

Concretisering Slimme routes Slim regelen Utrecht Oostpoort



September 2017



Opgesteld door Gemeente Utrecht

Ondersteuning door Goudappel Coffeng Adviseurs Mobiliteit (Sander van der Eijk, Tineke Mateboer, Christiaan Kwantes, Rico Andriess)

Documenttitel Concretisering Slimme Routes Slim Regelen Utrecht Oostpoort

Documentkenmerk UTT598/Eks/2817.03

Datum 15 september 2017



1	Aanleiding & Doelstelling	4
2	Huidige situatie & Ontwikkeling	8
3	Ambities op verschillende schaalniveaus	11
4	Opties voor de toekomst	16
5	Concretisering van het Mobiliteitsplan	26
6	Doorvertaling naar projecten	38



1 ○

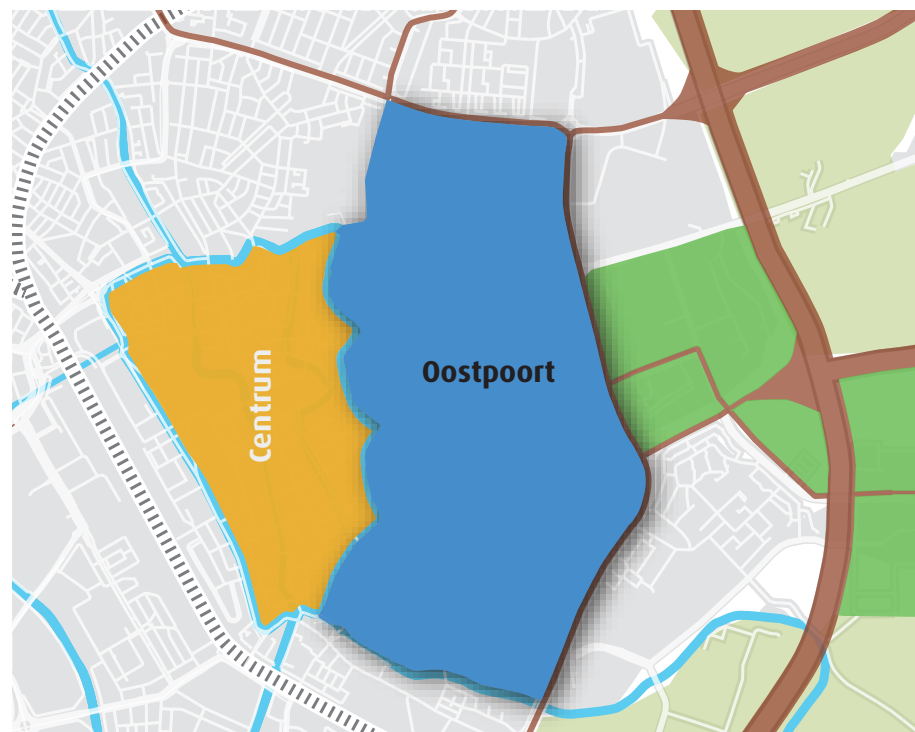
Aanleiding &
Doelstelling

Opgaven in Utrecht Oostpoort vragen om concretisering Mobiliteitsplan

In mei 2016 heeft de gemeenteraad het nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) vastgesteld. Dit plan bevat de kaders voor het mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau voor de komende 10 jaar. Inmiddels lopen in het oostelijk deel van de stad –Oostpoort genoemd– diverse initiatieven en opgaven (zie figuur 1: Oostpoort is het stadsdeel tussen ruwweg de oostelijke singels, de omgeving Biltstraat en de omgeving Wilhelminapark). Het Mobiliteitsplan SRSRSB biedt voor deze projecten weliswaar op strategisch niveau kaders, maar binnen die kaders zijn verschillende operationele uitwerkingen mogelijk. Daar komt bij dat operationele uitwerkingskeuzes in het ene project al snel van invloed zijn op de uitwerkingsruimte van de andere projecten in Utrecht Oostpoort.

We hebben geconstateerd dat voor dit gebied een uitwerking op tactisch (stadsdeel-)niveau ontbreekt. Hoe kunnen we het SRSRSB samenhangend en integraal concretiseren voor het deelgebied Oostpoort?

Tabel 1 laat per onderdeel zien welke beleidsaandachtspunten zijn benoemd in het Mobiliteitsplan en tot welke projecten daaraan gekoppeld voor Utrecht Oostpoort zijn geagendeerd.



Figuur 1: Ligging van Oostpoort in Utrecht



Voor vrijwel alle onderdelen in tabel 1 is concretisering voor Utrecht Oostpoort gewenst. De beleidsambities voor de voetganger bijvoorbeeld, zijn op hoofdlijnen helder. Echter, de haalbaarheid van voetgangersvriendelijke routes en meer verblijfskwaliteit moet in projecten zoals de Nachtegaalstraat in concurrentie met de andere beleidsambities blijken.

Die andere beleidsambities, bijvoorbeeld als het gaat om doorfiet-sen en minder straatparkeren, zijn op inrichtingsniveau eveneens een opgave voor de projecten. Daar komt bij dat op structuurniveau

nog gezocht moet worden naar oplossingen die er voor zorgen dat er bijvoorbeeld minder gebiedsvreemd autoverkeer in het gebied komt en dat de fietsdrukte beter gespreid wordt over meerdere routes. De overige beleidsambities (denk aan openbaar vervoer, bevoorrading en verkeersmanagement) zijn in SRSRSB nog niet expliciet gekoppeld aan projecten. Toch spelen zij een belangrijke rol in de concretisering. Wat zijn bijvoorbeeld de gevolgen van keuzes op netwerk- of inrichtings-niveau voor de busroutes en de bevoorrading van het centrum? En hoe kan verkeersmanagement bijdragen aan een betere spreiding en verde-ling van verkeer over het gebied?

ONDERDEEL	BELEID	PROJECTEN
Voetganger	• Prioriteit in A-zone • Voetgangersvriendelijke routes	7. Verblijfskwaliteit Voorstraat-Biltstraat 8. Verblijfskwaliteit Reigerstraat-Nachtegaalstraat
Fietser	• Hoofd fietsroutes • Doorfietsroutes • Stallen	6. Doofietsroute om de Binnenstad Oost 7. Missing Link Oosterspoorbaan Noord 11. Missing Link/Kwaliteitsverbetering Maliebaan/Herenroute 18. Kwaliteitsverbetering Reigerstraat-Nachtegaalstraat 19. Kwaliteitsverbetering Voorstraat-Biltstraat
OV	• Schaalsprong / tram • Verbindende OV-assen • Wijkontsluitend OV	• Corridorstudie lijn 28 (binnenstadsas) • Maatwerk / innovaties wijkontsluitend vervoer • Vervoerplan 2018 (jaarlijks)
Auto	• Langer op de Ring • Niet gebiedsvreemd / grotere verblijfsgebieden • Stedelijke verbindingswegen • Minder straatparkeren	3. Opgave leefbaarheid Oostsingel 6. Opgave leefbaarheid Voorstraat/Wittevrouwenstraat 7. Opgave leefbaarheid Reigerstraat-Nachtegaalstraat 8. Opgave leefbaarheid Maliebaan 16. Biltstraat Oost/West
Goederen	• Kwaliteitsnetwerk	Biltstraat? Overige hoofdweg Oost?
Verkeersmanagement	• Slim regelen op kruispunten, relatie met inbreiding, voetgangers	
Overig	• Nieuwe technologie, gebruikerskant, mobiliteitsmanagement	

Tabel 1: *Samenvatting Mobiliteitsplan SRSRSB voor Utrecht Oostpoort*



Doel: concretisering in een overkoepelend werkkader

Deze concretisering van SRSRSB dient als overkoepelend en praktisch werkkader voor lopende verkeersprojecten in Utrecht Oostpoort. De onderstaande vragen zijn daarbij richtinggevend:

- Hoe verdeelt het autoverkeer zich nu door het gebied en wat is gewenst?
- Hoe is het gebruik van de openbare ruimte nu en hoe kan dit worden geoptimaliseerd?
- Welke loop- en fietsroutes verdienen verbetering en welke zouden ontlast moeten worden?
- Hoe vinden we binnen de bovenstaande context de gewenste balans tussen stromen en verblijven?
- Op welke manier kan dat vertaald worden naar samenhangende scenario's binnen de kaders van het gemeentelijk Mobiliteitsplan?
- Wat betekenen die keuzes voor het OV in het gebied?
- Welke eisen stelt de bevoorrading, en hoe kan bevoorrading goed worden ingepast?
- Hoe kan een beoogde structuur gefaseerd worden in de tijd?



Werkwijze: ateliers met experts en projectleiders

Deze concretisering is in korte tijd (mei t/m juli 2017) tot stand gekomen, door werkateliers te organiseren waarin zowel de betrokken projectleiders als ook de gemeentelijke experts op het gebied van stedenbouw en verkeer betrokken waren. Vanuit de samenhang verkeer en stedenbouw is verkend wat we willen met de stad en het stadsdeel. Van daaruit zijn samenhangende wensstructuren ontwikkelend voor de verschillende modaliteiten. Elk van deze structuren is getoetst op effecten met behulp van het verkeersmodel van de gemeente. Daaruit zijn voorkeuren voor scenario's ontwikkeld en is een ontwikkelrichting voorgesteld die aansluit bij SRSRSB en bij de lopende projecten. Tot slot is deze ontwikkelrichting vertaald in concrete aanwijzingen en handvatten voor de lopende projecten: wat betekent de concretisering voor de keuzes die gemaakt worden op projectniveau?



Huidige situatie
& Ontwikkeling



Over het Oostpoortgebied

Oostpoort is onderdeel van Utrecht Oost. Het bestaat uit de buurten Buiten Wittevrouten, Tolsteegsingel, Sterrenwijk, Rubenslaan, Schildersbuurt, Absteede, Oudwijk en Wilhelminapark. In het gebied liggen belangrijke uitlooproutes en toegangspoorten naar de binnenstad, zoals de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat en de kop van de Biltstraat. Deze straten maken functioneel meer en meer onderdeel uit van de binnenstad.

Er bevindt zich een aantal belangrijke bestemmingen en publiekstrek- kers in het gebied, waar het Spoorwegmuseum het bekendste voorbeeld is. En natuurlijk is het gebied bekend van de aantrekkelijke woonge- bieden die eind 19e en begin 20e eeuw in ontwikkeling zijn gebracht op voormalige buitenplaatsen en andere oudere stedenbouwkundige structuren. Bekende ‘gezichten’ daarvan zijn buitenplaats Oudwijk, de Maliebaan, het Oorsprongpark en het Wilhelminapark. Saillant detail: in 1885 werd aan de westzijde van de Maliebaan op de plaats van een wandelpad het eerste Nederlandse fietspad aangelegd. Dat was een initiatief van de ANWB, die twee jaar eerder aan de Maliebaan was opgericht.

Ontwikkeling van de mobiliteit

De bevolkingsomvang van Utrecht groeit sterk; de afgelopen 10 jaar met bijna 20%. Die groei zet door, en de werkgelegenheid groeit met ongeveer hetzelfde tempo. Daar komt bij dat het Science Park en Rijsweerd –direct ten oosten van het Oostpoortgebied– de economi- sche kerngebieden zijn waar een belangrijk deel van de economische groei zal plaats vinden. En ook ten westen van Oostpoort groeit de stad; bijvoorbeeld in de Merwedekanaalzone en het Jaarbeurskwartier. Dat betekent dat de mobiliteit tussen de stad enerzijds en Rijsweerd en het Science Park anderzijds alleen maar zal toenemen. Voor Utrecht Oostpoort betekent dat een extra groei van het aantal verkeersbewe- gingen door het gebied; met name van fietsers en OV-reizigers.

Meer dan 30% van alle verkeersbewegingen korter dan 7,5 km in Utrecht worden te voet gemaakt. En dat is nog zonder het voor- en natransport naar de auto of het OV. Naar verwachting kan dit aandeel nog verder groeien; zeker in gebieden als Oostpoort die zo dicht tegen de bin- nenstad en alle voorzieningen aan liggen. Als het om fietsgebruik gaat, dan heeft Utrecht al een leidende positie (samen met Amsterdam en Kopenhagen). In 2014 en 2015 kwam ruim 60% van alle bezoekers van de binnenstad met de fiets. En het aantal fietsers neemt alleen maar toe. Binnen de ring –en dus ook in Oostpoort– wordt een jaarlijkse groei van het aantal fietsers van 3 tot 4% gemeten.

Als we naar het OV kijken, dan zien we dat het aantal reizigers in het regionale OV de afgelopen 10 jaar is gegroeid met meer dan 2% per jaar. En de laatste jaren neemt dat nog sterker toe. Ook met de ope- ning van station Vaartsche Rijn zal Utrecht Centraal in 2025 een kwart



drukker zijn dan nu. En voor het OV wordt een sterke groei verwacht op de corridor Utrecht Centraal – Utrecht Science Park. Als de Uithoflijn geopend wordt in 2018, dan wordt gerekend op 48.000 reizigers per etmaal. Dat zijn in eerste instantie hoofdzakelijk passagiers die nu in de bus zitten. Tot 2025 zal dit oplopen tot 60.000 reizigers en de vraag op deze corridor zal daarna verder doorgroeien tot 80.000 reizigers. En dat terwijl de Uithoflijn rond 2025 (zeer) waarschijnlijk zijn capaciteit zal hebben bereikt. Dat betekent dat er ook door Utrecht Oostpoort een grote claim gelegd wordt op capaciteit in het OV over de HOV-corridor (lijn 28) via de route Nobelstraat–Kruisstraat–Biltstraat.

Het autoverkeer binnen de ring is nauwelijks gegroeid in de afgelopen 10 jaar. In de binnenstad is het autoverkeer gekrompen met 0,5% per jaar. Dat betekent dat eventuele groei van het autoverkeer rechtstreeks samen hangt met het toevoegen van nieuwe woningen, werkgelegenheid, voorzieningen en anderen functies.



3

Ambities op
verschillende
schaalniveaus



Beleidsambities en –keuzes op het niveau van de stad

In het mobiliteitsplan SRSRSB wordt een aantal heldere doelen per vervoerwijze benoemd:

- De voetganger moet meer ruimte krijgen
- Voor de fietser moeten nieuwe routes met korte reistijden gemaakt worden
- Het openbaar vervoer moet een kwaliteitssprong maken
- Het doorgaande (gebiedsvreemde) autoverkeer door de stad moet afnemen
- De bevoorrading moet gebruik maken van een slimmere, milieuvriendelijke logistiek in de stad, bijvoorbeeld door overslag op efficiënte (elektrische) voertuigen

Met het nieuwe mobiliteitsbeleid worden de volgende keuzes gemaakt:

1. De gebruiker staat centraal
2. De locatie is bepalend voor de mobiliteitskeuze en voor maatwerkoplossingen
3. De kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal
4. Centra en poortgebieden mogen levendig zijn, met oog voor de voetganger
5. De fiets is het primaire vervoermiddel in de stad
6. Randstadspoor en hoogwaardig openbaar vervoer (tram en snelle bussen over vrije busbanen) zijn de basis van ons openbaar vervoersysteem
7. In plaats van het verkeer via één verdeelring af te wikkelen, wordt een stelsel van stedelijke verbindingswegen opgebouwd.

Maatwerkoplossingen voor Utrecht Oostpoort

Utrecht Oostpoort is deels A-zone en deels B-zone. In zone A is de ruimte schaars en de verblijfskwaliteit leidend. De fietser en voetganger hebben prioriteit. Autoverkeer is te gast. In de B-zone is de ruimte ook schaars, maar ze is wel ruimer ingericht dan de A-zone. In de B-zone wordt de balans tussen de vervoerwijzen hersteld, door meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. De doorstroming van het OV moet daarbij zo mogelijk worden gewaarborgd. In de B-zone is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijken. Tenslotte zijn zowel de A- als B-zone bij voorkeur zo ingericht dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten nauwelijks nodig zijn. Omdat Utrecht Oostpoort een overgangsgebied is tussen de A- en B-zone, is het wenselijk om naar de best passende maatwerkoplossingen te zoeken.

Zoals in hoofdstuk 1 al geschetst, gaat het hier om het bij elkaar brengen van de mobiliteitsdoelen en –ambities van de stad op strategisch niveau en de ambities van betrokkenen bij projecten op operationeel niveau. Hier vatten we die ambities nog eens kernachtig samen.



Ambities in lopende projecten in Utrecht Oostpoort

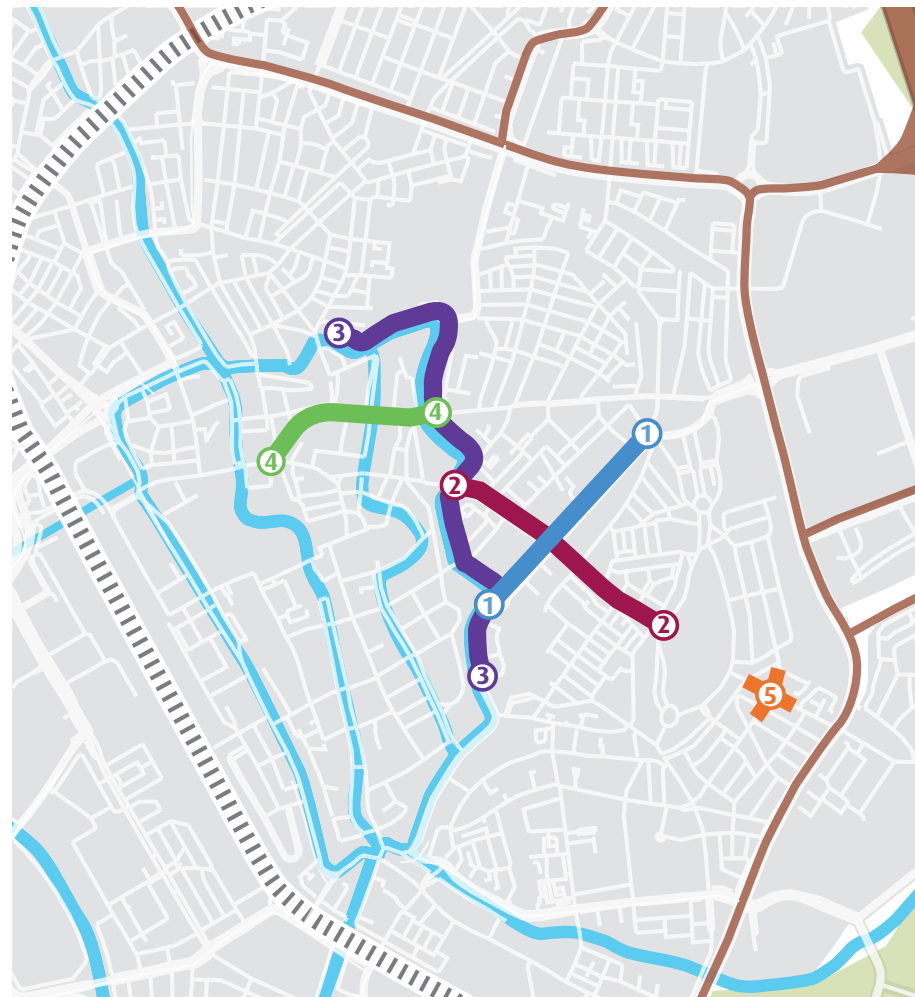
De onderstaande projecten zijn op dit moment in uitwerking. Elk van deze projecten heeft in meerdere of mindere mate de behoefte aan concretisering van SRSRSB. Waar gaat het om?

1. Verbeteren Maliebaan en herinrichting Malieblad

In samenspraak met bewoners worden diverse mogelijkheden onderzocht. Het gaat hier vooral om het verbeteren van de kwaliteit van fietsroutes, het vergroten van de verblijfskwaliteit en de openbare ruimte voor voetgangers en het verbeteren en herstellen van de groen- en boomstructuur. Een aantal bewoners heeft een concreet voorstel neergelegd in de vorm van een parkachtige omgeving bij de Maliebaan; daarin wordt de hoofdrijbaan een promenade. Wat is er mogelijk, gezien de huidige (auto)verkeersfunctie van de Maliebaan en het Malieblad? Kan het kruispunt Maliebaan-Nachtegalstraat-Reigerstraat worden vereenvoudigd om ruimte geven aan voetgangers en fietsers? En kan de Herenroute als alternatief voor de route over de Lange Viestraat en de Nobelstraat hierin beter worden ingepast? De varianten die in deze studie zijn onderzocht, zijn bedoeld om de -door de Raad- te maken keuze voor de Maliebaan te ondersteunen. Er wordt dus geen voorkeur voor een inrichtingsvariant uitgesproken.

2. Herinrichting Nachtegaalstraat-Reigerstraat

Deze twee straten verbinden het centrum met Utrecht Oost. Ze hebben een duidelijke eigen identiteit en er is een mix van winkels, dienstverlening en horeca; zowel met een wijkfunctie als aansluitend bij het centrum en de stad. Het is de ambitie om deze straten



Figuur 2: Verkeersprojecten Utrecht Oostpoort



meer bij het centrum te betrekken en in te richten als poortgebieden; passend bij het toekomstige gebruik. Daarnaast blijft het een doorgangsroute voor fietsers naar het Utrecht Science Park.

3. **Afmaken van de herinrichting van de oostelijke singels**

De Wittevrouwensingel en de Maliesingel worden heringericht, met als voornaamste doel om kwaliteit toe te voegen door ze mooier, veiliger en ruimer te maken voor fietsers en voetgangers. Daarvoor is het van belang dat gebiedsvreemd of doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de hoofdverkeersstructuur, zodat de singels rustiger worden. De Tolsteegsingel en een deel van de Maliesingel zijn al heringericht.

4. **Herinrichting Voorstraat en Wittevrouwenstraat**

De Voorstraat en de Wittevrouwenstraat liggen net buiten het Oostpoortgebied; de beide straten verbinden de binnenstad met de Biltstraat. Dagelijks rijden er duizenden fietsers en nog steeds behoorlijk wat auto's en vrachtwagens door de straat. Met de huidige inrichting van het smalle profiel is er nauwelijks kans op een prettig verblijf. De herinrichting beoogt meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers, de leefbaarheid te verbeteren en het winkelgebied aantrekkelijker te maken. Op welke manier kunnen keuzes op netwerkniveau in Utrecht Oostpoort bijdragen aan het behalen van de doelen in de Voorstraat?

5. **Aanpak van de kruising Jan van Scorelstraat / Prins Hendriklaan**

Op deze kruising komen grote stromen fietsers en voetgangers voorbij richting het Utrecht Science Park. Er wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om hier de verkeerslichten weg te halen en de kruising anders in te richten; met als voornaamste doel om de oversteekbaarheid van de Jan van Scorelstraat in balans te brengen met de doorstroming voor auto's en bussen op de Jan van Scorelstraat.

Meer informatie over deze en andere lopende projecten is te vinden op www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten.

Wat betekent dat voor de ambities in Oostpoort?

Op het niveau van het deelgebied Oostpoort, ontmoeten strategische en operationele ambities elkaar. Enerzijds gaat het om ruimte maken voor langzaam verkeer, anderzijds gaat het op een aantal plekken nadrukkelijk om het creëren van kansen voor stedelijke kwaliteiten.

Naast de projecten zijn er enkele complexe kruispunten in het gebied, die een sleutelrol vervullen. Op het kruispunt bij de Lucasbrug is de doorstroming van het OV van het allergrootste belang. Daarnaast passeren er grote stromen fietsers. De toekomst van dit kruispunt is belangrijk voor de situatie op de HOV-corridor en voor de beleving en inrichting van de Nachtegaalstraat. En ook het kruispunt Nachtegaalstraat – Maliebaan – Reigerstraat vervult een sleutelfunctie als het gaat om

de inrichtingsmogelijkheden van de genoemde straten. Welke mogelijkheden zijn er om deze kruispunten te vereenvoudigen? En welke kansen biedt dat voor afwikkeling van OV en fietsverkeer en geleiding van bevoorradend verkeer?

Bij het zoeken naar samenhangende mobiliteitsoplossingen voor Utrecht Oostpoort, is het daarnaast vanzelfsprekend van belang om afwenteling van problemen te voorkomen. Dat wil zeggen dat maatregelen geen ongewenste effecten mogen hebben op andere plekken; denk bijvoorbeeld aan sluipverkeer door woonstraten of andere verdrijvingseffecten. Figuur 3 vat de mobiliteitsambities voor Utrecht Oostpoort kernachtig samen.

Ruimte maken voor langzaam verkeer

VERBLIJFSKwaliteit, HOOFD- EN DOORFIETSRoutes, WEREN Gebiedsvreemd Verkeer, VEilige Menging

Kansen creëren voor stedelijke kwaliteit

MALIEBAAN, VOORSTRAAT-WITTEVrouwenstraat, NACHTEGAALSTRAAT, REIGERSTRAAT

Vereenvoudigen van kruispunten

OPENBAAR Vervoer, FIETSERS, LOGISTIEK: Kruispunt Lucasbrug, MALIEBAAN/NACHTEGAALSTRAAT

Afwenteling van problemen voorkomen

NIEUWE PROBLEMen ALS GEVOLG VAN MAATREGELEN -MET NAME IN WOONWijkEn- VOORKOMEN



Figuur 3: *Samenvatting ambities op het niveau van deelgebied Utrecht Oostpoort*



Opties voor de toekomst



Om te verkennen wat de impact is van diverse typen oplossingsrichtingen voor het gebied Oostpoort, zijn allereerst vier 'extreme' scenario's verkend met betrekking tot het autoverkeer. Deze zijn bedoeld om de kansrijkheid van oplossingen in beeld te krijgen. Vanuit die bevindingen is toegewerkt naar meerdere samenhangende en faseerbare scenario's. In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens elk van de opties, inclusief de effectiviteit als gaat het om de eerdergenoemde ambities.

Eerste verkenning: 'extreme' scenario's

Op de volgende pagina worden vier zoekrichtingen beschreven. Elk van de zoekrichtingen is voor het autoverkeer doorgerekend met behulp van het verkeersmodel (zie kader). Wat kunnen we van deze verkenning leren?

Gebruik van het verkeersmodel

Voor de modelberekeningen is gebruikt gemaakt van het verkeersmodel VRU3.3u. Dit model heeft als basisjaar 2015 en als prognosejaar 2025. Meer informatie over de uitgangspunten en de vulling van het model zijn te vinden op:

www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoeksrapporten/verkeer-en-bereikbaarheid/verkeersonderzoek.

Voor deze studie is gewerkt met een projectvariant van het prognosejaar 2025. In deze projectvariant zijn enkele wijzigingen toegepast om de zoekrichtingen te kunnen modelleren. Elk van de varianten is doorgerekend voor het planjaar 2025, uitgaande van de groei van de mobiliteit zoals beschreven in hoofdstuk 2.

De modelresultaten in deze studie maken een inschatting van een eindbeeld. In werkelijkheid zullen kansrijke maatregelen gefaseerd en al deels voor 2025 uitgevoerd worden. De effecten van maatregelen worden dan mede bepaald door de fasering en het moment van realisatie.

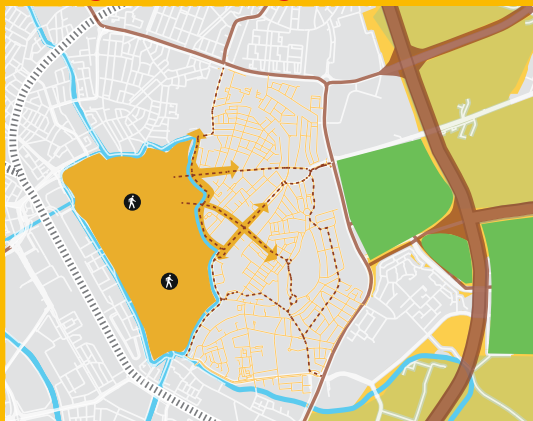
Bij het modelleren van de zoekrichtingen is rekening gehouden met modal-split effecten. Een mogelijke verandering in de modaliteitskeuze (bijvoorbeeld van auto naar de fiets) als gevolg van de verandering in de infrastructuur is hierdoor meegewogen in het resultaat.



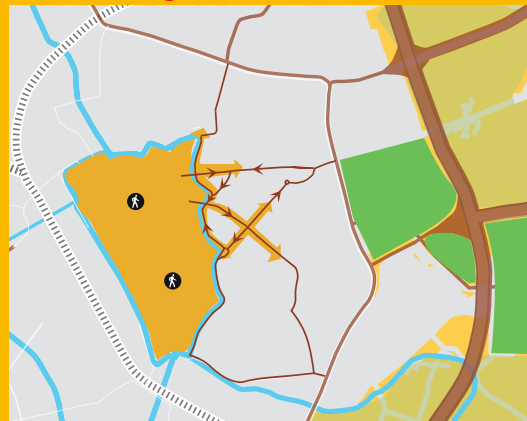


Denkrichting Varianten

A. Eén groot 15 km/h gebied



B. Eénrichtingscircuits



Doelstelling Omschrijving

Weren van gebiedsvreemd verkeer door radicale herinrichting van straten waardoor autoverkeer meerijdt met de fiets en alle straten onderdeel uitmaken van een groot verblijfsgebied.

In hoeverre leidt dit tot voldoende verlaging van de verkeersdruk dat menging veilig mogelijk is?

Spreaden van de verkeersdruk over een aantal hoofdroutes, zodat ruimte gemaakt wordt voor fietsers en voetgangers op de Voorstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en de Maliebaan. Door eenrichtingsverkeer vereenvoudigen van een aantal maatgevende kruispunten.

Kunnen we het verkeer sturen zonder dat er ongewenste (sluip)bewegingen gaan ontstaan?

Effecten Impact

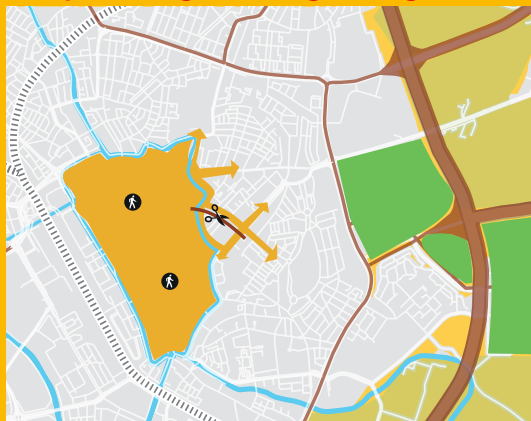
- Wenselijk beeld, weinig negatieve effecten. Autoverkeer conform SRSRSB naar hoofdinfrastructuur.
- Ontsluiting Rijnsweerd niet meer door Oostpoort.
- Complexe kruispunten blijven, omdat (H)OV- en fietsvolumes niet afnemen.
- Kan ten koste gaan van leesbaarheid van de openbare ruimte ('wat is de hoofdroute?').
- Fysiek zeer ingrijpend en kostbaar.

- Voor aantal routes positief, maar verdrijving naar andere (sluip)routes en woonstraten. Geen integrale oplossing.
- Forse toenames op route Oosterstraat, Oudwijkdwarsstraat, Burgemeester Reigerstraat, Wilhelminapark, Prinsesselaan, route Sweelinckstraat, Poortstraat, Bouwstraat en deel Nachtegaalstraat.
- Kruispunt Lucasbrug wordt complexer door toename op Maliesingel.
- Adriaen van Ostadeplein wordt complexer als gevolg van autonome groei.



Denkrichting Varianten

C. Beperkte segmentering (Maliegebied)



Doelstelling Omschrijving

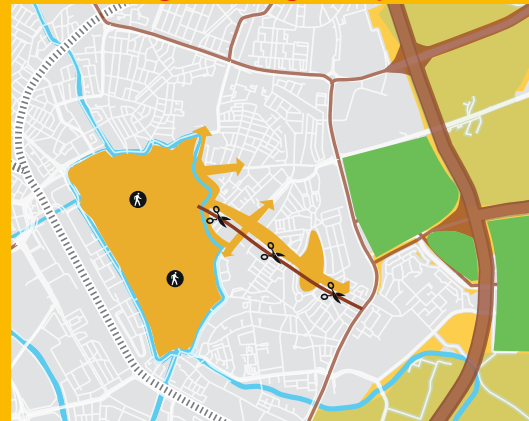
Ten zuiden van de Nachtegaalstraat 'afsluiten' van de hoofdwegen en de tussenliggende straten. Van het kruispunt bij de Lucasbrug tot en met de Maliebaan.

In hoeverre kunnen we dit centrale gebied luwen, zonder dat er ongewenste effecten optreden in de (directe) omgeving?

Effecten Impact

- Verschuiving naar (sluip)routes binnen Oostpoort; niet naar hoofdinfra. Daarmee ook geen integrale oplossing.
- Forse toenames op route Oosterstraat, Oudwijkerdwardsstraat, Reigerstraat, Wilhelminapark en Prinsesselaan.
- Kruispunt Lucasbrug wordt wel aanzienlijk eenvoudiger; er kan een fase uit de verkeerslichtenregeling.
- Kruising Maliebaan–Nachtegaalstraat kan ongeregeld.
- Adriaen van Ostadeplein wordt complexer als gevolg van autonome groei.

D. Totale segmentering (Oostpoort)



Ten zuiden van de lijn Nachtegaalstraat – Prins Hendriklaan segmenteren van het hele Oostpoortgebied in Oostpoort Noord en Oostpoort Zuid. Daarmee zijn doorgaande bewegingen vrijwel onmogelijk en wordt gebiedsvreemd verkeer geweerd.

Ontstaan hiermee acceptabele intensiteiten op toegangswegen en zijn effecten in de wijk beheersbaar?

- Wenselijk beeld, weinig negatieve effecten. Autoverkeer conform SRSRSB naar hoofdinfrastructuur.
- Ontsluiting Rijsweerd niet meer door Oostpoort.
- Toenames Homeruslaan en Adriaen van Ostadelaan. Grote druk op Waterlinieweg – Stadionlaan.
- Lucasbrug wordt zowel rustiger als aanzienlijk eenvoudiger; er kan een fase uit de verkeerslichtenregeling. .
- Kruising Maliebaan–Nachtegaalstraat kan ongeregeld.



Wat is segmenteren?

Segmenteren is het over een kleinere of grotere afstand luwen van een gebied ten behoeve van verblijfskwaliteiten en/of veiligheid van fietsers en voetgangers, door het lokaal beperken of onmogelijk maken van verkeersbewegingen.

Tweede verkenning: reële scenario's en combinaties

Hierna worden vijf vervolgrichtingen beschreven. Elk van die scenario's is een combinatie of verdieping van de bovenstaande zoekrichtingen. Elk scenario is voor het autoverkeer opnieuw doorerekend met het verkeersmodel. Hierachter volgt een beschrijving van elk van de scenario's.



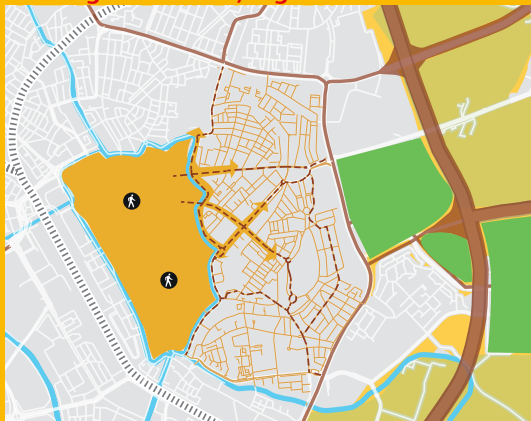
Conclusies verkenning 'extreme scenario's'

Geen van de scenario's is totaal oplossend. Het inrichten als groot verblijfsgebied lijkt kansrijk om het autoverkeer op de hoofdstructuur te houden. Echter, in de wijk zijn aanvullende oplossingen noodzakelijk om complexe kruispunten te vereenvoudigen en fiets- en OV-stromen goed te geleiden. Sturen van verkeer door middel van eenrichtingswegen of segmentering is goed mogelijk, maar vraagt om combinatie met het grote verblijfsgebied. Alleen dan is de verkeersdruk op Oostpoort niet hoger dan nodig en kunnen de negatieve effecten van eenrichtingswegen of segmentering mogelijk worden opgevangen.



Denkrichting Varianten

E. Eén groot 30 km/h gebied



Doelstelling Omschrijving

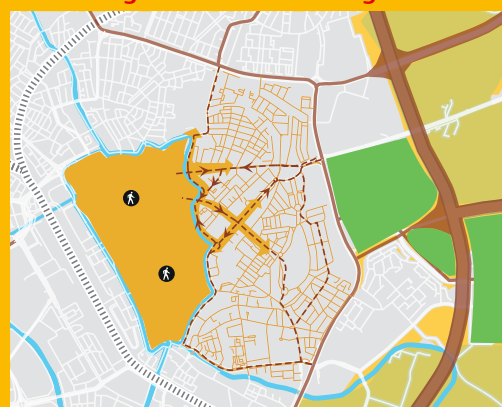
Sterk vergelijkbaar met de 15 km variant (A). Het gaat hier om weren van gebiedsvreemd verkeer door herinrichting van Oostpoort als verblijfsgebied. Alle wegen die nu nog 50 km/u zijn, worden onderdeel van de 30 km zone.

Is deze minder radicale luwing van het gebied voldoende om gebiedsvreemd verkeer te weren?

Effecten Impact

- Net als 15 km/uur behoorlijk effectief: weert gebiedsvreemd verkeer uit Oostpoort
- Dat vraagt meer dan alleen borden plaatsen. Herinrichting is noodzakelijk, zeker van entreegebieden. Maar op welk niveau?
- Kans: beginnen bij lopende projecten!

F. 30 km gebied + éénrichtingscircuits



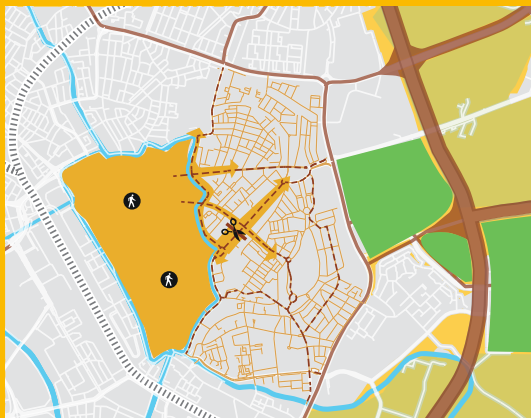
Combinatie van E met eenrichtingscircuits (B). Kunnen we het verkeer sturen en de hinder van ongewenste sluipbewegingen beperken doordat het hele gebied in te richten als verblijfsgebied?

- De gevolgen van sluipverkeer zijn minder sterk dan in variant B.
- Echter: de ontsluiting via de Kruisstraat, bedoeld om de Voorstraat te ontlasten, brengt de opgave met zich mee om opstoppen op de HOV-baan ten allen tijde te voorkomen.
- Het voornaamste knelpunt met dit scenario is dat eenrichtingscircuits zorgen voor toename van verkeer op de Maliebaan. Daarmee blokkeert dit scenario de optie om een parkachtige omgeving bij de Maliebaan te ontwikkelen.

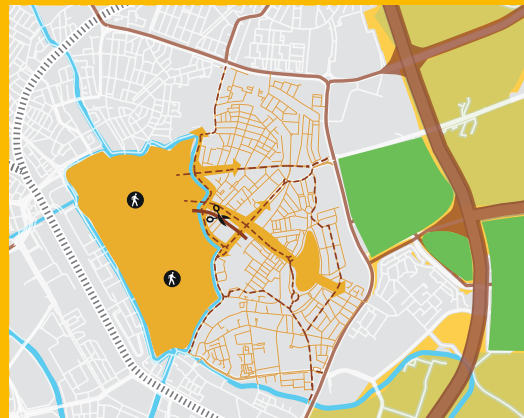


Denkrichting Varianten

G. 30 km gebied + segmentering Maliebaan



H. 30 km gebied + beperkte segmentering



Doelstelling Omschrijving

In het project Maliebaan is een alternatief voorgesteld met een segmentering ten zuiden van de kruising met de Nachtegaalstraat. Dit scenario wordt hier gecombineerd met een groot verblijfsgebied (E). Worden de nadelen van de segmentering voldoende ondervangen door een groot verblijfsgebied?

Combinatie van E met de korte segmentering (C). wat gebeurt er als we het gebied luwen en de belangrijkste complexe kruispunten vereenvoudigen door middel van een segmentering?

Effecten Impact

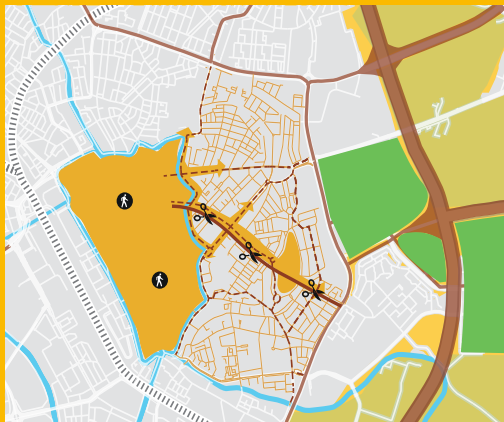
- Zonder inrichting van Oostpoort als groot 30 km gebied zorgt deze variant voor omrijbewegingen die belastend zijn: Oudwijkderwardsstraat/Oosterstraat.
- Er komt meer verkeer op de ventwegen van de Maliebaan. Dit blijft echter goed hanteerbaar.
- Het weren van gebiedsvreemd verkeer is een voorwaarde voor de segmentering.
- Ook dan zien we een lichte groei van verkeer op de singels en in de Voorstraat.
- Het kruispunt Lucasbrug wordt iets drukker en is daarmee niet eenvoudiger te regelen.

- We zien zeer lichte toenames op de Nachtegaalstraat en Reigerstraat, maar deze zijn door de combinatie met het grote verblijfsgebied en de bijbehorende afname van verkeer, goed af te wikkelen.
- De segmentering biedt mogelijkheden voor een parkachtige omgeving bij kruising Maliebaan–Nachttegaalstraat.
- We zien een toename van verkeer op de Oudwijkderwardsstraat. Dit is een aandachtspunt.



Denkrichting Varianten

I. 30 km gebied + totale segmentering



Doelstelling Omschrijving

Combinatie van E met de totale segmentering (D). Worden de nadelen van een totale segmentering beheerst door het inrichten van Oostpoort als een verblijfsgebied

Effecten Impact

- De segmentering heeft een even sterk effect als variant D.
- Echter, de negatieve effecten op sommige straten in het gebied zijn minder groot; bijvoorbeeld op de Homeruslaan en de Adriaen van Ostadelaan.
- De grote druk op de aansluiting Waterlinieweg – Stadionlaan blijft een aandachtspunt.



Conclusies verkenning 'reële scenario's'

1. Het weren van gebiedsvreemd verkeer kan geëffectueerd worden door het gebied als 30 km gebied in te richten. Dat is gezien de groeiverwachting van het verkeer eerder noodzakelijk dan wenselijk.
2. Daarmee kan worden begonnen in de projecten die nu voorliggen. De opgave is om dan elk van de resterende hoofdwegen in het gebied als 30 km wegen in te richten.
3. Dat is echter onvoldoende om de afwikkeling op een aantal maatgevende kruispunten te verbeteren en om een Maliepark of een andere promenadeoplossing mogelijk te maken.
4. Aanvullend op 30 km kiezen voor eenrichtingsoplossingen heeft uiteindelijk meer nadelen dan voordelen.
5. Het steeds verder segmenteren van het gebied –te beginnen met een segmentering bij de Maliebaan, die steeds verder kan worden verlengd om meer voordelen te halen– is zeer kansrijk.
6. Een totale segmentering lijkt op de lange termijn een mooi eindbeeld. Let wel: dit kan pas als er ruimte is gemaakt op de Waterlinieweg (>2026) en vraagt om nadere studie voor wat betreft de zuidelijke invalswegen van Oostpoort.



Tabel 2 vat alle resultaten in dit hoofdstuk samen en beoordeelt de scenario's ten aanzien van de eerder geformuleerde wensen:

1. Ruimte maken voor langzaam verkeer
2. Kansen creëren voor stedelijke kwaliteit
3. Vereenvoudigen van kruispunten
4. Afwenteling van problemen voorkomen

Denkrichting / Varianten

Weren van
gebiedsvreemd
autoverkeer

Nachtegalstraat

A	Eén 15 km/h gebied
B	Eénrichtingsroutes
C	Korte segmentering Maliesingel - Maliebaan
D	Totale segmentering

Zeer positief
Neutraal
Neutraal
Zeer positief

Positief
Negatief
Negatief
Positief

E	Eén 30 km/h gebied
F	30 km/h gebied + eenrichtingscircuits
G	30 km/h gebied + knip Maliebaan
H	30 km/h gebied + korte segmentering
I	30 km/h gebied + totale segmentering

Positief
Positief
Positief
Positief
Zeer positief

Positief
Neutraal
Neutraal
Neutraal
Zeer positief

Tabel 2: *Samenvatting effecten per denkrichting/variant*



Beoordeling ten aanzien van wensen									
Ruimte maken voor fietsers en voetgangers					Stedelijke kansen	Vereenvoudigen / Verbeterpunten kruispunten			Voorkomen afwenteling
Reigerstraat	Wittevrouwensingel	Maliesingel	Maliebaan	Voorstraat	Maliepark	Lucasbrug	Nachtegaalstraat - Maliebaan	van Ostadelaan - van Scorelstraat	Hinder woonstraten

Eerste verkenning: 'Extreme scenario's'

Positief	Positief	Positief	Neutraal	Positief	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Neutraal	Neutraal	Negatief	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Zeer negatief	Neutraal	Negatief	Zeer negatief
Negatief	Positief	Zeer positief	Positief	Neutraal	Positief	Positief	Neutraal	Negatief	Negatief
Positief	Positief	Positief	Positief	Neutraal	Positief	Positief	Positief	Zeer negatief	Negatief

Tweede verkenning: 'Reële scenario's en combinaties'

Positief	Positief	Positief	Neutraal	Positief	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Positief	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Positief	Negatief	Negatief	Neutraal	Neutraal	Negatief
Neutraal	Negatief	Negatief	Positief	Negatief	Positief	Negatief	Positief	Neutraal	Negatief
Neutraal	Positief	Zeer positief	Positief	Positief	Positief	Positief	Positief	Neutraal	Neutraal
Zeer positief	Zeer positief	Zeer positief	Zeer positief	Positief	Zeer positief	Zeer positief	Zeer positief	Negatief	Neutraal



Concretisering Mobiliteitsplan

5



In het kort

De onderstaande tabel vat samen hoe de doelstellingen zoals verwoord in het Mobiliteitsplan SRSRSB voor Oostpoort geconcretiseerd kunnen worden. Hierna wordt dat vertaald in kaartbeelden per modaliteit en een voorstel voor fasering van activiteiten.

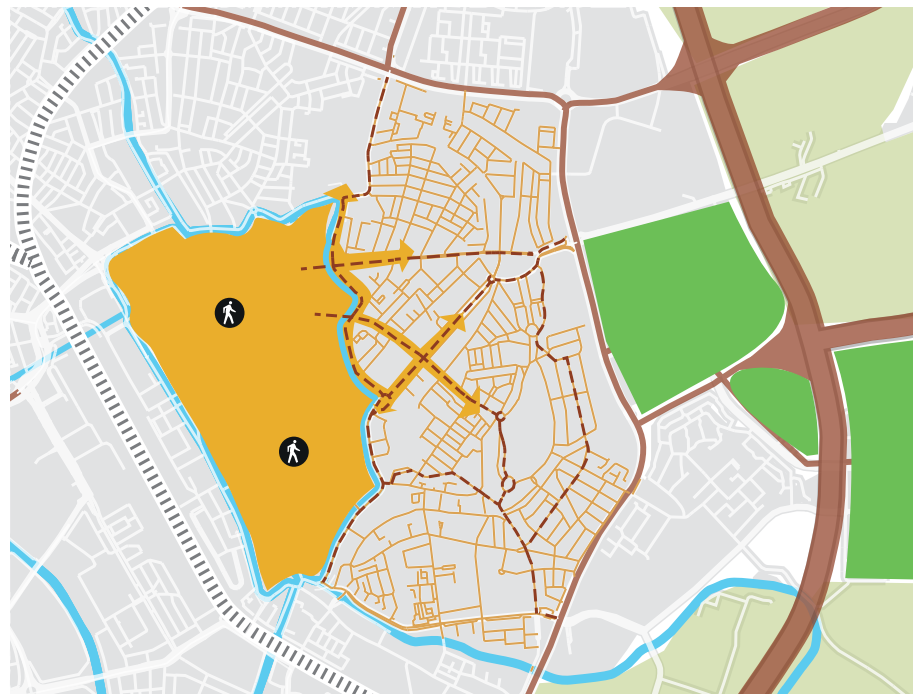
BELEIDSDOELSTELLING MOBILITEITSPLAN	CONCRETISERING
De voetganger moet meer ruimte krijgen	Door het gebied in te richten als verblijfsgebied, ontstaat fysiek meer ruimte voor de voetganger. Met name op een aantal belangrijke corridors (Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat, Maliebaan) wordt extra ruimte gecreëerd door het gebied te segmenteren, waardoor het aantal autobewegingen ter plekke sterk wordt beperkt.
Voor de fietser moeten nieuwe routes met korte reistijden gemaakt worden	Door het gebied in te richten als een groot verblijfsgebied, zijn kris-kras bewegingen met de fiets snel en goed mogelijk. Bovendien wordt de concurrentiepositie ten opzichte van de auto verder verbeterd. Daarnaast kunnen twee belangrijke kruispunten (het kruispunt bij de Lucasbrug en de kruising Nachtegaalstraat-Maliebaan) voor de fietser grotendeels ontregeld worden. Dat zorgt voor kortere reistijden. De hoofd- en doorfietsroutes zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan passen goed in de concretisering voor Oostpoort.
Het openbaar vervoer moet een kwaliteitssprong maken	Door het gebied deels of in zijn geheel te segmenteren, wordt meer ruimte gemaakt in de complexe regeling van het kruispunt Lucasbrug. Dit maakt verdere groei van de HOV-corridor door het gebied mogelijk. De huidige buslijn 8 door Oostpoort kan zijn huidige route blijven rijden. De combinatie van segmentering en inrichting als een groot verblijfsgebied verbetert de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto.
Het doorgaande (gebiedsvreemde) autoverkeer door de stad moet afnemen	Door het gebied in te richten als een groot 30 km gebied, wordt het gebiedsvreemde autoverkeer effectief geweerd uit Utrecht Oostpoort en zal het meer gebruik maken van de omliggende hoofdwegenstructuur.
De bevoorrading moet gebruik maken van een slimmere, milieuvriendelijke logistiek in de stad, bijvoorbeeld door overslag op efficiënte (elektrische) voertuigen	Een fysieke inrichting van het gebied als verblijfsgebied ondersteunt de ambitie om voertuigen kleiner, slimmer en milieuvriendelijker te maken. Door het gebied te segmenteren en selectief de mogelijkheid te bieden voor passende bevoorrading (camerapoorten met kentekenregistratie), kunnen slimme en milieuvriendelijke voertuigen bevoordeeld worden als het gaat om bevoorrading via de singels.

Tabel 3: Concretisering doelstellingen Mobiliteitsplan voor Oostpoortgebied

Inrichten als één groot 30 km gebied

Door Utrecht Oostpoort in te richten als een groot verblijfsgebied, wordt gebiedsvreemd verkeer geweerd. Dat is wenselijk, om ruimte te maken voor fietsers en voetgangers en om groei van bestemmingsverkeer op te vangen. De meeste wegen en straten in het gebied zijn al ingericht als erftoegangsweg. De restopgave heeft vooral te maken met een aantal hoofdroutes. Daarmee kan worden begonnen in de projecten die nu voorliggen. De opgave is om dan elk van de resterende hoofdwegen in het gebied als 30 km wegen in te richten. Dat geldt bijvoorbeeld voor de route Jan van Scorelstraat – Stadhouderslaan – Prinsesselaan.

Het dilemma bij de inrichting van deze wegen is dat voor het beperken van de rijsnelheid en voor de oversteekbaarheid een smal profiel wenselijk is, terwijl voor de menging van fietsers met relatief hoge intensiteit van het autoverkeer (tussen 4.000 en 6.000 mvt./etmaal) een ruim profiel wenselijk is. Ook gebruik door bussen en door hulpdiensten vraagt om voldoende ruimte en beperkt aantal snelheidsremmers. Een vergelijkbaar dilemma speelt bij de verdere inrichting van de straat. Het remmen van de rijsnelheid vraagt om beperken van de verkeerstechnische elementen (weinig stroken, bebording, voorrangsregelingen, zebra's etcetera), terwijl kwetsbare verkeerdeelnemers zoals slechtzienden en kinderen gebaat zijn bij een heldere indeling om hun weg te vinden tussen het soms nog steeds intensieve auto- en busverkeer.



Figuur 4: Inrichting als een groot 30 km gebied

Bepalend voor de werking van dergelijke combinaties is de omgeving van de weg. In een omgeving die bijdraagt aan een lage rijsnelheid, kan gemakkelijker een goede mix gevonden dan bij een minder uitnodigende omgeving. Vergelijk maar eens de situatie en de oplossing aan de Adriaen van Ostadelaan – Jan van Scorelstraat met de Kapteynlaan (buiten dit gebied). Door gebruik te maken van verschillende ingrediënten is er voor elk van de straten in het gebied een kansrijke en passende inrichtingsvorm te bedenken (zie kader volgende pagina).



Let wel: contra-intuïtieve maatregelen –zoals segmenteren om ruimte te maken of meer wegbreedte daar waar ook veel ruimte nodig is voor voetgangers en vanwege veel verblijfsfuncties– kunnen nodig zijn. Één groot verblijfsgebied op de schaal van Oostpoort vraagt om maatwerk-oplossingen op projectniveau.

Type situatie

Auto-intensiteit > 6.000 per etmaal.

Veel verblijfsfuncties, kleinschalige historische omgeving. Relatief brede straten, gemengd verkeer, 'shared space' pleinen en plekken in klinkers.

Referentie: Adriaen van Ostadelaan–Jan van Scorelstraat

Referentiebeeld



Auto-intensiteit < 6.000 per etmaal.

Weinig verblijfsfuncties, grootschaliger omgeving, geen hoofdbusroute. Versmallen profiel, toepassen fietsstroken (B1), eventueel aanvullen met remmers.

Referentie: Tolsteegsingel



Toevoegen van een beperkte segmentering en vereenvoudigen van kruispunten

Het realiseren van een groot verblijfsgebied is cruciaal, maar nog onvoldoende om de verkeersafwikkeling op een aantal maatgevende kruispunten te verbeteren en om bij de Maliebaan meer verblijfskwaliteit te creëren. Het segmenteren van het gebied –te beginnen met een kleine segmentering bij de Maliebaan, die steeds kan worden verlengd om meer voordelen te halen– is zeer kansrijk.



Een totale segmentering kan fungeren als eindbeeld. Dit heeft diverse voordelen:

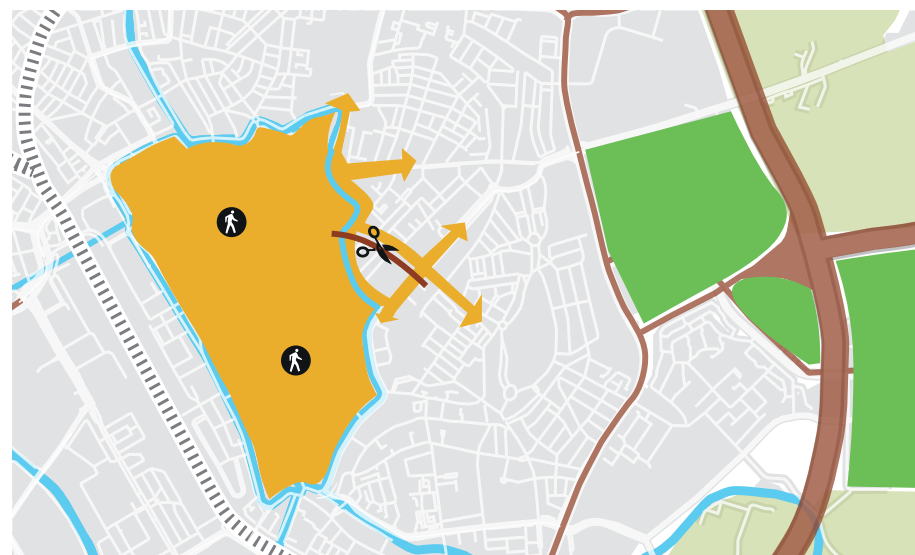
1. De omvang van het verblijfsgebied wordt verkleind voor automobilisten
2. De concurrentiepositie van fiets en OV worden verbeterd ten opzichte van de auto
3. Er wordt maximaal ruimte gemaakt voor verblijfskwaliteit langs de hartlijn van Utrecht Oostpoort, wat past bij de ambities van SRSRSB

Hieronder werken we echter de beperkte segmentering uit; aangezien een totale segmentering vraagt om:

- Voldoende ruimte op de Waterlinieweg, die ontstaat na verbredening van de A27 (>2026)
- Nadere uitwerking van als het gaat om de verkeersafwikkeling en de ruimte op de aansluiting Waterlinieweg – Stadionlaan.

Een beperkte segmentering betekent concreet:

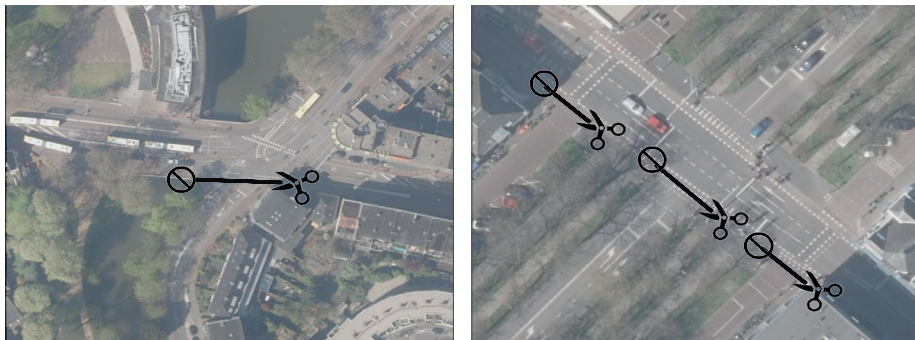
- Het langs de zuidkant van de Nachtegaalstraat ‘afsluiten’ voor autoverkeer van de Maliesingel en de parallelwegen van de Maliebaan.
- De tussenliggende straten aan de zuidkant van de Nachtegaalstraat (Schoolstraat en Parkstraat) eveneens loskoppelen van de Nachtegaalstraat. De ontsluiting van de buurt zal dan plaatsvinden via de geluwde Maliesingel.



Figuur 5: *Beperkte segmentering*



Naast dat de beperkte segmentering al veel extra ruimte maakt in het hart van het Oostpoortgebied, zorgt het bovendien voor sterke vereenvoudiging van kruispunten. De figuur hieronder geeft dat weer.



Figuur 6: Vereenvoudiging van kruispunten

Het afkoppelen van de beide straten en de bijbehorende richtingen zorgen voor kansen.

Kruispunt Lucasbrug

De kruising bij de Lucasbrug is in de huidige situatie zeer complex. De regeling is gekoppeld met de kruising Wittevrouwensingel-Kruisstraat. Er zijn zes fasen in de regeling en de cyclustijd bedraagt 130–150 seconden in de spits. Binnen die fasen krijgt de (H)OV stroom en de hoofdfietsroute nu twee keer groen.

Door de Maliesingel af te sluiten voor autoverkeer direct ten zuiden van de kruising, kan het fietsverkeer vrijwel ongehinderd rechtdoor de stad uit rijden richting de Nachtegaalstraat (afstemming met fietsers van rechts vanaf de Maliesingel is nog een aandachtspunt, dit hangt ook af van de inrichting van de segmentering).

Daarnaast kan er een fase uit de regeling, wat naar verwachting 20 tot 30 seconden van de cyclustijd af haalt. Dit is forse winst voor de HOV-baan richting de Kruisstraat.



Kruispunt Maliebaan–Nachtegalstraat

De kruising Maliebaan–Nachtegalstraat wordt nu geregeld met verkeerslichten. De regeling telt vier fasen en heeft een cyclustijd van ruim 90 seconden. Alleen de voetgangers over de parallelwegen krijgen daarbinnen twee keer groen. Verkeer stad in heeft maar kort groen. Ook kan de verkeersveiligheid beter. Autoverkeer stad uit (linksaf vanaf de Nachtegaalstraat) conflicteert nu met de forse fietsstromen stad inwaarts vanuit de Burgemeester Reigerstraat.

Als al het verkeer in de toekomst over de parallelwegen gaat en aan de zuidkant van de Maliebaan segmentatie plaatsvindt, dan is de lay-out van de kruising dusdanig eenvoudig en zijn de verkeersintensiteiten voldoende beperkt om de kruising ongeregeld (zonder verkeerslichten) vorm te geven.

De reistijdwinst voor fietsers en voor bus 8 is dan aanzienlijk. Met behoud van de hoofdrijbaan en de parallelwegen blijft de lay-out van de kruising behoorlijk complex en lijkt ontregelen een brug te ver. De verschillende varianten voor de kruising worden op projectniveau uitgewerkt.

Onderstaand figuur maakt duidelijk welke inrichtingsvormen van de Maliebaan–Burgemeester Reigerstraat–Nachtegalstraat mogelijk zijn bij welke variant.

De ovonde kan in elke variant. Maar, als er gesegmenteerd wordt (alleen Maliebaan of tot en met de singel), dan kan ook voor een eenvoudigere oplossing gekozen worden die mogelijk beter past in de omgeving.

Huidig	Groot verblijfsgebied	Segmentering Maliebaan	Totale segmentering
Verkeersregelingsinstallatie			
Ovonde			
Eenvoudig ongeregeld			

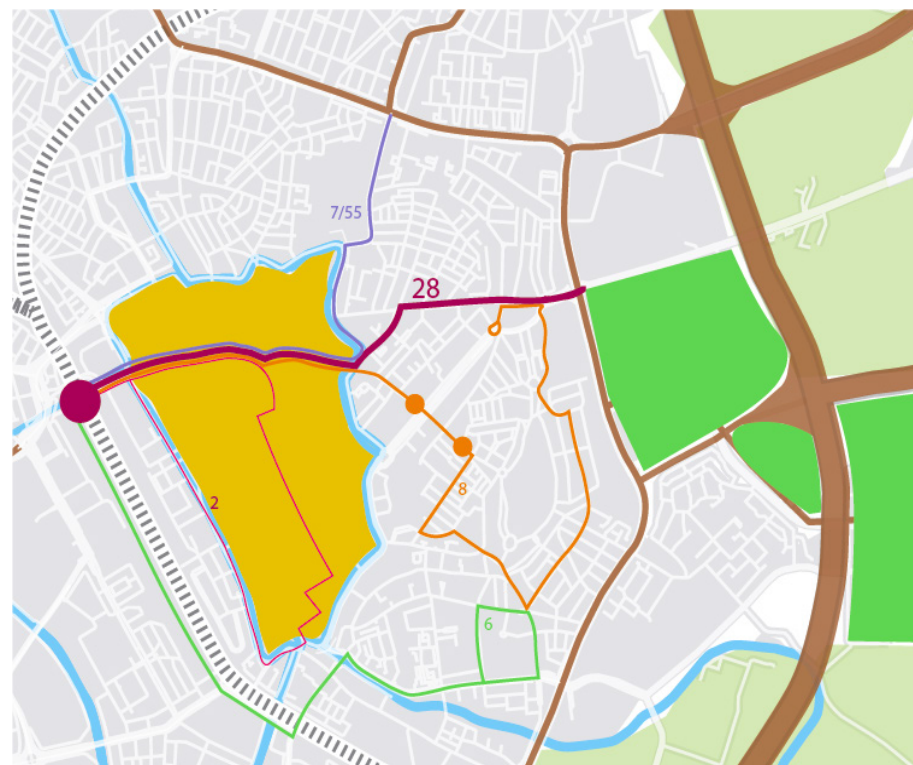
Figuur 7: Varianten kruispunt Maliebaan–Nachtegalstraat

De beperkte segmentering brengt ook aandachtspunten met zich mee. Er ontstaat extra verkeersdruk op de route Oosterstraat, Oudwijkerdwarsstraat, Burgemeester Reigerstraat, Wilhelminapark en Prinsesselaan. Die toename is echter niet dusdanig dat dit zal leiden tot problemen of niet meer past bij een 30 km inrichting.

OV behouden en versterken

De onderstaande kaart geeft de busroutes in Oostpoort weer. Het openbaar vervoer moet een kwaliteitssprong maken. Door het gebied deels of in zijn geheel te segmenteren, wordt meer ruimte gemaakt in de complexe regeling van het kruispunt Lucasbrug. Dit maakt verdere groei van de HOV-corridor (lijn 28) door het gebied (gebruik makend van de busbaan) mogelijk. De huidige buslijn 8 door Oostpoort kan zijn huidige route blijven rijden. Utrecht Oostpoort is een belangrijk herkomstgebied voor reizigers richting de binnenstad en het Centraal Station. In dat licht is de huidige route van lijn 8 ook in de toekomst de meest wenselijke. Bij de inrichting van het 30 km gebied zal aandacht moeten zijn voor gebruik door de bus. Dat kan er wel toe leiden dat de bus zich ook wat meer moet aanpassen aan het verblijfskarakter.

Daarnaast is er discussie over lijn 6. Deze bus kan het Diakonessenhuis ontsluiten vanaf de zuidkant. De lus zoals op de onderstaande kaart (met de klok mee) zorgt door de rechtsafslaan bewegingen voor relatief beperkte belasting van de Adriaen van Ostadelaan-Bosboomstraat en de kruising Adriaen van Ostadelaan-Rubenslaan. Wel rijdt de bus door een gebied, met name de Bosboomstraat, waar verblijven van groot belang is. De komst van een bus maakt hier inbreuk op.



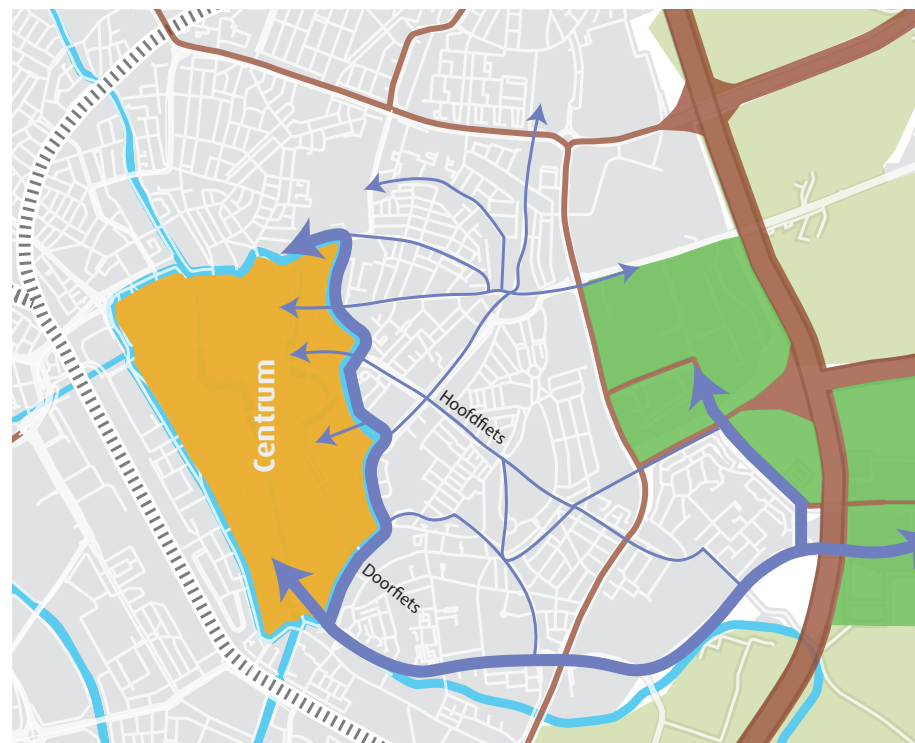
Figuur 8: Busroutes Oostpoort

Voorgenomen fietsplannen doorzetten

Utrecht kiest voor spreiding van fietsdrukke, om de groei van het fietsverkeer te faciliteren. Dat is zeker ook van belang door Utrecht Oostpoort. Hoofd fietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. De routes lopen soms langs drukke straten en zijn buiten de binnenstad bij voorkeur verhard met asfalt. Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden via routes met minder autoverkeer (en bij voorkeur om de binnenstad heen). Het gaat om brede paden met asfaltverharding.

De hoofd- en doorfietsroutes zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan passen goed in de concretisering voor Oostpoort. Door het gebied in te richten als een groot verblijfsgebied, zijn kris-kris bewegingen met de fiets bovendien snel en goed mogelijk. Bovendien wordt de concurrentiepositie ten opzichte van de auto verder verbeterd. Daarnaast kunnen twee belangrijke kruispunten (het kruispunt bij de Lucasbrug en de kruising Nachtegaalstraat-Maliebaan) voor de fietser groten-deels ontregeld worden. Dat zorgt voor kortere reistijden. De route Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat – Prins Hendriklaan is onderdeel van een hoofd- en doorfietsroute. Dat geldt ook voor de Maliebaan, de Oosterspoorbaan en de Biltstraat. Daar komt de Herenroute bij, die goed past bij het ruimte maken op de singels en het afsluiten voor autoverkeer van de Maliebaan ten zuiden van de kruising met de Nachtegaalstraat.

Daarnaast is er ruimte om de doorfietsroute ‘buitenom’ via de Rubenslaan naar het Sciencepark te versterken. Die route kan op termijn goed aan de grote fietsenstalling op het stationsplein worden



Figuur 9: Fietsroutes Oostpoort

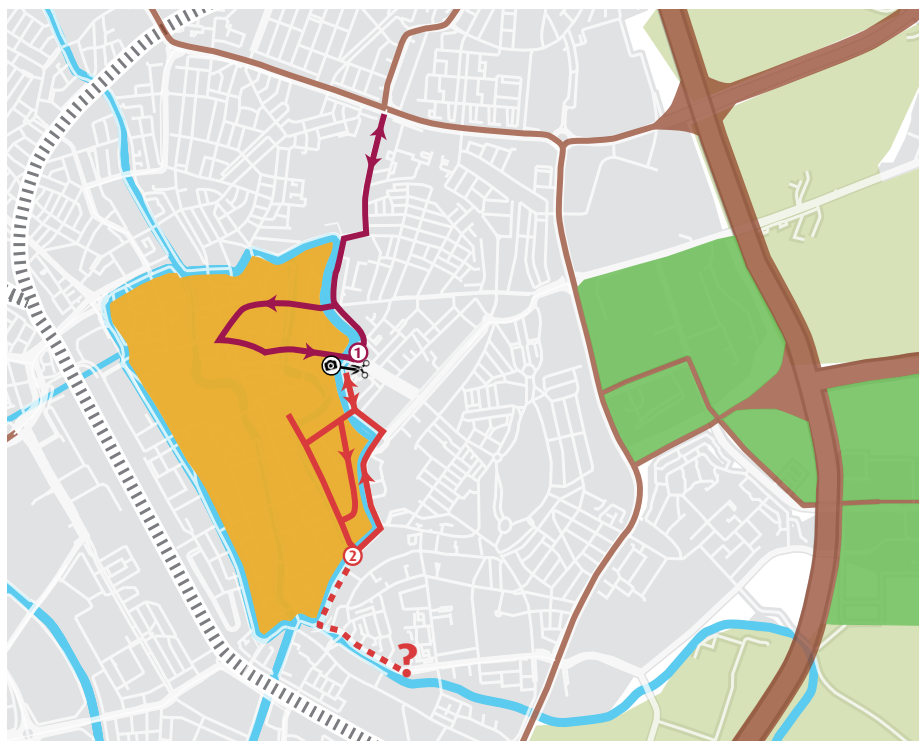


aangesloten, die een uitgang krijgt aan de zuidzijde. De route via de Rubenslaan zal dan in tijd gemeten even snel of sneller zijn dan via de binnenstadsas en de Nachtegaalstraat.

De hoofdfietsroute over de Maliebaan is een aandachtspunt als gebruik gemaakt wordt van de ventwegen én de hoofdrijbaan voor autoverkeer wordt opgeheven. De intensiteiten zijn dan dusdanig dat menging van fietsers en auto's op de ventwegen (eenrichting) goed kan. Echter, de in noordelijke richting (oostzijde Maliebaan) zullen meer auto's rijden dan in zuidelijke richting. Om verstoringen te beperken en daarmee de veiligheid voor fietsers te vergroten, kan worden overwogen om aan de oostzijde van de Maliebaan kortparkeren tegen te gaan. Denk daarbij bijvoorbeeld aan vergunninghoudersparkeren aan de oostzijde en regulier betaald parkeren aan de westzijde.

Bevoorrading mogelijk via singels

Op dit moment vindt de bevoorrading van de binnenstad plaats via de singels. Het voorstel is om dat te blijven doen. Daarin ligt echter een keuze voor: het segmenteren van de Maliesingel aan de zuidkant van de kruising Lucasbrug. Als de segmentering wordt vormgegeven als 'camera-poort' (zie kader), dan kan het bevoorradend verkeer voor alle kwartieren van het centrum aan de Oostkant gebruik maken van de noordelijke entree via de Blauwkapelseweg. Als de segmentering wordt vormgegeven als 'fysieke afsluiting' of fietsroute, dan zal het bevoorradend verkeer deels gebruik moeten maken van de zuidelijke entree via de Venuslaan en de Tolsteegsingel. Deze keuze vraagt verdere uitwerking; onder meer in overleg met hulpdiensten en in het licht van een eventuele totale segmentering van het Oostpoortgebied.



Figuur 10: Bevoorrading oostzijde binnenstad

Wat zijn (camera)poorten?



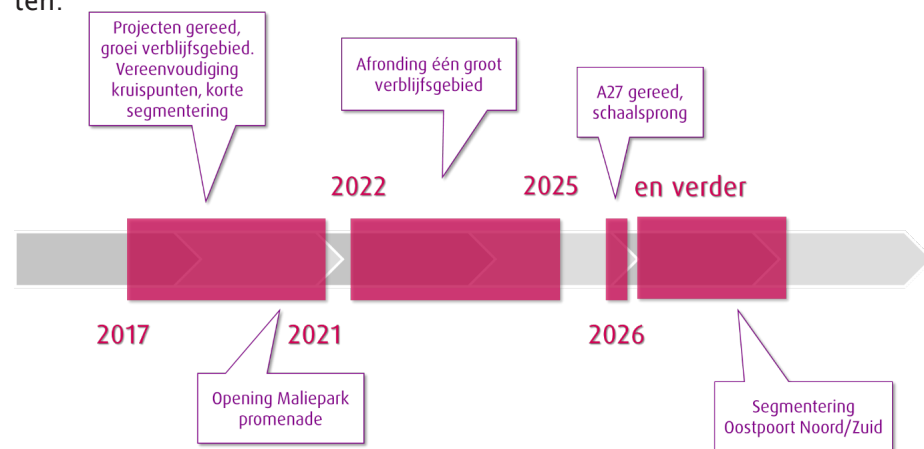
Een poort is wat anders dan afsluiten. Er staan geen paaltjes en er zijn geen fysieke barrières. Vooraf wordt de poort aangekondigd als doodlopende weg (uitgezonderd ontheffingshouders) en ook ter plekke ondersteunt bebording de systematiek. Controle vindt plaats op basis van kentekens. Alle voertuigen met een kentekenplaat hebben een ontheffing nodig om door een poort te rijden. Op deze manier worden fietsers en scootmobielen meteen ontzien. In de praktijk kunnen direct omwonenden een ontheffing krijgen. En dat geldt ook voor regelmatig bevoorradend verkeer met slimme, milieuvriendelijke voertuigen. Iedereen met een ontheffing kan zo via een poort het gebied inrijden. Daarnaast kan het mogelijk gemaakt worden om online dagontheffingen aan te vragen. Bijvoorbeeld om te laden en te lossen. Dit kan vooraf worden geregeld, maar ook achteraf op dezelfde dag.

Voor doorgaand verkeer of voor bezoekers daarentegen, geldt dat zij andere routes moeten volgen. Dat weert gebiedsvreemd verkeer en stuurt het bestemmingsverkeer langs de gewenste routes.

Het systeem wordt al veelvuldig toegepast bij het afsluiten van binnensteden. In tegenstelling tot de veelgebruikte verzinkbare palen voorkomt het camerasysteem aanrijdschades, is het aanzienlijk gebruiksvriendelijker en eenvoudiger en goedkoper in de exploitatie. Wel dient in Utrecht de haalbaarheid onderzocht te worden: hierbij gaat het met name om vraagstukken rond handhaving.

Voorstel fasering

De figuur geeft een voorstel voor fasering weer van de diverse projecten:



Figuur 11: Voorstel globale fasering projecten Oostpoort

2018-2022

Kom tot uitvoering van de lopende projecten, waarmee wordt gestart met de groei van het verblijfsgebied. Neem daarin zo snel mogelijk de beperkte segmentering en de vereenvoudiging van de kruispunten mee, zodat ruimte wordt gemaakt voor grote stromen fietsers en voor doorstroming van het (H)OV op de HOV-corridor. Voorafgaand aan de beperkte segmentering kan de Maliebaan aan de zuidzijde afgesloten worden. Het is echter raadzaam om dit meteen te combineren of tenminste snel op elkaar te laten volgen, zodat extra druk op de kruising bij de Lucasbrug uitblijft. Vanaf dat moment is er ruimte voor meer verblijfskwaliteit bij de Maliebaan, bijvoorbeeld in de vorm van een park.

2022-2026

In de periode die volgt kan het grote verblijfsgebied en de bijbehorende inrichting verder worden afgerond.

2026 en verder

De verbreding van de A27 komt gereed. Daarmee wordt ruimte gemaakt voor autoverkeer op de Waterlinieweg. Vanaf dat moment kan de segmentering voor het Oostpoortgebied verder worden doorgezet door het gebied te scheiden in een noordelijk en een zuidelijk deel.



Doorvertaling
naar lopende en
nieuwe projecten



Tabel 4 geeft een overzicht van de lopende projecten en de wijze waarop het Mobiliteitsplan en de concretisering daarvan in Utrecht Oostpoort doorwerkt in die projecten.

Naast de lopende projecten (1–5), vraagt de concretisering van het Mobiliteitsplan SRSRSB voor Utrecht Oostpoort om agendering van de volgende projectactiviteiten:

6. Overige straten herinrichten als naar 30 km/u: Jan van Scorelstraat, Stadhouderslaan, Prinsesselaan, Snellenlaan, Ina Boudier-Bakkerlaan.
7. Ontwerp en inrichting entrees groot 30 km-gebied: Biltstraat, Adriaen van Ostadelaan, Blauwkapelseweg.
8. Herontwerp regeling en vormgeving kruispunt Lucasbrug
9. Ontwerp en inrichting korte en totale segmentering Oostpoort-gebied
10. Uitwerken van inzet camerasystemen bij uitvoering van de segmentering, onder andere voor bevoorrading, hulpdiensten en ontheffingshouders via de Maliesingel.



PROJECT	HANDVATTEN VOOR VERDERE UITWERKING
1. Verbeteren Maliebaan en herinrichting Malieblad	a. Straten in te richten als 30 km-gebied; denk daarbij aan inrichting met een brede fietsstrook langs de rijbaan. Door het eenrichtingsverkeer op de ventwegen zijn er geen nauwelijks conflicten tussen fietsers en auto's. b. Mogelijkheden voor een parkachtige omgeving bij de Maliebaan in combinatie met segmentering Maliebaan. c. Bij segmentering in combinatie met het opheffen van de hoofdrijbaan (promenade), is een VRI-regeling op kruising Maliebaan-Nachtegaalstraat niet langer noodzakelijk. Dat maakt diverse ongeregelde kruispuntoplossingen mogelijk. d. Tegengaan van kortparkeren langs de ventweg aan de oostzijde van de Maliebaan, om verstoringen tegen te gaan. e. Op termijn is een groot 30 km gebied op de schaal van Oostpoort noodzakelijk om de negatieve effecten van een segmentering ter hoogte van de kruising Maliebaan op te vangen. f. Een lokale segmentering wordt daarnaast bij voorkeur doorgetrokken in de vorm van een segmentering van het Maliegebied of op termijn het Oostpoortgebied. Hierdoor wordt de omgeving verder verluwd en de kruising bij de Lucasbrug niet onnodig belast.
2. Herinrichting Nachtegaalstraat-Burgemeester Reigerstraat	a. Straten in te richten als 30 km gebied; het gaat hierbij om maatwerkoplossingen waarbij verblijven en fietsen belangrijk worden gemaakt. b. Geen eenrichtingsvarianten; de negatieve impact op de omliggende wijken en straten is te groot. c. De huidige buslijn 8 blijft gebruik maken van de route door de Nachtegaalstraat. De bus past zich qua rijsnelheid aan het gekozen profiel aan. d. Segmenteren van het Maliegebied zorgt voor rustiger verkeersbeeld en vergroot beloop- en befietsbaarheid. e. Het segmenteren vereenvoudigt bovendien sterk de kruising bij de Lucasbrug, waardoor fietsers stad uit ongehinderd door kunnen rijden.
3. Afmaken van de herinrichting van de oostelijke singels	a. Straten in te richten als 30 km gebied. Daarbij wordt bij voorkeur gekozen voor inrichting als bij de Maliesingel (zuid) of Tolsteegsingel. b. Geen eenrichtingsvarianten; de negatieve impact op de omliggende wijken en straten is te groot. c. Mogelijk maken om buslijn 7/55 over de Wittevrouwensingel te geleiden om de Voorstraat-Wittevrouwenstraat te ontlasten van OV. Deze ontwerpogave (versmallen of verbreden van de Wittevrouwensingel tussen de Biltstraat en de Nobelstraat) wordt uitgewerkt binnen het project. d. Segmenteren van het Maliegebied zorgt voor rustiger verkeersbeeld en vergroot beloop- en befietsbaarheid. e. Het segmenteren vereenvoudigt bovendien sterk de kruising bij de Lucasbrug, waardoor doorgaande bewegingen voor autoverkeer over de Singel niet meer mogelijk zijn. f. Bevoorrading kan mogelijk gemaakt worden door de segmentering te operationaliseren als camerapoort. Dit is een uitwerkingsopgave.
4. Herinrichting Voorstraat en Wittevrouwenstraat	a. Straten in te richten als 30 km gebied met de nadruk op verblijven en in tweede instantie ruimte voor fietsers. b. De Voorstraat blijft eenrichtingsverkeer stad in voor autoverkeer. c. Door een groot 30 km gebied en aanvullende segmentering, wordt de Voorstraat-Wittevrouwenstraat verder ontlast van autoverkeer. d. Het is mogelijk en wenselijk om buslijn 7/55 over de Wittevrouwensingel te geleiden om de Voorstraat-Wittevrouwenstraat te ontlasten van OV.
5. Aanpak kruising J. van Scorelstraat - Pr. Hendriklaan	a. Door het hele gebied in te richten als 30 km gebied, ontstaat ruimte om het kruispunt gelijkwaardig in te richten. b. Doordat fietsers ongehinderd door kunnen rijden stad uit bij het kruispunt Lucasbrug en de Maliebaan zullen fietsers minder dan voorheen in cohorten aan komen. Het is daarom raadzaam om de verkeerslichten in de spits te laten functioneren. Buiten de spits kunnen de verkeerslichten naar verwachting worden uitgezet.

Tabel 4: *Handvatten voor uitwerking in projecten*



Amsterdam

De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Deventer

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Den Haag

Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven

Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden

F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

omdat we ons verplaatsen

