

Noordelijke wandel- en fietsroute Lanslaan, Lomanlaan



Ontwerpbeschrijving
Concept Voorlopig Ontwerp



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

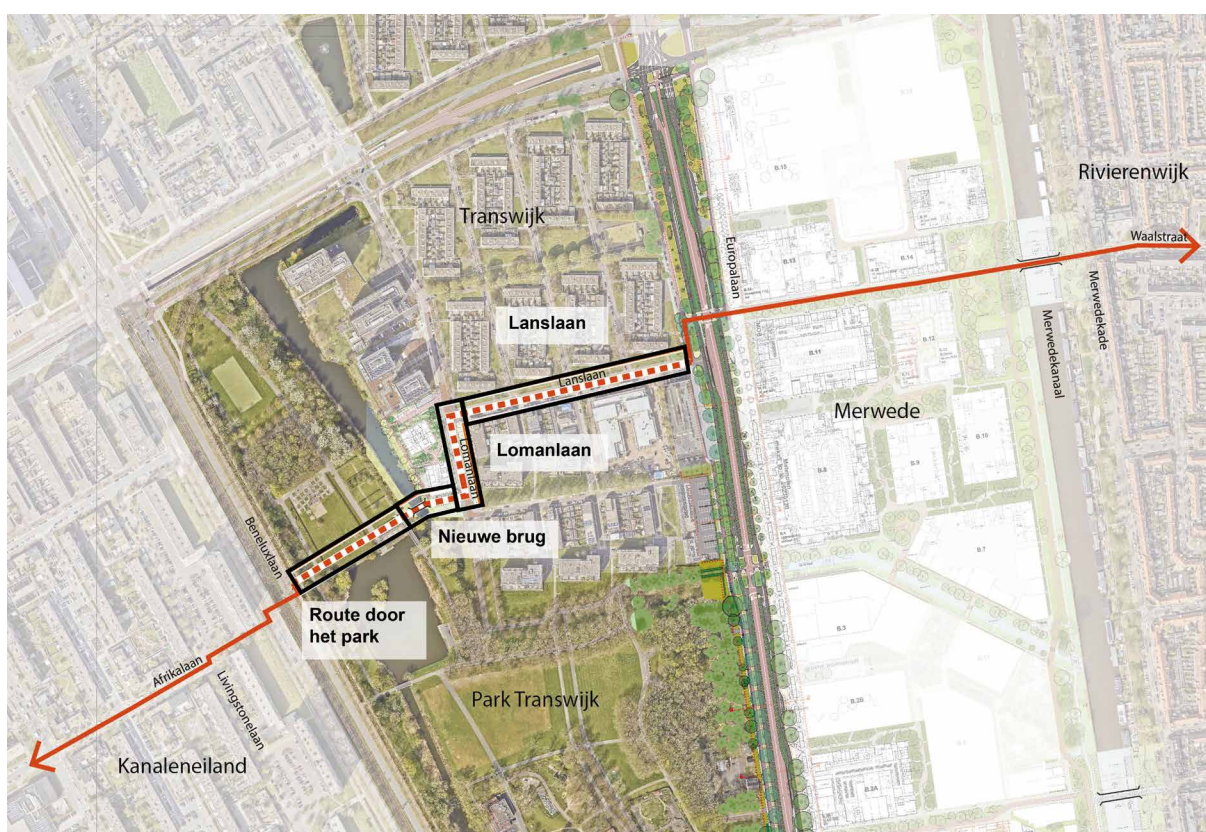
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Planning	5
2. Ontwerpkaders	6
2.1 Erfgoed/Cultuurhistorie (brug)	6
2.2 Riolering en waterinfiltratie	6
2.3 Kabels en leidingen	6
2.4 Groen, bomen en regenwater	7
2.5 Ondergrondse containers.	7
2.6 Klimaatadaptatie en circulariteit	7
3. Het ontwerp	8
3.1 Herinrichting Lanslaan	8
3.2 Herinrichting Lomanlaan	11
3.3 Gemengd pad park Transwijk	12
4. Omgevingsmanagement en Samen Stad Maken	13
4.1 Participatie en communicatie	13
4.2 Afstemming raakvlakprojecten	14
4.3 Planologische procedures	17
5. Vervolgstappen	18
Bijlagen	19

1. Inleiding

Dit Voorlopig Ontwerp (VO) is een verdere uitwerking van de Nota van Uitgangspunten (NVU) en Functioneel Ontwerp (FO). We gaan in op wijzigingen die tijdens het VO-ontwerpproces zijn opgetreden.

1.1 Aanleiding

Utrecht groeit richting 2040 naar circa 455.000 inwoners, met een grote woningbouwopgave in onder andere de Merwedekanaalzone (RSU Utrecht, 2023). Dit leidt tot een toename van fiets- en voetgangersverkeer, waarvoor de bestaande infrastructuur onvoldoende capaciteit biedt. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2 (2021) en de Omgevingsvisie Kanaleneiland – Transwijk (2022) is daarom een nieuwe Oost-West fietsverbinding voorzien. Dit project geeft hier invulling aan door de herinrichting van de Lanslaan, een deel van de Lomanlaan en de noordelijke route door Park Transwijk. De scope van het plangebied loopt vanaf Beneluxlaan tot Europalaan via het Park Transwijk, Lomanlaan en Lanslaan. Het plangebied is opgeknipt in 4 ontwerponderdelen: Lanslaan, Lomanlaan, nieuwe brug en route door het park. In figuur 1 zijn de vier onderdelen op kaart zichtbaar gemaakt.



Figuur 1. Overzichtstekening van de route. De rood-witte gestippelde lijn is de route door Transwijk en Park Transwijk.

1.2 Planning

Onderstaande mijlpalenplanning toont de belangrijkste punten:

Wat	Wanneer
Opstellen Voorlopig Ontwerp	Oktober 2025
Reacties ophalen Voorlopig Ontwerp	Zomer 2026
Vaststellen ontwerp	Najaar 2026
Aanbesteding	Zomer 2027
Realisatie	2028

2. Ontwerpkaders

2.1 Erfgoed/Cultuurhistorie (brug)

We ontwerpen de nieuwe brug die in het park moet komen in een apart ontwerptraject. Tijdens het Voorlopig Ontwerp hebben we gehoord dat deze brug er anders uit moet komen te zien dan de bestaande bruggen in het park. Dit is anders ten opzichte van wat is gecommuniceerd in de Nota van Uitgangspunten. Daarom hebben we meer tijd nodig. We ontwerpen eerst de Lanslaan en de Lomanlaan en werken de brug in een apart ontwerp- en participatieproces verder uit. Door het op te knippen kunnen we toch verder met het project van de fietsroutes.

2.2 Riolering en waterinfiltratie

Het bestaande riool wordt vervangen door een gescheiden systeem. Er komt een vuilwater-riool en een regenwaterriool van beton. In de Lanslaan en Lomanlaan maken we regenwater-aansluitingen naar de zijstraten, hierop kunnen we in de toekomst het hemelwatersysteem van Transwijk-Noord aansluiten. Het nieuwe regenwaterriool krijgt een uitlaat bij de watergang in park Transwijk.

Ook vangen we regenwater in het groen op, zodat het in de bodem kan zakken. Hiervoor maken we wadi's in de Lomanlaan en verlaagd groen in de Lanslaan. Ook bij de parkeervakken komt bestrating waar water doorheen kan. Het water dat hiermee wordt opgevangen, kan op een natuurlijke manier in de bodem infiltreren.

2.3 Kabels en leidingen

Stedin en Eneco (gas en elektra)

Stedin heeft zelf gepland werk in het projectgebied. In de Lomanlaan wordt een oude gasleiding van asbestcement verwijderd, voorafgaand aan onze werkzaamheden. Verder wordt een stuk gasleiding aan de zuidzijde van de Lanslaan verwijderd voorafgaand aan onze werkzaamheden. Stedin heeft ook werkzaamheden gepland voor aanleg van een nieuwe middenspanningkabel in de Lanslaan. Hierover stemmen we nog af, zodat alles goed past.

Eneco heeft geen gepland werk in het projectgebied. Er is afgesproken dat er geen groen wordt geplant boven de warmteleidingen in de Lanslaan.

Vitens (leidingwater)

Vitens heeft aangegeven dat er in het projectgebied asbestcementleidingen liggen die aan vervanging toe zijn. Zowel in Park Transwijk als in de Lanslaan hebben we nieuwe tracés afgestemd met Vitens die goed overeenkomen met ons nieuwe ontwerp. Zo komt de waterleiding op een betere plek ten opzichte van de bestaande en nieuwe bomen.

Telecom

De in het projectgebied aanwezige telecomaanbieders hebben geen gepland eigen werk. Zij zijn allen akkoord met het nemen van maatregelen om hun kabels te beschermen en bereikbaar te houden.

2.4 Groen, bomen en regenwater

In de groenstrook tussen de parkeervakken en de woningen aan de oostzijde van de Lomanlaan komen 6 nieuwe bomen. Deze bomen maken een doorgaande bomenrij compleet. We kiezen voor bomen van de 1ste orde grootte. Hiervoor is voldoende onder- en bovengrondse groeiruimte voor. In de vervolgfase kijken we naar de boomsoorten.

In de Lanslaan plaatsen we bomen langs de route ter hoogte van de bestaande bomen. Uit onderzoek is gebleken dat de bestaande bomen in de Lanslaan niet gezond zijn. We onderzoeken op welke plekken en hoeveel bomen we hier terugplanten.

Daarnaast wordt regenwater opgevangen in de groenvakken. De groenvakken worden daarom ongeveer 15 cm verlaagd aangelegd. Op deze manier kan het water op een zo natuurlijk mogelijke manier in de bodem zakken, zonder dat het onnodig wordt afgevoerd naar het riool of dat het oppervlaktewatersysteem onnodig wordt belast.

In het park, in de buurt van het gecombineerd pad, komen ook bomen. Het aantal en type bomen worden bepaald vanuit de project verbetering en vergroening Park Transwijk.

2.5 Ondergrondse containers.

De ondergrondse afvalcontainer (orac) op de hoek van de Lanslaan en de Lomanlaan wordt verplaatst, omdat er een conflict is met de bestaande Vitens waterleiding.

Vlakbij de container is een voetgangersoversteek. De locatie van deze oversteek heeft een logische toegankelijke looplijn. We voegen twee extra locaties voor restafval toe, deze zijn afgestemd met de nieuwbouwontwikkeling Europalaan/Lomanlaan.

2.6 Openbare verlichting

We hergebruiken de bestaande openbare verlichting (masten) en verduurzamen waar mogelijk (LED Armatuur). In het park worden bestaande masten aangevuld met vergelijkbare masten en armatuur in het park (4 AKPH 35la).

2.6 Klimaatadaptatie en circulariteit

Bij de doorgaande voet- en/of fietspaden op de Lomanlaan proberen we minimaal 40% schaduw te realiseren. Bij de Lanslaan wijken we af, omdat de bomen alleen aan één kant kunnen staan door de aanwezigheid van kabels en leidingen.

We willen materialen in de straten en in het park hergebruiken. Dit is afhankelijk van de kwaliteit van de bestaande materialen, denk hierbij aan de lantaarnpalen en klinkers. De definitieve keuze wordt gemaakt in het Definitief Ontwerp.

3. Het ontwerp

In bijlage 1 leest u de plankaart met het ruimtelijk ontwerp. Onderstaand een beschrijving per onderdeel.

3.1 Herinrichting Lanslaan



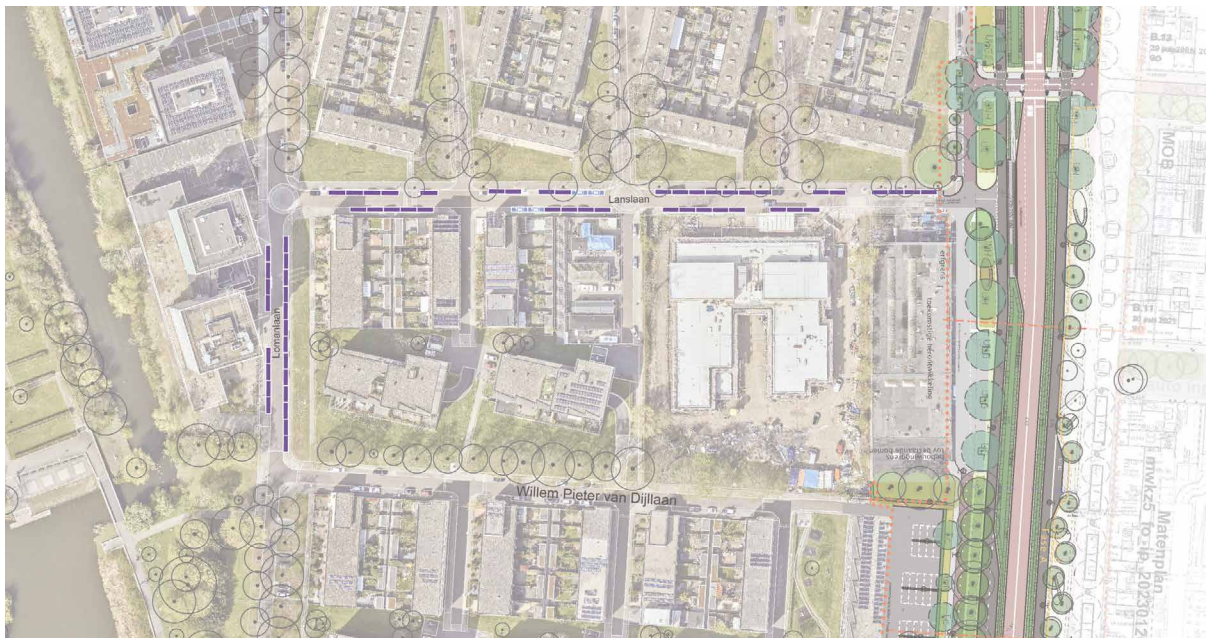
Figuur 2. Impressie van de herinrichting Lanslaan met fietsstraat en éézijdig parkeren

In de nieuwe situatie van de Lanslaan ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers, zodat zij straks veiliger en comfortabeler over de Lanslaan kunnen fietsen en lopen (zie figuur 2 voor een impressie van de nieuwe situatie). De Lanslaan wordt een tweerichtings fietsstraat van 4,80 meter breed, met rood asfalt en aan beide zijde een klinkerstrook (rabatstrook) van 0,40 meter. De klinkers worden hergebruikt. Aan de zuidkant van de fietsstraat komen langspaarkeervakken van 2,20 meter breed, voorzien van waterdoorlatende verharding. Aan de noordkant komt een doorgaande verlaagde groenstrook waar hemelwater in de bodem kan zakken. Parkeren aan één kant van weg draagt bij aan de verkeersveiligheid op de fietsstraat. De voetpaden zijn in de Lanslaan minimaal 2,00 meter breed, met uitzondering van enkele plekken aan de zuidzijde van de Lanslaan, bij de entrees van de woningen. Daar kan het trottoir plaatselijk 0,90 meter breed zijn. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met een dwarsdoorsnede van de Lanslaan. Hier staan de afmetingen van de stoep en weg nogmaals op.

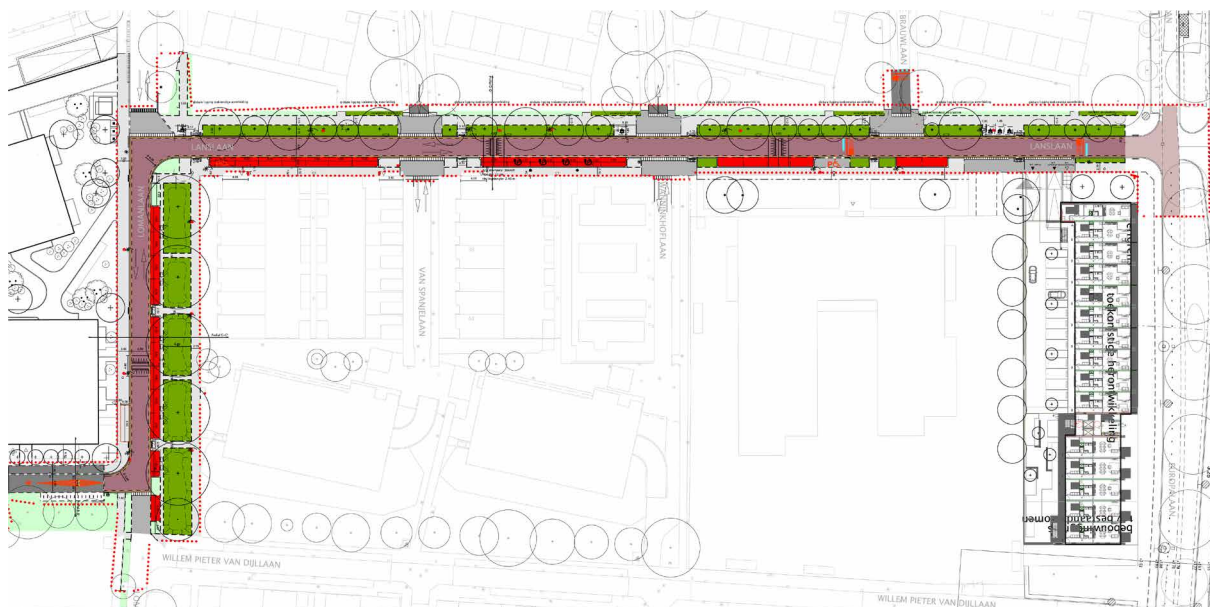
Parkeren Lanslaan

In de huidige situatie zijn er 43 parkeerplaatsen aan beide kanten van de weg. Er komen 20 parkeerplaatsen aan de zuidkant van de Lanslaan. De 23 parkeerplaatsen aan de noordzijde worden opgeheven. Door het weghalen van parkeerplekken aan één kant wordt de fietsroute veiliger en ontstaat er een continu beeld van de Lanslaan. De parkeerdrukmeting van november 2024 toont aan dat er voldoende ruimte is en de parkeerdruk onder de 90% blijft. Bij de kruisingen komen veiligere oversteekmogelijkheden voor voetgangers. Aan de noordzijde komt tussen het voetpad en de fietsstraat een groenberm waar het regenwater in de bodem kan zakken.

Straat	Huidig aantal parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen in VO
Lanslaan	43 waarvan 1 gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en 4 elektrische parkeerplaatsen	20 waarvan 4 elektrisch, 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats en 1 gehandicaptenparkeerplaats op kenteken



Figuur 3. Parkeren in de huidige situatie in Lanslaan en Lomanlaan. (In de Lomanlaan zijn de parkeerplekken tijdelijk weggehaald in verband met de bouw van de woontorens.)



Figuur 4. Parkeren in de toekomstige voorgestelde situatie. De parkeerplekken zijn aan één kant van de Lomanlaan en Lanslaan.

Afwijkingen op NvU/FO

- De aansluiting van de fietsstraat op de Europalaan-Noord en het vrijliggende fietspad is aangepast. In de eerdere Nota van Uitgangspunten en het Functioneel Ontwerp was er een 30 km/u inritconstructie ontworpen. Om het comfort van de fietser te vergroten is dit gewijzigd in een voorrangskruising.
- Een schoolzone voor de Rafaelschool is toegevoegd. De school heeft dit aangevraagd.
- Een algemene mindervalide parkeerplaats voor de Rafaelschool en één mindervalide parkeerplek op kenteken, in de omgeving van de Lomanlaan is ingepast.
- Er komt een extra mindervalide oversteek bij, in de buurt van de ondergrondse afvalcontainers (orac's).
- De mindervalide oversteek in de omgeving van de Lomanlaan is verplaatst om ruimte te kunnen bieden aan de nieuwe plek voor de orac, omdat er een waterleiding onder de grond ligt. De locatie van deze oversteek heeft een logische toegankelijke looplijn.
- Opstelvakken voor de papierklo's zijn ingepast aan de zuidzijde van de Lanslaan, om zo de doorloopruimte van voetgangers te verbeteren. Deze opstelvakken gaan ten koste van groen aan deze zijde.
- De inritconstructie naar de Rafaelschool is vergelijkbaar ontworpen zoals de uitrit van de parkeerkelder van de nieuwbouwontwikkeling aan de Europalaan-Noord. Zo maken we duidelijk onderscheid tussen de inritten van de zijstraten en de inritten richting de woningen/school.
- De scope grens is plaatselijk gewijzigd, omdat de groenvakken voor de Rafaelschool geen eigendom zijn van de gemeente.
- De drempels zijn verplaatst naar effectievere locaties.

3.2 Herinrichting Lomanlaan



Figuur 5. Impressie van de herinrichting Lomanlaan met de fietsstraat en aan één zijde parkeren

In de nieuwe situatie komt er in de Lomanlaan meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De Lomanlaan wordt tussen de kruising met de Lanslaan en de kruising met het nieuwe wandel- en fietspad in Park Transwijk omgevormd tot een fietsstraat. De straat wordt 4,80 meter breed en aan beide zijden komt een klinkerstrook (rabatstrook) van 0,40 meter breed. Dit zijn hergebruikte klinkers. De parkeervakken bevinden zich aan de oostzijde van de Lomanlaan en zijn 2,20 meter breed. Figuur 5 is een impressie van de nieuwe situatie. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met een dwarsdoorsnede van de Lomanlaan. Hier staan de afmetingen van de stoep en weg nogmaals op.

Parkeren Lomanlaan

Straat	Huidig aantal parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen in VO
Lomanslaan	21 en 1 deelauto	10 en 1 deelauto

In de huidige situatie zijn er 21 parkeerplaatsen aan beide kanten van de weg. In de nieuwe situatie komen er 11 parkeerplaatsen, er verdwijnen 10 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. De nieuwe parkeerplekken liggen aan één kant (oostzijde van de Lomanlaan). Door het weghalen van parkeerplekken aan één zijde wordt de fietsroute veiliger en ontstaat er een continu beeld van de Lomanlaan, waar alleen aan de oostzijde wordt geparkeerd.

Er wordt aan de westzijde van de Lomanlaan een brede stoep aangelegd, wat bijdraagt aan veiligere en betere loopmogelijkheden, vooral voor mindervaliden. Ter hoogte van de nieuwe horecazaak (ontwikkeling Lomanlaan 103 - 105 (Linde en Eik)) wordt op de brede stoep een laad- en losplek gemaakt

Afwijkingen op NvU/FO

Mindervalide oversteek toegevoegd voor betere toegankelijkheid, samen met het verplaatsten van een verkeersdrempel.

3.3 Gemengd pad park Transwijk



Figuur 6. Impressie van het nieuwe fiets- en voetpad door het noordelijk deel van het Park

In de nieuwe situatie komt er door het park een 6 meter breed pad, dat wordt gemaakt van asfalt in de kleur antraciet. Dit pad krijgt geen kenmerken van een (doorgaand) hoofdfietspad. De asfaltconstructie wordt berekend op het gewicht van het evenementenmaterieel dat hier incidenteel gebruik van maakt.

Voor mensen met een visuele beperking of hulpmiddelen komt er een strook op het pad, die ook als een natuurlijke gidslijn werkt voor fietsers en voetgangers. De strook komt tussen het voetgangers- en fietsgedeelte, zodat gebruikers duidelijker kunnen zien waar gefietst en gelopen mag worden. De materiaalkeuze hiervoor volgt in het Definitief Ontwerp. Bij de ingangen van het park en de bruggen brengen we in wegdek van het fietspad een symbool van fietsers aan te brengen. Zo is het extra duidelijk wat het fietsgedeelte is. Van het in totaal 6 meter brede asfalt pad is het fietsgedeelte 3,50 meter breed en het voetgangersgedeelte 2,20 meter. In bijlage 2 is een dwarsprofiel opgenomen, waar de nieuwe afmetingen van het pad in staan.

Tussen het bestaande verblijfsplein aan de vijver, die omzoomd is met muurtjes van basaltstenen, en het nieuwe gecombineerde fiets- en wandelpad, ligt een strook van 2,80 meter. Deze strook wordt ingezaaid met gras.

Afwijkingen op NvU/FO

- De strook tussen het gecombineerde pad en de bestaande muurtjes bij het verblijfsplein aan de vijver krijgt geen verharding. In plaats van verharding (klinkers) komt er gras.
- Bomen in het park zijn geen onderdeel meer van het project. De inpassing van deze bomen is onderdeel van de ontwikkeling Kwaliteitsslag Park Transwijk.
- De brug wordt in een later stadium apart uitgewerkt.

4. Omgevingsmanagement en Samen Stad Maken

4.1 Participatie en communicatie

In de VO-fase is participatie georganiseerd in de samenwerkingsvorm 'peilen'. Dat betekent: gericht feedback ophalen om het concept-ontwerp te toetsen aan praktijkervaringen, belangen en de in NvU opgehaalde aandachtspunten van betrokkenen. De opgehaalde aandachtspunten van NvU staan in het samenwerkingsverslag. Het samenwerkingsverslag is te zien op de [DenkMee-pagina](#) van het project.

Op basis hiervan is een samenwerkingsplan opgesteld voor de VO-fase. Dit beschrijft de manier waarop we Utrechters in de volgende fase betrekken. Tijdens de uitwerking van het VO organiseren we gerichte gesprekken met betrokkenen waarbij we het plan toelichten. Met de volgende betrokken zijn gesprekken geweest: evenementenorganisaties van Park Transwijk, HDSR, de Rafaëlschool, Fietzersbond, welstandcommissie en bewoners van de Lanslaan 50, 52 en 54.

Aanvullend is er extra aandacht gegeven aan het in beeld brengen van vergelijkbare doorstroomsituaties. Dit omdat veel aan- en omwonenden veel zorgen hebben geuit over de huidige doorstroming in de straten en zij zich afvragen in hoeverre een fietsstraat dit gaat verbeteren. De doorstroming is in eerste instantie intern uitgewerkt. Dit presenteren we tijdens het peilen, bij de te organiseren bewonersavond. Omwonenden worden weer via de projectpagina, DenkMee-pagina én via een wijkbericht uitgenodigd. Ook op de DenkMee-pagina geven we dan speciaal aandacht aan de doorstroming.

4.2 Afstemming raakvlakprojecten

In de omgeving van de Lanslaan en de Lomanlaan spelen ook andere ontwikkelingen waarmee we rekening houden. Van nieuwbouwprojecten tot aanpassingen in de openbare ruimte. Hieronder staan vijf lopende en toekomstige ontwikkelingen die een relatie hebben met de herinrichting van de Lanslaan en de Lomanlaan (figuur 7). Met deze projecten zijn verschillende gesprekken geweest en afspraken gemaakt.



Figuur 7. Raakvlakkenkaart Lanslaan Lomanlaan

1. Kwaliteitsslag Park Transwijk

Parallel aan het ontwerptraject voor de fietsroute, werken we ook aan verbeteringen in Park Transwijk, zodat het park een extra kwaliteitsslag krijgt.

Met de kwaliteitsslag willen we Park Transwijk beter laten voldoen aan een grotere gebruiksdruk en ruimtevraag vanuit de (directe) omgeving. Het park moet in de toekomst door meer mensen (recreatief) gebruikt kunnen worden en mooier en aangenamer worden om in te verblijven. Daarnaast zetten we in op verbetering van de padenstructuur, versterking van het groen en verbeteringen van het watersysteem en waterkwaliteit, zodat het park en daarmee ook Transwijk in de toekomst meer klimaatadaptief wordt.

Twee onderdelen van de kwaliteitsslag hebben invloed op het ontwerp. Beide onderdelen hebben te maken met het feit dat Park Transwijk ook een evenementenpark is.

Over de paden in het park rijden incidenteel zware vrachtwagens. Deze vrachtwagens komen daar om materialen voor de opbouw van de evenementen te brengen. Dit betekent dat de paden en met name de fundering van de paden stevig genoeg moeten zijn om incidenteel zware vrachtwagen te kunnen dragen. In het voorlopig ontwerp houden we hier rekening mee.

De evenementen hebben ook invloed op de locatie van nieuwe bomen in het ontwerp. In de NvU/FO hebben we circa 16 bomen in een rijen langs de route voorgesteld. In het VO zijn de bomen uit de projectscope gehaald. Dit wordt opgepakt binnen het project Kwaliteitsslag Park Transwijk. Dit heeft te maken met de lay-out van het festival Central Park. Zij hebben langs de nieuwe fietsroute een reuzenrad staan, waardoor bomenrijen niet meer mogelijk zijn. De exacte locaties van de bomen langs de route worden in samenspraak met de evenementenorganisaties in de volgende fase bepaald.

De bomen die langs de route komen maken onderdeel uit van een compensatie-opgave. In het park worden op de heuvel van Vitens 116 bomen gekapt. Deze bomen vormen een gevaar voor de constructie van de drinkwaterkelder die onder de heuvel ligt. Alle gekapte bomen moeten 1 op 1 gecompenseerd worden. In het park is ruimte om 81 bomen te compenseren. De overige 35 bomen worden gecompenseerd in het Waterwinpark in Terwijde.

2. Ontwikkellocatie Lomanlaan: Lomanlaan 103 - 105 (Linde en Eik)



Figuur 8. Impressie van de twee nieuw te bouwen torens aan de Lomanlaan.

Er is afstemming geweest met de ontwikkellocatie Lomanlaan van Woonin. Het definitief inrichtingsplan is ook behandeld in de BING en heeft sterke raakvlakken met ons project. De verwachting is dat de 215 huurappartementen en de inrichting van de openbare ruimte in de loop van 2027 worden opgeleverd. In de Lomanlaan hebben wij een laad- en losplek voorzien voor de horeca in de zuidelijke plint van de woontorens. Ook is er ruimte gereserveerd voor brandweer opstelplaatsen.

Er worden momenteel afspraken gemaakt over het handhaven van de tijdelijke omrijroute voor het verkeer langs het bouwterrein van Woonin, om zo ook voor ons project met name de aanleg van het nieuwe riool in de Lomanlaan de wijk bereikbaar te houden.

Er zijn afspraken gemaakt over de beheergrens bij de zuidelijke toren. Hier wordt het beheer over een snipper groenstrook circa 0,75 meter aansluitend op het groen van het terrein van Woonin na realisatie overgedragen aan Woonin.

3. Nieuwbouw Nomi



Figuur 9. Impressie van de nieuwbouw op de hoek van de Lanslaan – Europalaan.

Op deze ontwikkellocatie worden de huidige garagecomplexen gesloopt om 64 koopappartementen te bouwen. De verwachting is dat de appartementen medio 2028 worden opgeleverd. De inrit van de parkeergarage komt uit op de Lanslaan. Dit is afgestemd met de ontwikkellocatie en verwerkt in het VO. De twee ondergrondse containers voor restafval voor de appartementen zijn gesitueerd in de openbare ruimte van de Lanslaan en zijn ingepast het VO. De appartementen zijn naar verwachting eerder opgeleverd dan ons project, waarbij zowel de inrit en de containers eerder worden gerealiseerd.

4. Herinrichtingsproject Afrikalaan en omgeving

Binnen de scope van het project Afrikalaan en omgeving werken ze ook aan een verbeterde oversteek over de Beneluxlaan uitgewerkt. De beoogde uitvoering hiervan is medio 2028. De oversteek Beneluxlaan sluit aan op de noordelijke fiets- en wandelroute door het park en daarmee ons project. De materialisering wordt op elkaar afgestemd.

5. Gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone

De inrichting van de openbare ruimte rondom de Merwedekanaalzone gaat na de oplevering van de eerste woningen van start. De aansluiting tussen de Europalaan met de Lanslaan wordt naar verwachting in 2029 uitgevoerd.

4.3 Planologische procedures

Op de locatie van het projectgebied geldt het Omgevingsplan gemeente Utrecht, waar de bestemmingsplannen in gemeente Utrecht per 1 januari 2024 onderdeel van uit maken.

Het projectgebied valt in twee bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Lomanlaan 103-105, de Gezusters Transwijk (vastgesteld 01-12-2022);
- Bestemmingsplan Kanaleneiland Transwijk (vastgesteld 28-03-2024).

Binnen de bestemmingplannen is rekening gehouden met de komst van de brug en het maken van wandel- en fietsroutes door het park. Daarom is voor nu geen planologische wijziging noodzakelijk. Nadat het concept DO gereed is wordt een omgevingsoverleg aangevraagd om zeker uit te sluiten of er planologische wijziging noodzakelijk is (BOPA-procedure).

5. Vervolgstappen

Op basis van het vastgestelde NvU-FO is het ontwerpteam aan de slag gegaan om het ontwerp verder uit te werken naar een Voorlopig Ontwerp (VO). Het concept-VO wordt door het bestuur vrijgegeven voor inspraak. Tijdens de reactieperiode worden stakeholders geïnformeerd over het VO en de gemaakte keuzes. Stakeholders hebben de gelegenheid om te reageren op de plannen en om nieuwe inzichten aan te dragen. De inzichten worden gebundeld en beantwoordt in het samenwerkingsverslag. Het projectteam weegt de inzichten en verwerkt dit waar mogelijk in het VO. Het VO wordt samen met het samenwerkingsverslag vastgesteld door het college van B&W. Na het besluit van het college wordt het vastgestelde VO en het samenwerkingsverslag vrijgegeven en gepubliceerd.

Bijlagen

Bijlage 1: Plankaart

Bijlage 2: Dwarsprofielen

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte, Stadsingenieurs
fietsrouteparktranswijk@utrecht.nl

Bronnen:

Figuur 8: [Projecten - Woonin](#)

Figuur 9: [Nomi Utrecht - stads wonen met een warm hart](#)

Vormgeving: OntwerpStudio Ruimte

juni 2026

Utrecht.nl