

Visie Vechtoevers



Visie Vechtoevers

Visie en uitvoeringsprogramma, juli 2012



Gemeente Utrecht

Colofon

Opdrachtgever

Meerjaren Groenprogramma
Rob Hendriks, StadsOntwikkeling

Projectmanagement

Bettina Leiss, Stadswerken
Edgar de Bruijn, StadsOntwikkeling

Werkteam

Werner de Feijter, StadsOntwikkeling, afdeling Stedenbouw en Monumenten
Zanne Schors, StadsOntwikkeling, afdeling Stedenbouw en Monumenten

Projectteam

Bettina van Santen, StadsOntwikkeling, afdeling Stedenbouw en Monumenten
Robert Hoenselaar, StadsOntwikkeling, afdeling Verkeer en Vervoer
Leonard van den Houten, StadsOntwikkeling, Parkeren
Hans Krüse, StadsOntwikkeling, afdeling Milieu
Joost Rosdorff, Stadswerken, OOR
Ronald Gijzel, Stadswerken, OOR
Wim de Wolf, Stadswerken, CMT
Jacqueline van Straaten, Stadswerken, Bouwtechniek en constructie

Ina Massop, StadsOntwikkeling, Programma's (ad hoc)
Karin Sam Sin-Vos, StadsOntwikkeling, Programma's (ad hoc)

Versiedatum

juli 2012

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

<u>Colofon</u>	<u>4</u>
<u>Samenvatting</u>	<u>6</u>
<u>1. Inleiding</u>	<u>7</u>
<u>2. Analyse</u>	<u>10</u>
Het Vechtse Landschap	10
De Vecht in Utrecht	11
De Vecht aan de hand van vijf thema's	12
Langzaam verkeersverbinding stad-land	12
Ecologie en groen	13
Waterbeleving en -gebruik	13
Trekpleisters	14
Sfeer	14
<u>3. Visie</u>	<u>16</u>
Langzaam verkeersverbinding stad-land	17
Ecologie en groen	18
Waterbeleving en -gebruik	19
Trekpleisters	20
Sfeer	21
Visiekaart	22
<u>4. Uitwerkingen</u>	<u>24</u>
Waterplein Binnenstad	26
Dorpse Oostoever	28
Stedelijke kade	30
Woonstraat	32
<u>5. Uitvoering</u>	<u>34</u>
<u>Bijlagen</u>	<u>39</u>

Samenvatting

Aanleiding en doel

Deze visie Vechtoevers is een uitwerking van het Groenstructuurplan (2007). De visie dient als projectoverstijgend kader voor afzonderlijke ontwikkelingen langs de Vecht en heeft een eigen uitvoeringsprogramma.

In een drukke stad als Utrecht, die steeds meer verdicht, is de behoefte aan recreatie in en om de stad groot en groeit de aandacht voor een gezonde leefomgeving. Het doel van de visie is om een *Stedelijke Vecht* te bereiken: ***Een blauwgroen lint dat bewoners en bezoekers van Utrecht licht, lucht en ruimte geeft om buiten te wandelen en fietsen en om te genieten van de cultuurhistorie en levendigheid van het water en de stad.***

Vijf thema's

Aan de hand van vijf thema's behandelt de visie de huidige knelpunten rond de Vecht binnen Utrecht, en stelt de visie verbeterpunten voor:

- Langzaamverkeersverbinding stad-land

De Vecht is een vanzelfsprekende route de stad in en uit voor (recreatieve) fietsers en wandelaars. Er is echter weinig ruimte voor deze doelgroepen. Meer fysieke ruimte langs het water en meer comfort en aantrekkelijkheid verbeteren de route voor langzaam verkeer.

- Ecologie en groen

De stedelijke Vecht biedt een kans voor een aaneengesloten groene dooradering van de stad, maar juist hier ontbreekt het groen. Diverse maatregelen zoals aanplant van bomen, overtuinen en een singeltalud in Ondiep, voorzien in de groenbehoefte.

- Waterbeleving en -gebruik

De Vecht staat voor recreëren en wonen op en langs het water. Het water wordt in Utrecht echter beperkt benut. Oeverrecreatie en recreatie op het water versterken elkaar als ze naast elkaar liggen. Ook meer (bijzondere) zitplekken direct aan het water en verbeterde inrichting van de oevers zijn nodig.

- Trekpleisters

Er is een schat aan mogelijkheden voor trekpleisters die nu nog niet benut worden: cultuurhistorisch betekenisvolle locaties, nieuwe horeca nabij de binnenstad en bijzondere hofjes aan de Lauwerecht.

- Sfeer en materialen

Naast de bovenstaande gebruiksmogelijkheden en voorzieningen zijn ook een goede materialisering en detaillering belangrijk. In de huidige toestand heeft de stedelijke Vecht echter een inrichting die niet gericht is

op verblijfskwaliteit en die een veelheid aan materiaal laat zien. Deze verrommeling langs de Vecht zal worden aangepakt en eenheid en kwaliteit van de inrichting zullen worden nagestreefd.

De opgave

Bovenstaande veranderingen zijn niet overal zomaar in te passen. De krappe maat van de oevers is een beperkende factor, waardoor er niet overal plek is voor alle gewenste functies. Een ambitie voor langzaam verkeer en groen betekent minder ruimte voor parkeren. De realisatie van de genoemde ambities hangt daardoor onder meer af van het parkeerbeleid.

Vier deeluitwerkingen laten zien, hoe bovengenoemde voorstellen samen de nieuwe identiteit van de Vechtvisie vormgeven. Dit zijn: Stedelijke kade, Dorpse oostoever, Woonstraat en Waterplein Binnenstad. Waterplein Binnenstad, bijvoorbeeld, behelst het gebied rond de Weerdsluis. Deze locatie wordt in de uitwerking omgevormd tot recreatief waterplein met meer groen, minder auto's en een promenade.

Voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen om tot een Stedelijke Vecht te komen is voor de korte termijn een budget uit het Meerjaren Groenprogramma beschikbaar van €870.000,-. Voor de volledige aanleg van een langzaam verkeersroute zijn meer financiële middelen en meer tijd nodig.

1. Inleiding

Een toekomstvisie voor de “Stedelijke Vecht”

Met schitterende buitenplaatsen, weidse uitzichten en mooie dorpskernen staat het Vechtgebied bekend als een bijzonder en afwisselend landschap. Minder bekend is het deel van de Vecht dat door Utrecht stroomt, het deel waar de Vecht “ontspringt” bij de Weerdsdijk. Het water stroomt daar uit de Utrechtse grachten, om bij Muiden uit te monden in het IJmeer. Hoewel de Vecht een directe verbinding is tussen de stad en het Vechtse landschap, is de wandel- en fietsroute onduidelijk. Weinig mensen zijn bekend met deze verbinding met het buitengebied en het is een vergeten stukje Utrecht.

In een stad die moet verdichten, maar tegelijkertijd gezond en duurzaam wil blijven, mag zo’n mooie route naar het buitengebied niet onbenut blijven. Daarom is deze visie opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van de Stedelijke Vecht. Directe aanleiding voor het opstellen van deze visie zijn de herstructureringsprojecten die onafhankelijk van elkaar langs de Vecht worden uitgevoerd, zoals Zijdebalen en Ondiep. Een projectoverstijgend en samenhangend kader, waarin de gemeente aangeeft welke ambitie ze heeft met de Vecht, ontbreekt. Zonder een duidelijk toekomstbeeld worden kansen gemist en blijft de Stedelijke Vecht een rommelig gebied.

Doelstellingen voor de Vechtoevers

- Een groene en aantrekkelijke fiets, wandel en vaarroute ontwikkelen die de binnenstad verbindt met het buitengebied.
- Een fietsroute langs de Vecht ontwikkelen die onderdeel wordt van een netwerk van dragende fietsroutes. Kernwoorden voor deze fietsroute zijn herkenbaarheid, belevingswaarde en comfort.
- De Vecht als cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle lijn beter zichtbaar maken.
- De kwaliteiten van het water (zowel de belevingswaarde als de ecologische waarde) versterken.
- Het groen in de wijken versterken.

Doelstellingen en relatie met stedelijk beleid

In een aantal stedelijke en provinciale beleidsnota’s over bereikbaarheid, groen en (water)toerisme worden ook de kansen voor de Vecht als route en waardevolle plek genoemd. Relevante ambities uit deze nota’s worden hieronder kort beschreven.

Ambities uit het Groenstructuurplan (2007) en Bomenbeleid Utrecht (2009)

In het Groenstructuurplan Utrecht is de opgave benoemd om de Vecht te ontwikkelen als onderdeel van een groene en recreatieve hoofdstructuur. De Vecht is een belangrijke drager om stad en ommeland met elkaar te verbinden. Een tweede ambitie uit dit plan is om het groen in de wijken te versterken. In dit verband is ook het Bomenbeleid Utrecht (2009) relevant. In deze nota wordt de bomenstructuur langs de Vecht genoemd als één van de cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle ruimtelijke lijnen.

Ambities uit de Visie Watertoerisme ‘Duik in Utrecht’ (2008)

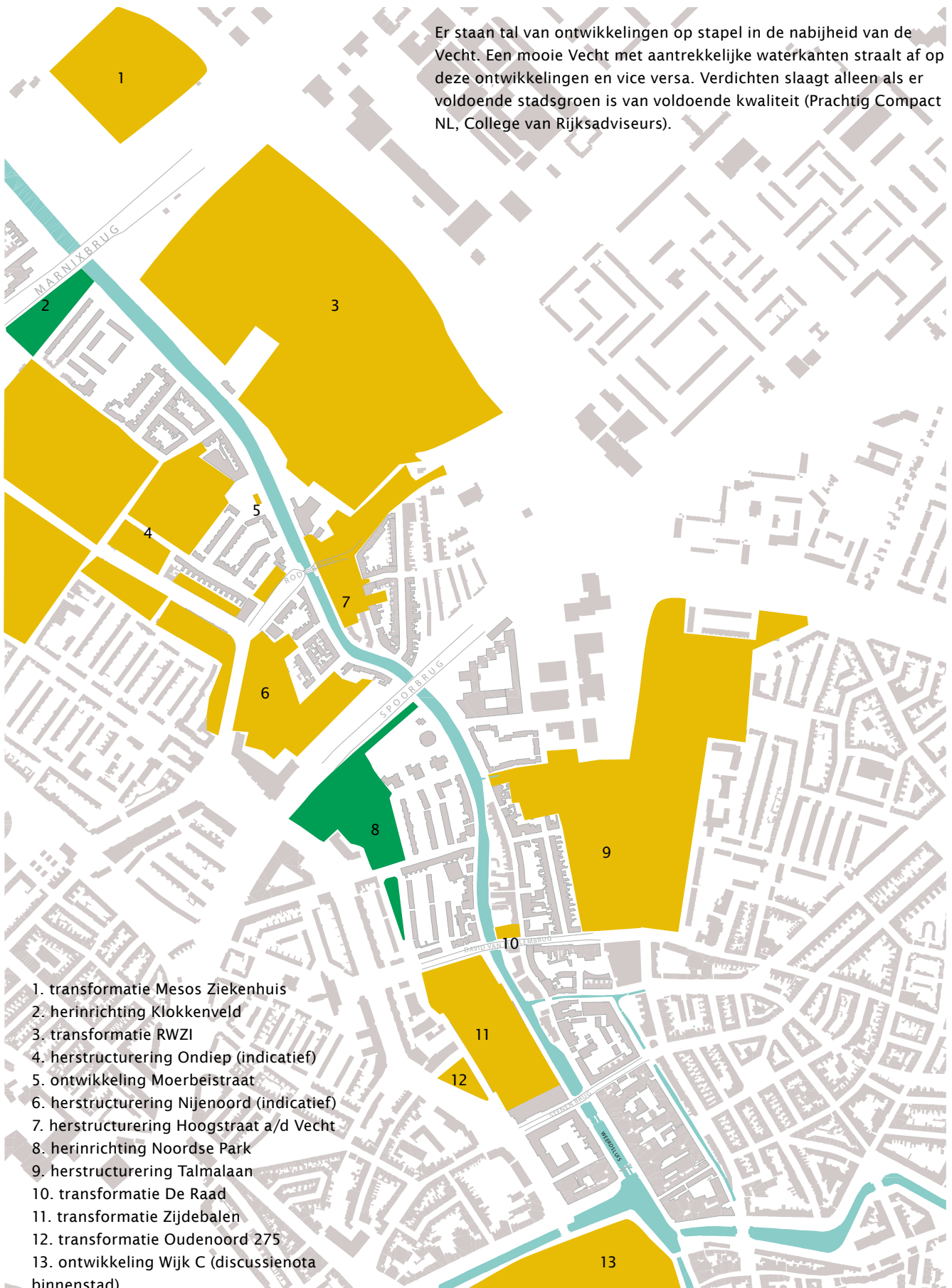
De gemeente wil de kwaliteiten van het water in de stad beter benutten en beleefbaar maken. De Vecht en Oude Gracht vormen samen de doorvaarroute voor het recreatief waterverkeer. In het plangebied van de Stedelijke Vecht zijn er mogelijkheden om de belevingswaarde van het water te vergroten.

Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (vastgesteld door het college in januari 2012)

Het college heeft de ambitie om van Utrecht de Fiets- en Openbaar Vervoerstad van Nederland maken. In het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar staat welke keuzes het college hiervoor maakt.

Eén van de keuzes is dat de fiets het primaire vervoersmiddel in de stad moet worden. De gemeente streeft naar de ontwikkeling van goede fietsverbindingen, allereerst in de vorm van snelfietsroutes. Daarnaast moet er een netwerk van dragende fietsroutes komen, waar het verkeer van en naar de woongebieden zich verzamelt. Deze fietsroutes moeten herkenbaar zijn, een goede doorstroming hebben en hoge belevingswaarde. Er liggen kansen om de route langs de Vecht op te nemen in dat netwerk.

Er staan tal van ontwikkelingen op stapel in de nabijheid van de Vecht. Een mooie Vecht met aantrekkelijke waterkanten straalt af op deze ontwikkelingen en vice versa. Verdichten slaagt alleen als er voldoende stadsgroen is van voldoende kwaliteit (Prachtig Compact NL, College van Rijksadviseurs).



1. transformatie Mesos Ziekenhuis
2. herinrichting Klokkenveld
3. transformatie RWZI
4. herstructurering Ondiep (indicatief)
5. ontwikkeling Moerbeistraat
6. herstructurering Nijenoord (indicatief)
7. herstructurering Hoogstraat a/d Vecht
8. herinrichting Noordse Park
9. herstructurering Talmalaan
10. transformatie De Raad
11. transformatie Zijdebalen
12. transformatie Oudenoord 275
13. ontwikkeling Wijk C (discussienota binnenstad)

Een tweede keuze uit het Ambitiedocument die voor de Vechtoevers relevant is gaat over de zonering van de stad. In het ambitiedocument wordt de Strategienota Parkeren en Stallen aangekondigd. Een van de doelen is om minder ruimte in beslag te laten nemen door geparkeerde auto's. Initiatieven voor de herinrichting van parkeren op straat (gericht op verbeteren van de leefbaarheid) worden ondersteund.

Ambities uit de Gebiedsvisie Vechtstreek van de provincie Utrecht (2008)

De provincie signaleert in dit rapport dat het stroomgebied van de Vecht onder druk staat. Nieuwe ontwikkelingen vertonen weinig samenhang. Voor de Stedelijke Vecht doet de provincie onder meer de volgende aanbevelingen:

- betere ontsluiting van de Vecht;
- kansen voor natuur en recreatie benutten;
- een aangesloten en veilig netwerk voor recreatief verkeer ontwikkelen;
- overstap, rust, aanleg en ankerplaatsen maken voor de waterrecreatie maken.

Functies van deze visie

Deze visie heeft twee functies:

Allereerst dient de visie ter onderbouwing van het bijgevoegde uitvoeringsprogramma. De gemeente Utrecht (vanuit het Meerjaren Groen Programma) en de Bestuursregio Utrecht willen de komende vier jaar samen 870.000 euro investeren in het plangebied. Het is belangrijk dat de gekozen maatregelen gebaseerd zijn op een goede visie op de gewenste ontwikkeling van dit deel van de stad Utrecht.

De tweede functie is het bieden van een toetsingskader voor toekomstige plannen en initiatieven. Langs de Vechtoevers worden verschillende herstructureringsprojecten ontwikkeld. Deze visie is daarmee leidend voor de programma's van eisen voor die ontwikkelingen.

Plangebied

Het plangebied behelst het stedelijke deel van de Vecht in Utrecht, vanaf de Weerdsluis (dat is ook waar de Vecht begint) tot de Marnixbrug. De kaart op de voorgaande bladzijde geeft precies het plangebied weer. Dit is het meest binnenstedelijke deel van de Vecht en er is weinig groen.

Leeswijzer

Deze visie kent de volgende opbouw:

Na de inleiding geeft hoofdstuk twee een beschrijving en een ruimtelijke analyse van het plangebied: de Stedelijke Vecht. Allereerst wordt het gebied in een grotere land-schappelijke context geplaatst. Vervolgens zijn aan de hand van vijf thema's de kansen en knelpunten van de stedelijke Vecht beschreven. De thema's zijn:

- langzaam verkeersverbindingen stad-land;
- ecologie en groen;
- waterbeleving en watergebruik;
- trekpleisters en
- sfeer en materialen.

Hoofdstuk drie bevat de visie van de gemeente Utrecht op de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied, beschreven aan de hand van de vijf thema's uit hoofdstuk twee. Per thema zijn de doelen en uitgangspunten beschreven en uitgewerkt. Daarnaast is de visie verbeeld in de visiekaart.

In hoofdstuk vier is de visie uitgewerkt. Hiertoe is het plangebied opgedeeld in vijf deelgebieden, met ieder een eigen identiteit en ruimtelijke opbouw.

Voor vier van deze deelgebieden is in tekst en beeld een uitwerking gemaakt.

In hoofdstuk vijf staat het uitvoeringsprogramma beschreven. De gemeente laat daarin zien hoe ze het beschikbare budget (€ 870.000,-) de komende vier jaar wil besteden aan projecten en maatregelen die voortkomen uit de Visie Vechtoevers.

Participatie

Na het opstellen van een eerste concept visie zijn een participatieronde en inspraakperiode georganiseerd. Daarvoor is het plangebied verdeeld in vier delen en is per deel een avond georganiseerd. Dit is afgesloten met nog een plenaire avond. Middels deze avonden is de visie getoetst aan ideeën die leven onder de bewoners. In het algemeen konden bewoners zich vinden in de visie. Er zijn veel aanvullende opmerkingen gemaakt, die zijn verwerkt in een overzicht van inspraakreacties. Met name de volgende aspecten werden veel genoemd:

- aandacht voor sociale veiligheid
- meer maatregelen voor de verkeersveiligheid
- ruimte voor participatie in het uitvoeringstraject
- meer mogelijkheden voor fietsparkeren

Voor zover van toepassing op deze visie en het Uitvoeringsprogramma (zie hoofdstuk 5) zullen bovenstaande aspecten meegenomen worden in de uitvoering van de visie.

2. Analyse

In dit hoofdstuk is de huidige situatie van het plangebied beschreven. Allereerst is het grotere geheel van de Vecht in beeld gebracht. Vervolgens zijn aan de hand van vijf thema's de knelpunten en kansen van het plangebied benoemd.

Het Vechtse Landschap

De Vecht begint bij de Weerdsloop, waar het water van de singel en grachten overgaat in de Vecht. Vanaf daar stroomt de Vecht naar het noorden, waar de rivier bij Muiden uitmondt in het IJmeer.

De Vecht stroomt door verschillende landschappen. Deze onderling heel onderscheidende landschappen zijn benoemd in de Gebiedsvisie Vechtstreek (provincie Utrecht). De beschrijving van de landschappen begint met de Parkvecht in Utrecht als groene vinger in het stedelijk gebied en eindigt met de Zuiderzeevecht bij Muiden aan het IJmeer.

Parkvecht: Het groengebied in het stedelijke Utrecht en het dorpse Maarssen.

Herenvecht: Statige buitenplaatsen met afwisselende doorzichten op hun parken, de plassen en het achterliggende agrarisch gebied.

Boerenvecht: Het open agrarische landschap met de verspreid liggende erven bepalen het weidse karakter.

Zuiderzeevecht: De invloed van de voormalige Zuiderzee heeft hier de dorpen hun bijzondere karakter gegeven.

De diverse rijke landschappen maken de Vechtstreek een populair recreatiegebied voor de inwoners van de drukke Randstad; een betekenis die de Vecht in Utrecht ook kan krijgen.



De Vecht in Utrecht

In de Gebiedsvisie Vechtstreek van de provincie is het stedelijke deel van de Vecht gerekend tot de zogenaamde *Parkvecht*. Met name het deel tussen Utrecht en Maarssen verdient deze benaming, maar het deel in Utrecht (nog) niet. Dat signaleert ook de provinciale Gebiedsvisie, die een 'herstel' van de stedelijke Vecht aanbeveelt. Langs de stedelijke Vecht is immers nauwelijks de allure van de Vecht en de Vechtstreek terug te vinden. Integendeel, de oevers van de rivier worden volop gebruikt om langs te parkeren en ze hebben op veel plekken een schrale inrichting. Er zijn wel degelijk kwaliteiten aanwezig langs de stedelijke Vecht, zoals een rijke cultuurhistorie, een vanzelfsprekende route voor fietsers en wandelaars en licht en ruimte in een dicht bebouwde stad, maar ze worden op deze wijze nauwelijks benut.



Groenblauwe dooradering van de stad, bij het plangebied ontbreekt de groene component

De Vecht aan de hand van vijf thema's

Aan de hand van vijf thema's worden hieronder de knelpunten en kansen van de stedelijke Vecht beschreven. De thema's geven aan op welke terreinen we als gemeente Utrecht willen ingrijpen om veranderingen te bewerkstelligen. De thema's zijn:

- Langzaamverkeersverbinding stad-land
- Ecologie en groen
- Waterbeleving en -gebruik
- Trekpleisters
- Sfeer en materialen

Langzaam verkeersverbinding stad-land

In Utrecht is de buitenrecreatie (fietsen, wandelen en inclusief recreëren aan het water) het populairste van alle vrijetijdsbestedingen. Naast Amelisweerd worden de Maarsseveense plassen en de oevers langs de Vecht het meest bezocht. De meeste Utrechters maken om hier te komen vooral gebruik van de fiets. Bovendien neemt de Utrechtse bevolking toe en de recreatiebehoefte lijkt evenredig mee te groeien. (bron: Utrechters er op uit!)

De Vecht is een logische, natuurlijke route de stad in en uit voor recreatieve fietsers en wandelaars. De Vecht leidt je op een vanzelfsprekende manier naar belangrijke recreatieve bestemmingen als Slot Zuylen, Maarssen, Breukelen en de Maarsseveense en Loosdrechtse Plassen. Maar ook andersom naar de binnenstad; veel omwonenden kiezen de route langs de Vecht om naar het centrum te gaan. Ook bewoners die een ommetje willen wandelen doen dit vaak langs de Vecht. En voor fietsende forenzen is de route langs de Vecht een goed alternatief voor

drukke wegen als de Oudenoord en de Amsterdamsestraatweg.

De Vecht is daarmee een langzaam verkeersroute bij uitstek, die nu al veel gebruikt wordt en nog meer gebruikt zal gaan worden. Hiervoor is het van belang dat de route optimaal functioneert, maar er zijn nog enkele knelpunten:

Om op de route langs de Vecht te komen, zijn er voldoende verbindingen nodig. Vanuit hoofdverkeerswegen is de aantakking goed, maar binnen de verschillende woonbuurten zijn er minder mogelijkheden.

Het comfort van de route laat te wensen over. Met comfort wordt bedoeld dat er geen obstakels zijn en dat het prettig fietst. Ten eerste is er niet overal sprake van egale bestrating. Daarnaast is er door het autoverkeer en het vele parkeren weinig ruimte voor wandelaars en fietsers. Voor wandelaars is er sowieso weinig ruimte, vaak tref je ze aan op de weg.

Het vele autoverkeer en parkeren maakt de stedelijke Vecht minder aantrekkelijk. Niet alleen ontnemt het zicht op het water, er is daardoor weinig ruimte voor groen, bomen en zitplekken. Terwijl dat voor een recreatieve route en verbinding met het landschap juist belangrijk is. Vanaf de binnenstad heeft de Vecht nu eerder een rommelig karakter dan dat het een aantrekkelijke verbinding tussen stad en land is.



Ecologie en groen

In de groene dooradering van de stad (Kromme Rijn - singels - Vecht) is het plangebied een hiaat. Door het ontbreken van groen op met name de westelijke oever en kade, ontbreekt de ecologische samenhang. Grote groene plekken als Noordse park en Klokkenveld zijn niet aan elkaar en aan de Vecht gekoppeld. Daardoor kunnen planten en dieren zich slecht door Utrecht verspreiden.

Naast de lange lijn vergroten stepping stones tussen de woonbuurten de ecologische waarde van de Vecht. Kleine groene plekken en muurvegetaties kunnen deze rol vervullen. Dit geldt ook voor watergebonden natuur. Die is nu zo goed als afwezig.

Waterbeleving en -gebruik

De Vecht staat bekend om de waterrecreatie, zowel op het water als op de oevers. Denk aan Muiden, Loenen en Breukelen. De Vecht staat immers in verbinding met de Hollandse IJssel, de Loosdrechtse Plassen en het IJmeer en IJsselmeer. Voor de passanten in Utrecht is een overnachtingsvoorziening bij onder andere de Weerdsclus. Het gebruik daarvan is echter nog ondermaats, zowel voor overnachtingen als voor kort verblijf. Er zijn te weinig faciliteiten, het is niet levendig en het is onveilig, hoewel recent een opknappbeurt heeft plaatsgevonden. (bron: Duik in Utrecht, 2008)

In het plangebied zijn er nauwelijks andere aanlegplaatsen voor boten. Ook voor kanovaarders is het niet makkelijk om door de Weerdsclus te komen, er zijn geen overstap- of aanlegplekken.

De relatie met de oevers is moeizaam. Deels komt dit door het hoogteverschil tussen het water en de oever aan de westzijde. Dit is ca 1,60m. Daarnaast is de kade-muur niet aantrekkelijk door divers materiaalgebruik en de hekken die daar bovenop zijn geplaatst. Achter die hekken zijn grotendeels parkeerplaatsen. Bewoners en passanten zien daardoor vooral auto's en niet de Vecht. Andersom is voor de bootjes de levendigheid op de wal niet te zien.

Aan de oostzijde is de oever lager, hij ligt in de zon en er zijn enkele semi-openbare hofjes. Ze ontberen bijna allemaal een relatie met de Vecht doordat er beplanting en hekwerken staan. Behalve voor recreanten wordt hiermee ook een kans gemist om voor bewoners een aantrekkelijke leefomgeving aan het water te creëren.



Trekpleisters

Naast de gebruiksmogelijkheden (fiets- en wandelpaden) en natuurbeleving (groen, water) is ook de cultuurbeleving en attractiewaarde (zoals horeca en kanoverhuur) van belang om de Vechtzone beter te benutten voor bewoners en recreanten. Motieven om naar buiten te gaan zijn immers niet alleen 'genieten van natuur' en 'lekker buiten zijn', maar ook 'interesse', 'mensen ontmoeten' en 'gezellige drukte zoeken' (bron: Utrechters er op uit!). De zone langs de Vecht leent zich daar goed voor.

Cultuurhistorie

Al voor het ontstaan van Utrecht werd er gewoond langs de Vecht. Er was ook altijd voor de stad belangrijke bedrijvigheid gevestigd, achtereenvolgens waren dat een ommuurde voorstad met pottenbakkerijen, kloosters en gasthuizen, luxe buitenplaatsen en bedrijvigheid zoals pannenbakkerijen. Ook liep hier lange tijd het jaagpad naar Amsterdam. Hieraan hebben wij de vele huidige monumentale bebouwing aan de Vecht te danken, van middeleeuwse boerderijen tot restanten van buitenplaatsen.

Slechts mondjesmaat wordt deze historie zichtbaar gemaakt of is deze herkenbaar. Recent is bijvoorbeeld een gevelsteen en informatiebord op de plek van de voormalige Pellecussenpoort geplaatst. Veel historie - nog aanwezig of niet - staat er echter vergeten bij, terwijl er een groeiende aandacht is voor cultuurhistorische elementen (bron: Utrechters er op uit!).

Horeca

In het plangebied zijn enkele horecavoorzieningen aanwezig, de bekendste is de ijssalon bij de Weerdsluis. Meer naar het noorden is in Lauwerecht nog een enkele horeca onderneming te vinden en in de woningbouw



ONTOEGANKELIJKE ZITPLEK

ontwikkeling Zijdebalen is daar ruimte voor gereserveerd. De ligging nabij de binnenstad biedt echter meer kansen. Af en toe is de Weerdsluis immers ook al in gebruik als evenemententerrein (Drijf in bioscoop, kadeconcert). De schrale inrichting van de openbare ruimte en de grote parkeer- en verkeerdrukke beperken echter de mogelijkheden.

Zit- en rustplekken

Er zijn nauwelijks zitplekken langs het water. Uitzonderingen zijn enkele hofjes ter hoogte van Lauwerecht, en de trappen bij de Weerdsluis. Sinds kort is vlakbij de Rode Brug een verlaagde zitplek aan het water gerealiseerd. De westzijde van de oever is het slechtst bedeed, hier is nauwelijks ruimte door onder meer het vele parkeren. Bewoners en recreanten kunnen zo niet van de Vecht genieten, terwijl het hier gaat om dicht bevolkte, stedelijke wijken (Ondiep, Pijlsweerd, Staatsliedenbuurt).

Sfeer

In zijn geheel roept de Vecht een gevoel op van allure, met een bootje op het water, zien en gezien worden. Zoals de titel van het 18e eeuwse boekwerk zegt: "die zegenpralende Vecht". Kijken we naar het stedelijke deel van de Vecht, het plangebied, dan mist die allure. Afstratingen, veel grijze betonstenen, scheve prullenbakken en verrommeling voeren daar de boventoon.

Naast gewenste gebruiksmogelijkheden en voorzieningen is dus ook een goede sfeer belangrijk of zelfs een voorwaarde. Een bepaalde sfeer is niet altijd maakbaar, maar kan wel een handje geholpen worden. Een goede materiaalkeuze, zorgvuldig beheer en het tegengaan van verrommeling zijn daarbij belangrijk.



WATER IS INGEPAKT MET GEPARKEERDE FIETSEN EN AUTO'S



3. Visie



In het voorgaande hoofdstuk zijn de vijf thema's benoemd en daarbij de knelpunten en kansen beschreven die zich voordoen in het plangebied. Het verbeteren van die knelpunten en het benutten van de vele kansen die er zijn, leiden tot een andere Vecht in het stedelijk gebied dan nu het geval is:

Stedelijke Vecht: Een blauwgroen lint dat bewoners en bezoekers van Utrecht licht, lucht en ruimte geeft om buiten te wandelen en fietsen en om te genieten van de cultuurhistorie en levendigheid van het water en de stad.

In dit hoofdstuk worden per thema aanbevelingen gedaan om de Stadsvecht te realiseren. Sommige wenselijke veranderingen komen terug in meerdere thema's. Het toevoegen van groen kan bijvoorbeeld zowel bijdragen aan ecologie als aan cultuurhistorie (trekpleister), de fietsverbinding en de waterbeleving. Het geeft aan dat de thema's nauw met elkaar samenhangen.

Langzaam verkeersverbinding stad-land

Meer ruimte voor langzaam verkeer direct aan het water, verbetert de route.

Door de wegingdeling te veranderen zal er op enkele delen meer ruimte ontstaan voor langzaam verkeer. Deze ruimte ligt aan de Vechtzijde, zodat de Vecht goed te zien en te ervaren is. Het wordt in feite een promenade aan de Vecht. De parkeerplaatsen die daar nu zijn, worden verplaatst naar de woningzijde of worden, indien mogelijk, opgeheven. Aan autobestuurders moet duidelijk zijn dat zij ongeschikt zijn aan het langzaam verkeer: auto's zijn te gast.

Door bij nieuwe gebiedsontwikkelingen meer verbindingen te realiseren, wordt het netwerk van langzaam verkeersroutes vergroot.

De route langs de Vecht kan beter worden aangetakt op de stad. Het gaat dan om meer wegen die uitkomen op de Vecht, meer verbindingen over de Vecht en hoe de bruggen aanlanden op de route langs de Vecht. Dit kan alleen verbeteren bij grootschalige herstructurering, als er bijvoorbeeld meer straten worden gerealiseerd die uitkomen op de Vecht. Het huidige plan voor Zijdebalen

is daar een goed voorbeeld van. Bij grote ontwikkelingen dient het belang van de Vecht zoals beschreven in deze visie dan ook meegenomen te worden.

Een mooie omgeving verhoogt de aantrekkelijkheid van de route.

De route wordt aantrekkelijker gemaakt door het toevoegen van rustplekken, groen en meer aandacht voor cultuurhistorie. Een plek die nu naargeestig is verdient extra aandacht: de onderwereld van de (cultuurhistorisch waardevolle) spoorbrug.

Optimalisatie in bestrating en vermindering van obstakels vergroten het comfort van de route.

De huidige bestrating bestaat voornamelijk uit klinkers, waarvan met name de gebakken klinkers passen bij de historische setting en het kleinschalige karakter langs de Vecht. Wel moet gezocht worden naar een optimale (egale) manier van bestraten. Ook hier geldt dat een vermindering van obstakels zoals parkeerplaatsen (onveilig in verband met in- en uitstappen en in- en uitdraaiende auto's) wenselijk is.



referentie Kopenhagen



referentie Groningen



Ecologie en groen

Het groene lint door Utrecht wordt compleet gemaakt door bomen aan te planten.

De leefruimte van diverse vogels, vleermuizen en insecten kan worden vergroot door op plekken waar ruimte is, bomen aan te planten. Dit draagt tevens bij aan het aantrekkelijker maken van de stedelijke Vechtzone voor alle gebruikers. Het gaat dan met name om de westoever in het plangebied. Op diverse momenten in de geschiedenis stonden hier al bomen. Het gaat niet om een aaneengesloten rij, maar om verspreid staande bomen aan de waterkant. Op enkele plekken kan dit nu al, op andere plekken is het nodig om eerst de parkeerplaatsen naar de huizenzijde te verplaatsen.

Het groene lint wordt verder versterkt door een groen talud (singel) toe te voegen.

In Zuilen heeft de Vecht al een groen talud en onderzocht moet worden of dat doorgezet kan worden richting Ondiep. Daar is er ruimte om dit te realiseren, indien de parkeerstrook daarvoor (deels) gebruikt kan worden. De parkeerstrook wordt niet veel gebruikt. Voor deze wijk is dit een buitenkans om een waardevolle groene plek aan de Vecht te realiseren.

De kademuren worden gebruikt voor het ontwikkelen van muurvegetaties.

Op diverse plekken komen nu al muurvegetaties voor in de kadewanden van de Vecht. Deze mogelijkheid voor stadsnatuur kan verder benut worden door de specifieke technieken en materialen die hiervoor ontwikkeld worden in te zetten. Onderzocht moet worden of dit ook bij kan dragen aan een verbetering van de waterkwaliteit.

Voormalige overtuinen krijgen weer een rijkdom aan planten in zelfbeheer bij omwonenden.

Ooit waren de oevers (aan de oostzijde) in eigendom en beheer bij aanwonenden, dit waren zogenaamde overtuinen. Wat er nog is aan groen talud aan de oostzijde kan weer aangeboden worden aan bewoners om in zelfbeheer te nemen.

De woonhuizen langs de Vecht lenen zich voor kleinschalig gevelgroen.

Het groene en kleinschalige karakter langs de Vecht wordt versterkt door het promoten van geveltuintjes.

Waterbeleving en -gebruik

Door recreatie op het water en op de oever naast elkaar te organiseren, versterken de recreatieve elementen en functies elkaar.

Waar je nu nog nauwelijks merkt dat de Vecht ook in Utrecht stroomt (feitelijk er ontspringt), wordt het weer een bijzondere openbare ruimte in Utrecht. Langs het water komt meer ruimte om te wandelen en zitten. Ook vanaf de fiets ervaar je het water, doordat de auto's niet meer langs het water, maar aan de huizenzijde geparkeerd worden. Het samengaan van de recreatie op de oever met het water en de waterrecreatie, versterkt de levendigheid en de identiteit van de hele zone.

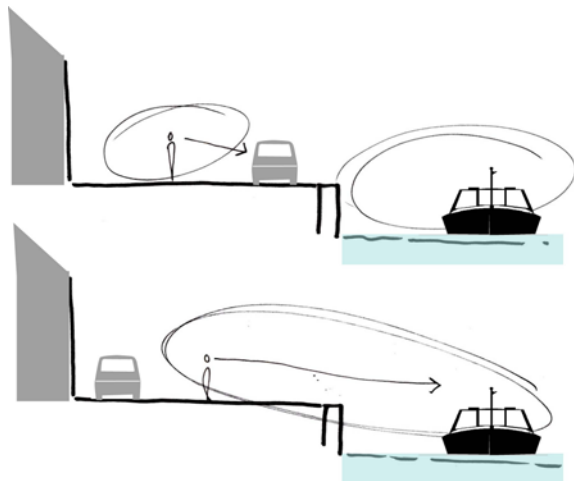
Er ontstaat een parelsnoer van bijzondere plekken aan het water, door zitplekken naar het water te keren.

De verscholen plekjes aan de oostzijde en de meer open plekken aan de westzijde gaan samen een parelsnoer vormen. Daarvoor brengen we de kwaliteit van de inrichting weer op niveau. Ook komt er meer relatie met het water, bij voorkeur door verlaagde zitplekken zodat je echt vlakbij het water kan zitten. Dat is nu al het geval bij de trappen van de Weerdsluis en bij de zitplek van het project "Utregs Geluk".



De beleving van Utrecht vanaf het water verbetert door een andere keuze in oeverbeschoeiing en hekwerken.

Vanaf het water zijn de hoge damwanden goed te zien. Dat betekent dat er aandacht moet zijn voor de uitstraling van deze damwanden. Ook de hekwerken daarbovenop en wat er op de oever gebeurt bepalen hoe Utrecht wordt beleefd vanaf het water. Wanneer zich mogelijkheden voordoen wordt deze uitstraling verbeterd.



Schematische weergave van de relatie tussen oever en waterrecreatie



referentie Gent

Trekpleisters

Cultuurhistorische relictten worden voor het voetlicht gebracht.

Bij herinrichting en vormgeving aan de Vecht wordt de historische situatie als een van de uitgangspunten genomen. De huidige situatie is immers het resultaat van eeuwenlange geschiedenis, die nu nog heel goed af te lezen is uit de stedelijke structuur van de Vechtzone en de vele monumentale panden.

Mogelijkheden worden onderzocht om recreanten levendigheid en horecavoorzieningen te bieden.

Zoals de Ooster- en Westerkade langs de Vaartsche Rijn zich aan de zuidkant steeds verder ontwikkelen als levendige aanloop tot de binnenstad, is dat ook een logische ontwikkeling voor de Vecht aan de noordzijde. Mondjesmaat lijkt een transformatie mogelijk, zoals nu al voor het gebied Zijdebalen gepland wordt. Verdere mogelijkheden liggen rondom de Weerdsuis. Dat is in feite een prachtig groot waterplein, maar waar de potentie voor oever- en waterrecreatie beperkt wordt benut. Verbeteringen in de openbare ruimte en ruimte in het bestemmingsplan dienen gemaakt te worden, zodat op

termijn ook andere partijen bereid zijn te investeren in dit gebied. Dit kan tevens de gebruiksdruk op de binnenstad verlichten en de passantenhaven bij de Weerdsuis versterken.

In verval geraakte historische elementen worden opgeknapt.

Verschillende cultuurhistorische plekken langs de Vecht worden weer in ere hersteld. Zo kan de spoorbrug tegelijk met het opknappen van de onderdoorgang beter zichtbaar gemaakt worden. Ook de historische overtuinen zullen weer aangeboden worden aan bewoners om in zelfbeheer te nemen.

Rustplekken aan het water worden toegevoegd en bestaande verbeterd.

Op de daarvoor logische plekken worden zitplekken aan het water toegevoegd. Logische plekken zijn de koppen van de groenzones in Ondiep en in de hofjes aan de oostoever. Bestaande plekken worden verbeterd, bijvoorbeeld door de bankjes richting het water te oriënteren. Nieuwe zitplekken aan de westoever worden toegevoegd.

Sfeer

Het 'vergulde gevoel' dat bij de hele Vechtstreek hoort, komt ook tot uitdrukking in de openbare ruimte van de Utrechtse Stadsvecht.

De huidige inrichting wordt ingeruild voor een inrichting waar het belang van de Vecht als doorgaande route, openbare ruimte en historische drager vanaf straalt. De relatie met de identiteit van de hele Vechtstreek wordt hiermee versterkt.

De identiteit van de Vecht wordt sterker door in te zetten op een eenheid in de inrichting.

De inrichting van de oevers van de Vecht is rommelig, overal staan andere bankjes, ligt verschillende bestrating, is het hekwerk langs het water anders. Daardoor is de Vecht een optelsom van vele stukjes in plaats van een sterke en doorgaande openbare ruimte. Bij herinrichting van de openbare ruimte zal meer eenheid komen in het gebruik van materialen.

Meer eenheid in het profiel voor verschillend gebruik en plaatsing van straatmeubilair.

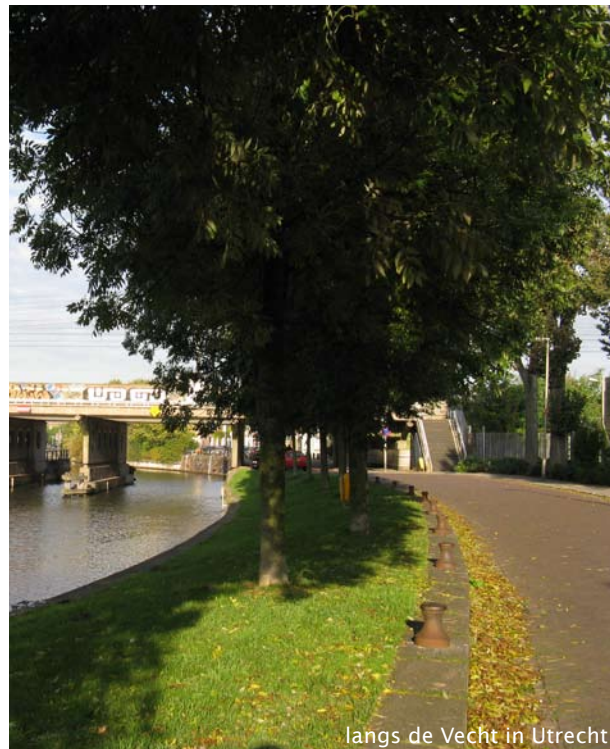
Naast eenheid in materiaalgebruik, zal ook meer eenheid in de ruimtelijke indeling komen. Dat wil zeggen dat langs de Vecht de straatverlichting op dezelfde plek staat en dat het parkeren hetzelfde is georganiseerd.

Vermindering van het aantal elementen in de openbare ruimte zorgt voor rust en schoonheid.

Door de vele elementen in de openbare ruimte is het nauwelijks mogelijk om nog oog te hebben voor de Vecht zelf. Daarom is een opschoning van de openbare ruimte nodig, bijvoorbeeld bij de Bemuurde Weerd.

In de beplanting wordt gezocht naar een typisch Vechts assortiment.

In het gebruik van beplanting komt ook de Vechtse identiteit tot uitdrukking. Daardoor is op elke aparte plek de aanwezigheid van de hele Vecht voelbaar.

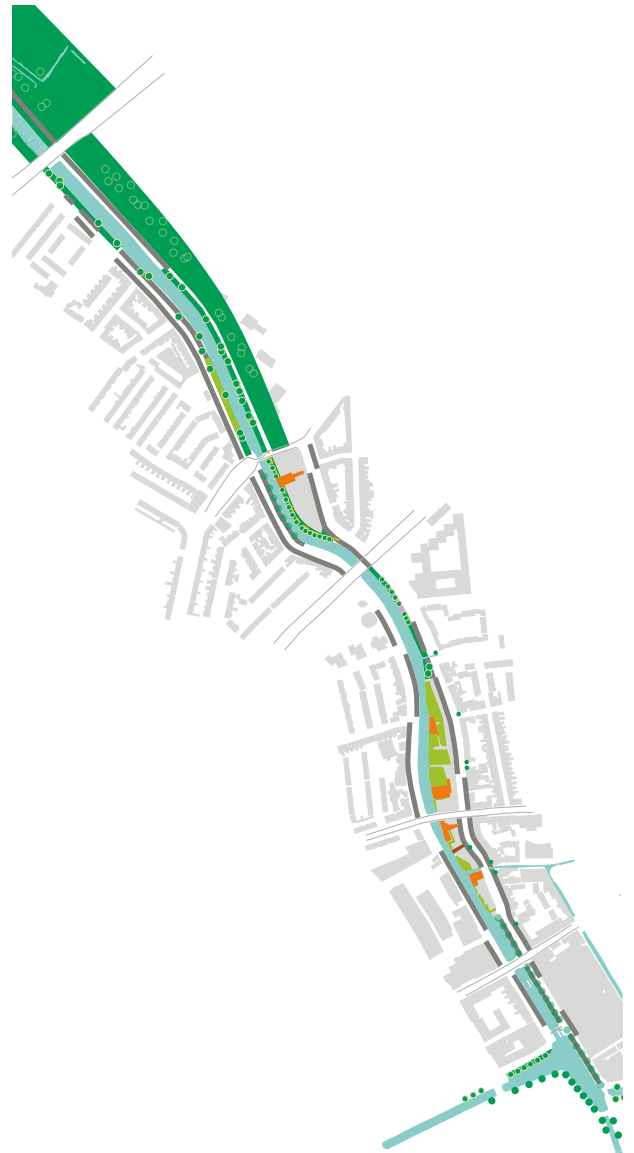


langs de Vecht in Utrecht

Visiekaart

Tellen we de voorgaande ambities voor de vijf thema's bij elkaar op, dan resulteert dat in de hiernaast getoonde ambitiekaart. Deze kaart geeft een beeld van hoe de Vechtoevers er op de lange termijn uit kunnen zien.

Gezocht is naar een optimale combinatie van langzaam verkeer, groen, recreatie, parkeren en comfort voor de bewoners. De krappe maat van de oevers is daarbij een beperkende factor, waardoor er niet overal plek is voor alle gewenste functies. Een hoge ambitie voor langzaam verkeer en groen betekent minder ruimte voor parkeren. De realisatie van de genoemde ambities hangt daardoor onder meer af van de mogelijkheden die er zijn vanuit het parkeerbeleid.



Huidige situatie groen en parkeren



VISIEKAART

LEGENDA

- Vecht route
- water
- groen gebied
- bomen
- bebouwing
- (semi)-openbaar hofje
- te beplanten overtuin
- parkeerplaatsen
- private achtertuinen
- zitplekken bestaand opknappen
- zitplekken Ondiep gewenst
- ● monumenten (gemeentelijk en rijks)
- historisch interessante plekken

4. Uitwerkingen

In het vorige hoofdstuk is beschreven waar we naar toe willen met de Stedelijke Vecht. In dit hoofdstuk wordt voor vier plekken in beeld gebracht wat die verschillende ingrepen in hun totaliteit opleveren. Binnen die Stedelijke Vecht liggen immers verschillende gebieden. Elk met een eigen identiteit en ruimtelijke opbouw. Het gaat om de volgende gebieden:

Waterplein Binnenstad

Hier komen de Vecht, Oudegracht en singels bij elkaar. Het levert een geweldige open ruimte op, op de kop van de dicht binnenstad. De aanwezigheid van de sluis, waar de Vecht in feite ontspringt, zorgt met name in de zomer voor levendigheid. Op de trappen is het goed toeven.



WATERPLEIN

Dorpse oostoever

Het Lauwerecht en Hoogstraat a/d Vecht hebben met hun oude huizen en tuinen en de smalle straatjes een dorpse sfeer. De grote overtuinen die hier vroeger waren, zijn bebouwd geraakt, waardoor de straat en de Vecht visueel van elkaar gescheiden zijn. Tussen de bebouwing liggen echter enkele kleine hofjes verscholen, die wel aan de Vecht liggen.



DORPSE OOSTOEVER

Stedelijke Kade

De Vecht is hier al in een vroeg stadium gekanaliseerd. De oever wordt gekarakteriseerd door historische bebouwing en een hoge kademuur. Vroeger liep hier het jaagpad.



STEDELIJKE KADE

Woonstraat

Ondiep is de eerste grootschaliger stadsuitbreiding die je tegenkomt langs de Vecht. De oever van de Vecht is hier ingericht als woonstraat met parkeerplaatsen.

Parkzone

Hier ligt de rioolwaterzuivering die omzoomd is met een groene strook. Ook de Vecht heeft bredere grasbermen en er staan grote bomen. De oever heeft daardoor al meer een parkachtig karakter die net voorbij de Marxbrug overgaat in het Vechtzoompark. Onderdeel van deze zone zijn de prostitutieboten. Omdat de prostitutieboten een gegeven zijn, is voor dit gebied geen sfeerbeeld gemaakt.



WOONSTRAAT





Waterplein Binnenstad

De Utrechtse binnenstad wordt jaarlijks door ca. 30 miljoen bezoekers aangedaan, die gemiddeld € 37,- besteden. Deze bezoekers lopen veelal in het kernwinkelgebied en stationsgebied. De druk op de openbare ruimte is daar dan ook erg groot. De stad is de afgelopen decennia sterk gegroeid en blijft de komende decennia ook nog sterk groeien. De binnenstad is niet langer meer het gebied binnen de singels, er ontstaan aantrekkelijke en goede plekken aan de rand van de binnenstad, waarvan het waterplein er een zou kunnen worden.

Het waterplein bij de Weerdsloos wordt immers veel gebruikt om te verpozen aan het water op de trappen of de vlon- ders. Hieruit blijkt de aantrekkende kracht die dit waterplein heeft. Ook waterrecreanten komen hier de binnenstad in of verlaten haar weer. Door het inrichten van een promenade, met nadruk op verblijf en het zicht op de stad en het water, kan dit gebied zich ontwikkelen tot een prachtige verblijfsplek in de stad. Het parkeren wordt daarom zoveel mogelijk beperkt door alternatieven te vinden voor het (bewoners)parkeren. Er ontstaat meer verblijfsgebied en dat in combinatie met het groeiende watertoerisme, kan er voor zorgen dat dit een aantrekkelijk gebied wordt voor onder- nemers om een (horeca)zaak te beginnen en daarmee bij te dragen aan de gastvrijheid van onze stad. Nieuw gebruik kan bijdragen aan de sociale veiligheid van dit gebied, en is uitdrukkelijk niet bedoeld om de kwetsbare situatie hier te verslechteren. Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van dit gebied.

Een beter gebruik van de openbare ruimte versterkt de verbinding tussen de historische binnenstad en het Zijdebale- terrein. Zoals het bruisend Ledig Erf de binnenstad in het zuiden inluit, zo kan het waterplein met de Weerdsloos dat aan de noordkant doen.





HUIDIG

Dorpse Oostoever

De oostoever van de Vecht is in tegenstelling tot de westoever heel informeel. Het Lauwerecht en de Hoogstraat doen door hun smalle straatprofielen en kleinschalige bebouwing dorps aan. Tuinen op de oevers van de Vecht versterken dit karakter. Hier staat niet zozeer de doorgaande verbinding maar de gebruikswaarde voor bewoners en verblijfskwaliteit voorop. De huidige, informele situatie is daarbij uitgangspunt, met name de semi-openbare hoven en taluds. Deze zijn nu al voor een deel ingericht en onderhouden door bewoners. Enkele andere liggen er echter verlaten bij. Juist deze zouden verborgen pareltjes langs de Vecht kunnen zijn: bekend voor bewoners, te ontdekken door recreanten en de toevallige voorbijganger. Vanaf de westoever zal de pracht van deze pareltjes goed te zien zijn. In de straat zelf kunnen op sporadische plekken kleine bomen worden geplant die het informele karakter van de straat benadrukken.



AMBITIE



profiel t.h.v. Hogenoord-Veenhof-Lauwerecht



Stedelijke kade

De westoever kenmerkt zich als een lange doorgaande lijn in de vorm van een kade vanaf de Weerdsluis tot de Rode Brug. Dit was de oever waarlangs men sinds het ontstaan van Utrecht de stad in en uit ging en waar het jaagpad liep. Ook nu is dit een belangrijke verbinding de stad in en uit. Om deze prominenter en aantrekkelijker voor langzaam verkeer en verblijf te maken stelt deze visie een belangrijke wijziging van de straatprofielen voor. Door het realiseren van een promenade aan de Vecht, komt de nadruk niet zozeer op autoverkeer te liggen, maar veel meer op dat van een verblijfsplek en route voor fietsers en voetgangers. Dat kan bijvoorbeeld door extra parkeerplaatsen in te plannen bij naastgelegen ontwikkelingen, waardoor de parkeerplaatsen langs de Vecht opgeheven kunnen worden. Dit gebeurt bijvoorbeeld al op de Zeedijk bij het Zijdebalenterrein.

De beperkte ruimte vraagt om slimme ecologische inpassingen. Recent zijn naar aanleiding van een bewonersinitiatief al bomen toegevoegd op een deel van de oever in Ondiep. Ook ter hoogte van Pijlsweerd zal gezocht worden naar ruimte voor enkele losse bomen. Geveltuinen en muurvegetaties langs de oeverbeschoeiing vragen weinig ruimte en zullen daarom bevorderd worden.



profiel t.h.v. Hogelanden W.Z.-Rode Brug met parkeren



profiel t.h.v. Hogenoord, zonder parkeren



Woonstraat

Het Vechtzoompark in Overvecht en de Vechtplantsoenen van Zuilen zijn gewaardeerd als verblijfsplek en belangrijk als groene vinger de stad in. Deze groene vinger stopt nu ter hoogte van de Marnixbrug bij Ondiep, waar de Vecht al snel een stenige aanblik krijgt. De oever is nu grotendeels bestraat, en er wordt her en der geparkeerd. De afmeting van de strook is echter te smal voor haaksparkeren en te breed voor langsparkeren. Het hier doorzetten van de groene vinger als parkgebied versterkt de groene wig en daarmee de groene dooradering van de stad. Het geeft het groen-arme Ondiep er een belangrijke nieuwe groene verblijfsruimte bij en zorgt daarmee dat deze wijk weer contact met de Vecht krijgt. Daar waar openbare ruimte in Ondiep de Vecht raakt worden zitplekken aan het water gemaakt. De beelden hiernaast geven een mogelijke inrichting weer, maar de precieze inrichting en de verhouding tussen parkeren en groen zijn nog open voor nadere invulling.



profiel t.h.v. Hogelands W.Z. - Jagerskade

5. Uitvoering

In de vorige hoofdstukken is een visie gegeven op de gewenste ontwikkeling van de Stedelijke Vecht. Voor de korte termijn (periode 2012 tot en met 2015) is een budget beschikbaar van € 870.000, - om de kwaliteit van de openbare ruimte in dit deel van de stad te verbeteren. Daarvan is € 770.000, - afkomstig uit het Meerjaren-groenprogramma (MGP) van de gemeente Utrecht. De Bestuursregio Utrecht heeft daarnaast € 100.000, - beschikbaar gesteld voor het 'vergroenen' van de Vechoevers.

Uit de visie volgen enkele maatregelen die in de komende periode kunnen worden uitgevoerd. Onderstaande tabel geeft daarvan een overzicht. De nummers in de tabel verwijzen naar locaties op de bijgevoegde kaart. In de tabel wordt ook het beschikbare budget verdeeld over de verschillende maatregelen. Waar mogelijk zal gezocht worden naar aanvullende budgetten, zoals vervangingsbudget van Stadswerken, externe financiers of een bijdrage uit het Leefbaarheidbudget.

Een aantal maatregelen sluit aan bij initiatieven van bewoners. Het gaat om de aanleg van een zitplek aan het water bij Veenhof (1A), de herinrichting van Hogelanden Westzijde (3A en 3B)¹ en het vergroten van de verkeersveiligheid van Lagenoord (6)². Bewoners krijgen bij deze projecten de mogelijkheid om intensief mee te denken over het ontwerp (participatieniveau: adviseren) en mee te doen aan het toekomstige beheer. Dit geldt ook voor de aanleg van verblijfplekken bij de Draaiweg en de Klompenmakerssteeg. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op Lagenoord wordt niet betaald met middelen uit het Meerjaren Groenprogramma, omdat het een verkeersmaatregel betreft. Deze maatregel zal met middelen uit andere budgetten moeten worden gefinancierd. De maatregel is daarom opgenomen in de lijst met reserve projecten. Het ontwerp moet voldoen aan de nog op te stellen randvoorwaarden voor de inrichting van de openbare ruimte.

Tijdens de participatieronde (zie Hoofdstuk 1) zijn veel inspraakreacties gemaakt die betrekking hebben op de uitvoeringsprojecten. Deze staan beschreven in het overzicht van inspraakreacties en ze zullen worden meegenomen bij de uitvoering van het programma.

Het is een strategische keuze om een groot deel van het budget (€ 600.000, -) te reserveren voor de herinrichting

van Hogelanden Westzijde (3A en 3B). Op die manier wordt er in één keer een groot wegvak opgeknapt en een groen talud met zitplekken aan het water aangelegd. De gemeente heeft hier in 2010 de riolering vervangen en daarna tijdelijke bestrating teruggelegd. Er ligt een kans om hier een wegprofiel aan te leggen dat voldoet aan de ambities van deze visie. Het resterende budget van € 270.000, - wordt gereserveerd voor de aanleg van zitplekken aan het water (bij Veenhof, Draaiweg en Klompenmakerssteeg) en voor het aanplanten van bomen. Voor de laatste maatregel is een tamelijk groot budget gereserveerd omdat daarvoor kabels en leidingen moeten worden verlegd.

Voor één project is de financiering niet rond. Het gaat om de herinrichting van de Bemuurde Weerd Oostzijde, ter hoogte van de Weerdsdijk. Dit project is als reserve opgenomen in de lijst.

Op blz. 37 zijn de nummers van de tabel hiernaast geplaatst in de visiekaart.

¹ Een bewoner van de Morelstraat stuurde in mei 2010 zijn ideeën voor de herinrichting van Hogelanden Westzijde naar de raadscommissie Stad en Ruimte.

² Een groep van 76 bewoners tekende in augustus 2010 een petitie waarin de gemeente werd opgeroepen om de Lagenoord verkeersveiliger te maken.

Uitvoeringsprogramma Stedelijke Vecht 2012 – 2015					
	Resultaat	Hoe	Locatie	Realisatie	Financiën
1A	Aantrekkelijke verblijfsplek aan het water	Zitplek aan het water aanleggen	Veenhof	2012	€ 50.000,- MGP ³ € 35.000,- cofinanciering
1B	Aantrekkelijke verblijfsplek aan het water	Zitplek aan het water aanleggen	Draaiweg	2012 - 2015	€ 50.000,- MGP
1C	Aantrekkelijke verblijfsplek aan het water	Zitplek aan het water aanleggen	Klompemakerssteeg	2012 – 2015	€ 50.000,- MGP
2	Randvoorwaarden inrichting openbare ruimte	Extra principes (aanvullende op het HIOR ⁴) vastleggen voor de openbare ruimte, ondermeer voor het project Zijdebalen		2012	€ 20.000, - MGP
3A	Realiseren groene verbinding	Herinrichting groen singel-talud en vergroenen van de kademuren	Vechtoever ter hoogte van Ondiep, Hogelanden Westzijde	2012 – 2015	€ 500.000, -
3B	Aantrekkelijke verblijfsplek aan het water	Zitplek aan het water aanleggen	Vechtoever ter hoogte van Ondiep, Hogelanden Westzijde	2012 – 2015	€ 100.000, -
4	Realiseren van een groene verbinding	Aanplanten van bomen in informele formatie.	Daar waar mogelijk in bestaande profiel	2012 - 2015 jaarlijks een aantal bomen. Bomen in de Zeedijk vanuit het project Zijdebalen.	€100.00 MGP
	Totale investering uit MGP voor korte termijn	(incl. subsidie BRU)			€ 870.000, -

Reserve projecten					
	Resultaat	Methode	Locatie	Realisatie	Financiën
5	Realiseren aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer	Verkeersremmende maatregelen aanbrengen	Lagenoord	2012 - 2015	Leefbaarheidsbudget of andere budgetten.
6	Realiseren aantrekkelijk verbinding voor langzaam verkeer.	Straatprofiel aan de oostzijde van de Weerdsdijk aanpassen.	Bemuurde Weerd Oostzijde	2012 - 2015	€ 350.000, - MGP
	Totale investering uit MGP (inclusief reserve project)				€ 1.220.200, -

³MGP: Afkorting voor Meerjaren Groenprogramma

⁴HIOR: Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Hierin zijn de eisen, principes en materialen vastgelegd die de gemeente Utrecht gebruikt bij de inrichting van de openbare ruimte.









Bijlage



1000 v Chr (ongecultiveerd landschap)

Onbedijkte rivier de Vecht kronkelt door het landschap. Bewoning op hoger gelegen gebieden (Stroomruggen) langs het water, o.a. bij huidige Marnixlaan.

40 n Chr.

Stichting castellum Traiectum op doorwaadbare plek aan de Vecht. Vecht is belangrijke vaarroute

Ca 1000 (bedrijvigheid)

Utrecht heeft een **haven** aangelegd ter hoogte van huidige Waterstraat, hiervoor wordt een deel van de Vecht hier rechtgetrokken.

1148 -1338:

de Vecht wordt in twee fasen **gekanaliseerd** tot aan de (huidige) Rode Brug. Hier komt een ommuurde voorstad: de Bemuurde Weerd met een eigen poort (Pellecussenpoort) en omgrachting (Oosterstroom en Westerstroom). In deze **ommuurde voorstad** is veel bedrijvigheid. Naarmate de bebouwing toeneemt, verplaatst bepaalde bedrijvigheid zoals pottenbakkerijen zich uit de Bemuurde Weerd naar de Lauwerecht.

1250-1500 (bewoning)

De eerste **kastelen** worden gesticht op hoger gelegen plaatsen langs de Vecht, zoals Zuilen dat voor 't eerst genoemd wordt in 1247. Ook vestigen zich er **klooster-orden** zoals de Cisterciënzers in 1244 (Mariëndaal) en de Kartuziers in 1392 (Nieuwlicht). **Gasthuizen** zoals het Anthoniegasthuis (1435) worden opgericht net buiten de stad. De rest van de gebieden langs de Vecht is in gebruik als tuin- en landbouwgrond. Op de rechteroever van de Vecht wordt een **jaag- en zandpad** aangelegd.



1600-1800

De Vecht wordt het gebied voor de **luxe buitenplaatsen** van andere rijke Amsterdamse kooplieden. Oude kastelen worden omgevormd tot luxe buitenplaatsen en nieuwe buitenhuizen worden gebouwd. De buitens worden soms gecombineerd met bedrijvigheid en vaak met grote tuinen.

1681: oprichting van de buitenplaats en zijdenkwekerij **Zijdebale** door Jacob van Mollem, diens zoon David van Mollem bouwt het uit tot ongeëvenaarde grootte.



1807:

aanleg van de Joodse begraafplaats aan de Vecht.

1812:

Napoleon laat de kaarsrechte Amsterdamsestraatweg aanleggen als vervanging van het Zandpad als route naar Amsterdam.

Geschiedenis van de stedelijke Vecht

1800-1880 :

Vecht maakt onderdeel uit van de Keulse Vaart als belangrijke vaarroute voor de handel, totdat het Merwedekanaal in 1880 deze functie overneemt.

1819-1821:

Fort de Klop wordt aangelegd als onderdeel van de **Nieuw Hollandse Waterlinie**. De Klopvaart/ dijk wordt onderdeel van de linie en het inundatiesysteem.

1830-1900 :

bedrijvigheid vestigt zich aan beide zijden van de Vecht, zoals de **Korenschoof** (later Lubro), de **Beenzwartfabriek van Wed. Smits & Zn** en diverse pannenbakkerijen waaronder Schroeffer en Zoon.

1917:

In het kader van gemeentelijk woningbouwplan worden meer dan 1000 woningen gebouwd in **Ondiep**.

1950 :

de rioolwaterzuivering wordt geconcentreerd en uitgebouwd aan de Vecht

1948-1954:

bebouwing van laatste open plekken in Ondiep en Pijlsweerd in het kader van de Wederopbouw, laatste **hoveniers** verdwijnen alleen de boerderijnamen blijven: Laan van Engelswier, Petemoederlaan etc. Noordse Park wordt aangelegd.



1954:

annexatie van o.a. buurgemeenten Zuilen en Maartensdijk maakt nieuwe uitbreidingswijken langs de Vecht mogelijk.

1955-65:

prostitutie verschuift uit delen van de binnenstad naar woonboten langs de Vecht

1954-1959:

Nieuw Zuilen wordt gebouwd in een afwisseling van hoog- en laagbouw en open verkaveling en doorlopende groene strook langs de Vecht.

1960-1970:

Overvecht wordt gebouwd als grootste en meest groene naoorlogse wijk. Het Vechtzoompark uit 1969 is ontworpen als een unieke combinatie van historisch rivieroever landschap met lintbebouwing en bijzondere historische fragmenten (theekoepel, poort, hekwerken) geïntegreerd met losgeplaatste grootschalige randbebouwing van de nieuwe wijk.

1975-1990:

bedrijvigheid verdwijnt langs de Vecht, met name in het deel Bemuurde Weerd en Lauwerecht. Tegelijkertijd vindt er **stadsvernieuwing** plaats, soms nog grootschalig (Kaatstraat), maar vaker kleinschalig, passend in de stedelijke context (Lauwerecht).

Vanaf 2000:

plannen voor herontwikkelingen van Lubro-terrein, bij de Rode Brug. Fort de Klop wordt kleinschalige camping.

