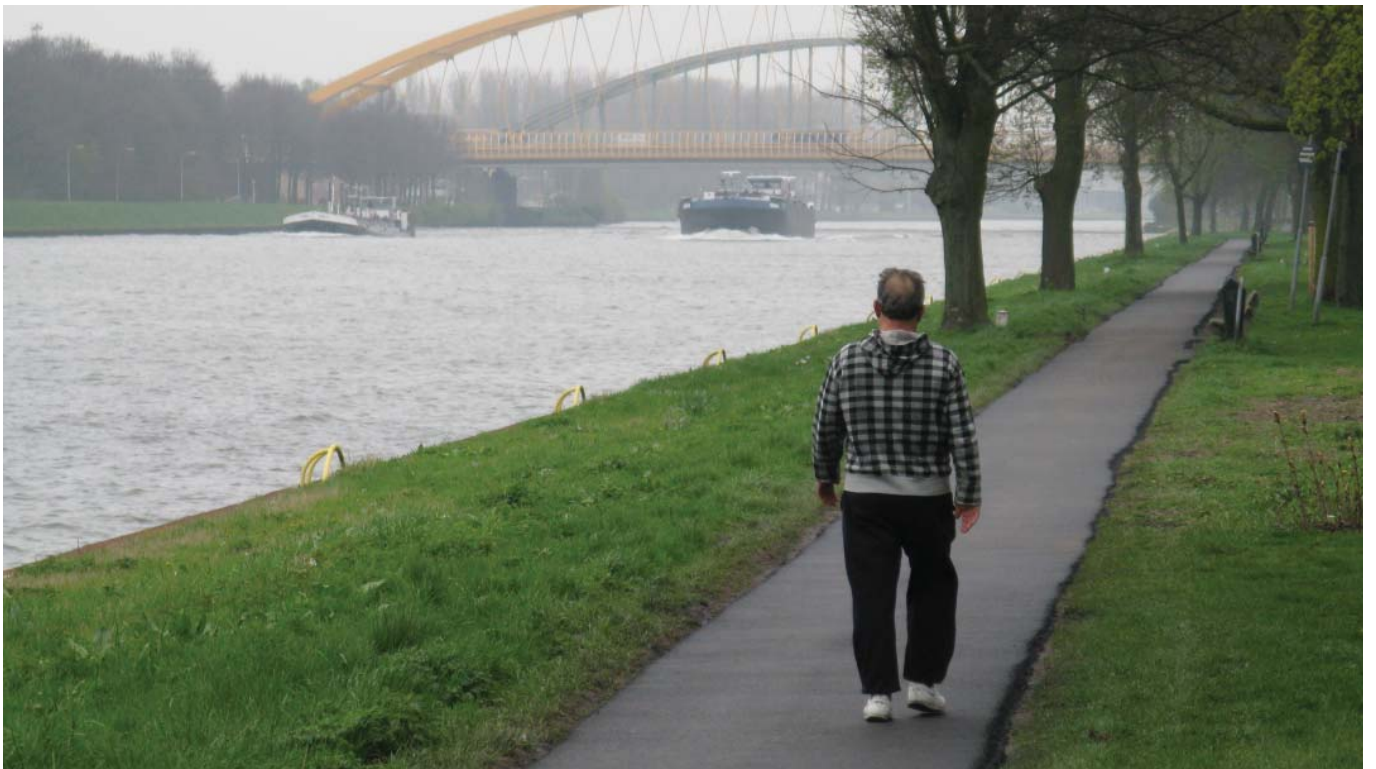
3 Overkoepelende identiteit 59

4 Analysekaarten 65

Literatuurlijst 71

DEEL 1





1 Inleiding

Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal

Groene kwaliteiten en recreatiemogelijkheden bepalen voor een belangrijk deel het hoogwaardige leef- en vestigingsklimaat van de regio Utrecht. In een stad die de komende decennia doorgroeit naar 400.000 inwoners en daarmee verder verdicht is het belangrijk te investeren in gezondheid, recreatie, groen en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Door de bouw van Leidsche Rijn ligt het kanaal midden in Utrecht en tegelijk staat het in verbinding met de buitengebieden en de natuur ten noorden en zuiden van de stad. Ook heeft het een enorme robuustheid (groot oppervlak onbebouwd terrein). Dit biedt de unieke kans om van (de oevers van) het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) stapsgewijs een aantrekkelijke recreatieve, ecologische en groene parkzone te maken. Hiermee levert de zone een belangrijke bijdrage aan een aantrekkelijk, levendig, prettig, gezond en klimaatbestendig Utrecht. Het wordt ook makkelijker en prettiger om langs het kanaal naar de omliggende gemeenten te fietsen en wandelen.

Het ARK heeft een aantal bijzondere kwaliteiten die de ambitie van een parkzone op stedelijk niveau rechtvaardigt. Het brede wateroppervlak is een kernkwaliteit welke zorgt voor een enorm gevoel van ruimte en rust in het hart van de stad. Er is veel te zien, iedere dag komen er veel grote vrachtschepen langs, wat het een fascinerende plek maakt om te zijn.

Voorliggend ontwikkelingskader werkt de ambitie van “Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal” uit en vertaalt deze op hoofdlijnen in kansen, opgaven, uitgangspunten en inrichtingsprincipes. Hiermee wordt op de langere termijn de samenhang van de openbare ruimte langs het kanaal geborgd en wordt een kader geboden om de levendigheid langs het kanaal geleidelijk te vergroten.

Voorgeschiedenis

De waarden van het ARK als recreatieve zone voor de inwoners van Utrecht worden langzaam ontdekt. De aanleg van de Rooseveltboulevard, de herinrichting van de Loggerstraat, de realisatie van het Stadsstrand en de ontwikkeling van Leeuwensteyn en Leidsche Rijn Centrum spelen hierin een belangrijke rol. Het voorliggende ontwikkelingskader sluit aan op deze ontwikkelingen en is een verdieping en concretisering van vastgesteld gemeentelijk en regionaal beleid.

De Structuurvisie Utrecht (2004) signaleert al dat “het Amsterdam-Rijnkanaal een sterk structurerende lijn is in de stad, met zelfstandige potenties op het gebied van bijzondere milieus en als recreatieve route richting het buitengebied. Het

Amsterdam-Rijnkanaal met haar directe omgeving kan zorgen voor de verbinding tussen oude en nieuwe stadsdelen”.

In 2007 is het “Plan van Aanpak Groene zones langs het Amsterdam-Rijnkanaal” bestuurlijk vastgesteld (collegebesluit 2007). Dit plan geeft een goede analyse van de knelpunten en de kansen voor verbetering van de groene (route)structuur en het verblijven langs het kanaal. Ook is er een lijst met projecten opgenomen.

Naast het belang van de ARK-zone voor de stad heeft het kanaal ook een belangrijke regionale betekenis. Door het Bestuur Regio Utrecht is in 2009 een visie opgesteld voor de ARK-zone in de regio (van Stichtse Vecht tot aan Houten). Het kanaal zelf is van nationale economische betekenis.

Functies ontwikkelingskader

In het ontwikkelingskader staan de ruimtelijke kwaliteit, de opgaven en de ontwikkelingsmogelijkheden van de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal centraal. Het kader

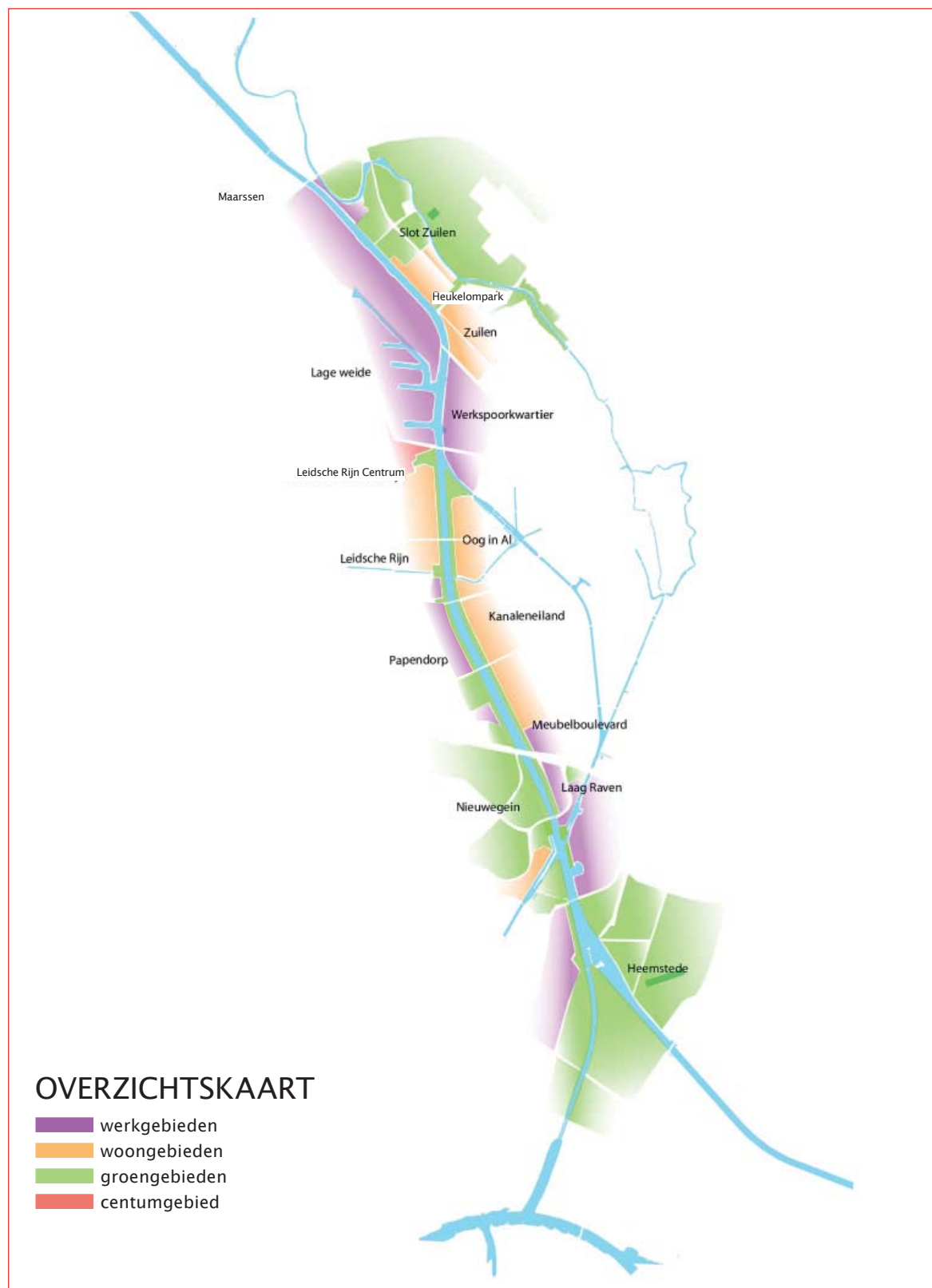
- geeft inhoudelijk richting aan toekomstige ontwikkelingen op de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- geeft inrichtingsprincipes en ontwerpuitgangspunten voor de noord-zuid en oost-west verbindingen om de samenhang langs het kanaal te versterken;
- bevat uitgangspunten voor de openbare ruimte van een aantal bijzondere plekken en publiekstrekkingen;
- benoemt kansen die er liggen voor toekomstige initiatieven en ontwikkelingen;
- is vertrekpunt voor de gemeentelijke programmering van de ontbrekende routedelen langs en over het kanaal.

Participatie – ruimte voor initiatief

Het kader is bedoeld om het stedelijke belang van de ARK-zone aan te geven. Het daadwerkelijke ontwerp van de (delen) van de oevers en de bijzondere plekken is maatwerk en is afhankelijk van wat de uiteindelijke gebruikers (de bewoners, ondernemers of andere belanghebbenden) willen. Het kader biedt daarmee voldoende ruimte om op locatieniveau samen met bewoners, ondernemers en initiatiefnemers tot uitwerkingen te komen, zonder het grotere belang van de zone uit het oog te verliezen.

Rol Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de belangrijkste grondeigenaar en beheerder van de openbare ruimte direct langs het kanaal. Vanuit deze rollen borgt Rijkswaterstaat de economische en waterstaatkundige belangen van het Rijk. Bij het opstellen van dit ontwikkelingskader is Rijkswaterstaat betrokken geweest.

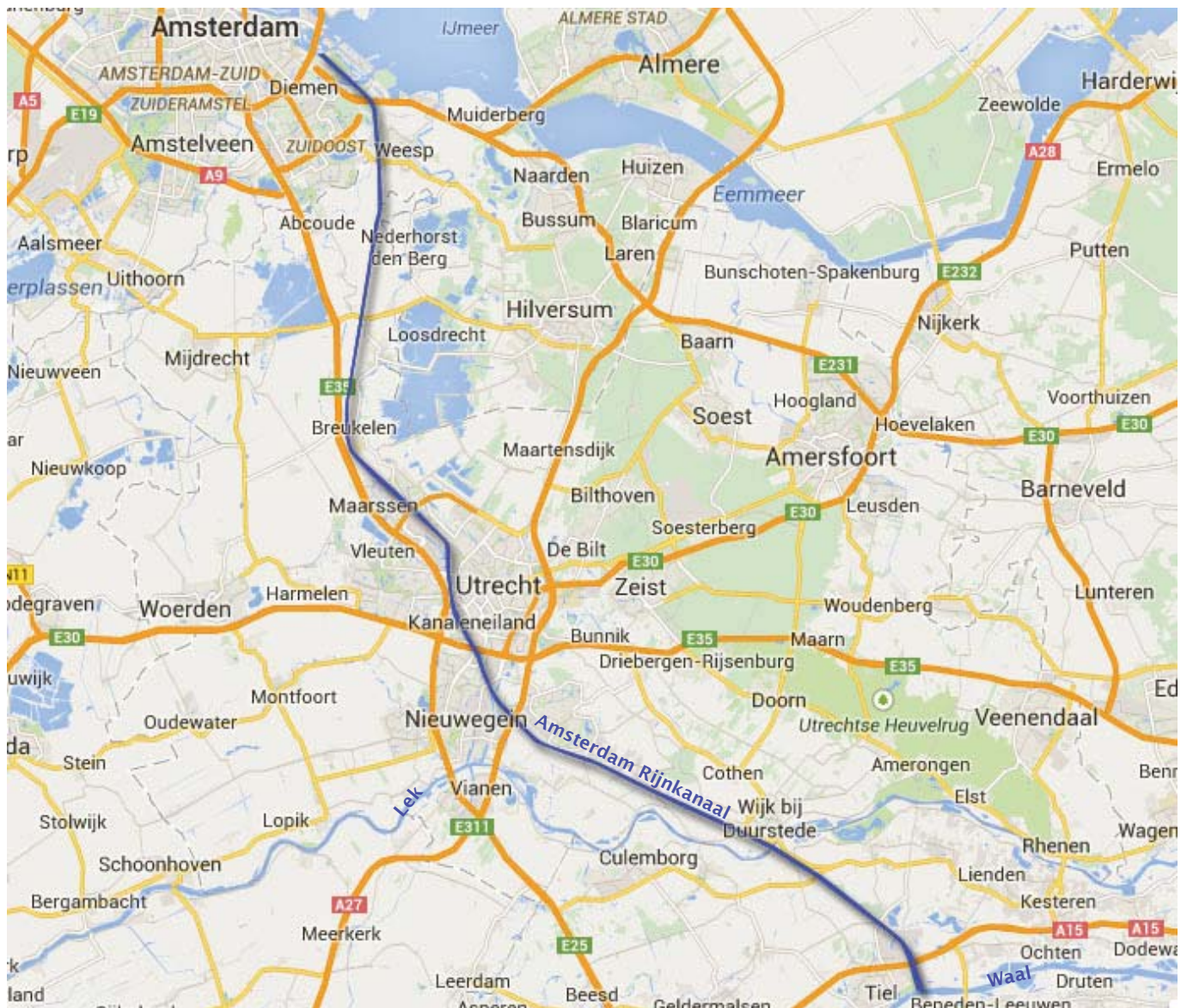


Plangebied

Het plangebied beperkt zich tot het deel van het Amsterdam-Rijnkanaal dat binnen de gemeentegrens van Utrecht ligt, van de gemeentegrens met Stichtse Vecht in het noorden tot aan de gemeentegrens met Nieuwegein. Het gaat daarbij om de onbebouwde ruimte en de relatie van deze onbebouwde ruimte met de bebouwing aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal. Uitgaande van een oever die tussen de 15 en 60 meter breed is, gaat het om ca. 80 voetbalvelden.

Leeswijzer

De rapportage bestaat uit twee delen. Deel één gaat vooral in op het 'wat' oftewel de kansen die het Amsterdam-Rijnkanaal biedt de zone te ontwikkelen tot een recreatieve parkzone. Deel twee beschrijft het 'hoe' aan de hand van de gewenste profielen, inrichtingsprincipes en -elementen die het Amsterdam-Rijnkanaal in de toekomst een bijzondere profiel en daarmee een eigen identiteit geven. Ook wordt ingegaan op kansen die er liggen voor het ontwikkelen van publiekstrek- kers en bijzondere plekken.



Het kanaal is onderdeel van een belangrijke nationale transportas tussen de Amsterdamse haven en het Ruhrgebied in Duitsland. Samen met het Lekkanaal is het ook een onderdeel van de scheepvaartroute Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam.



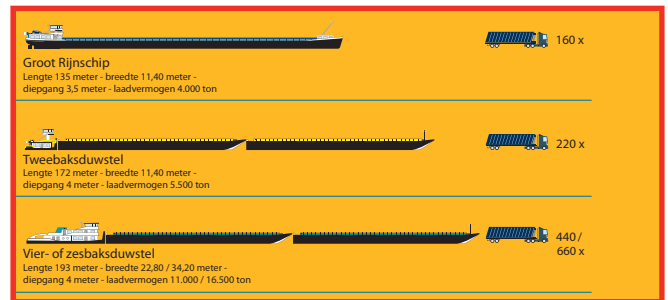
2 Context Amsterdam-Rijnkanaal

Historie

Het Amsterdam-Rijnkanaal is tussen 1933 en 1954 gegraven. Door de toename van de scheepvaart en de steeds groter wordende schepen voldeed het Merwedekanaal niet meer. Het Amsterdam-Rijnkanaal is in totaal 72 kilometer lang en is de verbinding tussen het IJ bij Amsterdam en de Waal bij Tiel. Amsterdam, Utrecht, Wijk bij Duurstede en Tiel zijn daarmee over water met elkaar verbonden.

Het kanaal is van nationale economische betekenis

Het Rijk stimuleert dat de groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via de binnenvaart en het spoorvervoer wordt opgevangen. Regionale overheden hebben hierin de taak om prioriteit te geven aan watergerelateerde bedrijven op bedrijventerreinen met binnenhavens. Het Amsterdam-Rijnkanaal is, samen met Lage Weide een belangrijke schakel in dit internationale kernnet logistiek en geschikt voor 4-baksduwstellen. Naast de transportfunctie, heeft het kanaal ook een belangrijke functie voor de aan- en afvoer van water en voor de drinkwatervoorziening. De Westkanaaldijk heeft de functie van primaire waterkering en langs de oevers zijn op verschillende plekken ligplaatsen voor de scheepvaart (beroepsvaart, goederenoverslag en voor het aanmeren van de riviercruisboten). De recreatieve mogelijkheden van het kanaal zijn door het nationale belang en de lastige vaaromstandigheden (ruw water, stroming) beperkt. De oevers bieden wel mogelijkheden, maar ook hier hebben bovengenoemde functies invloed op. Denk aan de stabiliteit van de waterkering, het niet hinderen van de scheepvaart en de veiligheid rondom transport van gevaarlijke stoffen. Bij toekomstige ontwikkelingen moet ook rekening worden gehouden met renovatie- en onderhoudswerkzaamheden of nieuwbouw van damwanden, bruggen en sluizen (Bron: Rijkswaterstaat).



Het Amsterdam Rijnkanaal

1952 officiële opening

72 kilometer lang

70-130 meter breed

2012: 90.000 schepen, gem. 250 per dag

gebruik: vooral binnenvaart en minder zee- en recreatievaart

Het ARK in Utrecht

10 kilometer lang en 20 kilometer oever

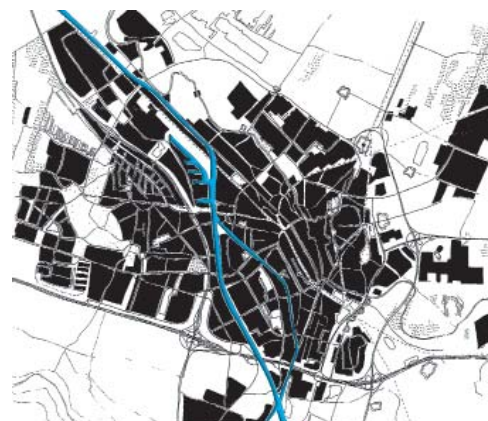
4 wijken; Leidsche Rijn, Noordwest, West, Zuidwest

6 bestaande bruggen

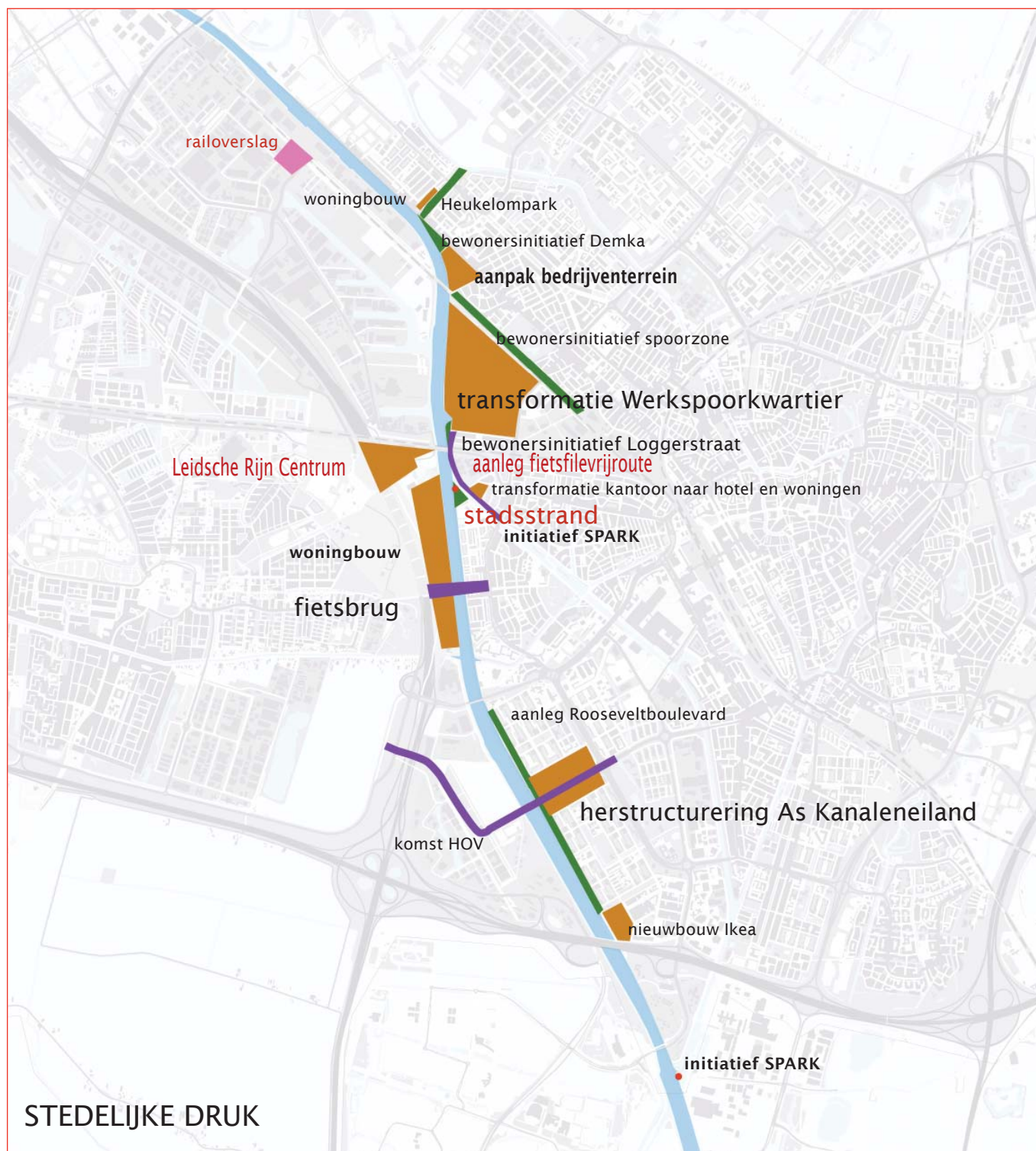
95% oevers eigendom Rijkswaterstaat



1992



2015



Stedelijke druk, weergegeven in ontwikkelingen en (bewoners)initiatieven die spelen rondom het Amsterdam Rijnkanaal

Centrale ligging in het stedelijk gebied van Utrecht

Door Leidsche Rijn is de ligging van het Amsterdam-Rijnkanaal in de stad veranderd van stadsrand naar een centrale ligging in Utrecht. Van het gemeentelijk grondgebied ligt 49 procent aan de westzijde van het kanaal en 51 procent aan de oostzijde. In 2030 woont ongeveer een kwart van de bevolking aan de westkant van het kanaal. Op dit moment (2013) is al een kwart van het aantal banen te vinden aan de westkant. In Utrecht ligt het kanaal over een lengte van 10 kilometer in het hart van het stedelijk gebied.

Ontwikkelingen langs het Amsterdam-Rijnkanaal

De komende jaren vinden er verschillende (her)ontwikkelingen en transformaties plaats in gebieden die grenzen aan de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit biedt kansen om het kanaal beter te integreren in het omliggende stedelijke landschap en om Utrecht meer te profileren richting het kanaal. Belangrijke (functie)wijzigingen zijn de transformatie van het Werkspoorkwartier, de aanpak van het Demkaterrein en de herstructurering van Kanaleneiland. De stedelijke druk langs het kanaal neemt toe door de bouwontwikkelingen in Leidsche Rijn Centrum Oost en Leeuwensteyn Noord. Op Lage Weide (Port of Utrecht) wordt het bouwen van een RailPort onderzocht (combinatie van een overslagterminal en een logistiek centrum). Verder zijn er verschillende initiatieven gericht op een intensiever, groener en recreatiever gebruik van de oevers.

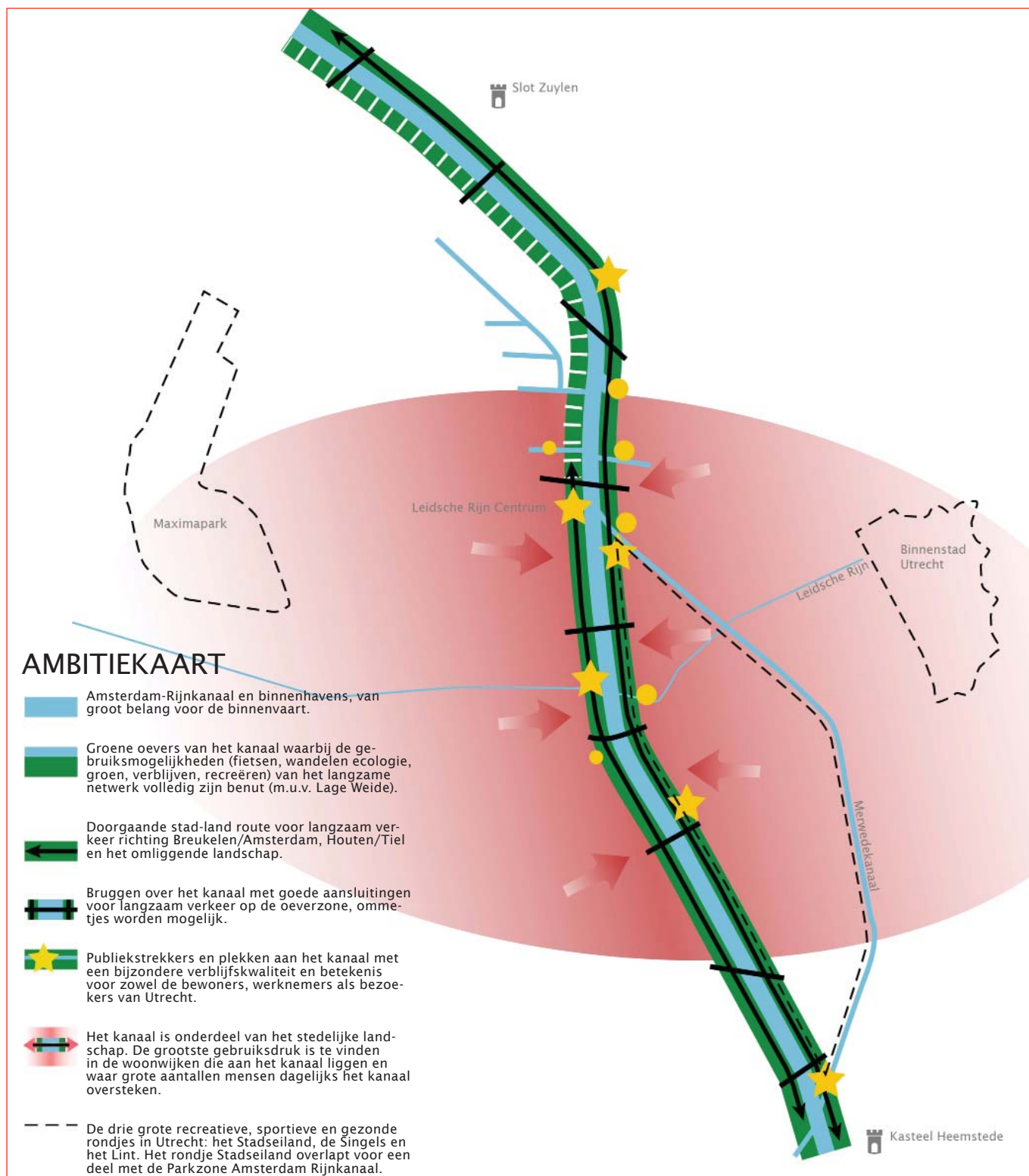
Kansen vanuit vastgesteld beleid

Vanuit vigerend beleid worden kansen gezien om langs het Amsterdam-Rijnkanaal ontmoeting en beleving veel meer te faciliteren. Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte langs het Amsterdam-Rijnkanaal is belangrijk voor een toekomstgericht vestigingsklimaat voor de aanliggende bedrijventerreinen en woongebieden. Het geeft ook invulling

aan de gemeentelijke ambities om van Utrecht een gezonde, groene en klimaatbestendige stad te maken. Er liggen kansen om de stad via een aantrekkelijke groenblauwe route beter te verbinden met de recreatiegebieden rond de stad. Ook zijn grote delen van de oevers onderdeel van het gemeentelijk doorfietsnet. Het Amsterdam-Rijnkanaal en haar oevers kunnen dus op allerlei manieren bijdragen aan de ambitie van een gezonde stad.

In het economisch beleid wordt voorgesteld om waterpunten te ontwikkelen op de splitsing van belangrijke waterwegen; recreatieve, toeristische en openbaar toegankelijke water-spots. Tenslotte is het beleid om Utrecht meer naar het water toe te richten en bijzondere plekken aan het water beter te benutten en toegankelijk te maken.





Ambitiekaart: de Amsterdam-Rijnkanaalzone ontwikkelen tot een recreatieve route en parkzone.

3 Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal

ARK Park 2030

Het ARK park is een bijzondere zone midden in de stad, waar de unieke kwaliteiten van het kanaal volop worden gebruikt door bewoners en recreanten. De vergezichten, de grote schaal van het water en het groene karakter geven een gevoel van ruimte en buiten zijn. De oevers worden volop gebruikt om te fietsen, wandelen, joggen en skeeleren. Of je geniet er van het spectaculaire uitzicht op de schepen. Op een aantal bijzondere plekken kun je tot rust komen en is aandacht voor ecologie; op andere plekken vind je juist de ontmoeting met anderen. De oevers hebben vooral een groen en recreatief karakter, zodat ze verkoeling en ontspanning bieden op warme dagen. Het kanaal verbindt de wijken aan de oost- en westkant. In de gebouwen, een deel van het cultuurhistorische erfgoed van Utrecht, zijn (stadse) functies gevestigd die het aantrekkelijk maken om naar het ARK park toe te gaan. Vanuit de stad fiets je heel makkelijk en op een prettige manier langs het kanaal naar de recreatiegebieden buiten de stad. Kortom, in de toekomst kent iedereen het ARK park als een plek waar je graag flaneert, tot rust komt en waar iets te beleven valt.

Ambitie

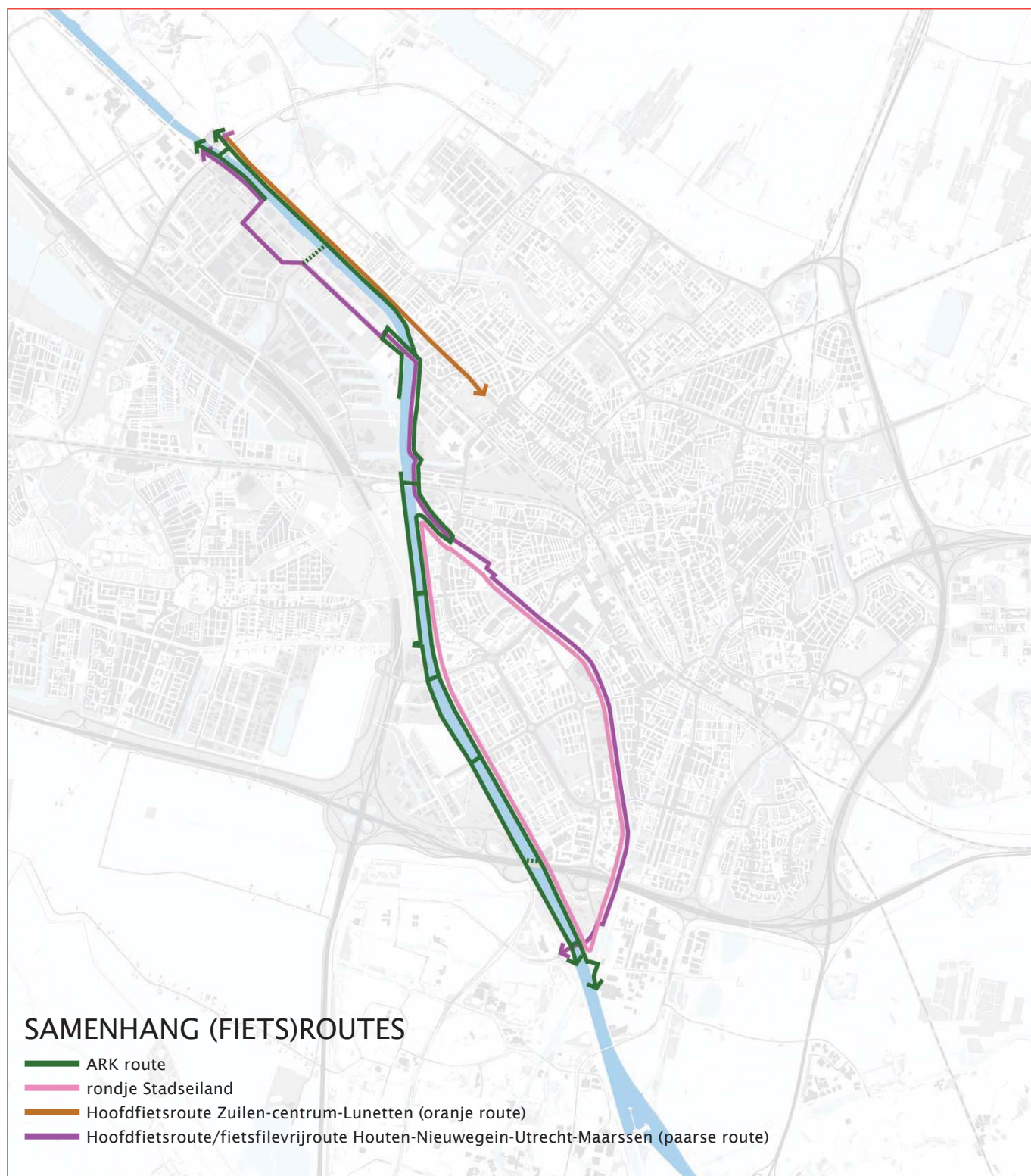
De bovenstaande ambitie is in dit hoofdstuk uitgewerkt in de thema's:

- langzaam verkeer
- kwaliteiten van het water
- groene kwaliteit
- watergerelateerde bebouwing en bouwwerken
- sfeer en sociale veiligheid

Per thema worden de kansen om de kanaalzone te ontwikkelen tot een parkzone beschreven. Bijbehorende analysekaarten zijn opgenomen in Deel 2 hoofdstuk vier.

In Deel 1 en in Deel 2 van dit document worden drie concrete ruimtelijke mogelijkheden uitgewerkt. Hierin zijn ook thema's met bijbehorende kansen verwerkt.

- Ontwikkelen van bijzondere plekken (Deel 1 hoofdstuk vier en Deel 2 hoofdstuk één).
- Compleet recreatief routenetwerk (Deel 1 hoofdstuk vijf en Deel 2 hoofdstuk twee).
- Herkenbaarheid door een overkoepelende identiteit (Deel 1 hoofdstuk 6 en Deel 2 hoofdstuk drie)



Overzicht van de verschillende langzaamverkeer routes uit divers beleid.

Rooseveltboulevard en Loggerstraat

Op verschillende plekken heeft de openbare ruimte al een impuls gekregen. De parkzone langs de Rooseveltlaan in Kanaleneiland is nu een aantrekkelijke verblijfsplek. De oever van het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Loggerstraat (Schepenbuurt) is samen met de bewoners ingericht als groene verblijfsplek voor de buurt.

Langzaam verkeer

Continue route langs het kanaal

(zie ook Deel 2, kaart Langzaam Verkeersroutes)

Een continue route op beide oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal is belangrijk voor fietsend woon-werkverkeer en voor het recreatieve systeem van de stad. Een continue route maakt het aantrekkelijk om via het kanaal verschillende woonplaatsen en recreatiegebieden te bereiken, zoals slot Zuylen, kasteel Heemstede, Strijkviertel en Laagraven. Niet voor niets zijn delen van de oever onderdeel van een Fietsfielroute of een Hoofd fietsroute. Op een aantal plekken ontbreken cruciale schakels om een doorgaande routestructuur te kunnen maken. Op andere plekken laat de kwaliteit van de route te wensen over doordat deze bijvoorbeeld onverhard of te smal zijn.

Toegankelijke bruggen

(Zie ook Deel 2, kaart Bruggen)

Gebruiksgemak voor fietsers en voetgangers van bruggen zou een vanzelfsprekend uitgangspunt moeten zijn in de planvorming. Nu landen de meeste bruggen ver van het kanaal op maaiveld. Een meer directe opgang, bijvoorbeeld in de vorm van een goede trap met fietsgoot is het minimum vereiste bij elke brug (en voor de fietser of minder validen niet altijd perse comfortabel). Bij werkzaamheden aan de bruggen of de aanleg van nieuwe bruggen specifiek aandacht geven aan:

- directe opgangen voor fietsers en voetgangers van de bruggen naar de oevers van het kanaal;
- goede, directe routes van de aanlanding van de bruggen terug naar de route langs het kanaal;
- gecombineerde auto/fiets/voetbruggen: fiets/voetpad in twee richtingen. Voorkeur gaat uit naar een fietspad in twee richtingen aan beide zijden van de brug.

Fijnmazig netwerk van bruggen

(Zie ook Deel 2, kaart Bruggen)

In Utrecht zijn zes bestaande bruggen over het kanaal voor langzaam verkeer. Er wordt gewerkt aan een fietsbrug ter hoogte van Oog in Al. Op drie plekken is er de gemeentelijke en regionale wens om, op termijn, een brug toe te voegen:

- tussen Zuilen en Lage Weide, in het verlengde van de NOUW1, een wens uit het doorfietsroutenet;

- een brug bij de noordpunt Oog in Al over het Merwedekanaal die de continuïteit van de route langs het Amsterdam-Rijnkanaal kan vormen (Plan van Aanpak 2007);
- een brug over de Leidsche Rijn of een route over de sluis op de oostelijke oever (Plan van Aanpak 2007).

Rondje Stadseiland

Het is mogelijk om een rondje van circa 10 kilometer langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal te realiseren, het "rondje Stadseiland". Dit is ook een wens van bewoners uit de wijken Zuidwest, West en Noordwest.

Ommetjes

In een groeiende en steeds drukker stad, is er een groeiende behoefte aan mogelijkheden voor het kunnen fietsen, wandelen, skaten, joggen langs het kanaal. Daarvoor kan heel goed (een deel van) de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal worden gebruikt, met name door de aanliggende wijken. Een doorgaande route en voldoende goede bruggen over het kanaal zijn hiervoor essentieel. Op die manier ontstaan mogelijkheden voor het maken van kortere of langere ommetjes.

Routes naar het kanaal

(Deel 2, kaart Langzaamverkeersroute haaks op het kanaal)

Om de vindbaarheid en vanzelfsprekendheid van een ommetje langs het kanaal te vergroten, moeten er goede routes naar het kanaal zijn. Er is meer aandacht nodig voor verbindingen en daarmee de toegankelijkheid vanuit de aanliggende wijken naar de kanaalzone.

Kwaliteiten van het water

Weids uitzicht

In de bochten en op de plekken waar het Amsterdam-Rijnkanaal samenkomt met het Merwedekanaal en met de Leidsche Rijn is een extra weids uitzicht op de uitgestrektheid van het kanaal. Dit zijn bij uitstek interessante plekken op stedelijk en regionaal niveau. Het weidse uitzicht dat je hier hebt op de (waterrijke) omgeving geeft een gevoel van buiten zijn middenin de stad. Voor de beleving van het kanaal zijn dit belangrijke plekken en vanuit toeristisch-recreatief perspectief zeer interessant (Visie Watertoerisme, Duik in Utrecht, gemeente Utrecht 2009).

Insteekhavens

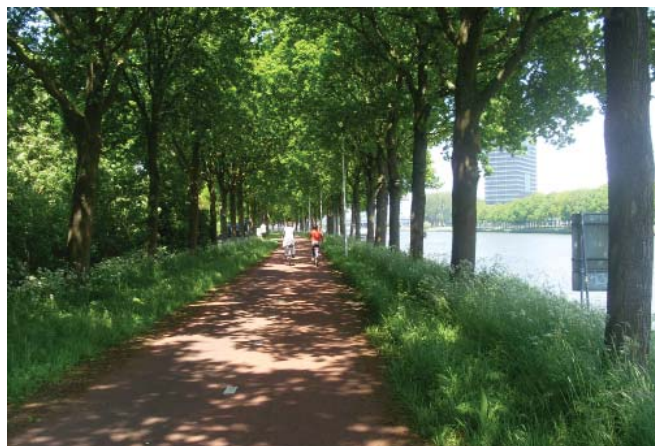
Het is niet mogelijk om het water zelf te benutten, vanwege het drukke scheepvaartverkeer en de golfslag, maar er zijn een aantal insteekhavens die nu of op termijn een andere invulling kunnen krijgen. Dit is met name het geval in het gebied Cartesius / Werkspoor maar op termijn geldt dit ook voor het 4e kwadrant bij Leidsche Rijn Centrum.

Veilige oversteek voor recreatievaart

Utrecht is voor gemotoriseerde vaart alleen in noordelijke en zuidelijke richting ontsloten en kent daarbij enkele intensief



Weids uitzicht: Noordpunt Oog in AI met links het Merwedekanaal



Dijkje in Papendorp, aantrekkelijke groene route.



Project om de kinderen van Kanaleiland en de binnenvaart met elkaar in contact te brengen.



Wereld onder de Prins Clausbrug, Kanaleiland



Industrieel erfgoed en oude havenkom in het Werkspoorkwartier



Sluiswachterswoning in de oeverzone bij Leidsche Rijn Centrum

bevaarbare kanalen, waaronder het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit beperkt de toeristische mogelijkheden van het toer- vaartnetwerk. Aandachtspunt voor de toekomst is en blijft het bevorderen van de een veilige oversteek op de kruising Amsterdam-Rijnkanaal met het Merwedekanaal. Door het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kanaal voor de recreatievaart hierdoor wordt de stad aangesloten op de vaar- routes in het Groene Hart.

Groene kwaliteit

Groen netwerk van parken en lijnen

(Zie ook Deel 2, kaart Groen)

De kanaalzone staat niet op zichzelf, maar kan deel uitmaken van een groter groennetwerk. De gebruiksmogelijkheden voor mensen, dieren en planten worden dan groter. Het gaat bijvoorbeeld om een goede groenverbinding met het Heukel- ompark in Zuilen, het Dakpark A2 en het Julianapark.

Ecologische waarde

De Amsterdam-Rijnkanaalzone is potentieel belangrijk voor dieren en planten. Het gaat dan met name om fourageer- en leefruimte voor algemene soorten vleermuizen, vogels en vlinders. Veel trekvogels oriënteren zich op de loop van het kanaal bij hun vlucht van en naar het zuiden. De groene zones langs het Amsterdam-Rijnkanaal hebben nu een lage natuurwaarde. De steile damwanden vormen voor dieren een knelpunt voor de oversteek over het kanaal heen. Door de ecologische kwaliteit van het groen te verhogen wordt het groen waardevoller voor verblijf en verplaatsing.

Boomstructuur

Bomen dragen in belangrijke mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Vooral aaneengesloten bomenrijen zijn beeldbepalend. De oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn, met uitzondering van Lage Weide, onderdeel van de stedelijke boomstructuur. De oevers zijn een belangrijke recreatieve ver- binding met bomen. Bomen bieden een decor om te flaneren, spelen, sporten en van de natuur te genieten (Bomenbeleid Utrecht, 2009). De bomen in Lage Weide zijn dan wel geen hoofdbomenstructuur, ze zijn wel degelijk van belang voor de stad. Ze vormen een buffer tussen het bedrijventerrein en de woonwijk Zuilen. Voor alle bomen geldt dat er een span- ningsveld is tussen het gemeentelijk beleid van bomen langs het kanaal en de eisen die Rijkswaterstaat stelt vanuit beheer en onderhoud en veiligheid (van zowel de scheepvaart als de waterkering).

Hittestress en coolspots

Er is steeds meer bekend over hittestress in steden. Het Amsterdam-Rijnkanaal kan verkoeling bieden aan de inwo- ners van Utrecht. Het houdt de omgeving overdag relatief koel en 's nachts relatief warm. Er staat relatief meer wind en de luchtvochtigheid is er hoger.

Ook bomen en beplanting op de oevers bieden veel moge- lijkheden om het microklimaat te verbeteren. Het draagt bij aan het matigen van temperatuurextremen, het brengen van luwte, het breken van de wind en heeft een positief effect op luchtkwaliteit (filteren van stof-, rook- en roetdeeltjes uit de lucht).

Watergerelateerde bebouwing en bouwwerken

Erfgoed

Het kanaal heeft van oorsprong een industriële vervoers- functie. De geschiedenis van het kanaal is goed afleesbaar uit huishoudkundige en civieltechnische elementen zoals de sluizencomplexen van het Merwedekanaal, de sluizen van de Leidsche Rijn, sluiswachterswoningen, de havenkom van het bedrijf Werkspoor, de Werkspoorbrug en de Industriehaven- brug. De bruggen hebben een gemeentelijke monumentale status. Dit watergerelateerde erfgoed biedt kansen om deze plekken een eigen identiteit te geven. Daarnaast biedt de kruising met de Limes interessante aanknopingspunten.

Landmarks als attractiepunten

(Zie ook Deel 2, kaart Oriëntatie en landmarks)

Naast het watergerelateerde erfgoed zijn er ook andere herkenbare (erfgoed) elementen langs het kanaal die mensen kunnen gebruiken om zich te oriënteren en die van belang zijn voor de beleving en herkenbaarheid van het kanaal. Voorbeelden hiervan zijn de Nuontoren, de Douwe Egbertsfa- brik, het gebouw van Rijkswaterstaat en de Waterwerken van kunstenaar Ruud Kuijer (zie de kaart in de bijlage).

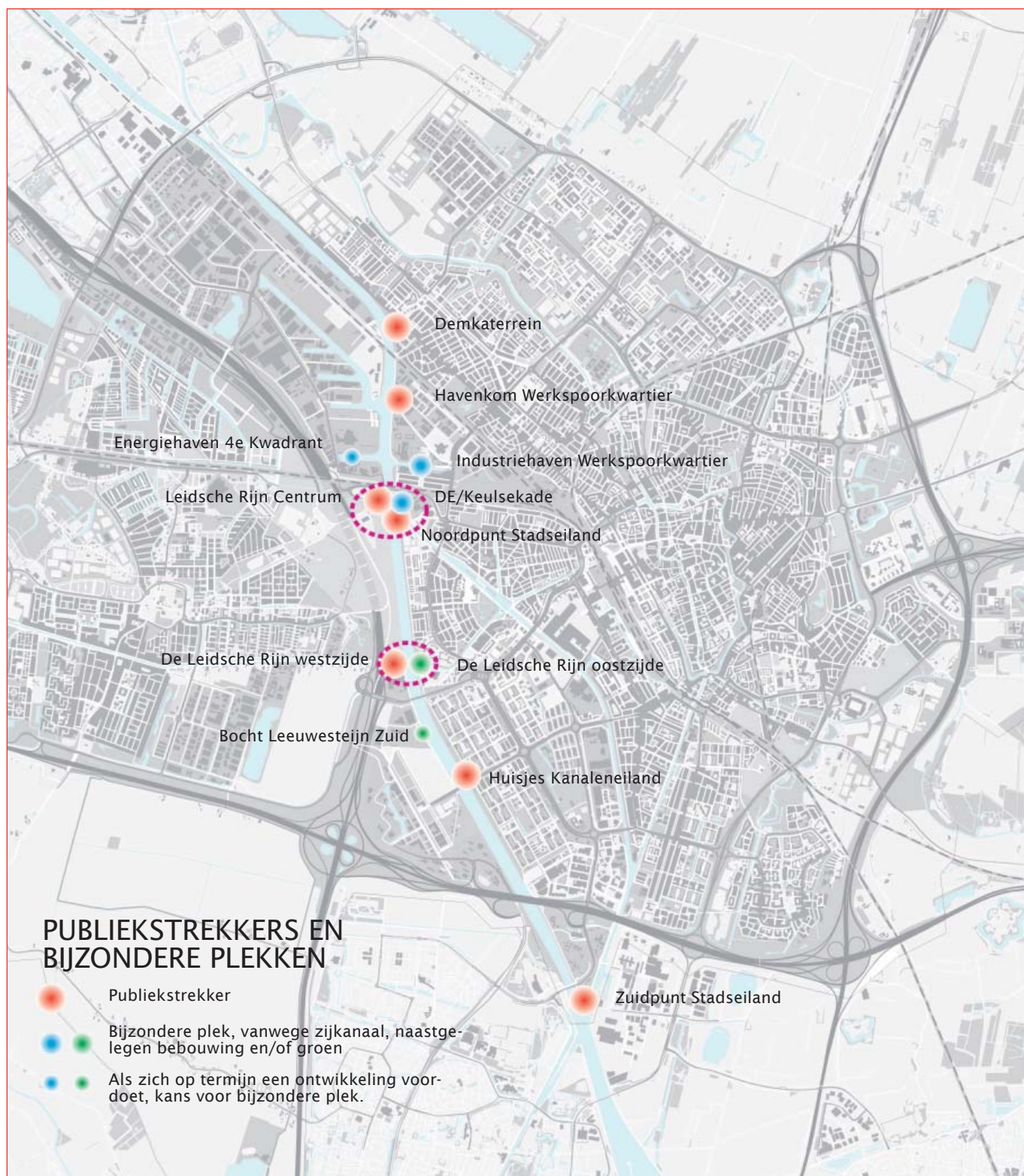
Sfeer en Sociale veiligheid

Oriëntatie van bebouwing en functies

Oriëntatie van bebouwing en functies op het kanaal zorgt er- voor dat het kanaal en de oevers meer bij de stad gaan horen. Op veel plekken ligt het aanliggend stedelijk gebied met de achterkant naar het kanaal. Parkeerterreinen, hoge hekwer- ken en/of bosschages scheiden het kanaal van de functies die eraan liggen. Hierdoor is de verblijfskwaliteit op veel plekken onvoldoende. Bij herontwikkelingen is het wenselijk dat deze gebieden zich meer het kanaal richten; voorkanten verbeteren de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid.

Onderwereld bruggen

De ruimten onder de bruggen zijn nu vaak vergeten plekken en sociaal onveilig. Sommige zijn donker en de relatie met het water is door de zware constructies beperkt. Voor een door- gaand recreatief lint midden in de stad, waar meer en meer gebruik door recreanten is het zeer wenselijk en belangrijk deze onderwerelden te verbeteren; sociaal veiliger en aan- trekkelijk te maken. Een voorbeeld is de Prins Clausbrug aan de zijde van Kanaleneiland. Hier ligt de onderwereld in een woonwijk en parkstrook. Deze plek leent zich er bij uitstek voor om omgevormd te worden tot een speciale (speel)plek.



Overzicht van de publiekstrekkers, bijzondere plekken en de onderlinge samenhang

4 Publiekstrekkingen en bijzondere plekken

De aantrekkelijkheid van het kanaal als parkzone wordt niet alleen bepaald door een aantrekkelijke recreatieve route, maar ook door de aanwezigheid van attractieplekken. Mensen ontmoeten en gezellige drukte zoeken zijn belangrijke motieven om naar buiten te gaan, naast rust, lekker buiten zijn en genieten van de natuur. Er moet dus wat te doen zijn (Bron: Utrechters erop uit).

Dit hoofdstuk beschrijft deze verschillende publiekstrekkingen en anderszins bijzondere plekken die in de Amsterdam-Rijnkanaalzone liggen. Het zijn kansrijke plekken om bewoners, werknemers en bezoekers naar het kanaal te verleiden en zo de hele parkzone meer bekendheid te geven.

Bij elke plek wordt kort de waarde van de plek voor de parkzone beschreven. Vanuit deze waarde worden kansen voor initiatieven en ontwikkelingen benoemd. In Deel 2 zijn vervolgens uitgangspunten benoemd die leidend zijn bij toekomstige ontwikkelingen van de gemeente zelf of wanneer er sprake is van initiatieven van andere partijen.

Samenhang van plekken

Er zijn twee locaties in de parkzone waar enkele bijzondere plekken tegenover elkaar aan weerszijden van het kanaal liggen. De eerste is waar Leidsche Rijn Centrum Oost, Leeuwensteyn, Noordpunt Stadseiland en DE Keulsekade in een driehoek tegenover elkaar liggen. Door deze plekken in samenhang te bekijken krijgen ze meer betekenis. Hier liggen kansen om een dynamische, stedelijke plek te ontwikkelen, waarbij de beleefde afstand kleiner wordt.

De tweede locatie ligt bij de rivier de Leidsche Rijn. Deze historische lijn, die is doorsneden door het Amsterdam-Rijnkanaal kan weer meer betekenis krijgen door ook hier een relatie over het water heen te leggen. Hier gaat het dan vooral om een zichtrelatie tussen de twee bijzondere plekken.



Boven: Demkabocht, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting



Boven: Leidsche Rijn Centrum Oost met zicht op DE Keulsekade en Noordpunt Stadseiland, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting

Demkabocht

Waarde van de plek

Bij de Demkabocht is een magnifiek uitzicht op de weidsheid van het kanaal omdat je door de bocht die het kanaal hier maakt naar beide kanten ver over het water kan kijken. De Demkabocht is een belangrijke schakel in het groene netwerk van Zuilen. Het verbindt het groen langs het Amsterdam-Rijnkanaal via het Springerpark met de oevers van de Vecht.

Kansen

Het realiseren van een aantrekkelijke, groene en gezonde doorgaande route voor fietsers en wandelaars die een goed alternatief vormt voor de drukke Amsterdamsestraatweg. Idealiter wordt ook de verbinding naar het Julianapark verbeterd, waarmee het groene netwerk in Zuilen verder wordt versterkt. Aantrekkelijke beweeggrondjes worden daardoor mogelijk gemaakt. De Demkabocht biedt ook kansen om een aantrekkelijke verblijfsplek te realiseren met bijvoorbeeld speelmogelijkheden. Ook is deze plek geschikt om de ecologische waarde van de plek en daarmee het kanaal te verbeteren.

Noordpunt Stadseiland

Waarde van de plek

De Noordpunt is letterlijk een punt in het water tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal. Het is een groene plek waar het stadsstrand is gevestigd. Het ligt midden in de stad en is daarom ideaal om op warme dagen verkoeling te zoeken.

Kansen

Het realiseren van een goede en veilige route en bereikbare plek voor fietsers en wandelaars. Het noordelijk deel is een stuk openbaar toegankelijke ruimte die met het Stadsstrand meer zichtbaar wordt als “place to be”.

DE Keulsekade

Waarde van de plek

Vanaf deze fietsstraat is uitzicht op zowel het Merwedekanaal als het Amsterdam-Rijnkanaal en op de boten die hier varen en soms langsrij liggen. Er staat cultuurhistorisch waardevolle bebouwing van Douwe Egberts: mooie oude fabriekshallen.

Kansen

Door transformatie van enkele gebouwen naar wonen/long stay verandert de betekenis van deze straat. Het veranderend gebruik van de bebouwing en daarmee ook van de straat kan worden versterkt door in de toekomst aan de gevelzijde de boomstructuur te verbeteren en het gebruik van de route langs het kanaal meer geschikt te maken voor breder gebruik zoals wandelen, joggen en verblijven.

Leidsche Rijn Centrum Oost

Waarde van de plek

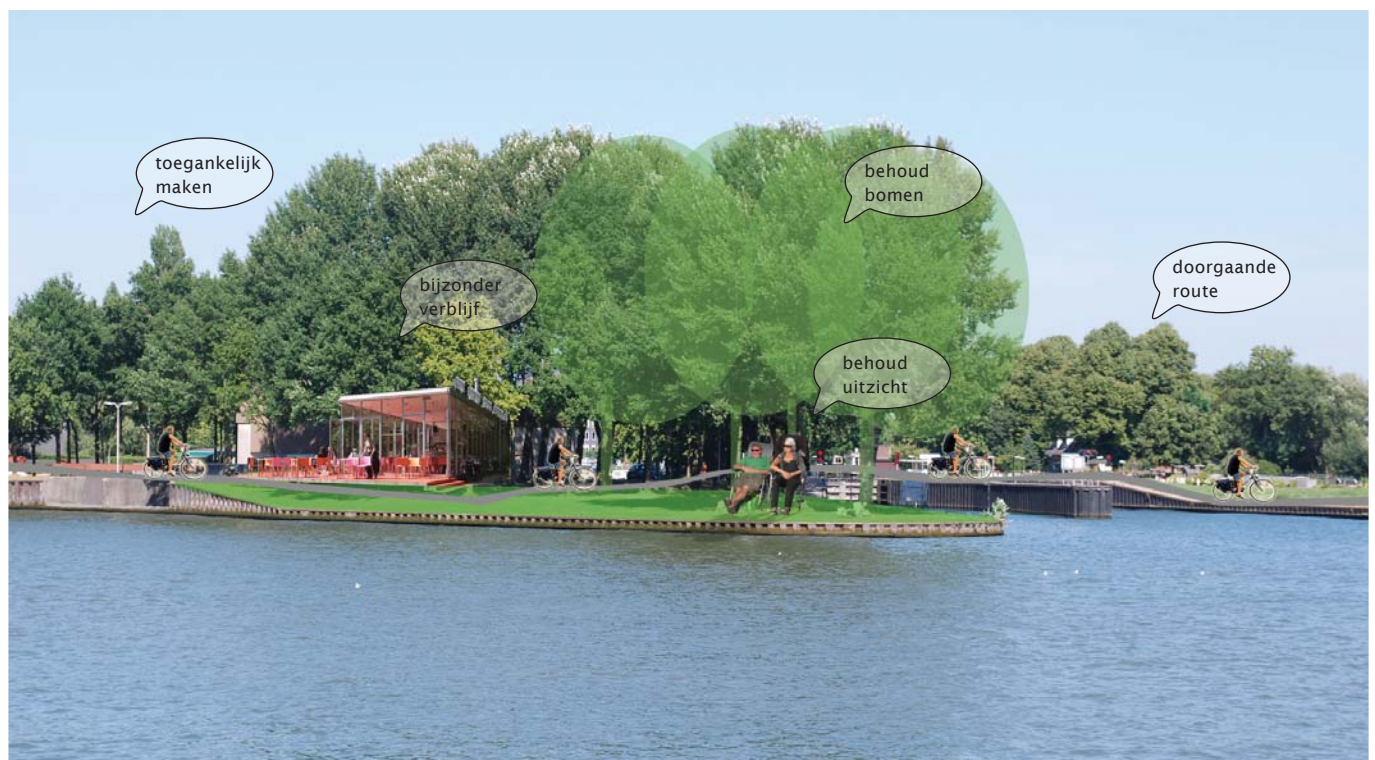
Uitzicht op de Noordpunt en waar het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal samenkomen. De plek zelf is intiem door het dijkje, de bijbehorende boombeplanting en een voormalige sluiswachterswoning. Het is een rustige plek met de dynamiek van Leidsche Rijn Centrum om de hoek.

Kansen

De plek aansluiten op het voorzieningenlint dat loopt van Leidsche Rijn Centrum tot aan het kanaal. Daarop inspelend kan de sluiswachterswoning een publieke functie krijgen met oriëntatie op het water. Het dijkje loopt door, maar erachter ligt een openbare ruimte die geschikt is voor evenementen en voor een markant gebouw of follie. Door een directe opgang van het dijkje naar de Vleutensebrug wordt het maken van ommetjes aantrekkelijk.



Boven: Westzijde Leidsche Rijn met zicht op de oostkant, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting



Boven: Zuidpunt Stadseiland, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting

Sluizen van de Leidsche Rijn

Waarde van de plekken

Karakteristiek zijn de beslotenheid van de groene oevers van de Leidsche Rijn, de ecologische waarde van het gebied, het cultuurhistorische erfgoed (sluizen en sluiswachterswoning en de Limes) en het open zicht op het kanaal.

Kansen

Sluizen oostzijde

Het behouden/verbeteren van de ecologische waarde is hier belangrijk. Daarnaast is een doorlopende fiets- en wandelroute onder de Meernbrug door en over of langs de sluis een kans. Zicht op de sportlocaties maakt het hele gebied minder geïsoleerd en sociaal onveilig.

Sluizen westzijde:

Een groene open rustplek en sociaal veilig bereikbaar door een verbeterde route onder de De Meernbrug en langs Nedal. Een publieksgerichte functie past heel goed bij deze plek.

Zuidpunt Stadseiland

Waarde van de plek

Verborgen plek met weids uitzicht op een kruispunt van kanalen. Het is een fascinerende plek aan de rand van de stad met een sterk contrast tussen een idyllische kleinschalige omgeving met watergerelateerd erfgoed en industrie en vrachtschepen.

Kansen

Voetgangers- en fietsoversteek over de Noordersluis, zodat de recreatieve route naar kasteel Heemstede, Houten, de brug over de plofsluis naar Nieuwegein en Eiland van Schalkwijk binnen bereik komen. Daarnaast zou een publieke functie, bijvoorbeeld horeca met een speciaal concept hier goed passen. Daarnaast is behoud van de groene en ecologische betekenis hier belangrijk.

Huisjes Kanaleneiland en onder de brug

Waarde van de plek

De twee huisjes zijn een opvallende verschijning in deze naoorlogse wijk. De plek ligt in het verlengde van het centrumgebied van Kanaleneiland, naast de Prins Clausbrug en aan de Rooseveltboulevard.

Kansen

Ontmoetingsplek voor jong en oud, zowel in de gebouwen als de directe omgeving. Onder de brug een bijzondere speelplek.

Werkspoorkwartier

Waarde van de plek

De insteekhavens en de historische industriële gebouwen zijn cultuurhistorisch waardevol.

Kansen

Leisure en (tijdelijke) publieksevenementen in bestaande industriële erfgoedpanden en op het water in de insteekhavens.

Bocht Papendorp en Vierde Kwadrant

Ontwikkelingen die zich voordoen op deze locaties, dienen rekening te houden met de bijzondere ligging aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de kansen die dat met zich meebrengt.



Overzicht van de vier basisprofielen die zijn opgesteld voor de route langs het Amsterdam Rijnkanaal.

5 Route

De recreatieve routes aan weerszijden van het kanaal vormen samen een continue route en verbinden de publiekstrekkers en bijzondere plekken. Naast het regionale en stedelijke belang zijn ze ook belangrijk als ommetje voor bewoners van de aanliggende wijken. Voor de routes zijn vier basisprofielen opgesteld. Per profiel is op hoofdlijnen de opzet, het materiaalgebruik en de boomstructuur bepaald. De doorgaande route heeft een minimale breedte van 3 meter met aan weerszijden de herkenbare keienstrook (minimaal 3 keien breed). Met deze breedte kun je overal op de route wandelen, fietsen en skaten, waarbij gebruikers elkaar ook goed kunnen passeren. Van deze wenselijke breedte kan worden afgeweken als een specifieke locatie of andere gebruikswensen als groen of recreatie daarom vragen. Het definitieve materiaalgebruik en de boomsoorten worden in het uiteindelijke ontwerpproces bepaald. Maatwerk is nodig omdat per deeltraject de functie van de zone, de context en de beschikbare ruimte varieert.



Fotomontage van de route, dijkprofiel westzijde



Fotomontage van de route, straatprofiel



Fotomontage van de route, parkstrookprofiel variant kade



Fotomontage van de route, parkstrookprofiel variant talud



Unieke kwaliteit: grote schaal van het landschap



Unieke kwaliteit: lineariteit



Unieke kwaliteit: weids uitzicht over het water vanaf de oever



Unieke kwaliteit: robuust en grootschalig karakter van de scheepvaart

6 Overkoepelende identiteit

Voor het beleven van een overkoepelende identiteit in de Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal zijn ontwerpprincipes en inrichtingselementen opgesteld (zie Deel 2). De ontwerpprincipes en inrichtingselementen versterken de unieke kwaliteiten van de Amsterdam-Rijnkanaalzone, namelijk:

- de grote schaal van het landschap dat met het kanaal de stad in wordt geleid;
- de lineariteit (gestrektheid) van het kanaal;
- het weidse uitzicht vanaf de oever op het water;
- het robuuste en grootschalige karakter van de scheepvaart.

De ontwerpprincipes en inrichtingselementen bieden een kader om te zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig en samenhangend beeld van de openbare ruimte. Binnen dit kader is voldoende ruimte voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden voor inbreng op locatieniveau. Afwijken van de algemene principes en voorgeschreven materialen en straatmeubilair kan alleen bij hoge uitzondering. Bijvoorbeeld wanneer een functie wordt ingepast welke ten tijde van het opstellen van het ontwikkelingskader nog niet was voorzien of als blijkt dat de in dit hoofdstuk beschreven inrichtingselementen niet toereikend zijn. Uitgangspunt bij afwijkingen is dat aanvullende inrichtingselementen passen bij de standaardinrichtingselementen en niet strijdig zijn met de vier unieke kwaliteiten.

Onderdeel	Wanneer	Ingerep	Totale investering	Vanuit MGP
DEMKA kade	2012-	Haalbaarheidsonderzoek naar doortrekken wandel- en fietspad en afstemming met groene bewonersinitiatieven.	Nader te bepalen met Rijkswaterstaat en Bereikbaarheid	€200.000
Parklint Noordwest	2013-2016	Het realiseren van een groene recreatieve route tussen Muyskensweg en Julianapark.	N.t.b. i.s.m. doorfietsroutes	€160.000
Noordpunt	2012-	Een hotspot inrichten langs het ARK als openbaar stadsstrand incl. recreatief pad als onderdeel van het rondje Stadseiland (MGP 133)	Particulier: exploitant horeca i.v.m. aanrijroute en band ca. 30.000	€350.000
Meernbrug	2012-	Onderdoorgang verbeteren tot een aantrekkelijke en veilige route langs het ARK.	Afhankelijk van uitvoering	€25.000 t.b.v. ontwerp
Joh. Wagenaarkade	2014-2017	Verbeteren recreatieve route en vergroening.	N.t.b. met doorfietsroutes	€500.000
Sluis Leidsche Rijn	2014	Verkennen mogelijkheden doorgaande route	N.t.b. afhankelijk van wat RWS wil	€500.000
Rondje Stadseiland	2013-	Groeninvesteringen in samenhang met fiets- en wandelroute langs het ARK- en Merwedekanaal n.a.v. Visie Merwedekanaal (2005) en PvA groenzones ARK (2007)	N.t.b. met EBU, sport, gezondheid	€500.000
ARK Routenetwerk (2011) cq Bewegwijzering (groslijst) (MGP3)	2007-	Verbeteren van de stedelijke groenstructuur langs het ARK als ecologische en recreatieve verbinding.		€800.000
Leidsche Rijn Centrum			Grondexploitatie Leidsche Rijn	-
Leeuwensteyn			Grondexploitatie Leidsche Rijn	-

Reserveringen voor Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal vanuit MGP-budget

7 Uitvoering

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de kansen die er liggen om de Amsterdam-Rijnkanaalzone stapsgewijs aantrekkelijker te maken voor de bewoners van Utrecht. De afgelopen jaren zijn al verschillende projecten uitgevoerd die de aantrekkelijkheid van de zone vergroten. De komende jaren zal de Amsterdam-Rijnkanaalzone verder transformeren naar een aantrekkelijke parkzone middenin de stad, verbonden met het recreatieve netwerk rond Utrecht. Het Ontwikkelingskader schetst de ruimte waarbinnen die ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het vormt het vertrekpunt voor overleg en communicatie met de bewoners, ondernemers en gebruikers. De verschillende mogelijkheden om de zone te verbeteren zijn:

1. Compleet recreatief routenetwerk

- Fijnmazig recreatief en ecologisch netwerk van routes naar de kanaalzone vanuit de wijken;
- goede aansluitingen voor voetgangers en fietsers vanaf de bruggen op de zones langs het kanaal;
- aanleg van ontbrekende schakels voor doorgaande groenblauwe routes en verbindingen langs het kanaal.

2. Bijzondere plekken ontwikkelen

- Op een aantal plekken ruimte geven voor het ontwikkelen van hotspots;
- Erfgoed en 'landmarks' meer inzetten.

3. Verbeteren herkenbaarheid door een overkoepelende identiteit

- Kwalitatief verbeteren (ook sociaal veilig) en aantrekkelijker maken van routes;
- Oriëntatie van bebouwing en functies op het kanaal;
- Ruimten onder de bruggen aantrekkelijker maken;
- De luwere plekken koesteren door deze sociaal veilig en aantrekkelijk te maken.

Actieve bijdrage Meerjaren Groenprogramma

De gemeente heeft de afgelopen jaren al het initiatief genomen om enkele ontbrekende schakels in het routenetwerk te realiseren en de groen- en recreatieve structuur van de openbaar toegankelijke oevers kwalitatief te verbeteren. Om de parkzone verder te ontwikkelen zijn zowel private als publieke middelen nodig. Een gemeentelijke bijdrage bij verdere uitvoering is belangrijk omdat in de openbare ruimte nauwelijks programmaonderdelen zitten die voor verdienend vermogen kunnen zorgen. Vanuit het Meerjarengroenprogramma is tot nu toe voor ruim €6,2 miljoen euro geïnvesteerd in de Amsterdam-Rijnkanaalzone voor de herinrichting van de Rooseveltboulevard, de Loggerstraat, de onderdoorgang Galecopperbrug en de aanleg van het Stadsstrand. Dit

is inclusief een subsidie van €3,0 miljoen euro van de provincie Utrecht voor de herinrichting van de Rooseveltboulevard.

Het Meerjaren Groenprogramma reserveert tot 2018 een bedrag van circa €3 miljoen euro voor het uitvoeren van groenprojecten langs het Amsterdam-Rijnkanaal. In tabel 1 is opgenomen voor welke gebieden welke bedragen zijn gereserveerd binnen het Meerjaren Groenprogramma. Dit is een selectie van projecten die zijn opgenomen op de kaart met projecten. Het doel van deze projecten is het realiseren van ontbrekende schakels in het routenetwerk en het kwalitatief aantrekkelijker maken van de zone zelf. Waar mogelijk wordt gezocht naar het combineren van de budgetten ("werk- met werk maken") zoals bij een verkeerskundige wijziging of, in samenwerking met bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, bij kadevervingen of de renovatie van bruggen.

De (her)inrichtingen van de Amsterdam-Rijnkanaalzone ter hoogte van Leeuwensteyn en Leidsche Rijn Centrum Oost zijn onderdeel van de grondexploitatie Leidsche Rijn.

Faciliterende overheid

Randvoorwaarden scheppen

Het ontwikkelingskader geeft aan wat nodig is om de zone verder te ontwikkelen als onderdeel van de stad. Het gaat om inspiratie en aandachtspunten op het moment dat er een aanleiding is om gebieden, plekken, bruggen of bijzondere plekken te (her)ontwikkelen of herin te richten. Mogelijke initiatiefnemers in de stad wordt de kans geboden te helpen de zone op de kaart te zetten. De eigenaren en gebruikers van de gebieden langs het kanaal worden gevraagd om bij herontwikkelingen meer oog te hebben voor de potenties van het kanaal. Bijvoorbeeld door meer voorkant te maken naar het kanaal en mee te denken over een fijnmaziger routenetwerk richting het kanaal, zodat deze beter wordt ingepast in de stedelijke omgeving.

Toetsen van initiatieven

In dit kader staan voor de ontwikkelingen op de bijzondere plekken diverse uitgangspunten voor toetsing geformuleerd. Het is belangrijk dat bij nieuwe functies of ander gebruik de ambitie om een aantrekkelijke, groene en recreatieve parkzone voor de stad een stap dichterbij komt. Bij de toetsing van initiatieven op grondgebied van het Rijk wordt nauw samengewerkt met Rijkswaterstaat, zodat haar belangen in het proces zijn geborgd.

Externe veiligheid

Transport gevaarlijke stoffen over ARK: Bij ontwikkelingen in de nabijheid van het Amsterdam-Rijnkanaal is het transport van gevaarlijke stoffen van belang. In de randzone moet



Blik op de Noordpunt Oog in Al, waar het Merwedekanaal (links) in het Amsterdam Rijnkanaal stroomt.

rekening gehouden worden met het veiligheidsaspect van dit transport. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (treedt in werking per 1-4 2015) geeft aan dat bij bebouwing in een gebied op kleinere afstand dan 25 meter van de oever een zorgvuldige afweging dient plaats te vinden vanwege het effect van een eventueel ongeluk op het kanaal met brandbare vloeistoffen ("plasbrand").

Bij realisatie van ontwikkelingen in of nabij de randzone moet een nadere beoordeling plaatsvinden van veiligheidsrisico's van overige activiteiten in de omgeving.

Ruimtelijk planologisch

Het Ontwikkelingskader kan waar mogelijk juridisch-planologisch worden verankerd in bestemmingsplannen. We verwachten dat dit in ieder geval nodig is voor de bijzondere plekken en voor plaatsen waar onteigening nodig is om de ontwikkeling mogelijk te maken.

Tijdelijke invullingen

De transformatie en het ook meer op de kaart zetten van het gebied kan worden ondersteund door tijdelijke evenementen of functies toe te laten. Hierbij kan worden aangesloten bij bestaande evenementen zoals het Uitfeest, Culturele Zondagen, tijdelijke kunstprojecten e.d.

Beheer en toename areaal (areaalmutaties)

De oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn voor een belangrijk deel in eigendom van de Staat (Infrastructuur en Milieu). De ambitie van de gemeente om de oever aantrekkelijker te maken voor recreatie en de groenwaarde te vergroten betekent in een aantal gevallen een toename van de beheerkosten. Door verstandig om te gaan met de wensen van de gemeente en bewoners, door slim te ontwerpen met doordacht materiaal en door logisch in te richten blijven de (extra) kosten voor beheer beperkt. Ook kan verkend worden of bewoners willen ondersteunen met zelfbeheer. De mogelijkheden voor zelfbeheer worden in de beheerparagrafen expliciet vermeld. De meerkosten voor beheer zullen via de post areaalmutatie worden opgevoerd.

DEEL 2



Boven: Demkabocht, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting

Onder: huidige situatie



1 Publiekstrekkingen en bijzondere plekken

Demkabocht

Huidige situatie

De Demkabocht, de plek van de voormalige Demka staalfabriek, ligt ingeklemd tussen het kanaal en de Amsterdamsestraatweg. Door de bocht in het kanaal is er naar twee kanten ruim zicht over het water. Aansluitend naar het zuiden is een strook groen langs het kanaal met daarin een onverhard pad dat uitkomt op de Havenweg ter hoogte van de Demkabrug. Dit is een cruciale plek in het langzaamverkeersnetwerk (hoofdfietsrouten netwerk). Hier komen verschillende doorgaande routes samen; langs en haaks op het kanaal. De bedrijven op het bedrijventerrein liggen met de achterkanten naar het kanaal toe.

Waarde van de plek

Er is vanaf de Demkabocht een magnifiek uitzicht over het kanaal. Door de bomen op de oever van Lage Weide is het industrieterrein enigszins aan het oog onttrokken. De punt is een schakel in het groene netwerk van Zuilen.

Uitgangspunten voor initiatieven en ontwikkelingen

Voor ontwikkelingen op de oever gelden de volgende uitgangspunten:

- Behouden van het weidse en vrije uitzicht op het kanaal (geen belemmerende bouwwerken en dergelijke).
- Behouden van of bijdragen aan een groene en recreatieve plek.
- Behouden van de openbare toegankelijkheid.
- Doorzetten van het openbare pad (zie volgende hoofdstuk over parkstrookprofiel), met ruimte voor het realiseren van een sociaal- en verkeersveilige route voor langzaam verkeer; zowel fietsers, voetgangers, hardlopers als skeelers - in 2 richtingen als onderdeel van het fietsnetwerk en het recreatieve netwerk (vrijtijdslint).
- De boomstructuur van deze bijzondere plek is in principe los, dus bomen gestrooid over het terrein. Voor de route langs het bedrijventerrein moet de boomstructuur nader bepaald worden in een ontwerp, als dat aan de orde is.
- Bij de ontwikkeling van de plek zelf is het belangrijk dat er een balans is tussen de grootstedelijke belangen en lokale belangen oftewel het gebruik door meerdere stedelijke gebruikersgroepen en de buurtbewoners.
- Oriëntatie van de bebouwing van het Demka-bedrijventerrein op het kanaal.

Kansen

- Het realiseren van de ontbrekende schakel in de bestaande langzaamverkeersnetwerk over de Demkabocht.

Hierdoor ontstaat een rustiger alternatief voor de drukke Amsterdamsestraatweg.

- Het verbinden van het groen in de wijk met de zone langs het kanaal: de Vecht (via het Springerpark), het Julianapark en de 2e Daalsedijkbuurt.
- Inrichten van de plek zelf als verblijfsplek met een speelvoorziening en een parkje voor de buurt en voor passanten.
- Horecafunctie aan de rand van het bedrijventerrein zelf, gericht op de kanaaloever.
- Duidelijke route voor langzaam verkeer richting het kanaal over het Demka-bedrijventerrein.
- Aantrekkelijk maken van de plek onder de Demkabrug.
- Toevoegen van ecologische waarde aan de plek. Indien met de verbreding van het kanaal ruimte gevonden kan worden, is het wenselijk een rietoever te maken ten behoeve van de rietzanger.
- Realiseren van een veilige oversteek over de Amsterdamsestraatweg naar het Springerpark.

Aandachtspunten

- Herinrichting van de openbare ruimte op de Demkabocht is afhankelijk van eigendom/erfpachtsituatie en waterverbreding door Rijkswaterstaat (Rijkswaterstaat onderzoekt de mogelijkheden van bochtverbreding)
- Vanuit de binnenvaart gezien is dit een lastig stuk vaarwater, vanwege de bocht en het smalle vaarwater. Hierdoor is het een gevaarlijk stuk en wil Rijkswaterstaat hier het water verbreden.
- Op dit moment is nog niet bekend welke randvoorwaarden voortkomen uit eventuele bestaande bodemvervuiling.



Boven: Leidsche Rijn Centrum met zicht op DE Keulsekade en Noordpunt Stadseiland, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting

Onder: huidige situatie



Noordpunt Stadseiland

Huidige situatie

Bij deze publiekstrekker komen het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal samen. De noordpunt van Oog in Al ligt dan ook tussen beide kanalen en het is daardoor een fantastische recreatieve en groene plek. De plek heeft een (boven)stedelijke invulling gekregen met de komst van het Stadsstrand en de bijbehorende horeca. Op de noordpunt ligt geen doorgaand verhard pad en het is niet makkelijk de route langs het Amsterdam-Rijnkanaal te vervolgen. In de huidige situatie rijd je via het Merwedekanaal naar de Spinozabrug en dan aan de andere zijde van het Merwedekanaal terug naar het Amsterdam-Rijnkanaal (Keulsekade).

Waarde van de plek

Op de noordpunt beleef je de weidsheid van de kanalen volop. Je waant je hier buiten terwijl je midden in de stad bent. Het is bij uitstek geschikt om op een warme dag te verpozen en verkoeling te zoeken. De punt zelf is ingericht met een paviljoen, het stadsstrand en veel groen.

Uitgangspunten voor initiatieven en ontwikkelingen

- Behouden van het weidse en vrije uitzicht op de beide kanalen (geen belemmerende bouwwerken en dergelijke).
- Bijdragen aan het ontwikkelen van een levendig, (hoog)stedelijk karakter.
- Behouden van of bijdragen aan een groene en recreatieve plek.
- Behouden van de openbare toegankelijkheid.
- Doorzetten van het openbare pad (zie volgende hoofdstuk over parkstrookprofiel), met ruimte voor het realiseren van een sociaal- en verkeersveilige route voor langzaam verkeer; zowel fietsers, voetgangers, hardlopers als skeelers - in 2 richtingen als onderdeel van het fietsnetwerk, het recreatieve netwerk (vrijtijdslint) en het rondje stadseiland.
- De boomstructuur van deze bijzondere plek is in principe los, dus bomen gestrooid over het terrein, maar kan nader bepaald worden in een ontwerp als dat aan de orde is.

Kansen

- Voor een herkenbare en doorgaande route is op de lange termijn een brug over het Merwedekanaal wenselijk, tussen de noordpunt en de Keulsekade. Omrijden via de Spinozabrug is dan niet meer nodig. Voor de korte termijn kan het verbeteren van de route via de Spinozabrug worden onderzocht, waarbij oversteken van de Lessinglaan vermeden moet worden.

- Aantrekkelijk maken van de plek onder de Vleutense brug.
- Organiseren van (tijdelijke) publieksevenementen/functies op het water aan de kant van het Merwedekanaal.
- Inrichten van de openbare ruimte rondom het Stadsstrand. Er wordt nu een eerste stap gezet. In een vervolgfase kan ook de zone tussen de sportvelden en het stadsstrand worden heringericht.
- Relatie leggen met de bijzondere plekken Leidsche Rijn Centrum en DE Keulsekade.

DE Keulsekade

Huidige situatie

Hier ligt het fabriekscomplex van Douwe Egberts. Er zijn plannen om in een deel daarvan, het voormalige kantoorgebouw, andere functies te vestigen, namelijk een short stay hotel, zalencentrum, restaurant, woningen en kantoorruimte. Er is weinig openbare ruimte, deze bestaat voornamelijk uit de straat zelf. Deze wordt binnenkort heringericht als fietsroute en fietsstraat, want ze is onderdeel van de fietsfilevrij route.

Waarde van de plek

Uitzicht op zowel het Merwedekanaal als het Amsterdam Rijnkanaal en de boten die hier varen en soms langsrijden. Culthuurhistorisch waardevolle bebouwing van Douwe Egberts (mooie oude fabriekshallen).

Uitgangspunten initiatieven en ontwikkelingen

- Voldoende ruimte voor een rij bomen van de 1e grootte aan de gevelzijde (conform straatpofiel).
- Op de oever is voldoende ruimte voor het realiseren van een sociaal- en verkeersveilige route voor langzaam verkeer; zowel fietsers, voetgangers, hardlopers als skeelers - in 2 richtingen als onderdeel van het fietsnetwerk en het recreatieve netwerk (vrijtijdslint).
- Bebouwing oriënteert zich naar de kanaalzijde.

Kansen

- Verbeteren van de gewenste boomstructuur, namelijk completeren van de bomenrij aan de gevelzijde.
- Verbeteren van het vrijtijdslint voor gebruikers die nu niet gefaciliteerd worden, met name voetgangers.
- Bij de transformatie van het voormalige kantoor van DE kan een publieke functie ervoor zorgen dat deze plek levendiger wordt en daarmee meer onderdeel gaat worden van de stad.
- Verwijderen van de parkeerplaatsen aan de kanaalzijde, in combinatie met het verplaatsen van de bunkerboot als daar een alternatieve locatie voor kan worden gevonden.
- Relatie leggen met de Leidsche Rijn Centrum Oost en Noordpunt Stadseiland.



Referentiebeeld Spree Berlijn, stedelijke levendigheid langs de oevers van het water

Leidsche Rijn Centrum Oost

Huidige situatie

Ten zuiden van de Vleutensebrug komt aan de westzijde van het kanaal een groene zone te liggen die aansluit op het centrum van Leidsche Rijn. Het is onderdeel van het plangebied Leidsche Rijn Centrum Oost. De sluiswachterswoning en de oude watergang zijn verbonden met onder andere boerderij Roodnoot in een culturele strip.

Waarde van de plek

Uitzicht op het punt waar het Merwedekanaal en het Amsterdam- Rijnkanaal samenkomen, tegelijk met de intimiteit van het dijkje en de bijbehorende boombeplanting. Het is een rustige, weidse plek met tegelijk de dynamiek van de schepen en met Leidsche Rijn Centrum om de hoek.

Uitgangspunten initiatieven en ontwikkelingen

- Doorzetten van het dijkje met aan weerskanten een rij bomen (zie volgende hoofdstuk over dijkprofiel), met ruimte voor het realiseren van een sociaal- en verkeersveilige route voor langzaam verkeer; zowel fietsers, voetgangers, hardlopers als skeelers - in 2 richtingen als onderdeel van het fietsnetwerk en het recreatieve netwerk (vrijtijdslint).
- Bijdragen aan het ontwikkelen van een levendig, (hoog) stedelijk karakter.
- Behouden van of bijdragen aan een groene en recreatieve plek.
- Bebouwing oriënteert zich naar de kanaalzijde

Kansen

- Speciale en/of historische bebouwing met stedelijke functies, een oriëntatie op het water en een bijpassende spraakmakende openbare ruimte. Eventueel geschikt voor publieksevenementen/tijdelijke functies.
- Verbeteren van de verbinding voor voetgangers vanaf de Vleutensebrug naar de kanaalzone.
- Aantrekkelijker en sociaal veiliger maken van de route onder de Vleutensebrug.
- Relatie leggen met de andere bijzondere plekken DE Keulsekade en Noordpunt Stadseiland.

Aandachtspunten

Er liggen veel kabels en leidingen in de oever van het kanaal.



Boven: Westzijde Leidsche Rijn met zicht op de oostkant, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting

Onder: huidige situatie



Sluizen van de Leidsche Rijn

Huidige situatie

De Leidsche Rijn is met de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal in twee delen gesplitst. Aan weerszijden van het kanaal is een sluis aanwezig. De plekken zelf zijn kleinschalige groene plekken. Hier kan enerzijds genoten worden van de beslotenheid van de oevers van de Leidsche Rijn en anderzijds van de openheid en grote schaal van het kanaal.

De omgeving van de sluis aan de **oostzijde** is een stille verstopte plek, met veel groen. Aan de noordzijde (Oog in Al) loopt een wandelpad door een parkstrook. Er is een ecologisch eiland aangelegd door het graven van een nevengeul. Hier leeft onder andere de ijsvogel. Aan de zuidzijde (Kanaleneiland) van de Leidsche Rijn is de plek bij de sluis verstopt achter sportaccommodatie. Op de Kennedylaan is ter hoogte van de De Meernbrug een hek op de weg geplaatst als gevolg van overlast en onveiligheid. Het wandelpadje is wel bereikbaar. De sluis, om van Oog in Al naar Kanaleneiland en visa versa te wandelen, is niet toegankelijk. De route kan alleen worden vervolgd door een omweg te maken via de Pijperlaan. De wereld onder de Meernbrug is, vooral aan de oostzijde een onveilige en onprettige plek. De routes voor voetgangers van de kanaaloevers naar De Meernbrug zijn onoverzichtelijk.

Aan de **westzijde** van het kanaal heet het gebied rond de sluis De Wiel. Hier is de sluis wel oversteekbaar, twee doorgaande fietsroutes takken hierop aan. Het is een open plek, met een grasveld en zitbankje aan het kanaal. Iets van het kanaal af ligt een gebouw waar het informatiecentrum van Leidsche Rijn is gevestigd.

Waarde van de plekken

De beslotenheid van de (groene) oevers van de Leidsche Rijn, de ecologische waarde van het gebied, het cultuurhistorische erfgoed (sluizen) en het open zicht op het kanaal zijn belangrijke te behouden karakteristieken bij ontwikkelingen.

Uitgangspunten initiatieven en ontwikkelingen

- Initiatieven passen bij het kleinschalige en rustige karakter van de groene plekken, gericht op verblijven in het groen en behoud van de ecologische waarde.
- Behouden van het weidse en vrije uitzicht op de beide kanalen (geen belemmerende bouwwerken en dergelijke).
- Behouden en verbeteren van het openbare pad (zie volgende hoofdstuk over parkstrookprofiel), met ruimte voor het realiseren van een sociaal- en verkeersveilige route voor langzaam verkeer; zowel fietsers, voetgangers, hardlopers als skeelers - in 2 richtingen als on-

derdeel van het fietsnetwerk en het recreatieve netwerk (vrijtijdslint).

- De boomstructuur is in principe los, dus bomen gestrooid over het terrein, maar kan nader bepaald worden in een ontwerp als dat aan de orde is.
- Bebouwing oriënteert zich naar de kanaalzijde.

Kansen

- De Limes: De Romeinse Rijksgrens, de Limes, is een brede zone die wordt begrensd door de noordoever van de rivier de Rijn en de Limesweg. Het bijzondere van de Limes in het Nederlandse rivierengebied is dat het niet zozeer een bescherming moest vormen tegen indringers, alswel het beschermen van de verbindings- en transportader die de rivier vormde. Het gebied rond de Leidsche Rijn biedt de mogelijkheid om het thema verbinding en transport uit te werken: de twee belangrijkste transportroutes, de Rivier de Rijn en de het ARK kruisen elkaar met een tijdsverschil van 1000 jaar.

Sluizen oostzijde

- Cruciaal voor het gebruik van de parkzone is aanleg van de ontbrekende schakel in de route voor langzaam verkeer. Het gaat om een verbinding over de Leidsche Rijn die de Rooseveltboulevard in Kanaleneiland en de groenstrook aan het kanaal in Oog in Al verbindt.
- Meer (zicht)relatie van de aanliggende sportfuncties naar het kanaal vergroot de aantrekkelijkheid van de route.
- Opknappen onderdoorgang De Meernbrug.
- Verbeteren van de verbinding van de kanaalzone met de De Meernbrug voor zowel fietsers als voetgangers.
- Visuele relatie leggen met de westzijde.
- Inrichten van een rustige en groene verblijfsplek.

Sluizen westzijde:

- Publieksgerichte functies op de naastgelegen locatie waar nu het informatiecentrum staat.
- Verbeteren van de inrichting van de open, groene rustplek conform de inrichtingsprincipes met een toevoeging van functies die een verblijf aantrekkelijker maken.
- Visuele relatie leggen met de oostzijde.
- Verbeteren van de route onder De Meernbrug en langs Nedal.

Aandachtspunten

- Aan de oostkant is veel grond rond de sluis in privé-eigendom of in gebruik bij de woonarken.
- Aanpak van de sociale en verkeersveiligheid oostzijde, rond de De Meernbrug.



Boven: Zuidpunt Stadseiland, inspiratiebeeld van een mogelijke toekomstige inrichting

Onder: huidige situatie



Zuidpunt Stadseiland

Huidige situatie

De Zuidpunt ligt in de kruising van het Merwedekanaal en het Amsterdam Rijnkanaal. Doordat de kanalen elkaar schuin kruizen, is er een extra grote watermaat. Vanaf de punt is er een magnifiek zicht over het water. Het Merwedekanaal is voor vaarverkeer toegankelijk via de Noordersluis. De omgeving rond de sluis is idyllisch, met grote paardekastanjes en een oude sluiswachterswoning. Op de zuidpunt staan een gemaal en prachtige bomen. De punt is bijna een schiereiland doordat er ook nog een kleine havenkom is met enkele woonboten en -arken. Hoewel het officieel geen openbaar terrein is, is de zuidpunt in de praktijk wel toegankelijk en wordt hier af en toe verpoosd, gezond en gevist. Door het vergezicht over het kanaal en de afwezigheid van drukke functies aan de kanaaloeveren waan je je op de zuidpunt ver buiten de stad. Het is een ideale plek voor verblijven. De Zuidpunt is door zijn geïsoleerde ligging nog door weinig mensen ontdekt. Om meer mensen van deze plek te laten genieten is het wenselijk de routes er naar toe te verbeteren. Cruciaal voor de ontwikkeling van de Zuidpunt is de verbetering van routes voor langzaam verkeer langs en naar de zuidpunt.

Waarde van de plek

Onontdekte plek met weids uitzicht op het kanaal en cultuurhistorisch erfgoed (Noordersluizencomplex). Het is een fascinerende plek aan de rand van de stad met een sterk contrast tussen een idyllische en kleinschalige omgeving en de industrie en vrachtschepen.

Uitgangspunten voor initiatieven en ontwikkelingen

- Initiatieven dragen bij aan het ontwikkelen van een aantrekkelijk, levendig, groen en recreatief samenhangende publiekstrekker. Ecologische waarden worden behouden.
- Behouden van het weidse en vrije uitzicht op de beide kanalen (geen belemmerende bouwwerken en dergelijke). Dit is ook belangrijk vanuit veiligheid voor kruisend recreatieverkeer.
- Verbeteren van de openbare toegankelijkheid.
- Op de oever is voldoende ruimte voor het realiseren van een sociaal en verkeersveilige route voor langzaam verkeer in 2 richtingen als onderdeel van het doorfietsnetwerk en recreatieve netwerk (vrijtijdslint); voetgangers, fietsers, hardlopers en ander (recreatief) gebruik.
- De boomstructuur is in principe los, dus bomen gestrooid over het terrein, maar kan nader bepaald worden in een ontwerp als dat aan de orde is.

Kansen

- Het ontwikkelen van (gebouwde) functies die de openbaarheid en verblijfskwaliteit van de zuidpunt ten goede komen en als trekker fungeren.
- Het is wenselijk dat fietsers en voetgangers de Noordersluis in de toekomst kunnen oversteken en de route langs het Amsterdam-Rijnkanaal aan de Nieuwegeinse zijde vervolgen. Hier ligt een kans om aan te sluiten op bestaande routes richting kasteel Heemstede en Houten.
- Een publieke functie zoals horeca kan de verblijfsfunctie versterken. Door de ligging aan de rand van de stad, midden in een bedrijventerrein, gaat het om een specifiek concept (zie ook beleid Watertoerisme);
- Ook de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal heeft potentie voor recreatieve ontwikkelingen. Aan deze zijde ligt in het Merwedekanaal de Zuidersluis (gemeente Nieuwegein). Langs het Amsterdam-Rijnkanaal loopt vanuit Utrecht een onverharde route naar de Zuidersluis. Deze route is voor recreatie zeer interessant op het moment dat de Zuidersluis kan worden overgestoken en de route wordt voortgezet langs het Amsterdam-Rijnkanaal naar de Plofsluis.

Aandachtspunten

- Ontwikkeling van de Zuidpunt is mede afhankelijk van de eisen van Rijkswaterstaat voor veiligheid en het functioneren van de sluizen en van de mogelijkheden rond het gemaal van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.
- Een aantal gesuggereerde routes ligt in de gemeente Nieuwegein.
- De bereikbaarheid van de plek is nu slecht en het is van belang dat deze verbetert ook in relatie tot het rondje stadseiland.



Kans: (tijdelijk) drijvend zwembad in een insteekhaven



Kans: (tijdelijke) kunst in een insteekhaven



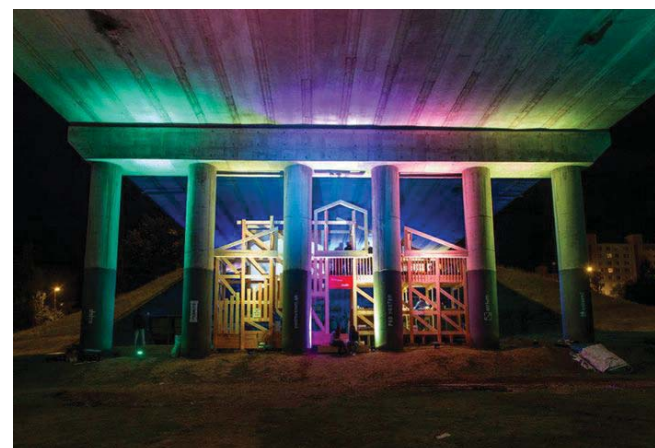
Kans: omvormen van huisjes Kanaleneiland tot publieke plek (horeca) met meer uitstraling, zoals deze uitspanning aan het water.



Kans: inrichten van park en plek onder de brug bij Prins Clausbrug



Kans: inrichten met groen, industrieel erfgoed en een relatie met de vrachtschepen.



Kans: verbeteren van de plekken onder de viaducten

Werkspoorkwartier

Huidige situatie

Ten noorden van de Vleutensebrug ligt het Werkspoorkwartier aan de oostzijde van het kanaal. Het Werkspoorkwartier is een bedrijventerrein waar een omslag wordt gemaakt naar een terrein waar ruimte wordt gemaakt voor experiment en creativiteit en dat steeds meer openbaar en publiekstoegankelijk wordt. De Industriehaven en de Havenkom zijn zijtakken van het Amsterdam Rijnkanaal in het Werkspoorkwartier.

Waarde van de plek

De insteechhavens en de historische industriële gebouwen.

Uitgangspunten initiatieven en ontwikkelingen

- Initiatieven passen bij het industriële en experimentele karakter van de plek, gericht op verblijven aan het water;
- De oevers worden (deels) openbaar toegankelijk voor een optimale beleving en routing.
- De oevers worden vrijgehouden van bouwwerken en dergelijke die het zicht op het water belemmeren.

Kansen

- De zijtakken van het Amsterdam-Rijnkanaal in het Werkspoorkwartier lenen zich bij uitstek voor publieke, creatieve functies op en aan het water.
- Horeca / Leisure en (tijdelijke) publieksevenementen in bestaande industriële (erfgoed)panden en/of op het water.
- Zitplekken aan het water.
- Meer verbindingroutes creëren naar het achterland voor langzaam verkeer (Ontwikkelingsvisie Werkspoorkwartier).

Huisjes Kanaleneiland en onder de brug

Huidige situatie

Net ten noorden van de Prins Clausbrug, in de Roosevelt Boulevard, liggen twee gebouwen met een karakteristieke uitstraling. Dit wordt versterkt door de afwijkende vorm en schaal ten opzichte van de orthogonale structuur van Kanaleneiland. In het vigerende bestemmingsplan hebben deze gebouwen een horecafunctie. Aan het water ligt hier de boulevard, maar het gebied tussen de gebouwen en de Prins Clausbrug heeft nog geen nieuwe parkinrichting gekregen. Ook de ruimte onder de brug ligt nog braak.

Waarde van de plek

De twee gebouwen hebben een karakteristieke uitstraling. De plek ligt in het verlengde van de centrale as in Kanaleneiland en aan de Rooseveltboulevard.

Uitgangspunten voor initiatieven en ontwikkelingen

- Initiatieven dragen bij aan het ontwikkelen van een levendige plek aan het water.
- Behouden van de openbare toegankelijkheid van de oever.

Kansen

- Inrichten van de parkstrook tussen de gebouwen en de Prins Clausbrug, bijvoorbeeld met een watergerelateerd element.
- Inrichten van de plek onder de Prins Clausbrug, bijvoorbeeld met een bijzonder speelelement.
- Horecafunctie in de gebouwen.

Bocht Papendorp en Vierde Kwadrant

Als zich ontwikkelingen voordoen op deze locaties, dienen deze rekening te houden met de bijzondere ligging aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de kansen die dat met zich meebrengt.



Voorstel dijkprofiel westzijde



Bestaande situatie

2 Profielen doorgaande route

Voor de routes zijn vier basisprofielen opgesteld. Die worden hieronder toegelicht. Zie ook het kaartbeeld op blz. 28, waarop is aangegeven waar welk profiel geldt.

Dijkprofiel westzijde

Langs de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, vanaf treinstation Utrecht Leidsche Rijn naar het zuiden, ligt een dijk met een waterkerende functie.

Uitgangspunten

- Hogere ligging ten opzichte van het achterliggende land;
- Wordt door een smalle watergang gescheiden van het achterliggende land.
- Taluds met bloemrijk gras oplopend vanaf de damwand aan de kanaalzijde en vanaf een greppel of wetering aan de landzijde.
- Waar mogelijk een rij bomen aan weerszijden van het pad.
- Het pad is hoofdzakelijk bedoeld voor langzaam verkeer; op enkele plekken is sprake van gemotoriseerd bestemmingsverkeer.
- Gezien het snelle en vele fietsverkeer is het denkbaar om een scheiding aan te brengen tussen een gedeelte voor voetgangers en fietsers door een extra keienstrook in het asfalt. Ter hoogte van Leeuwensteyn kunnen voetgangers ook gefaciliteerd worden in de naastgelegen parkstrook.
- Het dijkprofiel heeft een breedte van 3 meter met aan weerszijden de herkenbare keienstrook (minimaal 3 keien breed). De huidige breedte varieert, maar komt hier in de buurt. Waar sprake is van gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld bij Nedal) moet naar een specifieke oplossing gezocht worden.

- Voor de verharding, de verlichting en het straatmeubilair wordt gebruik gemaakt van het ARK-pakket (zie ook Deel 2, hoofdstuk 3).
- Op de dijk wordt niet geparkeerd.
- Het dijkje en het land daar direct achter worden in samenhang met elkaar ontworpen. Het dijkje faciliteert in ieder geval het stedelijk belang. In het samenhangende ontwerp kan een goede afweging worden gemaakt van de stedelijke en lokale wensen.

Boomsoorten

Huidig:

Papendorp=zomereik, klein stukje populier.

Leeuwensteyn Noord=geen rij bomen maar bosstruweel met diverse soorten aan de landzijde.

Toekomstig:

Inheemse soort van de 1e grootte ($\geq 12\text{m}$), kan per deelgebied een andere soort zijn, bijvoorbeeld iep, es of linde.





Voorstel straatprofiel



Bestaande situatie

Straatprofiel

Op verschillende plekken ligt vlak langs het kanaal een weg voor auto- en langzaamverkeer. Aan de oostzijde gaat het om de Havenweg (Werkspoorkwartier), de Keulsekade (Spinoza), de Gelderlantlaan en het Oeverpad (Westraven). Aan de westzijde worden de Westkanaaldijk, de Isotopenweg en de Elektronweg (allen Lage Weide) gebruikt door gemotoriseerd en langzaam verkeer. In de huidige situatie is de berm op enkele plekken erg smal. Vanuit verkeersveiligheid is hier een vangrail noodzakelijk. Omdat het profiel zo smal is, is er binnen de huidige profielen nauwelijks ruimte voor langzaam verkeer, laat staan voor een parkzone. Wel is er ruimte voor een groene route en eventueel een zitplek.

Uitgangspunten

- Een doorgaande bomenrij aan de landzijde en open zicht aan de kanaalzijde. Vanwege de beperkte ruimte is gekozen voor één goede bomenrij.
- Bestaande bomen worden, waar mogelijk ingepast. Waar nu al bomen direct langs het kanaal staan zoals bij het Oeverpad, zullen die, zolang deze gezond zijn, blijven staan. Bij vervanging van de bomen worden bomen conform het nieuwe profiel geplant.
- Het pad is bedoeld voor zowel het gemotoriseerde verkeer als voor langzaam verkeer. Vermindering van het gemotoriseerde verkeer wanneer mogelijk om het langzame verkeer meer ruimte en comfort te bieden.
- De straten die onder dit profiel vallen hebben wisselende breedtes. Vanwege het gemotoriseerde verkeer zal hier telkens naar een locatiespecifieke oplossing moeten worden gezocht. Ook valt dit profiel deels samen met de

paarse hoofdfietsroute, waar een breedte van vier of vijf meter (fietsstraat) gewenst is (fietsbeleid).

- Vaak is er nu geen aparte ruimte voor voetgangers aanwezig. Hoewel wenselijk, is realiseren lastig omdat er weinig ruimte beschikbaar is. Dit vraagt om maatwerk per weg.
- Voor de verharding van het pad, de verlichting en het straatmeubilair wordt gebruik gemaakt van het ARK-pakket (zie Deel2, hoofdstuk 3).
- Aan de weg een strook gras (gazonbeheer) in combinatie met hooiland verder van de weg af.
- Er lijkt genoeg ruimte beschikbaar om bij herinrichting de weg zodanig van de waterkant af te leggen dat er voldoende ruimte ontstaat voor een ruime groene berm waarin geen vangrail meer nodig is. Dit zou de kwaliteit van de route sterk verbeteren. Wanneer wegverlegging plaatselijk niet mogelijk blijkt, is het wenselijk een lage haag toe te passen in plaats van of in combinatie met de vangrails.
- In de straatprofielen wordt niet geparkeerd aan de kanaalzijde.

Boomsoorten

Huidig:

Keulsekade=plataan en linde

Havenweg= iep

Gelderlantlaan/Oeverpad=eik

Overige straten hebben nu geen eenduidige boomstructuur.

Toekomstig:

Kan per straat een andere boomsoort zijn, soort van de 1e grootte, bijvoorbeeld plataan, zomereik of iep.





Twee varianten van het parkstrookprofiel: met talud of met kade

Parkstrookprofiel

In de ruimere profielen aan het kanaal is er een straatprofiel aan de gevelzijde en een groenstrook met pad aan het kanaal. Dit profiel is mogelijk op de route bij de Loggerstraat, de Johan Wagenaarkade en de Rooseveltboulevard.

Uitgangspunten

- In de groenstrook direct langs het kanaal wordt een recreatieve route parallel aan het kanaal aangelegd. Voor verharding van het pad, verlichting en straatmeubilair wordt gebruik gemaakt van het ARK-pakket.
- De doorgaande route heeft een minimale breedte van drie meter met aan weerszijden de herkenbare keienstrook (minimaal 3 keien breed). Met deze breedte kan er overal op de route gewandeld, gefietst en geskated worden, waarbij je elkaar ook kan passeren. Van deze wenselijke breedte kan bij concrete projecten worden afgeweken als de locatie of andere gebruikswensen als groen of recreatie daarom vragen.
- Snel/doorgaand fietsverkeer kan gebruik maken van de straat aan de woningzijde.
- Een losse boomstructuur in de groenstroken, eventueel gecombineerd met een bomenrij aan de buitenzijde (gevelzijde) van het profiel.
- In het profiel wordt parkeren ingepast, als de beschikbare ruimte en het huidige gebruik daartoe aanleiding geven. Het parkeren wordt dan niet gerealiseerd in de parkzone zelf, maar tussen de straat en de parkstrook. Aan de zijde van de woningen kan langsparkeren en afhankelijk van de beschikbare ruimte haaksparkeren worden ingepast.

- Het ontwerp van elke parkstrook is afhankelijk van de context, het gewenste gebruik en de in te passen functies.
- Door bovenstaande punt krijgt elke parkstrook een eigen sfeer en identiteit terwijl de andere uitgangspunten zorgen voor samenhang in de kanaalzone.

Boomsoorten

Huidig:

Loggerstraat=platanen

Boulevard=iep, populier

Johan Wagenaarkade=es, esdoorn, eik, linde, paardenkastanje, iep

Toekomstig:

diverse soorten van de 1e grootte, zoals ook al in de huidige situatie, met een dominantie van inheemse soorten. Kleinere soorten zijn ook mogelijk.





Huidige situatie Amsterdamsestraatweg

Profiel Amsterdamsestraatweg

Ten noorden van de Demkapunt richting Maarssen ligt een vrijliggend fietspad tussen het kanaal en de Amsterdamsestraatweg. Aan weerszijden van het fietspad is een groene berm met een rij bomen. Dit deel van de route langs het kanaal heeft een eigen specifieke inrichting. De Amsterdamsestraatweg is namelijk een belangrijke historische invalsweg vanuit het buitengebied / Maarssen de stad in en de stad uit. Bij het profiel en de inrichting van de Amsterdamsestraatweg staat continuïteit van het straatbeeld over grotere lengte centraal. De Amsterdamsestraatweg maakt ook deel uit van de oranje hoofdfietsroute (Zuilen-Centrum-Lunetten). Voor een vrijetijdslint of breder fietspad is geen ruimte vanwege de bestaande bomenrijen en de beperkte breedte van het huidige profiel. Voetgangers kunnen nu gebruik maken van de stoep aan de woningzijde.

Om relatie te leggen met de rest van de kanaalzone kan wel geoptimaliseerd worden door het overnemen van inrichtingselementen die in dit document bepaald zijn voor de Amsterdam-Rijnkanaalzone.

Boomsoorten parkstrookprofiel

Huidig: lindes

Toekomstig: lindes





3 Overkoepelende identiteit

Inrichtingsprincipes

De inrichtingsprincipes worden als gereedschapskist gebruikt bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte.

Routes parallel aan het kanaal

Aan weerszijden van het kanaal loopt een doorgaande route parallel aan de waterkant. Waar dit niet kan, bijvoorbeeld op de kruising van waterwegen, zijn soepele overgangen wenselijk en is het vervolg van de route overzichtelijk.

Inrichtingselementen lineair

Bij de inrichting van de oevers worden inrichtingselementen, zoals hagen of zitmeubilair zoveel mogelijk parallel aan het kanaal geplaatst in aansluiting op het verloop van routes. Net als bij de routes gaat ook dit ontwerpprincipe niet altijd op voor de publiekstrekkers en bijzondere plekken.

Afgeronde plekken

Afgeronde vormen of een cirkelvorm worden gebruikt om plekken in de langgerekte openbare ruimtes te markeren. Het gaat dan om plekken voor sport, spel, ontmoeting of plekken voor bijzondere objecten en kunstwerken. De lineaire ruimte wordt daardoor zo min mogelijk onderbroken. Op een vergelijkbare wijze kunnen plekken op de publiekstrekkers worden gemarkeerd.

Dwarsroutes

De dwarsroutes voor langzaam verkeer zorgen voor aantakking van de parkzone op de stad en liggen in het logische verlengde van zijstraten en zijpaden. Dwarsroutes worden zo ver mogelijk tot het kanaal doorgetrokken, zodat vanuit de achterliggende stad contact ontstaat met de kanaalzone. Het gaat daarbij met name om routes voor langzaam verkeer. Inrichtingselementen worden zo geplaatst dat het zicht op het kanaal vanuit de dwarsroutes zoveel mogelijk vrij blijft. Een uitzondering hierop zijn de bomen. Het is (aan de oostoever) wenselijk bomen te plaatsen in het zicht van de dwarsroutes. Dit is op veel locaties al het geval. Het zicht op het kanaal blijft behouden onder de boomkroon door. De bomen en de binnenvaartschepen zijn op deze manier al van afstand zichtbaar en ze vergemakkelijken de oriëntatie op de kanaalzone.

Bijzondere objecten en kunstwerken

De parkzone, vooral de publiekstrekkers, is geschikt voor bijzondere (tijdelijke) objecten of kunstwerken. Een blikvanger kan de toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid van deze locaties vergroten. Het object of kunstwerk wordt zo ontwikkeld en geplaatst dat deze recht doen aan alle vier de kernkwaliteiten van de zone. Met name het behoud van de openheid en het zicht op het water is van groot belang.

Inrichtingselementen

Voor de kanaalzone is een vast pakket van inrichtingselementen samengesteld. Het pakket is in lijn met reeds gerealiseerde ontwerpen in de Amsterdam-Rijnkanaalzone: Rooseveltboulevard en Loggerstraat. De meest beeldbepalende inrichtingselementen in de kanaalzone zijn de verharding, het groen, straatmeubilair en verlichting:

Verharding

Asfalt en keien

De recreatieve routes in de kanaalzone worden beter herkenbaar en meer continu door te kiezen voor een donkergrijze asfaltloper in het midden met een bies van natuursteenkeien aan weerszijden. De breedteverhouding tussen de asfaltloper en de keienrand is afhankelijk van de functie van de route, de context en de beschikbare ruimte. Op verblijfsplekken (bankjes) of onder bruggen kan de keienbies worden vergroot tot een keienvlak of keienplein.

In bredere parkprofielen is vaak sprake van een recreatieve route voor langzaam verkeer langs het kanaal en een straat voor autoverkeer langs de bebouwing. Bij een dergelijke profiel wordt de verharding van de recreatieve route uitgevoerd met asfalt en keien, terwijl de straat wordt uitgevoerd in de materialen die in de betreffende wijk gebruikelijk zijn.

Ook dwarsroutes, die er vooral zijn in de parkprofielen, worden uitgevoerd in asfalt met een keienbies. Dwarsroutes zijn vaak smaller en niet doorgaand. De breedte van de keienbies wisselt. Bij de aansluiting van paden loopt het asfalt door en wordt de keienbies onderbroken.

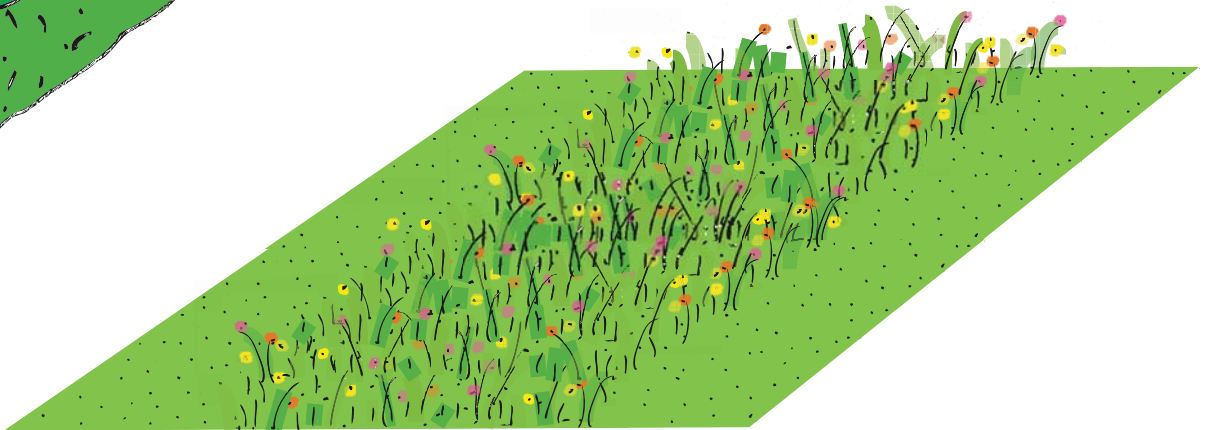
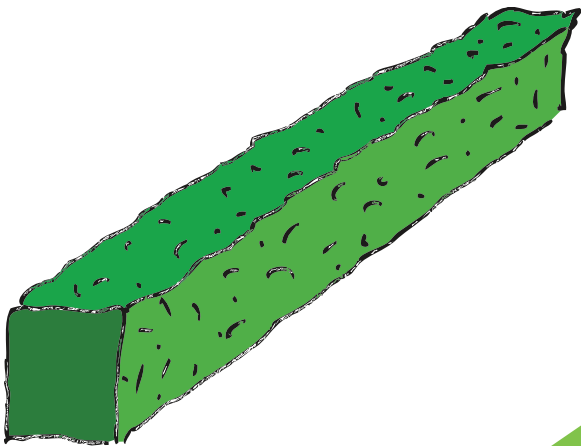
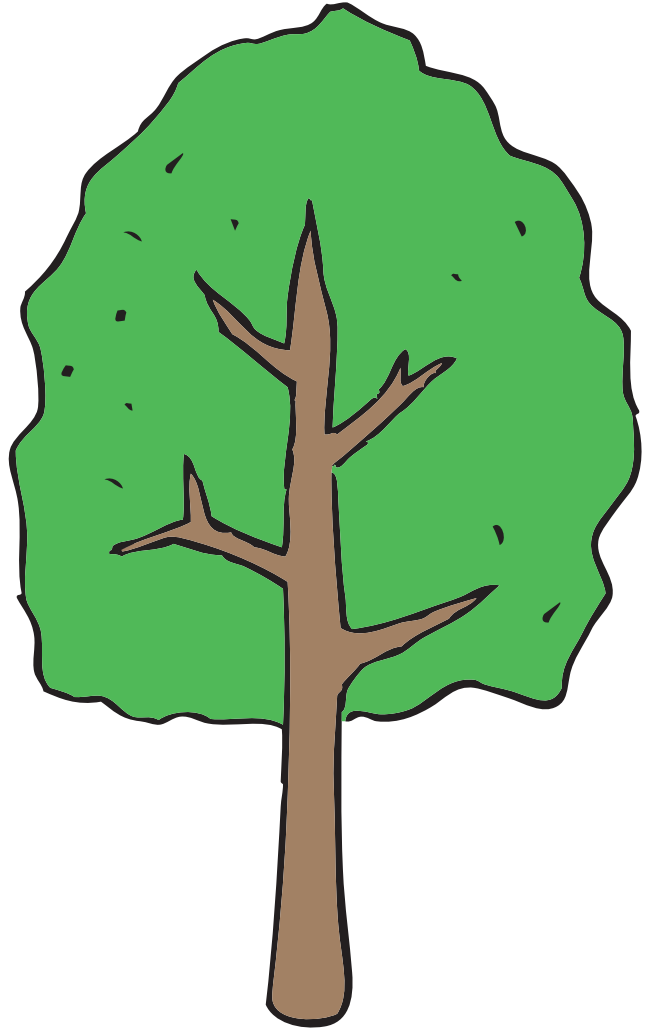
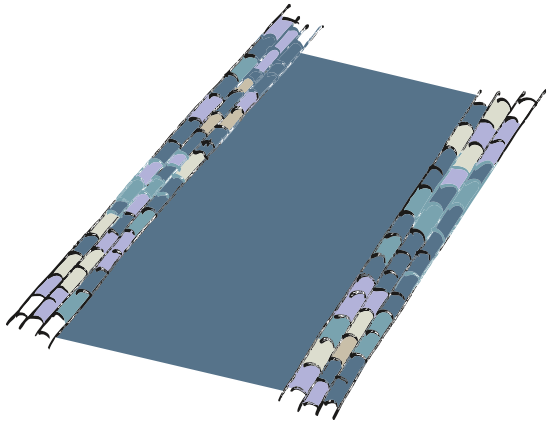
Het natuursteen bestaat uit Portugees graniet en keien met een afmeting van circa 14 x 20 x 7 cm. Er wordt een mix toegepast van een beperkt aantal grijs tinten in de volgende verhouding: blauwgrijs 30% bruin-grijs 25%, grijs 25% paars-grijs 15% geelgrijs 5%. Vanuit beheer is aandacht voor de manier van voegen belangrijk; bij voorkeur een voegmiddel toepassen dat onkruidgroei tegengaat.

Groen

Een parkachtige tussenlaag met ecologische waarde in de ontwerpen kan worden verkregen door gazon en bomen te combineren met hagen en hoogopgaand bloemrijk gras. Bloemrijk gras geeft enige diepte zonder dat het zicht op het water wordt verstoord.

Bomen

Voor de bomen in rijen worden bomen van de eerste grootte toegepast, zie hiervoor ook de toelichting bij de vier prin-



cipeprofielen. De los geplaatste bomen in de parkstroken en op de bijzondere plekken kunnen ook kleinere bomen en niet-inheemse soorten zijn. Bij de plaatsing van bomen moet vanzelfsprekend rekening worden gehouden met de ondergrondse infrastructuur (kabels, leidingen, ankers van damwanden), maar ook met eisen vanuit de scheepvaart zoals zichtlijnen bij de kruising van waterwegen en radar.

Hagen

Hagen dragen bij aan de landschappelijke inpassing mits het zicht op het water wordt gehandhaafd. Het gaat daarbij zowel om het zicht vanaf de route langs het kanaal als het zicht vanaf de aangrenzende gebouwen en functies. Hagen worden alleen parallel aan het kanaal toegepast (lineariteit). De hagen zijn niet hoger dan 70 cm en worden onderbroken ter hoogte van dwarsroutes.

In de ruime parkprofielen kan door de grotere afstand tot het water een haag worden toegepast zonder het zicht op het kanaal te belemmeren. De haag wordt dan ingezet als begrenzing van de doorgaande route en de groene verblijfsruimte. De soortkeuze is afhankelijk van de omgeving en de ecologische ambities op de locatie. Incidenteel kunnen hagen worden toegepast om bijzondere voorzieningen in te passen zoals vangrails of verkeerslamellen die geplaatst moeten worden om hinder van autolampen voor de scheepvaart te voorkomen.

Gras en bloemrijk gras

In de kanaalzone wordt veel grasoppervlak toegepast. Het gras geeft een divers parkachtig beeld doordat gebruik wordt gemaakt van zowel gemaaid gazon (op de plekken die intensief worden gebruikt) als van hoogopgaand gras waarin bloemen en kruiden worden gezaaid en stinzen en bollen kunnen worden geplant. De combinatie van strak gazon en weelderig bloemrijk gras is een eenvoudig maar sterk beeldbepalend ontwerpmiddel.

Bloemrijk gras sluit aan bij de landschappelijke schaal van de kanaalzone. Om de gewenste robuustheid van de kanaalzone tot uitdrukking te brengen en om het bloemrijk gras goed tot zijn recht te doen komen, zijn grote oppervlakken nodig. In de deelontwerpen voor de kanaalzone kunnen langgerekte stroken bloemrijk gras parallel aan de kanaaloever worden onderbroken door cirkelvormige gemaaide plekken. De samenstelling van het bloemrijke gras is afhankelijk van de omstandigheden ter plaatse; zon, schaduw en bodemgesteldheid. Bij de samenstelling van het bloemrijk gras kan gespeeld worden op ecologische doelstellingen.

Heesters

Op locaties waar aanvullend op de bomen, hagen en bloemrijk gras nog aanvullende sierwaarde gewenst is, kunnen incidenteel lage heesters en bodembedekkers worden toegepast. Opgaande heesters maken geen onderdeel uit van de gereedschapskist voor de kanaalzone vanwege het zicht op het water.

Ecologie

De natuurwaarde wordt verhoogd door:

- meer verschillende (bloemrijke) plantensoorten langs het kanaal;
- aanplant van hagen en bomen voor vogels;
- aanleg van windluwe groene plekken;
- een zoveel mogelijk aaneengesloten boomstructuur;
- het koesteren van oude bomen (meer biomassa en bieden meer leefruimte aan organismen);
- toepassen van boomsoorten die als verblijfplaats dienen voor insecten, vogels, vlinders en vleermuizen.

Straatmeubilair

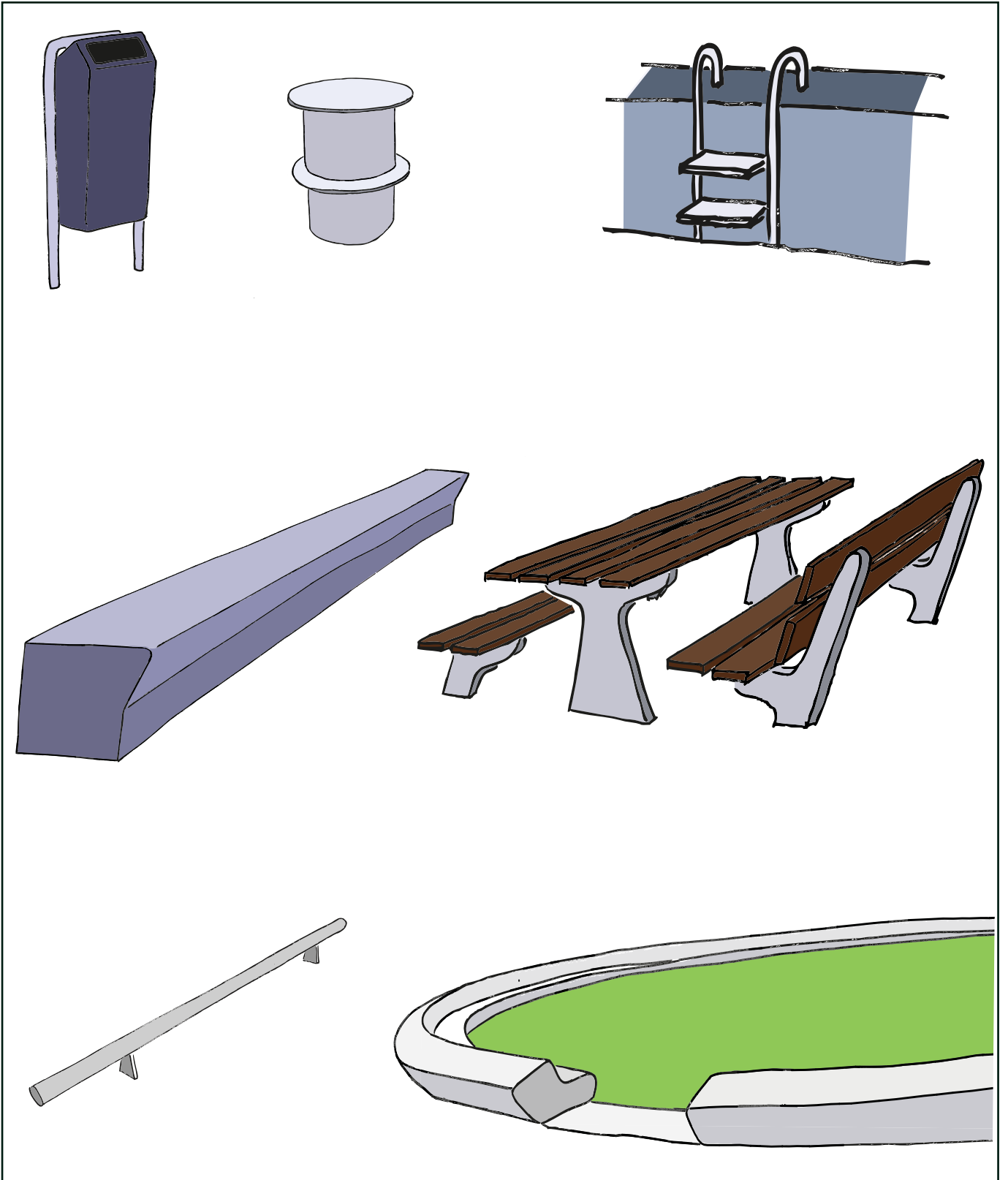
Scheepvaartelementen

Bolders, kadetrapjes en borden bepalen mede de identiteit van de kanaalzone. Informatiepanelen of belettering in scheepvaartstijl kunnen daaraan worden toegevoegd als onderdeel van de inrichting. Bij het plaatsen van dergelijke objecten, zijn de kleur en vormgeving van bestaande objecten het uitgangspunt en wordt zoveel mogelijk eenheid nagestreefd.

Zitmeubilair

Zitmeubilair wordt altijd zo geplaatst dat men zicht heeft op het kanaal. Op de meeste plekken betekent dit dat het zitmeubilair parallel aan het kanaal wordt geplaatst. Op de publiekstrekkingen is ook een andere plaatsing mogelijk.

Zitrand: de betonnen zitrand hoort bij de standaard inrichtingselementen voor de publiekstrekkingen, bijzondere plekken en parkzones in de kanaalzone en faciliteert een informeel verblijf. De zitrand kan over lange lengtes en lineair worden toegepast om de robuustheid van de kanaalzone te onderstrepen. De zitrand kan in verschillende varianten worden toegepast zoals met of zonder rugleuning en met of zonder houten zitvlonder. De betonnen zitrand heeft een zithoogte van 45 cm en een diepte van 60 cm. Afrondingen en passelementen zoals hoekstukken of treden worden uitgevoerd conform al gerealiseerde zitranden in de kanaalzone.



Zitbank: daar waar enig zitcomfort langs de route gewenst is, kan een houten bank op betonnen voet worden toegepast. De banken worden uitgevoerd in een extra lange uitvoering, passend bij de robuustheid van de kanaalzone. De zitbanken hebben een zitting van onbehandeld fsc-gecertificeerd hardhout en een gladde lichtgrijze betonnen voet van het type Velopa XXL. Deze bank kan met rugleuning (type BN) en zonder rugleuning (type BD) worden gebruikt en ook worden gebruikt in combinatie met picknicktafels van het type Velopa TP (lange uitvoering).

Ronde rand: in ruime profielen kunnen afgeronde plekken worden gemarkeerd met bijvoorbeeld de functie van speelplek of ontmoetingsplek. Deze plekken liggen vrij in de ruimte en worden omzoomd door een bijzonder betonnen randprofiel dat speciaal voor de kanaalzone is ontwikkeld. Deze kan worden uitgevoerd als cirkel in verschillende stralen (bijvoorbeeld 6 of 7,5 meter) en kan worden gecombineerd met rechtstanden. Het randprofiel wordt uitgevoerd conform al gerealiseerde randen in de kanaalzone.

Afvalbak

Voor de kanaalzone is één standaard afvalbak gekozen die geplaatst wordt waar nodig (type Buizerd in de kleur antraciet (RAL 7016) op een RVS beugel). In ieder geval nabij elke bank of picknicktafel.

Begrenzing/ Antiparkeerbuis

In principe is de oever bereikbaar en openbaar toegankelijk. Echter, een horizontale stalen buis op staanders kan worden toegepast op plekken waar bijvoorbeeld auto's moeten worden geweerd of geleid. Aandachtspunt daarbij is de wens van Rijkswaterstaat om te allen tijde bij de damwand te kunnen komen voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden of bij calamiteiten. Een horizontale stalen buis met een diameter van 10 cm, een hoogte boven maaiveld van 16 cm en een lengte van circa 3 meter. De buis en de ondersteunende staalprofielen worden uitgevoerd in de kleur antraciet (RAL 7016).

Verlichting

Lichtkolommen en lichtmasten

In de kanaalzone worden diverse typen verlichting toegepast. Voor elk type geldt dat verlichting de scheepvaart niet mag hinderen. Eventueel kunnen hiervoor aanvullende voorzieningen zoals lamellen worden aangebracht. Omwille van energiezuinigheid is het wenselijk de armaturen te voorzien van LEDverlichting. Een andere mogelijke duurzame ontwikkeling is om de verlichting te dimmen of uit te schakelen wanneer

een route niet wordt gebruikt. Gezien het gewenste gebruik in de kanaalzone is het daarbij van belang dat de verlichting niet alleen aanschakelt bij passerende voertuigen, maar dat er ook verlichting is voor bijvoorbeeld wandelaars en trimmers. Eventueel kan, waar dat van belang is, vleermuisvriendelijke amberkleurige verlichting worden toegepast in deze armaturen.

Lichtkolom stedelijk verblijfsgebied

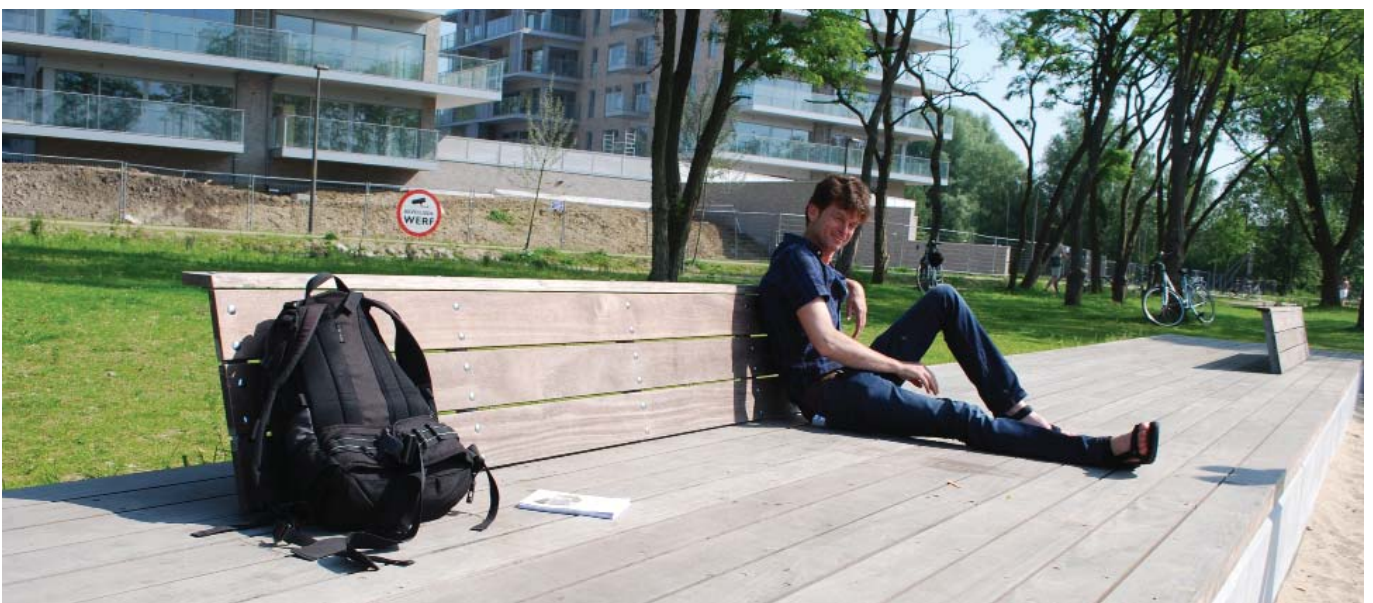
Op de publiekstrekkers kunnen lichtkolommen worden toegepast zoals die zijn geplaatst op de Rooseveltboulevard. Deze vormen zo een terugkerend kenmerk langs het kanaal. De lichtkolom is van het type Rechlaternen (hoogte 4,5 m) en wordt uitgevoerd in RALkleur antraciet 7016.

Verlichting routes

Langs doorgaande profielen worden de standaard lichtmasten toegepast die in de aanliggende wijk gebruikt worden.

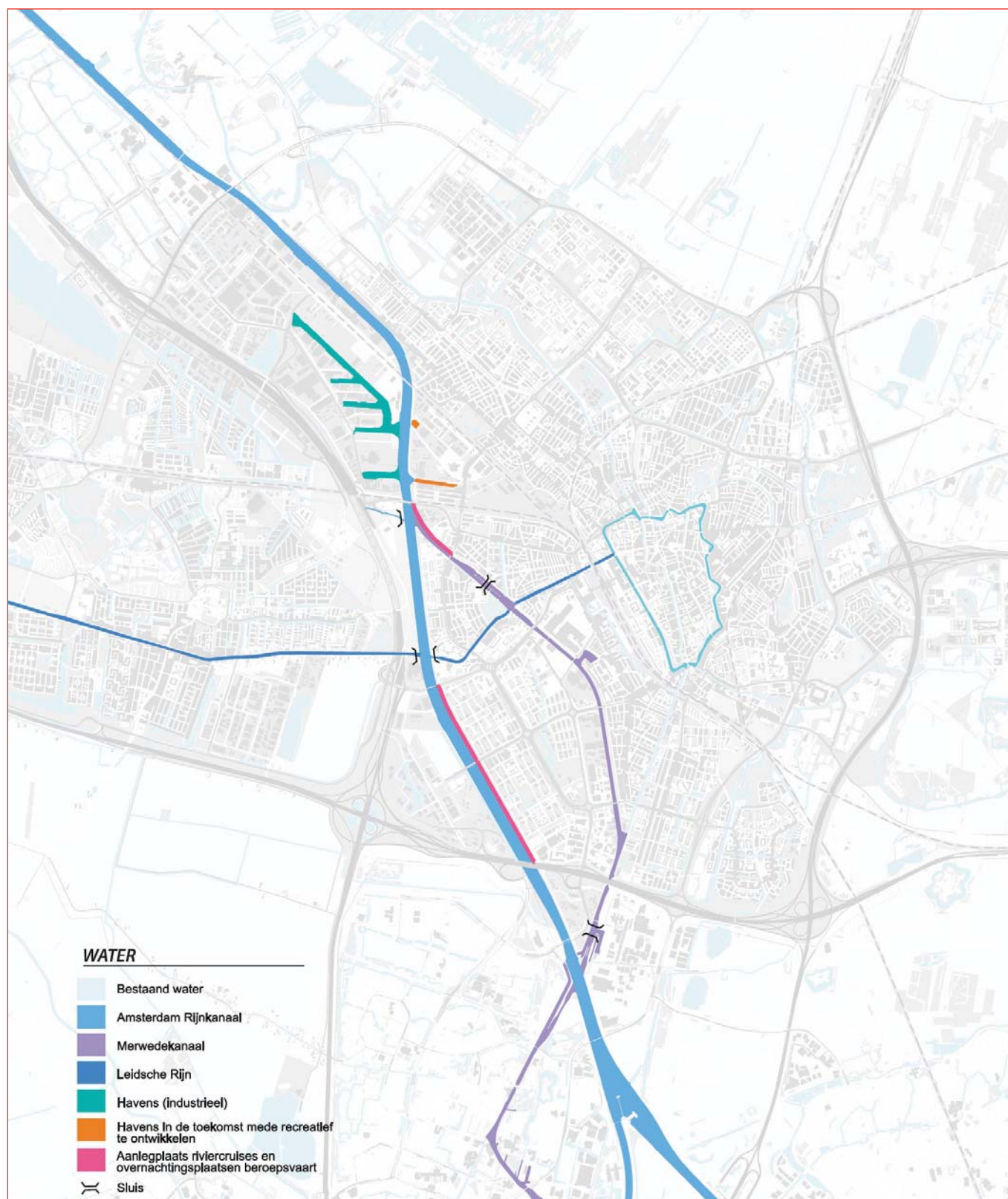


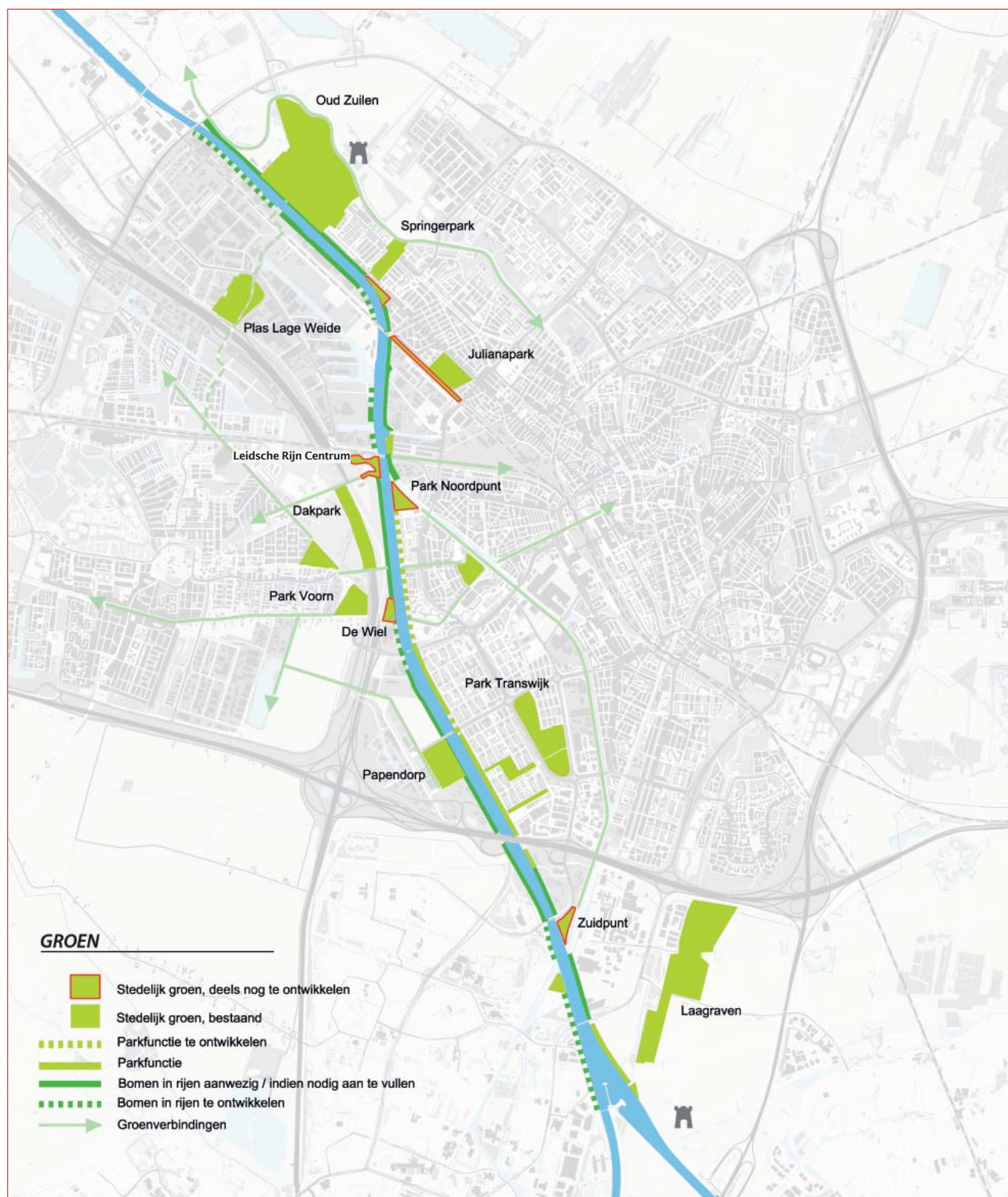
Varianten zitrand

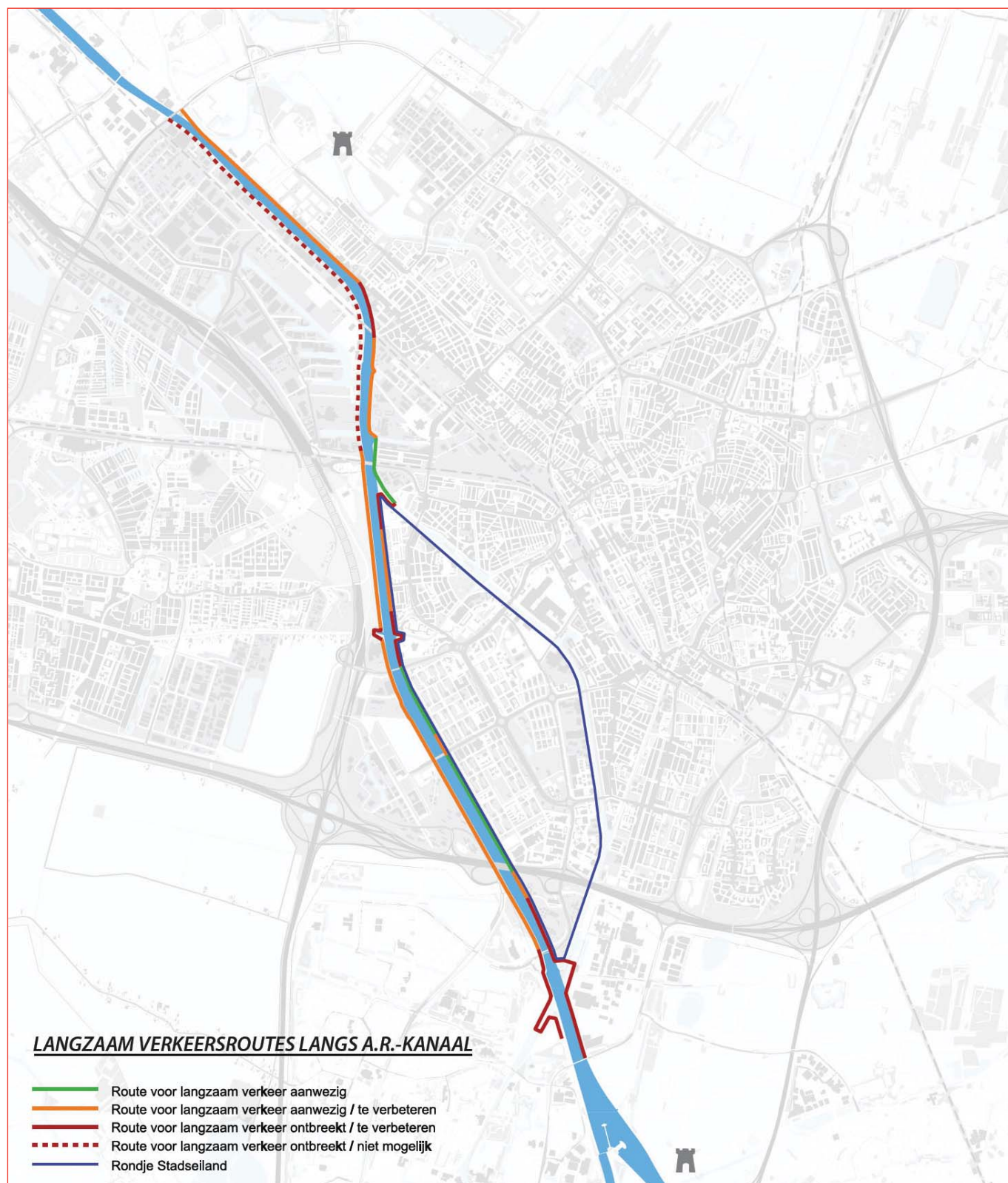


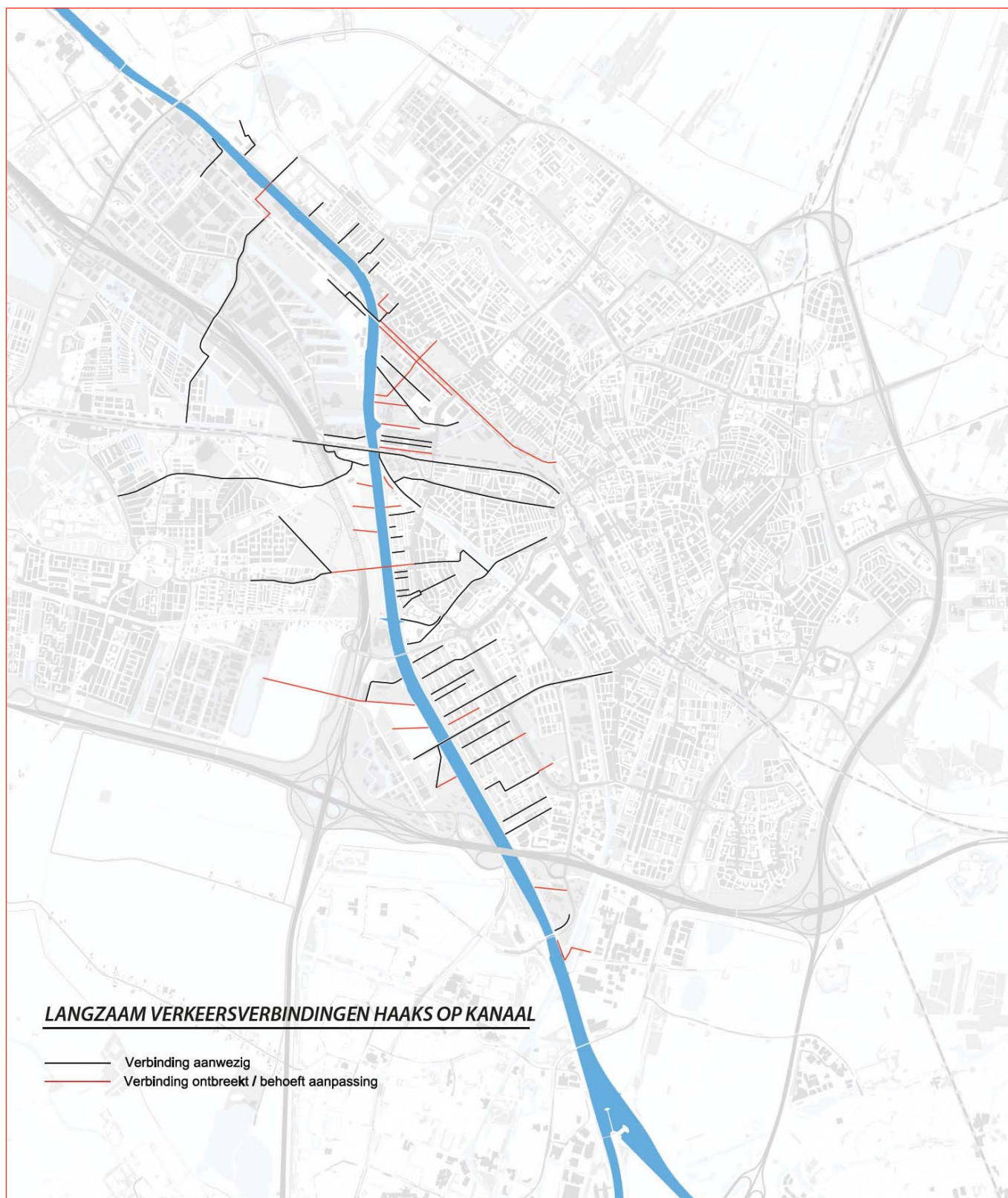
Beelden ter inspiratie van mogelijke zitranden met houten zitvlonder.

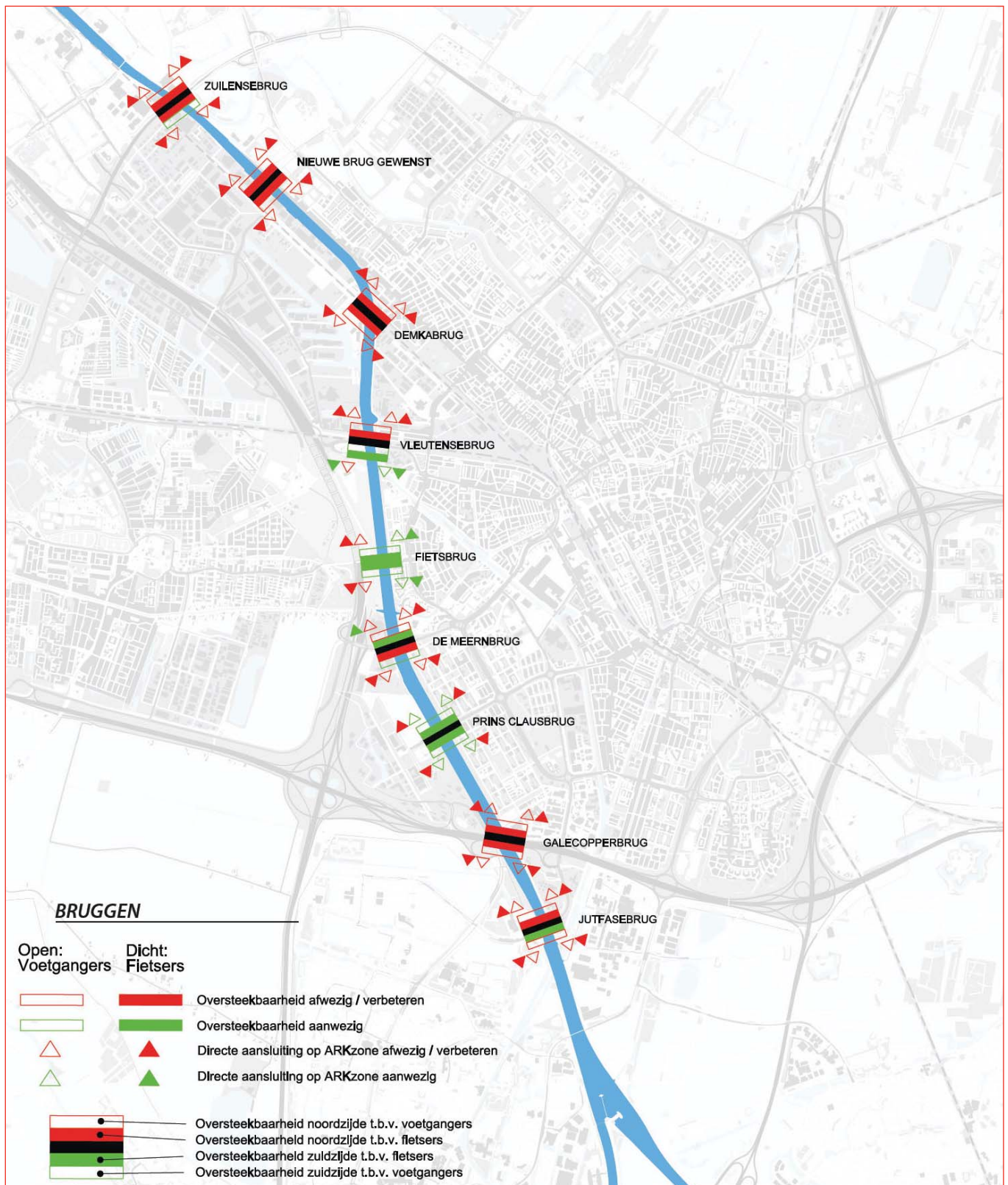
4 Analysekaarten

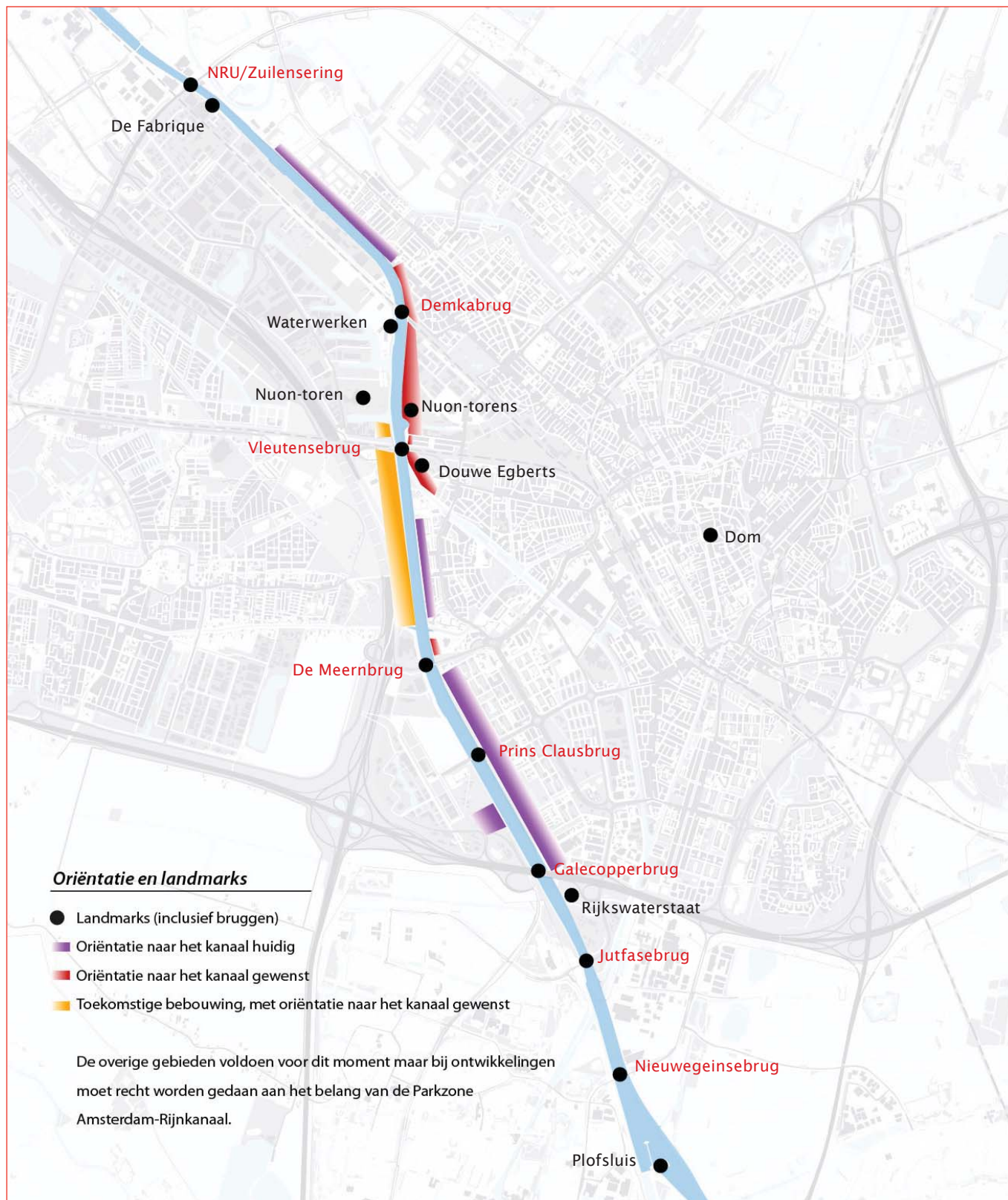












Literatuurlijst

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012
- Provincie Utrecht, Provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013)
- Bestuur Regio Utrecht, “Visie recreatieve routestructuren” (2009)
- Gemeente Utrecht, Actieplan Utrecht Fietst 2015-2020 (2015)
- Gemeente Utrecht, Agenda 22, Plan 2012-2018 (2012)
- Gemeente Utrecht, Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (2012)
- Gemeente Utrecht, Bedrijventerreinenstrategie (2012)
- Gemeente Utrecht, Bomenbeleid (2009)
- Gemeente Utrecht, Economische Agenda 2012-2018 (2012)
- Gemeente Utrecht, Fietsnota Verder met de Fiets (2002)
- Gemeente Utrecht, Groenstructuurplan Utrecht 2030; “Stad en land verbonden” (2007)
- Gemeente Utrecht, Meerjarengroenprogramma (2015)
- Gemeente Utrecht, Ontwikkelingsvisie Centrale Zone (2006)
- Gemeente Utrecht, Ontwikkelingskader Horeca (2012)
- Gemeente Utrecht, Plan van aanpak “Groene zones langs het Amsterdam-Rijnkanaal” (2007)
- Gemeente Utrecht, Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Oost (2015)
- Gemeente Utrecht, Structuurvisie Utrecht 2015/2013 (2004)
- Gemeente Utrecht, Visie Watertoerisme “Duik in Utrecht” (2009)
- Gemeente Utrecht, Visie Werkspoorkwartier (2012)

Literatuurlijst

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012
- Provincie Utrecht, Provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013)
- Bestuur Regio Utrecht, “Visie recreatieve routestructuren” (2009)
- Gemeente Utrecht, Actieplan Utrecht Fietst 2015-2020 (2015)
- Gemeente Utrecht, Agenda 22, Plan 2012-2018 (2012)
- Gemeente Utrecht, Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (2012)
- Gemeente Utrecht, Bedrijventerreinenstrategie (2012)
- Gemeente Utrecht, Bomenbeleid (2009)
- Gemeente Utrecht, Economische Agenda 2012-2018 (2012)
- Gemeente Utrecht, Fietsnota Verder met de Fiets (2002)
- Gemeente Utrecht, Groenstructuurplan Utrecht 2030; “Stad en land verbonden” (2007)
- Gemeente Utrecht, Meerjarengroenprogramma (2015)
- Gemeente Utrecht, Ontwikkelingsvisie Centrale Zone (2006)
- Gemeente Utrecht, Ontwikkelingskader Horeca (2012)
- Gemeente Utrecht, Plan van aanpak “Groene zones langs het Amsterdam-Rijnkanaal” (2007)
- Gemeente Utrecht, Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Oost (2015)
- Gemeente Utrecht, Structuurvisie Utrecht 2015/2013 (2004)
- Gemeente Utrecht, Visie Watertoerisme “Duik in Utrecht” (2009)
- Gemeente Utrecht, Visie Werkspoorkwartier (2012)



Gemeente Utrecht