

Bijlage 1 Ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Bestuurlijk Opdrachtgever
Lot van Hooijdonk

Ambtelijk Opdrachtgever
Daniël Reuling

Projectmanagement
Gerard Verrijn Stuart
Jaap Martijn

Projectgroep
Gerard Verrijn Stuart
Jaap Martijn
Robert Hoenselaar
Ronald Tamse
Lyenne de Rooij
René van Seumeren
Luuk van den Berg
Ellen Jansen
Marcel de Lange
Dick Terlouw

Redactie
Jaap Martijn

Grafische realisatie
Ruimte

Versiedatum:
16 oktober 2023

Bestuurlijke besluitvorming:
Vastgesteld door de gemeenteraad op:
...

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Een kijk op de stad 4
1.2 Geschiedenis traject 5
1.3 Leeswijzer studie toekomstperspectief 6

2. Zuidpoort: een nieuw deel van het centrum 7
2.1 Een korte geschiedenis 7
2.2 Positie Zuidpoort in de stad 9
2.3 Problematiek nu en naar de toekomst 11
2.3.1 Druk op de openbare ruimte 11
2.3.2 Groen en klimaat en leefbaarheid 11
2.3.3 De sociale betekenis van buurtplekken 13
2.4 Wensen en aandachtspunten uit de stad 14
2.4.1 Waarden en wensen 14
2.4.2 Aandachtspunten 14
2.4.3 Gesprekken met stakeholders 14

3. Toekomstperspectief: ruimtelijke kwaliteit en actieve mobiliteit herstellen en versterken 15
3.1 Twee leidende principes centraal 15
3.2 Groene schaalsprong 15
3.2.1 Groene (buurt)straten en pleinen 17
3.2.2 Groenblauwe route Vaartsche Rijn 17
3.2.3 Het Singelpark 17
3.2.4 Het spoorpark 17
3.2.5 De Kromme Rijnscheg 17
3.3 Mobilteitssysteem 18
3.3.1 Lopen en verblijven 19
3.3.2 Fietsen 20
3.3.3 Openbaar vervoer (OV) 21
3.3.4. Autoverkeer 22

4. Een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare buurt: deeluitwerkingen 24
4.1 Voorkeursuitwerking toekomstperspectief 24
4.2 Bijzondere stedelijke ruimtes, groene buurtpleinen 25
4.2.1 Ledig Erf 26
4.2.2 Stationsomgeving Vaartsche Rijn 30
4.2.3 Balijeplein en omgeving 34
4.3 Groene singel en scheggen 38
4.3.1 Kromme Rijn scheg (Abstederdijk-Venuslaan-Rubenslaan) 39
4.3.2 Catharijnesingel-zuid (Singelpark) 42
4.4 Stadslanen 44
4.5 Woonstraten 45
4.5.2 Bleekstraat 46
4.5.3 Albatrosstraat 48

Bijlage Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023 50

Bijlage Participatierapport studie Zuidpoort 2023 51

1. Inleiding

1.1 Een kijk op de stad

Dit document beschrijft het toekomstperspectief voor de Zuidpoort, het zuidelijke entreegebied van de binnenstad rondom Ledig Erf en station Vaartsche Rijn(zie Figuur 1). Het is een verkenning waarbij de mogelijke ingrepen in het verkeerssysteem in samenhang worden bekeken met de ruimtelijke kwaliteiten die deze ingrepen op kunnen leveren, zoals meer ruimte voor groen, voetganger, fietser en verblijf. Parallel aan deze studie is ook een uitgebreid participatietraject doorlopen. Bewoners, ondernemers, gebruikers en stakeholders zijn in de beginfase van deze studie gevraagd om de wensen, waarden en aandachtspunten voor de Zuidpoort in volle breedte mee te geven.

De mogelijke ingrepen in het verkeerssysteem zijn een uitwerking van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) waar is vastgesteld dat de gemeente werkt naar een gezonde, leefbare en groene stad in 2040. De RSU stelt 2 principes leidend voor nieuwe ontwikkelingen: de groenblauwe kwaliteiten van de stad en de mobiliteit van de toekomst.

Juist in de Zuidpoort zijn deze aspecten van groot belang. Er is relatief weinig groen en het groen wat er is heeft vaak weinig gebruikswaarde of is slecht verbonden. De auto is nadrukkelijk aanwezig in de openbare ruimte, met de grote hoeveelheid asfalt die daarbij hoort. Om de doelen uit de RSU te bereiken zijn soms stevige keuzes nodig. Uitgangspunt hierbij is dat wijken, straten en buurten altijd goed bereikbaar blijven - maar wellicht anders dan voorheen. De keuzes die de gemeente maakt zijn al beschreven in het Mobiliteitsplan 2040 (gezond, aantrekkelijke en bereikbaar), die samen met de RSU en het doorlopen participatietraject, de onderlegger vormt voor deze studie. Het toekomstperspectief laat zien dat een aantal maatregelen in het verkeerssysteem belangrijk is om de ruimtelijke ambities voor de Zuidpoort na te kunnen streven. De voorgestelde projecten worden conform het Utrechts Plan Proces (UPP) verder uitgewerkt. Het voorliggende toekomstperspectief vormt daarnaast een belangrijk vertrekkader voor de voorgestelde herinrichtingen van wegen en pleinen in de Zuidpoort.



Figuur 1 De straten die onderdeel zijn van de Studie Zuidpoort

1.2 Geschiedenis traject

De eerste beeldbepalende projecten in de Zuidpoort bevinden zich in de route tussen binnenstad, station Vaartsche Rijn en Rotsoord. De aanpak van de Tolsteegbarrière, de herinrichting van de Ooster- en Westerkade en Jutfaseweg zijn hier voorbeelden van. Centraal in deze projecten staat meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijf en later ook groen en klimaat. Met de aanpak van het Ledig Erf, de ontbrekende schakel, werd gewacht tot de komst van de Uitfhoflijn. Daarmee werd lijn 12 overbodig en ontstond ruimte voor een andere inrichting.

Begin 2021 is een uitgebreide participatie georganiseerd over de mogelijke verkeersstructuur in de Zuidpoort, waarbij een aantal varianten voor een verkeersstructuur voor reactie is voorgelegd aan de buurt. Hieruit blijkt dat er veel verschillende meningen zijn, maar ook veel aandachtspunten zijn benoemd. Deze zijn meegenomen in het verdere onderzoek naar het wijzigen van de verkeersstructuur. Door de opdracht vanuit de raad om het coalitieakkoord uit te voeren is de aanpak van de studie Zuidpoort aangescherpt. Het opheffen van de doorgaande autoverbinding op het Ledig Erf hanteren we daarom als uitgangspunt. De fietsstraat variant is in deze studie als referentie meegenomen in de beginfase van deze studie.

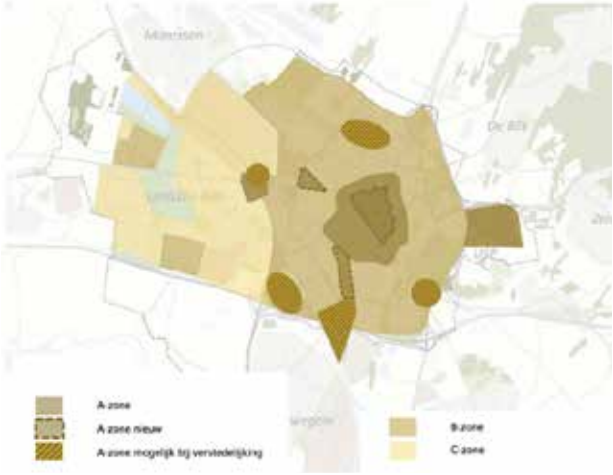
Met dit toekomstperspectief leggen we voor de gehele Zuidpoort een integrale gebiedsgerichte uitwerking van de RSU, het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad voor. Daarbij kijken we naar de ruimtelijke kansen en kwaliteiten die ontstaan in samenhang met verschillende maatregelen in het verkeerssysteem.



Figuur 2 kaart van de uitbreiding 30km zones (Mobiliteitsplan, 2021)



Figuur 3 Visiekaart uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040)



Figuur 4 kaart van de uitbreiding van de A-zones (Mobiliteitsplan, 2021)

1.3 Leeswijzer studie toekomstperspectief

In deze studie wordt onderzocht welke mobiliteitsmaatregelen er nodig zijn in het Zuidpoortgebied om onze ambities voor een gezonde, leefbare stad te kunnen realiseren. De voorgestelde mobiliteitsmaatregelen in deze studie bieden in de toekomst veel kansen om het gehele gebied Zuidpoort her in te richten waardoor er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en voor groen. Uitgangspunt hierbij is altijd dat de Zuidpoort bereikbaar is voor bewoners en bezoekers.

Voordat de maatregelen voor de voetganger, fiets, auto en openbaar vervoer in het Zuidpoortgebied worden beschreven wordt eerst het gebied Zuidpoort geïntroduceerd (hoofdstuk 2). In dit hoofdstuk wordt allereerst kort de geschiedenis van Zuidpoort geschetst (paragraaf 2.1), waarna wordt beschreven hoe belangrijk dit gebied voor de stad is geworden (paragraaf 2.2). Ook komt de huidige problematiek aan bod (paragraaf 2.3) en hoe daar vanuit de bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied tegenaan wordt gekeken (paragraaf 2.4).

In hoofdstuk 3 komen de twee leidende principes uit het RSU aan bod: de groenblauwe kwaliteiten van de stad en het nieuwe mobiliteitssysteem. Als eerste wordt behandeld hoe het versterken van de groene structuren op verschillende schaalniveaus kan bijdragen aan het verbeteren en herstellen van plekken. In paragraaf 3.2 wordt per modaliteit uiteengezet welke maatregelen er nodig en wenselijk zijn om van Zuidpoort een aangenaam gebied te maken.

In hoofdstuk 4 wordt per deelgebied of straat het toekomstperspectief geschetst. Aan de hand van kaarten en impressies wordt visueel gemaakt hoe plekken er mogelijk uit kunnen zien. Per plek worden ook een voorzet gedaan voor het formuleren van ruimtelijke uitgangspunten en zijn de eerste ontwerpideeën gevisualiseerd. De uitgangspunten en ontwerpideeën hebben als doel om straks aantrekkelijke straten en plekken te realiseren waar veel ruimte is voor voetgangers, fietsers en voor meer groen.

In bijlage Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023 wordt nader uiteengezet wat de verkeerskundige effecten zijn van dit toekomstperspectief.

In bijlage participatierapport studie Zuidpoort 2023 is uiteengezet wat de resultaten zijn van de diverse participatierondes over het toekomstperspectief.

2. Zuidpoort: een nieuw deel van het centrum

2.1 Een korte geschiedenis

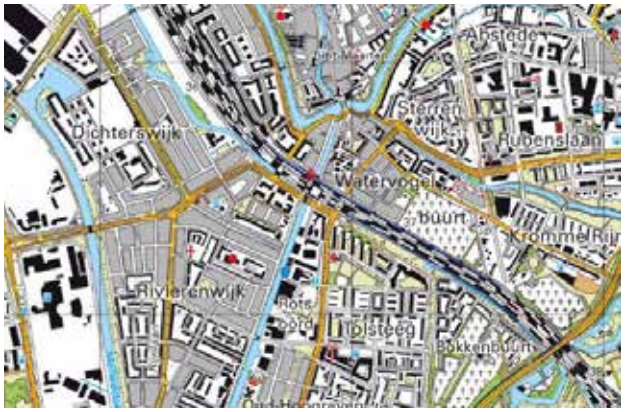
Eeuwenlang werd de stad Utrecht begrensd door de singels van de huidige binnenstad, met in het noorden en zuiden een voorstad. In het noorden de Bemuurde Weerd aan de Vecht, en in het zuiden Tolsteeg langs de Vaartsche Rijn. Hoewel er plannen waren voor verdere uitbreiding, zoals het plan van Moreelse, duurde het tot 1900 voordat grotere stedenbouwkundige ontwikkelingen op gang kwamen. Aanvankelijk vooral ten oosten, noorden en noordwesten van de huidige singels, zoals de wijken Wittevrouwen en Lombok. In het westen werd in 1843 het centraal station geopend, en in het zuiden bleef de ontwikkeling beperkt tot langs de waterwegen zoals de Vaartsche en Kromme Rijn, en enkele kleinschalige woonwijken.

Het was pas tijdens de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog dat ook het zuiden van de stad grootschalig ontwikkeld werd, door de aanleg van de wijken Rivierenwijk en iets later Hoograven. Deze wijken waren weliswaar redelijk dichtbebouwd, maar kenden weinig doorgaand autoverkeer. Dit was ook te zien aan het oorspronkelijke ontwerp: de brede boulevards in de plannen waren vooral groen van karakter, zoals de Balijelaan dat een langgerekt plantsoen in het midden had. Het weinige autoverkeer reed aan weerszijden en had vooral een bestemming in de buurt, ook omdat Rivierenwijk slechts door enkele bruggen ontsloten werd.

In de jaren ‘50 en ‘60 kwam de autobereikbaarheid steeds centraler te staan in het denken over steden. Elke bestemming moest voor iedereen met de auto bereikbaar zijn, en er moest voldoende plek zijn om de auto te parkeren. Zo ook de historische binnenstad van Utrecht; niet alleen werd de binnenstad zelf geschikt gemaakt voor de auto, maar ook alle wegen ernaartoe. Rond 1970 werd dit in het huidige gebied van de Zuidpoort zichtbaar door de aanleg van enkele grote autobruggen en doorbraken in de stedenbouwkundige structuur om dit verkeer te faciliteren. De mooie, groene boulevards waren de enige plekken waar voldoende ruimte was om de auto echt ruimte te geven, en deze verdwenen dan ook. Door de aanleg van de Balijebrug, de Vondelbrug en de Albatrosbrug werden voorheen rustige straten doorgaande, drukke autoverbindingen, met alle gevolgen van dien. Sinds 1970 (dus bijna 50 jaar lang!) is er aan de inrichting van de belangrijkste wegen in de Zuidpoort niets wezenlijks veranderd.



Figuur 5. Historische kaart 1950. Voor de jaren'50 waren er in het gebied Zuidpoort weinig doorgaande verbindingen.



Figuur 6. Topografische kaart 2022. Door de aanleg van bruggen (Balijebrug, Vondelbrug en Albatrosbrug vanaf de jaren ‘60 kon er een belangrijke doorgaande wegstructuur ontstaan. Deze drukke verbindingen bestaan nog steeds.



Figuur 7. Ledig Erf in de jaren '20 van de 20e eeuw met veel ruimte voor langzaamverkeer



Figuur 8. Balijeplein in de jaren '30 van de 20e eeuw met groene plantsoenen en bomen.



Figuur 9. Vondellaan was tot de jaren '60 van de 20e eeuw nog domein van fietsers.



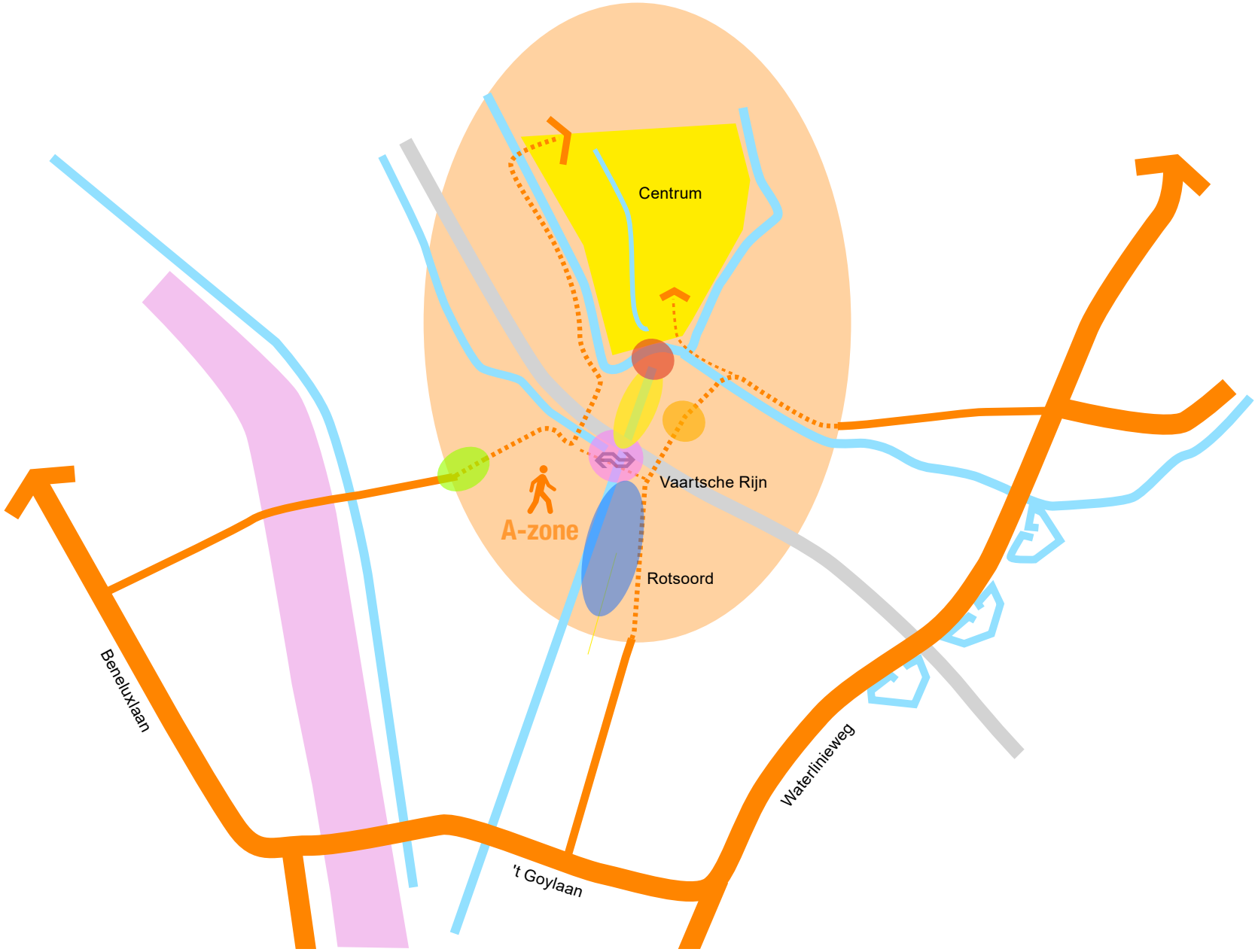
Figuur 10. Vondellaan ter hoogte van het huidige station Vaartsche Rijn. In de jaren '60 van de 20e eeuw was dit deel van de stad nog behoorlijk groen.

2.2 Positie Zuidpoort in de stad

Door de groei van de stad (van 280.000 inwoners in 1970 naar ruim 350.000 nu, naar mogelijk ca 450.000 inwoners in 2040) neemt de behoefte aan meer ruimte voor de voetganger, verblijf en aantrekkelijke functies zoals horeca en winkels toe. Door deze toenemende druk is er al decennia een ontwikkeling gaande waarbij de binnenstad uitdijt. In het oosten langs aantrekkelijke gemengde straten zoals de Burgemeester Reigerstraat, en in het westen aan de overzijde van het station. Deze ontwikkeling is ook goed zichtbaar in de Zuidpoort, niet in de laatste plaats door de komst van het station Vaartsche Rijn. Op een bijna onmogelijke locatie ontstond er letterlijk een nieuwe poort naar de binnenstad. Op slechts vijf minuten lopen van het Ledig Erf en het museumkwartier ontstond er een serieus alternatief voor het centraal station. Op de Ooster- en Westerkade is onder andere hierdoor horeca met terrassen gekomen, en is het gebied getransformeerd naar een verblijfsgebied. Een recente herinrichting van dit gebied waar de voetganger en verblijf op de eerste plek komen onderstreept dit. Ook de andere kant op had de komst van het station effect. Het voormalige industrieterrein Rotsoord krijgt steeds meer functies en bestemmingen zoals horeca en creatieve bedrijvigheid.

Met de plannen voor verdere verdichting in Utrecht, zoals het Beurskwartier en Merwedekanaalzone, en ontwikkelingen in het oosten zoals rond de Galgenwaard en het Rubenskwartier wordt de centrumfunctie van de Zuidpoort in de toekomst alleen maar groter. De duizenden woningen die in de nieuwe ontwikkelingen gebouwd gaan worden, zorgen voor veel nieuwe bewoners. Voor veel nieuwe bewoners wordt de Zuidpoort een bestemming voor verblijf of ontspanning, zoals in de horeca van Rotsoord, maar ook een cruciaal knooppunt om de trein te pakken of om langs te fietsen naar bijvoorbeeld Utrechts Science Park. Door de grote toename van inwoners rondom het gebied Zuidpoort ontstaat er veel vraag naar ruimte, waardoor de druk op de openbare ruimte toeneemt. Deze ruimte is in de stad en in de Zuidpoort schaars. Er dient een goede balans en afweging plaats te vinden tussen de toenemende druk op de openbare ruimte en het creëren van een prettig woon- en leefklimaat. Belangrijk in de afweging is dat de woonbuurten rondom Zuidpoort enerzijds bereikbaar blijven voor auto en bus en anderzijds dat er meer ruimte wordt gecreëerd voor langzaam verkeer, verblijf en voor meer groen.

Het is daarom ook dat in het mobiliteitsbeleid van de gemeente de Zuidpoort is benoemd tot zogenaamd A-gebied: een centrumgebied waar voetganger en verblijf de allerhoogste prioriteit krijgen, waarnaast ook meer ruimte is voor groen.



Figuur 11. Doorgaand autoverkeer gaat via de stadsboulevards rondom het centrum, zodat er een voetgangersvriendelijke verbinding kan ontstaan tussen het centrum, Vaartsche Rijn en Rotsoord.

2.3 Problematiek nu en naar de toekomst

In de decennia na de jaren '60/'70, toen de huidige autostructuur werd geïntroduceerd, is het denken over steden en de leefomstandigheden drastisch veranderd. De auto werd in het afgelopen decennium in veel binnensteden aan banden gelegd om meer ruimte te maken voor verblijf, voetganger, groen en gezonde lucht. Ook daarbuiten merkten we dat de auto vaak veel ruimte inneemt die ook anders gebruikt kan worden, ruimte die hard nodig is voor maatregelen tegen klimaatverandering, meer ruimte voor de voetganger, en voor betere verblijfskwaliteit. Daarom heeft de gemeente onder andere de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) 2040 opgesteld, waarin een perspectief geschetst wordt hoe Utrecht kan groeien en zich toch kan ontwikkelen tot een gezonde, leefbare én bereikbare stad. Maar wel bereikbaar op een andere manier: te voet, per fiets, of met openbaar vervoer. Omdat de ruimte om alle auto's tot aan de bestemming te faciliteren er simpelweg niet meer is.

2.3.1 Druk op de openbare ruimte

Nu al is elke dag zichtbaar dat de openbare ruimte tegen zijn grenzen aanloopt. Het Balijeplein is een chaotische mengelmoes met lange wachttijden voor fietsers en slechte oversteekbarheid voor voetgangers. Op de Vondellaan en Baden Powellweg is nauwelijks ruimte om uit de bus te stappen, of je met de fiets op te stellen als je af wilt slaan. Voetgangers moeten lang wachten en hebben vaak weinig ruimte, waardoor het weinig aantrekkelijk is om te gaan lopen en je eerder kiest voor fiets, bus, of auto.

Rondom het station Vaartsche Rijn is de situatie misschien nog wel het meest nijpend. De plaatsing bóven het water van de Vaartsche Rijn laat zien hoe nijpend het ruimtegebrek toen al was. In de openbare ruimte missen daardoor veel functies die stationsomgevingen veelal tot leuke, aantrekkelijke bestemmingen maken, zoals horeca, groene verblijfskwaliteit, ruimte om de fiets te stallen, te dwalen, te praten, over te stappen op de bus, etc. Door de groei van de stad en het aantal reizigers is de urgentie groot om de openbare ruimte rondom Vaartsche Rijn aan te pakken en mee te nemen in de integrale aanpak van de Zuidpoort.

2.3.2 Groen en klimaat en leefbaarheid

De aandacht voor het klimaat is het afgelopen decennium geëxplodeerd: steeds duidelijker worden de ernstige effecten zoals hittestress, droogte en afname van biodiversiteit in de stedelijke omgeving. Ook in de Zuidpoort is het probleem groot: plekken als de Bleekstraat, het Ledig Erf, het Balijeplein en de omgeving van Vaartsche Rijn behoren tot de heetste van de stad (zie figuur 15). Het Balijeplein wordt bijvoorbeeld 10 graden warmer op een hete dag dan een vergelijkbaar, groen plein. Hoewel de hoeveelheid groen tot nu toe vaak afhing van de hoeveelheid ruimte die over was nadat alle ándere functies een plek hadden gekregen, is dit voor de toekomst niet meer genoeg. Robuuste, groenblauwe structuren zijn een harde eis voor een leefbare Zuidpoort in 2040.



Figuur 12. Balijelaan/plein waar het asfalt en het gebrek aan groen domineert.





Figuur 13 en 14. Veel asfalt en onoverzichtelijke oversteekplekken voor het station Vaartsche Rijn.

Op figuur 16 zijn de robuuste groenblauwstructuren te zien: zoals de Vaartsche Rijn, Het spoorpark, de singel en de Kromme Rijn scheg. Deze dienen versterkt te worden door verbindingen te verbeteren, meer ruimte te vergroenen, en het aanplanten van meer bomen. Hierdoor wordt de hittestress verminderd, ontstaat er meer schaduw, wordt de biodiversiteit verhoogd en krijgt de leefbaarheid in Zuidpoort een impuls.



Figuur 15. Plekken binnen het studiegebied Zuidpoort die tijdens warme dagen last hebben van hittestress.

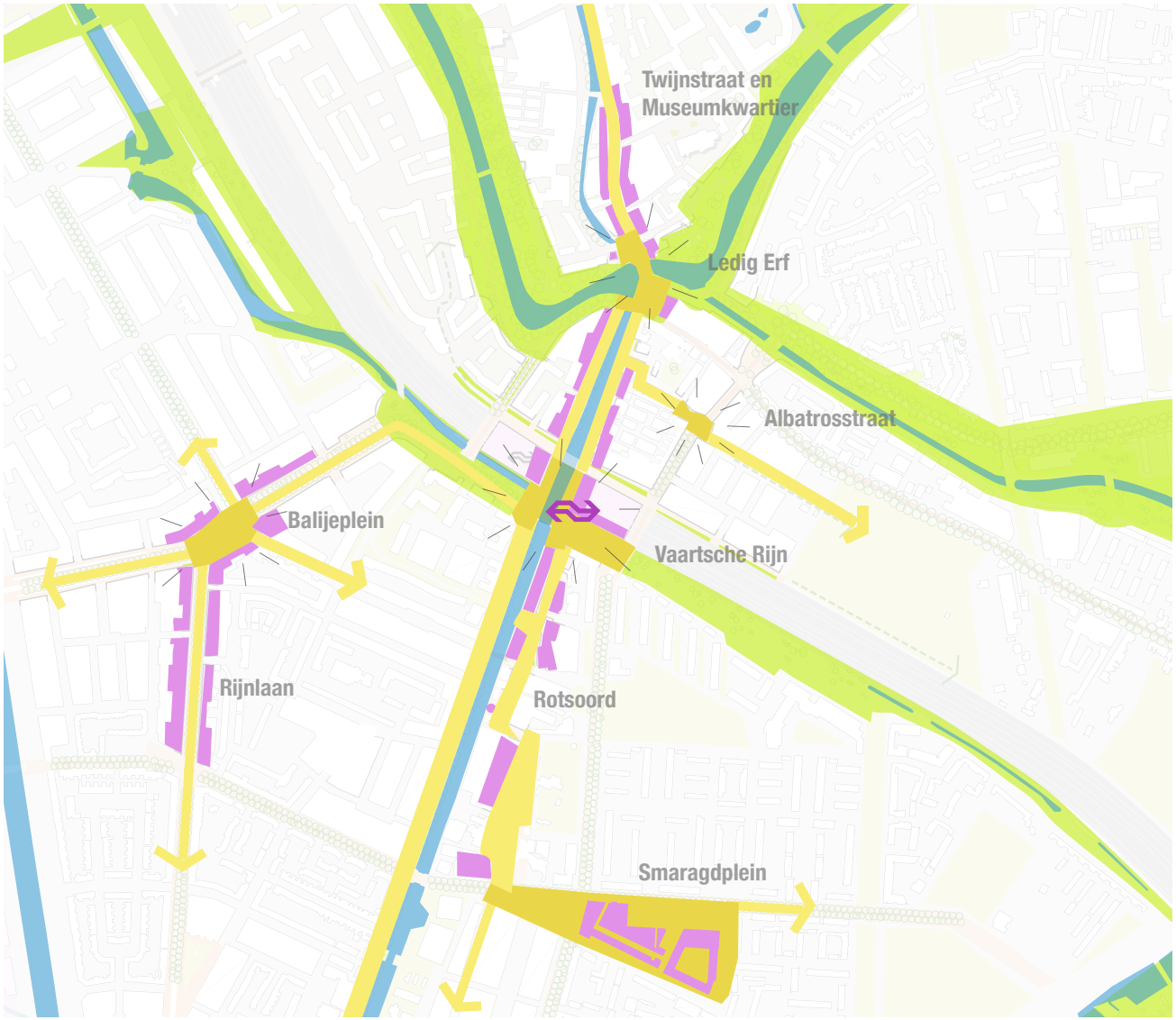


Figuur 16. Versterken van de groenblauwe routes, zodat er doorgaande verbindingen ontstaan langs het spoor, de singel en langs de Vaartsche Rijn.

2.3.3 De sociale betekenis van buurtplekken

In de RSU is sociale cohesie en ontmoeting als speerpunt benoemd. Vanuit dit oogpunt is het weer mogelijk maken van interactie en ontmoeting tussen buurtgenoten essentieel. De groene boulevards en pleinen uit de oorspronkelijke inrichtingsplannen droegen hieraan bij. Deze zorgden voor verbinding tussen buurten, maakten ruimte voor ontmoeting en faciliteerde het makkelijk oversteken per fiets of te voet. Door de komst van drukke autowegen is deze belangrijke, sociale functie onder druk komen te staan. Het Balijeplein bijvoorbeeld was een weliswaar drukke, maar levendige plek waar ook ruimte was voor economische ontwikkeling, en ontmoeting in de openbare ruimte. Met de in de huidige situatie ruim 6 stroken asfalt voor bus, auto en parkeren liggen de buurten letterlijk met de rug tegen elkaar: oversteken is een tijdrovende uitdaging, en ruimte voor verblijf is er nauwelijks.

Omdat de brede boulevards doelbewust groen en ruim werden ontworpen, is de rest van de wijken relatief dichtbebouwd, met in de woonstraten weinig verblijf- en ontmoetingsruimte. Des te belangrijker is het om de plekken zoals het Balijeplein weer hun oorspronkelijke betekenis te geven, en ruimte voor ontmoeting en uitwisseling tussen wijken in een aangename, groene setting mogelijk te maken.
In de Zuidpoort zijn meerdere plekken met een verblijfsfunctie zoals het Ledig Erf en het Balijeplein verdwenen. In figuur 17 zijn deze plekken weergegeven. Voor een gezonde, leefbare omgeving is het de wens om de pleinen weer de belangrijke sociale functie te geven die ze vroeger hadden. Een groene, voetgangersvriendelijke inrichting met goede verbindingen naar de omliggende wijken is hierbij essentieel.



Figuur 17. Creëren van aantrekkelijke wandelroutes die winkelgebieden (Rijnlaan, Westerkade) verbinden met het station en het centrum. De gele lijnen zijn de belangrijkste wandelroutes, de oranje vlakken de beoogde pleinen. De paarse kleurvakken geven de voorzieningen zoals winkels en horeca weer.

2.4 Wensen en aandachtspunten uit de stad

In de beginfase van deze studie Zuidpoort is aan bewoners, gebruikers, ondernemers en andere stakeholders gevraagd kwaliteiten, wensen en aandachtspunten voor het gebied te delen. Dit is gedaan in een uitgebreid participatietraject door middel van buurtbijeenkomsten, straatinterviews, online enquête en stakeholdergesprekken.

2.4.1 Waarden en wensen

Tijdens de verschillende participatieonderdelen is naar voren gekomen dat betrokkenen de Zuidpoort graag zien als een leefbaar, aantrekkelijk, rustig gebied, waarin de historische kenmerken van het gebied goed terugkomen. Wenselijk daarbij zijn straten met veel groen en bruisende pleinen met meer verblijfskwaliteit, bijvoorbeeld bij Ledig Erf, bij station Vaartsche Rijn en Balijeplein. Hiervoor geldt dat het belangrijk is dat deze gebieden, evenals het groen en het water goed met elkaar verbonden zijn en een geheel vormen. Ook is het belangrijk dat de Zuidpoort een gezond gebied wordt, met minder hittestress, luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Op het gebied van mobiliteit zien de meeste betrokkenen graag een rustig, overzichtelijk en duidelijk verkeersbeeld met minder doorgaand autoverkeer. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers en betere oversteekbaarheid en verkeersveiligheid vinden veel mensen belangrijk. Goede bereikbaarheid met de auto en doorstroming van het bestemmingsverkeer is een wens die tijdens de participatie vaak werd benoemd.

2.4.2 Aandachtspunten

De aandachtspunten die tijdens het participatietraject zijn meegegeven gaan veelal over deze autobereikbaarheid. Het is niet wenselijk dat een verbetering in de ene straat, leidt tot een verslechtering in de andere. Daarbij moet specifieke aandacht uitgaan naar het voorkomen van sluipverkeer (bijvoorbeeld in de Binnenstad of in de Gansstraat), het voorkomen van drukte (bijvoorbeeld in de Bleekstraat) en het beperken van extra kilometers of reistijd (bijvoorbeeld tussen Dichterswijk en Utrecht Oost). Verder is gevraagd goed rekening te houden met de toegankelijkheid voor kwetsbare inwoners, bijvoorbeeld ouderen, kinderen of mensen met een lichamelijke beperking. Naast autobereikbaarheid is een frequente ov-verbinding en duidelijke weginrichting voor deze groep erg belangrijk.

2.4.3 Gesprekken met stakeholders

In het participatierapport (zie separate bijlage bij dit toekomstperspectief) staan ook de verslagen en adviezen die zijn voortgekomen uit de gesprekken die zijn gevoerd met diverse stakeholders. Zo zijn er een of meerdere gesprekken gevoerd met o.a. de Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO), de Fietsersbond, de Veiligheid Regio Utrecht (VRU), het Centrummanagement Utrecht (CMU) en de Solgu en Cosbo (belangen mensen met beperking en ouderen). De aandachtspunten zijn meegenomen in de studie Zuidpoort, zowel in dit toekomstperspectief als de verkeersrapportage (zie separate bijlage bij dit toekomstperspectief). Denk bijvoorbeeld aan concrete wensen vanuit de voetganger en fietser bij het verplaatsen in de openbare ruimte in de Zuidpoort en door de stad, ideeën voor routes en verbindingen, ideeën over situaties waar verschillende mobiliteiten de openbare ruimte moeten delen met elkaar, bereikbaarheid van de binnenstad, aanrijroutes van nood- en hulpdiensten en aandachtspunten voor specifieke doelgroepen. Een groot aantal aandachtspunten en adviezen richt zich op de ontwerpfase die volgt na besluitvorming over deze studie Zuidpoort. Die adviezen staan opgenomen in het participatierapport en nemen we mee naar de volgende fase als we voor de verschillende uitwerkingen de uitgangspunten voor het ontwerp gaan opstellen. Afhankelijk van het project betrekken we de betrokken stakeholders, of een aantal hiervan, opnieuw.

3. Toekomstperspectief: ruimtelijke kwaliteit en actieve mobiliteit herstellen en versterken

3.1 Twee leidende principes centraal

De stad groeit de komende decennia flink. Utrecht kiest ervoor te verdichten binnen de gemeentegrenzen, terwijl het grondgebied van de gemeente niet groter wordt. De openbare ruimte wordt daardoor steeds intensiever en door meer mensen gebruikt, waardoor de druk op deze ruimte steeds verder toeneemt. In het beleid van Utrecht wordt de spanning in de openbare ruimte erkend en in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 is richting gegeven hoe de stad met zijn beperkte openbare ruimte zich kan ontwikkelen.

De RSU 2040 stelt twee leidende principes centraal voor de nieuwe ontwikkelingen in de stad: schaalsprong groen (op vijf schaalniveaus: groene straten, groenblauwe routes, nieuwe parkgebieden, groene scheggen en groen om de stad) en de mobiliteitssystemen. Het doel is een groene, gezonde stad, met een hoge verblijfskwaliteit en ruimte voor ontmoeting. Het type mobiliteit is hierop afgestemd: de stad moet altijd bereikbaar zijn, maar er wordt meer ingezet op lopen, fietsen, of en het openbaar en vervoer en minder op de auto.

In het toekomstperspectief Zuidpoort zijn deze twee principes doorvertaald op gebieds- en straatniveau (zie hoofdstuk 4). Voordat dit op gebieds- en straatniveau wordt uitgewerkt, worden eerst de belangrijkste principes nader toegelicht. Als eerste wordt beschreven hoe de ruimtelijke kwaliteit hersteld en versterkt kan worden aan de hand van schaalsprong groen (paragraaf 3.2). Ook wordt toegelicht hoe het mobiliteitssysteem in Zuidpoort kan veranderen waarin meer ruimte wordt gecreëerd voor actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) (paragraaf 3.3).

3.2 Groene schaalsprong

In de schaalsprong groen is de ambitie om meer groen in de stad te realiseren en de ruimtelijke kwaliteit van de bestaande groene plekken en verbindingen te verbeteren. Ook kan hierdoor de ruimtelijke kwaliteit in Zuidpoort versterkt worden door de aanleg van nieuwe groene plekken en verbindingen en het versterken van groen in straten en op pleinen. Het toevoegen van meer groen van groen in de openbare ruimte vergroot de leefkwaliteit in de Zuidpoort en maakt lopen, fietsen en verblijven aantrekkelijk.

Het gebied Zuidpoort heeft al een aantal waardevolle groene plekken en routes. Zo komen er in Zuidpoort de belangrijke groenblauwe structuren van de Singel, de Vaartsche Rijn en de Kromme Rijnscheg samen. Deze scheggen en groenblauwe routes verbinden de verschillende gebieden binnen en buiten Zuidpoort. Ze zijn dus niet alleen van grote waarde voor het Zuidpoort gebied zelf, maar voor de hele stad. Ze zijn van groot belang voor bewoners en bezoekers voor verblijven, spelen, sporten en bewegen. Naast het verbeteren van de groenblauwe routes en de scheggen worden ook de straten en pleinen aangepakt. Ten slotte worden in deze studie ook twee parken (Spoorpark en Singelpark) voorgesteld, met als doel om robuustere groene verblijfsgebieden te realiseren. In de volgende alinea's wordt nader ingegaan op de belangrijkste pleinen, parken, groenblauwe routes en scheggen (zie Figuur 18).



Figuur 18. Creëren en verbinden van groene plekken en structuren in en rondom het gebied Zuidpoort.

3.2.1 Groene (buurt)straten en pleinen

Op de bijzondere stedelijke plekken die van oudsher een belangrijke functie hadden als ontmoetingsplek voor de buurt en verblijfsplek, brengen we de balans terug tussen verkeer en verblijfskwaliteit. Deze ruimtes hebben juist nu een bijzondere waarde voor de groeiende stad, omdat hier ook vaak aantrekkelijke functies een plek hebben, zoals horeca en lokale winkeliers. Deze waarde kan verder versterkt worden door een inhaalslag te maken met de kwaliteit van de openbare ruimte, zodat deze pleinen een aantrekkelijker bestemming worden. Uit het participatietraject blijkt ook dat veel inwoners dit belangrijk vinden. Door meer ruimte te maken voor ontmoeting en oversteekbaarheid voor de voetganger worden de verbindingen en daarmee sociale cohesie tussen buurten sterker. Op deze plekken, die in de afgelopen decennia vaak stenig zijn geworden en daarmee ook zeer warm in de zomer, staat vergroening centraal. Aantrekkelijke straten en pleinen dragen bij aan een prettig woon- en verblijfskwaliteit en nodigen ook uit om meer te lopen en te fietsen. Voorbeelden van groene pleinen die in dit toekomstperspectief worden voorgesteld zijn het Ledig Erf en het Balijeplein.

3.2.2 Groenblauwe route Vaartsche Rijn

Een belangrijke groenblauwe route voor de Zuidpoort is de Vaartsche Rijn. Deze route heeft een belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendigheid, beleving, beweging en voor ontspanning. Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van deze route door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers, en het toevoegen van routes voor de voetganger. Bij de Jutfaseweg, die parallel langs de Vaartsche Rijn loopt wordt de vergroeningopgave begin 2024 al gerealiseerd. De samenhang met station Vaartsche Rijn kan verder verbeterd worden, door de oversteekbaarheid van de wegen nabij de Vaartsche Rijn te verbeteren. Ook langs de Ooster- en Westerkade wordt met de herinrichting ingezet op het toevoegen van extra stedelijk groen.

3.2.3 Het Singelpark

Het Singelpark is het lineaire park dat de binnenstad omsluit. Het oudste deel is halverwege de 19e eeuw ontworpen door de landschapsarchitect Zocher en is een beschermd rijksmonument. Hoewel dit park een bijzondere kwaliteit heeft, kan het park mooier, groter, en beter verbonden worden met zijn omgeving. In de omgevingsvisie Binnenstad is daarom tot doel gesteld om het park ook in het Noorden af te maken en het aan beide zijden van het water te versterken. Bij het Malieblad is de kwaliteit van het park van Zocher al het water overgesprongen, door het aanleggen van een groene verblijfsplek van formaat en het doortrekken van het Singelprofiel (met ruime fietsstroken, en een middenberm van klinkers). Ook op andere plekken willen we deze kwaliteit realiseren en, waar deze nog ontbreken, routes toevoegen aan de buitenzijde. Dit betekent dat er een belangrijke opgave ligt op het stuk Singel tussen Ledig Erf en Bleekstraat, de Bleekstraat zelf, en het deel van de Singel tussen Ledig Erf en de Abstederdijk. Bij de inrichting en het maken van mobiliteitskeuzes is de kwaliteit en uitstraling van deze bijzondere historische plekken leidend.

3.2.4 Het spoorpark

Het spoorpark is een potentieel waardevol lintpark dat een continue groene, aantrekkelijke verbinding vormt langs het spoor. De groene ruimtes langs het spoor kunnen slim verbonden worden, waardoor ook station Vaartsche Rijn een belangrijke positie krijgt aan dit park. Soms ontbreken verbindingen nog, zoals een voet/fietsverbinding naar de nieuwe woonwijk Kruisvaartkade. De stationsomgeving kan hierop aansluiten door in te zetten op verdere vergroening en het toevoegen van meer verblijfsmogelijkheden. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke hub die je te voet, per fiets en met het OV makkelijk kunt bereiken. Naast het vergroenen kan ook een nieuwe verbinding voor het langzaam verkeer langs het spoor een plek krijgen, zodat het voor fietsers en voetgangers makkelijker wordt om van het centraal station via Vaartsche Rijn naar Lunetten en het Utrecht Science Park te fietsen.

3.2.5 De Kromme Rijnscheg

De Kromme Rijnscheg is een groene scheg die vanaf Amelisweerd via de Kromme Rijn tot aan het Singelpark loopt. Het is daarmee één van de belangrijkste groene verbindingen in het oosten van de stad. Deze belangrijke groene scheg kan versterkt worden door deze nog groener en aantrekkelijker te maken voor flora en fauna, maar ook voor gebruikers zoals voetgangers en fietsers. Dit kan enerzijds door het maken van betere routes en verbindingen ín de scheg, en anderzijds door de aantakkingen vanuit de aanliggende buurten te verbeteren en groene structuren met elkaar te verbinden.

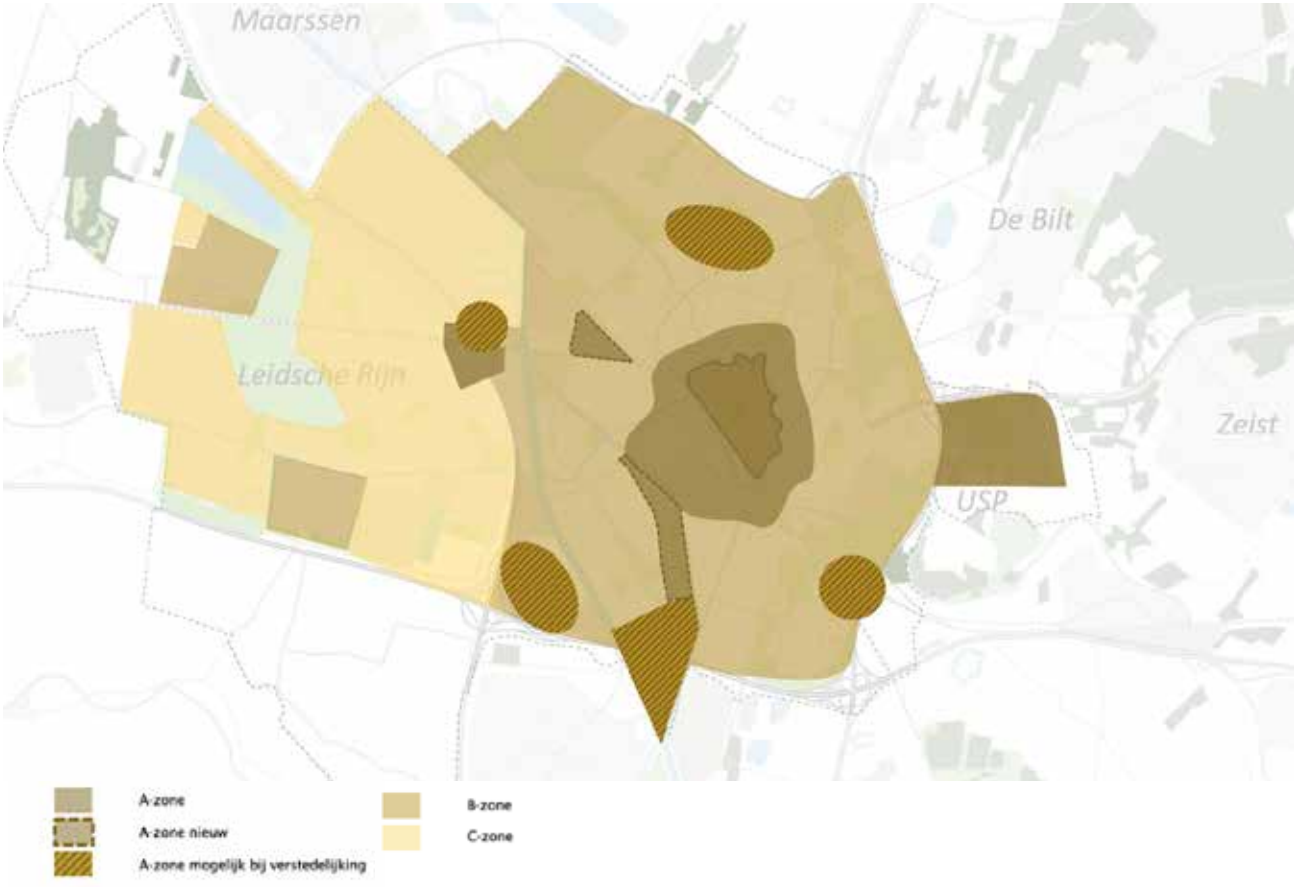
3.3 Mobilteitssysteem

De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanuit de woon-, studie- of werkomgeving. Door het dichtbij organiseren van (dagelijkse) voorzieningen ontstaat een stad waar gezond stedelijk leven voor iedereen is weggelegd, omdat de meeste bestemmingen op loop- en fietsafstand liggen. Voorwaarde voor zo'n stad is het hebben van een netwerk van fijnmazige, diverse, aantrekkelijke en robuuste routes voor lopen en fietsen.

Hierop sluit aan dat in de openbare ruimte van de A-zone, zie Figuur 19, verblijfskwaliteit van het grootste belang is en de verkeersruimte schaars(er) zal zijn. Om dit te realiseren zijn in de A-zone lopen en fietsen de belangrijkste vervoerswijzen en krijgen de hoogste prioriteit. Naast het verbeteren van de loop- en fietsinfrastructuur wordt ook kwaliteitsslag voor openbaar vervoer voorgesteld. Goed openbaar vervoer is noodzakelijk voor verre verplaatsingen en voor mensen waarvoor lopen of fietsen geen geschikt alternatief is.

Alleen autoverkeer met een eindbestemming past nog in deze zone. Daarbij moet de inrichting van de openbare ruimte zo helder en veilig zijn dat al het verkeer, dus inclusief lopen en fietsen, zichzelf regelt en bijvoorbeeld verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn.

Om dit te realiseren is het nodig om doorgaand en gebiedsvreemd autoverkeer in de A-zone te weren en om de interactie tussen de verschillende vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, wordt het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen en verblijfsruimte uit te breiden en te verbeteren.



Figuur 19. Uitbreiding van de A-zone rondom het centrum (Mobiliteitsplan 2040)

3.3.1 Lopen en verblijven

Om lopen als verplaatsingswijze nog aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk van looproutes nodig. Zo'n netwerk bestaat uit korte en directe looproutes die aansluiten op de behoeften van voetgangers. Deze looproutes zijn veilig, ruim opgezet, liggen logisch in het netwerk en zijn aantrekkelijk en obstakelvrij ingericht. Daarmee zijn deze looproutes uitnodigend, vanzelfsprekend en begrijpelijk, zodat voetgangers op een vanzelfsprekende manier hun bestemming kunnen bereiken.
Daarbij is er specifieke aandacht voor looproutes naar:

- Winkels, scholen en andere buurt- en wijkvoorzieningen.
- Station Vaartsche Rijn en de binnenstad.
- Buurt- en wijkgroen, parken, groene buitenruimte en sport- en recreatiegebieden.
- Omliggende buurten en wijken.

Lopen en verblijven in en om de Zuidpoort

Het gebruik van de looproutes tussen station Vaartsche Rijn, de zuidelijke binnenstad, de onderwijsinstellingen aan de Vondellaan en Rotsoord neemt steeds meer toe. De Zuidpoort is een belangrijke (eind)bestemming. Door verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zal het gebruik van looproutes in en naar de Zuidpoort nog verder toenemen. Nu al is de ruimte voor lopen onvoldoende, zijn er veel ontbrekende routes en missen we een aantal goede oversteekplekken.

Om de verbeterslag te maken en de groei te faciliteren en verder te stimuleren dient er bij de toekomstige inrichting meer ruimte te worden gecreëerd voor de voetgangers. Ook de oversteekbaarheid dient goed te worden gefaciliteerd zodat er veilige en aantrekkelijke looproutes worden gerealiseerd.



Figuur 20. Belangrijkste fiets en looproutes in Zuidpoort. De gele lijnen zijn de looproutes, de lichtrode lijnen de fietsroutes en de donkerrode lijnen de hoofdfietsroutes.

3.3.2 Fietsen

Om de gewenste en verwachte groei van het fietsgebruik te faciliteren wordt meer onderscheid gemaakt tussen verbindende en ontsluitende fietsroutes. Het netwerk van verbindende fietsroutes bestaat uit interwijk-, stedelijke en regionale fietsroutes. Dit netwerk wordt aangevuld met een fijnmaziger netwerk van ontsluitende fietsroutes in wijken en buurten. Samen vormen al deze fietsroutes de benodigde voorwaarde voor de 10-minuten stad (RSU).

Door fietsverkeer meer te spreiden langs meerdere aantrekkelijke verbindende fietsroutes tussen de stations en wijkcentra (RSU) en om het centrumgebied en station Utrecht Centraal heen, ontstaat een veel gelijkmatiger belasting over het hele fijnmazige fietsnetwerk (RSU & Mobiliteitsplan 2040). Hiermee bereik je ook dat niet al het doorgaande fietsverkeer tot aan de binnenstad rijdt, maar vaker en eerder kiest voor aantrekkelijke routes om het centrum heen (zie figuur 21).

Fietsen in en om de Zuidpoort

De fietsroutes via de Catharijne- en Tolsteegsingel, Vondellaan/Baden Powellweg, Jutfaseweg, Albatrosstraat, Gansstraat/Koningsweg en Venuslaan/Rubenslaan nemen in gebruik steeds meer toe. Zo is de verwachting dat het aantal fietsers over het Ledig Erf met zo'n 25-30% zal zijn toegenomen in 2030. Maar al deze fietsroutes vormen ook interessante alternatieven voor de (te) zwaar belaste fietsroutes rond station Utrecht Centraal en door de binnenstad.
Dit vraagt daarom om veilige, goede en ruime fietsroutes zowel in als naar de Zuidpoort.

Het Ledig Erf vormt een centrale en historisch belangrijke plek in dit deel van de stad. Van oudsher lopen veel doorgaande fietsroutes langs het Ledig Erf. Ook maakt het Ledig Erf onderdeel uit van de Singelroute, de fietsroute waarmee de binnenstad wordt ontlast. Tegelijkertijd is het Ledig Erf een aantrekkelijke omgeving, die steeds meer als bestemming dient voor mensen die willen verblijven en ontmoeten. Op het Ledig Erf en langs de Vaartsche Rijn (Westerkade, Oosterkade en Rotsoord) verschuift het ruimtegebruik dan ook steeds meer naar lopen en verblijven. Ook is station Vaartsche Rijn een belangrijke bestemming voor fietsen en lopen in de Zuidpoort.

Daarom is er in de Zuidpoort ook noodzaak om de toenemende druk van het doorgaande fietsverkeer waar mogelijk te beperken en te spreiden. Het is van groot belang een goede balans te vinden in het gebruik voor lopen, verblijven én fietsen.

Dit kan door, waar mogelijk, de doorgaande fietsers zoveel mogelijk langs de buitenrand van de Zuidpoort te leiden. Maar dit past alleen als er daarnaast ook wordt ingezet op goede alternatieve fietsroutes 'op afstand' om de Zuidpoort heen. Door zoveel mogelijk alternatieve fietsroutes te creëren ontstaan betere spreidingsmogelijkheden. Dit zorgt voor de noodzakelijke beperking van de groei van fietsverkeer op een aantal plekken in de Zuidpoort en geeft fietsers aantrekkelijke alternatieven om hun bestemming te bereiken.

Ledig Erf is bij uitstek een plek waar je niet al het doorgaande fietsverkeer wat door de Zuidpoort rijdt wil faciliteren maar er deels omheen wil leiden. Ledig Erf blijft uiteraard een belangrijke schakel voor fietsers in de Singelroute om de binnenstad heen, maar ook de voetganger en de verblijfskwaliteit krijgen hier prioriteit. Voor het Ledig Erf ligt daarom een belangrijke ontwerpopgave waarin een goede balans moet worden gezocht in de inrichting van de openbare ruimte. Vanuit de participatie en gesprekken met stakeholders is gevraagd om aspecten als duidelijkheid en overzichtelijkheid voor de verschillende verkeersdeelnemers mee te nemen in de ontwerpopgave. Het realiseren van een shared space op het Ledig Erf wordt door veel mensen en stakeholders juist als onwenselijk gezien.



Figuur 21. Fietsroutes Utrecht Zuid: spreiden fietsverkeer rondom Zuidpoort



Figuur 22. Toekomstige Fietsroutes Utrecht Zuid na realisatie fietsbruggen Merwedekanaalzone

3.3.3 Openbaar vervoer (OV)

De groei van stad en regio is ook merkbaar in het openbaar vervoer. De groei van het aantal reizigers naar de bestemmingen station Utrecht Centraal, het centrumgebied (A-zone) en het Utrecht Science Park vraagt om aandacht voor de inrichting en positie van het openbaar vervoersysteem in de stedelijke openbare ruimte.
Goede doorstroming van het openbaar vervoer staat op verschillende plaatsen in de stad en regio onder druk. Tegelijkertijd is de behoefte groot om juist in centrumgebieden het wegennet af te waarderen voor gemotoriseerd verkeer om ruimte te bieden aan de voetganger en de fietser
Door de prioriteit te leggen bij de voetganger en fietser, groeit de noodzaak om goed ontsluitend openbaar vervoer te hebben naar en door buurten en wijken. Frequentie en snelheid zijn daarbij minder belangrijk, maar een betrouwbare dienstregeling en goede toegankelijkheid is vereist.

Openbaar vervoer in en om de Zuidpoort

De huidige bediening van de Zuidpoort door openbaar vervoer is met onder andere het station en de tramhalte Vaartsche Rijn en diverse buslijnen zeer goed en hoogfrequent. Vanaf station Utrecht Centraal rijden via station Vaartsche Rijn sprinters in de richting van Bunnik, Driebergen-Zeist en Houten. Op werkdagen verbinden trams de Zuidpoort met station Utrecht Centraal en via Galgenwaard met het Utrecht Science Park. Zowel de trein als tram maken in het gebied gebruik van volledig vrij liggende spoorweginfrastructuur. Daarnaast rijden zes buslijnen door de Zuidpoort, waarvan de lijnen 6, 8, 29, 41 (U-Link) en 47 station Vaartsche Rijn aandoen. Buslijn 2 vormt in één richting een verbinding tussen het Museumkwartier, het Ledig Erf en station Utrecht Centraal. Dit busverkeer rijdt op maaiveld door de openbare ruimte van het gebied.

Openbaar vervoer in de openbare ruimte

Omdat in de A-zone de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte hoge prioriteit heeft, is eigen infrastructuur en prioriteit voor de bus niet overal mogelijk. De afname van ander gemotoriseerd verkeer in en rond de Zuidpoort maakt echter dat doorstroming, ondanks gemengd gebruik van infrastructuur, juist zal verbeteren. Ook de toegankelijkheid van haltes verbetert door ‘minder autoverkeer’, dat per saldo resulteert in een verbetering van openbaar vervoer in en om de Zuidpoort. Voor een verdere verbetering van de leefbaarheid is het wel wenselijk te bekijken of en, zo ja, hoe op termijn het aantal grotere bussen, zoals extra lange en gelede bussen, beperkt kan worden.

Daarnaast is er de sterke behoefte om de bediening door buslijn 2 te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door deze buslijn, in beide richtingen, via station Vaartsche Rijn te gaan laten rijden. Ook verbeteringen in de frequentie kunnen bijdragen aan een betere ontsluiting van buurten als de zuidelijke Binnenstad (met o.a. het Museumkwartier) en Hooch Boulandt. De wensen om een betere ontsluiting van juist deze buurten en betere verknoping met station Vaartsche Rijn kwamen ook heel duidelijk uit de participatie naar voren.

Bij deze aangepaste route van buslijn 2 is er ter hoogte van de knip Ledig Erf ook geen ruimtelijke reservering nodig voor de bus (zie figuur 24). Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit voor lopen, verblijven en fietsen op dit deel van het Ledig Erf.



Figuur 23. Openbaar vervoer in Zuidpoort (2023) Legenda: blauw: HOV , lichtblauw: stadsbus, grijs: trein)



Figuur 24. Gewenste structuur openbaar vervoer in Zuidpoort Legenda: blauw: HOV (bus en tram) , lichtblauw: stadsbus (lijn 2 is aangepast), grijs: trein)

3.3.4. Autoverkeer

Utrecht gaat voor een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. Om dit doel te bereiken is het nodig in het centrumgebied van Utrecht (binnenstad en omgeving) anders om te gaan met de beschikbare ruimte en mobiliteit. Daarom is in het Mobiliteitsplan en de RSU opgenomen dat de A-zone, waar de Zuidpoort deel van uitmaakt, een gebied is voor met name het bereiken van bestemmingen. Voetganger en fietser, maar ook groen krijgen het primaat. Ook is het gebied met name gericht op verblijven en is 30km de norm voor de snelheid van (auto)verkeer.

De ambities zijn vertaald tot type wegen en de daarbij behorende maximum snelheden (zie figuur 25).

De ambities en wensen voor de Zuidpoort sluiten hier goed bij aan. Kort benoemd gaat het bij wegen en verbindingen in de Zuidpoort om de volgende ambities en wensen:

1. Het versterken van de verbinding van de historische binnenstad met het Ledig Erf, de Ooster- en Westerkade, het station Vaartsche Rijn en het gebied Rotsoord;
2. Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit in de Zuidpoort;
3. Meer ruimte voor fiets, voetganger en groen in de Zuidpoort;
4. Het veiliger en leefbaarder maken van de straten in en rond de Zuidpoort door de maximale snelheid te verlagen van 50 naar maximaal 30 km/uur en de inrichting van deze wegen hierop aan te passen, waar het kan zonder verkeerslichten;
5. De binnenstad en omliggende buurten bereikbaar te houden voor al het verkeer en het doorgaande verkeer te beperken.

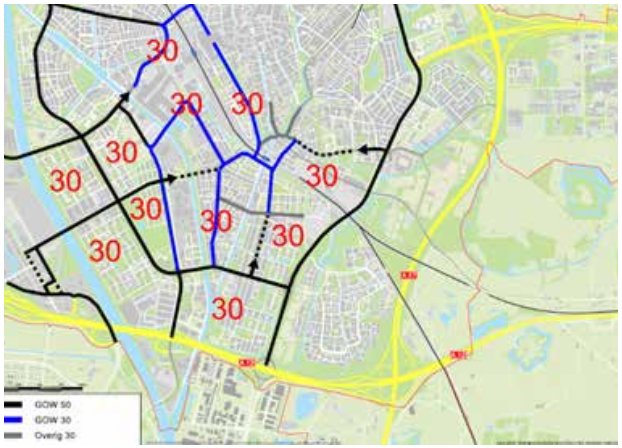
In verschillende stappen is onderzocht welke maatregelen er nodig zijn om tot een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare Zuidpoort te komen. Een autoknip op het Ledig Erf is daarvoor uitgangspunt. Ook de knip op de Catharijnesingel uit het Mobiliteitsplan 2040 is uitgangspunt voor deze studie.

Onder andere met behulp van het verkeersmodel zijn de effecten bepaald van ingrepen in het autonetwerk en is bepaald welke maatregelen uiteindelijk nodig zijn om de beoogde doelen en ambities te halen. Hierin zijn de belangrijkste aandachtspunten en zorgen uit participatie meegenomen en meegewogen

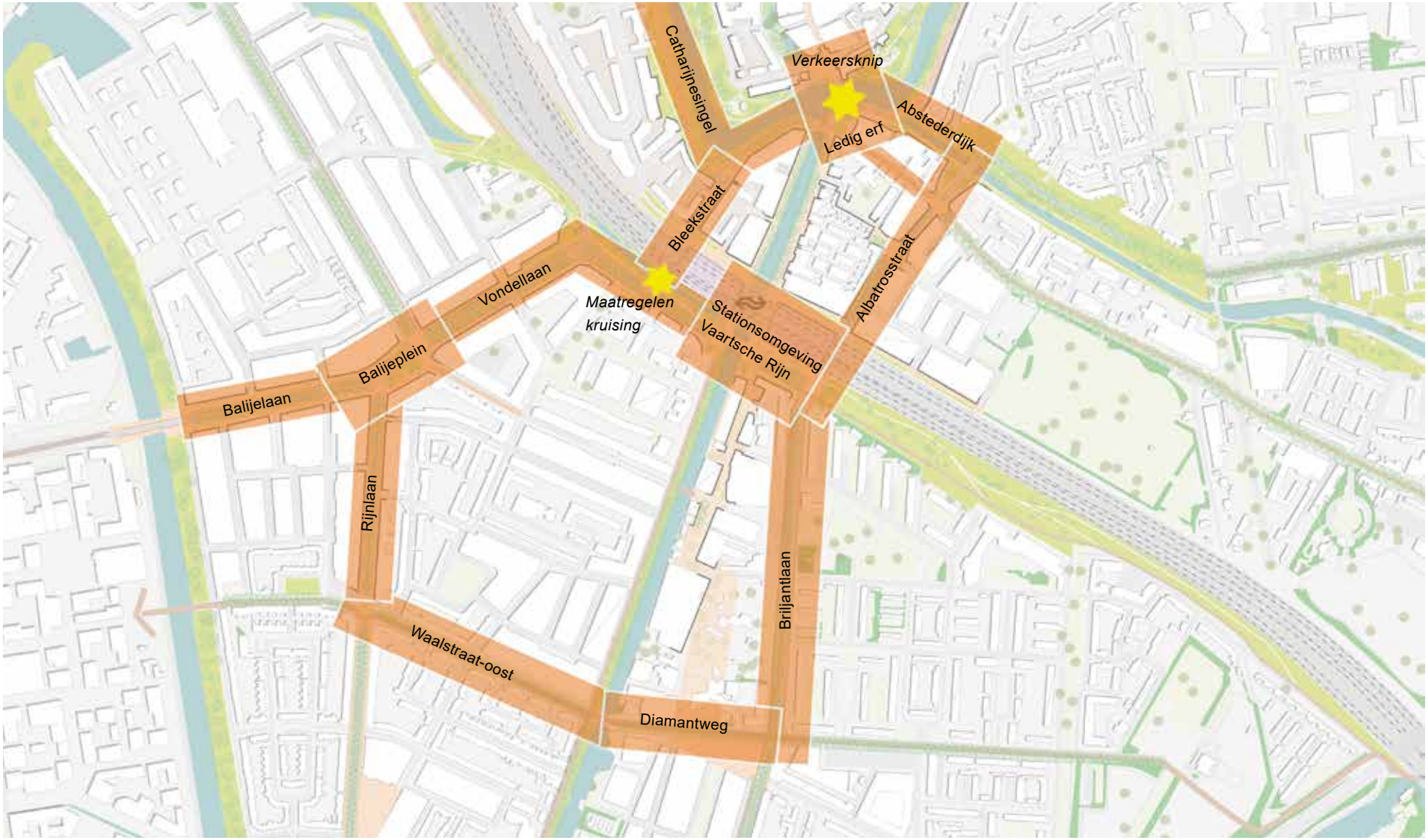
Deze maatregelen zijn:

1. De herinrichting van het Ledig Erf, gericht op het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het versterken van de verbinding tussen de binnenstad en station Vaartsche Rijn. Uitgangspunt daarbij is het weren van autoverkeer op het Ledig Erf ter hoogte van de Vaartscherijnbrug, waarbij nood- en hulpdiensten en buslijn 2 het Ledig Erf wel kunnen passeren en waarbij gemotoriseerd verkeer de zuidelijke binnenstad blijvend kan bereiken via de route Abstederdijk-Tolsteegbrug;
2. De verkeerskundige aanpassing van de kruisingen van de Vondellaan met de Bleekstraat en de Jutfaseweg, gericht op het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het weren van doorgaand autoverkeer.
3. De herinrichting van de Bleekstraat, Balijeplein, Balijelaan, Rijnlaan noord, Waalstraat oost en Diamantweg, Briljantlaan, Vondellaan, Albatrosstraat, Catharijnesingel (deel Bleekstraat-Westerkade tot aan de Bartholomeibrug), Tolsteegsingel en (een deel van) de Abstederdijk (tot en met de kruising Venuslaan) gericht op het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen en het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten.

Met dit samenhangend pakket creëren we de belangrijkste condities voor het behalen van de ambities en wensen voor de Zuidpoort uit de studie en participatie en bovendien passend bij de doelen en uitgangspunten uit de RSU en het Mobiliteitsplan. De onderbouwing en uitgangspunten voor de verkeerskundige ingrepen staan verder toegelicht in de verkeerskundige rapportage (separate bijlage bij dit toekomstperspectief).



Figuur 25. Kaart waarin de blauwe lijnen worden heringericht naar 30km straten



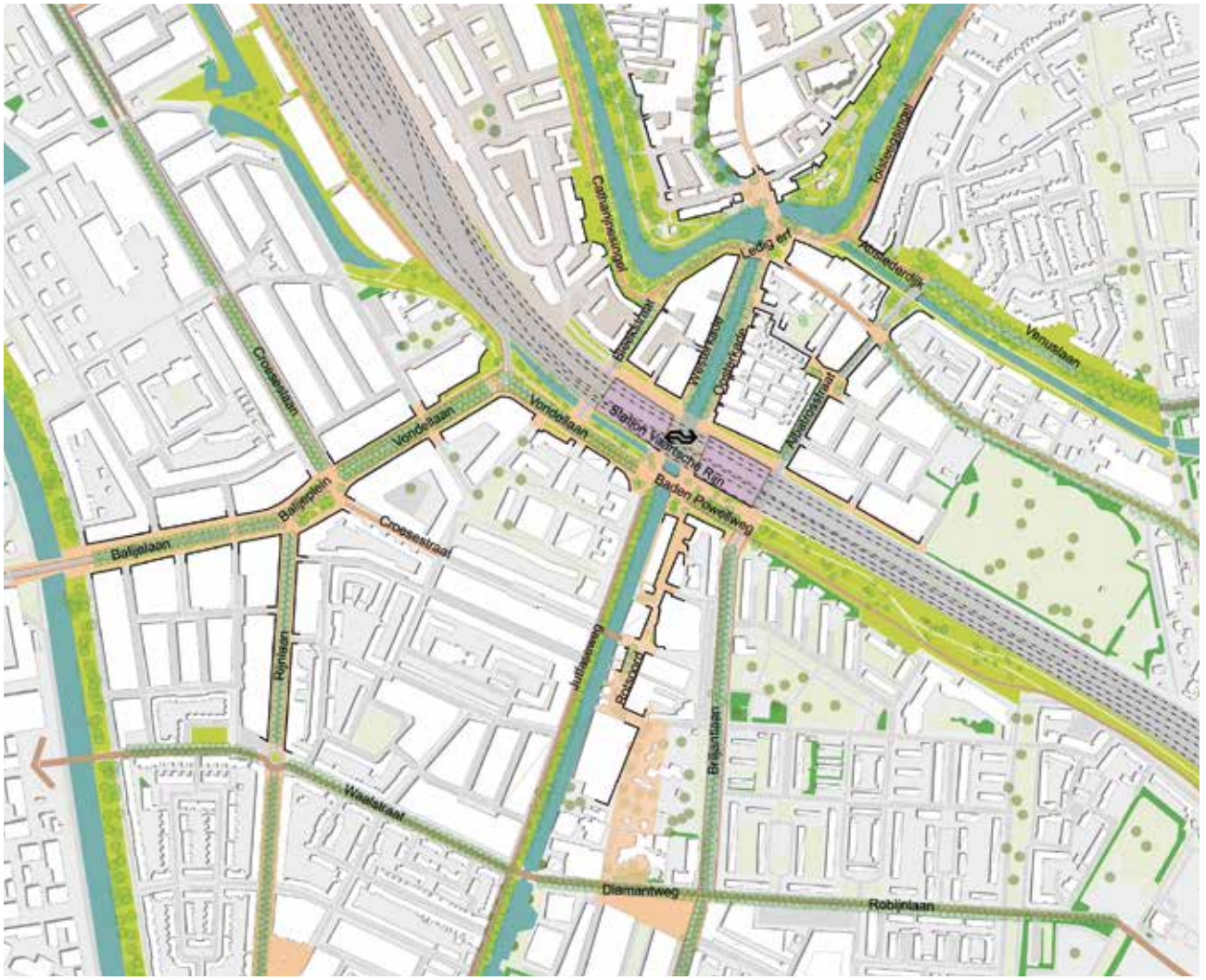
Figuur 26. Voor deze straten is herinrichting wenselijk als de verkeersmaatregelen bij Ledig erf en kruising Bleekstraat-Vondellaan worden gerealiseerd.

4. Een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare buurt: deeluitwerkingen

4.1 Voorkeursuitwerking toekomstperspectief

De voorgestelde maatregelen in het verkeerssysteem van de Zuidpoort (hoofdstuk 3) hebben tot doel om de ambities die Utrecht heeft voor een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad te realiseren. In de volgende paragrafen is per deelgebied of straat beschreven en gevisualiseerd hoe de mobiliteitsmaatregelen, en de gevolgen hiervan, ruimtelijk vertaald kunnen worden. De gemeenschappelijke deler van de mogelijke herinrichting in alle gebieden en straten is dat er straks minder ruimte komt voor de auto, dus minder asfalt en meer ruimte voor fietsers, voetgangers en voor verblijf. Ook wordt er significant meer groen in de straten toegevoegd.

Het toekomstperspectief voor Zuidpoort is geschetst op figuur 27. Op deze kaart is in hoofdlijnen de toekomstige inrichting van de diverse straten en pleinen verbeeld. Het toekomstperspectief van de verschillende deelgebieden (individuele straten en pleinen) wordt uitgebreid in de volgende paragrafen toegelicht.



Figuur 27. Ruimtelijk toekomstperspectief van Zuidpoort na alle doorgevoerde verkeersmaatregelen en inrichtingsvoorstellen

4.2 Bijzondere stedelijke ruimtes, groene buurtpleinen

Veel plekken in Zuidpoort waren van oudsher aantrekkelijke verblijfsplekken, – zoals het plantsoen aan de Balijelaan en het Balijeplein, of op het Ledig Erf dat vroeger een plein als entree voor de binnenstad was.

Door het beperken van de verkeersruimte op de pleinen maken we een inhaalslag in de openbare ruimte en worden de belangrijkste plekken in de Zuidpoort weer waardevol voor de buurt. Ze krijgen de pleinen zoals Balijeplein en Ledig erf een aantrekkelijk verblijfs-, fiets- en voetgangersklimaat. Hierdoor ontstaan leuke plekken die buurten verbinden en waar bewoners en bezoekers samenkomen. Met een aantrekkelijke groene inrichting zorgen we ervoor dat de ruimte op drukke momenten zoveel mogelijk benut kan worden door alle verkeersdeelnemers, maar op rustige momenten ten dienste komt van verblijf en voetganger.



Figuur 28. Ruimtelijk toekomstperspectief voor Zuidpoort met daarop aangegeven waar de nieuwe buurtpleinen bij Ledig Erf, Vaartsche Rijn en Balijeplein

4.2.1 Ledig Erf

Korte beschrijving historie en huidige situatie

Het Ledig Erf is een van oudsher belangrijke stedelijke ruimte. Het was het voorportaal van de Binnenstad en de belangrijkste zuidelijke entree, en onderdeel van de historische voorstad Tolsteeg. Voordat de stad zich buiten de Singels uitbreidde en het Singelpark nog een vestingstructuur was, was dit de misschien wel belangrijkste toegangspoort, met imposante torens op de huidige Tolsteegbarrière. Lange tijd was de dominante richting op het Ledig Erf vanuit de Ooster- en Westerkade langs de Vaartsche Rijn en de toegang via de Gansstraat. Het Ledig Erf was een echt plein, waar voetgangers alle ruimte hadden. Later werd de verbinding langs de Singel steeds belangrijker en werd het Ledig Erf steeds meer een druk kruispunt waar vele stromen van verkeer samenkwamen. Met de toenemende dominantie van de auto, maar ook het openbaar vervoer (zoals lijn 12 naar de toenmalige Uithof) werd vooral de doorgaande verkeersfunctie dominant.

Met de komst van station Vaartsche Rijn in 2016 kreeg het Ledig Erf nog meer betekenis als poort naar de binnenstad, omdat hiermee een alternatief ontstond voor het drukke Centraal Station voor de reiziger uit zuidoostelijke richting. Met de komst van de tram is station Vaartsche Rijn ook aantrekkelijk voor reizigers vanuit centraal station. De Ooster- en Westerkade worden heringericht om de voetganger meer ruimte en comfort te geven met meer verblijfskwaliteit.

In de huidige situatie is het Ledig Erf nog een barrière voor de voetganger tussen Vaartsche Rijn (en Rotsoord en omgeving) en de binnenstad. De ruimte is beperkt, en soms ontbreken looproutes zelfs volledig. Vaak zie je voetgangers dan ook oversteken op plekken waar dat vanuit verkeersveiligheid niet de bedoeling is. De brede rijbaan is nog dominant aanwezig. Er is weinig groen met uitzondering van de platanen op de kade, en ook de fietser heeft relatief weinig ruimte tot zijn beschikking.



Figuur 29. Ledig Erf in 1933



Figuur 30. Ledig Erf in 1969 met een groene rotonde in het midden.

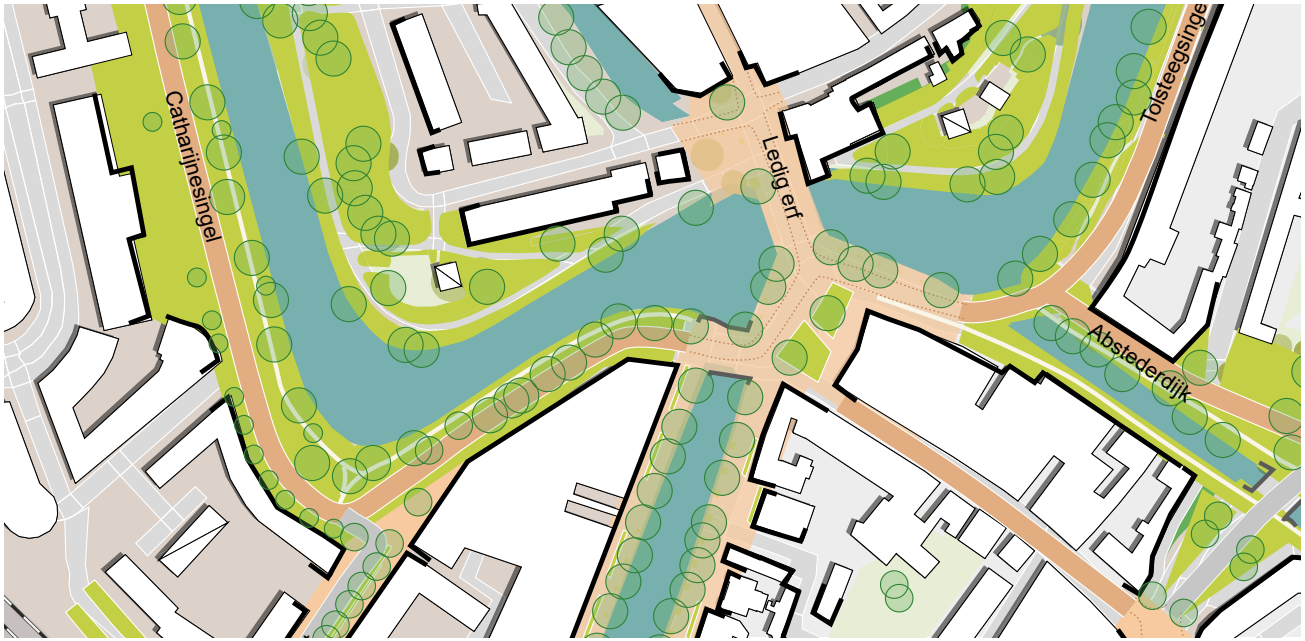
Ruimtelijk toekomstperspectief

Met het terugdringen van het autoverkeer op het Ledig Erf ontstaat de broodnodige ruimte voor voetganger, fietser, groen en verblijf. Het uitgangspunt hierbij is dat het Ledig Erf een bijzondere stedelijke ruimte op zich is en niet ten dienste staat voor het zo snel mogelijk afwikkelen van fietsverkeer, auto, of openbaar vervoer. Het unieke aan deze plek zijn de vele stromen fietsers en voetgangers uit alle richtingen en de bijzondere geschiedenis van voorplein van de binnenstad. Doorgaande fietsers van de Singelroute blijven zeker welkom op het Ledig Erf, per slot van rekening maakt het Ledig Erf onderdeel uit van deze Singelroute. Maar door de hoeveelheid stromen van voetgangers en fietsers uit verschillende richtingen en de beoogde verblijfskwaliteit dient de doorgaande fietser het tempo op het plein wel aan te passen. Bij de uitgangpunten en ontwerpideeën is uiteengezet hoe dit ruimtelijk kan worden uitgewerkt. Ook kan het Ledig Erf veel meer dan nu een aantrekkelijke, groene verblijfsplek worden, als onderdeel van het Singelpark. In de participatie gaven bewoners ook aan om het Ledig Erf in de sfeer van de historie te herstellen.

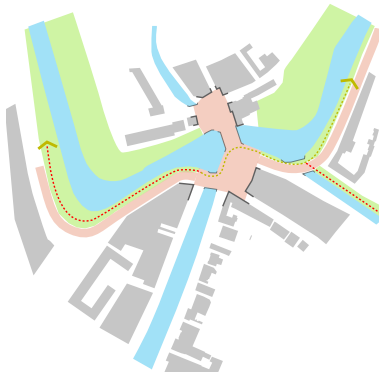
De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van het Ledig Erf:

- De ruimte wordt vormgegeven als een unieke plek of plein op zich, waarbij geen enkele verkeersstroom dominant is in de vormgeving. Dit betekent dat de ruimte zoveel mogelijk wordt vormgegeven als één, samenhangende ruimte die recht doet aan de bijzondere geschiedenis als voorplein van de Binnenstad. Dit betekent ook dat het profiel van de Singel met fietsstroken van rood asfalt en een middenberm van klinkers) niet wordt doorgetrokken over het Ledig Erf, omdat hiermee de ruimte de betekenis krijgt van een doorfietsgebied, terwijl de belangrijkste ambitie is om een verblijfsplek te maken die stromen uit álle richtingen faciliteert. Hierbij hoort een vormgeving die uitstraalt dat de fietser weliswaar welkom is, maar zijn snelheid moet aanpassen en de ruimte moet delen met andere weggebruikers.
- Het belangrijkste doel is om wat betreft uitstraling en gebruik een samenhangende stedelijke ruimte te maken. Dit betekent niet dat het concept ‘Shared Space’ wordt toegepast. Duidelijkheid en herkenbaarheid zijn in de participatie ook vaak genoemd als het gaat om routes voor fietsers en voetgangers. Waar nodig worden met name fietsstromen herkenbaar geleid met bijvoorbeeld kleur, belijning/banden/ hoogteverschillen, maar de toegepaste type materialisering is uniform, bijvoorbeeld gebakken klinkers. In het vervolgproces wordt nader op de inrichting gestudeerd en met name hoe de fietsers herkenbaar over het Ledig Erf kunnen rijden, zonder dat het pleingevoel van Ledig Erf wordt aangetast.
- Op het Ledig Erf worden inrichtingselementen toegepast die de kwaliteit van de ruimte vergroten (zoals groenvakken, bomen, lichtmasten, zitgelegenheid) en om de ruimte te zoneren en diverse fiets- en wandelstromen te sturen.
- De ruimte voor de voetganger wordt significant verbeterd ten opzichte van de huidige situatie, door:
  - Het zoveel mogelijk faciliteren van een verbinding zonder onderbrekingen en hindernissen tussen Vaartsche Rijn en de Tolsteegbarrière. In de vormgeving wordt duidelijk dat de voetganger de belangrijkste gebruiker van de ruimte is;
  - Het toevoegen van nieuwe routes die nu nog ontbreken, zoals de verbinding richting Singel in westelijke richting;
  - Bestaande routes te verbeteren, zoals richting Abstederdijk in oostelijke richting;
- Het wordt een groen en aantrekkelijk plein, dat uitnodigt tot verblijven. Er wordt groen op maaiveld toegevoegd, en waar mogelijk bomen. Bij de inrichting van het plein wordt gekeken naar de historie van de plek. Het terugbrengen van de historische allure met daarbij veel groen zijn wensen die volgden uit de participatie met de omgeving.
- Het stallen van fietsen is momenteel een dringende ruimtevraag op deze locatie. Op het maaiveld van Ledig Erf is weinig ruimte beschikbaar. De ruimte is hiervoor te schaars en het belang van deze plek te groot: er is ruimte nodig voor harmonieus afwikkelen van fietsstromen uit 5 richtingen, het faciliteren van de voetganger en het realiseren van een groen verblijfsplein. Kleinschalig kort parkeren op maaiveld is denkbaar, maar de vormgeving

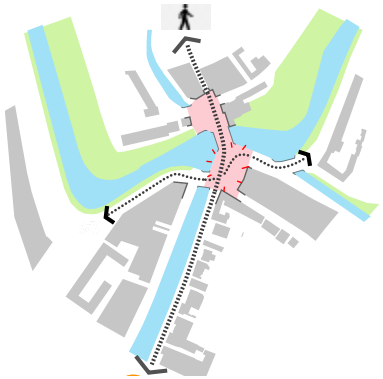
moet dit ook uitstralen. Voor langdurig en grootschalig fietsparkeren is op Ledig Erf alleen ondergronds waarschijnlijk plek. Aan dit stallingsvraagstuk moet verder uitwerking worden gegeven in het overkoepelende fietsbeleid voor de binnenstad. Mogelijk kan, gecombineerd met de herinrichting, een ondergrondse stalling op of in de nabijheid van Ledig Erf een uitkomst zijn. Zo kan een ondergrondse stalling bij Ledig Erf een prima stallingsmogelijkheid bieden voor bezoekers van de zuidelijke binnenstad, maar ook het Ledig Erf zelf en de Ooster- en Westerkade. In de volgende fase van het planproces (IpvE,/FO) wordt onderzocht of dit mogelijk is.



Figuur 31. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 32. Bijzondere verblijfsplek waar alle verkeersstromen gelijk zijn.



Figuur 33. Nieuwe verbindingen langs de Singel en de Kromme Rijn



Figuur 34. Schakel in het ecologisch netwerk door aanplant bomen



Figuur 35. Huidige situatie van het Ledig Erf



Figuur 36. Impressie van het mogelijke ruimtelijke toekomstperspectief voor Ledig Erf

4.2.2 Stationsomgeving Vaartsche Rijn

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De locatie van Station Vaartsche Rijn is bijzonder: bóven het water van het gelijknamige kanaal, op een plek pal naast een woonbuurt waar eigenlijk heel weinig ruimte beschikbaar was. Het is toch gelukt, waarmee een uniek station is ontstaan, met entrees aan weerszijden van de Vaartsche Rijn, met uitzicht over het water vanaf het perron. Dit station ligt er pas sinds 2016. Voor die tijd was het een spoorviaduct met onderdoorgangen bij de Bleekstraat, Westerkade en de Albatrosstraat.

Dat het een plek was met weinig ruimte laat zich wel voelen in de huidige situatie. Alle verkeersstromen en functies die een station normaal gesproken aantrekt zijn hier aanwezig, maar komen flink ruimte tekort. Er is te weinig plek voor fietsparkeren, in- en uitstapruimte voor de bus, en voetgangers wachten lang bij één van de vele stoplichten. Ook de fietser komt ruimte tekort: de overvolle fietspaden zijn te smal, en er is geen ruimte om op te stellen als je bijvoorbeeld van de Vondellaan wilt afslaan naar de Bleekstraat of als je van het Ledig Erf via de Catharijnesingel wilt afslaan naar de Bleekstraat.

En de druk neemt alleen maar toe: met de verdichting van de stad groeien de fiets- en voetgangersstromen en wordt station Vaartsche Rijn alleen maar belangrijker. Op alle fronten is er ruimtegebrek in de openbare ruimte om alle essentiële functies van een stationsomgeving een plek te geven, laat staan om een aantrekkelijke verblijfsplek en schakel in het stedelijk netwerk te maken. Het ruimte tekort merk je ook aan de toenemende druk en overlast (o.a. van het fietsparkeren) op de Ooster- en Westerkade.



Figuur 37. Kruisvaartkade ter hoogte van de Vondellaan (1935)



Figuur 38. Zicht op de sporen en de groenzone vanaf de Vondellaan (1935)



Figuur 39. Net geopende brug over de Vaartsche Rijn t.b.v. de verkeersdoorbraak (1961)



Figuur 40. Luchtfoto voor de spoorverdubbeling en de aanleg van station Vaartsche Rijn (1998)

Ruimtelijk toekomstperspectief
Met het maken van een groene en aantrekkelijke stationsomgeving, zoals ook in de rest van Utrecht (en Nederland) steeds meer gebeurt, kan Vaartsche Rijn de binnenstad en Rotsoord en omgeving écht tot één geheel maken, met meer verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetganger. Bij een volwaardige stationsomgeving hoort ook het ruimte maken voor alle functies die daarbij horen, zoals het stallen van fietsen, voldoende brede fietspaden, ruimte om in- en uit te stappen in de bus. Door hier ruimte voor te maken wordt het ook veel aantrekkelijker om dit station te gebruiken als start- of overstappunt in je reis.

Waar in noord-zuid richting de verbinding tussen Zuidpoort en binnenstad belangrijk is, kan in oost-west richting de potentie van het spoor en de groene omgeving die daarbij hoort veel meer de nadruk krijgen. De groene ruimtes langs het spoor zijn vaak verkeersluw, open, en geschikt om ongehinderd door te fietsen en te wandelen, omdat er relatief weinig kruisende bewegingen zijn. Als we met deze bril kijken ligt station Vaartsche Rijn aan een spoorpark dat Houten met Leidsche Rijn verbindt – een unieke kwaliteit en kans die in de vormgeving van de Baden-Powellweg en Vondellaan leidend kan zijn.

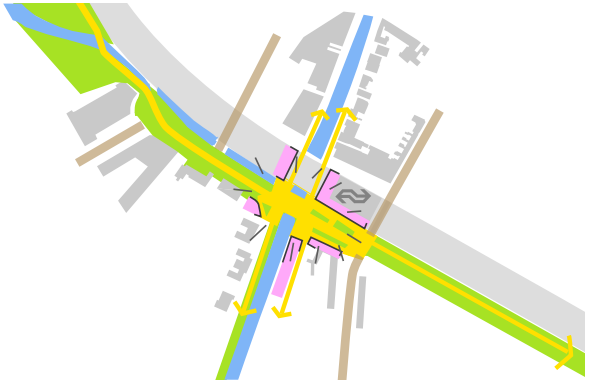
In de verdere uitwerking wordt onderzocht of en waar het mogelijk is om extra programma in de stationsomgeving te realiseren bijvoorbeeld in de bestaande plinten. Het toevoegen van programma zorgt voor meer levendigheid op en nabij het stationsplein.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de stationsomgeving Vaartsche Rijn:

- Fietsvriendelijke inrichting en uitstraling (eenzijdig, langs de gebouwen tweezijdig fietspad onderzoeken). Overkoepelend concept: vermijden van het drukke Ledig Erf, door goede alternatieve route richting Albatrosstraat, of spoorpark langs Tolsteeg en via een mogelijke fietsbrug over de Waterlinieweg naar het Sciencepark
- Stationsomgeving inrichten met meer groen en vooral meer bomen ten behoeve van schaduwwerking, verblijfskwaliteit en een aantrekkelijke uitstraling. Hiervoor wordt het groen tenzij principe toegepast.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Vondellaan/Baden-Powellweg door het gebruik van een ander verhardingsmateriaal, bebording en eventueel belijning.
- De openbare ruimte sluit meer aan op de materialisatie van de binnenstad en de recent ingerichte Ooster- en Westerkade. Dit betekent het gebruik van meer duurzamere materialen zoals bijvoorbeeld het (her)gebruik van gebakken klinkers in plaats van asfalt.
- Uitbreiding fietsparkeerplekken, zodat er nu en ook in de toekomst minder op maaiveld geparkeerd kan worden. Nu is er vooral veel overlast van fietsparkeren onder het station, bij de Wester- en Oosterkade. De vrijkomende ruimte kan gebruikt worden voor de voetganger, verblijf of voor meer groen. Er wordt op dit moment in een separate studie onderzocht hoe extra fietsparkeren in de omgeving van Vaartsche Rijn gerealiseerd kan worden. Er zijn nu twee alternatieven over: ondergrondse garage onder de Baden Powellweg en het gebruik van een deel van de autoparkeergarage voor de stalling van fietsen. Op het moment van schrijven van deze studie heeft het parkeren van fietsen in een deel van de autoparkeergarage de voorkeur.



Figuur 41. Huidige situatie: dominante doorgaande verkeersfunctie



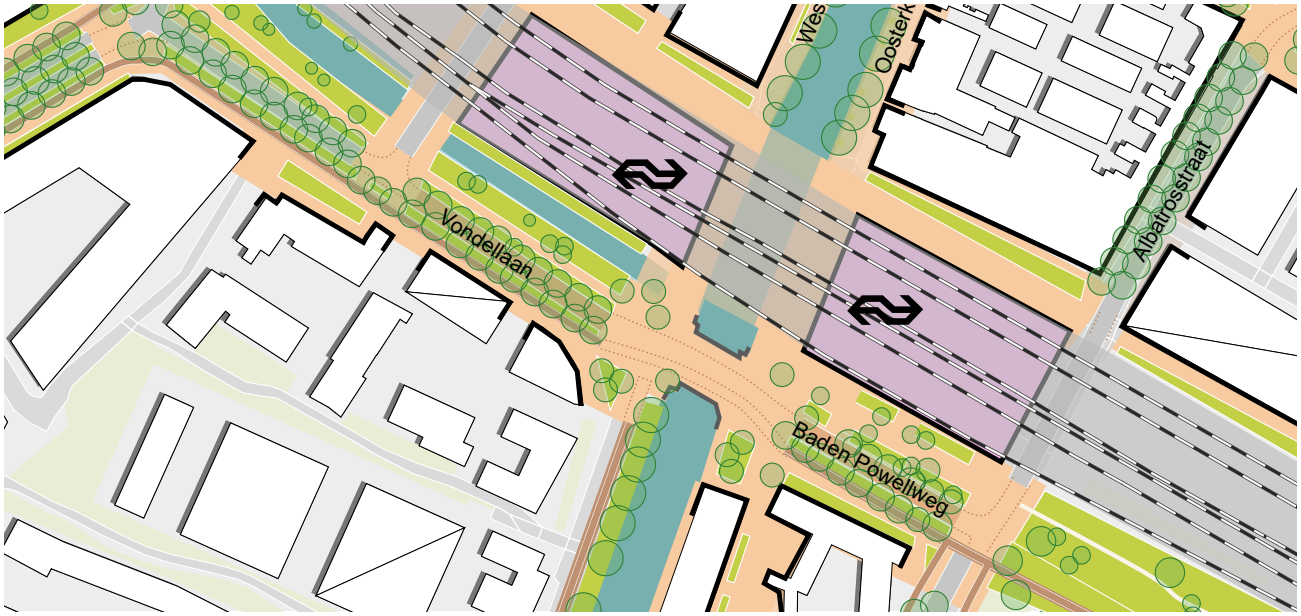
Figuur 42. Toekomstbeeld groen plein voor station als onderdeel van het spoorpark



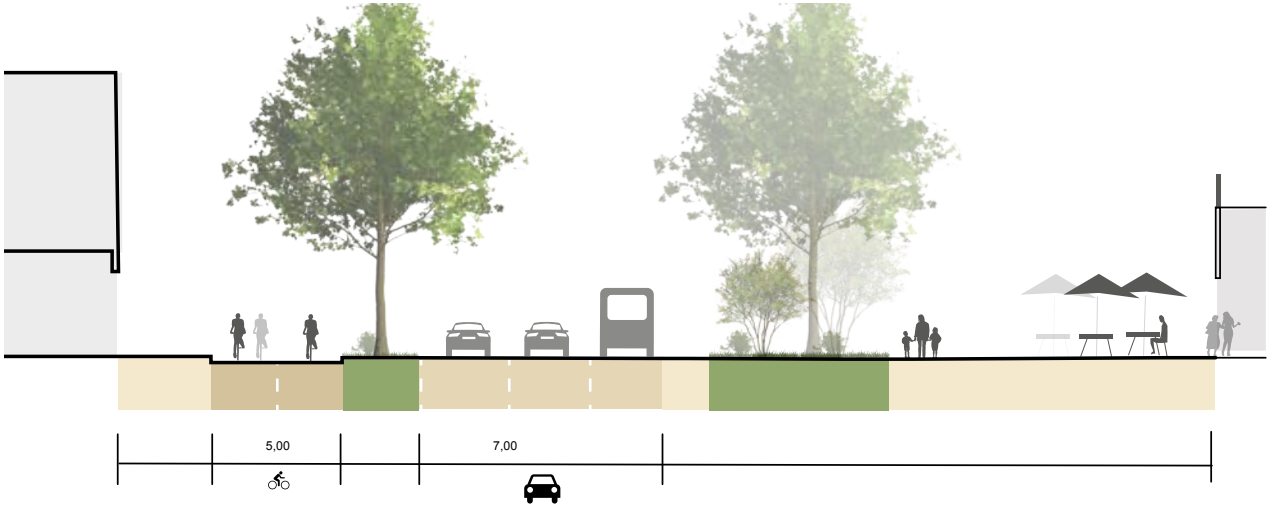




Figuur 43, 44 en 45 Referentiebeelden van station Tilburg, waar het voorplein recent autoluw is gemaakt.



Figuur 46. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 47. Mogelijk principeprofiel voor Vaartsche Rijn: meer ruimte voor groen en verblijf



Figuur 48. Huidige situatie van station Vaartsche Rijn



Figuur 49. Impressie van het mogelijke ruimtelijk toekomstperspectief voor de stationsomgeving van Vaartsche Rijn

4.2.3 Balijeplein en omgeving

Korte beschrijving historie en huidige situatie

Het Balijeplein is in de huidige situatie geen plein, maar een belangrijke verkeerskruising in het verkeersnetwerk van Utrecht. Tijdens de aanleg van de Rivierenwijk in de jaren ’20 en ’30 van de twintigste eeuw waren de Balijelaan en Vondellaan brede straten met grote plantsoenen in het midden (zie figuur 50 t/m 53). Op de kruising Croeselaan en de Rijnlaan was er een plein bedacht met in het midden een groen plantsoen, dat een belangrijke verblijfsfunctie had voor de buurt.

In de jaren ‘50 en ‘60 stond het belang van de auto voorop. Dit leidde onder andere tot het dempen van delen van de Singel en de omgeving van de Zuidpoort werden nieuwe verkeersbruggen aangelegd en doorbraken geforceerd. Het brede profiel van de Balijelaan, waar oorspronkelijk de plantsoenen lagen, was uitstekend geschikt voor brede asfaltstroken. Door al het aanwezige asfalt is de sfeer van een intiem en bovenal groen plein verdwenen.

Door de grote hoeveelheid rijstroken (6) is de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op het Balijeplein lastig. Op slechts een paar plekken is het nu mogelijk om het plein over te steken. Bovendien moeten voetgangers en fietsers relatief lang wachten voor de verkeerslichten. Ook is er langs de plinten weinig ruimte voor verblijf. Bij de winkels en met name bij de Albert Heijn zijn de trottoirs smal, wat conflicten oplevert met onder ander het nabijgelegen drukke fietspad en de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen.

Door de dominante verkeersfunctie is de oorspronkelijke functie als verbindend plein tussen de verschillende buurten verdwenen.



Figuur 50. Balijeplein in 1928



Figuur 51. Balijeplein in 1940



Figuur 52. Vondellaan in 1940

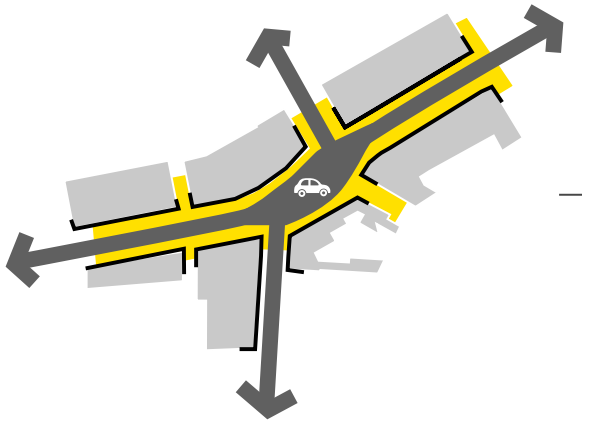


Figuur 53. Balijelaan in 1938

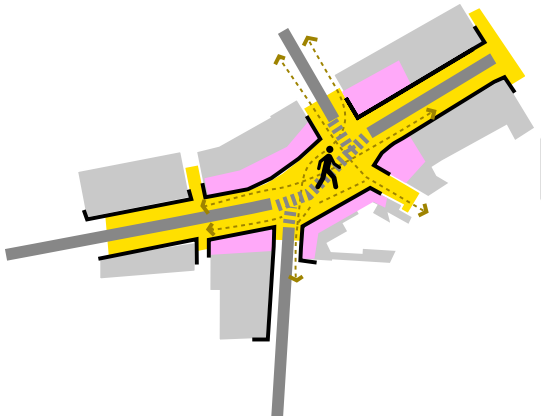
Ruimtelijk toekomstperspectief
Door de voorgestelde verkeersmaatregelen bij het Ledig Erf en bij het station Vaartsche Rijn is de verwachting dat er minder doorgaand verkeer over de Balijelaan en Vondellaan zal gaan rijden. Door de afnemende verkeersaantallen zijn er ook minder rijstroken nodig, waardoor het mogelijk is om van het Balijeplein weer een echt plein te maken. Uitgangspunt hierbij is om de benodigde infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen en de resterende ruimte te benutten voor groen en ruimte voor de voetganger en verblijf. Ook voor de fietser ontstaat er meer ruimte, waardoor er bredere fietspaden/stroken gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast kunnen er ook betere oversteekplekken voor de fietsers worden gerealiseerd bij de kruisingen met de Rijnlaan en de Croeselaan.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van het Balijeplein:

- Minder rijstroken voor auto en bus, de auto en bus rijden langzamer (30km per uur) over het plein. Materialisatie rijstroken (asfalt of klinker) afhankelijk van verwachte toekomstige verkeersintensiteit. Bij lage verkeersintensiteiten is klinkerverharding op de rijbanen aanbrengen mogelijk;
- De kruisingen met de Rijnlaan, Croeselaan en Croesestraat dienen zo te worden vormgegeven dat alle gebruikers weten wie er voorrang krijgt. Vooralsnog worden in het toekomstperspectief geen verkeerslichten voorgesteld. Het handhaven van de verkeerslichten is afhankelijk van de verkeersintensiteiten na de knip;
- Heldere oversteekplekken creëren voor fietsers en voetgangers;
- Bredere fietsstroken langs de Balijelaan en Vondellaan voor het groeiend fietsverkeer tussen de wijken;
- Pleingevoel versterken door eenduidige materialisatie en het maken van meer ruimte voor verblijf door het bijvoorbeeld toevoegen van zitranden en bankjes;
- Het plein zoveel mogelijk drempel- en obstakelvrij inrichten;
- Meer ruimte voor fietsparkeren en de fietsvoorzieningen zoveel mogelijk clusteren;
- Meer ruimte voor de voetganger met name langs de plinten van de woningen en de winkels, en betere oversteekbaarheid;
- Aanbrengen van groenvakken en het toevoegen van bomen, volgens het -groen tenzij- principe. Deze groenvakken verwijzen naar de groene plantsoenen die tot eind jaren ’50 hier hebben gelegen;
- Er worden inrichtingselementen toegepast die de kwaliteit van de ruimte vergroten (zoals groenvakken, bomen, lichtmasten, zitgelegenheden) en om de ruimte te zoneren en stromen te sturen.



Figuur 54. Balijelaan en Balijeplein waarin de auto in de huidige situatie dominant is.

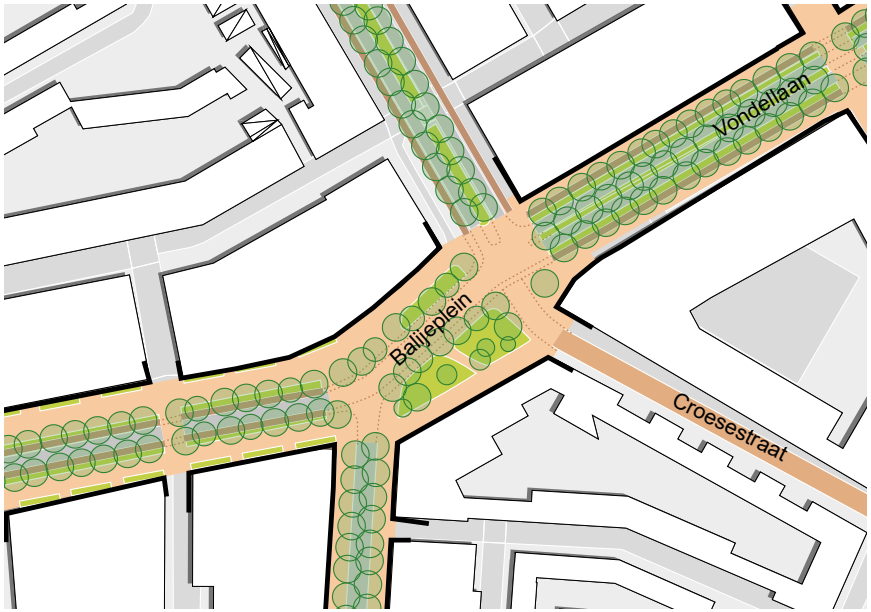


Figuur 55. Balijelaan en Balijeplein waarin er meer ruimte voor de (overstekende) voetganger wordt gecreëerd.

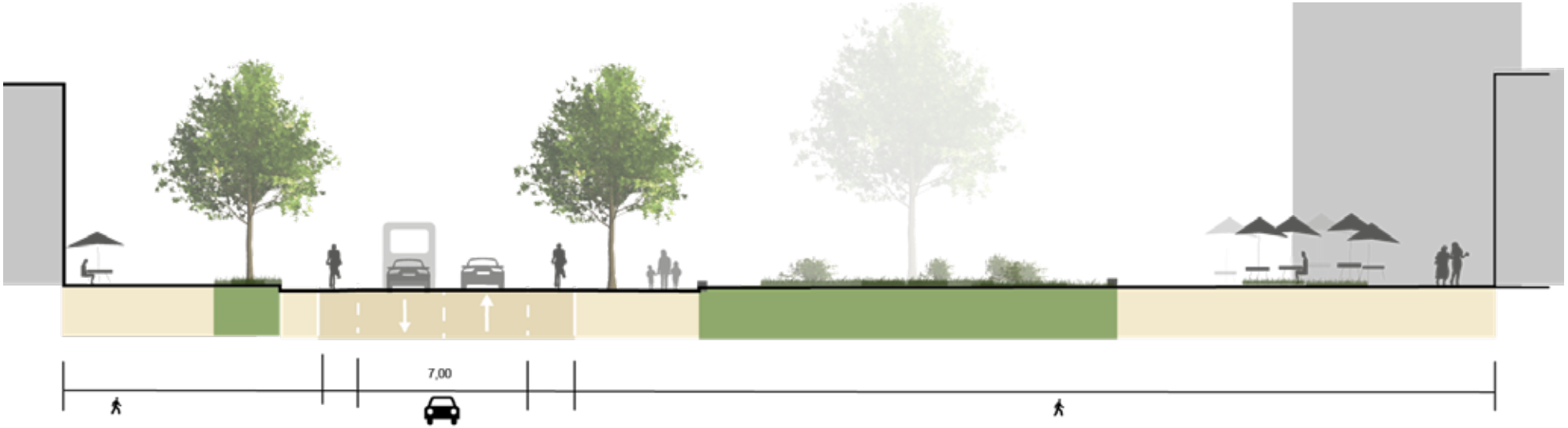




Figuur 56. Countour van het Balijeplein in relatie tot de omvang van het Neude. Het Balijeplein kan een groen verblijfsplein worden.



Figuur 57. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 58. Mogelijk principeprofiel voor het Balijeplein: meer ruimte voor groen en verblijf



Figuur 59. Huidige situatie Balijeplein (zicht vanaf Rijnlaan)



Figuur 60. Impressie van het toekomstperspectief voor het Balijeplein (zicht vanaf Rijnlaan. Inrichting van het plein volgens het groen tenzij principe

4.3 Groene singel en scheggen

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 is er veel aandacht voor groen in en om de stad. Ook vanuit de participatie werd het vergroenen van de openbare ruimte als belangrijke wens en opgave gezien. In de Zuidpoortstudie willen we daarom ook de groen-blauwe routes verbeteren en versterken. In de Zuidpoortstudie komt dit tot uiting door bij de herinrichting van de Catharijnesingel en de Kromme Rijnscheg (Abstederdijk-Venuslaan) meer ruimte te creëren voor de aanleg van brede groenzones met bomen. Ook is er in deze studie aandacht voor langzaam verkeersroutes. Deze worden hersteld of gecreëerd waardoor er aantrekkelijke doorgaande routes ontstaan. In de volgende paragrafen gaan we nader in op het mogelijke toekomstperspectief voor de Kromme Rijnscheg en de Catharijnesingel zuid.



Figuur 61. Ruimtelijk toekomstperspectief van Zuidpoort met daarin prominent het Singelpark en de Kromme Rijnscheg

4.3.1 Kromme Rijn scheg (Abstederdijk-Venuslaan-Rubenslaan)

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De Abstederdijk en Venuslaan vormen onderdeel van de Kromme Rijn scheg, een belangrijke groene as tussen de binnenstad en het landschap rondom de stad. Deze is in de RSU benoemd als één van de belangrijkste groene structuren. De Venuslaan en een klein deel van de Abstederdijk zijn belangrijke verkeersaders voor verkeer dat via de Waterlinieweg naar het centrum gaat en vice versa. Ook de kruising bij de Albatrosbrug is een drukke gecompliceerde verkeerskruising waar veel auto- en busverkeer overheen gaat. De fietsstroken en fietspaden aan weerszijden van de Abstederdijk-Venuslaan zijn in de huidige situatie vrij smal voor het toenemende fietsverkeer tussen het Science Park en het centrum.

De Venuslaan is als weg aangelegd in de jaren ’60 en ‘70 toen er mede door de bruggen over de Vaartsche Rijn en Kromme Rijn een doorgaande autoroute van het zuiden naar het oosten van de stad ontstond. De Venuslaan is daarnaast ook een belangrijke busroute.

De groene ruimte langs de Abstederdijk en Venuslaan maakt onderdeel uit van de groene scheg.

Ruimtelijk toekomstperspectief

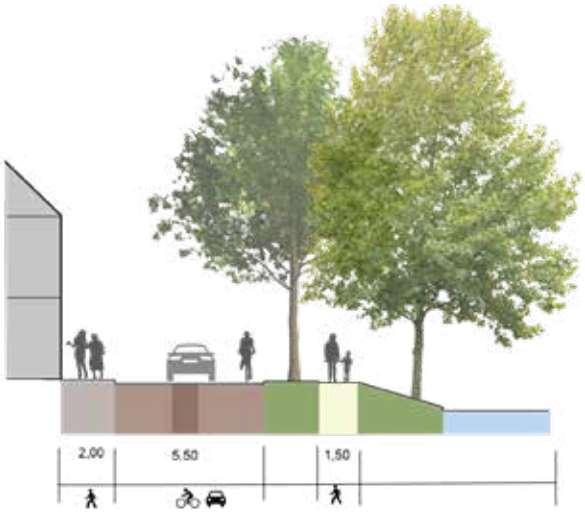
Door de verkeersmaatregel van de knip bij de Vaartsche Riin brug bij Ledig Erf kan er geen doorgaand verkeer meer langs Ledig Erf, wat als gevolg heeft dat er ook minder verkeer over de Abstederdijk en een klein deel van de Venuslaan rijdt. In tegenstelling tot de huidige stroom aan doorgaand verkeer, rijdt straks alleen bestemmingsverkeer naar de Tolsteegsingel en naar het Ledig Erf/binnenstad en vice versa. Hierdoor kunnen er smallere rijstroken worden gerealiseerd. Minder asfalt biedt kansen voor meer ruimte voor groen, zodat de Kromme Rijn Scheg kan worden versterkt. Ook is het straks mogelijk om langs de gehele Kromme Rijn te lopen.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de Abstederdijk-Venuslaan:

- Volwaardige voetgangersroutes langs de Kromme Rijn;
- Uitstekende aanhechting op het Singelpark en Ledig Erf, verbinden groenstructuren;
- Oversteekbaarheid vanuit aanliggende wijken verbeteren;
- De Albatrosbrug is de doorgaande route voor autoverkeer vanaf de Venuslaan, de Abstederdijk is de groene entree van de binnenstad. Dit moet in de vormgeving van de Abstederdijk en de kruising Venuslaan/ Albatrosstraat/Abstederdijk tot uitdrukking komen;
- Het deel Abstederdijk- Venuslaan tussen de kruising Albatrosstraat en de kruising met de Tolsteegsingel kan in het toekomstperspectief worden ingericht volgens het profiel van de Tolsteegsingel. Dit profiel bestaat uit brede fietsstroken met rood asfalt en in het midden een loper van klinkerverharding;
- De Venuslaan en Rubenslaan worden minder druk, doordat er minder doorgaand verkeer over de wegen gaat rijden. Door de afname van het autoverkeer kan er gekeken worden of de busbaan verwijderd kan worden. Hierdoor ontstaat er mogelijk meer ruimte voor een robuustere groenzone langs de Kromme Rijn.



Figuur 62. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 63. Principedoorsnede van de toekomstige Absterdijk-Venuslaan



Figuur 64. Huidige situatie Abstederdijk-Venuslaan



Figuur 65. Impressie van het toekomstperspectief voor Abstederijkdijk-Venuslaan tot aan kruising bij de Albatrosbrug

4.3.2 Catharijnesingel-zuid (Singelpark)

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De inrichting van de huidige weg is nog een relict uit de tijd dat er een belangrijke doorgaande verbinding was voor auto's en bussen langs de Catharijnesingel. Dit deel van de Catharijnesingel leidde naar de inmiddels verdwenen Catharijnebak langs winkelcentrum Hoog Catharijne. De Catharijnebak was een kort stuk snelweg dat in de jaren '70 werd aangelegd.

De noordzijde van de Catharijnesingel is recent opgeleverd en heeft een inrichting die past bij het huidige verkeersaanbod. Minder brede rijstroken voor de auto en meer ruimte voor de fiets. Ook is het mogelijk om langs de waterzijde van de Catharijnesingel te lopen. Overigens is ondanks de herinrichting het straatprofiel nog steeds breed

Een van de verkeersmaatregelen, die reeds door het college en de raad is genomen, is een verkeersknip onder de overkluizing van Hoog Catharijne, zodat straks alleen bestemmingsverkeer over de Catharijnsingel gaat rijden.

Door het verminderde verkeersaanbod en het reeds ingericht noordelijk deel van de Catharijnesingel zijn er kansen om ook het zuidelijk deel van de Catharijnesingel in te richten.

Ruimtelijk toekomstperspectief

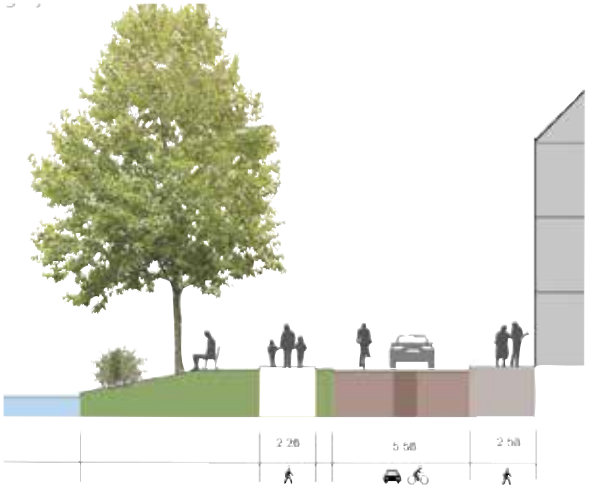
De ambitie die ook in de omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gesteld, is om het Singelpark rondom te vergroten. Door het bestaande brede wegprofiel van de Catharijnesingel te versmallen en anders in te richten kan er ruimte worden gecreëerd om een royale groenzone aan het water te realiseren, met een volwaardige wandelroute voor de voetganger.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de Catharijnesingel (zuidelijk deel):

- Doorzetten Singelpark van gevel tot gevel. Met name langs de waterzijde is er veel ruimte voor het toevoegen van groen.
- Langs de singelzijde komt een wandelpad van halfverharding, zodat het straks mogelijk is om in zijn geheel langs de buitenzijde van de singel te lopen. Tussen de weg en het wandelpad komt een laag hekwerk, zodat wordt voorkomen dat auto's in de berm parkeren.
- In het voorgestelde toekomstperspectief krijgt de weg brede fietsstroken aan de zijkant en een rijbaan in het midden. De fietsers krijgen voorrang en auto's dienen 30km per uur te rijden. De rijbaan in het midden krijgen klinkers als materialisatie en de fietsstroken rood asfalt. De mate van versmalling van de rijbaan hangt wel af van de hoeveelheid auto- en fietsverkeer.



Figuur 66. Uitsnede van het toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 67. Principedoorsnede van de toekomstige Catharijnesingel tussen Bleekstraat en Westerkade.



Figuur 68. Huidige situatie Catharijnesingel



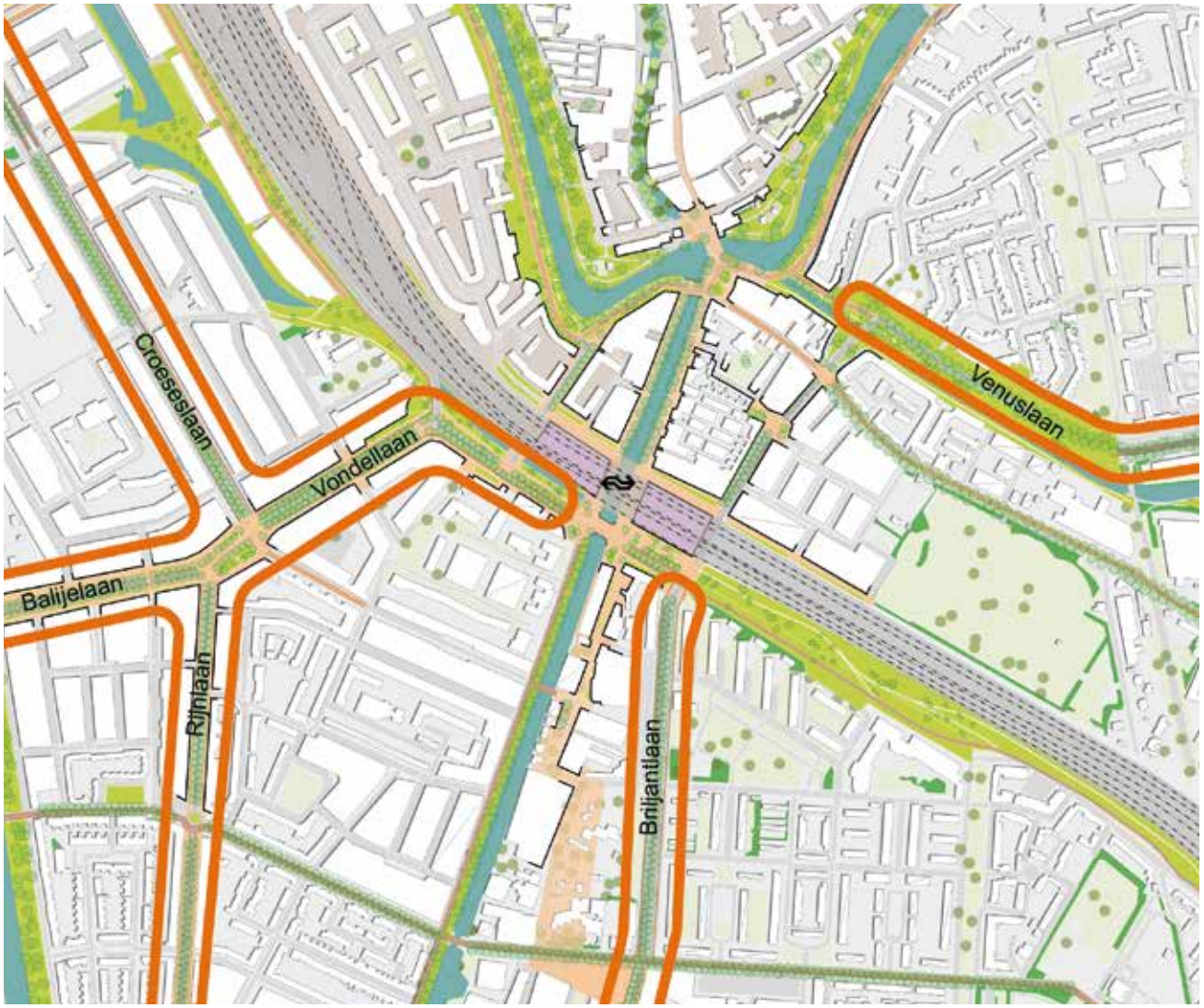
Figuur 69. Impressie van het toekomstperspectief voor de Catharijnesingel nabij krusing met de Bleekstraat

4.4 Stadslanen

In het gebied Zuidpoort bevindt zich een aantal stadslanen. Stadslanen zijn doorgaande verkeerswegen die veelal omzoomd zijn met bomen. Vaak zijn er aparte fietsstroken of parallelwegen. Stadslanen hebben over het algemeen een breed profiel.

Door de voorgestelde verkeersingrepen in de Zuidpoort is de verwachting dat er over een aantal stadslanen minder doorgaand verkeer gaat rijden. In het Mobiliteitsplan 2040 worden deze lanen omgevormd naar wegen waar 30 km per uur in plaats van 50km per uur gereden mag worden. Dit betekent dat er minder ruimte is voor rijstroken voor autoverkeer, meer ruimte voor langzaam verkeer en meer groen op maaiveld en meer bomen. Fietsers hebben in de stadslanen veelal aparte rijstroken of fietspaden. Als deze lanen door een herinrichting worden omgevormd naar lanen met een 30 km/uur regime dan kan de fietser mogelijk naar de hoofdrijbaan. Afhankelijk van de hoeveelheid fiets- en autoverkeer wordt er bij het opstellen van de inrichtingsplannen gekeken of deze wegen aparte fietsstroken krijgen of dat de fietsers en de auto's de rijbaan gaan delen.

De verkeersaantallen voor de Venuslaan en Rubenslaan nemen in de toekomst af. Deze weg kan worden omgevormd tot een stadslaan waar meer ruimte wordt gecreëerd voor groen en minder voor asfalt. De vraag is of deze weg in de toekomst ook van 50 naar 30km per uur gaat.
Interessant is om in een vervolgstudie te kijken of een efficiëntieslag mogelijk in het busverkeer over de Rubenslaan.

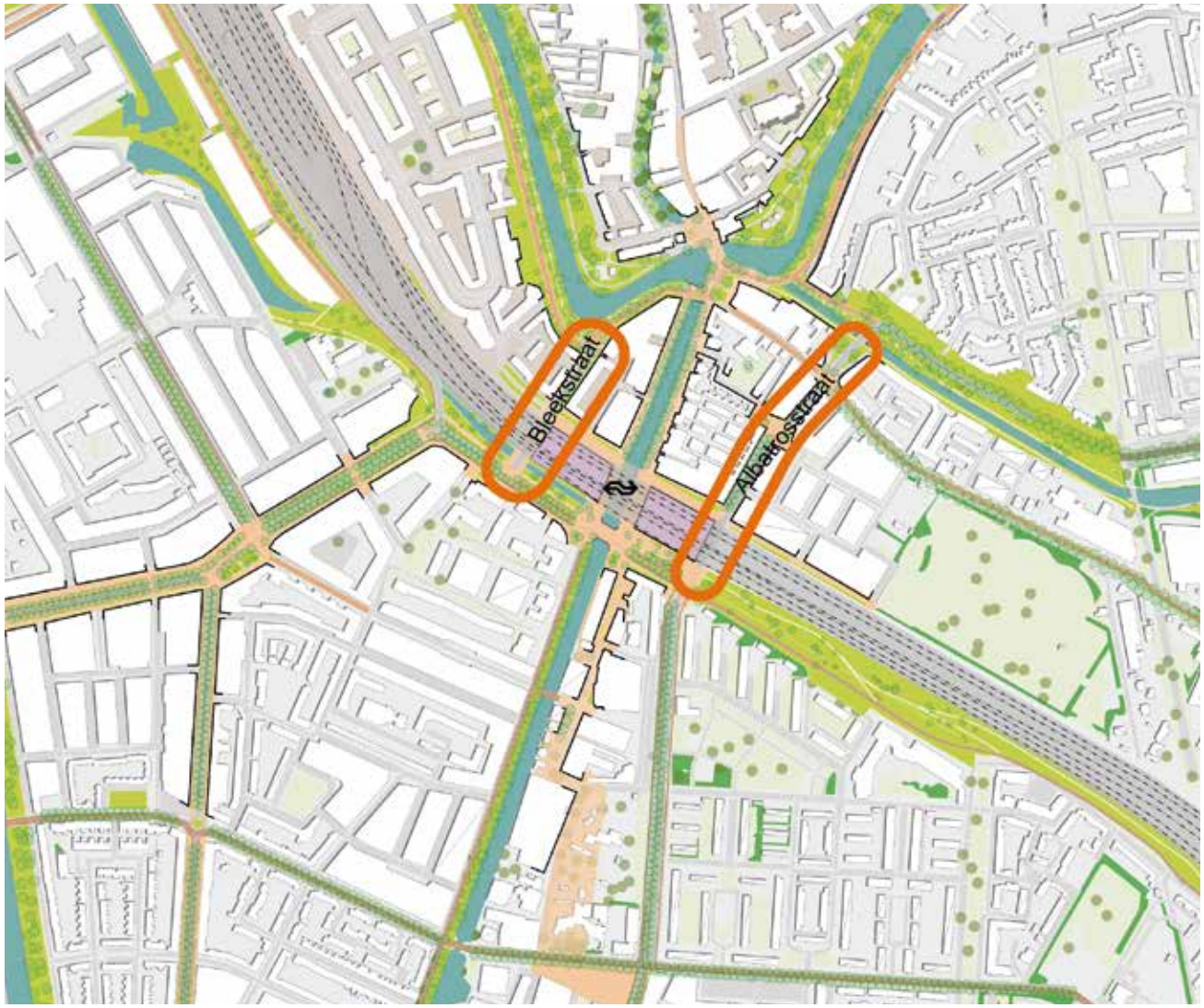


Figuur 70. Toekomstperspectief van Zuidpoort met daarin de mogelijke herinrichting van de stadslanen

4.5 Woonstraten

In de Zuidpoortstudie bevinden zich twee woonstraten (Bleekstraat en Albatrosstraat) die oorspronkelijk niet als doorgaande verkeersverbindingen zijn aangelegd. Door de aanleg van bruggen en verkeersdoorbraken werden de woonstraten vanaf de jaren ’70 verkeerswegen. De Bleekstraat werd daardoor veel breder, en een deel van de Albatrosstraat ook. Er is een gebrek aan groen en er rijdt veel auto-, bus- en fietsverkeer door de straten. Vooral in de Albastrosstraat wordt veel ruimte voor verkeer gebruikt. Door het vele verkeer en het gebrek aan groen ervaren veel bewoners deze straten als druk, onveilig en onaantrekkelijk. De oversteekbaarheid is onvoldoende. Door deze kenmerken hebben deze wegen ook een zekere barrièrewerking voor buurten en wijken. In de verkeersmodellen en voorgestelde ingrepen blijven deze woonstraten voorlopig nog straten met veel verkeer, maar door een afwaardering in snelheid en herinrichting kan de beleving en het gebruik van de openbare ruimte wel verbeterd worden. Bovendien kan door middel van inzetten op mobiliteitsmanagement, het verminderen van parkeerplaatsen op straat in de binnenstad en bijvoorbeeld door het opheffen de Springweggarage het aantal auto's verder verminderd worden dan de modellen nu aangeven. Ook andere beleidsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040, trends en ontwikkelingen kunnen bijdragen aan deze vermindering.

In de volgende paragrafen wordt beschreven hoe de toekomstige situatie van de Bleekstraat en Albatrosstraat eruit zou kunnen zien.



Figuur 71. Ruimtelijk toekomstperspectief van Zuidpoort met daarop aangegeven de twee belangrijke woon en ontsluitingsstraten

4.5.2 Bleekstraat

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De Bleekstraat was van oudsher geen brede straat. Deze straat maakt vroeger onderdeel uit van een arbeiderswijk met kleine woningen die tussen het spoor en de Catharijnesingel gelegen lag. Deze woningen werden gebouwd aan het eind van de 19e eeuw. De Bleekstraat was een woonstraat waar tot de jaren '60 weinig doorgaand verkeer reed. Door de groei van het autoverkeer vanaf de jaren '60 veranderde de woonstraat in een drukke doorgaande weg.

Eind jaren '70 begin jaren ‘80 werden de arbeiderswoningen gesloopt en zijn ze vervangen door appartementencomplexen. Hierdoor kon de straat worden verbreed ten behoeve van het groeiende autoverkeer.

De Bleekstraat was ook een straat waar naast veel auto's ook veel busverkeer overheen reed. Het ging vooral om lijn 12, wat een drukke buslijn was tussen het centrum en het Science Park. Door de komst van de tramlijn (tram 22) is buslijn 12 en daarmee het busverkeer door de Bleekstraat verdwenen.

In de huidige situatie is de Bleekstraat een brede straat met veel asfalt en weinig groen.
De rijstroken voor auto’s zijn breed en de fietsstroken en trottoirs zijn in de Bleekstraat smal. De Bleekstraat heeft een enorme barrièrewerking tussen de buurten Vaartsche Rijn en Hooch Boulandt. Door de afwezigheid van groen heeft de Bleekstraat ten tijde van warme dagen veel last van hittestress in verhouding tot andere straten.

Ruimtelijk toekomstperspectief

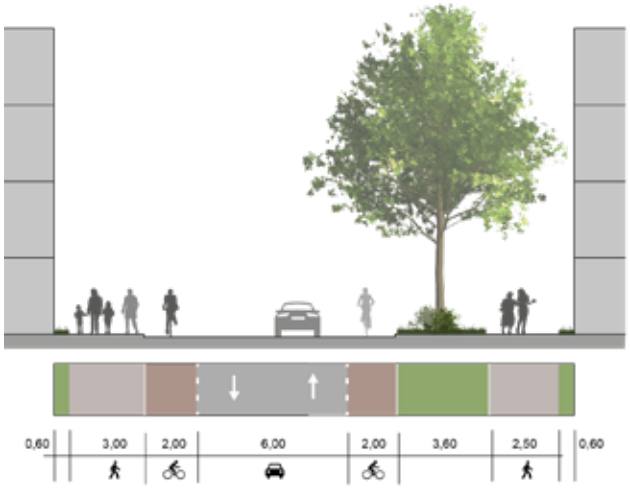
Door de voorgestelde knip bij de Catharijnesingel ter hoogte van winkelcentrum Hoog Catharijne en de knip bij Ledig Erf is de verwachting dat er veel minder doorgaand verkeer door de Bleekstraat gaat rijden. Aangezien de Bleekstraat straks de enige toegangsweg wordt voor bewoners en bezoekers van Hooch Boulandt en dit deel van de binnenstad, is de verwachting dat het verkeer in deze straat gaat toenemen. Door middel van inzetten op mobiliteitsmanagement, het verminderen van parkeerplaatsen op straat in de binnenstad en het opheffen van de Springweggarage wordt de toename zo veel mogelijk beperkt. Ook andere beleidsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040, trends en ontwikkelingen kunnen bijdragen aan deze vermindering. Door de aanpassingen in het verkeersnetwerk kan een vriendelijkere inrichting worden voorgesteld met meer ruimte voor voetganger, fietser en groen.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de Bleekstraat:

- Bredere trottoirs en fietsstroken.
- Aanbrengen stil asfalt indien noodzakelijk. Door de voorgestelde verkeersmaatregelen blijft er in de toekomst vooralsnog veel verkeer door de straat rijden, waardoor klinkers in deze straat niet mogelijk zijn.
- Aanleg van een groenstrook of groenstroken in de Bleekstraat. In de groenstrook kunnen diverse soorten vaste planten en bomen worden aangeplant. In het vervolgproces wordt gekeken naar de maatvoering van de groenstrook of groenstroken en hoeveel bomen er geplaatst kunnen worden in relatie tot de ondergrondse infrastructuur.



Figuur 72. Uitsnede van het toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 73. Principedoorsnede van de Albatrosstraat (zuidelijk deel)



Figuur 74. Huidige situatie Bleekstraat



IFiguur 75. Impressie van het mogelijke ruimtelijk toekomstperspectief voor de Bleekstraat

4.5.3 Albatrosstraat

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De Albatrosstraat is in de huidige situatie een drukke verkeersader met een smal profiel. In het stedelijk profiel is deze weg nooit gepland als verkeersader. Deze straat was onderdeel van een woongebied (Watervogelbuurt) met smalle straten die bovendien grotendeels autoluw was. Ook lag deze wijk van oudsher geïsoleerd tussen het spoor en de Kromme Rijn. Door de aanleg van bruggen over de Vaartsche Rijn en de Kromme Rijn in de jaren ’60 werd de Albatrosstraat een drukke verbindingsweg in de stad.

Over de Albatrosstraat reden van oudsher veel bussen. De Albatrosstraat maakte onderdeel uit van de drukke buslijn tussen centraal station en het Utrecht Sciencepark. De hoeveelheid bussen is wel verminderd door de aanleg van de Uithoflijn (tram 22), maar nog steeds rijden er veel (regionale) bussen door de Albatrosstraat.

Door het smalle profiel van de straat en het drukke auto- en busverkeer zijn de fietsstroken en de trottoirs smal. Met name in het noordelijk deel van de Albatrosstraat komen de voetgangers en de fietsers in het gedrang. Dit terwijl de Albatrosstraat een belangrijke schakel is de fietsroutes om de Zuidpoort, o.a. in routes van en naar het Utrecht Science Park. Voor voetgangers is de oversteekbaarheid ook een aandachtspunt in de huidige situatie. Dit wordt door de bewoners als lastig ervaren.

Doordat het verkeer de weginrichting domineert, is er weinig ruimte voor groen. Alleen in het zuidelijk deel van de Albatrosstraat staan er bomen tussen de langsparkeervakken. Door de beperkte aanwezigheid van groen treedt er bij warme dagen relatief veel hittestress op.

Ruimtelijk toekomstperspectief

In het toekomstperspectief wordt ermeer ruimte voor de fiets gecreëerd en komt er meer groen (bomen en groenvakken) in het straatbeeld met name bij de kruising met de Wulpstraat. Voor de inrichting van de straat wordt ook hier het groen tenzij principe toegepast. Dit houdt in dat alleen noodzakelijke verharding wordt aangebracht en de rest een groene invulling krijgt. Ook in Albatrosstraat wordt de snelheid verlaagd van 50 naar 30km per uur. De inrichting van de straat krijgt een uitstraling die past bij een doorgaande 30km straat.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrek-kader voor de toekomstige inrichting van de Albatrosstraat:

- Op de kruisingen Pelikaanstraat, Wulpstraat en Gansstraat wordt het asfalt grotendeels vervangen voor klinkers. Dit om de oversteekbaarheid te vergroten.
- De fietsstroken op de Albatrosstraat blijven rood asfalt, ook op de kruisingen.
- Toepassen van eenduidige materialen en zoveel mogelijk drempel- en obstakelvrije inrichting. Voor de verkeersdeelnemers dient duidelijk aangegeven te zijn hoe de voorrangssituatie geregeld is.
- Bredere fietsstroken en bredere trottoirs is door de versmalling van de rijstroken mogelijk, maar veel breder kunnen ze niet worden door de beperkte breedte van de Albatrosstraat. Ook kunnen bredere fietsstroken en trottoirs de vergroening in de straat beperken. Bij de kruising is er wel voldoende ruimte om groen toe te passen. In het vervolgproces dienen daar keuzes in worden gemaakt.



Figuur 76. Uitsnede van het toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 77. Principedoorsnede van de Albatrosstraat (zuidelijk deel)



Figuur 78. Huidige situatie van de Albatrosstraat

Figuur 79. Impressie van het mogelijke ruimtelijk toekomstperspectief van de Albatrosstraat ter hoogte van de Wulp- en Flamingostraat

Bijlage Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023

Is een separaat document bij dit toekomstperspectief.

Bijlage Participatierapport studie Zuidpoort 2023

Is een separaat document bij dit toekomstperspectief.

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00