

Herinrichting Ooster- & Westerkade

Concept, november 2017



Integraal Programma van Eisen
& Functioneel Ontwerp





Inhoudsopgave

Inleiding	4	Bijlage 1: Fietsroutes	26
Aanleiding	6	Netwerk van fietsroutes en poorten van de binnenstad	26
Utrecht groeit	6	Groei van fietsverkeer	26
Groeiende activiteit	6	Omgeving Oosterkade en Westerkade	26
Mobiliteit en verblijf	7	Inrichting van de kades	26
Opgave en aanpak	9	Meningen	29
Ruimte voor voetgangers en fietsers	9	Bijlage 2 Parkeren	30
Buurtbijeenkomsten	9	1 Aanleiding en ambitie	30
Ambitie	10	2 Huidige situatie	31
Toelichting herinrichting	12	3 Beleidskaders	31
Stapsgewijs	12	4 Maatregelen om de parkeerdruk op de kades te verminderen	33
Indeling van de kades	12	5 Verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de kades	34
Voetgangers	12	Overzicht parkeerdruk	36
Fietsers	14	Overzicht parkeergarage Vaartsche Rijn	37
Autoverkeer	15	Overzicht dekking	38
Inrichting	16	Bijlage 3: Historie	39
Bomen en groen	17	Voorstad (1122-1830)	39
Terrassen en uitstallingen	18	Oever en kade (tot circa 1930)	39
Randvoorwaarden	19	Brede en hoge kades (circa 1930)	39
Indeling straatprofiel	19	Parkeren (vanaf 1945, tot heden)	40
Voetgangers en mindervaliden	19	Opnieuw poort van de binnenstad (na 2016)	40
Verblijf	19	Colofon	42
Fiets 20			
Fietsen stallen	20		
Autoverkeer	20		
Auto's parkeren	20		
Laden en lossen	20		
Groen	20		
Afvalinzameling	21		
Verlichting	21		
Inrichting	21		
Ondergrondse infrastructuur	21		
Functioneel ontwerp, plankaart	22		
Functioneel ontwerp, doorsneden	24		
Vervolg	25		

Inleiding



Utrecht kiest voor een aantrekkelijke openbare ruimte in het centrum van de stad. Een openbare ruimte die het domein van voetgangers en fietsers is en waar autoverkeer te gast is. Zowel de inrichting van de openbare ruimte als de uitstraling van de gebouwen verhoogt de belevingswaarde en aantrekkingskracht van het centrum voor bewoners, ondernemers en bezoekers. De aantrekkelijke openbare ruimte draagt bij aan een prettige woon- en werkomgeving, bereikbaarheid en economische vitaliteit van het centrum. Een openbare ruimte waar iedereen in de stad trots op is!



In samenwerking met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is een toekomstbeeld voor de Ooster- en Westerkade gemaakt. Stapsgewijs wordt er naar toe gewerkt, want niet alles is in één keer te realiseren. Dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) beschrijft het toekomstbeeld en de stappen, die genomen worden om het te realiseren. Het Functioneel Ontwerp (FO) laat dit beeld zien.

Aanleiding



Utrecht groeit

Utrecht groeit naar 400.000 inwoners in 2028. Dit gebeurt vooral door zogenaamde inbreiding; woningbouw in de bestaande stad. Het gebeurt op een gezonde manier. Hiervoor ligt de focus op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werken en duurzaamheid. In de omgeving van de Ooster- en Westerkade heeft de laatste jaren inbreiding plaatsgevonden, vooral door omvorming van bedrijfsterreinen zoals het Vondelparc, Rotsoord, Ledig Erf en het Van der Lindenterrein naar compacte, hedendaagse woongebieden.

Meer info: Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei en bestemmingsplan watervogelenbuurt, Hoograven. Tolsteeg.

Groeiende activiteit

Met de inbreiding nemen ook de voorzieningen in de stad toe. Ze bedienen het groeiende aantal bewoners en bezoekers. Ook komen er meer arbeidsplaatsen. Rondom de Ooster- en Westerkade is er een mix van stedelijke functies ontstaan. De historische binnenstad, het visitekaartje van de stad met haar monumenten, grachten, culturele instellingen, winkels, horeca en evenementen geeft een goede voedingsbodem voor toerisme en biedt woonkwaliteit en werkgelegenheid. Met de komst van Station Vaartsche Rijn, de ontwikkeling van Rotsoord en het Museumkwartier als cultureel brandpunt zullen deze ontwikkelingen zicht voortzetten. Het biedt de Ooster- en Westerkade mogelijkheden om als schakel tussen de genoemde gebieden te fungeren. Met de komst van horeca en andere bedrijvigheid aan de kades is die beweging gaande.

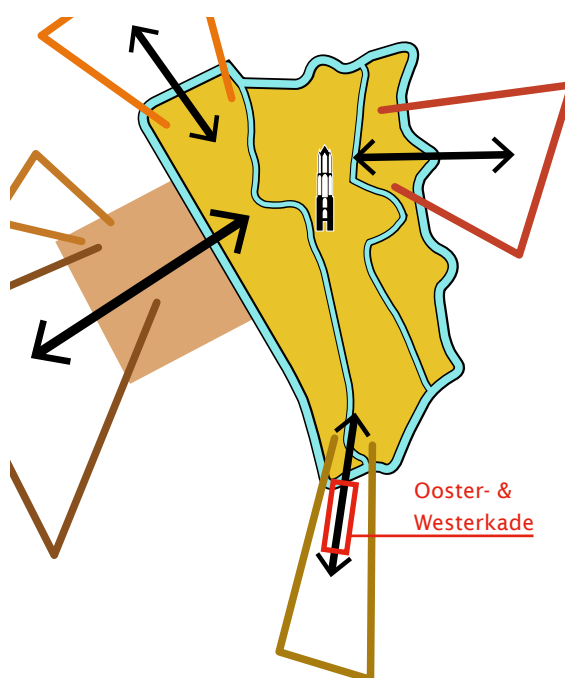
Meer info: Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei / Bestemmingsplan Watervogelenbuurt, Hoograven, Tolsteeg, oktober 2012



Mobiliteit en verblijf

Met de groei van de stad neemt de mobiliteit toe. Om dit binnen de beschikbare ruimte op een gezonde en kwalitatief hoogwaardige manier te doen kiest Utrecht voor meer ruimte voor de voetganger, fietser en openbaar vervoer en minder ruimte voor autoverkeer. In het centrum waar de Ooster- en Westerkade onderdeel van zijn, is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Hier zijn de fietser en vooral voetganger de hoofdgebruiker en krijgen dus de hoogste prioriteit. Hier rijdt auto- en vrachtverkeer alleen naar een eindbestemming en zijn ze 'te gast'. Het nieuwe Station Vaartsche Rijn is het knooppunt van vervoer en parkeren voor bezoeken van de (zuidelijke) Binnenstad en Utrecht Zuid (o.a. Hoograven, Rivierenwijk).

Meer info: Mobiliteitsplan Utrecht: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen / Actieplan Utrecht Fietst! / Actieplan Voetganger.



ontwikkeling van het centrum: Ooster- & Westerkade als poortgebied



huidige situatie Westerkade



huidige situatie Oosterkade

Opgave en aanpak

Ruimte voor voetgangers en fietsers

De huidige inrichting van de Ooster- en Westerkade is in grote lijnen hetzelfde gebleven sinds de Tweede Wereldoorlog. Deze staat circa 70 jaar in het teken van de (geparkeerde) auto. Met gezonde en duurzame ontwikkeling van Utrecht waar voetganger, verblijf en fietser centraal staan en met de opening van Station Vaartsche Rijn, is deze inrichting niet van deze tijd. De kades worden daarom opnieuw ingericht waarbij voetgangers, verblijf en fietsers stapsgewijs meer ruimte krijgen, de historische identiteit versterkt wordt en er balans is tussen stedelijke levendigheid en kwaliteit van de leefomgeving. Dit gebeurt stapsgewijs, omdat een directe omvorming naar een inrichting met veel minder parkeerplaatsen niet haalbaar wordt geacht. Zie Bijlage 2 Parkeren. Dit IPVE en FO dient als basis voor het uitwerken en realiseren van een herinrichtingsplan voor de Ooster- en Westerkade.

Buurtbijeenkomsten

Tijdens bijeenkomsten met bewoners, ondernemers en belanghebbenden in verschillende werksessies en gesprekken de ambities voor de Ooster- en Westerkade bepaald en in verband gebracht met tot de ontwikkeling van de stad er omheen.

Tijdens de eerste bijeenkomst is de huidige situatie beoordeeld; wat is goed en wat moet beter of anders?. Ook zijn met voorbeelden de gewenste oplossingen voor thema's zoals parkeren, groen, verblijf en voetgangersruimte benoemd. Met behulp van beelden van andere kades is besproken hoe de Ooster- en Westerkade ingericht kunnen worden.

Tijdens de tweede bijeenkomst is gesproken over het parkeren van auto's en het stallen van fietsen aan de hand van scenario's. Daar is besproken hoe het parkeren van auto's verminderd kan worden en het stallen van fietsen beter kan worden georganiseerd, zodat er meer ruimte voor de voetganger en verblijf ontstaat.

Over parkeeroplossingen is verder doorgesproken tijdens de derde bijeenkomst. Ook is de inpassing van de fietsroutes beoordeeld met behulp van voorbeelden. Op de vierde bijeenkomst is een concept van het IPVE/FO toegelicht en zijn de eerste reacties hierop ontvangen.

Ambitie



Eeuwenlang waren de Ooster- en Westerkade de bruisende voorstad van de binnenstad. Na 70 jaar vooral te zijn gebruikt als parkeerruimte, zijn de kades opnieuw ontdekt als omgeving om in te wonen en ondernemen. Station Vaartsche Rijn is sinds kort de nieuwe poort. Nieuwe bedrijvigheid en horeca hebben zich langs de kades gevestigd, oude bedrijfsterreinen zijn omgevormd tot aangename woongebieden. Steeds meer voetgangers en fietsers passeren en verblijven er. Na jarenlange bouwwerkzaamheden wordt een stapsgewijze herinrichting van de kades en later ook het Ledig Erf, het sluitstuk van de omvorming.

Als na de herinrichting het toekomstbeeld volledig is gerealiseerd, dan zullen voetgangers en fietsers het straatbeeld bepalen. Op stoepen en langs de kades wordt geslenterd of spoedt men zich naar de trein. Op de kades zitten mensen onder de bomen te genieten van het uitzicht op de Vaartsche Rijn en het straatleven.



Impressie Oosterkade

De lager gelegen steiger aan de Oosterkade geeft plek om te zonnen en de rust van het water te ervaren. Watertrappen vergroten die mogelijkheid. Gezellige terrassen dragen bij aan het levendig karakter van de kades. Fietzers gaan over de kades van en naar de binnenstad en het station. De doorgaande, snelle fietsers worden buitenom de kades geleid. Auto's rijden rustig over de kades en kunnen parkeren aan de gevelzijde. De nauwe verbondenheid van de kades met de oude binnenstad wordt merkbaar door de historische inrichting en de activiteiten op de kades.

De Ooster- en Westerkade zullen voor bezoekers een aangename kennismaking met Utrecht zijn en zullen voor bewoners en ondernemers een aangename werk- en leefomgeving bieden. Zo dragen de kades bij aan de gezonde, duurzame, economisch vitale en bereikbare stad.

Toelichting herinrichting

Stapsgewijs

Een directe omvorming naar kades met veel minder parkeerplaatsen is niet haalbaar. Wel wordt met de voorgenomen herinrichting een eerste stap gezet en flexibiliteit ingebouwd om later eenvoudig meer plaatsen op te kunnen heffen als daartoe wordt besloten. In de onderstaande toelichting is aangegeven welke onderdelen niet direct na uitvoering van de herinrichting gerealiseerd zullen zijn, maar later binnen bereik komen na het opheffen van voldoende parkeerplaatsen.

Indeling van de kades

De Ooster- en Westerkade worden ingericht als echte kades: verharde oevers, georiënteerd op de Vaartsche Rijn. Beide kades worden gelijkwaardig ingedeeld en ingericht op het kwaliteitsniveau van de binnenstad, zodat ze hun rol als historisch poortgebied van de binnenstad kunnen vervullen.

Langs de kademuur komt een kadestrook met daarin deels de bestaande en deels nieuwe bomen.

Fase herinrichting: tussen de bomen op de kadestroken zijn langsparkeerplaatsen aanwezig.

Fase toekomstbeeld: de kadestroken bieden ruimte om te wandelen en verblijven aan de waterkant. Op sommige plekken liggen watertrappen naar de steiger aan de Oosterkade en naar het waterniveau aan de Westerkade.

Ze geven contact met de Vaartsche Rijn en bieden informele verblijfsmogelijkheid.

Naast de kadestrook komt de rijbaan voor fietsers in twee richtingen en auto- en vrachtverkeer in één richting. Het rijgedeelte is van de kadestrook visueel gescheiden door een afwateringslijn en/of afwijkend betratingspatroon. Kadestrook en rijgedeelte liggen op dezelfde hoogte waardoor de ervaring van een kade versterkt wordt en er flexibel gebruik mogelijk is. Autoverkeer is hierdoor ook te gast.

Naast het rijgedeelte, langs de gevels ligt een trottoir met functiestrook. De functiestrook bestaat uit parkeren, laden en lossen en (kort) stallen van fietsen. Ter hoogte van de stegen wordt de strook onderbroken voor een goede toegankelijkheid van de achterliggende (woon) gebieden.

Voetgangers

Voetgangers zijn samen met fietsers de belangrijkste gebruikers van de Ooster- en Westerkade. Met de komst van Station Vaartsche Rijn en ook de andere ontwikkelingen in de nabije omgeving zal het aantal voetgangers zeker toenemen. Door de meerdere in- en uitgangen (incl. liften) van het station aan weerszijden van de Oosterkade en de ontwikkeling van Rotsoord, zal het aantal voetgangers hier waarschijnlijk wat meer zijn dan op de Westerkade. Hier is er een in- en uitgang aan één zijde.



referentie kadestrook

Daarentegen heeft de Westerkade wat meer fietsers door de ligging in het fietsnetwerk. Beide kades krijgen voor de voetganger een trottoir langs de gevelzijde en een kadestrook aan de waterzijde. Beide trottoirs zijn over een breedte van minstens 2 meter obstakelvrij zodat deze goed toegankelijk zijn voor mindervaliden, met kinderwagens en men elkaar kan passeren. Parkeren en fietsstallen is op het niveau van het trottoir ingepast. Wanneer er geen geparkeerde auto's staan, is er een breed trottoir van minstens 4 meter.

De kadestrook is op de Oosterkade minimaal 3,3 meter breed, op de Westerkade minimaal 3,5 meter. Wanneer er langs de Jutfaseweg op de oever van de Vaartsche Rijn een wandelpad gerealiseerd wordt, zal de kadestrook Westerkade voor voetgangers belangrijker worden. De breedte van de kadestrook maakt dat mogelijk.

Fase herinrichting: op de kadestroken mag nog geparkeerd worden, dus er kan worden gewandeld maar er is nog geen zitgelegenheid.

Fase toekomstbeeld: de kadestroken zijn ingericht als verblijfsruimte met zitmeubilair, groen en watertrappen. Onder de bomen kan genoten worden van de omgeving. De trappen bieden extra toegang tot de steiger en het waterniveau. De trappen zelf geven informele zitgelegenheid.



referentie verblijven op kadestrook



referenties watertrappen

Behalve bomen en verblijfsmeubilair (zitgelegenheid, prullenbakken) zijn de kadestroken vrij van objecten/obstakels. Zo blijven ze goed toegankelijk en wordt voorkomen dat aan ieder object fietsen vastgeketend worden en blokkades vormen. Wel blijft er langs het water een hekwerk aanwezig, dat een veilige looproute en verblijfsgelegenheid waarborgt.



referentie fietssthalzone



stallen tegen hekwerk

Fietzers

Routes

De Ooster- en Westerkade zijn onderdeel van een knooppunt van verschillende fietsroutes ten zuiden van de binnenstad (zie Bijlage 1 Fietsroutes). Hierin functioneren de kades als een ontsluitende route van en naar de binnenstad het station. De inrichting is toegespitst op de functies als historisch poortgebied van de binnenstad. Dit wil zeggen dat de fietser het rijgedeelte van de kades deelt met autoverkeer en voetgangers gemakkelijk kunnen oversteken van de trottoirs langs de bebouwing naar de waterkant. De kades nodigen daardoor niet uit tot snel fietsen. De plek en het gedrag van de fietser passen zo bij het intensieve verblijf op de kades.

De snelle, doorgaande fietser wordt eerder in het netwerk verleid buitenom de kades te fietsen. Daarvoor zijn de Vondellaan, Bleekstraat en Albatrosstraat met daarin vrij liggende fietspaden of fietsstroken. In de genoemde straten en bijbehorende kruispunten zijn verdere verbeteringen mogelijk, die het voor de doorgaande fietser gemakkelijker kunnen maken om buitenom te fietsen. Met deze opzet van het knooppunt wordt de Fietssingel (de fietsroute langs de Stadsbuitengracht) als doorgaande fietsroute rond de drukke binnenstad beter in het netwerk opgenomen.

Hierdoor wordt voorkomen, dat vele doorgaande fietsers primair over de drukke Oudegracht naar het winkelwandelgebied geleid worden en er daar conflicten ontstaan tussen de drukke fiets- en voetgangersstromen.

Stallen van fietsen

Met de opening van Station Vaartsche Rijn is er aan de Ooster- en Westerkade veel stallingsruimte bijgekomen. Aan de Oosterkade is er de gebouwde stalling voor circa 800 fietsen. Op de Westerkade is reservering voor 200 plekken in een gebouwde stalling. Aan de naburige Pelikaanstraat is een buurtstalling waar nog plekken beschikbaar zijn.

Op de Ooster- en Westerkade komen in de functiestrook met parkeren 3 tot 4 fietssthalzones. Iedere zone geeft plek aan circa 25 fietsen. Hiermee is voor circa 75-100 fietsen herkenbare en geordende stallingsruimte op iedere kade. Ze bedienen vooral het kort stallen. Lang stallen kan in de gebouwde stallingen van het station. Een vak voor het stallen van fietsen bestaat uit een afgebakend vak waarbinnen fietsen gestald kunnen worden.

Op regelmatige afstand staan er fietsnietjes om enkele fietsen vast te kunnen zetten en om een domino-effect te voorkomen als een fiets omvalt. Ertussen kunnen fietsen op de standaard gezet worden.

De kademuren zijn voorzien van een hekwerk. Volgens de Utrechtse praktijk zal dit ook gebruikt worden om fietsen tegen te stallen. Dat gebruik is ook goed. Het voorziet in informele stallingsruimte tijdens piekmomenten zoals de uitgaansavonden. Op deze momenten staan er op de Oosterkade vaak meer dan 200 fietsen. Wanneer omwonenden eigen stallingsruimte wensen, dan is er plek in de buurtstalling Pelikaanstraat en zijn er mogelijkheden voor fietsenrekken en/of -trommels op eigen terrein van VvE's en eventueel in aanliggende stegen en straten.

Autoverkeer

Routes en snelheid

Op de Ooster- en Westerkade is het auto- en vrachtverkeer bestemmingsverkeer. Het rijdt in één richting met maximaal 30 km/uur, maar de inrichting van de kades dwingt langzamer rijden af. Het rijdende autoverkeer is daarmee passend bij de hoofdgebruikers; voetgangers en fietsers.

Parkeren

Ten gunste van verblijfsruimte worden stapsgewijs parkeerplaatsen van de kades verwijderd (zie Bijlage 2 Parkeren).

Fase herinrichting: Er is iets meer ruimte gemaakt voor lopen op de trottoirs en voor het kort stallen van fietsen. Voorlopig zijn nog veel parkeerplaatsen gehandhaafd, 52 langs de Westerkade en 46 op de Oosterkade.

Fase toekomstbeeld: Er is iets meer ruimte gemaakt voor lopen over de trottoirs en voor het kort stallen van fietsen. Bovendien is ruimte gemaakt voor lopen en verblijf langs de waterkant. Er is een beperkt aantal parkeerplaatsen langs de gevels gehandhaafd, die vooral door vergunninghouders kunnen worden gebruikt, circa 23 langs de Oosterkade en circa 27 langs de Westerkade.

Laden en lossen

Enkele parkeerplekken krijgen dubbelgebruik als laad- en losplaats. Tijdens de spitsmomenten met veel fietsers en voetgangers zijn deze beschikbaar. De rijbaan blijft dan vrij, zodat fietsverkeer minder hinder ondervindt. Buiten de spitsmomenten zijn er vaak vrije parkeerplaatsen te gebruiken voor laden en lossen. Als dit niet het geval is, dan is het toegestaan om hiervoor op de rijbaan te staan. De genoemde spitsmomenten zijn tussen 07.00 en 9.00 uur en van 16.00 tot 18.00 uur.



referentie parkeren op het trottoir

Inrichting

Van oudsher zijn de Ooster- en Westerkade onderdeel van het binnenstadmilieu. De nieuwe inrichting maakt dat weer merkbaar.

Verharding

De verharding van de kades is dezelfde als in de binnenstad. Het rijgdeelte bestaat uit fietsvriendelijke gebakken klinkers. Het trottoir met functiestrook kan met dezelfde klinkers zijn bestraat of met drielingen. Dat is een smalle, typisch Utrechtse klinker. De kadestrook is ook bestraat met één van deze typen klinkers.

Het rijgdeelte is van het trottoir gescheiden door een lage natuurstenen band. Deze maakt het parkeren in de functiestrook en gemakkelijk oversteken mogelijk. Ter hoogte van stegen en op straathoeken zijn mindervalide-oversteekplaatsen ingepast. Dit is een verlaging van de band en attentietegels.

De scheiding tussen de kadestrook en rijgdeelte is gemarkeerd met strekse lagen (een lijn van gebakken klinker of natuursteen) en is op hetzelfde niveau als kadestrook en rijgdeelte. Eventueel is afwatering van de straat hierin opgenomen. Hierdoor is flexibel gebruik mogelijk maar het versterkt ook de beleving van de kade. De bomen staan met een boomrooster in de kadestrook. Het boomrooster is beloopbaar. Hiermee is de kadestrook toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

Meubilair

Het meubilair versterkt de identiteit en het verblijfsklimaat van de kades. Zoals de verharding is ook het meubilair grotendeels dezelfde als in de binnenstad. De hoeveelheid meubilair wordt tot een minimum beperkt, behalve als het bedraagt aan het verblijfsklimaat en nodig is voor het functioneren van de omgeving. De verlichting van historische lantaarns is ingepast op de kademuur, geïntegreerd in een nieuw (historisch) hekwerk. Prullenbakken zijn ook aan het hek bevestigd. Het meubilair dat nodig is voor de functiestrook zoals laadpalen en betaalautomaten is in de stook opgenomen. Verlichting van het trottoir is waar mogelijk met gevelarmaturen. Daarmee blijft het trottoir optimaal toegankelijk.

Afvalinzameling

Voor de bestaande ondergrondse afvalcontainers aan de Oosterkade wordt een alternatieve locatie gezocht. Wanneer er meer ondergrondse containers in het gebied nodig zijn, dan is plaatsing in de kadestrook niet gewenst vanwege het stedelijke belang voor voetganger, verblijf en fietser. Mogelijkheid hiervoor zal primair in aanliggende woonstraten moeten worden gezocht. Die hebben dat stedelijk belang niet of minder.



referentie inrichting

Voor huis- en bedrijfsafval geldt dat deze alleen op de kades gezet mag worden op de afhaal-dag of de avond ervoor.

De kades geven ruimte voor verblijf en ontmoeting. Om te voorkomen dat gebruikers hun afval op straat gooien zijn er afvalbakken op de kadestrook voorzien.

Bomen en groen

Een bomenrij op beide kades heeft eeuwenlang (in verschillende vormen) mede het straatbeeld bepaald. Vanwege slechte groeiomstandigheden en gezondheid is de bomenrij van essen op de Westerkade ongeveer 10 jaar geleden vervangen door amberbomen. Op de Oosterkade staat nog een rij essen. Het grootste deel van die bomen heeft een slechte conditie en levensverwachting. Vanwege de boomziekte essentaksterfte neemt die verder af. Deze bomenrij wordt vervangen door nieuwe bomen van 1e orde (grootst wordende boomsoorten). Op de Westerkade wordt de rij aangevuld. Omdat de bestaande bomen nog jong en daarmee (goed) verplantbaar zijn is het mogelijk dat ze verschoven of verplant worden waarmee de inrichting van de kadestreek geoptimaliseerd kan worden.



referenties bomenrij op de kade

Als deze maatregelen worden uitgevoerd, dan zullen er na de herinrichting minimaal 32 en maximaal 36 bomen langs de kades staan. Nu zijn dit er 32.
Bewoners en ondernemers kunnen zelf geveltuinen aanleggen van max 30 cm breed. Daarmee kan het groenbeeld van de kades aangevuld worden. Voorwaarde is wel dat de 2 meter vrije ruimte op het trottoir gegarandeerd blijft.

Terrassen en uitstallingen

De (huidige) terrassen dragen bij aan het levendig karakter van de kades.

Deze blijven in huidige vorm aanwezig. Een smalle (max. 1 meter brede) terrasplint langs de gevel is wel mogelijk, mits het 2 meter vrije deel van het trottoir in stand blijft. Dit geldt ook voor uitstallingen. Bij de behandeling van verzoeken voor een terrasvergunning dienen de obstakelvrije zones op de trottoirs en kadestroken vrij te worden gehouden.



referenties terrasplint



referentie geveltuin

Randvoorwaarden

Indeling straatprofiel

Westerkade:

- Rijloper (éénrichtingsverkeer auto van Ledig Erf naar Vaartsestraat (*) en tweerichtingsverkeer fiets), circa 4,00 meter breed;
- Trottoir gevelzijde met functiezone (o.a. stoepparkeren en stallen), circa 5,30 meter breed;
- Kadestroom, circa 2,50 meter breed;
- Hoogteverschil trottoir-rijloper: circa 7 centimeter;
- Hoogteverschil rijloper-kadestroom; geen verschil, eventueel een goot;

(*) afzonderlijk onderzoek naar omdraaien rijrichting tegen sluipverkeer

Oosterkade:

- Rijloper (éénrichtingsverkeer auto van Ledig Erf naar Pelikaanstraat en tweerichtingsverkeer fiets), circa 3,50 meter breed;
- Trottoir gevelzijde met functiezone (o.a. stoep-parkeren en stallen), circa 5,30 meter breed;
- Kadestroom, 3,30-3,70 meter breed;
- Hoogteverschil trottoir-rijloper: circa 7 centimeter;
- Hoogteverschil rijloper-kadestroom; geen verschil, eventueel een goot.

Voetgangers en mindervaliden

Westerkade:

Trottoir gevelzijde:

- Minimaal 2 meter obstakelvrij (tussen gevel en functiezone);
- Eventueel geveltuinjes tegen de woningen aan (bewoners regelen dit zelf) indien 2 meter obstakelvrije ruimte gewaarborgd blijft.
- Straathoeken trottoir en aansluiting met stegen voorzien van mindervalideoversteekplaatsen, minstens 1,50 meter breed.
- Oversteek Vaartsestraat eventueel met een plateau.

Kadestroom:

- Over de gehele breedte zoveel mogelijk obstakelvrij, uitgezonderd bomen en verblijfsmeubilair. In elk geval tussen boom/meubilair en rand rijloper minimaal 1,50 meter obstakelvrij.
- Tussen boom en rand rijloper minimaal 1,50 meter
- Eventueel plantenbakken aan te vragen bij de gemeente, plaatsing rekening houdend met vrijhouden van bovengenoemde looproutes en onderhoud door de aanvragers.

Oosterkade:

Trottoir gevelzijde:

- Minimaal 2 meter obstakelvrij (tussen gevel en functiezone);
- Eventueel geveltuinjes tegen de woningen aan (bewoners regelen dit zelf) indien 2 meter obstakelvrije ruimte gewaarborgd blijft.
- Straathoeken trottoir en aansluiting met stegen voorzien van mindervalideoversteekplaatsen, minstens 1,50 meter breed.
- Oversteek Pelikaanstraat eventueel met een plateau.

Kadestroom:

- Over de gehele breedte zoveel mogelijk obstakelvrij, uitgezonderd bomen, en verblijfsmeubilair. In elk geval tussen boom/meubilair en rand rijloper minimaal 1,50 meter obstakelvrij.
- Eventueel plantenbakken aan te vragen bij de gemeente, plaatsing rekening houdend met vrijhouden van bovengenoemde looproutes en onderhoud door de aanvragers.

Verblijf

Westerkade:

Trottoir gevelzijde

- Horecaterrassen als huidig;
- Gevelbank en/of terrasplint (max 1 m breed) op trottoir, indien 2 meter obstakelvrije ruimte gewaarborgd blijft.

Kadestroom:

- Kadestroom ingericht met verblijfsmeubilair
- Kadestroom eventueel met watertrap(pen)

Oosterkade:

Trottoir gevelzijde

- Horecaterrassen als huidig;
- Gevelbank en/of terrasplint (max 1 m breed) op trottoir, indien 2 meter obstakelvrije ruimte gewaarborgd blijft.

Kadestroom:

- Kadestroom ingericht met verblijfsmeubilair
- Kadestroom eventueel met extra trap(pen) naar steiger

Fiets

Wester- & Oosterkade:

- Doorgaand fietsverkeer wordt zoveel mogelijk buitenom geleid via de Vondellaan, Bleekstraat, Albatrosstraat naar de Fietssingel
- Fietser in twee richtingen op de rijloper. Deze wordt gedeeld met éénrichting autoverkeer;
- T.b.v. fietscomfort is de rijloper bestraat met vlakke en stroeve 'fietsklinkers'. Deze zijn tevens passend bij de (historische) omgeving, verblijfs- en poortgebied.

NB: de Westerkade ligt iets nadrukkelijker in het hoofd-fietsnet dan de Oosterkade. Daarom is de rijwegbreedte iets ruimer, waardoor makkelijker gemanoeuvreed/gepasseerd kan worden. De Oosterkade is smaller om meer ruimte aan de voetganger op de kade te geven, omdat hier de meeste uitgangen van het station zijn.

Fietsen stallen

Westerkade:

- (gereserveerd voor de toekomst) 200 plekken in stalling Station Vaartsche Rijn
- In functiestrook circa 3 fietsstallzones (eventueel met rekken), circa 25 fietsen per zone.
- bewonersstallen op eigen terrein en/of in aanliggende straten
- informeel stallen tegen het hekwerk is toegestaan

Oosterkade:

- 800 plekken in stalling Station Vaartsche Rijn
- In functiestrook circa 3-4 fietsstallzones (eventueel met rekken, behalve nabij horeca), circa 22-25 fietsen per zone.
- bewonersstallen op eigen terrein en/of in aanliggende straten en in buurtstalling Pelikaanstraat
- informeel stallen tegen het hekwerk is toegestaan

Autoverkeer

Westerkade:

- éénrichtingsverkeer van Ledig Erf naar Vaartsestraat (*)
- max. 30 km/uur, maar inrichting dwingt meer stapvoets rijden af

(*) afzonderlijk onderzoek naar omdraaien rijrichting tegen sluipverkeer

Oosterkade:

- Eénrichtingsverkeer van Ledig Erf naar Pelikaanstraat (zoals huidige situatie)
- Max 30 km/uur, maar inrichting dwingt meer stapvoets rijden af

Auto's parkeren

Wester- en Oosterkade:

- parkeren als stoeparkeren in de functiezone (**)
- parkeren op de kadestrook (**)

(**) verminderen aantal parkeerplaatsen gekoppeld aan maatregelen parkeren. Tijdelijk parkeerplaatsen in de kadestrook te handhaven (bijlage 2).

Laden en lossen

Wester- en Oosterkade:

- Tijdens de fiets- en loopspits (07:00-09:00 & 16:00-18:00 uur) zijn er auto-parkeerplaatsen tijdelijk gemarkeerd als laad- en loshavens, zodat de rijbaan voor fietsverkeer vrij kan blijven.
- Buiten de fiets- en loopspits zijn er vaak vrije parkeerplaatsen beschikbaar om te laden en lossen. Als dit niet het geval is, dan wordt laden en lossen op de rijbaan geaccepteerd.

Groen

Westerkade:

- Bomenrij, (1e orde) op kadestrook.
- Boomroosters kadestrook (overrijdbaar) i.v.m. toegankelijkheid.
- Geveltuin/plantenbak mogelijk indien obstakelvrije ruimte gegarandeerd is en het beheer bij omwonenden ligt.

Oosterkade:

- Bomenrij, (1e orde) op kadestrook, bestaande vervangen.
- Boomroosters kadestrook (overrijdbaar) i.v.m. toegankelijkheid.
- Geveltuin/plantenbak mogelijk indien obstakelvrije ruimte gegarandeerd is en het beheer bij omwonenden ligt.

Afvalinzameling

Wester- en Oosterkade:

- Ondergrondse containers inpassen ntb
- Op kadestrook afvalbak bij (concentratie) verblijfsmeubilair

Verlichting

- Historische lantaarns (Pyke Koch) op kademuur en waar mogelijk als gevelarmatuur.

Inrichting

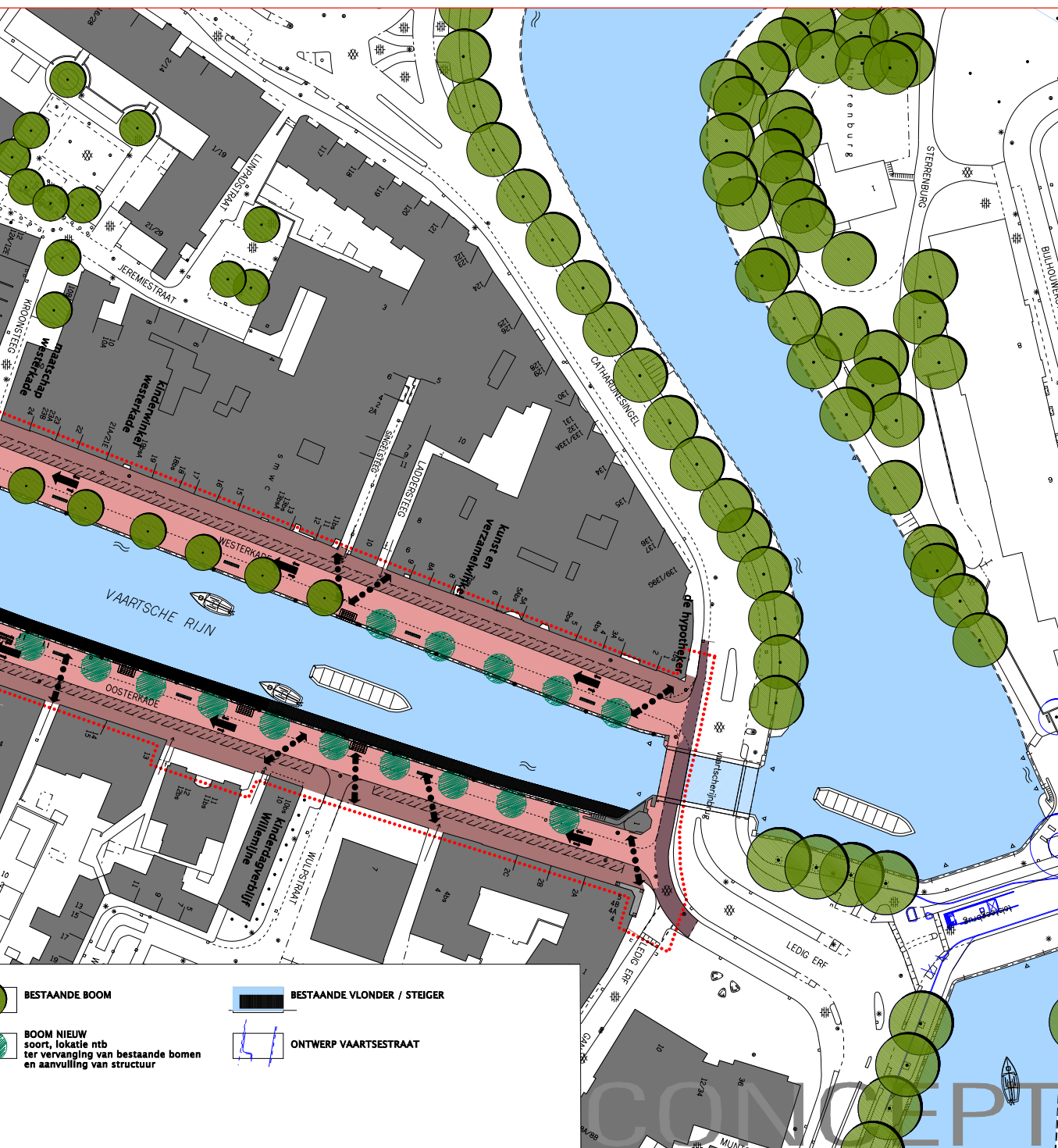
- trottoirs: gebakken klinker; drieling koperbruin of dikformaat novoton
- rijloper: gebakken (fiets)klinker; dikformaat novoton
- kadestrook: gebakken klinker; drieling koperbruin of dikformaat novoton
- trottoirband langs trottoir, natuursteen 15 cm breed, zicht ca 7 cm
- afwatering: tonrond, of afschot naar de Vaartsche Rijn
- Scheiding rijloper-kadestrook: goot, strek(ken), natuurstenen band, keien
- op de kademuur een historisch hekwerk zoals langs de grachten.

Ondergrondse infrastructuur

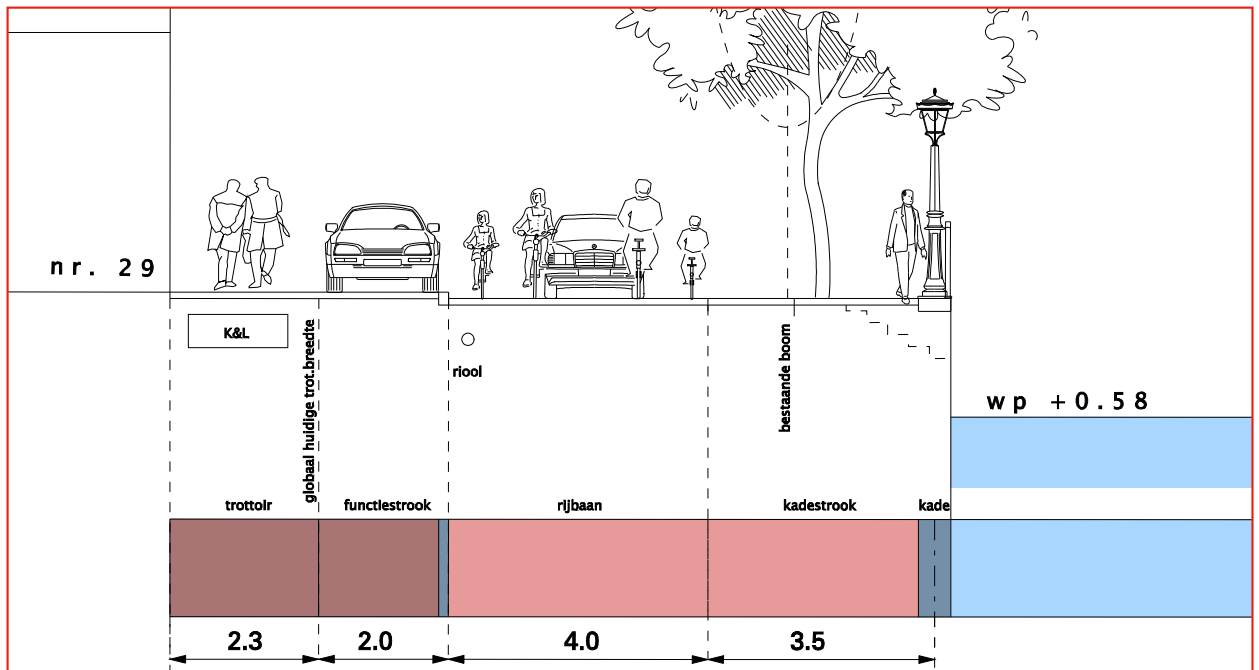
- bij het planten van nieuwe bomen langs de Oosterkade is voor een optimale plaatsing het verleggen van een waterleiding en onderzoek naar resten van oude kademuren noodzakelijk.

LEGENDA

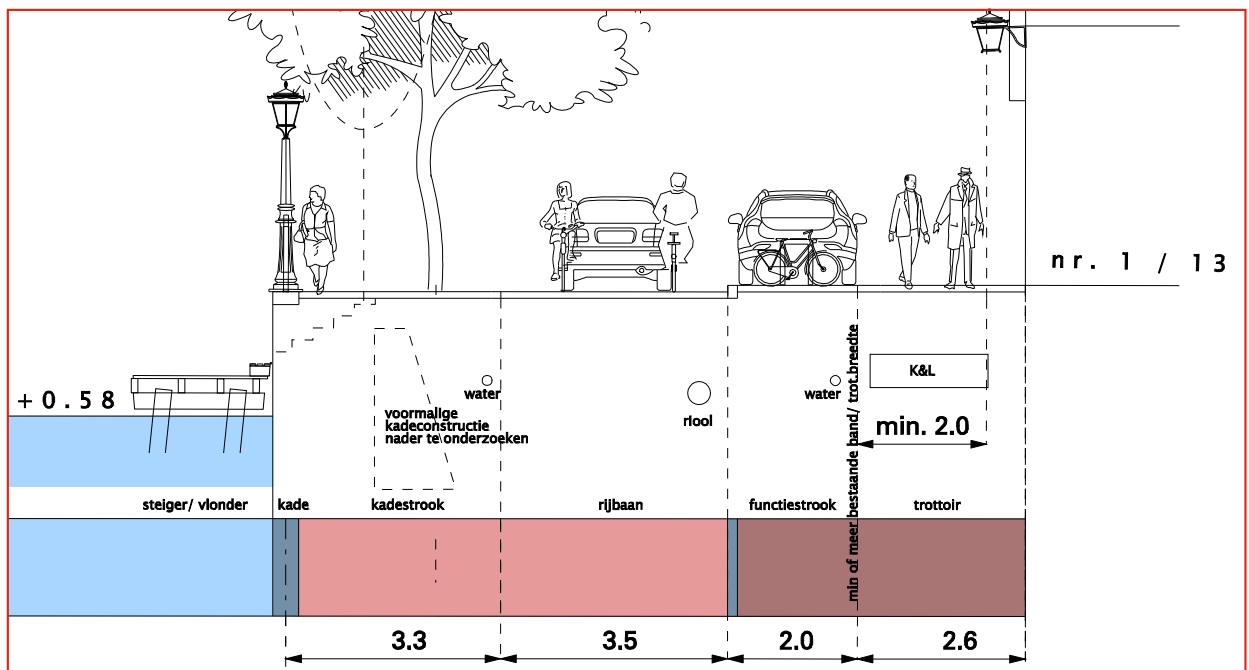
	WERKGRENS		RUWEG gebakken klinkers		"FUNCTIESTROOK" ruimte-reservering voor parkeerplaatsen, laden en lossen fietsparkeer en doorsteekjes		HEKWERK leuning op kademuur (nader te onderzoeken)	
	PROFIELAANDUIDING		TROTTOIRBAND MET ZICHT		"KADESTROOK" ruimte-reservering voor bomen/parkeren/zitgelegenheid ntd		WATERTRAP (lokaties ntb 1cm ontwerp aangrenzende kade strook en functiestrook)	
	RIJRICHTING VERKEER Huidig; autovoorkeer: 1 richting fietsverkeer 2 richtingen		MARKERING RUBAAN - KADESTROOK		TERRAS (vergund) markering met rvs noppen		HUIDIGE ONDERGRONDSE AFVAL onderzoeken evt verplaatsen	
			TROTTOIR gebakken klinkers		INPASSING VAN OPEN RUIMTES TBV DWARSVERBINDINGEN (lokaties ntb 1cm ontwerp aangrenzende			



Functioneel ontwerp, doorsneden



Doorsnede Westerkade (op smalste deel)



Doorsnede Oosterkade (op smalste deel)

Vervolg

Na het verwerken van de inspraakreacties volgt het vaststellen van het IPVE/FO in het College van B en W. Daarna wordt er een definitief uitvoeringsplan gemaakt en wordt de herinrichting technisch voorbereid. Bovendien wordt een faserings- en omleidingsplan opgesteld om de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken.



Bijlage 1: Fietsroutes

Netwerk van fietsroutes en poorten van de binnenstad

In Utrecht zijn veel fietsroutes radiaal op de binnenstad gericht. Ook de Ooster- en Westerkade zijn dergelijke routes. Ze lagen in de voorstad ten zuiden van de Tolsteegbarrière. Uit veel richtingen kwamen routes hier samen om daarna via de Tolsteegbarrière over te gaan op de Oudegracht. Dezelfde situatie geldt ook voor de andere voormalige voorstad met de Bemuurde Weerd. Met de groei van de stad ontwikkelen de oude voorsteden zich weer als poortgebied van de binnenstad. Ze krijgen vergelijkbare functies en gebruik als de binnenstad. Op de Ooster- en Westerkade is de poortfunctie nóg prominenter geworden na de opening van Station Vaartsche Rijn. Ook de keuze in mobiliteit (Mobiliteitsplan SRSRSB) is hier op toegespitst. De fietser en vooral de voetganger zijn de hoofdgebruiker en verblijfskwaliteit is van groot belang.

Groei van fietsverkeer

Het fietsverkeer in Utrecht groeit. Niet alleen door de groei van de stad maar ook door het succes van het beleid om fietsen te stimuleren en faciliteren. Daarnaast dienen innovatieve vormen van fietsen zich duidelijk aan met e-bike en pedelec. Deze elektrische (ondersteunde) fietsen zijn een steeds beter alternatief voor regionaal autoverkeer. Maar hun snelheid tot 45 km/uur kan leiden tot conflicten met voetgangers, verblijf en langzamere fietsers omdat de snelheidsverschillen groter worden.

Om de succesvolle groei in goede banen te leiden, is een koers ingezet om stromen doorgaande fietsers bij voorkeur langs de druk bezochte binnenstad te leiden. Daar kan de balans tussen fietsen, wandelen en verblijven dan worden versterkt. Bij de inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad krijgen voetgangers en verblijfsruimte meer prioriteit. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de uitbreiding van het voetgangersgebied en de aanpak van het Domplein.

Omgeving Oosterkade en Westerkade

In het routenetwerk voor fietsers en voetgangers zijn de Ooster- en Westerkade samen met de Catharijnesingel, Albatrosstraat, Bleekstraat en Vondellaan en belangrijk knooppunt. Hier komen bij elkaar:

- Doorgaande fietsroutes (z.g.n. doorfietsroutes)
- Fietssingel. De doorfietsroute buitenom de drukke binnenstad, langs de Stadsbuitengracht
- Fietsroutes met de binnenstad en station Vaartsche Rijn als hoofdbestemming
- Voetgangersroute tussen binnenstad en station
- Wandelroutes en verblijfsruimte.

Dit netwerk vraagt een uitwerking dat het gebruik door fietsers, voetgangers en verblijfskwaliteit soepel en plezierig laat verlopen. Intensief gebruikte verblijfsruimte dient daarbij zo min mogelijk samen te vallen met drukke, doorgaande fietsroutes.

Door de huidige radiale routestructuur worden doorgaande fietsers bijna als vanzelf naar deze voetgangers- en verblijfsruimte gestuurd. Voorbeeld hiervan zijn de huidige Ooster- en Westerkade; bijna moeiteloos sluiten doorfietsroutes uit het zuiden van de stad en regio via de kades aan op de Tolsteegbarrière, om daarna over te gaan op de Twijnstraat en Oudegracht. Dit geeft conflicten tussen doorgaande fietsers en voetgangers, zoals dat nu onder andere voorkomt op de Vismarkt.

Daarom wordt voorgesteld om doorgaand fietsverkeer meer te gaan bedienen via de routes buitenom de kades en binnenstad. De Albatrosstraat, Vondellaan en Bleekstraat hebben hiervoor fietsstroken of fietspaden. De doorfietsroutes via de Baden-Powellweg (Lunetten, Houten), Briljantlaan (Hoograven, Nieuwegein) en Balijelaan (Transwijk, Papendorp, Nieuwegein) sluiten hier op aan. Via de Albatrosstraat en Bleekstraat staan ze in verbinding met de Fietssingel. Anders dan bij de kades, is er vanaf deze straten geen directe route de binnenstad in. Daardoor worden doorgaande en snelle fietsers automatisch buitenom de binnenstad over de Fietssingel geleid. Deze routes via de Vondellaan, Bleekstraat en Albatrosstraat kunnen op punten worden verbeterd om het doorgaande fietsverkeer soepel en veilig naar de fietssingel rond het historische centrum te leiden. De kansen hiervoor moeten worden benut in de reeds geplande en later te programmeren reconstructies.

Inrichting van de kades

Op de Ooster- en Westerkade zijn doorgaande fietsers ook welkom, maar de inrichting is gericht op voetgangers, verblijf, oversteekbaarheid, historische kwaliteit en fietsers op weg naar hun nabij gelegen bestemming. De fietser deelt hierom het rijgedeelte van de kades met het beperkt autoverkeer. De verharding bestaat uit fietsvriendelijke klinkers. Het nodigt niet uit tot snel fietsen, waardoor de plek en het gedrag van de fietser passend is bij de gemengde functies op de kades.

Er worden geen aparte fietsvoorzieningen zoals fietspaden of -stroken en fietsstraten op de kades voorgesteld. Die zouden een tegengesteld fietsgebruik op de kade geven:

- gescheiden i.p.v. gemengd
- snel i.p.v. langzaam
- doorgaand i.p.v. ontsluitend/bestemming

Ook zouden doorgaande fietsers de drukke binnenstad ingestuurd worden omdat de inrichting als doorgaand richting Oudegracht zou worden ervaren. Dat geeft conflicten in de drukke binnenstad.



- 27

Beeld en opgave doorgaande routes buitenom Ooster- & Westerkade



Fietssingel: (op termijn) zoveel mogelijk rondom de binnenstad.



Bleekstraat: (op termijn) waar mogelijk fietsvoorzieningen verbeteren.



Albatrosstraat: (op termijn) waar mogelijk fietsvoorzieningen verbeteren.



Vondellaan en deel Baden-Powellweg: (op termijn) waar mogelijk fietsvoorzieningen verbeteren.

Meningen

Tijdens de derde buurtavond zijn de verschillende inrichtingsmogelijkheden van de fietsroute op de kades besproken. De variant met een straat van fietsvriendelijke klinkers is door de aanwezigen het beste gewaardeerd, omdat deze aansluit aan op de gewenste ontwikkeling van de kades en het functioneren van de verschillende fietsroutes.



Best gewaardeerd tijdens buurtavond:
Straat van fietsvriendelijke klinkers

Minst gewaardeerde situaties:



Fietsstroken van asfalt



Fietsloper van asfalt



Fietsstraat van asfalt



Fietssnelweg

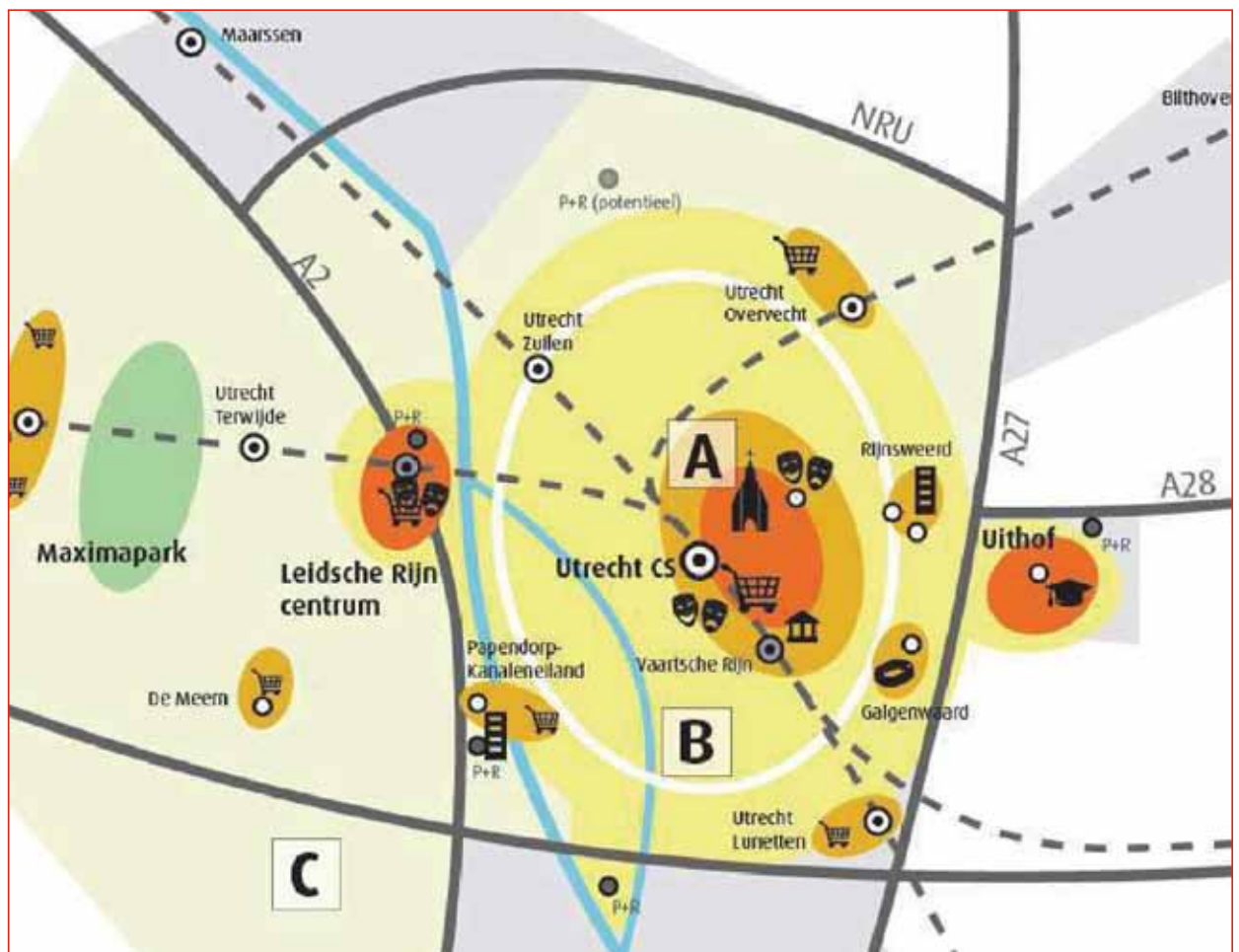
Bijlage 2 Parkeren

1 Aanleiding en ambitie

Met de groei van de Utrecht groeit het binnenstedelijke gebied mee. In Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is dit onderkend en wordt de binnenstedelijke zone A uitgebreid tot buiten de historische singels. Zone A staat voor een leefomgeving, die wordt gekenmerkt door intensief gebruik en weinig openbare ruimte. De beschikbare ruimte wordt ingericht voor voetgangers, verblijf en fietsers en de auto is er 'te gast'. Ook de Westerkade en Oosterkade liggen in deze zone. Met de komst van het station Vaartsche Rijn en de geïntegreerde parkeergarage zijn de kades een belangrijk entreegebied tot de binnenstad geworden. Zowel de gemeente als omwonenden en ondernemers vinden, dat de inrichting van de kades hierop moet worden aangepast. Samen zijn zij hiermee gestart door het opstellen van een inrichtingsplan (IPVE/FO)

Bij het herinrichten van de Oosterkade en Westerkade is het de ambitie om meer ruimte te maken voor voetgangers, verblijf en fietsers dan er nu voorhanden is. De huidige situatie wordt onder 2) toegelicht.

Door de parkeerdruk op de kades te verminderen kunnen parkeerplaatsen worden opgeheven en ontstaat ruimte voor ander gebruik. Onder 4) worden de voorgenomen maatregelen voor het verminderen van de parkeerdruk toegelicht. Deze maatregelen dienen te passen binnen de geldende beleidskaders en beschikbare middelen, zoals onder 3) zijn samengevat. De stappen voor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de kades zijn weergegeven onder 5).



2 Huidige situatie

De Westerkade bevindt zich in het parkeerrayon Hoog Boulandt en de Oosterkade in parkeerrayon Watervogelbuurt. In de parkeerbelastingverordening is vastgelegd dat deze parkeerrayons vallen in tariefzone A2.

Hoge parkeerdruk op en rond de kades

Op de Westerkade en Oosterkade zijn veel parkeerplaatsen, respectievelijk 63 en 46.

Desondanks is het op de drukste momenten (vooral zondagmiddag, donderdagavond, vrijdagavond) overvol (zie Overzicht parkeerdruk). Voor de houders van een parkeervergunning is dit een terugkerend probleem: een vrije parkeerplaats is op de genoemde momenten nauwelijks te vinden. De parkeerdruk kan oplopen tot meer dan 100% en is in elk geval veel hoger dan de 85%, die als maximum wordt nagestreefd voor goed bruikbare parkeervergunningen. De oorzaak is het parkeren door bezoekers van de binnenstad op de belangrijkste winkel- en uitgaansmomenten. Daar zijn dan veel plaatsen bezet en op de nabij gelegen kades is parkeren goedkoper (tarief A2 in plaats van A1) en soms zelfs gratis (zondags en door de week na 23.00 uur).

Lage bezettingsgraad van de parkeergarage Vaartsche Rijn

Sinds het voorjaar van 2016 is parkeergarage Vaartsche Rijn geopend. In de garage zijn 225 plaatsen, primair voor het parkeren van auto's van bezoekers. Bij nieuwe garages is er de eerste jaren sprake van een ingroei situatie waarbij de garage niet gelijk volledig bezet is.



Hoge parkeerdruk op en rond de kades

Onbekendheid met de garage bij bezoekers is een van de oorzaken van de lage bezettingsgraad. De beschikbaarheid van nabij gelegen gratis parkeerplaatsen in sommige tijdvakken (zondags en door de week na 23 uur) is een andere oorzaak. In de garage moet namelijk altijd worden betaald, al is het tarief wel lager dan op straat tijdens betaalde tijdvakken. In de garage is op dit moment voldoende restcapaciteit om bewoners en bezoekers te stimuleren om in de garage te gaan staan (zie Overzicht parkeergarage Vaartsche Rijn).

Geen ruimte op straat elders in de parkeerrayons

In de parkeerrayons Hoogh Boulandt en Vogelenbuurt is op dit moment geen ruimte om op te heffen parkeerplaatsen langs de kades te compenseren door elders in de rayons nieuwe plaatsen aan te leggen.

3 Beleidskaders

Nota Stallen en Parkeren:

Pagina 27

Ook in diverse woonwijken (rond de binnenstad) is de ruimte schaars en spelen leefbaarheidsvraagstukken. In samenwerking met de buurt willen we de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren en ruimte geven aan voetgangers en fietsers. Daarbij is het streven om dubbelgebruik van huidige parkeerplaatsen te bevorderen en bieden we de mogelijkheid om parkeerplaatsen voor andere functies in te zetten. Vooralsnog gaan we uit van een afname van het aantal straat-parkeerplekken tot 2016 van 60 plekken.



Lage bezettingsgraad van de parkeergarage Vaartsche Rijn

Pagina 46

Introduceren van variatie in tijden en tarieven.

Op dit moment zijn de tarieven alleen afhankelijk van de locatie. Hoe dichterbij het centrum, hoe hoger het tarief. Daarnaast is ook variatie naar tijd of dag mogelijk.

Pagina 57

Het financiële effect van de inkomstenderving van het opheffen van 60 plekken wordt gedekt uit de parkeerexploitatie.

Meerjarenperspectief Bereikbaarheid 2016:

Paragraaf 5.3

Het verplaatsen van auto's van vergunninghouders is een eigen keuze van die vergunninghouder. Pas als een bewoner kiest voor het omruilen van de parkeervergunning voor een plek in een garage, kan een parkeerplek op straat vrijkomen voor een ander gebruik. Voor het verplaatsen van auto's van vergunninghouders van de straat naar garage is het van belang dat de garage ook een goed alternatief is. Een garage moet daarom onder meer op loopafstand zijn van de woning en aantrekkelijk geprijsd.

Ook voor bezoekers is de loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming belangrijk. Vanuit de parkeergarages zijn de bestemmingen in maximaal 7 minuten wandelen te bereiken.

Paragraaf 5.5

Om het mogelijk te maken straatparkeerplaatsen op te heffen voor ruimte voor voetgangers, kwaliteit en allure zijn er vier randvoorwaarden:

- Vergunninghouders ruilen vrijwillig hun parkeervergunning om voor een parkeerplaats in een garage.
- Onderzoek hoe en in welke mate parkeerplaatsen kunnen worden opgeven met het oog op bezoekers (kort parkeren).
- Er moet draagvlak zijn voor de herinrichtingsplannen in de nabijheid van de betreffende straat.
- Structurele dekking van gederfde parkeerinkomsten.

Om daadwerkelijk auto's van de straat naar garages te kunnen verplaatsen is een goed alternatief nodig voor bewoners van de binnenstad. Belangrijk is hierbij het tarief voor bewoners-parkeren in garages in de binnenstad. Dat tarief is veel hoger dan parkeren op straat. Nu kost een vergunning voor parkeren op straat 265 euro per jaar (in tariefzone A1) en is het tarief voor de garage 1000 tot 1700 euro per jaar. Voor de verplaatsing van auto's van de straat naar garages willen wij het tarief aantrekkelijker maken voor bewoners. Eind dit jaar zal een voorstel aan de raad worden voorgelegd om de tarieven van het parkeren voor bewoners in de garages te verlagen.

Uit een analyse is gebleken, dat rond de binnenstad de parkeerdruk op zondagen meer en meer toeneemt en dat sprake is van overlast. Daarom gaan we onderzoeken of we in de zones A2 voor de zondagen betaald parkeren een oplossing is voor de parkeeroverlast. Binnen dit onderzoek wordt met een draagvlakmeting gekeken of er voldoende draagvlak aanwezig is.

Paragraaf 5.6

Om initiatieven van ondernemers en bewoners in de binnenstad voor een ander gebruik van de openbare ruimte mogelijk te maken, wordt in de voorjaarsnota voorgesteld om financiële middelen te reserveren voor het verplaatsen van 100 auto's van straat-parkeren naar garages.

Collegebesluit dd. 22 november 2016:

Wijziging parkeertarieven off-street, P+R en fiets en uitgifte parkeervergunningen 2017 waaronder de Procedure voor de verplaatsing van auto's van straat naar garage.

Collegebrief aan gemeenteraad dd. 29 november 2016:

Om de parkeergarages aantrekkelijker te maken hebben wij het abonnementstarief voor binnenstadbewoners gelijkgetrokken naar het tarief van de goedkoopste belanghebbende garage in de binnenstad (€ 86,29 per maand in 2017). Het bewonerstarief voor garages ABC-straat en Wolvenplein is nu nog € 178,73 per maand.

Voor een ingeruilde parkeervergunning kan een parkeerplaats op straat worden heringericht. De spelregels hiervoor zijn uitgewerkt in de procedure voor het verplaatsen van auto's van straat naar garage.

4 Maatregelen om de parkeerdruk op de kades te verminderen

Het streven is om de parkeerdruk te verminderen op de drukste momenten. Op deze momenten moet de parkeerdruk naar een niveau, waarbij vergunninghouders voldoende ruimte hebben om te parkeren. Dit willen we bereiken we door:

- het bezoekers-parkeren op de kades te ontmoedigen,
- het bezoekers-parkeren in de garage te stimuleren,
- het parkeren door vergunninghouders op de kades te verplaatsen naar de garage
- -het parkeren door vergunninghouders en bezoekers op de kades te verplaatsen naar nieuwe plaatsen op straat elders in de rayons.

Deze onderstaande maatregelen passen binnen de eerder genoemde beleidskaders en vormen een uitwerking hiervan. De effecten van de maatregelen moeten worden gemonitord om te bepalen hoeveel plaatsen kunnen worden opgeheven. Hiervoor kunnen de data worden gebruikt, die binnenkort kunnen worden geleverd door een scan-auto.

De maatregelen hebben een positief effect op de exploitatie van de parkeergarage Vaartsche Rijn. Omdat er nog voldoende restcapaciteit is, leiden meer parkeerders enkel tot extra inkomsten en komt de capaciteit niet in het geding.

Ontmoedigen/minder aantrekkelijk maken van bezoekers-parkeren op de kades

1) Uitbreiden van de venstertijden voor betaald parkeren op zondag van 12.00 tot 18.00u.

- In zone A2 wordt conform het MPB 2016 een draagvlakmeting gehouden naar betaald parkeren op zondag. Voor uitvoering van de draagvlakmeting wordt de werkwijze voor draagvlakmetingen uit de Procedure Invoering Betaald Parkeren gehanteerd.

Planning:

De draagvlakmeting wordt in het voorjaar van 2018 gehouden. Bij voldoende draagvlak kan het College besluiten tot het uitbreiden van de venstertijden.

2) Een haalbaarheidsonderzoek naar het verhogen van het A2 tarief voor kort parkeren door bezoekers van €3,58 per uur naar het A1 tarief van €4,63 (prijsspeil 2017).

- Dit onderzoek wordt zowel voor de Ooster- en Westerkade gedaan als voor mogelijke andere straten die als poort van de binnenstad fungeren (Nachtegaalstraat, Biltstraat, Amsterdamsestraatweg).

Planning:

Het onderzoek wordt in het eerste kwartaal van 2018 gehouden. Bij gebleken haalbaarheid kan het voorstel om het tarief aan te passen worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Stimuleren/aantrekkelijker maken van parkeergarage Vaartsche Rijn voor bezoekers

3) Het geschikt maken van de bezoekersvergunning van bewoners voor het parkeren door hun bezoekers in een parkeergarage.

Dit door:

- onderzoeken van de technische haalbaarheid
- invoeren van de uitbreiding indien deze haalbaar is gebleken
- meten van de effecten op de parkeerdruk.

Planning:

Het onderzoek wordt in het eerste kwartaal van 2018 gehouden. Bij gebleken haalbaarheid kan de maatregel worden ingevoerd.

4) Promotie activiteiten uitvoeren.

Dit houdt in:

- bezoekers op locatie verwijzen naar de parkeergarage.
- inzetten van sociale media
- afspraken maken met partners in het centrum zodat ze op hun website verwijzen naar de parkeergarage Vaartsche Rijn.
- een goed verwijssysteem op straat vanaf de verschillende aanrijroutes.

Planning: Plan van aanpak en uitvoering eerste helft 2018.

Aantrekkelijker maken van parkeergarage Vaartsche Rijn voor bewoners

5) *Bewoners kunnen 3 maanden gratis parkeren in de parkeergarage.*

- Hiermee maken ze kennis met parkeren in de garage en willen we stimuleren dat bewoners hun vergunning inruilen voor een garage abonnement.

6) *Bewoners kunnen hun parkeervergunning inruilen voor een garage abonnement tegen een vast tarief van €86,29 per maand.*

- Dit is hetzelfde tarief wat bewoners van de binnenstad betalen die hun parkeervergunning inruilen voor een abonnement in de garage. Het tarief voor een regulier garage abonnement in Vaartsche Rijn is €182,84.

Planning:

Brief naar bewoners met bovengenoemde aanbiedingen op korte termijn na de consultatie van belanghebbenden over het IPVE en FO voor de herinrichting.

Ruimte scheppen voor het compenseren van parkeerplaatsen elders in de rayons

7) *De haalbaarheid van het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen onderzoeken.*

- Als de Uithoflijn gaat rijden, zal veel busverkeer van de route Ledig Erf/ Catharijnesingel/ Bleekstraat verdwijnen. Deze straten hebben nu brede rijbanen zonder ruimte voor parkeren. Na het verminderen van het busverkeer ontstaat de mogelijkheid om er stadsstraten van te maken met smallere rijbanen en langsparkerplaatsen. Deze plaatsen kunnen het verwijderen van parkeerplaatsen langs de kades compenseren.

Planning:

Onderzoek naar aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen uitvoeren en een voorstel indienen voor programmering van de herinrichting, beide gereed in najaar 2018.

5 Verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de kades

Het spreek voor zich dat het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat in een intensief bewoond en bezocht gebied een uitdaging is. Een beperkte vermindering kan worden gerealiseerd bij de voorgenomen herinrichting van de Oosterkade en Westerkade. De mate en het tempo, waarin na de herinrichting meer parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven, is afhankelijk van de mogelijkheden om elders plaatsen te compenseren en om de parkeerdruk op straat te verlagen.

een beperkte vermindering bij de herinrichting

Voor de geplande herinrichting wordt een plan gemaakt, waarin voorlopig het merendeel van de parkeerplaatsen op de beide kades wordt gehandhaafd. Bij de realisatie van de herinrichting verdwijnen er 11 parkeerplaatsen om iets meer ruimte te maken voor kort stallen van fietsen en lopen op de trottoirs. Financieel is dit mogelijk, omdat de beschikbare dekking voor het opheffen van 60 parkeerplaatsen nog niet volledig is benut (zie Overzicht dekking).

verdere vermindering hangt af van compensatie elders in de parkeerrayons

Onder hoofdstuk 2 is opgemerkt, dat er in de parkeerrayons nu geen ruimte is om langs de kades op te heffen parkeerplaatsen elders in de rayons te compenseren. Mogelijk verandert die situatie na het in gebruik stellen van de Uithoflijn, waardoor ook het busverkeer van lijn 12 zal verdwijnen op de route Ledig Erf/ Catharijnesingel. Naar verwachting zal daar minder ruimte voor rijbanen nodig zijn en langsparkeren kunnen worden toegevoegd. Als deze plaatsen worden gerealiseerd, kunnen deze compensatie bieden voor het opheffen van extra plaatsen langs de kades. Per saldo vermindert de capaciteit op straat dan niet en is er ook geen derving van inkomsten uit betaald parkeren.

Na de geplande herinrichting van de kades -op basis van het voorliggende ontwerp- kunnen zonder ingrijpende werkzaamheden stapsgewijs meer parkeerplaatsen worden verwijderd.

verdere vermindering hangt af van vermindering van de parkeerdruk

De mate en het tempo waarin na de herinrichting parkeerplaatsen op de Oosterkade en Westerkade kunnen worden opgeheven, hangt ook af van het resultaat van de genoemde maatregelen in hoofdstuk 4 voor het verminderen van de parkeerdruk. Om hier een beeld van te krijgen zal na het invoeren van de maatregelen regelmatig de parkeerdruk worden gemonitord. Indien de maatregelen op een later tijdstip tot minder parkeerdruk leiden en er op dat moment financiële dekking beschikbaar is, kan bestuurlijk worden besloten om parkeerplaatsen te verwijderen. Het verwijderen van de plaatsen kan zonder ingrijpende werkzaamheden in de nieuwe inrichting van de kades worden doorgevoerd. Onderstaande tabel geeft een indicatie van een stapsgewijze vermindering van het aantal parkeerplaatsen langs de Oosterkade en Westerkade.

	FASE 0 bestaande inrichting (2017) (huidige aantal pp)	FASE 1 nieuwe inrichting (IPVE/FO) (maximaal inpasbaar aantal pp)	FASE 2a nieuwe inrichting (IPVE/FO) (tijdelijk aantal pp te handhaven)	FASE 2B nieuwe inrichting (IPVE/FO) (tijdelijk aantal pp te handhaven)	(tijdelijk aantal pp te handhaven) FASE 2C nieuwe inrichting (IPVE/FO) (tijdelijk aantal pp te handhaven)	TOEKOMST BEELD nieuwe inrichting (IPVE/FO) (ambitie uitein- delijk aantal pp)
Oosterkade gevelzijde	35	29		29		23
Oosterkade waterzijde	11	17		8		0
Oosterkade sub totaal	46	46		37		23
Westerkade gevelzijde	38	32		32		27
Westerkade waterzijde	25	20		10		0
Westerkade sub totaal	63	52		42		27
Kades totaal	109	98		79		50

FASE 0 is de huidige situatie. Langs de gevels zijn parkeerplaatsen over de volle lengte van de kades. Langs het water zijn aan weerszijden parkeerplaatsen tussen de bomen, plaatselijk onderbroken door fietsenrekken en enkele afvalcontainers.

FASE 1 is de situatie direct na het uitvoeren van het herinrichtingsplan. Daarin is iets meer ruimte gemaakt voor lopen op de trottoirs en voor het kort stallen van fietsen. Voorlopig zijn nog veel parkeerplaatsen gehandhaafd: 52 langs de Westerkade en 46 op de Oosterkade. Voorgesteld wordt om deze Fase 1 als basis voor de herinrichting vast te stellen en voor het opheffen van 11 parkeerplaatsen een beroep te doen op de middelen voor het opheffen van maximaal 60 plaatsen, zoals vermeld in de Nota Stallen en Parkeren.

TOEKOMSTBEELD geeft de gewenste situatie op termijn weer. Er is iets meer ruimte gemaakt voor lopen over de trottoirs en voor het kort stallen van fietsen. Bovendien is ruimte gemaakt voor lopen en verblijf langs de waterkant. Er is een beperkt aantal parkeerplaatsen langs de gevels gehandhaafd, die vooral door vergunninghouders

kunnen worden gebruikt. Voorgesteld wordt om dit toekomstbeeld vast te stellen als ambitie voor de kades op termijn, waarbij het opheffen van parkeerplaatsen binnen de geldende beleidskaders en beschikbare financiële dient te worden gerealiseerd.

FASE 2A, 2B en 2C zijn nader te bepalen tussenstappen in de richting van de gewenste situatie. Voorgesteld wordt om hierover later te besluiten op basis van de monitoring van de parkeerdruk en de toekomstige beschikbaarheid van financiële dekking.

Overzicht parkeerdruk

Aantal parkeerplaatsen (2016)

Parkeerrayon Watervogelenbuurt: 449 parkeerplaatsen;

Oosterkade: 46 parkeerplaatsen;

Parkeerrayon Hooch Boulandt: 785 parkeerplaatsen;

Westerkade: 62 parkeerplaatsen.

Parkeerdruk

Uit de parkeerdrukmetingen van 2016 blijkt:

Dagdeel	Water- vogelbuurt	Ooster kade	Ooster kade e.o. ¹	Hooch Boulandt	Wester kade	Wester kade e.o. ²
Dinsdag 01-05 u	92%	74%	84%	85%	56%	63%
Dinsdag 10-13 u	63%	70%		74%	47%	
Woensdag 14-17 u	64%	70%		65%	44%	
Donderdag 18-21 u	84%	96%		84%	119%	
Vrijdag 21-24 u	82%	78%		84%	77%	
Zaterdag 11-14 u	74%	70%		67%	52%	
Zondag 13-16 u	90%	93%	93%	85%	82%	83%

¹ Gebied omsloten door Oosterkade, Pelikaanstraat, Albatrosstraat, Gansstraat

² Gebied omsloten door Westerkade, Vaartsestraat, Bleekstraat, Catharijnesingel

Overzicht parkeergarage Vaartsche Rijn

Parkeerclaim Vaartsche Rijn

Aantal plekken: 225

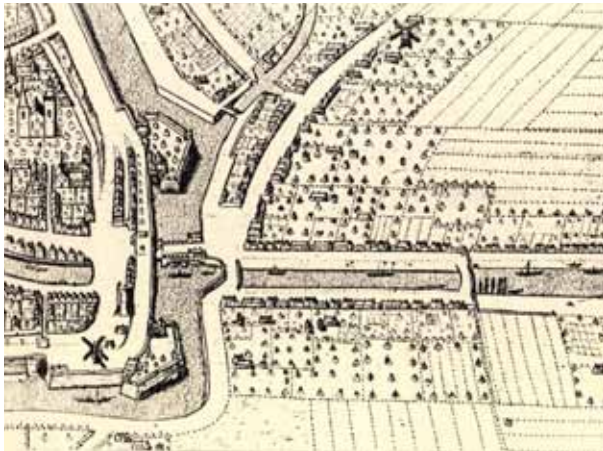
Situatie: d.d. 9/8/2017

Doelgroep		Claim
Pelikaanstraat	bewoners Pelikaanstraat	17
Rotsoord		
De Trip	bezoekers van woningen	11
Spliet & De Waal	bezoekers van woningen	0
Vicona	bezoekers van woningen	0
Watertoren	formeel (kleine ontwikkeling)	0
LE:EN / NEEL	formeel (kleine ontwikkeling)	0
Pastoe		0
Boll		3
Binnenstad (incl.)		
Ooster/ Westerkade)	bewoners die vergunning	
inleveren		25
Totaal		56

Overzicht dekking

Plantontwikkeling	Rayon	Op te heffen plekken	Status:	Realisatie	Restant dekking inkomstenderving
					60
1) Cremerstraat	Bilderdijkstraat e.o.	18	Besluit 2015	Eerste helft 2017	42
2) Ooster- en Westerkade	Hoogh Boulandt	11	Voorstel	2018	31

Bijlage 3: Historie



Voorstad (1122-1830)

De basis voor de Ooster- en Westerkade is omstreeks 1122 gelegd toen Utrecht stadsrechten kreeg. In die tijd werd de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd en is het zuidelijk deel van de Oudegracht en de Vaartsche Rijn gegraven. Samen met de Stadsbuitengracht zorgden zij voor de nieuwe scheepvaartverbinding met de Rijn. De Ooster- en Westerkade zijn te beschouwen als regelrecht verlengstuk van de Oudegracht, dat zich in de 13e en 14e eeuw buiten de stadsmuur ontwikkelde tot een levendige voorstad waar gewoond, gewerkt en gehandeld werd. Met 5 poorten aan de toegangswegen werd de voorstad beveiligd. Over de Vaartsche Rijn, ten zuiden van de voorstad was dit met een waterpoort die tevens een brug tussen beide oevers was.



Oever en kade (tot circa 1930)

De Ooster- en Westerkade bestonden lang uit een aflopend talud met erven en overtuinen, net als in de begintijd van de Oudegracht. Lange tijd lag het zwaartepunt van de voorstad aan de Westerkade. Deze maakte deel uit van de doorgaande weg naar Jutphaas en Vreeswijk. Deze werd daarom als eerste omgevormd naar een doorlopende laad- en loskade die nog enigszins afliep naar het water. Tot 1930 bleef de oever met overtuinen aan de Oosterkade bestaan. Ongeveer ter hoogte van de waterpoort werd in 1893 aan de spoorlijn Amsterdam-Arnhem een stationnetje geopend.



Brede en hoge kades (circa 1930)

De beschoeiingen van de Ooster- en Westerkade werden in 1930 vervangen door hoge kademuren en de staten werden verbreed. De inrichting werd volgens de tijdgeest gemoderniseerd: een brede asfaltweg met smalle trottoirs van stoeptegels. Daarmee werd er ruimte gemaakt voor het toenemende autoverkeer. Er werd ook gesproken over de verbreding van de Oosterkade door sloop van gebouwen. Die is niet uitgevoerd, maar vervangende nieuwbouw werd wel gebouwd met de verbreding als uitgangspunt. Hierdoor heeft de Oosterkade nu een verspringende gevellijn. Vanwege grotere bedrijven aan de Oosterkade bleef deze nog in gebruik als loskade. De Westerkade kreeg een hek. In dezelfde periode is de spoorlijn over de Vaartsche Rijn verhoogd en is het station opgeheven. Met een spoorviaduct bleef de Westerkade met Jutfaseweg als doorgaande route functioneren. De Oosterkade eindigde ter hoogte van de Pelikaanstraat op het spoortalud.

Parkeren (vanaf 1945, tot heden)

Na de Tweede Wereldoorlog neemt het autobezit toe. De Ooster- en Westerkade worden vanaf die tijd grotendeels gebruikt als parkeerruimte. Deze situatie duurt voort tot de dag vandaag. Begin 2000 is op de Oosterkade het bestratingsmateriaal vervangen en op de Westerkade zijn er nieuwe bomen geplant.

Opnieuw poort van de binnenstad (na 2016)

In 2016 is het station Vaartsche Rijn geopend. Het is een openbaar vervoersknooppunt van trein, tram, bus en taxi. In combinatie met het station is een parkeergarage gerealiseerd en zijn er twee gebouwde fietsenstallingen verschenen. De Ooster- en Westerkade lopen langs de Vaartsche Rijn onder het station door naar de Vondellaan. Door deze ontwikkeling hebben de kades weer opnieuw de functie als voorstad gekregen; het poortgebied van de binnenstad. In de plan-fase, dus voorafgaand aan de komst van het station en de garage, is er in de bebouwing langs de kades al meer bedrijvigheid en verscheidenheid aan functies verschenen. Deze ontwikkeling zet zich voort en is in de openbare ruimte zichtbaar geworden door de komst van terrassen en een steiger. De herontwikkeling van Rotsoord, de komst van de tramhalte Uithoflijn en mogelijke fiets-/wandelroute langs de Jutfaseweg zullen deze ontwikkelingen verder voeden.



Colofon

Wethouder

Lot van Hooijdonk, Verkeer & Mobiliteit

Opdrachtgever

Aad Keyzer, Ruimte - Opgavesturing

Projectleiding

Frank van der Zanden, Projectmanagementbureau

Kim van der Kolk, Projectmanagementbureau

Projectteam

Ruud Ditewig, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Verkeersadviseurs

Werner de Feijter, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Stedenbouw

Joost Rosdorff, Stadsbedrijven – Stedelijke Omgeving

Dominic Meesters, Stadsbedrijven – Stedelijke Omgeving

Eefke Verheij, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Mobiliteit

Lisette Wiekenkamp, Ruimte – Ruimtelijke kwaliteit & Duurzaamheid, Mobiliteit

Met dank aan

Bewoners en ondernemers Ooster- & Westerkade e.o.

Fietzersbond

SOLGU