



Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040

Over schoonheid, variatie en veerkracht in een ontspannen omgeving

Colofon

Bestuurlijk Opdrachtgever

Anke Klein, wethouder Binnenstad

Ambtelijk Opdrachtgevers

Leen de Wit

Lode Messemaker

Andrea Berghuizen

Projectmanagement

Frans Werter

Projectgroep

Marjo de Kraker

René van Seumeren

Sascha Geneste

Martine Leroi

Greetje de Jager

Cees Verbokkem

Birgit Cannegieter

Arno Ruis

Emiel Fonville

Charlie Spork

Ruud Koch

Marieke Jonker-Verkaart

Joeri van der Lee

Ellen Peeters

Gerdien Stoel

Marianne Langenhoff

Edsard Kylstra

Juul Mineur

Gert-Jan van Rhijn

Guido Vermunt

Luc Eerden

Gideon Vreeman

Stefan van Dorp

Michel Winkelman

Gerhard Schoonvelde

Berni Jansdam

Karlijn de Wit

Heleen Pel

Maria Zwart

Roos van Strien

Martijn Steenwijk

Redactie

Frank van der Lecq

Marjo de Kraker

Frans Werter

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum:

17 juni 2021

Bestuurlijke besluitvorming

PM

Inhoudsopgave



Voorwoord	5	Veerkracht	108
Toekomstbeeld 2040	7	16. Singelpark rondom vergroten	115
A. Stad, binnenstad, omgevingsvisie	11	17. Duurzame energie	125
Omgevingsvisie Binnenstad 2040	12	18. Klimaatbestendige openbare ruimte	129
B. Visie	23	19. Regie op de ondergrond	135
Schoonheid	24	Ontspannen	138
1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken	29	20. Een veilige binnenstad	143
2. Stegen en hoven openen	35	21. De voetganger voorop	145
3. Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw	43	22. Verblijf centraal	155
4. Ruimte maken	47	23. Vertragen op de binnenstadsas	161
5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte	53	24. Verbonden met de omgeving	175
6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat	57	25. Gebruik vaarwater reguleren	185
7. Bevoorrading op maat	65	26. Bezoekers gastvrij verwelkomen	189
Variatie	68	C. Samen werken aan een binnenstad in balans	193
8. Elke functie op de juiste plek	73	Samen met de stad	193
9. Een gevarieerd woningaanbod	77	Initiatieven van de stad	197
10. Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving	81	Integrale gemeentelijke sturing	197
11. Winkelen, werken, cultuur beleven en ontmoeten	85	Vergunningen, toezicht en handhaving	199
12. Horeca past bij de plek	93	Milieueffectrapportage (m.e.r.)	201
13. Een diversiteit aan werkplekken	97	Uitvoering en financiering	201
14. Evenementen passen bij de locatie	101	Tot slot	204
15. Balans tussen levendigheid en rust	105	Afbeeldingen	205



Voorwoord



Hoe ontwikkelt de Utrechtse binnenstad zich tot 2040? In het Coalitieakkoord 2018-2022, 'Utrecht, Ruimte voor Iedereen', spraken we af om de ontwikkeling van de binnenstad tot 2040 op gebieden als wonen, ondernemen, studeren en bezoeken in samenhang te bezien en deze omgevingsvisie op te stellen.

De binnenstad is de kern waaruit het Utrecht van nu is voortgekomen. Steeds weer pasten de Utrechters hun stad aan nieuwe behoeften en omstandigheden aan, met als resultaat de binnenstad die we nu kennen. We moeten daar respectvol en zorgvuldig mee omgaan.

Even zorgvuldig wilden wij de Utrechters van nu - bewoners, ondernemers, werknemers, organisaties, instellingen - betrekken bij het opstellen van deze toekomstvisie. Dat gebeurde tijdens vele fysieke en digitale bijeenkomsten, in de vorm van een online enquête en luisterpalen in de stad. Een Binnenstadgroep met betrokken Utrechters, onder wie bewoners, ondernemers, studenten, organisaties en instellingen, heeft intensief met ons meegedacht hoe we de stad bij de omgevingsvisie konden betrekken. Graag wil ik allen bedanken voor hun inzet voor de binnenstad! Dit zijn onderdelen van een vernieuwend participatieproces, dat past bij de Utrechtse manier van 'samen stad maken'.

Halverwege het opstellen van deze visie brak de coronacrisis uit. Velen, ook in de binnenstad, zijn door corona in zwaar weer terechtgekomen. Wij hebben ons afgevraagd of het wel passend is - en mogelijk - om in een periode als deze na te denken over de langere termijn.

Ons antwoord op die vraag is 'ja'. Iedereen heeft, in mindere of meerdere mate, last van corona, maar we leren er ook van. Zijn alle ontwikkelingen die we normaal vinden bijvoorbeeld wel zo normaal? Nog meer dan hiervoor beseffen we hoe fijn het is om een concert of een museum te bezoeken, te winkelen, te gaan dansen in een club of uit eten te gaan. In de binnenstad van de toekomst gaan we ervan uit dat het heerlijk wonen is, of je nu jong of oud bent, alleenstaand of een gezin met kinderen hebt, en dat we daarnaast de levendigheid en de 'ruige' randjes blijven houden die bij de binnenstad van een grote stad als Utrecht horen.

Denken over hoe je zo'n ambitie tot werkelijkheid kan maken, deden we ondanks de coronacrisis met een positieve blik. Want de binnenstad biedt uitstekende kansen voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

In deze omgevingsvisie staat beschreven welke ambities we zien voor de binnenstad en welke ontwikkelingen we willen stimuleren, bijsturen of juist afremmen. Een visie lost niet elk probleem ook moeten aanpakken. Aan alle betrokkenen biedt de omgevingsvisie een kader waarbinnen zij worden uitgedaagd om samen te werken en bij te dragen aan het behouden en versterken van de kwaliteit van de binnenstad.

De unieke kwaliteiten van onze binnenstad zelf zullen ons inspireren om onze ambities tot 2040 samen waar te maken.

Namens het college van burgemeester en wethouders,

Anke Klein, wethouder Binnenstad





Toekomstbeeld 2040



Deze Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 begint met een toekomstbeeld van de Utrechtse binnenstad. Dit toekomstbeeld is tegelijk een samenvatting van de hele omgevingsvisie.

In 2040 maken de schoonheid en de ontspannen sfeer de Utrechtse binnenstad (nog steeds) tot een plek waar bewoners, ondernemers en bezoekers zich thuis voelen. Aan het vele groen in de binnenstad is te zien hoe veerkrachtig de stad heeft ingespeeld op het veranderende klimaat. De grote variatie in woningen, werkplekken, horeca, winkels, culturele en onderwijsvoorzieningen trekt mensen van alle leeftijden, met diverse achtergronden en uiteenlopende interesses.

In 2040 maakt de Utrechtse binnenstad deel uit van het vergrote centrum, waarvan ook het stationsgebied en het Beurskwartier deel uitmaken. Dit centrum is het hart van een flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen zijn over de stad verspreid. De binnenstad is nog steeds een gewilde plek om te wonen, te ondernemen, te winkelen, van cultuur te genieten en te ontspannen. De grachten met de unieke werven liggen er prachtig bij, met zowel oude als jonge bomen. Het historisch erfgoed met monumentale panden bepaalt de sfeer, samen met zorgvuldig ingepaste hedendaagse architectuur van hoge kwaliteit. Het

straatbeeld wordt gekenmerkt door veel verschillende vormen van gebruik op een klein oppervlak.

De stijlvolle inrichting van pleinen en straten maakt de schoonheid van de binnenstad beleefbaar maar maakt ook hedendaags gebruik mogelijk. Sinds in 2020 het gebouw Post Utrecht aan de Neude werd geopend (in het voormalige hoofdkantoor), zijn ook andere monumentale en beeldbepalende gebouwen toegankelijk gemaakt. Daardoor kun je de kwaliteit van deze plekken echt beleven. De openbare ruimte wordt steeds intensiever gebruikt. Daarom springt Utrecht zuinig om met de buitenruimte (straten, pleinen, parken en grachten), waar voetganger, fiets en verblijf centraal staan, en is die met hoogwaardige materialen ingericht. In de stad wordt geleefd, de stad wordt gebruikt en dat mag je ook zien op straat, zolang de openbare ruimte toegankelijk en gastvrij is en ontdaan van onnodige obstakels. Er is alleen plek voor objecten die bijdragen aan de sfeer van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken.

In de binnenstad is in 2040 een vitale mix aanwezig van enerzijds wonen en bijbehorende voorzieningen voor bewoners, zoals scholen en gezondheidszorg, anderzijds voorzieningen die ook zijn gericht op bezoekers, zoals winkels, horeca en cultuur. Utrecht heeft ook in 2040 nog toonaangevende culturele voorzieningen op elk terrein, waaronder het Centraal Museum, TivoliVredenburg

en de Stadsschouwburg, en organiseert spraakmakende culturele evenementen, zoals Le Guess Who?, het Festival Oude Muziek en het Nederlands Film Festival.

Het winkelgebied is levendig en gevarieerder dan in 2021. Winkels zijn in 2040 ook ontmoetingsplaatsen en expertisecentra, gecombineerd met cultuur en werkplekken. Musea, broedplaatsen, zelfstandige kunstenaars, galerieën, podia en andere culturele organisaties voegen iets toe aan de schoonheid van de binnenstad en nodigen uit tot ontmoeting en gesprek. De mix van functies maakt de binnenstad aantrekkelijk voor allerlei mensen: jong en oud; gezin en alleenstaand; uit de binnenstad en uit andere Utrechtse wijken; Nederlands en internationaal. Die diversiteit aan mensen is ook een van de aantrekkelijke kanten van de binnenstad. Een plek waar je allerlei mensen tegenkomt, elkaar kan ontmoeten, samen iets kan beleven, kan zien en gezien worden.

De binnenstad bruist, want mensen wonen, werken, studeren en ondernemen graag in het prachtige historische decor. Bezoekers voelen zich welkom. Ondernemers geven voor een belangrijk deel vorm aan die gastvrijheid, omgekeerd bepaalt de kwaliteit van de binnenstad ook de kansen voor ondernemers. Detailhandel, horeca, musea en evenementen blijven Utrechters en mensen van verder naar de binnenstad trekken doordat ondernemerschap en cultuur de ruimte krijgen.

In 2040 is de binnenstad veel groener en biodiverser dan in 2021. Dat is belangrijk voor de gezondheid van mensen, planten en dieren. Je beleeft een toename van de flora en fauna in de binnenstad. Het singelpark biedt ruimte voor een groene wandeling rondom de binnenstad en er zijn goede verbindingen naar de landschappen rondom de stad. Binnenhoven en stegen zijn groener en beter toegankelijk gemaakt.

De binnenstad is omgeschakeld naar duurzame energiebronnen en beter bestand tegen het veranderende klimaat. In 2040 zijn er meer hete dagen, maar ook meer hevige buien. Doordat er meer groen is dan in 2021 en minder verharding, kan water beter worden opgevangen. Bomen nemen dit water op en zorgen voor schaduw. Dit maakt de binnenstad klimaat-robuster en voegt tegelijkertijd iets toe aan de verblijfskwaliteit. Door de juiste beplantingskeuzes levert de groene inrichting ook een bijdrage aan de biodiversiteit.

Er is meer regie op alle functies die in de ondergrond een plek hebben gekregen, zodat gebouwen in de binnenstad van duurzame energie kunnen worden voorzien én de openbare ruimte is aangepast aan klimaatverandering.

De binnenstad van Utrecht is compact, voor de meeste mensen goed beloopbaar en daarvoor in 2040 optimaal ingericht. In de binnenstad verplaatst je je meestal te voet of per fiets, want verblijf staat er centraal. Natuurlijk is de binnenstad toegankelijk voor iedereen, ook als je een beperking hebt. Voor mensen die dat nodig hebben en mensen van buitenaf, zijn er alternatieven voor lopen en fietsen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's.

De aangename groene straten en pleinen in de binnenstad met een hoogwaardige inrichting nodigen uit om er langer te verblijven. De binnenstad is een bestemming, geen doorgangsruijme voor verkeer. Dit merk je vooral op de route tussen Smakkelaarsveld en Lucasbolwerk, waar nauwelijks doorgaand openbaar vervoer of auto-verkeer meer rijdt en veel ruimte is gemaakt voor voetgangers, fietsers en groen. De binnenstad blijft uitstekend bereikbaar, op een meer ontspannen manier dan in 2021, zonder dat auto's en bussen het straatbeeld bepalen.

Het tempo in de binnenstad is dat van de voetganger en fietser. Andere verkeersstromen passen zich aan dat tempo aan of rijden snel en comfortabel om de binnenstad heen. Fietsers zijn nog altijd zeer welkom in de binnenstad, want op de fiets kun je er op een ontspannen manier komen en verplaatsen. Je fiets parkeer je in een rek op straat of -veel meer dan nu nog - in een fietsen-

stalling. Auto's worden in garages geparkeerd, op eigen terrein of buiten de binnenstad. Logistiek vindt meer plaats over het water en met emissievrije transportmiddelen.

Barrières voor langzaam verkeer naar de binnenstad, zoals de spoorzone, zijn geslecht door de aanleg van nieuwe bruggen of tunnels. Deze zorgen voor sterke verbindingen tussen de oude en de nieuwe helft van het centrum. Ook over de singel liggen een paar nieuwe parkbruggen, waardoor mensen uit de omliggende wijken op een comfortabele manier naar de binnenstad kunnen lopen en die het gebruik en de beleving van het singelpark verbeteren. Door hernieuwde aandacht voor de voetganger zijn ook de drukker routes in en om de binnenstad gemakkelijk over te steken.

De Utrechtse binnenstad blijft een levendige stadswijk, waar verschillende vormen van gebruik elkaar ontmoeten en soms schuren. Ook houdt niet iedereen zich altijd aan de regels. Uitgaan brengt ook in 2040 wel eens overlast met zich mee. Fiets en voetganger blijven elkaar soms in de weg zitten als het gaat over het gebruik van de openbare ruimte. De binnenstad is van iedereen, van bewoners uit de binnenstad of afkomstig van elders, van ondernemers, studenten en bezoekers. Dak- en thuislozen horen – hoewel hard ingezet wordt om hun situatie te verbeteren – ook bij de binnenstad. Evenementen brengen



▲ *De Utrechtse binnenstad blijft een levendige stadswijk waar mensen elkaar ontmoeten.*

plezier en hinder, vaak hand in hand. De kracht van de binnenstad is dat die de dynamiek opvangt. De Utrechtse binnenstad kent zowel plekken als tijdstippen van levendigheid en van rust. Het is maar goed dat de binnenstad in 2040 niet aanvoelt als een museum, een enclave voor toeristen of... een gewone woonwijk.

De Utrechtse binnenstad is in 2040 een representatieve, uitnodigende en gezonde ruimte voor iedereen. Een ruimte waar wordt gewoond, geleefd, gefeest, waar je werkt en onderneemt, waar je ontspant en elkaar ontmoet. Bewoners, ondernemers, werknemers, organisaties en gemeente werken met elkaar

samen om dit in balans voor elkaar te krijgen. De gemeente stuurt actief bij om de ambities in deze Omgevingsvisie Binnenstad 2040 te verwezenlijken.



Schoonheid



Variatie



Veerkracht



Ontspannen

A. Stad, binnenstad, omgevingsvisie



Utrecht groeit en bloeit. De stad, inclusief de binnenstad, beleeft een periode van welvaart en dynamiek. Utrecht ligt centraal in het land en is een gewilde plek om te wonen, te werken en te studeren. De gemeente speelt in op die tendens door de kwaliteit van leven in Utrecht te verbeteren. Ze zorgt voor woningen en voorzieningen om aan die vraag te voldoen. En het centrum van Utrecht groeit daarin mee zoals met de uitbreiding van het centrum buiten de historische binnenstad richting station Vaartsche Rijn en Beurskwartier.

Zo is het niet altijd geweest in de bijna 900-jarige geschiedenis van Utrecht als stad met stadsrechten. In de jaren zeventig van de vorige eeuw bijvoorbeeld, vertrokken inwoners nog in groten getale uit de binnenstad en lag die er een beetje verwaarloosd bij. En in 2020, bij het opstellen van deze Omgevingsvisie Binnenstad 2040, is er onzekerheid over het (economisch) functioneren van de binnenstad door het uitbreken van de coronacrisis en over trends zoals de groei van de internetwinkelen. Tegelijkertijd is er bij sommigen ook zorg over het effect dat de groei van de stad heeft op het wonen en de leefbaarheid in de binnenstad. Dat neemt niet weg dat mensen graag in de binnenstad wonen, werken, studeren en verblijven. Door de schoonheid van monumenten, grachten en werven. Omdat er aantrekkelijke winkels en horeca zijn en er veel is te doen op cultureel gebied. Door de levendigheid op sommige momenten en plekken en de rust op andere.

De Utrechtse binnenstad heeft zich in de loop van eeuwen gevormd onder invloed van steeds veranderende omstandigheden. Het gemeentebestuur, bewoners, ondernemers, kerkgenootschappen, de universiteit en andere organisaties hebben de binnenstad gemaakt zoals we die nu kennen. Met kwaliteiten die steeds weer nieuwe generaties bewoners en bezoekers herkennen en inspireren. Dit zijn ook de eigenschappen die circa 1200 bewoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad noemden toen hen, vanwege de toestandkoming van deze omgevingsvisie, werd gevraagd waarom ze zo van de binnenstad houden. Soms gebruiken mensen er andere woorden voor, maar in de kern zijn ze vergelijkbaar.

De **schoonheid** van de binnenstad wordt geroemd. In de binnenstad beleef je 2000 jaar geschiedenis aan de hand van de bebouwing, de Dom, de grachten met de werven, het stratenpatroon, het singelpark en de binnentuinen. Daarbij gaat het historische als vanzelfsprekend samen met het hedendaagse.

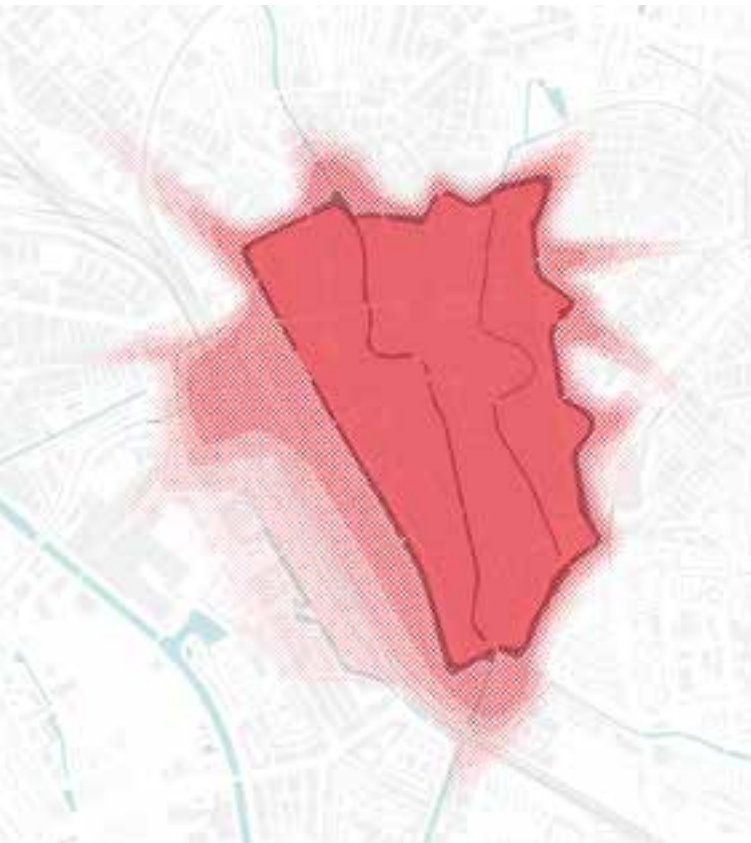
Variatie is net zo kenmerkend voor de Utrechtse binnenstad. Heel verschillende plekken en functies bevinden zich op een klein oppervlak. Je vindt hier alle voorzieningen die je in het centrum verwacht. Deze contrasterende functies en sferen trekken een diversiteit aan mensen.

Ook herken je variatie aan de verschillen in gebruik van de binnenstad. Dezelfde plek kan 's morgens rustig zijn en 's avonds feestelijk druk.

De binnenstad en haar bewoners beschikken over **veerkracht**. Utrechters hebben hun stad telkens weer aangepast aan nieuwe omstandigheden, rampen of andere economische tijden. De binnenstad ontwikkelt zich aldoo mee met de groei en krimp van de bevolking, veranderingen in de samenleving of klimatologische en hygiënische ontwikkelingen.

De binnenstad van Utrecht heeft een **ontspannen** sfeer. Het gebied is overzichtelijk en heeft een menselijke maat. De uitstraling is over het algemeen relaxed, op straat is het meestal veilig. Er wordt veel gefietst en gewandeld, ook 's avonds in het donker. En hoewel al die verschillende mensen en vormen van gebruik soms schuren, maakt de ontspannen sfeer de binnenstad aantrekkelijk.

Utrecht koestert deze vier kwaliteiten van de binnenstad. In deze omgevingsvisie worden ze dan ook gebruikt als leidraad voor de toekomst. Zij helpen ons als Utrechters om onze ambities voor de toekomst scherp te stellen. Zij maken duidelijk waar de kracht van de binnenstad ligt waarop de stad kan voortbouwen, zodat de binnenstad in 2040 nog steeds een plek is waar alle Utrechters trots op zijn.



▲ *Plangebied Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Het plangebied is met kleur aangegeven en daar omheen is een gebied gearceerd. Dit gebied is direct van invloed op het functioneren van de binnenstad en andersom. Ook over dit gebied doet deze omgevingsvisie uitspraken.*

Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Deze omgevingsvisie deelgebied Binnenstad, oftewel 'Omgevingsvisie Binnenstad 2040', is een deel-omgevingsvisie van de Omgevingsvisie Utrecht. In het Coalitieakkoord 2018-2022, 'Utrecht, Ruimte voor Iedereen', wordt een omgevingsvisie voor de binnenstad aangekondigd. Er is voldoende reden om juist nu beter naar de binnenstad te kijken. De dynamiek van het gebied is groot. Wonen, werken, winkelen, studeren, ontmoeten en uitgaan komen hier samen. Dat zorgt voor levendigheid, maar stelt ook vragen over de balans tussen die functies en de ambities voor de toekomst.

Deze omgevingsvisie gaat over de historische binnenstad, het gebied binnen de singels. Samen met het stationsgebied, het Beurskwartier en het Lombokplein, vormt dit gebied een nieuw centrum van de stad. Volgens de formele gemeentelijke wijkindeling hoort de historische binnenstad bij de wijk Binnenstad, samen met Jaarbeurs, stationsgebied, Moreelsepark, Hooch Boulandt en de Bleekstraat en omgeving.

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 heeft betrekking op de historische binnenstad, maar heeft ook betrekking op de relatie en verbinding met zijn omgeving: het stationsgebied, de omliggende wijken en straten als de Biltstraat en Nachtegaalstraat in het oosten, Wester-, Ooster-



▲ *De inhoud van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afkomstig uit drie bronnen.*

kade en Rotsoord in het zuiden, Hooch Boulandt en Kanaalstraat in het westen en Amsterdamsestraatweg en Oudenoord in het noorden. Maatregelen in de binnenstad, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, hebben bijna altijd effecten op de omliggende wijken. De effecten kunnen sterk verschillen in intensiteit tussen gebieden. Zo zijn bijvoorbeeld die effecten bij Wittevrouwen vrij groot en bij Hooch Boulandt veel subtieler. In deze omgevingsvisie voor de binnenstad is er aandacht voor de samenhang met die wijken - en ook met de ontwikkeling van de hele stad.

Deze omgevingsvisie kijkt twintig jaar vooruit, naar 2040, en bevat uitgangspunten voor de ontwikkeling van de binnenstad in de komende jaren, in beleid en op straat. Daarbij is 2040 geen eindstation maar een ijkpunt voor de toekomst. Belangrijk is dat deze omgevingsvisie de stad –

bewoners, ondernemers, bezoekers – duidelijkheid biedt over de ambities van het gemeentebestuur voor de binnenstad in de richting van 2040. De visie is een integraal toekomstbeeld gebaseerd op de kernkwaliteiten van de binnenstad. Dat houdt in dat het niet over één onderwerp gaat maar verschillende thema's, zoals mobiliteit, economie, openbare ruimte, groen, wonen en erfgoed, in samenhang bekijkt.

Deze omgevingsvisie biedt niet direct een panklare oplossing voor alle kwesties die op dit moment spelen in de Utrechtse binnenstad, zoals de door sommige groepen bewoners ervaren spanning tussen uitgaan en bezoek enerzijds en wonen anderzijds, of de sluipende leegstand van winkels in het kernwinkelgebied. Wel helpt deze visie bij het aangaan van die uitdagingen op de lange termijn. Hoe, dat is, in deel B van dit document, verwoord in 26 richtingen waarin de binnenstad zich kan ontwikkelen. De richtingen zijn gerangschikt in paragrafen onder de vier kwaliteiten van de binnenstad, namelijk schoonheid, variatie, veerkracht en een ontspannen omgeving.

Na vaststelling door de gemeenteraad wordt de omgevingsvisie uitgewerkt in de dagelijkse keuzes voor projecten en beheer. Daarvoor werkt de gemeente nauw samen met bewoners, ondernemers en andere partijen in de stad. Tegelijkertijd vragen de ambities in deze Omgevingsvisie



▲ *TivoliVredenburg aan de Catharijnekade.*

Binnenstad 2040 om een stevige (bij)sturing van de gemeentelijke overheid. De visie krijgt uiteindelijk zijn weerslag in een omgevingsplan waarin de regelgeving is vastgelegd. Zie deel C. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 werkt algemeen gemeentelijk beleid uit voor de specifieke situatie in de binnenstad.

De omgevingsvisie speelt daarbij in op trends en ontwikkelingen in de samenleving, wordt daarnaast niet in de laatste plaats gevoed door de dialoog met de samenleving over de toekomst van de binnenstad.

Van stad tot binnenstad

In de eerste 800 jaar van zijn bestaan als stad wás Utrecht wat nu de historische binnenstad is. Op een oppervlak van 1,5 bij 1 km groeide de stad van 3000 inwoners rond 1200 tot 35.000 in 1822. Pas vanaf ongeveer 1870 werd op grote schaal buiten de singels gebouwd. Ook toen behield de huidige binnenstad, naast een wijkfunctie, zijn centrumfunctie voor politiek, religie, handel, bedrijvigheid en cultuur.

In 2020 wonen ongeveer 14.500 mensen in het gebied binnen de singels en ligt rondom de binnenstad een stad van meer dan 300.000 inwoners. Die het hart is van een regio waar nog eens ruim 400.000 mensen wonen. En ook de binnenstad zelf kreeg een uitbreiding: het stationsgebied, en nu groeit het centrum met de ontwikkeling van het Beurskwartier en Lombokplein. De straten vanuit de omliggende wijken naar de historische binnenstad voelen meer en meer als onderdeel van het centrum.

Romeinse tijd



± 1000



± 1750



± 1850



± 1950



2021





▲ Toen Joost Cornelisz. Droochsloot dit schilderij van de Ganzenmarkt maakte (1625), telde Utrecht 30.000 inwoners.



▲ *Gezond Stedelijk Leven*

Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

Utrechtse omgevingsvisies wortelen in het gemeentelijke beleid dat is samengevat als ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’. Beleid dat voor de hele stad geldt, verwoord in de overkoepelende [Omgevingsvisie Utrecht](#), wordt in deze omgevingsvisie niet herhaald. Alleen beleid dat vraagt om een specifieke uitwerking in de binnenstad, wordt in deze visie benoemd. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 bouwt voort op de [Ruimtelijke Strategie Utrecht of RSU](#) (het koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht) en is daarnaast in lijn met andere gemeentelijke toekomstvisies en –programma’s.

Alles wijst erop dat Utrecht de komende twintig jaar stevig blijft groeien. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 beschrijft de gemeente hoe ze de stad op de lange termijn wil inrichten. Daarnaast staat in het Mobiliteitsplan 2040 hoe de stad bereikbaar blijft. De gemeente voorziet, naast het huidige centrum, vier nieuwe centra. Deze bieden elk, naast wonen in hoge dichtheid, ook werkplekken en ruimte voor winkels, horeca, cultuur en evenementen. De nieuwe centra worden ontwikkeld in onder meer Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park en - in de verdere toekomst – bijvoorbeeld bij het knooppunt Lunetten/ Koningsweg. De nieuwe centra worden verbonden met een ring van openbaar vervoer. De gemeente gaat uit van een toename met 100.000 inwoners tot in totaal zo’n 455.000 in 2040. Voor deze

Utrechters zijn ongeveer 60.000 woningen nodig. Ook zullen er rond de 70.000 arbeidsplaatsen bijkomen.

De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk op. Tegelijkertijd wil de gemeente verduurzamen en de leefbaarheid en kwaliteit van de stad versterken, onder meer door de kwaliteit van gebouwen en de openbare ruimte te verbeteren. De toename van het aantal woningen vraagt tegelijkertijd om een toename van de hoeveelheid groen: vergroenen en verdichten in balans.

Tegelijkertijd met de spreiding van voorzieningen over de stad, wil de gemeente de centrumfuncties en de daarbij horende levendigheid ook in de binnenstad behouden. Dat betekent dat, met de groei van stad en regio, nog altijd meer en meer mensen gebruik zullen maken van de winkels, horeca en culturele voorzieningen in de historische binnenstad en het stationsgebied. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Immers, dezelfde ruimte wordt door steeds meer mensen en dus steeds intensiever gebruikt. Tegelijkertijd vraagt die toename van het gebruik om een zodanige inrichting dat het aantrekkelijk blijft om in de binnenstad te wonen, zowel op plekken met meer levendigheid als die met een rustige uitstraling

Ruimtelijke Strategie

Utrecht 2040



Utrecht Dichtbij, de 10 minutenstad

De kracht van Utrecht is de korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht spreekt tot de verbeelding van onze inwoners én bezoekers aan onze stad. Wij willen Utrecht dichtbij hebben; de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten 'binnen 10 minuten' bereikbaar zijn vanaf de woon- of werkplek. Vaak kan dat lopend of op de fiets. Het is wenselijk dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen, openbaar vervoer en groen overal in Utrecht dichtbij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.

Van één naar vijf centra

Om de 10-minuten stad te bereiken kiest de gemeente er voor om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar in hogere dichtheid wordt gebouwd en waar wonen met alle bijbehorende voorzieningen wordt gerealiseerd. Hiermee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, culturele en maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor sport en groen. Zo worden de stedelijke voorzieningen verspreid over de stad. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. De binnenstad blijft weliswaar het hart van Utrecht, maar er komen meerdere nieuwe centra en knooppunten bij:

- Leidsche Rijn Centrum, inclusief delen van het aangrenzend Lage Weide en Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg
- De A12 zone: van Papendorp tot Laagraven

Deze locaties worden ontwikkeld rondom bestaande stations en/of op plekken waar al veel ontwikkeling is en/of op plekken in de stad waar ruimte is. In de RSU 2040 beschrijven we de ontwikkeling van een stad met één centrum naar een stad met meer dan één centrum, waarbij een combinatie met ontwikkelingen buiten de stad op termijn mogelijk is. Zo krijg je een stad, waar alle belangrijke dagelijkse functies dichtbij de woon- en werkomgeving zijn te vinden.



▲ Startbijeenkomst op 19 mei 2019 in het Museum Speelklok.

Dialogo met de stad

Aan de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ging een dialoog met de stad vooraf. De opzet van de dialoog is begeleid door een Binnenstadgroep. Deelnemers aan die groep waren afkomstig uit Centrummanagement Utrecht (CMU), de Universiteit Utrecht, de Actiegroep Binnenstad030, De Tussenvoorziening, studentenunie VIDUIS, gehandicaptenoverleg Solgu, woningcorporatie Mitros, de Vereniging Oud-Utrecht, Koninklijke Horeca Nederland, de Vereniging van Commercieel Onroerendgoed-eigenaren (VCOC), de Stedelijke Raad van Kerken, Utrecht Marketing, internationals (expats), de Jaarbeurs en de gemeente. Aanvankelijk waren ook de wijkraad (tot eind 2019) en de bewonersorganisatie Lange Nieuwstraat e.o. (tot juni 2020) vertegenwoordigd.

De Binnenstadgroep adviseerde over de thema's die besproken moesten worden in de omgevingsvisie en de wijze waarop de dialoog werd gevoerd. Dit was een procestaak. De inhoud werd besproken tijdens activiteiten met geïnteresseerden in de stad. Leden van de Binnenstadgroep deden ook mee aan de inhoudelijke activiteiten vanuit hun eigen perspectieven op de ontwikkeling van de binnenstad. Zij zijn het dan ook niet noodzakelijkerwijs eens met alle in deze omgevingsvisie gemaakte keuzes.

De dialoog begon in mei 2019 met een filmpje dat via de sociale media verspreid is. Meer dan

1.200 mensen hebben meegewerkt aan een online peiling naar de waarde van de binnenstad (onder wie 27% bewoners van en 17% werkend in de binnenstad). Op 22 mei 2019 is een start-bijeenkomst met 187 aanwezigen georganiseerd. In het najaar van 2019 is met de Binnenstadgroep een document besproken waarin de onderwerpen zijn benoemd waarover gediscussieerd zou moeten worden bij de ontwikkeling van een visie voor de binnenstad. Dit document is, op thema gerangschikt, gepubliceerd op de website van de Omgevingsvisie Binnenstad. Op 11 december 2019 vond een tweede werkconferentie plaats met 160 deelnemers. Een derde geplande werkconferentie in maart 2020 is door de coronacrisis afgelast. Ter vervanging van de afgelaste werkconferentie van maart 2020 is een filmpje met 'de tussenstand' op de website gepubliceerd. Daaraan gekoppeld zijn zeven online-thema-gesprekken georganiseerd.

Naast de werkconferenties zijn verdiepende activiteiten georganiseerd over openbare ruimte, mobiliteit, energie, cultuur, economie, vastgoed, wonen en overlast. Ook is een bijeenkomst voor 'internationals' (expats) georganiseerd. Er zijn daarnaast gesprekken gehouden met studenten en ouderen.

Tot 1 november 2020 stond een speciale website ter beschikking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. In december 2019 stonden op drie plekken

luisterpalen (740 gesprekken van langer dan één minuut). Ook werd regelmatig een nieuwsbrief verspreid onder rond de 1100 belangstellenden.

Verschillende organisaties in de stad hebben ook visies gepubliceerd of adviezen gegeven over de toekomst van de binnenstad, al dan niet als reactie op het in het najaar 2019 gepubliceerde discussiestuk. Dit zijn onder meer visies van CMU, VCOC en de Actiegroep Binnenstad030 en adviezen van de WMO cliëntenraad en de Fietsersbond. De door de partijen in de stad benoemde onderwerpen en thema's zijn bij het samenstellen van deze omgevingsvisie betrokken.

De onderwerpen waarover is gesproken, zijn breed en groot in aantal, wat zich weerspiegelt in deze omgevingsvisie. Sommige onderwerpen zijn geagendeerd door de gemeente, andere door partijen in de stad, weer andere door allebei. Misschien is de oorsprong minder van belang dan het feit dat ingrijpende thema's benoemd en besproken zijn: de kern van een dialoog. Deelnemers aan die dialoog brachten op de aangedragen thema's hun perspectieven in. Deze visie op de binnenstad probeert recht te doen aan die verschillende perspectieven en ze in samenhang te zien. Het gaat daarbij om een integraal en niet sectoraal opgebouwde visie met de kwaliteiten van de binnenstad als uitgangspunt. Dat levert een consistent toekomstbeeld op, op basis waarvan keuzes kunnen worden gemaakt.

De verantwoordelijkheid voor die keuzes ligt bij het gemeentebestuur: het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad.

Ontwikkelingen in maatschappij, technologie en milieu

De wereld om ons heen verandert snel. Die veranderingen zijn van invloed op de binnenstad, op de bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers, op onze manier van wonen, werken, ondernemen, studeren en ontspannen. Deze omgevingsvisie speelt in op die ontwikkelingen en helpt de stad voorbereid te zijn op een toekomst die nog onzeker is. Zij bouwt voort op de trend om zingeving, waarde en identiteit te zoeken in de unieke aspecten van de nabije omgeving. Zoals je die vindt in de schoonheid van ons erfgoed.

Klimaatverandering, energietransitie en de noodzaak van vergroening en behoud en vergroting van biodiversiteit komen in deze omgevingsvisie aan de orde, maar ook veranderend koopgedrag door internetwinkelen, internationalisering en de trend om meer thuis te werken. Mobiliteitstrends komen aan bod, zoals deelmobiliteit en het idee dat mobiliteit een dienst is die je afneemt in plaats van een bezit in de vorm van een auto of fiets. Een andere trend is de verdergaande digitalisering, die soms nieuwe, nog onbekende oplossingen biedt voor de uitdagingen van de binnenstad, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, economie en



▲ *Onderdeel van de dialoog met de stad over de Omgevingsvisie Binnenstad waren verschillende themawandelingen.*

logistiek. Ook heeft de omgevingsvisie oog voor het toenemende circulaire denken (denken in kringlopen). Het hergebruik van de panden in de binnenstad door de eeuwen heen is daar een goed voorbeeld van. In de komende jaren gaat het, naast circulair 'bestemmen', ook om circulair bouwen en een andere manier om naar afvalstromen te kijken: niet in termen van afvalproduct maar van grondstof.



► De Singelloop wordt in 2021 voor de 70e keer georganiseerd in en om de binnenstad en is uitgegroeid tot een internationaal sportevenement.



B. Visie



De vier kwaliteiten van de binnenstad – schoonheid, variatie, veerkracht en een ontspannen omgeving – vormen het kompas van deze omgevingsvisie. Deze kwaliteiten hangen met elkaar samen en bepalen samen het succes van de binnenstad. In dit deel B vormen zij de basis voor de beschrijving van vier overkoepelende ambities voor de toekomst. Deze zijn uitgewerkt in 26 richtingen waarin de binnenstad zich de komende twintig jaar gaat ontwikkelen. Een overzicht van de richtingen staat in bijgaande illustratie.

◀ *Deze illustratie verbeeldt de visie voor de Utrechtse binnenstad in 2040. Hier zijn de 26 richtingen te zien waarin de binnenstad zich de komende 20 jaar ontwikkelt.*



Schoonheid



Schoonheid

Utrecht heeft een van Europa's mooiste binnensteden. Met honderden monumenten zoals stadskastelen, hofjes, kerken, de unieke werven met kelders en ook interessante hedendaagse gebouwen. Er is een samenhangend stadsbeeld ontstaan met buitenruimten die door eeuwen van wisselend gebruik elk hun eigen sfeer en karakter hebben gekregen. De combinatie van oud en nieuw geeft de binnenstad een dynamische schoonheid. Vandaar de eerste ambitie voor 2040 in deze omgevingsvisie:

De schoonheid van de binnenstad behouden, vergroten, benutten en beleefbaar maken.



▲ *Lucasbolwerk met de fontein 'Feest der muzen' uit 1959 van de Utrechtse kunstenaar Joop Hekman en de Stadsschouwburg van architect Dudok (1941).*

De schoonheid van de binnenstad wordt voor een belangrijk deel bepaald door het rijke bestand aan cultureel erfgoed, waaronder het merendeel van de ongeveer 3000 Utrechtse monumenten. Maar bij het erfgoed horen ook het stratenpatroon dat voor een groot deel nog middeleeuws is: de grachten met werven, de singel met monumentale bomen, stegen, pleinen en binnenhoven.

Hedendaagse gebouwen (zoals het Universiteitsmuseum) en de combinatie van historische panden met nieuwe toevoegingen (zoals het stadhuis of Post Utrecht aan de Neude), verhogen de schoonheid van de binnenstad. Die schoonheid maakt de Utrechtse historische binnenstad aantrekkelijk voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers. Het is een kwaliteit die rijke mogelijkheden biedt voor de toekomst.

De Utrechtse binnenstad is, uitgezonderd Hoog Catharijne en Wijk C, sinds 1975 een beschermd stadsgezicht. Onder meer door deze bescherming kan de binnenstad zich door zijn schoonheid blijven onderscheiden. Het bodemarchief onder de binnenstad biedt komende generaties de mogelijkheid vragen over het verleden te beantwoorden. De ondergrond van het Domplein is een archeologisch rijksmonument en staat met de omliggende bebouwing op de nominatie om op de UNESCO werelderfgoedlijst te komen, als onderdeel van de Romeinse limes.

Op het kleine oppervlak van de binnenstad bevinden zich negen musea, zoals het Centraal Museum, Museum Speelklok, DOMUnder en het Volksbuurtmuseum, stuk voor stuk vindplaatsen van schoonheid. In de binnenstad staan monumentale standbeelden en hedendaagse kunstwerken. Daarnaast vind je er waardevol immaterieel erfgoed, zoals de kennis en tradities van de universiteit en de culturen van beiaard en klokkenluiden. Ook vieringen zoals de vrijmarkt in de nacht voor Koningsdag en de Sint-Maartens-traditie (Unesco werelderfgoed) zijn verbonden met de Utrechtse binnenstad.

Schoonheid vind je op de vele plekken in de binnenstad voor kunst en cultuur, zoals de Stadsschouwburg of TivoliVredenburg. Aan de stijl en schaal van de gebouwen, grachten, pleinen en straten is de geschiedenis van de stad af te lezen met al zijn tijdlagen. Ook voor wie de geschiedenis niet precies kent, is die historie voelbaar. Elk tijdperk bracht Utrecht weer nieuwe gebouwen en een ander gebruik van de openbare ruimte. Het gaat niet om erfgoed dat eeuwenlang onveranderd is gebleven of zal blijven. Wel inspireert het inwoners en bezoekers steeds weer en verdient het bij nieuwe ontwikkelingen inspiratiebron te zijn.

Het is belangrijk dat beeldbepalende gebouwen en het kenmerkende historische straten- en stegenpatroon in de binnenstad behouden blijven.



▲ De Neude rond 1890. Utrecht had toen 84.000 inwoners, maar fietsen en auto's waren er nog niet.

Die maken immers dat Utrechters en bezoekers van de schoonheid van de stad kunnen genieten. Hetzelfde geldt voor de hedendaagse architectuur en de inrichting van pleinen en straten.

In 2021 verkeert die historische binnenstad over het algemeen in een goede staat, zij het dat het behoud en herstel van gebouwen, de werven en hun kelders veel aandacht vragen en permanent zullen blijven vragen van de gemeente en de eigenaren. Ook is het erfgoed niet altijd goed zichtbaar doordat monumentale gebouwen niet toegankelijk zijn en de openbare ruimte intensief wordt gebruikt. Verduurzaming van erfgoed is noodzakelijk om monumentale gebouwen in de toekomst te kunnen blijven benutten.

Goed rentmeesterschap en dus zuinig zijn op erfgoed loont, want erfgoed van hoge kwaliteit trekt bewoners én bezoekers aan. Anders gezegd: tussen bezoekersmotieven, economisch functioneren en de staat van het erfgoed bestaat een directe relatie.

In de richtingen die hierna staan beschreven, wordt duidelijk op welke manier de binnenstad zijn kwaliteiten kan behouden, verder ontwikkelen, benutten en beter beleefbaar maken. Dat gaat niet vanzelf. Ingrepen zijn nodig, zowel op het niveau van bouwwerken, werven, wal- en kluisuren, openbare ruimte als de structuur van straten en stegen, om de schoonheid van de binnenstad in 2040 beter tot zijn recht te laten komen.



WINKEL & SINKEL

Publiek toegankelijk

1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken

De kwaliteit van de historische en nieuwe architectuur wordt optimaal benut als Utrechters en bezoekers bijzondere gebouwen ook van binnen kunnen zien en beleven. Door investeringen van ondernemers, instellingen, particuliere eigenaren en gemeente zijn de meeste panden in de binnenstad in 2021 bouwkundig in goede staat. De restauratie van Domtoren en Domkerk is in volle gang. Ook de werven met hun kelders en wal- en kluisuren worden onder handen genomen.

De vele monumenten, met hun beschermde status, blijven behouden. Voor aanpassingen zijn vergunningen nodig. Dat maakt het mogelijk om de panden met hun tijd mee te laten gaan en tegelijkertijd de monumentale waarden te behouden.

Daarnaast is het de moeite waard als bijzondere panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk. Het publiek toegankelijk maken van religieuze gebouwen zal gebeuren in overleg met eigenaar/gebruikers met respect voor de oorspronkelijke functie van het gebouw. Daarbij hoort vanzelfsprekend dat deze toegankelijkheid geldt voor iedereen, ook voor mensen in een rolstoel. Behouden en passend ontwikkelen geldt overigens ook voor de panden die geen beschermde monumentale status hebben, zowel uit het oogpunt van aantrekkelijkheid als vanuit een verantwoord omgaan met grondstoffen (circulariteit).

Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie. Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn en de transformatie een kwalitatief waardevolle laag aan de geschiedenis van het pand toevoegt. Het “verhaal van het eeuwenoude gebouw” maakt deel uit van het visitekaartje van de functie die er gevestigd is. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café. Zulke transformaties zijn vaker mogelijk en daarom streeft de gemeente ernaar, erfgoed en andere beeldbepalende gebouwen (deels) functies te geven die als toegevoegde waarde hebben dat iedereen van de schoonheid kan genieten.

Bij transformatie, verkoop of nieuwbouw van prominente gebouwen brengt de gemeente dit belang in of voert zij een actief vastgoedbeleid. Bijvoorbeeld bij de herontwikkeling van beeldbepalende monumenten als stadskastelen, kerken, gebouwen van de universiteit of op de bolwerken. Daarom neemt de gemeente ook een sturende rol bij de herontwikkeling van een prominent pand als de voormalige bibliotheek aan de Stadhuisbrug of een pand als dat van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten aan het Domplein. Dit laatste pand kan, met zijn binnenhof en kelder met Romeinse en middeleeuwse resten, een belangrijke rol spelen bij het beleefbaar maken van de schoonheid van Utrecht.

Wat zie je in 2040?

- Er zijn meer karakteristieke beeldbepalende gebouwen waar je regelmatig in kunt. Ook bijzondere (werf)kelders.
- Bij transformatie van een beeldbepalend gebouw wordt de geschiedenis van de plek met trots benut.
- Met nieuwe technieken kun je de historie zien en beleven.
- De werven liggen er mooi bij.
- De werven zijn goed toegankelijk zodat mensen deze unieke plekken kunnen ervaren. Waar dat haalbaar is en goed inpasbaar is, zijn de werven toegankelijk gemaakt voor mensen met een lichamelijke beperking.



▲ *In de voormalige Westerkerk is nu een horecabedrijf gevestigd.*

Nergens op de wereld zijn grachten met werven en werfkelders te vinden zoals in Utrecht. Ze zijn het resultaat van een bijzondere wisselwerking tussen publiek en privaat eigendom en gebruik. Ze vormden de haven van de middeleeuwse handelsstad. De werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om het te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is

permanent onderhoud nodig. Om werven, kelders, de straten boven de kelders en kades duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Ongebruikte kelders kunnen weer een functie krijgen. Bijzondere (werf) kelders kunnen publiek toegankelijk worden en de werven bijzonder onderdeel van de openbare ruimte. Zo blijft de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor bewoners en bezoekers.

Werven en kelders

- kwetsbaar erfgoed

De Utrechtse werven en kelders zijn uniek erfgoed. Aan de in totaal 5 kilometer stadsgracht zijn meer dan 850 kelders en zeer waarschijnlijk veel meer. Tijdens een grootscheeps onderzoek zijn begin 2020 zestig onbekende kelders ontdekt.

Utrecht wil dit erfgoed beschermen, toegankelijk en beleefbaar maken voor toekomstige generaties. De gemeente heeft een programma Wervengebied dat de bedoeling heeft gemeente en eigenaren te laten samenwerken op het gebied van beheer en onderhoud.

De kwetsbaarheid van werven en van straat- en werfkelders stelt grenzen aan de toekomstige gebruiksmogelijkheden en belastingen. Meer wordt duidelijk als de draagkracht van kelder-gewelven nader is onderzocht in 2021 en de verschillende eigenaren en de gemeente afspraken hebben gemaakt. De kelders zijn niet gebouwd op het hedendaagse zwaar verkeer en zijn soms aangetast door slecht onderhoud, lekkage, boomwortels, verbouwingen en/of zwaar verkeer op de straten boven de gewelven. In 2021 geldt



voor voertuigen op straten met straat- en werfkelders een maximum aslast van 2 ton (2000 kilo); in sommige straten met straatkelders gelden hogere maximale aslasten.

De funderingen van de oeverconstructies (wal- en kluiswanden, watergevels) aan weerszijden van het water beperken de mogelijkheden voor scheepvaart en baggeren. Voorkomen moet worden dat het baggeren en de waterverplaatsing door scheepvaart de grachten dieper maakt dan goed is voor het behoud van deze funderingen.

In elk geval blijft op straat het motto: 'kleiner, lichter en schoner'. Te zware voertuigen worden geweerd, ook voor bouwverkeer, bevoorrading en afvalinzameling. Grote bomen zijn niet overal mogelijk. In de grachten gelden beperkingen voor de (gemotoriseerde) scheepvaart.

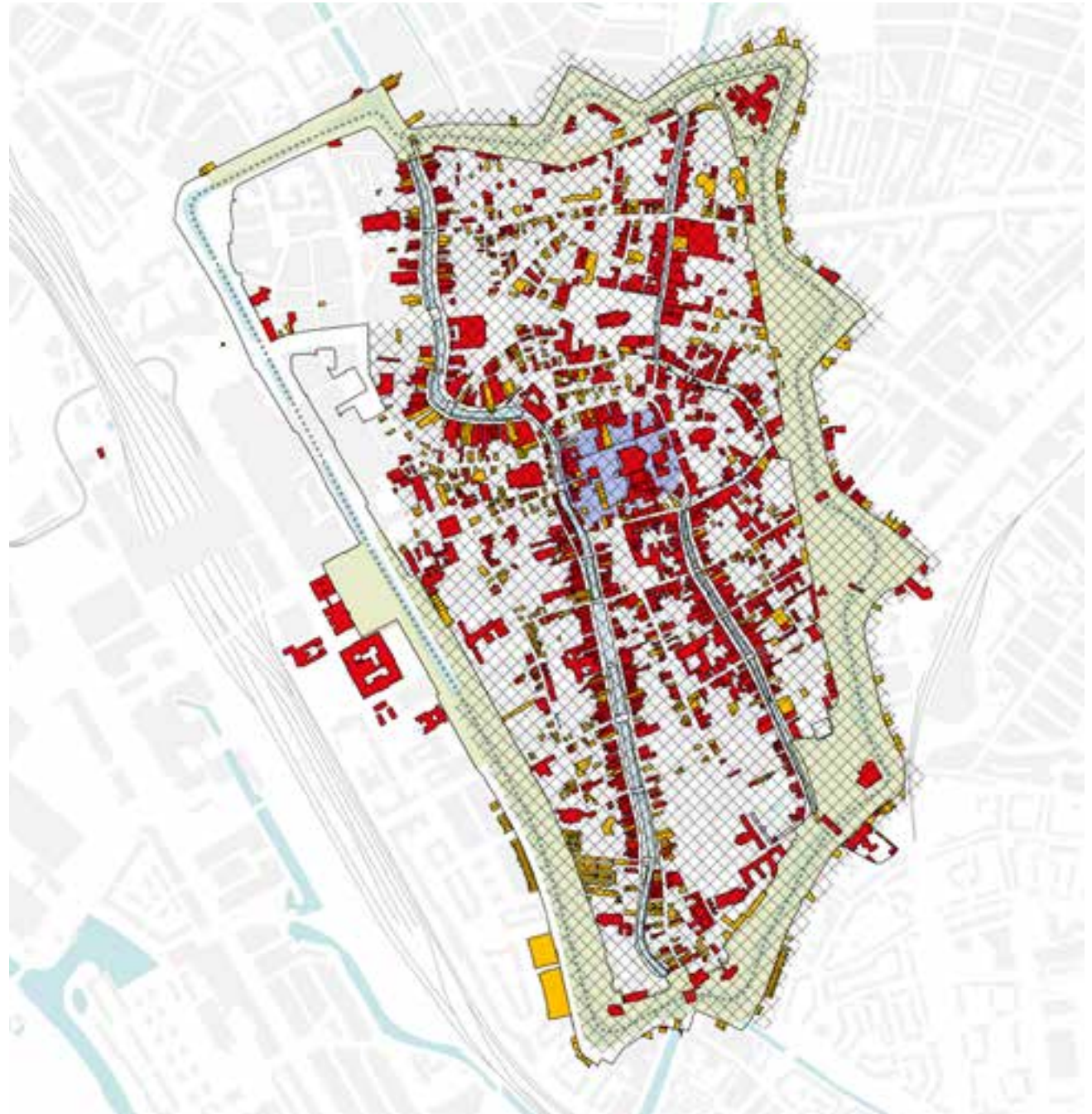
Bron: <https://erfgoed.utrecht.nl/werven>

Monumenten in de binnenstad

1.200 rijksmonumenten,
665 gemeentelijke monumenten en
340 andere beeldbepalende gebouwen.

Legenda

- Grens omgevingsvisie
- Rijksmonument
- Gemeentelijk Monument
- ▨ Rijksbeschermd Stadsgezicht
- Zocherplantsoen (beschermd Rijksmonument)
- Domplein (beschermd archologisch
Rijksmonument)



Je als ondernemer onderscheiden kan ook door je erfgoedlocatie te gebruiken. Een ondernemer die in 2020 een modezaak vestigde in het middeleeuwse huis Drakenburg aan de Oudegracht, geeft zijn personeel vooraf een geschiedenislesje. De ondernemer: “We willen dat onze medewerkers niet alleen kennis hebben over de producten die we verkopen, maar ook iets kunnen vertellen over het pand waarin we zitten. Ik verwacht dan ook dat er niet alleen mensen bij ons binnenlopen om iets te kopen, maar ook om het prachtige gebouw te bewonderen.”
Bron: [DUIC](#)



**Erfgoed als inspiratiebron voor ondernemers,
personeel en klanten**

A photograph of a landscaped garden. A curved gravel path leads through a green lawn. On the left, there are purple flowers and a tree. In the center, there are various shrubs and a small tree. On the right, there are more plants and a bench. In the background, there are large trees and a building with a blue roof. The sky is blue with white clouds.

Doorsteekjes

2. Stegen en hoven openen

Er ontstaat meer ruimte in de binnenstad door stegen en hoven die zijn afgesloten te openen en aantrekkelijk in te richten. De ruimtelijke structuur (het netwerk van water, groen, bouwblokken, pleinen, stegen en straten) is, net als de gebouwen, onderdeel van de schoonheid van de Utrechtse binnenstad. Dit samenspel van vormen en patronen, van gebouwen en openbare ruimte wordt de 'morfologie' van de binnenstad genoemd.

Bepalend voor die morfologie zijn vijf elementen, waarbij het vooral draait om de loop van het water:

1. De singel met park loopt om de binnenstad heen en begrenst deze.
2. Twee grachten slingeren van noord naar zuid.
3. Het patroon van straten en stegen loopt grotendeels parallel aan het water en haaks erop. De hoofdstraten lopen parallel aan de grachten (Springweg, Lange Nieuwstraat, Steenweg en Lange Elizabethstraat). Haaks daarop staan de smallere zijstraten en stegen. De hoofdroute oost-west van Vredenburg naar de Nobelstraat (de binnenstadsas) is een doorbraak uit de 20e eeuw.
4. De stadspaleizen liggen verspreid door de binnenstad aan de belangrijkste straten. De ontstaansgeschiedenis, vorm en betekenis van de pleinen lopen uiteen, waardoor elk plein zijn eigen identiteit heeft.

5. Kenmerkend voor de binnenstad zijn de gesloten bouwblokken met binnenhoven. Dit zijn vaak intieme, (semi-)toegankelijke groene ruimtes.
6. Er zijn twee 'voorsteden', middeleeuwse uitbreidingen buiten de stadsmuren: de Bemuurde Weerd in het noorden en het Ledig Erf in het zuiden. Gezien hun gebruik, sfeer en ontstaansgeschiedenis worden in de voorsteden bij herinrichtingen dezelfde materialen en inrichtingsprincipes gebruikt als in de binnenstad.

De stad investeert al lang in het behouden, versterken en benutten van al deze structuren. Zo is het in de jaren zeventig gedempte deel van de singel tussen 2001 en 2020 in ere hersteld. De komende jaren wordt gewerkt aan verder herstel van dit netwerk, zoals de reconstructie van de Leidse Rijn, die Lombok weer verbindt met de historische binnenstad.

Waar de Utrechtse stedenbouwkundige structuur van bouwblokken, stegen en binnentuinen is aangetast en het netwerk grover is geworden, streeft de gemeente er naar kansen op herstel te benutten zodra zich herontwikkeling voordoet. Dat kan de komende jaren bijvoorbeeld gebeuren in de omgeving van parkeergarage Paardenveld en bij de Springweg-parkeergarage aan de Strosteeg.



Wat zie je in 2040?

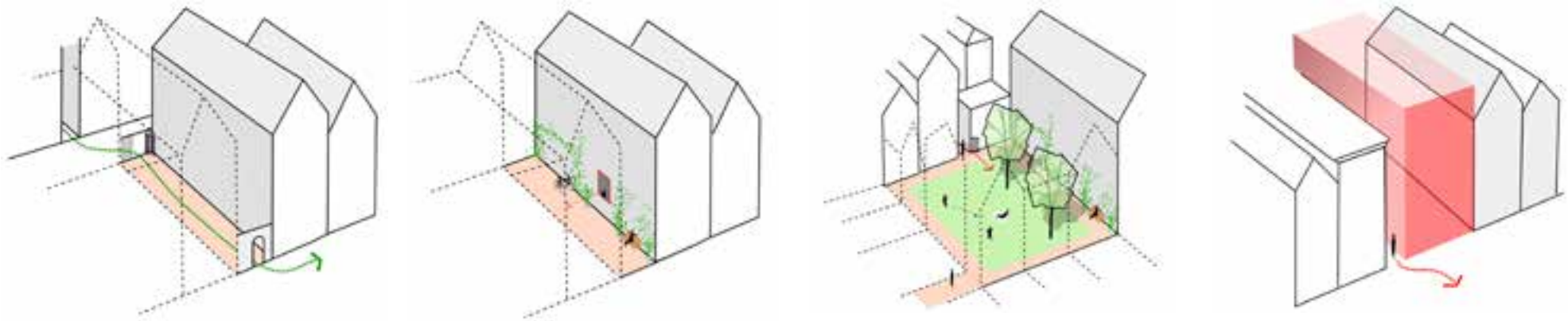
- **Stegen en hoven zijn opgeknapt, vergroend en vaker open.**
- **Er loopt een steeg tussen het Achter Clarenburg en de Rijnkade.**
- **De omgeving van de parkeergarages Strosteeg en Paardenveld is herontwikkeld zodat het weer past in het historische patroon van straten en stegen.**
- **De Leidse Rijn is hersteld en weer verbonden met de singel.**



▲ Teugelhof.



▲ Reguliersteeg.



▲ *Inrichtingsprincipe voor de stegen. Van links naar rechts: openstellen stegen, zicht vanuit panden en groen in de steeg, opengestelde groene binnenhoven, nieuwbouw met behoud steeg.*

Als ooit de herontwikkeling van parkeergarage Rijnkade op de agenda komt, dan biedt een nieuwe steeg tussen Rijnkade en Achter Clarenburg kansen op verfijning van het voetgangersnetwerk (uiteraard ook bedoeld voor iedereen die gebruik maakt van een rolstoel, scootmobiel of ander hulpmiddel).

Van de bestaande stegen en hoven zijn er veel afgesloten. Andere zijn al openbaar toegankelijk geworden, zoals de tuin van Hotel Karel V en de oude Hortus Botanicus, nu tuin van het Universiteitsmuseum.

De gemeente zet zich in om meer van de stegen en binnentuinen in de binnenstad openbaar toegankelijk te maken als onderdeel van de beleefbare geschiedenis van de stad. Zo wordt het publieke domein vergroot en wordt de kwaliteit van de besloten hoven hersteld en voor meer mensen bruikbaar.

De inrichting van deze hoven verdient veelal verbetering. Zo is vaak vergroening mogelijk. Groen kan bijdragen aan de schoonheid van de binnenstad, maar ook aan het vergroten van de variatie en veerkracht en daarnaast bijdragen aan de ontspannen sfeer die we graag behouden in de binnenstad.

Bewoners, bedrijven en instellingen zoals musea en de universiteit kunnen een belangrijke rol spelen bij de sociale veiligheid en het beheer van deze besloten plekken.

Bij transformaties is het oorspronkelijke patroon van stegen en binnentuinen in de hele binnenstad het uitgangspunt. Als meer hoven en stegen (overdag) openbaar toegankelijk zijn en groener worden ingericht, kan de bestaande ruimte beter worden benut. Dan kunnen er aan het fijnmazige netwerk van de binnenstad groene routes voor voetgangers worden toegevoegd.

Stedenbouwkundige patronen in de binnenstad (2021)

Op een aantal plekken kan het stedenbouwkundige patroon worden versterkt, door bijvoorbeeld de singelroute door te laten lopen (Wolvenplein en Van Asch van Wijkskade). Ook kan het netwerk worden verfijnd door stegen en routes te herstellen (Kroonstraat-Paardenveld, Rijnkade-Achter Clarenburg en omgeving Stroosteeg) en de kwaliteit daarvan te vergroten (Vrouwjuttenhof).

Legenda

- Grens omgevingsvisie
- Singel
- Grachten
- Pleinen
- Hoven
- Straten en stegen
- Historische voorsteden
- Zwakke plekken



Stedenbouwkundige patronen in de binnenstad (2040)

Legenda

- Grens omgevingsvisie
- Singel
- Grachten
- Pleinen
- Hoven
- Straten en stegen
- Historische voorsteden
- ↔ Herstelde groenverbinding
- ↔ Herstelde verbinding



Wijk C: een uniek stuk binnenstad

De Utrechtse volkswijk Wijk C heeft een roerige geschiedenis achter de rug. Ooit was het één van de meest dichtbevolkte wijken van de binnenstad, met veel kleine arbeiderswoningen dicht op elkaar gebouwd. Om cholera-uitbraken te voorkomen zoals in de 19de eeuw plaatsvonden, werd er grondig gesloopt en herbouwd'.

Ook economische crises en stadsvernieuwingsprojecten lieten hun sporen na. Gelukkig is een deel gered van de sloophamer en zijn er enkele woonstraten bewaard gebleven. Vooral dankzij protesten van bewoners, die trots zijn op hun bijzondere stuk binnenstad. Hoe kan Wijk C eruit zien in 2040? Een korte reis door de tijd...



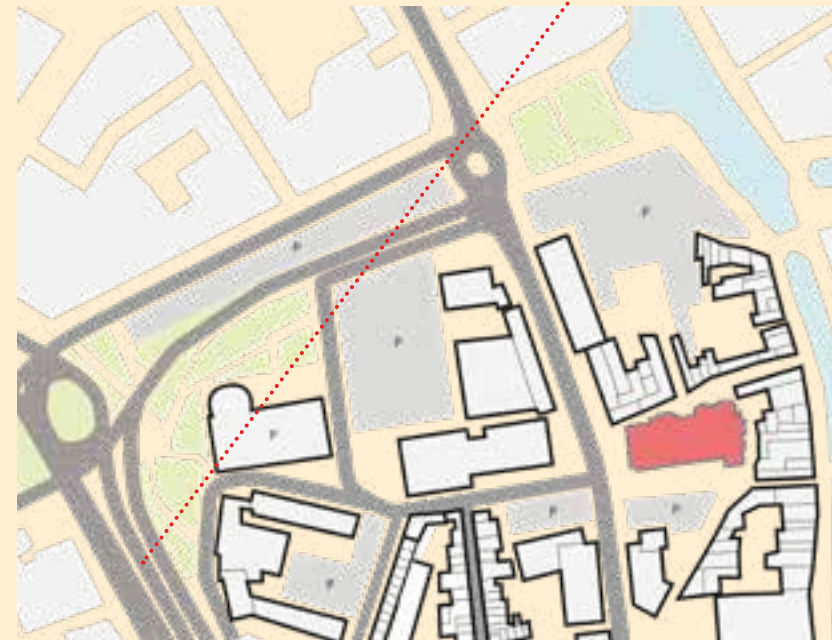
1860

Nauwe straatjes, steegjes en vooral véél kleine woningen. De wijk lag geïsoleerd door de singel, bruggen waren schaars. Maar wél goed verbonden met de rest van de binnenstad. Mooi zichtbaar is hoe de ruimte rondom de Jacobikerk nog echt een plein vormde.



1977

Ruim honderd jaar later herken je de wijk nauwelijks terug: vooral in het noorden is vrijwel alle oorspronkelijke bebouwing gesloopt. Op braakliggende terreinen verzezen in de jaren zeventig en tachtig kantoorgebouwen, om de stad mee te krijgen in de vaart der volkeren. De auto is overal aanwezig: de singel is gedempt om zo snel mogelijk in de binnenstad te kunnen komen, en vrijwel alle openbare ruimte wordt gebruikt voor parkeren. De Sint Jacobsstraat is doorgebroken en vormt een barrière tussen Wijk C en de rest van de binnenstad.



2021

Fantastisch, de singel is hersteld! Maar hoewel de auto steeds meer uit het stadsbeeld verdwijnt, zijn de sporen van het verleden nog voelbaar. De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint Jacobsstraat zorgen voor goede bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken, maar vormen ook barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad. De entrees van de wijk zijn vaak slecht herkenbaar en rommelig. De locatie van kantoren en de parkeergarage heeft niets te maken met het historische stratenpatroon, waardoor de paar authentieke straten plots doodlopen.

Het politiebureau is hier een voorbeeld van: het werd gebouwd toen de singel al gedempt was, en bij het ontwerp werd vooral gekeken naar de aansluiting op autowegen. Daardoor sluit het gebouw niet goed aan op de singel en de Paardenveldbrug (zie cirkel in kaart).



2040?

Onderstaande beelden zijn géén ontwerp voor de wijk, maar een verbeelding van de ambities voor Wijk C in 2040. Groener, klimaatbestendiger en beter aangesloten op de omgeving. Bestaande oversteken op deze belangrijke busbaan worden verbeterd door een andere vormgeving. Waar de kans zich voordoet kunnen grotere kantoorgebouwen worden herontwikkeld tot woon- en werkbuurtjes. De kwaliteiten van de binnenstad staan hierbij voorop: stegen en hoven, mooie materialen en een goede balans tussen kleinere en grotere gebouwen. Een levendige mix van nieuwe toevoegingen én de kwaliteiten die Wijk C nu al heeft.





Verfijnde architectuur

3. Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw

Nieuwe architectuur sluit goed aan bij de schaal en het karakter van de binnenstad doordat de bestaande gebouwen en de historisch gegroeide stedenbouwkundige structuur de basis zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Daar hoort ook het samenspel bij tussen bebouwing en buitenruimte. De binnenstad is dynamisch en past zich steeds weer aan nieuwe omstandigheden aan.

Gebouwen in de binnenstad zijn meestal onderdeel van een gesloten bouwblok, soms met een toegankelijk hof aan de binnenzijde. De afzonderlijke gebouwen hebben een kleine schaal die past bij die van de voetganger. De voorgevels zijn smal en hoog (zijn verticaal geleed) en hebben een bouwhoogte van drie tot vier verdiepingen. Daarbij hebben panden hoge plafonds op de begane grond en deze ruimtes hebben vaak al heel wat functies gehad.

Elk pand heeft aan de straat een of meer voordeuren. Ook hebben de panden verschillende dakvormen, kappen in verschillende richtingen, variëren de goothoogten en verspringen de kroonlijsten (zie illustratie). In de architectuur van de binnenstad is een kleinschalige vlakverdeling in de gevels kenmerkend, met name de verhouding tussen open en dicht is daarbij bepalend. Verder is de architectuur in de binnenstad vooral heel gevarieerd. Bij grootschalige transformaties (bijvoorbeeld te verwachten in Wijk C) wordt aansluiting gezocht bij deze bestaande kwaliteiten.

De verdeling in percelen gaat hand in hand met de functies van panden. Elke functie beslaat een pand. Het doorbreken van naast elkaar gelegen panden, door tussenmuren volledig te verwijderen om bijvoorbeeld een groot winkeloppervlak te krijgen op de begane grond, is in de binnenstad niet toegestaan.

Bij nieuwbouw betekent dit dat de variatie in panden en gevels niet alleen maar cosmetisch mag zijn. Met andere woorden: de gevels laten ook echt zien wat de gebruikseenheden zijn van de gebouwen erachter. Daarmee voorkom je dat grootschalige functies (zoals een XLsupermarkt of kantoren) die niet passen bij de schaal van de historische gebouwen geforceerd worden ingepast. Grootschalige functies maken de begane grond van gebouwen (plinten) vaak saai of onaantrekkelijk. Functies als deze zijn in andere delen van de stad beter op hun plaats.

Het maken van nieuwe kappen op platte daken is alleen wenselijk wanneer dit vanuit historisch perspectief waarde heeft, dus als een kap wordt teruggebracht die ooit is verwijderd. En alleen als het goed inpasbaar is in de huidige situatie.

Ook in de binnenstad krijgen daken steeds vaker nieuwe functies, zoals (groen) dakterras, energieopwekking, waterbuffering of klimaatinstallaties. Mits ze goed kunnen worden ingepast en geen overlast veroorzaken voor de omgeving, zijn dit



Wat zie je in 2040?

- Er zijn gebouwen van topkwaliteit bijgekomen, geïnspireerd door kenmerken van de plek.
- Doorbraken tussen panden (horizontale samenvoegingen) vinden niet meer plaats.



▲ *Nieuwe architectuur in de Korte Jansstraat.*

wenselijke ontwikkelingen die kwaliteit toevoegen aan het wonen in de binnenstad. Ook publieke toegankelijkheid van (groene) daken, daken die je kan gebruiken als uitbreiding van de openbare ruimte, is in de binnenstad gewenst.

Gebouwen bieden ook kansen voor stadsnatuur: vleermuizen, vogels en insecten leven op daken, in dakgoten en kieren van muren. Planten zoals tongvarens groeien in de koekoek (kelderraam) van souterrains of in kademuren. Bij nieuwbouw kun je rekening houden met stadsnatuur door natuur-inclusief te bouwen, bijvoorbeeld met groene daken en gevels. Daarmee vergroot je de biodiversiteit en ook is het fijn te leven in een omgeving waar je op verschillende manieren in aanraking komt met natuur, bijvoorbeeld doordat je vogels ziet en hoort.

Circulair bouwen is normaal in 2040 en verplicht in 2050. Ook in de binnenstad worden panden dan niet alleen duurzaam gebouwd en gebruikt, maar ook zodanig gedemonteerd of gesloopt dat



▲ *Nieuwe architectuur in de Twijnstraat aan de Werf.*

materialen kunnen worden hergebruikt. Circulaire economie staat nog in de kinderschoenen. De gemeente is aan het leren en experimenteren met een circulaire aanpak zowel wat betreft technische als financiële aspecten. Na 2023 is een versnelling voorzien. De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld door circulair in te kopen, nieuwe gebouwen en wegen zo circulair mogelijk te (laten) bouwen en afval te gebruiken als grondstof waar dat mogelijk is.

Extra aandacht krijgt de aantrekkelijke invulling van plinten, van gebouwen op ooghoogte. In belangrijke plinten (en zichtbaar op daken) zijn bergingen, technische ruimtes, klimaatbeheersingsinstallaties en dergelijke niet toegestaan, tenzij zeer zorgvuldig ingepast. Daarbij wordt ook rekening gehouden met mogelijke geluidsoverlast en geurhinder.

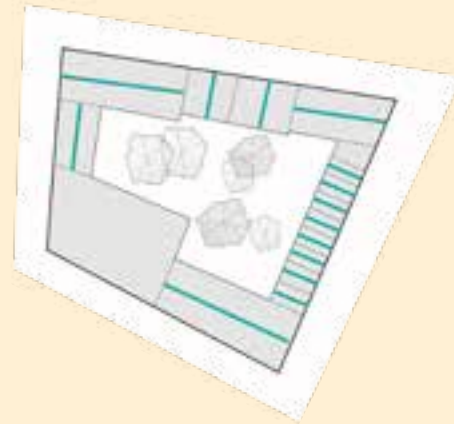
Nieuwe architectuur moet ook een verfijning en detaillering krijgen die aansluit bij de historische gebouwen. Dat wil niet zeggen dat nieuwbouw in de binnenstad 'historiserend' moet zijn vorm-

gegeven. Wel dat er veel aandacht is voor vormgeving van een hoog kwaliteitsniveau, zodat nieuwe architectuur zich kan meten met historische panden. Goede nieuwbouw brengt in principe evenveel rijkdom en variatie mee als de historische bebouwing.

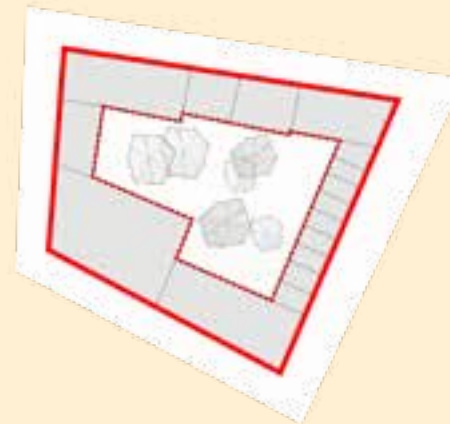
De genoemde kenmerken gelden niet alleen voor de historische binnenstad, maar grotendeels ook voor het aangrenzende centrumgebied. Hoewel de bebouwing rond het station een andere schaal heeft en de stedenbouwkundige opzet anders is, gelden de algemene kwaliteiten die zijn benoemd in deze omgevingsvisie ook voor nieuwe grote gebouwen. Voor een goed functionerend centrumgebied is architectuur van kwaliteit nodig, gebouwen die aantrekkelijk zijn op ooghoogte en passen bij de schaal en het tempo van de voetganger. Dat wil zeggen: levendige plinten door veel voordeuren en functies aan de straat. Een hoge verdieping op de begane grond maakt dit mogelijk.

Met deze kenmerken als uitgangspunt, kan de binnenstad nog aan kwaliteit en samenhang winnen, of het nu om nieuwe gebouwen gaat of om of aanpassingen aan de bestaande. Nieuwe architectuur krijgt een zodanige kwaliteit dat het kan uitgroeien tot erfgoed. De architectuur kan, binnen de genoemde randvoorwaarden, zeker een hedendaagse vormgeving krijgen of vernieuwend materiaalgebruik.

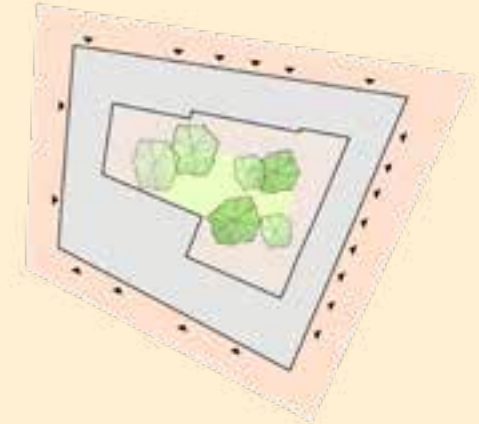
Kenmerken van bouwblokken in de binnenstad



▲ *Kappen en nokrichting.*



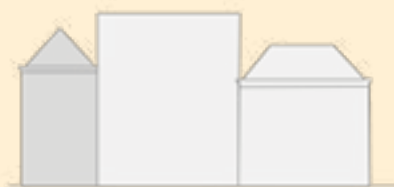
▲ *Variatie in vorm en grootte percelen:
rooilijn van voor- en achtergevel
vastleggen.*



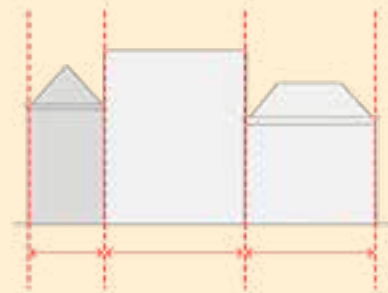
▲ *Gesloten bouwblok met voordeuren en
binnenterrein (erf en tuin).*



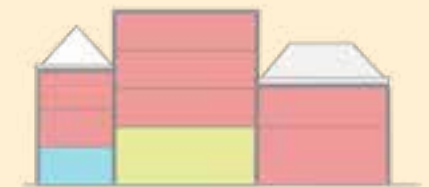
▲ *Variatie in hoogte en vorm kroonlijst.*



▲ *Variatie in daktype (kapvorm of
plat dak) en nokrichting.*



▲ *Variatie in breedtes van panden.*



▲ *Functie gaat samen met perceel:
geen horizontale samenvoegingen.*



Beleving en gebruik

4. Ruimte maken

Om de binnenstad voor meer mensen aantrekkelijk te maken, is het belangrijk dat de openbare ruimte sfeervol, veilig en toegankelijk is ingericht voor gebruik door iedereen. In 2040 is er meer publieke ruimte die door iedereen kan worden benut en niet permanent wordt toegewezen aan één bepaalde functie.

Het behoud van ons gebouwde erfgoed is behoorlijk goed geregeld. Dat is anders met onze buitenruimte en met het samenspel van beide. Alleen bij uitzondering is de openbare ruimte wettelijk beschermd zoals het Zocherplantsoen (rijksmonument). Daarnaast is de gemeente verplicht het beschermde stadsgezicht in stand te houden, inclusief het groen, het water en de morfologie.

In de Utrechtse binnenstad heeft de inrichting van de openbare ruimte niet overal dezelfde kwaliteit als de monumentale bouwwerken die er langs staan. Historische panden, grachten, pleinen, monumentale bomen en beeldende kunst in de openbare ruimte komen niet altijd goed tot hun recht. Soms zijn ze zelfs nauwelijks te zien en slecht toegankelijk door de vele obstakels. Het opwaarderen van de directe omgeving van een beschermd monument heeft een positieve invloed op de waardering en beleving ervan. De manier waarop de openbare ruimte in de Utrechtse binnenstad wordt gebruikt en ingericht kan beter en ook groener. Dat maakt

de binnenstad voor meer mensen bruikbaar en beleefbaar en maakt de binnenstad ook economisch aantrekkelijker. Mensen voelen zich welkom in een fraaie en verzorgde omgeving waar wat te beleven valt.

Doordat Utrecht groeit, komen steeds meer mensen naar de binnenstad en wordt de openbare ruimte intensiever gebruikt. Daar komt de tendens bij dat mensen de buitenruimte steeds meer waarderen en benutten. Om die redenen is er meer ruimte nodig voor voetgangers, inclusief gebruikers van kinderwagens, scootmobielen, rolstoelen of andere hulpmiddelen. Voor voetgangers en zeker voor mensen met een beperking is de binnenstad niet erg gastvrij en comfortabel. Voetpaden zijn vaak smal en er staan hinderlijke obstakels. De voetganger krijgt vaak de restruimte toegedeeld. In straten en stegen is het belangrijk meer ruimte vrij te spelen voor de mensen die er lopen. Pleinen, werven en bruggen moeten ruim blijven voor voetgangers, voor zowel bereikbaarheid van functies als ook om prettig te verblijven.

Het maken van meer ruimte en het verbeteren van de kwaliteit van deze ruimte gaan hand in hand. De binnenstad wint aan kwaliteit als de buitenruimte minder vol staat met objecten die de aandacht afleiden van de gebouwen met etalages, straten en pleinen, het groen en het water. Er is alleen plek voor objecten die bijdragen aan de sfeer van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken.



Wat zie je in 2040?

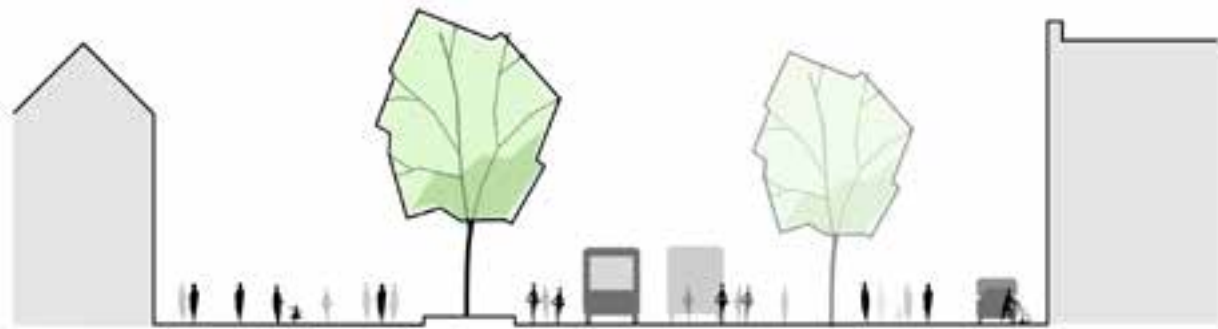
- **Doordat er meer ruimte is voor voetgangers, kun je beter wandelen en genieten van de schoonheid van de binnenstad.**
- **Mensen met een beperking kunnen zich onbelemmerd bewegen doordat er minder hinderlijke obstakels op straat staan.**
- **Terrassen en tijdelijke verkoop-punten zijn goed ingepast in de omgeving.**
- **Gevelreclame is in stijl met de omgeving.**



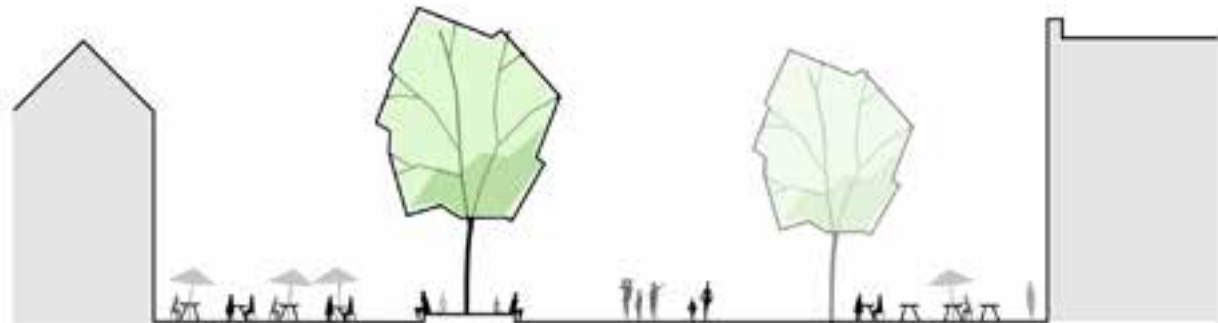
▲ *Verrommeling van de openbare ruimte.*

Een groot deel van de openbare ruimte wordt op dit moment alleen gebruikt voor het plaatsen van 'privaat' eigendom van particulieren en bedrijven, zoals sandwichborden, grote windschermen en parasolconstructies bij terrassen, bouwterreinen voor werk aan de weg of aan panden, afvalcontainers van bedrijven, uitgestalde waren, informatiezuilen, geparkeerde fietsen, auto's of vrachtauto's zonder oog voor sfeer en uitstraling. Het resultaat daarvan is op sommige plekken een gezellig levendig straatbeeld, maar vaker is de publieke ruimte overvol en slecht toegankelijk. Daarom wordt steeds kritischer gekeken naar permanent privaat of commercieel gebruik van de openbare ruimte, kostbare ruimte die je ook kan delen. Waar de openbare ruimte nu soms een verzamelplaats lijkt van spullen die niet meer op privéterrein passen, kiest de gemeente, vanwege de toenemende druk op de ruimte, steeds vaker voor het algemeen belang; meer publieke ruimte maken.

Het straatbeeld kan ook worden verbeterd door een weloverwogen plaatsing van bijvoorbeeld fietsenrekken, palen en borden. Het is belangrijk dat deze niet vanuit één vorm van gebruik (zoals verkeer, winkels, horeca) worden geplaatst, maar dat wordt gekeken naar de samenhang tussen de vormen van gebruik, de ruimtelijke kwaliteit en het beheer.



De Utrechtse binnenstad moet vol leven zijn en daar horen ook wat rommeligheid en rafelrandjes bij, maar in 2040 liefst minder dan nu. Er zijn meerdere manieren om de binnenstad – in het algemeen belang – mooier te maken voor iedereen. De bedoeling is de binnenstad zo aantrekkelijk in te richten dat deze levendigheid en gebruik juist beter mogelijk maakt. De gemeente ondersteunt initiatieven vanuit de stad (van onder-nemers, bewoners of bijvoorbeeld culturele instellingen) mits die initiatieven de aantrekkelijkheid en het publieke karakter van de openbare ruimte niet aantasten.



Bij een plek waar wordt geleefd, gewerkt en bewogen, is het belangrijk dat er ook ruimte vrij blijft. Plekken die voor ademruimte zorgen, flexibel gebruik en spontane initiatieven mogelijk maken. Zo kan een plein dagelijks worden gebruikt voor terrassen en verkeer en wekelijks voor een markt, maar op een ander moment ook voor een straatmuzikant, een concert, sportevenement of demonstratie. Dat kan het beste als de ruimte niet permanent wordt opgedeeld in strookjes of plekken die elk zijn toegewezen aan één specifieke functie. Een meer flexibel ruimtegebruik vergroot de gebruiksmogelijkheden. Zo kunnen culturele aanbieders de mogelijkheid krijgen zich ook buiten hun eigen pand te laten zien of een culturele manifestatie te houden in de openbare ruimte, zonder dat het per se een evenementenlocatie moet zijn. Dit voegt waarde toe.



- ▲ Een voorbeeld van flexibel gebruik van de openbare ruimte:
 - Boven: In de spits wordt de ruimte vooral gebruikt voor komen en gaan.
 - Midden: In het weekend wordt dezelfde ruimte gebruikt voor verblijf.
 - Onder: Op bijzondere dagen kan er een evenement zijn op dezelfde plek.



▲ Gevelreclames en een terrasinrichting die passen bij het monumentale karakter van gevel en omgeving.

Met het oog op het groeiende ruimtegebrek in 2040, kiest de gemeente er de komende jaren voor om steeds minder permanente claims te accepteren en beleid en handhaving hierop toe te snijden. In 2040 ziet de binnenstad er aantrekkelijker uit doordat de buitenruimte als geheel wordt benaderd en de benodigde functies in samenhang een plek krijgen, zowel in plaats als in tijd. Om de gezamenlijke economische waarde en de gebruiksmogelijkheden van de binnenstad te vergroten wordt privaat gebruik beperkt in de ruimte of flexibel gemaakt in de tijd. Door de kwaliteit van de ruimte te verbeteren, wordt de belevingskwaliteit van de openbare ruimte ook groter en wordt de binnenstad interessanter voor consumenten en voor ondernemers om zich te vestigen. Voor Utrechters en bezoekers wordt de binnenstad meer uitnodigend.

Bij een hoogwaardig straatbeeld hoort ook een kwaliteitsslag in de gevelreclame en op termijn ook het opruimen van reclamevlaggen en reclameborden door zowel gemeente als bedrijven. Ook de uitstraling van (tijdelijke) verkeersborden valt te verbeteren. Natuurlijk zijn sommige verkeersborden noodzakelijk en uiteraard kunnen ondernemers en organisaties hun aanbod blijven aanprijzen. De ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad is een aansporing om dat op een aantrekkelijke en stijlvolle manier te doen.

Speciale aandacht vraagt de inpassing van horecaterrassen. Een kwalitatief hoogwaardige terrasinrichting is voor gasten aantrekkelijk. Naast het terrasmeubilair wordt de kwaliteit van terrassen ook bepaald door de grootte en locatie. Veel horecaterrassen verlevendigen de openbare ruimte op een prettige manier en zijn ideale

plekken om de schoonheid van de binnenstad te beleven. Veel Utrechters en bezoekers waarderen deze terrassen.

Op een aantal werven en pleinen staat de ruimte bijna permanent vol met parasols, windschermen, verlichting en versieringen. Jammer is dat je, door de aanwezigheid van dergelijk terrasmeubilair, de omgeving niet meer ervaart en daardoor de schoonheid van de binnenstad aantast. De meeste terrassen staan permanent opgesteld, ook als er weinig gasten zijn doordat het nog vroeg is of slecht weer. Zulke lege terrassen nemen kostbare voetgangers- en verblijfsruimte in beslag. Op plekken waar de terrasfunctie overheersend is, beperkt het een ander gebruik van de ruimte. Voor mensen die niet iets willen consumeren op een terras zijn er op de Utrechtse pleinen bijvoorbeeld maar weinig bankjes.

Om te komen tot een goede balans tussen privaat en publiek gebruik, kan het vergunnen van terrassen anders worden aangepakt. Daarbij kunnen flexibelere terrasopstellingen mogelijk worden, zowel in de tijd als in de ruimte. Het vergunnen en begrenzen van terrassen is al maatwerk en dat kan nog worden verfijnd, onder meer door terrasvergunningen niet meer eeuwigdurend uit te geven maar voor een beperkte periode, zodat de gemeente, als dat nodig is, kan bijsturen.

Door meer te variëren in de terrasgrootte per dag(deel) of seizoen, kan de gemeente inspelen op andere vragen om ruimte. Denk aan een smal, permanent basisterras met uitbreidingen op de momenten dat er ruimte voor is, zoals dat in 2021 al kan bij markten (bijvoorbeeld op het Vredenburg) en evenementen (bijvoorbeeld op de Neude).

In elke straat en op elk plein zijn de beschikbare terrasruimte en de behoefte aan ruimte voor andere doelen weer anders. Voor elke locatie komt het er op aan, in goed overleg met de gemeente, ondernemers, hun bureaus en andere betrokkenen, het ruimtebeslag van terrassen en de beschikbaarheid van terrassen in de tijd te beoordelen ten opzichte van ander ruimtegebruik. Dit betekent niet dat terrassen die in 2021 bestaan zo maar worden opgeheven. Soms kan dit betekenen dat er, op termijn minder terrasruimte beschikbaar is dan nu of dat die ruimte minder vaak beschikbaar is.



▲ *Dit terras met uitnodigende stoeltjes en tafeltjes is ruim opgesteld waardoor het terras onderdeel maakt van de pleinruimte en niet daarvan is afgeschermd, zoals vaak gebeurt met schermen en grote parasols.*

Op andere plekken kan juist terras-uitbreiding mogelijk zijn.

Ook een betere vormgeving en aankleding van terrassen is een manier om de schoonheid van de binnenstad te vergroten. Tegelijk kunnen die het economisch functioneren verbeteren, want permanente overkappingen en schermen zijn vaak niet nodig en doen afbreuk aan de kwaliteit van de ruimte. Een ruime opstelling met hoogwaardig meubilair – waarover met de ondernemer afspraken gemaakt worden bij het verlenen van de terrasvergunning – is uitnodigend. In nauw overleg kunnen ondernemers een kwaliteitsslag maken die voor iedereen voordelen heeft.

Uitgangspunt voor 2040 is dat pleinen, grachten en bruggen ruim blijven, met minder permanente

verkooppunten, zoals kiosken of kramen. Daardoor blijft er voldoende ruimte voor voetgangers en blijft er zicht op het water, bomen of gebouwen.

Voor betrokken ondernemers kan een nieuwe plek in bestaand vastgoed aantrekkelijk zijn. Een andere alternatief voor permanente verkooppunten zijn de tijdelijke plaatsing van foodtrucks. Ook tijdelijke verkooppunten moeten enige kwaliteit hebben, kort voor de openingstijden worden opgebouwd en direct na sluiting weer opgeruimd en schoon-gemaakt. Zo kan een plek ook voor andere functies worden gebruikt.

Een ruimere inrichting van de buitenruimte met meer comfort is ook wenselijk bij de opstelling van sommige markten. Deze kunnen aangenamer worden ingericht met meer groen en zitplekken, die juist ook op marktdagen kunnen worden gebruikt.



Uitnodigend

5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte

Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken en de schoonheid van de omgeving beleefbaar maken. De aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van de binnenstad heeft voor een belangrijk deel te maken met de ontstaansgeschiedenis van de plek. Het ontstaan van de pleinen heeft bijvoorbeeld vaak te maken met een (voormalige) kerk of klooster. Veel pleinen ontleen daaraan ook hun karakter. De werven zijn zonder weerga door hun oorspronkelijke havenfunctie aan de rivier. De Utrechtse binnenstad heeft vlak bij elkaar verschillende plekken, met verschillend karakter en sfeer. Dit vormt de basis voor inrichting en gebruik.

Dat kan, als de inrichting niet bestaat uit een opeenstapeling van 'sectorale' ingrepen (de plaatsing van fietsenrekken, paaltjes, afvalbakken, uitgifte terrasvergunning als aparte ingrepen), maar wanneer de benodigde functies in samenhang een plek krijgen. Bij de inrichting is de identiteit van de plek leidend. Deze wordt bepaald door de ruimtelijke situatie, de functies in de buitenruimte en de aangrenzende gebouwen.

In delen van de Utrechtse binnenstad is de kwaliteit van de openbare ruimte er de afgelopen jaren fors op vooruit gegaan. De gemeente blijft hier structureel aan werken met een vast palet aan

hoogwaardige materialen: verhardingen van (fietsvriendelijke) gebakken klinkers, natuurstenen banden, comfortabel straatmeubilair, duurzame verlichting en robuust groen. Materialen die passen bij de sfeer, allure en schoonheid van de binnenstad, bij het intensieve gebruik en bij de verschillende sferen van deelgebieden.

Door de materialen, de inrichtingsprincipes (bijvoorbeeld 'stoepparkeren') en de wijze van aanleg doordacht te standaardiseren, ontstaat een rustig straatbeeld en wordt het beheer vereenvoudigd.

Ook een groene inrichting draagt bij tot een mooiere binnenstad. Groen verhoogt bovendien de ecologische waarde en kan de biodiversiteit versterken. Daarom worden, bij de aanleg van nieuw groen zoveel mogelijk planten van de zogenaamde 'Utrechtse soortenlijst' gebruikt. Tot slot kan groen de binnenstad klimaatbestendiger maken en zo op verschillende manieren de verblijfswaarde vergroten.

In de binnenstad bestaat de basisinrichting van de openbare ruimte in 2040 uit duurzame materialen en een zorgvuldige afwerking die tegen een stootje kan. Er is aandacht voor ambachtelijk vakwerk bij aanleg en onderhoud. Op bijzondere en unieke plekken, zoals de pleinen, kan van de basisinrichting worden afgeweken en wordt het niveau - in aansluiting op structuur en gebruik op die plekken - nog hoger. Soms worden objecten



Wat zie je in 2040?

- Pleinen, straten en groene plekken stralen een allure uit die past bij het karakter van de plek.
- De openbare ruimte is ingericht met duurzame materialen, met bijpassende accenten op bijzondere plekken.



- ▲ *Nu doorsnijdt een belangrijke verkeersroute met o.a. bussen logistiek verkeer en fietsverkeer het Janskerkhof. De ruimte is opgedeeld voor een veelheid aan functies. De restructuur is voor de voetganger.*



- ▲ *Mogelijk toekomstbeeld van het Janskerkhof als samenhangende pleinruimte, met stralend erfgoed en waar je vrij kan bewegen. Met meer groen en ook zitgelegenheid buiten de terrassen.*

gebruikt die speciaal voor Utrecht zijn ontworpen.

De basisinrichting van straten en grachten bestaat uit de klassieke profielindeling met een rijloper (het deel van de straat waar het verkeer op rijdt of loopt) en (rabat)stroken aan de zijkanten. In de rabat-stroken worden de monumentale stoepen opgenomen die bij huizen horen.

Als verbijzondering op deze basisinrichting, kunnen pleinen worden ingericht met bijzondere materialen en speciale vormgeving die het karakter van de plek ondersteunen. Vaak ook maken bomen deel uit van de bestaande kwaliteit. Die kan daarnaast worden versterkt door de programmering van de ruimte. Op het Vredenburg bijvoorbeeld (tegelijk hart van het winkelgebied en achtertuin van TivoliVredenburg) kunnen meer (muzikale) activiteiten de samenhang tussen gebouwen en plein groter maken. Dat past bij de ambitie, het kernwinkelgebied te ontwikkelen tot een gebied waar je meer kan beleven dan alleen winkelen. En het sluit aan bij het idee om TivoliVredenburg een nieuwe toegang te geven op de hoek van het plein.

Op het Domplein ontbreekt samenhang tussen de betekenis van het plein en die van de meeste panden. De uitstraling van de aanwezige horeca kan bijvoorbeeld meer aansluiten op de identiteit van het plein, de plek waar Utrecht is ontstaan.

Ook al is de kwaliteit van de inrichting van het plein enige jaren geleden sterk verbeterd, de verblijfskwaliteit laat er nog te wensen over. Hoewel veel mensen het plein bezoeken, kun je, buiten de terrassen, bijna nergens lekker zitten en genieten van de schoonheid van Domtoren en Domkerk.

Een kans om de identiteit van deze plek te versterken biedt het pand van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten. Een bezoek aan Utrecht kan vanuit het Domplein beginnen, op de plek vanuit waar de stad is ontstaan én geboren. Ook een openbare fietsenstalling in dit pand zou de kwaliteit van het Domplein ten goede komen.

Een ander voorbeeld is het Janskerkhof. In 2021 is de ruimtelijke situatie een versnipperde pleinruimte zonder overkoepelende kwaliteit. De busbaan heeft een belangrijke ontsluitende en sociale functie en is dominant aanwezig. Het ruimtelijk effect daarvan is dat deze de pleinruimte in tweeën deelt. Ook de rest van het plein is pragmatisch opgedeeld voor de verschillende gebruikers zonder samenhang tussen de functies (zoals terrassen, parkeren en verblijven). Er is nauwelijks een plek die zich leent om even te gaan zitten voor een praatje of de Janskerk te bewonderen. Het opdelen in stukjes plein voor elke functie levert niet de ruimtelijke kwaliteit op die je op deze plek in de stad mag verwachten. De eigen sfeer die de zaterdagse

planten- en bloemenmarkt geeft en het kenmerkende bomendak, kan meer worden benut. Het Janskerkhof kan beter en mooier – voor iedereen.

Wil je de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht laten komen, dan moet je gebouwen en openbare ruimte als geheel zien, straten en pleinen beter inrichten en daarbij functies in gebouwen, gebruik en beheer in samenhang bezien. Een openbare ruimte van hoge kwaliteit is aantrekkelijker voor verblijf. Uitgangspunt vormt daarbij de identiteit en kwaliteit van de plek. Dat geldt bijvoorbeeld voor de kerkgebouwen en hun oorspronkelijke functie, het houden van missen of kerkdiensten. Het gebruik en de inrichting van de kerkpleinen houdt rekening met de beleving en het functioneren van de levende geloofsgemeenschappen en met de rust die daarvoor op sommige momenten in de week wordt gevraagd.

De Commissie Welstand en Monumenten Gemeente Utrecht toetst de kwaliteit van bouwplannen in de binnenstad. De toetsing van de kwaliteit van plannen voor de openbare ruimte vindt plaats door de gemeentelijke BlnG-toetsing (Beheer Inrichting en Gebruik). BlnG-toetsing kan worden verbeterd door niet alleen te adviseren over de wijze van inrichting, maar ook of de inrichtingsopgave past bij de integrale doelstellingen uit deze omgevingsvisie.



▲ (Boven) Op de Neude heeft het autoparkeren van 1974 in 2021 plaats gemaakt voor een trotse vlag, geparkeerde fietsen, terrasmeubilair en afvalcontainers. Nog steeds geen echt uitnodigende ruimte.

(Onder) Op het Domplein parkeren in 2021 geen auto's meer zoals in 1965 en is er vrije ruimte die de bomen en het erfgoed beter tot hun recht laten komen. Maar er is weinig uitwisseling tussen gebouwen en plein.

Een goed functionerende en fraaie openbare ruimte heeft een positieve invloed op het vestigingsklimaat van bewoners en ondernemingen. Er is ook een wisselwerking tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en het succes van een onderneming. Voor bezoekers is

een positieve beleving van de openbare ruimte namelijk belangrijk. De gemeente rekent op de medeverantwoordelijkheid van ondernemers, kerken, universiteit, instellingen en bewoners voor verbeteringen van de inrichting of het beheer in de openbare ruimte van de binnenstad.



Parkeren minder in straatbeeld

6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat

Om meer ruimte te scheppen op hetzelfde oppervlak en de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht te laten komen, kiest de gemeente voor minder parkeerruimte voor auto's op straat. Bewoners (inclusief mensen met een beperking), ondernemers, werknemers en bezoekers van winkels, kerken, culturele en maatschappelijke instellingen kunnen hun bestemming in 2040 nog steeds bereiken, maar niet altijd op dezelfde manier als twintig jaar daarvoor. Fietsen en lopen hebben de voorkeur. Die manieren om je te verplaatsen zijn gezond en nemen bovendien minder ruimte in.

Eind 20e eeuw is een aantal pleinen, zoals Neude en Domplein, parkeervrij gemaakt. Toch domineren rijdende en geparkeerde auto's, maar ook taxi's, vrachtauto's, touringcars en klusbussen op veel plekken in de binnenstad nog steeds het straatbeeld. Het aantal rijdende en geparkeerde fietsen is in dezelfde tijd enorm toegenomen. Waar ooit auto's stonden, staan nu vaak fietsen van particulieren en bezorgfietsen van bedrijven. Dat is uit het oogpunt van duurzaamheid en gezondheid natuurlijk een grote vooruitgang. Lopen, fietsen en openbaar vervoer zijn overigens in de binnenstad in 2021 ook al meestal effectiever dan de auto.

De gemeente streeft naar veel minder gemotoriseerd verkeer in het centrum. Vermindering van het verkeer is belangrijk voor de verkeersveiligheid. Utrecht werkt aan de landelijke ambitie richting nul

verkeersdoden in 2040. We verlagen daarom ook in de binnenstad zoveel mogelijk de maximum snelheid, uiteraard passend bij de functie van de straat. Dit past bij het streven van de gemeente naar spreiding van functies over de stad. In de binnenstad worden functies geconcentreerd die zijn gericht op langzaam verkeer, terwijl in andere delen van de stad functies ruimte kunnen krijgen die autoverkeer aantrekken.

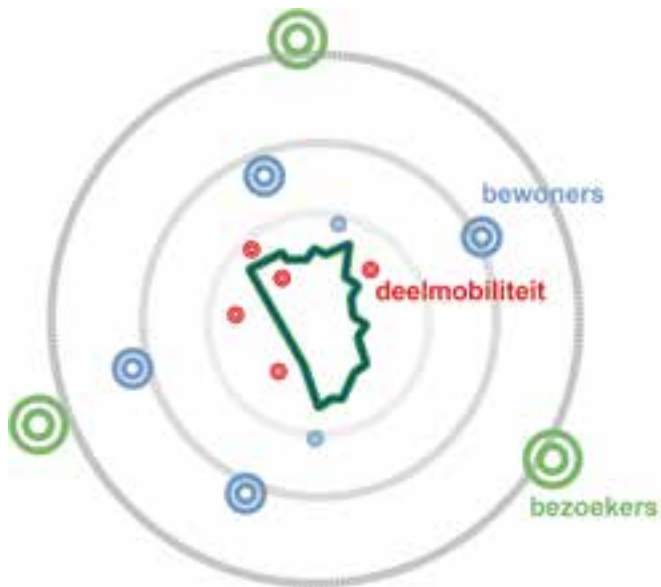
In de binnenstad rijdt in 2040 alleen nog emissievrij bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer wordt tegengegaan door verdere compartimentering van de binnenstad. Dat wil zeggen dat de binnenstad wordt verdeeld in kleine gebieden, waartussen doorgaand gemotoriseerd verkeer niet is toegestaan. Dat betekent soms dat je een langere route moet rijden om op je bestemming te komen. De bedoeling is echter dat er in totaal minder autoverkeer is. Ook gereguleerde toegang helpt om alleen noodzakelijk verkeer in de binnenstad te laten komen. Denk daarbij aan bewoners en logistieke functies waarvoor geen alternatief mogelijk is.

Minder parkeerplaatsen op straat voor bewoners en bezoekers betekent ook dat er minder bestemmings- en zoekverkeer is. Deze maatregel maakt ruimte vrij voor ander gebruik van de openbare ruimte, zoals groen, verblijf, informeel sporten en langzaam verkeer.



Wat zie je in 2040?

- **Er rijden en staan minder auto's op straat, want je parkeert vaker in de bestaande garages en buiten de binnenstad.**
- **Meer bewoners en bezoeker komen met emissieloze (deel) auto's, (deel)fietsen, openbaar vervoer en te voet naar de binnenstad.**
- **Er zijn voldoende in- en uitstap-plekken voor taxi's en touringcars, maar geen permanente parkeer-plekken voor deze functies in de binnenstad of aan de singel.**
- **In woonstraten hebben auto-parkeerplekken plaatsgemaakt voor fietsenrekken, groen en verblijfsplekken.**
- **Er zijn meer fietsparkeerplekken in rekken of vakken op straat en in gebouwde (buurt)stallingen.**



▲ *Principe voor autoparkeren in 2040: deelauto's staan vlakbij het centrum geparkeerd, privéauto's staan op eigen terrein of buiten de binnenstad geparkeerd. Parkeerplaatsen voor bezoekers liggen verder weg.*

Zo profiteert Utrecht meer van de kwaliteit van zijn erfgoed en de schoonheid van de binnenstad.

Woningen en andere bestemmingen blijven met de auto bereikbaar voor laden, lossen, verhuizen en natuurlijk ook voor bewoners met een beperking. Er blijven minimaal hetzelfde aantal en wellicht meer gehandicaptenparkeerplaatsen van goede kwaliteit in de binnenstad. Kort parkeren voor het in- en uitstappen voor de passagiers van auto, (regio)taxi en touringcar kan op aangewezen plekken.

In de periode tot 2040 parkeren steeds meer mensen buiten de binnenstad. Vanaf de parkeerplekken daar bereiken bewoners en bezoekers de binnenstad te voet, per (deel)fiets of openbaar vervoer. Dit geldt ook voor werknemers die buiten Utrecht wonen. Deelauto's kunnen dichterbij worden geparkeerd dan privéauto's, bij voorkeur in de bestaande garages. Er worden geen nieuwe parkeergarages bijgebouwd in de binnenstad. De parkeerkosten variëren: hoe dichterbij de binnenstad, hoe hoger de prijs. Wellicht krijgen bewoners voor het kort parkeren een jaarlijks 'tegoed' van een bepaald aantal uren of dagen als aanvulling op een parkeervergunning op afstand of als zij een (deel)auto huren.

Ook nieuwe soorten aanbod van parkeren op afstand, mede door ondernemers in de binnenstad ontwikkeld, kunnen bijdragen tot de gastvrijheid.

Voorbeelden: een festivalfiets of parkeren in combinatie met een Jaarbeursshuttle. Duidelijke communicatie en aanwijzingen voor bezoekers vergroten het gevoel van gastvrijheid en verminderen het zoekverkeer. Daarbij wordt ook het gebruik van mobiele routeplanners op internet betrokken, naast andere op dat moment actuele technieken.

In 2040 zijn deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit voor bewoners en ondernemers van de binnenstad een nog interessanter alternatief voor de eigen auto ('gebruik' in plaats van 'bezit'). Mobiliteit wordt steeds vaker aangeboden als een dienst ('mobility as a service' - MAAS). De gemeente zet zich in voor meer, laagdrempelig aanbod van deelmobiliteit, toegankelijk voor iedereen. Ook voor mensen met een klein budget kan 'mobility as a service' aantrekkelijk zijn, omdat je af en toe een auto gebruikt maar er geen hoeft te bezitten. Misschien krijg je met korting toegang tot deelmobiliteit (voor een bepaalde periode) bij inlevering van je parkeervergunning. Deelauto's, -scooters en -fietsen kunnen ook een belangrijke rol spelen bij de eerste en laatste kilometer(s) naar parkeerplaatsen die op afstand liggen.

Taxi's en touringcars zijn een aanvulling op het openbaar-vervoersysteem. Taxivervoer moet in de binnenstad voldoende beschikbaar blijven, maar zonder een groot permanent ruimtebeslag.

Lang parkeren en wachten op klanten (bufferen) door touringcars of taxi's vindt plaats op afstand. Op korte termijn zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels. Lang parkeren kan aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij P+R Westraven en P+R De Uithof (USP).

Vooraf bij de uitgaanlocaties en stations zijn opstelplekken nodig voor taxi's. Deze kunnen flexibel gebruikt worden in de tijd. 's Nachts heeft de binnenstad genoeg ruimte voor een aantal taxiwachtplekken op straat. Overdag is er meer loopruimte nodig en zijn de taxistandplaatsen niet in gebruik. Een voorbeeld is de bestaande plek op de Lange Viestraat.

Er is ook een oplossing nodig die inspeelt op de toenemende markt voor taxi's op basis van oproepen door klanten, die deels in de plaats komt van het instappen op een vaste plek. In de toekomst kan, verspreid over de binnenstad, een beperkt aantal taxi-in- en uitstapplaatsen voor overdag komen. Belangrijk is dat deze plekken geen permanente opstelplaats zijn en dat het lang parkeren ('bufferen') plaatsvindt buiten de binnenstad. Bij een oproep rijden taxi's vanaf de bufferplek naar een vrije opstapplaats in de binnenstad.

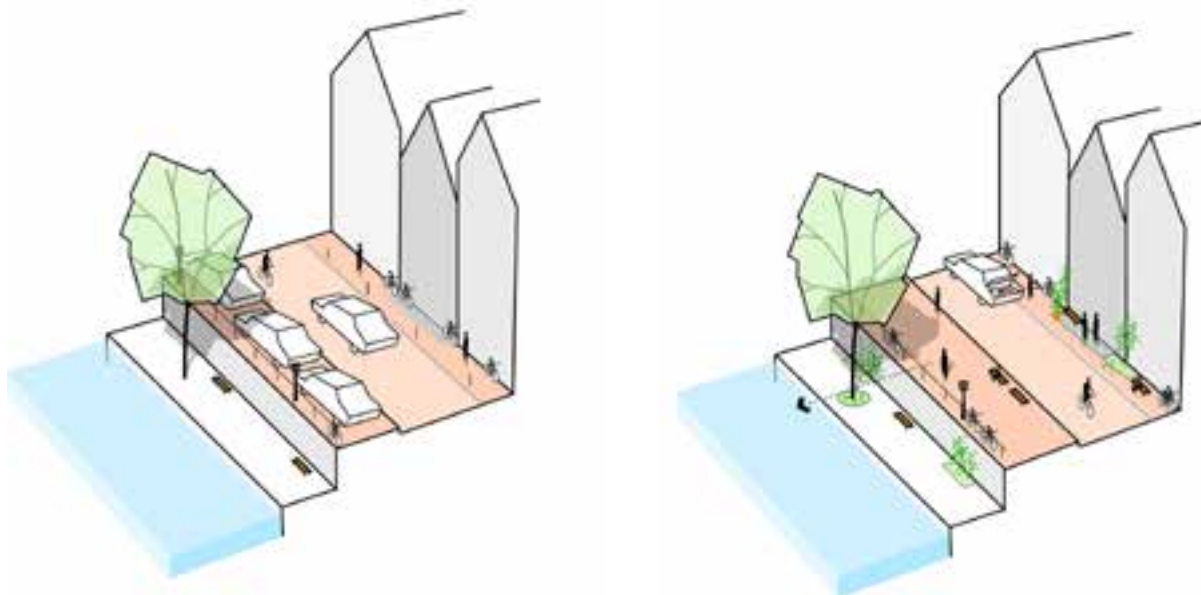
Autoparkeren

Een particuliere auto staat gemiddeld voor 95% van de tijd geparkeerd. Voor auto's zijn er in 2020 2.000 parkeerplaatsen in de openbare ruimte van de historische binnenstad. In parkeergarages in en aan de randen van de binnenstad is plek voor bijna 6.000 auto's.

Ter vergelijking: 2.000 parkeerplaatsen, oftewel 22.000 vierkante meter, of 3,5 voetbalveld, betekent een ruimtebeslag van drie keer het Vredenburgplein. Ongeveer twee derde van de huishoudens in de binnenstad heeft geen eigen auto (meer dan in andere Utrechtse wijken) en een derde maakt wel eens gebruik van een deelauto (ook meer dan in andere wijken). Als de bestaande parkeerplaatsen worden vervangen door plekken voor deelauto's, dan is hiervoor slechts ongeveer 10% van de ruimte nodig, want een deelauto wordt gemiddeld door tien huishoudens gebruikt.

Bron: utrecht-monitor.nl





▲ Inrichtingsprincipe voor de grachten. Links de situatie in 2021, rechts die in 2040.

Wellicht zijn deze opstapplaatsen niet exclusief voor taxi's, maar zijn het plekken die ook door ondernemers of binnenstadsbewoners kunnen worden gebruikt voor in- en uitstappen of laden en lossen.

Utrecht is fietsstad nummer 1 van Nederland, een predikaat om trots op te zijn. Je ziet het terug aan de grote hoeveelheid fietsers (ruim 30.000 per dag langs het Vredenburg in het voorjaar van 2020) en de vele geparkeerde fietsen in de binnenstad. Ook in 2040 zijn fietsers zeer welkom in de binnenstad. De fiets blijft een goed alternatief voor de auto.

Dat neemt niet weg dat niet alleen autoparkeren, maar ook dat van fietsen, scooters en andere tweewielers in de binnenstad steeds meer ruimte opslokt. Het merendeel van deze fietsen is er een parkeer-plek in een rek of stalling.

Op piekmomenten zijn er niet genoeg van dergelijke 'formele' fietsparkeer-plekken voor alle fietsen. In de binnenstad staan regelmatig meer dan 12.000 fietsen geparkeerd in de openbare ruimte, met pieken die nog hoger liggen. Voor Veel Utrechters gebruiken de fiets voor bezoekjes aan de binnenstad en zetten hem dan los op straat. Op rustige momenten is dit geen probleem, maar op de piekmomenten zijn er zoveel mensen die hun fiets 'even' op straat plaatsen dat er steeds meer plekken zijn die niet meer begaanbaar zijn voor voetgangers.

Utrecht wil enerzijds fietsers de ruimte geven en anderzijds plaats maken voor voetgangers, mensen met een beperking, groen en verblijfs-functies. Voor deze opgave is geen gemakkelijke oplossing voor handen.

Om het succes van de fiets vast te houden, is het noodzakelijk om voldoende fietsparkeerplekken te hebben. Tegelijk is het nodig om de fietsparkeerdruk op sommige plekken te verlagen. Snelle, comfortabele looppistes kunnen een aantrekkelijk alternatief bieden voor de fiets voor kortere afstanden in de binnenstad. Ook een goede aansluiting tussen (wellicht verder gelegen) stallingen en (snelle, comfortabele) looppistes kunnen bijdragen aan het verminderen van de fietsparkeerdruk.

Het lijkt logisch om de vermindering van autoparkeerplaatsen te benutten om ruimte voor fietsparkeren te winnen. Dit kan op een aantal plekken een goede stap zijn, maar dat schuurt met de wens om ruimte maken voor groen of voor voetgangers en verblijf.

Het inpandig stallen van fietsen is een andere oplossingsrichting. Dit is een dure oplossing maar vergroot wel de mogelijkheden voor ander gebruik van de ruimte op straat. Voor bezoekers en voor bewoners zijn stallingen nodig.

Inpandige openbare fietsenstallingen voor bezoekers moeten goed bereikbaar zijn vanaf de belangrijkste fietsroutes. In 2040 ga je vanaf daar te voet verder, veel minder dan in 2021 gehinderd door grote aantallen geparkeerde fietsen. In de stallingen vind je diensten zoals een toiletvoorziening, verhuur van bakfietsen of

- *De Oudegracht vroeger, in 2021 en mogelijk in de toekomst: In 2040 is er langs de grachten minder parkeerruimte en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.*



kinderbuggy's, een fietsenmaker of postpakkettenpunt. Misschien zijn ook andere soorten dienstverlening mogelijk en kun je hier een drankje kopen. Voor bewoners zijn er buurtstallingen. Deze kunnen kleinschalig zijn en liggen dicht bij de woning. Het is echter zeer de vraag of het lukt om alle fietsen een plek te bieden in een inpandige stalling en de groei van het aantal fietsen bij te houden. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het moeilijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. Daarnaast zou een groter aanbod aan fietsparkeerplekken er toe kunnen leiden dat nóg meer mensen per fiets naar de binnenstad komen, waardoor de vraag naar parkeerruimte nóg groter wordt.



Een fietsvriendelijke inrichting van de binnenstad met voldoende fietsparkeerplekken op straat en inpandig is nodig. Experimenten met kortparkeerruimtes voor fietsen zijn denkbaar. Zo komt er ruimte voor voetgangers, groen en klimaatadaptatie. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan.

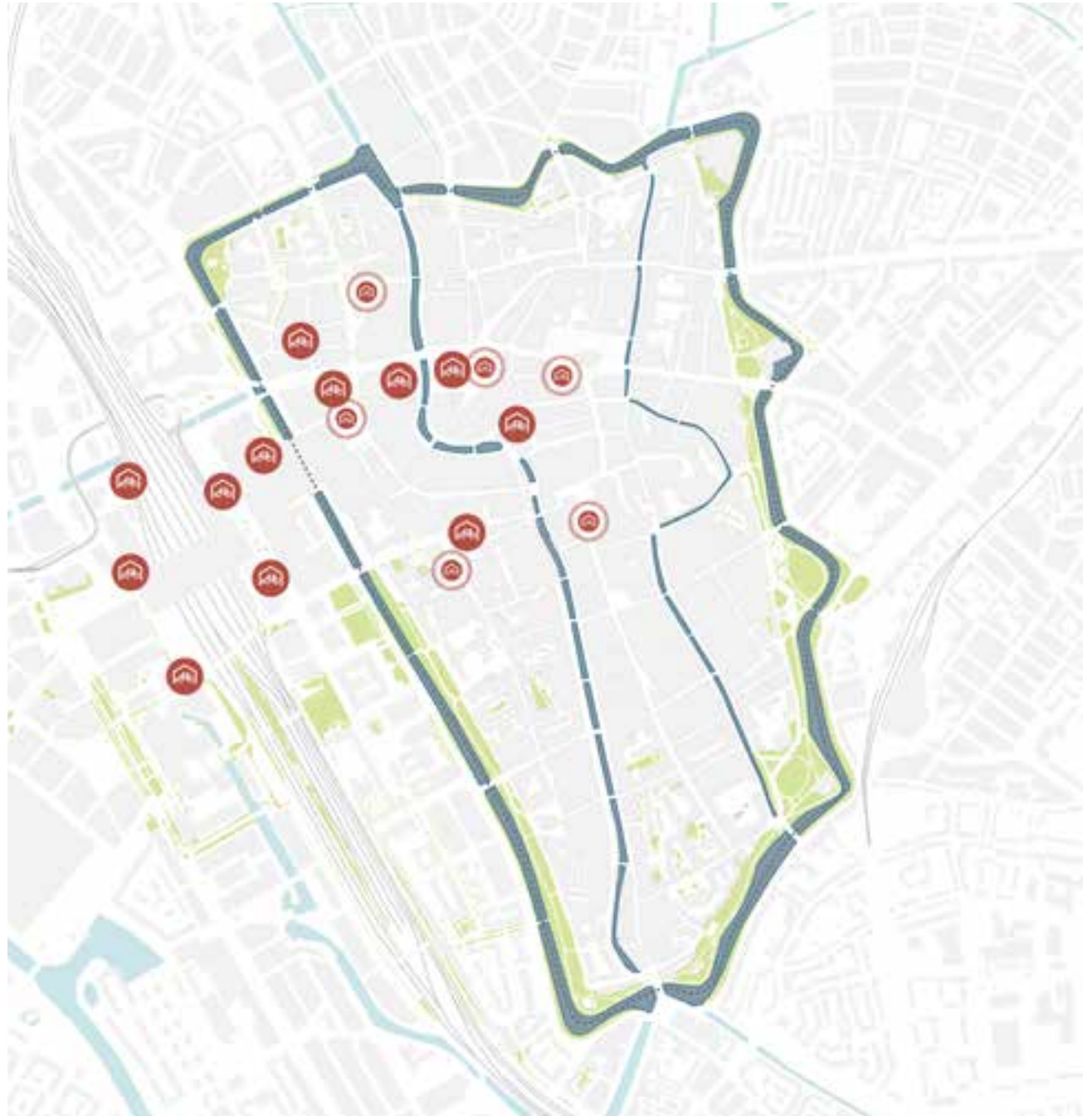
Steeds meer mensen maken gebruik van deelfietsen, ook ter vervanging van een eigen fiets. De gemeente ondersteunt deze ontwikkeling en ziet deelfietsen ook als belangrijk voor- en na-transport bij gebruik van het openbaar vervoer.



Fietsparkeren (2020)

Legenda

-  Fietsenstalling
-  Pop-up fietsenstalling



Daarnaast zijn deelfietsen een interessant onderdeel van mobiliteit als dienst (MAAS). Voor deelfietsen is, net als wellicht in de toekomst voor deelscooters en deelsteps, plaats in de stalling. Duidelijk is dat een overstap van eigen fiets naar deelfiets de behoefte aan fietsparkeerplaatsen kan verminderen.

In drukke delen van de binnenstad staan in 2040 bezorgfietsen en –scooters niet meer op de openbare stoep bij de zaak geparkeerd. Zo staan ze voetgangers en mensen met een beperking niet meer in de weg en blijven de straten aantrekkelijk en uitnodigend. Het is logisch om ondernemers te verplichten een stalling voor hun ‘wagenpark’ in te richten, net als voor auto- en fietsparkeren. Ook andere oplossingen zijn denkbaar, zoals scherper geplande afhaalmomenten voor bezorgers, die aankomen zodra de bestelling klaar staat.

De binnenstad is in 2040 goed bereikbaar te voet, per fiets en - voor wie dat echt nodig is -ook met de auto. Op rustige plekken kun je je fiets gewoon buiten neerzetten. Op straat geparkeerde fietsen horen bij Utrecht en verlevendigen het straatbeeld. Prioriteit heeft het zoeken naar nieuwe oplossingen voor voldoende fietsparkeren op straat en in pandig om daarnaast ook ander gebruik van de publieke ruimte mogelijk te maken.



Fietsparkeren

In 2019 boden de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad (de stationsstallingen niet inbegrepen) ruimte aan 2.500 fietsen. Ongeveer 1.000 van deze plekken waren zogenaamde pop-upplekken die alleen beschikbaar zijn op piekmomenten. In november 2019 bleek uit een telling dat er op dat moment een gemiddeld tekort was van 4.300 fietsparkeerplekken, op piekmomenten zelfs een tekort van 11.600. Een deel van dit tekort in is de loop van 2020 opgelost door het toevoegen van bijna 1.500 fietsenklemmen

in de openbare ruimte en de bewaakte stalling bij de Neude. In hetzelfde jaar kwam er een fietsenstalling bij met 700 plekken in het voormalige postkantoor aan de Neude. In de loop van 2021 komen er nog 900 stallingsplekken bij in House Modernes aan de Lange Viestraat. In de fietsenrekken in de openbare ruimte van de binnenstad kunnen (in 2021) 9.000 fietsen terecht. Dat brengt het totaal aan fietsparkeerplekken in de binnenstad (inclusief pop-upplekken) op 13.000.



Efficiënt

7. Bevoorrading op maat

In 2040 wordt bevoorrading efficiënter en schoner georganiseerd. Daardoor blijft de binnenstad leefbaar. Voor verschillende logistieke stromen zijn verschillende oplossingen nodig. Dit is een complexe opgave waarbij de belangen van de ondernemers (snelle betaalbare levering op flexibele momenten en regelmatig ophalen van afval) en het publiek belang (zo min mogelijk verkeer en schoon vervoer) niet direct te vertalen zijn naar een eenvoudig uitvoerbare oplossing. Om te komen tot de gewenste omslag, is maatwerk nodig, samenwerking tussen ontvangers van goederen en producenten van afvalstromen en enige sturing door de overheid.

Goede logistiek is van levensbelang voor een sociaal en economisch vitale en ook fraaie binnenstad. Het gaat om de bevoorrading van bedrijven, instellingen en particulieren, horecalogistiek, waaronder gekoeld vervoer, verhuizingen, bouwlogistiek inclusief klusbussen, afvalinzameling en retourlogistiek (bijvoorbeeld lege flessen, maar ook retourzendingen van onlinebestellingen). Een laatste categorie is de op- en afbouw van evenementen.

Voor de bevoorrading van bedrijven in het voetgangersgebied gelden momenteel venstertijden, die voor milieuvriendelijke voertuigen iets ruimer zijn. Al deze vervoersbewegingen vragen veel ruimte en hebben een nadelig effect op de leef-

omgeving. In de toekomst moet het bevoorradingssysteem dan ook efficiënter en duurzamer worden.

Gemeente en ondernemers werken toe naar een systeem waarbij veel meer lading wordt gebundeld. Dat wil zeggen dat de beladingsgraad omhoog gaat (geen halflege vrachtvoertuigen) op zowel de heen- als terugweg. Daarbij rekening houdend met de aslastbeperkingen op bruggen en kelders. Alleen zo is het mogelijk het aantal vervoersbewegingen en het beslag op de schaarse ruimte te beperken.

Het gebruik van minder gewenste voertuigen kan worden beperkt door bepaalde verkeersbewegingen door de binnenstad voor deze wagens te verbieden. In 2040 worden goederen zoveel mogelijk op een andere manier afgeleverd en opgehaald dan met een auto over de weg.

Daarom maakt de gemeente vervoer over water voor verladers aantrekkelijker, bijvoorbeeld door hiervoor ruimere venstertijden te hanteren. Een deel van de bevoorrading (bierboot) en de afvoer van bedrijfsafval (ecoboot) gaat in 2021 al via het water van de Oudegracht. De gemeente werkt mee aan onderzoek naar meer vervoer over water. Uiteraard alleen waar de bescherming van de kwetsbare werven dat toelaat. Ook stimuleert de gemeente vervoer met Licht Elektrische Vrachtvoertuigen (LEVV's) en vrachtfietsen.



Wat zie je in 2040?

- **Bevoorrading en afvalinzameling gebeurt meer met boten.**
- **Je ziet steeds meer lichte emissieloze voertuigen voor bevoorrading en afvalinzameling, zoals elektrische bakfietsen en bevoorradingswagentjes.**
- **Als je door de binnenstad wandelt, heb je minder last van bevoorradend verkeer doordat er genoeg plekken zijn voor laden en lossen en meer wordt vervoerd over het water.**
- **Er worden geen losse vuilniszakken en ander afval meer op straat aangeboden.**



2021



2040

▲ Van logistiek met voornamelijk zware voertuigen in 2021 naar een systeem met overslagpunten, meer kleine lichte voertuigen en weer vervoer over water in 2040.

De toekomstige logistiek in de binnenstad vraagt om goede toegankelijkheid en voldoende ruimte voor kleine vrachtoertuigen (zoals vrachtfietsen) en om voldoende plekken waar die in de binnenstad, dichtbij de bestemmingen, kunnen laden en lossen. Ook voor de traditionele logistiek blijven laad- en losplekken beschikbaar. Die kunnen deels flexibel worden gebruikt in de tijd, bijvoorbeeld overdag als laad- en losplek, 's nachts als taxi-standplaats.

Voor het bezorgen en ophalen van goederen en het ophalen van afval en grondstoffen, komen binnen de singels in de toekomst alleen nog schone voertuigen en vaartuigen in aanmerking. Door de beperkingen bij bruggen, werf- en straatkelders zijn deze bovendien in een groot deel van de binnenstad klein en licht.

Om beschadiging van kwetsbare bruggen en kelders te voorkomen, wordt de belastbaarheid van (bevoorradings)routes opnieuw bekeken. Bepaalde routes, zoals de binnenstadsas, blijven geschikt voor zwaarder verkeer. Voor elk van de logistieke stromen is een afweging te maken tussen het inzetten van een groter aantal kleine voertuigen of van een kleiner aantal grote voertuigen. Wat de beste oplossing is, is afhankelijk van de route en de bestemming en hangt bijvoorbeeld af van de belastbaarheid en ruimtelijke mogelijkheden van de locatie.

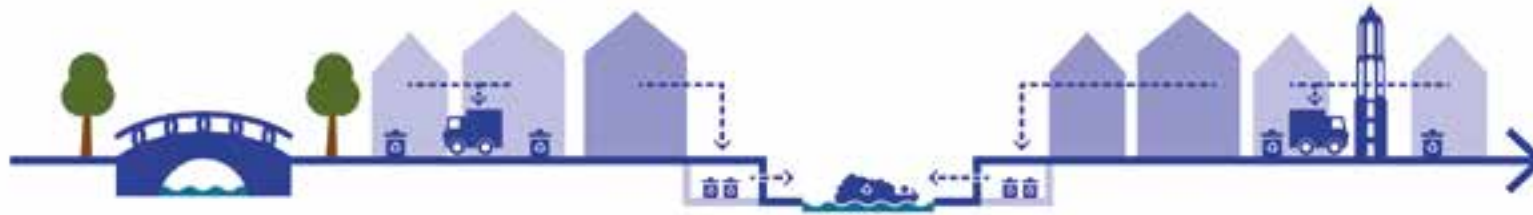
Om goederenstromen te kunnen bundelen en over te slaan op andere voer- en vaartuigen, heb je hubs nodig, locaties voor op- en overslag. In een efficiënt goederenvervoersysteem zijn voor elke goederenstroom hubs nodig, want elke stroom heeft zijn eigen kenmerken en heeft weer een ander type overslaglocatie nodig.

Aan de rand van de stad, in de stad en ook in de binnenstad zijn dan ook hubs van verschillende omvang nodig. Een aantal daarvan zijn in 2021 al in bedrijf. Daarnaast zullen er in de stad nieuwe locaties voor moeten worden gevonden. Daarnaast moeten nieuwe locaties voor hubs in de stad worden gevonden. Geschikte ruimte is waarschijnlijk moeilijk te vinden, maar is essentieel voor het functioneren van het systeem en daarmee voor de binnenstad. Samenwerking tussen vervoersdiensten en de ontwikkeling van open data kunnen bijdragen tot het efficiënter ophalen en bezorgen van goederen en afval. De gemeente onderzoekt ook of ruimte-efficiënte, schone logistiek kan worden gestimuleerd met prijsbeleid en of de toegang voor minder gewenste voertuigen kan worden beperkt.

Mogelijk worden goederenstromen in de toekomst kleiner als winkels in de binnenstad vaker plekken



2021



2040

▲ Van afvalinzameling met lichte en zware voertuigen in 2021 naar afvalinzameling per boot en met lichte emissieloze voertuigen op locaties verder van het water in 2040.

worden waar je producten kan zien en beleven, maar waar niet ook altijd de voorraad aanwezig is. Het product dat je in de winkel uitkiest, wordt vaker bij je thuis afgeleverd. Dit heeft effect op de logistiek. Het is sowieso een trend dat winkels een minder grote bulkvoorraad in de winkel aanhouden en juist meer kleine hoeveelheden van een grotere diversiteit aan producten.

Ook bouwplaatsen in de binnenstad (ook die voor wegwerkzaamheden) moeten steeds ruimte-efficiënter worden. Dat wil zeggen dat spullen pas geleverd worden op het moment dat ze op de bouwplaats echt nodig zijn. De gemeente stuurt hier onder meer op via de voorwaarden en kosten van vergunningen voor bouwterreinen. Innovatieve oplossingen zijn nodig voor kleinschalige bouwwerkzaamheden zoals verbouwingen, onderhouds- en restauratiewerkzaamheden, waarbij traditioneel vaak diverse klusbussen worden ingezet.

Voor de inzameling van afval in de binnenstad zijn nieuwe oplossingen noodzakelijk, niet alleen door de kwetsbaarheid van werf- en straatkelders, maar ook door veranderende eisen die worden gesteld aan de arbeidsomstandigheden van vuilnis-inzamelaars. In het algemeen zet Utrecht afval zo min mogelijk op straat en worden glas, papier en groenafval zo veel mogelijk van de rest gescheiden.

Afvalzakken van bewoners en klike's met bedrijfsafval dragen niet bij tot de beleving van de schoonheid van de binnenstad. Maar ondergrondse inzameling, zoals in de rest van Utrecht, is op veel plekken van de binnenstad niet mogelijk doordat er geen ruimte is in de ondergrond en doordat zware voertuigen er niet kunnen komen. Kleine voertuigen over de weg hebben als nadeel dat ze meer verkeersbewegingen maken en hogere kosten opleveren. Dat maakt het extra interessant om te

onderzoeken of inzameling in ongebruikte werfkelders mogelijk zou kunnen zijn, in combinatie met afvaltransport per boot. Daarbij wordt gedacht aan de inrichting van inwerpopeningen op straatniveau en inzameling per boot op het niveau van de werf. Als de Oudegracht de hoofdader zou kunnen worden voor afvalinzameling per boot en eventueel ook delen van de (Kromme) Nieuwegracht of Plompetorengracht, dan kan dit voor het merendeel van de binnenstad een duurzame oplossing zijn. Daarnaast zijn emissieloze, kleine en lichte inzamelvoertuigen nodig die gebruik maken van hubs (verzamelplaatsen) aan de rand van de binnenstad. Ook als Utrecht volledig circulair wordt en er geen afval overblijft maar alleen grondstoffen, blijft een goed inzamelsysteem nodig.



Variatie



Variatie

Opvallend in de Utrechtse binnenstad is de grote variatie aan functies en sferen op een klein oppervlak. Er zijn vele vormen van wonen, winkels, werken, studeren, uitgaan en cultuur naast elkaar. Je vindt stille hoekjes naast drukke, levendige plekken.

Oude bebouwing naast moderne architectuur.

Groene tuinen naast drukke stadspleinen.

Deze variatie trekt weer een grote diversiteit aan mensen, die de aantrekkingskracht van de binnenstad nog groter maakt. De tweede ambitie voor 2040 in deze omgevingsvisie is dan ook:

Variatie in de binnenstad vasthouden en vergroten.



▲ *Variatie is een kwaliteit van de binnenstad. Elk deel van de binnenstad heeft zijn eigen sfeer.*

De veelheid aan functies, vaak vlak naast elkaar, geeft elk deel van de binnenstad zijn eigen sfeer. Dat komt doordat de verhouding tussen de verschillende functies overal weer anders is. Variatie bestaat ook binnen de functies: er zijn vele soorten woningen, winkels, horeca en culturele voorzieningen.

Deze veelzijdigheid is een kwaliteit van de binnenstad. Tegelijkertijd is het belangrijk dat functies in een straat of plein goed bij elkaar passen en elkaar niet onnodig tot last zijn, maar elkaar versterken. Natuurlijk mag het soms een beetje schuren - de stad is tenslotte levend en in gebruik en bij de binnenstad horen ook rafelrandjes - maar sociale samenhang en economische vitaliteit staan voorop.

De kenmerkende variatie in de Utrechtse binnenstad is ook terug te vinden in de diversiteit van de mensen die er wonen, werken, studeren, winkelen of de stad om een andere reden bezoeken, want de verschillende functies trekken een breed publiek. Ouderen en jongeren, studenten, werkenden en daklozen, rijken en minder rijken, bewoners en bezoekers, mensen uit de stad, de regio en steeds vaker van verder weg komen op de binnenstad af. De binnenstad is een plek waar je allerlei mensen tegenkomt, elkaar kan ontmoeten, samen iets kan beleven, kan zien en gezien worden.

Aan de andere kant zijn er ook Utrechters die bijna nooit naar de binnenstad komen. Utrechters met een migratieachtergrond bijvoorbeeld komen er relatief weinig en ook zijn er relatief weinig binnenstadsbewoners uit deze groep. Blijkbaar is het aanbod voor hen nog niet gevarieerd genoeg. Andere groepen mensen die je minder in de binnenstad tegenkomt, zijn ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Ook voor deze groepen blijkt de binnenstad niet zo toegankelijk te zijn. Bijvoorbeeld omdat de drukke fietsroutes door de binnenstad hen afschrikken. Of omdat de hoge kosten van wonen in de binnenstad voor hen niet zijn op te brengen.

Aan de ene kant wordt de binnenstad gekenmerkt door diverse sferen en mensen, aan de andere kant is het niet het domein van alle Utrechters. De samenstelling van de bevolking van de binnenstad is geen afspiegeling van die van de gehele stad. Zo wonen er relatief veel jonge, alleenstaande Utrechters met een westerse achtergrond. Dat maakt het de moeite waard de variatie aan functies en de diversiteit aan mensen in de binnenstad te vergroten. De binnenstad moet van alle Utrechters zijn en voor iedereen iets om trots op te zijn.



▲ *In de binnenstad kun je rustige groene hoven vinden vlakbij drukke winkelstraten.*



Locatie-specifiek

8. Elke functie op de juiste plek

Voor een vitale binnenstad is het belangrijk dat functies in gebouwen en in de openbare ruimte op de juiste plek zitten en elkaar versterken, of in ieder geval zo min mogelijk hinder van elkaar onder vinden.

De komende twintig jaar vindt in sommige delen van de binnenstad waarschijnlijk een lichte verschuiving van functies plaats. Deze omgevingsvisie legt niet de planning of zonering van functies vast. Dat wordt georganiseerd zodra dat in een deelgebied aan de orde is. In samenspraak met betrokkenen wordt dan, op het schaalniveau van een straat, plein of buurt, bepaald welke functies in gebouwen en openbare ruimte passen.

De binnenstad van Utrecht is veelzijdig. In elke buurt vind je een specifieke mix van wonen en bedrijvigheid. Een divers aanbod van functies in panden en in de openbare ruimte maakt de binnenstad levendig. In panden vind je bijvoorbeeld woningen, onderwijs, winkels, dienstverlening, kantoren, horeca, kerken, culturele en maatschappelijke voorzieningen. In de openbare ruimte gaat het om functies als verblijf, verkeer, markten, spelen, terrassen en evenementen.

In delen van de binnenstad waar vooral wordt gewoond, is de dynamiek laag. Hier veranderen functies heel geleidelijk en beheerst. Om te beoordelen of een nieuwe functie op een bepaalde

plek past, zijn er overheidsprocedures voor participatie, planning en vergunning. Die zijn voor de reguliere planvorming in gebieden met een lage dynamiek goed toepasbaar.

Op andere plekken, zoals in het kernwinkelgebied, is de dynamiek zo hoog dat je nauwelijks kan voorspellen hoe het gebruik van gebouwen en openbare ruimte zich de komende tijd ontwikkelt. Het zijn plekken met veel kansen en ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, soms met leegstand, vormen van hinder of die om andere redenen kwetsbaar zijn. Om daar de juiste balans tussen functies te vinden, is maatwerk nodig.

Om in complexe situaties en op dynamische plekken te bepalen welke functies passen in een straat of gebied en om de samenhang tussen gebouwen en openbare ruimte zo goed mogelijk te maken, zet de gemeente het gebiedsprofiel in als een nieuw sturingsmiddel. In een gebiedsprofiel wordt vastgelegd welke functies op straat en in de panden passen, aan welke eisen de uitstraling van panden en de openbare ruimte zou moeten voldoen, maar ook over welke onderwerpen beheerafspraken gemaakt moeten worden, waar-op wordt gehandhaafd. In een gebiedsprofiel kan, waar nodig, maatwerk worden geleverd op het schaalniveau van een straat, plein en buurt. Zie deel C voor een toelichting.



Wat zie je in 2040?

- **In de binnenstad vind je nog steeds een grote variatie aan functies, van wonen tot cultuur, van winkels tot werken, van kerken tot horeca.**
- **Functies passen bij de sfeer van de omgeving.**
- **Als straten veranderen, werken bewoners, ondernemers en gemeente samen aan een plan voor het gebied.**
- **De gemeente treedt actief op de vastgoedmarkt op zodat functies op de juiste plek komen.**



▲ TivoliVredenburg, voorbeeld van vastgoed waarmee de gemeente een sturende rol heeft gehad in het Utrechtse cultuuraanbod.

Om de juiste functie op de juiste plek te krijgen zet de gemeente de komende jaren in op een actiever vastgoedbeleid waarbij een afweging gemaakt wordt tussen maatschappelijke en economische waarde. In overleg met eigenaren of door zelf actiever op te treden kan de gemeente bij transacties van beeldbepalend vastgoed in de binnenstad meer sturen op de gewenste functies op een specifieke plek.

Een gebiedsprofiel wordt alleen opgesteld als daarvoor een noodzaak is, die blijkt uit bijvoorbeeld leegstand, overlast of een hoge doorstroming. Daarnaast moet er ook zicht zijn op realisatie van de eerste stappen die in het gebiedsprofiel worden benoemd. Het is de bedoeling dat het opstellen van een gebiedsprofiel in een vlot proces tot stand komt en snel tot concrete resultaten leidt. Hoewel in een gebiedsprofiel ook doelstellingen voor de lange termijn worden benoemd, is het vooral bedoeld als afsprakenkader voor de uitvoering. In deel C van deze omgevingsvisie wordt nader ingegaan op het opstellen van een gebiedsprofiel.

Samen regie voeren op vastgoed

De gemeente kan het wenselijk vinden dat een gebouw een andere bestemming krijgt, publiek toegankelijk wordt of bruikbaar voor culturele of maatschappelijke functies, doelen of waarden zoals energietransitie, circulaire economie, gezondheid, natuur-inclusiviteit of sociaal-economische doelen. Om dat te bereiken is regie nodig op vastgoed in de binnenstad. Zo'n regiefunctie komt alleen tot zijn recht als er een visie op vastgoed is. Niet alleen op het niveau van afzonderlijke panden, maar op dat van de hele binnenstad. Wat zijn de beeldbepalende of strategische gebouwen? Welke bijdrage leveren ze aan de kwaliteiten van de binnenstad? Hoe kan die bijdrage behouden blijven of worden versterkt?

Samen regie voeren op vastgoed houdt in dat de gemeente met vastgoedeigenaren in gesprek gaat. Wat is de wenselijke ontwikkeling van de binnenstad (of het gebied waarvoor een gebiedsprofiel wordt opgesteld) en hoe belangrijk is het vastgoed voor die ontwikkeling? Samen komen gemeente en vastgoedeigenaren tot de juiste functies in de juiste panden. Met een visie op vastgoed kan tijdig worden ingespeeld op vrijkomende gebouwen. De gemeente kan afspraken maken met vastgoedeigenaren, maar beschikt ook zelf over instrumenten om actief te sturen. Zo kan de gemeente besluiten om over te gaan tot strategisch behoud, aankoop van panden of verkoop van eigen vastgoed. Onderdeel van een strategisch vastgoedbeleid is het anticiperen op vrijkomend



vastgoed. Een actief vastgoedbeleid gericht op de 'juiste functie op de juiste plek', gaat niet noodzakelijkerwijs uit van maximale huuropbrengsten, maar van het belang van de functie voor de kwaliteit van de binnenstad, de strategische locatie en aantrekkelijkheid van de plek in het geheel van de binnenstad. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat op een bepaalde plek maatschappelijke of culturele functies de voorkeur hebben boven de maximale huuropbrengsten. Al dan niet in combinatie met andere functies die hogere huuropbrengsten opleveren, zodat de mix van functies aantrekkelijk blijft vanuit economisch perspectief.

Meer regie op vastgoed draagt zo bij aan het waarmaken van de ambities uit deze omgevingsvisie (of van ambities uit gebiedsprofielen). Het gaat erom commerciële functies op de juiste plek te krijgen en ook om betaalbare woningen, culturele of maatschappelijke functies een plek te geven,

die anders misschien uit de binnenstad verdwijnen. Anders gezegd: een bewuste vastgoedstrategie draagt bij tot economische, culturele en sociale vitaliteit. Een actiever vastgoedbeleid kost geld. Per situatie kan dit verschillen. Afspraken met vastgoed-eigenaren over de invulling van panden of het toegankelijk maken van panden zullen veelal zijn gebaseerd op vrijwilligheid. Dan is er niet veel extra geld nodig. Het inzetten van gemeentelijke panden om ambities waar te maken zal vaak wel geld kosten of minder opbrengsten met zich meebrengen dan maximaal mogelijk zou zijn. Bij de aankoop van panden zijn altijd aanvullende middelen nodig om de ambities waar te maken. Gaat de gemeente zelf exploiteren, dan zullen de huurinkomsten waarschijnlijk niet voldoende zijn om de kosten van aankoop en eventueel verbouwing te dekken. Als de gemeente een pand weer doorverkoopt, zullen de randvoorwaarden die de gemeente stelt de verkoopprijs lager maken.



Droomhuis

9. Een gevarieerd woningaanbod

Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners. Zonder bewoners verliest de binnenstad zijn ziel. Het is belangrijk dat er in de binnenstad een gevarieerd woningaanbod blijft zodat de bevolkingssamenstelling divers blijft. Gezien de stijgende vastgoedprijzen en hoge huren bestaat het risico dat er in 2040 in de binnenstad alleen nog dure woningen zijn waarin een eenzijdig samengestelde bevolking woont. In 2020 stond Utrecht op de 7de plek van Europese steden met de gemiddeld hoogste huurprijs voor een gemeubileerde eenkamerappartement, studio's of privékamers (bron: housinganywhere.com).

In 2021 wonen de meeste binnenstadsbewoners met veel plezier in deze wijk vanwege de prachtige omgeving met veel erfgoed en de nabijheid van voorzieningen op bijna elk gebied. In 2021 telt de binnenstad 14.500 inwoners. Het aantal inwoners van het gehele centrum van de stad zal volgens prognoses groeien van 19.000 in 2020 tot zo'n 31.000 in 2040, voornamelijk door woningbouw in het Beurskwartier en het stationsgebied (die beide buiten deze omgevingsvisie vallen). De groei van het aantal woningen nabij de binnenstad maakt dat de dynamiek in het centrum, en daardoor ook in de historische binnenstad, groter wordt.

De woningvoorraad in de binnenstad wijkt af van het Utrechts gemiddelde. Er is relatief minder sociale huur, middenhuur en betaalbare koop

aanwezig. De woningen zijn gemiddeld een kwart duurder dan in de rest van de stad. Actuele ontwikkelingen op de woningmarkt zijn schaarste, een aanhoudende stijging van de prijzen en een grote vraag naar betaalbare huur- en koopwoningen.

Betrokken bewoners zorgen voor levendigheid, sociale veiligheid en sociale samenhang in de binnenstad, vooral als zij langer op één plek wonen. Een gevoel van eigenaarschap gaat over het algemeen samen met betrokkenheid en zorg voor de omgeving, waaronder het erfgoed. Binnenstadsbewoners verhuizen echter vaker dan gemiddeld in Utrecht. Behoud van woonruimte en continuïteit van bewoners is gezien de schaarste aan woningen en met het oog op sociale samenhang een speerpunt voor de gemeente.

Daarom wordt zo mogelijk voorkomen dat woonruimten een andere functie krijgen. Transformatie van woningen naar andere functies wordt tegengegaan. Het onttrekken van woningen voor shortstay (gemeubileerde woonruimteverhuur tot maximaal 12 maanden) is vanaf april 2020 verboden. Vakantieverhuur (Airbnb) mag niet langer dan 60 dagen.

Als je de variëteit aan woningen in de binnenstad behoudt en waar mogelijk groter maakt, krijg je ook een grotere diversiteit aan bewoners en versterk je de binnenstad als geheel.



Wat zie je in 2040?

- Er zijn woningen voor diverse huishoudens en doelgroepen.
- Het aantal betaalbare huur- en koopwoningen is toegenomen.
- Vakantieverhuur van woningen blijft beperkt mogelijk.
- Woningssplitsing en omzetting in kamers vinden niet plaats als het de leefbaarheid aantast.
- Boven winkels wordt weer meer gewoond.
- Het valt op dat er onder de bewoners in de binnenstad meer diversiteit is: je ziet meer mensen met een migratieachtergrond, ouderen, gehandicapten en kinderen.

De bouw van betaalbare woningen in de binnenstad is een lastige opgave. Immers, de vastgoedprijzen zullen de komende jaren vermoedelijk alleen maar stijgen en de locaties waar woningen kunnen worden toegevoegd zijn schaars.

De gemeente Utrecht heeft en bouwt zelf geen woningen, maar heeft wel een aantal sturingsmogelijkheden, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de maximale koop- en verhuurprijs van woningen. Daar waar mogelijkheden zijn voor nieuwbouw of transformatie in de binnenstad, kiest de gemeente voor een zo gevarieerd mogelijk aanbod aan betaalbare huur- en koopwoningen. Dit betekent dat waar mogelijk woningen worden toegevoegd in de categorieën: sociale huur, middenhuur en (innovatieve vormen van) betaalbare koop.

Gezien de huidige bevolkingssamenstelling van de binnenstad, zijn er vooral meer betaalbare woningen nodig voor ouderen, gezinnen met kinderen, lagere inkomensgroepen en Utrechters met een beperking. Ook zijn er weinig woningen beschikbaar voor bijzondere huishoudsamenstellingen. Met het oog op de gewenste variatie, kijkt de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen per binnenstadsbuurt welk type woning gewenst is.

De gemeente stimuleert de ontwikkeling van geclusterde en collectieve woonvormen (voortbouwend op traditionele 'hofjes'), die zijn gericht op 'samen leven' en het creëren van een gemeenschapsgevoel. De buitenruimte kan daar een rol bij spelen. Zie bijvoorbeeld bewoners die samen een binnenhof beheren en daar gezamenlijk gebruik van maken. Hier maakt de gemeente afspraken over met ontwikkelaars.

Een andere manier waarop de gemeente de variëteit aan woningen en dynamiek in de binnenstad kan stimuleren, is het combineren van wonen met andere functies zoals werken. De gemeente moedigt wonen boven winkels aan omdat het extra woonruimte oplevert en goed is voor de sociale veiligheid en leefbaarheid van het kernwinkelgebied, terwijl op de begane grond andere functies mogelijk zijn. Een aandachtspunt daarbij is dat functies elkaar kunnen hinderen en dat wonen niet altijd goed samengaat met andere functies.

De functie 'wonen' kan een toegevoegde waarde hebben voor de kwaliteit van een gebied. De sociale samenhang en sociale veiligheid kunnen worden vergroot en soms kan de ruimtelijke kwaliteit door nieuwbouw of transformatie worden vergroot. Zie bijvoorbeeld de transformatie van de Wolvenpleingevangenis. Bij vastgoedontwikkeling in de binnenstad gaat de gemeente

het liefst in zee met partijen die kansen zien om die toegevoegde waarde te realiseren.

Om meer greep op de woningvoorraad te krijgen (niet alleen bij nieuwe woningen maar ook bij de verkoop van bestaande), wil de gemeente het nieuwe instrument opkoopbescherming inzetten (verplichting tot zelfbewoning bij aankoop). Daarmee kan worden voorkomen dat beleggers betaalbare koopwoningen opkopen om ze voor veel geld te verhuren. Voor nieuwbouw is deze bescherming al in het beleid opgenomen. Voor de bestaande woningvoorraad is dit instrument nog niet wettelijk beschikbaar. De gemeente Utrecht werkt de opkoopbescherming uit samen met andere gemeenten en het Rijk.

Het omzetten van woningen naar kamerverhuur en het splitsen van woningen is lucratief voor de eigenaar, maar wanneer dit op grote schaal plaats vindt, heeft het een ongewenst effect op de woningvoorraad en op de leefbaarheid. Een vergunning voor het splitsen of omzetten (verkameren) van zelfstandige woningen is daarom alleen mogelijk als de leefbaarheid in de buurt het toelaat en de druk op de openbare ruimte hierdoor niet te groot wordt. Denk bijvoorbeeld aan geluidsoverlast of aan de ruimte die nodig is voor extra auto- en fietsparkeren.

Om de leefbaarheid te bevorderen stelt de gemeente extra oppervlakte- en geluids-isolatieeisen bij het splitsen en omzetten van woningen. Om de leefkwaliteit van kleinere woonruimtes te garanderen en te voorkomen dat het onaantrekkelijke doorgangshuizen worden, stelt de gemeente bij splitsing oppervlakte-eisen.

De gemeente kijkt periodiek of de voorwaarden in de Huisvestingsverordening nog actueel zijn. Daarbij wordt voor de verschillende wijken en buurten gekeken of er maatwerk nodig is. Dan gaat het bijvoorbeeld om de vraag of de leefbaarheidstoets zwaarder (of minder zwaar) kan wegen voor woningen in de binnenstad.

Wie woont er in de binnenstad?



In de binnenstad wonen mensen met diverse achtergronden, maar het merendeel is relatief jong, autochtoon en alleenstaand. De bevolkingssamenstelling met veel jongeren (ongeveer 60% is jonger dan 35 jaar) en tijdelijke bewoners zorgt voor dynamiek en een hoge doorstroom (binnenstadsbewoners verhuizen vaker dan de gemiddelde Utrechter).

De historische binnenstad is een aantrekkelijk (tijdelijk) woongebied voor veelal hoogopgeleide buitenlandse werknemers van Utrechtse bedrijven, de universiteit en voor internationale studenten. Dat geeft nieuwe energie en creativiteit, maar vraagt ook om balans in de beschikbaarheid van woningen.

Ongeveer een derde van de binnenstadsbewoners komt uit het buitenland. Daarvan heeft 60% een westerse en 40% een niet-westerse achtergrond.

Ongeveer 70% van de bewoners is alleenstaand en het aandeel gezinnen is laag (rond de 1000 gezinnen met kinderen oftewel minder dan 10% van de huishoudens, tegen 27% in heel Utrecht).

Binnenstadsbewoners zijn tevreden over hun buurt (gemiddeld cijfer 7,8 tegen 7,3 voor heel Utrecht).

Bron: [Utrecht in cijfers](#).



Gezond

10. Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving

Om wonen in de binnenstad aantrekkelijk te houden voor diverse groepen bewoners is het belangrijk dat de voorzieningen voor bewoners goed zijn. Er is en blijft een aantal wijkoverstijgende maatschappelijke functies gehuisvest in de binnenstad zoals kerken, scholen en instellingen voor GGZ, verpleging en verzorging, en dak- en thuislozen. Dak- en thuislozen horen bij de binnenstad en voor hen blijven er in de binnenstad een aantal voorzieningen. Kerken hebben een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie, die een intrinsiek onderdeel is van het binnenstedelijke en kerkelijke leven. De binnenstadkerken worden in zeer hoge mate multifunctioneel gebruikt voor religieuze bijeenkomsten, voor kunst en cultuur (bijv. concerten) en maatschappelijke activiteiten.

De binnenstad is onder meer zo'n populair woongebied doordat er genoeg maatschappelijke voorzieningen zijn voor bewoners, zoals basisscholen, culturele voorzieningen, gezondheidscentra, beheerde speeltuinen en sportscholen.

Voor sommige voorzieningen, zoals veldsporten, een kinderboerderij of een ziekenhuis moeten binnenstadsbewoners iets verder van huis, maar ze bevinden zich wel op fietsafstand. Een tekort heeft de binnenstad in 2021 aan ruimte voor huisartsen en speelplekken. Ook is er behoefte aan meer ruimte voor commerciële maatschappelijke voorzieningen, zoals kinderopvang en praktijken voor fysiotherapeuten.

Ook in 2040 zijn er voor binnenstadsbewoners voldoende voorzieningen nodig voor de verschillende fasen van hun leven, zoals kinderopvang, (basis)scholen, winkels, speelplekken en gezondheidszorg. De gemeente zet zich in voor voldoende van deze voorzieningen in of nabij de binnenstad. Voor kleine kinderen ontstaat meer speelruimte als meer hoven worden geopend en deze beter worden ingericht (richting 2). Daarnaast zijn er kansen om meer speelvoorzieningen te realiseren bij de aanleg van het singelpark (richting 16). Maatschappelijke voorzieningen voor binnenstadsbewoners kunnen ook een plek krijgen in het gebied net buiten de singel.

Voor de gezondheid van binnenstadsbewoners zijn niet alleen zorgvoorzieningen belangrijk, maar ook een gezonde leefomgeving en een sociaal netwerk om als dat nodig is op terug te vallen. De gemeente streeft naar voldoende woningen voor permanente bewoning, zodat de sociale samenhang in stand blijft of wordt vergroot (zie richting 9). Inzet daarbij zijn woningen met voldoende kwaliteit, ook op het gebied van isolatie van warmte en geluid.

Er zijn veel factoren die bijdragen tot een gezond stedelijk leven, ook in de binnenstad. Een positief effect heeft het hebben van werk en een inkomen, het volgen van een opleiding, het bezit van een passende woning en wonen in een omgeving zonder overlast. Ook mobiliteit en de inrichting van de buitenruimte dragen bij tot een gezond stedelijk

Wat zie je in 2040?

- **In de binnenstad vind je alle voorzieningen die nodig zijn om prettig te kunnen wonen en werken, zoals scholen, speelvoorzieningen en huisartsen.**
- **In de binnenstad zijn nog steeds voorzieningen voor dak- en thuislozen.**
- **Er is een huisartsenpost aan het Stationsplein.**
- **Je kunt naar het toilet in publiek toegankelijke gebouwen. Dit is afgesproken met de eigenaren en huurders.**



leven in de binnenstad. De gemeente zet in op actieve vormen van mobiliteit (lopen, fietsen) en een groenere openbare ruimte. Dit kan de leefbaarheid en gezondheid van bewoners positief beïnvloeden.

Bewoners van de binnenstad hebben onvermijdelijk soms last van bijvoorbeeld geluidsoverlast door uitgaanspubliek (op straat of in bierbootjes) en van de slechte luchtkwaliteit op de binnenstadsas. Daar staat tegenover dat er ook altijd wel stille plekken in de buurt zijn, zoals Zonnenburg. Deze plekken zullen ook in de komende jaren worden gekoesterd.

De gemeente stuurt op de aanwezigheid van voldoende en betaalbare ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, zoals (para)medische beroepen. Dat kan door, waar nodig, bij nieuwbouw een maatschappelijk programma mee te geven. Door actief vastgoedbeleid kan de gemeente op tijd ingrijpen als panden met een maatschappelijke bestemming van eigenaar of gebruiker wisselen en zo nodig besluiten opnieuw plaats te maken voor een maatschappelijke functie (zie ook kader bij richting 8).

◀ *Ook voor ouderen zijn er voldoende voorzieningen om in de binnenstad te kunnen blijven wonen.*

Naast maatschappelijke voorzieningen voor binnenstadsbewoners zijn er in de binnenstad verschillende wijkoverstijgende voorzieningen, zoals het Bartholomeusgasthuis (verpleeg- en verzorgingshuis) en een instelling voor geestelijke gezondheidszorg (Altrecht) en verslavingszorg. De binnenstad oefent ook aantrekkingskracht uit op dak- en thuislozen. Daarnaast bezoeken groepen bedelaars de binnenstad regelmatig. Voor deze groepen is de binnenstad zowel een verblijfspot als de locatie voor instellingen die hen opvangt en woonruimte biedt. Dat zijn bijvoorbeeld De Tussenvoorziening (SleepInn) en het Leger des Heils. Deze voorzieningen blijven in de binnenstad.

Maatschappelijke voorzieningen waaraan behoefte is en waarbij de gemeente de komende jaren wil helpen deze een plek te geven, zijn een huisartsenpost in of nabij het Centraal Station, in pandige fietsenstallingen en meer openbare toiletten in (openbare) gebouwen. Ook dit vraagt een actief gemeentelijk vastgoedbeleid.

In 2021 zijn er al openbare toiletten in onder meer de fietsenstalling aan de Neude en het Vredenburg. Deze laatste is tot laat geopend. De gemeente stimuleert ook ondernemers om publiek toegankelijke toiletten in te richten of in hun plannen op te nemen. Er is met name overdag een behoefte aan bij jonge kinderen en ouders en in de nachtelijke uren bij het uitgaanspubliek.



▲ Er wordt druk gespeeld in speeltuin 'Het kleine bos' aan de Nicolaasdwarsstraat.



Ondernemend

11. Winkelen, werken, cultuur beleven en ontmoeten

Door de groei van de stad en door maatschappelijke ontwikkelingen zoals internetwinkels en de coronacrisis, is de verwachting dat er wijzigingen gaan optreden in de samenstelling van het winkelgebied in de binnenstad. Ondernemers, vastgoedeigenaren en de gemeente kunnen inspelen op de veranderingen en de binnenstad aantrekkelijk houden voor consumenten, bezoekers en werknemers.

Utrecht heeft een economisch vitale binnenstad, maar de mix aan winkels, horeca, culturele functies, plekken om te studeren, te wonen en te werken vraagt wel om aandacht. Op een aantal plekken in het kernwinkelgebied loopt de leegstand van winkelpanden de afgelopen jaren op. Die leegstand wordt versterkt door de coronacrisis. Het is in 2021 niet te voorspellen hoeveel bedrijven na de coronacrisis weer opveren.

Vanouds zijn er veel winkels en markten in de historische binnenstad. In de jaren zeventig kwam daar het overdekte winkelcentrum Hoog Catharijne bij, het grootste en populairste van Nederland met een landelijke uitstraling. Het recent verbouwde winkelcentrum is een impuls voor de hele binnenstad, die profiteert van de bovenregionale betekenis van Hoog Catharijne.

Winkels zijn, behalve in Hoog Catharijne, geconcentreerd in en rond het kernwinkelgebied tussen het Vredenburg, de Neude, de Dom en

de Mariaplaats. Daarnaast zijn er kleinere concentraties van winkels en bedrijvigheid aan de Oudegracht, de Springweg, de Lijnmarkt en de Twijnstraat. Regelmatige markten zijn er op het Vredenburg (algemene warenmarkt die zich snel ontwikkelt naar een food markt en de biologische boerenmarkt), het Janskerkhof (bloemen en planten), de Breedstraat (stoffen) en het Jacobskerkhof (tweedehandsmarkt).

Ook vind je winkels en horeca aan de routes naar het kernwinkelgebied toe, zoals de Biltstraat en Voorstraat, Nachtegaalstraat en Nobelstraat, Amsterdamsestraatweg, Westerkade en in zekere zin ook de Kanaalstraat. Voor elk gebied is een mix van functies denkbaar die past bij de identiteit en kwaliteit.

Eén van de uitdagingen voor 2040 is de binnenstad aantrekkelijk en levendig te houden, terwijl de winkelfunctie verandert. Al een aantal jaren is een verschuiving te zien in het koopgedrag. Mensen kopen steeds meer goederen via internet. Terwijl in 2021 de omzet in veel winkels in mode-artikelen zeer onder druk staat, blijven de huurprijzen voor winkelruimte in het centrum relatief hoog.

Deze verschuivingen hebben gevolgen voor het Utrechtse kernwinkelgebied. Traditionele winkels die onvoldoende antwoord hebben op de groei van directe internetaankopen of



Wat zie je in 2040?

- **In het kernwinkelgebied vind je naast winkels ook andere functies zoals kunst en cultuur, werken en ook wonen boven winkels.**
- **Ook in winkelpanden zelf vind je, naast detailhandel, een variatie aan andere functies, zoals cultuur, horeca en werkplekken.**



▲ De bloemenmarkt op het Janskerkhof.

veranderende consumentenwensen, verdwijnen. Ook komen er winkelconcepten met een steeds kortere levensduur. Deze ontwikkelingen zijn te zien aan het aantal panden in het kernwinkelgebied dat in 2021 leeg staat en te huur is.

De verwachting is dat de leegstand in Utrecht beperkt blijft. Utrecht groeit naar een stad met meerdere centra. Verwacht wordt dat de binnenstad inclusief Hoog Catharijne de belangrijkste winkelconcentratie van Utrecht blijft, maar dat in een aantal van oudsher belangrijke winkelstraten in het kernwinkelgebied de leegstand na corona snel zal oplopen en de winkelfunctie zal wijzigen.

Hiervoor wordt een plan van aanpak retail-ontwikkeling, leegstand en transformatie binnenstad opgesteld waarin ook direct rekening wordt gehouden met de uitgangspunten van de omgevingsvisie. In dit plan wordt bepaald welk aanbod aan voorzieningen zoals winkels maar ook andere functies zich daar zal ontwikkelen. Het winkelgebied behoudt zijn waarde door menging van verschillende en nieuwe functies in een aantrekkelijke mix. Al deze functies samen vormen één samenhangend beleevingsgebied in 2040.

Het winkelgebied in de toekomst wordt diverser. Ondernemers, cultuurmakers en vastgoedeigenaren en gemeente zetten zich de komende jaren in om het winkelgebied te ontwikkelen tot 'belevingsgebied', van 'place to buy' naar 'place to be', een plek om te beleven en te ontmoeten. Er komen nieuwe functies en voorzieningen, die samen de veranderende winkelfunctie opvangen en versterken, zoals horeca, werk- en ontmoetingsplekken, diensten (ook maatschappelijke), ontspanning, groene verblijfsruimten, kunst en cultuur of sport. Ook komen er naar verwachting nieuwe speciaalzaken met bijzondere formules. Ook zullen winkels vernieuwen door meer beleving te bieden in plaats van voornamelijk directe verkoop. Om klanten te blijven trekken, zijn ondernemers aangewezen op vernieuwing en creativiteit. Tijdelijke leegstand wordt opvangen met tijdelijke functies, zoals culturele functies en pop-upwinkels.

Om een levendig winkelgebied te behouden, hebben ondernemers voldoende ruimte nodig om aan te sluiten bij trends en ontwikkelingen. Conceptueel ondernemen (detailhandel, horeca en culturele ondernemers die samenwerken en elkaar versterken) kan voor een impuls zorgen. Hetzelfde geldt voor 'blending' (het mixen van functies) en 'blurring' (het vervagen van grenzen tussen functies), zowel op de schaal van een zaak

als van een straat. Het kan om kleine, incidentele initiatieven gaan, grote evenementen of een permanente combinatie van horeca, dienstverlening, onderwijsinstellingen, detailhandel en werkplekken.

Het is belangrijk om winkels de mogelijkheid te geven mee te veranderen met de wensen van consumenten. Daarom moet het beter mogelijk worden, functies binnen panden te mengen. Om winkelstraten toekomstbestendig te maken, kunnen ook functieverschuivingen binnen straten nodig zijn. Eén van de middelen om hierin te sturen, is het gebiedsprofiel. Het gebiedsprofiel is een middel om in te spelen op de dynamiek van deelgebieden, omdat ze optimaal rekening kunnen houden met de karakteristieken van elk deelgebied.

Voor het nieuwe winkelen is het belangrijk dat de winkels en hun concepten passen bij de locatie en sfeer van een gebied; de verschillende winkels en andere functies vullen elkaar aan. Ook de sfeer en functies in de openbare ruimte kunnen de identiteit van een 'belevingsgebied' (winkel- en/of horecagebied) versterken.

Ondernemers kunnen zorgen voor meer variatie in het aanbod door ook doelgroepen aan te spreken die nu minder gebruik maken van het winkelgebied, zoals Utrechters met een migratieachtergrond.

Bezoekers kernwinkelgebied

Deze grafiek plaatst het bezoek aan het Utrechtse winkelgebied in historisch perspectief. Zo telde het kernwinkelgebied van Utrecht in 2002 ongeveer 500.000 passanten per week (getelde bezoeken) en werden na een piek in 2006 met meer dan 800.000 wekelijkse voorbijgangers, in 2019 een dikke 600.000 passanten geteld. Door de coronacrisis was dat aantal in juni 2020 tot bijna de helft geslonken.

Passantenonderzoek laat zien dat 52% van het bezoek aan het kernwinkelgebied uit Utrecht zelf afkomstig is, 17% uit de regio en 31% uit de rest van Nederland (of daarbuiten). Hieruit blijkt dat het kernwinkelgebied een belangrijke bovenregionale functie heeft.

Van de inwoners neemt 52% de fiets voor een bezoek aan het kernwinkelgebied. 63% van de bezoekers van buiten de stad komt met het openbaar vervoer.

Zo'n 57% van het winkelend publiek combineert het bezoek met gebruik van andere voorzieningen, waarvan 51% aan de horeca en 17% aan andere vrijetijdsvoorzieningen. Dit onderstreept het belang van het kernwinkelgebied als belevingsgebied.

Bronnen: onderzoeksbureau Locatus, Centrummanagement Utrecht, Strabo, Passantenonderzoek Kernwinkelgebied en Hoog Catharijne Utrecht, 2018; I&O Research, Koopstromenonderzoek 2018

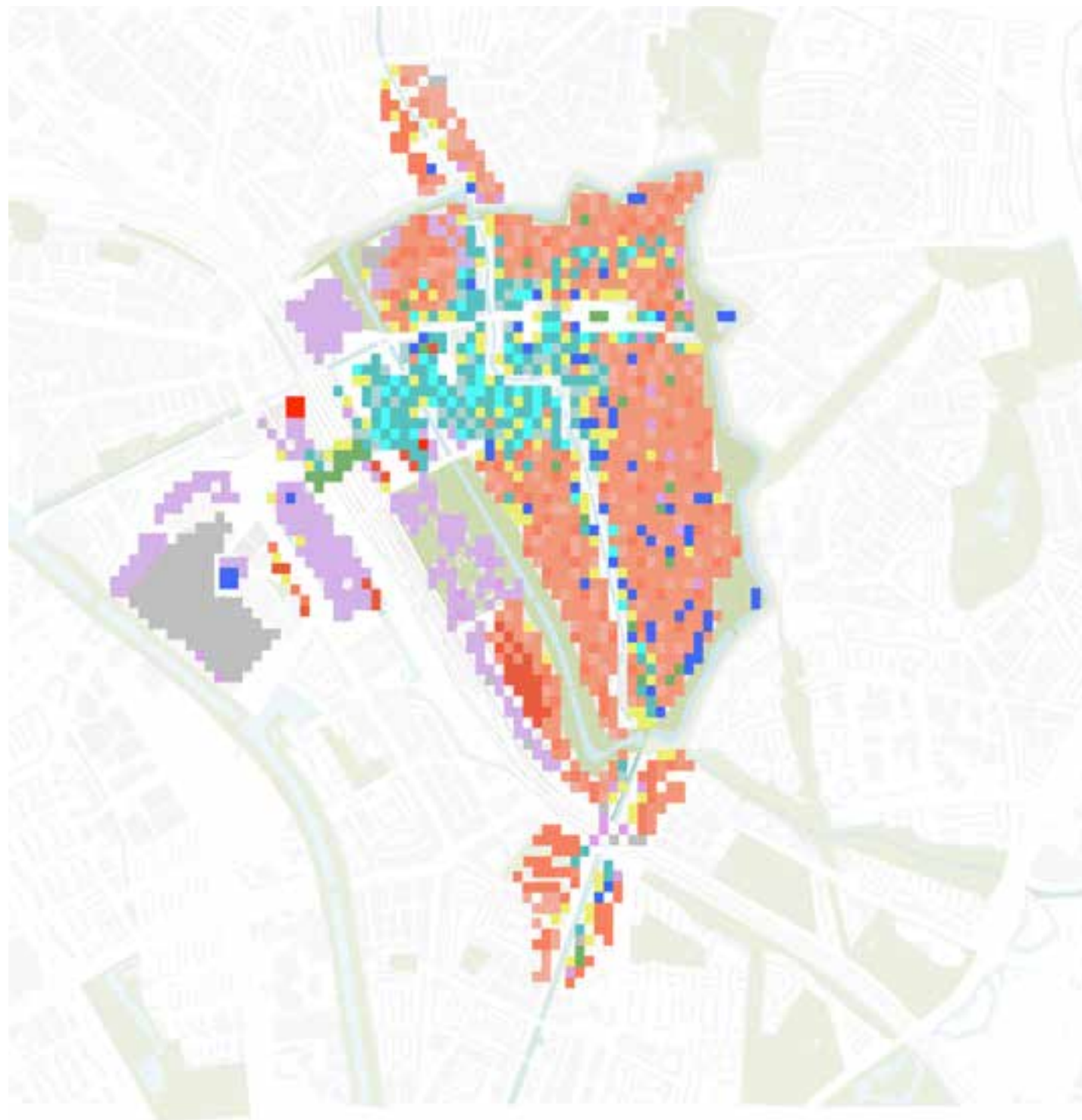


▲ *Ontwikkeling passanten centrum Utrecht 2002-2019*

Schetsmatige weergave van functies in de binnenstad (2021)

Legenda

- Wonen in hoge dichtheid
- Wonen in gemiddelde dichtheid
- Wonen in lage dichtheid
- Werken grootschalig
- Werken kleinschalig
- Voorzieningen
- Detailhandel
- Horeca
- Cultuur
- Overig

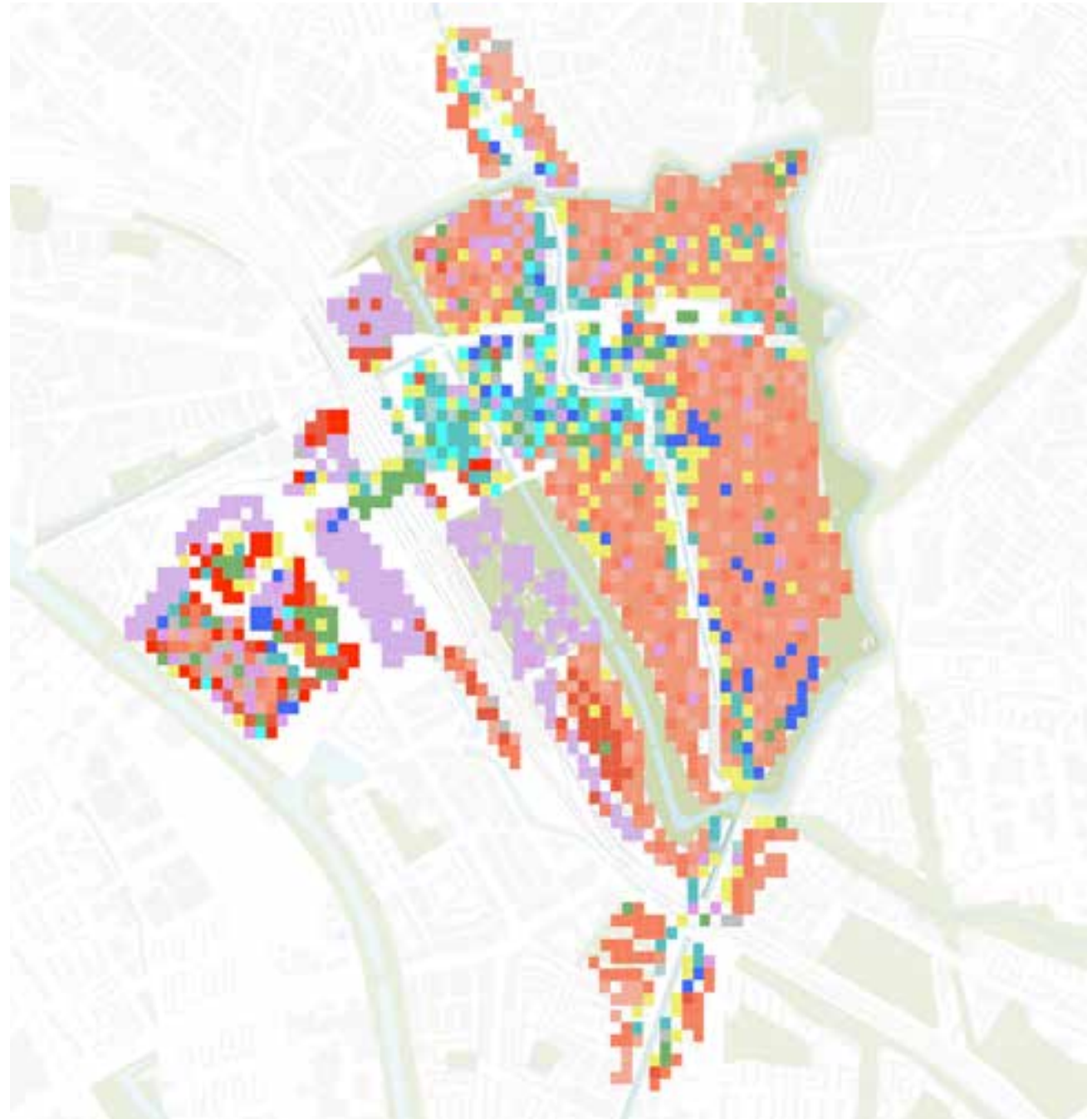


Schetsmatige weergave van functies in de binnenstad (2040)

Op de functiekaart van 2040 is te zien dat op een aantal plekken in de binnenstad functies meer worden gemixt, vergeleken met de situatie in 2021, bijvoorbeeld in en rond het winkelgebied en in Wijk C. Ook is de functieverandering in het westelijke deel van het centrum (Beurskwartier) zichtbaar.

Legenda

- Wonen in hoge dichtheid
- Wonen in gemiddelde dichtheid
- Wonen in lage dichtheid
- Werken grootschalig
- Werken kleinschalig
- Voorzieningen
- Detailhandel
- Horeca
- Cultuur
- Overig





◀ De Steenweg in 1926, 2021 en hoe het er in 2040 kan uitzien, met meer groen en verblijfsplekken.



Voor een vitaal en afwisselend winkelgebied is een gevarieerd vastgoedaanbod nodig, met zowel dure locaties op de meest gewilde plekken, bijvoorbeeld voor grote warenhuizen, als goed-kopere locaties met kleine panden voor bijvoorbeeld starters, cultuurmakers, vintage en snuffelwinkels.

Deze ontwikkeling naar een meer gemengd belevingsgebied met culturele functies, past goed bij de binnenstad waar je vanouds veel culturele instellingen vindt (Theater Kikker, Werftheater, Louis Hartlooper Complex). Centraal Museum, Stadsschouwburg en Tivoli-Vredenburg hebben zelfs een landelijke of internationale uitstraling. Daarnaast zijn er vele podia, musea, galeries en andere culturele locaties zoals Het Utrechts Archief en de Bibliotheek. De kunst en cultuursector voegt economische waarde toe, zorgt voor banen, levendigheid in de stad en honderduizenden bezoekers en draagt bij aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie) en ontmoeting.

Grote en kleine culturele instellingen en ondernemers versterken elkaar en werken samen met partijen in de hele stad. Bij culturele producties zijn maker en organisatie vaak nauw verweven. De gemeente wil de culturele partijen in hun zoektocht naar locaties voor dit maakproces een plek geven, niet alleen aan de randen van de stad, maar ook in de binnenstad. Een brede programmering inpandig en op straat.

Voor de Utrechtse inwoners, de economie, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat voor bedrijven in de stad en regio is het van groot belang dat het winkelgebied zich tot belevingsgebied ontwikkelt en dat de culturele instellingen zich in de binnenstad kunnen blijven ontwikkelen.

Als de stad groeit naar 450.000 inwoners, wordt, ondanks de beoogde spreiding naar de nieuwe centrumgebieden in de stad, de binnenstad voor nog meer mensen een belangrijke ontmoetingsplek.

De detailhandel ontwikkelt zich tot een aantrekkelijke mix met cultuur en andere publieksfuncties. Het winkelgebied is ook in 2040 een aaneengesloten en aantrekkelijk gebied waar veel te beleven valt. Het is niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente om dit te bereiken. Vastgoedeigenaren en ondernemers kunnen bijvoorbeeld voor meer aantrekkelijkheid zorgen door voor een aantal panden (tijdelijk) lagere huren af te spreken. Hierdoor worden misschien experimenten mogelijk met nieuwe concepten die nieuwe doelgroepen trekken (zoals Utrechtse die nu nog niet vaak naar de binnenstad komen) en zo de variatie in de binnenstad vergroten.

Het is niet te voorspellen of het huidige kernwinkelgebied door de verandering naar belevingsgebied groter wordt of juist kleiner. Het is belangrijk

voor de economische vitaliteit dat het gebied aaneengesloten is en dat er geen gaten vallen in de plinten van panden waar niets te zien of te doen is. Mocht dit toch dreigen te gebeuren, dan heeft het de voorkeur om het winkelgebied te concentreren binnen een iets kleiner gebied.

Dat kan door aan de uiterste randen winkelruimte om te vormen naar werkruimte of woonruimte. Concentratie op een kleiner gebied is gunstiger voor het functioneren van het geheel, dan gaten laten bestaan in het midden. Vanzelfsprekend moet aan dergelijke ingrepen een zorgvuldige analyse voorafgaan van de economische kansen en het consumentengedrag. Daarbij spelen looproutes (winkelrondjes) en winkels die als publiekstrekker fungeren een hoofdrol.

Om tijdig te bepalen welke typen winkels en andere functies groeien en welke juist krimpen, is het belangrijk dat ondernemers samen met de gemeente het functioneren van het gebied monitoren en bijsturen als dat nodig is. Om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken, kan uitwerking in een gebiedsprofiel effectief zijn.



Identiteit

12. Horeca past bij de plek

Horecaconcepten die aansluiten bij de sfeer en het gebruik van een straat kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid en variatie in de binnenstad.

In de binnenstad vind je op een klein oppervlak veel cafés, restaurants en andere horecabedrijven, inclusief de thuisbases van studentenverenigingen. Door de coronacrisis lijkt het experts waarschijnlijk dat een aantal horecabedrijven failliet zullen gaan, met als gevolg dat er in de binnenstad op de korte termijn minder horeca-aanbod zal zijn. Maar op dit moment is er nog geen scherp beeld waar en bij welke soorten horeca klappen gaan vallen.

Op de langere termijn is de verwachting juist dat de verschuiving in bestedingen in de binnenstad van non-food naar horeca en andere food-formules zal doorzetten. Daarnaast zullen er nieuwe mengvormen van winkels en horeca komen of andere combinaties van functies. Veel bedrijven spelen in op de veranderende behoeften van bewoners en bezoekers, zoals gezond eten, vaker buiten de deur eten, to go en thuisbezorging. Deze ontwikkelingen nemen naar verwachting de komende jaren nog toe, zeker in een stad als Utrecht, waar relatief veel jongeren wonen. Veel ondernemers passen hun assortiment en dienstverlening hier al op aan.

Horeca, waaronder ook nachthoreca, hoort in de historische binnenstad. Uitbreiding van horeca is toegestaan als het gebied in het vastgestelde

horecabeleid (Ontwikkelingskader Horeca 2018) daarvoor is aangewezen. Wanneer het daar buiten valt, wordt op basis van een op te stellen gebieds-profiel van de betreffende plek gekeken of deze ruimte biedt. Die ruimte is er als het past bij de identiteit en kwaliteit van een plek en als het bijdraagt aan een goede balans in de mix van functies. Nieuwe horeca die past bij een plek blijft dus mogelijk.

Bij het opstellen van een gebiedsprofiel bespreken ondernemers, bewoners, gemeente en andere betrokkenen in welke richting een gebied zich kan ontwikkelen. Afhankelijk van de gewenste situatie wordt beoordeeld of en welke horeca passend is. Overigens is het college verantwoordelijk voor het doorhakken van knopen en het vaststellen van een gebiedsprofiel.

In straten waar het woonkarakter overheerst kan bijvoorbeeld een bakkerij met kleinschalige daghoreca passen die ook een ontmoetingsplek voor bewoners kan zijn. Het kan ook interessant zijn om horeca een plek te geven bij de ontwikkeling of transformatie van bijzondere panden of op plekken die bijdragen aan de aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Als het past in het profiel van een gebied, blijft Utrecht open staan voor initiatieven, ook als daar horeca bij betrokken is.



Wat zie je in 2040?

- **Het horeca-aanbod is veelzijdiger geworden en meer verspreid over de hele stad.**
- **Horecaondernemers voelen zich betrokken bij de plek en hun burens. Het horecaconcept draagt bij aan de beleving.**
- **Op het Jaarbeursplein is een bruisend nachtleven.**



▲ *De vrijdagmiddagborrel in TivoliVredenburg.*

Er is ook plek voor horeca in het stationsgebied en het Jaarbeursplein (buiten het plangebied van deze omgevingsvisie). Hier kan het aanbod van de binnenstad worden aangevuld met nachthoreca en publieksvoorzieningen van een wat grotere omvang. Dit past in de gebiedsontwikkeling van het Jaarbeursplein en sluit aan op de megabioscoop, het Beatrixtheater en de Jaarbeurs die daar nu al zijn.

In het algemeen streeft de gemeente naar spreiding van horeca over de stad, passend bij de verschillende wijken en buurten. Daarbij gaat de gemeente ervan uit dat de horecaondernemer zich betrokken voelt bij de ondernemers en bewoners in de omgeving. En dat het horecaconcept een bijdrage levert aan de manier waarop mensen de buurt beleven.





Broedplaats

13. Een diversiteit aan werkplekken

De diversiteit aan en het aantal werkplekken in de binnenstad kan nog worden vergroot, zodat de binnenstad aantrekkelijk blijft voor allerlei bedrijven om zich te vestigen.

In de Utrechtse binnenstad werken tienduizenden mensen in diverse economische sectoren. Een grote werkgever in de binnenstad is de Universiteit Utrecht. De locaties van de universiteit, zoals het Academiegebouw en het bibliotheekcomplex aan de Drift, trekken naast werknemers ook duizenden studenten.

De gemeente wil de variatie aan werkplekken behouden en ondersteunen, zoals voor adviesbureaus, culturele makers, onderzoekers en dienstverleners. Werkplekken kunnen zowel formeel zijn (een kantoor, praktijk of atelier) als informeel (een horecagelegenheid of openbare ruimte), verspreid over de binnenstad en passend in de buurt.

In 2021 zijn kantoorruimte en werkplekken in de binnenstad populair, zelfs schaars. Slechts 4% van de kantoorruimte in de historische binnenstad staat leeg. Naar verwachting krimpt de kantorenmarkt in Nederland vanaf 2021, maar blijft Utrecht een populaire plek voor kantoren vanwege de centrale ligging. Het is goed voor de werkgelegenheid om in de binnenstad kleinschalige private initiatieven voor kantoor- en werkruimten toe te staan. Dergelijke werkplekken zijn op veel

plekken inpasbaar of kunnen gecombineerd worden met wonen.

De schaarste aan werkplekken drijft de huurprijs van kantoren en flexibele werkconcepten op. Daardoor wordt de binnenstad soms te duur voor werkers in de sociale sector. Ook broedplaatsen voor creativiteit en innovatie zoeken vaak elders goedkopere werkplekken. Omdat de gemeente ook in de binnenstad streeft naar diversiteit en vindt dat iedereen mee moet kunnen doen, is het belangrijk dat er voldoende betaalbare werkruimte beschikbaar is. Soms kan de gemeente voor dit soort werkruimte zorgen of afspraken maken met vastgoedeigenaren.

Nieuwe werkplekken kunnen worden aangeboden als flexibele, informele daghuur maar ook als vaste locatie met langdurige huur, eventueel gecombineerd met extra diensten zoals een receptie of een koffiecorner. Ook kan er, als pandeigenaren dat willen en als het past bij de locatie, meer werkruimte komen voor startups en scale-ups, bijvoorbeeld in leegstaande werfkelders, winkels of ongebruikte ruimtes boven winkels. De gemeente stimuleert de toenemende 'menging' van functies als wonen en werken (bedrijfjes aan huis, thuiswerken). Ook bij het opstellen van gebiedsprofielen wordt nagedacht over goede werklocaties.



Wat zie je in 2040?

- **Er is een grote variatie aan werkplekken in de binnenstad. Overal waar je aan een tafel kan zitten, kan worden gewerkt, ook steeds vaker buiten.**
- **In steeds meer werfkelders werken makers: cultuur en ambachten.**
- **Kunst- en cultuuractiviteiten vind je in panden of in de openbare ruimte, vooral op strategische plekken die buurten met elkaar verbinden.**



▲ *Winkels in de binnenstad van 2040 bieden vernieuwende concepten en zijn ook ontmoetingsplaatsen en expertisecentra.*

Belangrijk voor de aantrekkelijkheid van de binnenstad is dat er ook in de plinten van gebouwen waar wordt gewerkt, op ooghoogte, voldoende levendigheid is. Levendige plinten met aaneengesloten, aantrekkelijke functies in de panden maken dat je de publieke ruimte positief ervaart en zijn goed voor de economische vitaliteit.

De gemeente bevordert, mede door haar eigen actieve vastgoedbeleid gericht op maatschappelijke waarden, culturele en maatschappelijke bedrijvigheid en wil dat het centrum een culturele broedplaats in de stad blijft, met permanente werkplekken voor culturele en creatieve ondernemers. In 2021 zijn betaalbare ateliers voor kunstenaars en andere werkplekken in de cultuursector in de binnenstad schaars. Het is een opgave ervoor te zorgen dat zulke plekken voldoende beschikbaar blijven en de binnenstad vitaal en vernieuwend kunnen houden. Het zou goed zijn als het vakmanschap in al zijn verscheidenheid zou terugkeren in de binnenstad. Tijdelijke culturele functies zijn een 'nice to have', permanente culturele functies een 'need to have'.

In panden met de gemeente als eigenaar krijgen culturele functies een plek als dat past bij de kwaliteit en strategische locatie van de plek, al dan niet in combinatie met andere functies. In de omgeving van het Jaarbeursplein zou een

een kunsthall, middentheater of culturele broedplaats een mooie toevoeging zijn.

De gemeente stimuleert vastgoedeigenaren, maatschappelijke en culturele ondernemers, samen afspraken te maken over de aan te bieden mix van culturele en andere economische activiteiten, zoals beeldende kunst in een restaurant of muziekoptredens in een winkel. Ook is het waardevol als er, verspreid over de binnenstad, meer kunst en culturele functies komen op strategische locaties in panden of in de openbare ruimte. Mogelijk is cultuur daar te combineren met andere functies en kunnen beide dienen als publiekstrekker en als verbinding tussen winkelstraten.

Denk aan het voormalige pand van het Utrechts Centrum voor de Kunsten of de tijdelijke invulling van het voormalige pand van de bibliotheek en boekwinkel Broese aan de Oudegracht. Deze toonaangevende panden bepalen ook mede de aantrekkelijkheid van de directe omgeving. Je vindt er een aanbod van kunst en cultuur en mogelijk maatschappelijke en andere functies. De bezoekers die zij trekken, laten zich misschien ook verleiden om naar de winkels of horeca in de omgeving te gaan.

Binnenstad en werk- gelegenheid



De historische binnenstad is samen met het stationsgebied één van de economische motoren van de stad. Er bevinden zich in de wijk binnenstad naar verhouding veel bedrijfsvestigingen (zo'n 5.000), waaronder vestigingen van horeca (zo'n 570) en winkels (zo'n 820). Deze sectoren bieden veel arbeidsplaatsen.

De meeste van de 63.000 werknemers in het centrum werken in de zakelijke en financiële dienstverlening (22.000), voor overheid (11.000), horeca (7.200), transport en communicatie (6.400) en handel (6.000). Daarbij zijn het stadskantoor en de grote bedrijven in het stationsgebied inbegrepen. Hoeveel mensen ook al in het centrum van Utrecht werken, de behoefte aan meer werkplekken blijft groot, net als de behoefte aan diversiteit.

Bron: [Utrecht in cijfers](#)



Feest

14. Evenementen passen bij de locatie

Als ze passen bij de locatie, geven evenementen iets extra's en voegen ze kwaliteit toe aan de binnenstad. Evenementen en festivals horen bij de stad Utrecht én bij de binnenstad. Evenementen worden zo veel mogelijk gespreid over de hele stad. Ze dragen bij aan economische en culturele vitaliteit en zijn, net als het erfgoed, een visitekaartje voor de stad.

Evenementen zijn ook goed voor de sociale samenhang. Utrecht heet bezoekers (die voor een groot deel afkomstig zijn uit stad en regio) dan ook graag welkom voor uiteenlopende evenementen als de vrijmarkt, de Canal pride, het Festival Oude Muziek, of het muziekfestival Le Guess Who? Hetzelfde geldt voor de sport-evenementen. De Singelloop trekt jaarlijks duizenden sportliefhebbers uit binnen- en buitenland. Er is nog lang nagepraat over de start van de Tour de France in Utrecht in 2015.

In de binnenstad krijgen ondernemers en organisaties de ruimte om evenementen of andere grote of kleine tijdelijke initiatieven te organiseren als die passen in de omgeving. Dit kunnen evenementen zijn die Utrecht op de kaart zetten, bijdragen aan de beleving van de binnenstad, een kleinschalig karakter hebben of zijn gekoppeld aan de bestaande culturele voorzieningen. Denk bijvoorbeeld aan de Sint Maartenparade, een ijsbaan op de Neude, een vintage-markt op de

Mariaplaats of een tangoavond op het Stadhuisplein. Het diverse evenementenaanbod versterkt de identiteit van Utrecht als creatieve stad en zorgt voor draagvlak voor evenementen onder inwoners en bezoekers. Juist het tijdelijke karakter van evenementen dient iets speciaals toe te voegen aan de vaste voorzieningen.

Tussen 2021 en 2040 gaat de gemeente Utrecht van een 'faciliterend' over op een meer 'sturend' evenementenbeleid. Daarbij wordt, meer dan eerder werd gedaan, bewust gekozen welk evenement geschikt is voor welke locatie. Zo kan eenzijdigheid van het aanbod worden voorkomen. De gemeente kijkt daarbij hoe een evenement door zijn aankleding en programmering het aanbod in de (binnen-)stad kan aanvullen, de identiteit van een plek kan versterken, of die plek juist in een verrassend, ander licht kan zetten.

Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek waar het plaatsvindt. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Op een plein in het kernwinkelgebied horen bijvoorbeeld andere evenementen thuis dan in parken. Weer andere evenementen passen op een kerkplein. Zo vinden steeds meer grotere (sport)-evenementen een passende plek op het Jaarbeursplein. Ook worden de opbouw- en afbouwtijd van een festival tot een minimum beperkt.



Wat zie je in 2040?

- **Er zijn spraakmakende en vernieuwende evenementen bijgekomen, die ook Utrechters trekken die anders niet zo vaak naar de binnenstad komen.**
- **Evenementen zijn veelzijdiger en worden gespreid over de stad.**
- **Evenementen passen bij de plek.**
- **Er zijn veel laagdrempelige en fysiek goed toegankelijke evenementen. Er zijn in de binnenstad alleen besloten evenementen als dat vanwege veiligheidsoverwegingen nodig is of als zij passen bij de uitstraling van de locatie of de stad.**



▲ De Tour de France rijdt door de stad (2015).

Deze tijden worden meer en meer gestandaardiseerd per locatie. Hierbij horen uiteraard duidelijke afspraken met alle betrokkenen, onder wie de omwonenden, ondernemers en instellingen die nabij een locatie zijn gevestigd.

Bij sommige grootschalige evenementen zoals Koningsdag en La Vuelta kan het belang van bezoekers schuren met dat van bewoners en ondernemers. Vanwege de waarde van dergelijke evenementen voor de stad en de regio, kan de gemeente er voor kiezen in zo'n geval het toch plaats te laten vinden in de binnenstad.

Evenementen in Utrecht moeten bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Daarom stimuleert de gemeente duurzaam georganiseerde evenementen en moeten evenementen in de binnenstad laagdrempelig zijn, zowel fysiek als financieel. Besloten evenementen worden alleen toegestaan als ze belangrijk zijn voor de uitstraling van de stad of essentieel om veiligheidsredenen.

Evenementen in de binnenstad zijn toegankelijk voor iedereen en er is een divers aanbod. Een aanbod waarmee je ook Utrechters naar de

binnenstad trekt die anders misschien niet zo snel zouden komen. Tot 2040 wordt het evenementen aanbod dan ook actief verbreed.

Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan evenementen voor Utrechters met een migratie-achtergrond. Ook kan aansluiting bij evenementen in de Jaarbeurs, kennissymposia van het bedrijfsleven en de universiteit of een educatieve activiteit in het nijntje museum nieuwe doelgroepen trekken.





Balans

15. Balans tussen levendigheid en rust

Binnenstadsbewoners waarderen de nabijheid van voorzieningen zoals winkels, cultuur en horeca. Iedereen die in het centrum woont, zal zich realiseren dat veel andere functies eveneens in de binnenstad zijn geconcentreerd, die zowel voor bewoners als voor bezoekers betekenis hebben. Daarvan ervaren binnenstadsbewoners de lusten, maar regelmatig ook de lasten.

Als nadeel van wonen wordt in delen van de binnenstad nogal eens de geluidsoverlast door uitgaanspubliek genoemd. Nachtrust is belangrijk voor de bewoners van het centrum - zoals voor iedereen. Volgens sommigen is de binnenstad iets té levendig en dan vooral op plekken waar wonen, horeca en andere voorzieningen bij elkaar komen. Aan de andere kant voelen ondernemers zich soms juist weer beperkt in hun mogelijkheden.

In de binnenstad moet levendigheid in balans blijven met rust, dat maakt de stad leefbaar. Die balans is op elke plek anders en er is geen objectieve maatstaf voor. Waar de Neude een horecaplein is waar ook wordt gewoond, is de Nieuwegracht eerder een woongebied met een enkele horecagelegenheid. Bewoners die bewust kiezen voor wonen bij de Neude, accepteren waarschijnlijk meer reuring. Maar ook daar geldt dat festivals en horecazaken altijd moeten voldoen aan (wettelijke) geluidsnormen.

Naast evenementen zijn er elk jaar tientallen demonstraties in de binnenstad. Dit aantal groeit de afgelopen jaren sterk. Demonstreren is een grondwettelijk beschermd recht dat echter ook kan zorgen voor (ervaren) hinder.

Voor de gezondheid van bewoners van de binnenstad is het belangrijk dat er ook plekken zijn die (relatief) stil zijn met weinig ongewenst geluid en weinig prikkels, zodat mensen rust kunnen vinden. Daartoe lenen zich bijvoorbeeld binnenhoven. Ook opengestelde kerken bieden de mogelijkheid voor stilte en reflectie. Er zijn ook plekken die druk zijn, maar op sommige tijdstippen wel deze rust kunnen bieden.

Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens Slim Melden, Gemeente Utrecht].

Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden.

Wat zie je in 2040?

- **De overlast is afgenomen doordat de gemeente, bewoners, ondernemers en organisaties uit de binnenstad jaarlijks een plan actualiseren om overlast tegen te gaan. Samen voeren ze dat plan uit en monitoren ze het resultaat.**



▲ Kensington treedt op in de binnenstad.

van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen.

Ook wil de gemeente voor een aantal gebieden nadere afspraken maken met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen in gebiedsprofielen. Daarin stellen zij plekken vast met veel levendigheid en dynamiek en veel ruimte om te ondernemen, maar ook rustige plekken met beperkte of geen mogelijkheden. In het uitvoeringsprogramma van een gebiedsprofiel kunnen afspraken worden opgenomen om overlast te beperken, met uitzondering van grondwettelijk beschermde rechten zoals demonstreren.

Tussen Bacchus en Venus

Op 23 juli 1895 stond er een stuk in het Utrechts Nieuwsblad waar men schreef over de overlast rond de binnenstad. Ook toen was het zoeken naar de balans.

Middernachtzending.
Een „middernachtzending“ schrijft ons:
Zaterdagnacht, de laatste nacht der kermis heeft bovengenoemde vereniging met vrucht gearbeid op het terrein der onzedelijkheid, er tegen gewaakt en gestreden. In grooten getale verzamelden zij zich op den Weerdsingel om hun arbeid voor dezen nacht te bespreken, 't welk tot resultaat had, dat zij zich in 3 groepen verdeelden. De eerste vatte post op den Weerdsingel voor een berucht huis. De tweede ging de buitensingels af en de derde groep trok door 't plantsoen, terwijl zij zich daarna vereenigden in 't Hoogeland. (Alvorens de arbeid begon hadden twee zendelingen de oeren van Hoogstraten en v. Münster het voorrecht den persoon S. die inkennelijken staat van dronkenschap verkeerde, bij de Willemsbrug uit het water te halen en hem van een wissel dood te redden). Bij elke groep was één zending voorzien van een flinke lantaarn die een sterk licht verspreide in de boschjes en op de bankjes. Het was eigenaardig om te zien wanneer alles duister was, en de lantaarn met een mechaniek werd geopend en daardoor het geheele terrein werd verlicht. De arbeid bestond in het nitdeelen van tractaten, en het onderzoeken der boschjes waarin de jongelui zich verscholen hielden. Bij het zien van 't schelle licht schrikten zij op, en namen meestal de vlucht, tenminste als god Bacchus niet de overhand op hen had.

op den ma.
De donkerste schuilhoeken, waar bankjes stonden waren bezet, en schaamte verbiedt mij mededeeling te doen op welke wijze deze zitplaatsen werden ingenomen. Ook aan het hel bij de petroleum-bewaarpplaats dieede men Venus. Langs de buitensingels was het niet beter gesteld, vooral het laantje bij 't Sterreboesch was druk bezocht, men had zeker niet verwacht dat de zendingen daar de jongelui zouden opsporen en verjagen! Zij brachten hun aan 't verstand dat het daar de plaats niet was om te rusten! Ook plaatsen „waar geen drank of bier wordt verkocht“ waren druk bezocht en gaven een schoone gelegenheid in het nachtelijk uur, om de onzedelijkheid te bevorderen. De arbeid op 't Hoogeland was minder vruchtbaar dan in het plantsoen of elders. Een kijkje op den Eseldijk was niet zonder vrucht. De brutaliteit hier was groot, vooral toen de zending het licht liet schijnen

op 't gras. In plaats van schaamtegeroef, niets dan gevlucht en getier. Zulke personen zijn niet vatbaar voor een goed woord! Daar zich nu alle broeders hadden vereenigd op het punt van samsamenkomst werd nogmaals met een dubbele sterkte de Eseldijk in oogenschouw genomen en dit had tot resultaat dat die zelfde personen nu wel genoodsaakt werden zulk een rustplaats te verlaten en de wijk naar de stad te nemen.

Daar zich de dagernaad aan den hemel vertoende werd besloten de plantsoenen en 't Hoogeland op onze reede met het naar huis gaan te bewerken. Te ruim 4 uur was voor deze keer de arbeid afgevoerd.

Dit werk heeft o.a. dit geleerd, dat ouders hun kinderen te veel vrijheid geven en zij zelf de oorzaak zijn van onzedelijkheid. Er kan geconstateerd worden dat men kinderen aantof 's morgens om 2 uur van 15 of 16 jarigen leeftijd, op donkere plaatsen in 't plantsoen en in gezelschap van jonge mannen. Wil men verbetering aanbrengen op zedelijk gebied laat dan alle ouders medewerken met ons, en toezicht houden vooral op meisjes, door haar niet te laat laten uithijven.

Als men de handen ineenslaat kan er veel gedaan worden tegen de onzedelijkheid, maar dan moeten de ouders medewerken en de arbeid der zending hierin steunen.

Een uur van onbedachtzaamheid
Kan maken dat men jaren schreit.

Een woord van hulde aan het flink optreden der Middernachtzending is hier zeker niet misplaatst. Terecht wordt gezegd: wil men de onzedelijkheid bestrijden, dan is vooral de medewerking der ouders noodig. Ouders, denkt er aan!



Veerkracht



Veerkracht

Steeds weer pasten de Utrechters hun stad aan nieuwe eisen en behoeften aan. Rivieren werden grachten, singels werden gegraven. Bolwerken werden omgevormd tot wandelgebied (Zocherpark). Gebouwen veranderden steeds weer van functie, op de werven maakte handel plaats voor horecaterrassen. Met de nieuwe uitdagingen waar de stad voor staat voor ogen, bouwt de derde ambitie voor 2040 uit deze omgevingsvisie voort op deze dynamiek:

Veerkracht tonen door de binnenstad duurzaam en klimaatbestendig te maken.



▲ *De binnenstad wordt groener, gezonder en klimaatbestendig. Is dit het toekomstbeeld van de Begijnkade in 2040?*

Utrecht heeft er 2000 jaar over gedaan om uit te groeien tot de stad van nu. Door de eeuwen heen heeft het gebied dat we nu binnenstad noemen veerkracht getoond, zich steeds weer aangepast aan nieuwe omstandigheden en kansen op verbetering benut. Telkens groeiden inrichting en uiterlijk van de binnenstad mee met

de economische, sociale en ruimtelijke behoeften van bewoners, ondernemers en bestuurders.

Huizen en andere gebouwen werden neergezet, verbouwd, gesloopt, vervangen door nieuwe. Hout werd steen. Rivieren werden rechtgetrokken en gekanaliseerd, er kwamen grachten met een gereguleerd waterpeil, veilig te gebruiken als economische aders. Infrastructuur voor gas, drinkwater, elektriciteit en riolering kwam tot stand en nieuwe verbindingen over het water, het spoor en de weg. De ligging in het hart van Nederland in combinatie met de centrale positie in het (spoor) wegennetwerk, heeft veel invloed gehad op de ontwikkeling van de stad en dat zal ook in 2040 nog het geval zijn. Utrecht trotseerde branden, oorlogen, een tornado, burgeroorlogen, bezettingen, epidemieën (corona) en economische crises, maar bleef een sociale, economische, culturele, religieuze en politieke motor, voor zijn eigen inwoners en voor de regio.

Veerkracht blijkt uit de manier waarop panden worden gebruikt en hergebruikt. Een woning wordt een winkel, een winkel een samenwerkplek, een samenwerkplek misschien weer een woning. Veranderende omstandigheden leiden tot verandering in gebruik. Die 'veranderbaarheid' is niet alleen duurzaam, maar ook een kracht.

Het zijn mensen die een stad veerkrachtig maken. Maar een stad, de fysieke en sociale omgeving,

kan ook bijdragen aan de veerkracht van mensen. Letterlijk, door beschutting te bieden tegen de elementen. Figuurlijk, door inwoners te beschermen tegen tegenslag. Zo kan de gemeente iets bijdragen door de sociale samenhang in de woonomgeving te versterken, werkgelegenheid te stimuleren en maatschappelijke voorzieningen op peil te houden. Maar ook door een openbare ruimte te creëren die past bij de behoeften van inwoners en bezoekers. Als de trend doorzet dat mensen meer vanuit huis werken en internetwinkelen, wordt de directe woonomgeving steeds belangrijker; een groene buitenruimte die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten.

Bij de ontwikkeling van de stad Utrecht is de ligging aan waterlopen altijd een belangrijke factor geweest. Het water was de levensader van de stad. Voor groen was er behalve in de hoven, in de dicht bebouwde Utrechtse binnenstad, van oudsher weinig aandacht. Maar nu biedt juist de combinatie van groen en water kansen om de inrichting van de stad aan te passen het veranderende klimaat. Ook de komende jaren staat de binnenstad voor uitdagingen die een beroep doen op zijn veerkracht. De belangrijkste zijn de energietransitie, de aanpassing aan het veranderende klimaat en het vergroten van biodiversiteit.

Utrecht kiest voor een robuustere groenstructuur. Dat betekent ten eerste dat het singelpark

(Zocherplantsoen) wordt uitgebreid door, onder meer, parkeerruimte om te vormen tot groen. Daarnaast worden bomen op pleinen, werven en straten gekoesterd en binnenhoven vergroend. De buitenruimte wordt alleen verhard als dat noodzakelijk is voor het gewenste gebruik en beheer, volgens het principe 'groen tenzij'. Om de recreatieve waarde, de ecologische kwaliteit en de klimaatbestendigheid te verbeteren, worden groen en water waar mogelijk gecombineerd.

De energietransitie is urgent, ook de binnenstad moet meegaan in deze omslag. Dat kan door het energieverbruik in de binnenstad te verminderen en over te stappen op duurzame energiebronnen. Die energie zal deels in de binnenstad zelf en deels daarbuiten moeten worden opgewekt.

Er zijn twee belangrijke randvoorwaarden om dit alles te laten slagen. De eerste is dat plannen voor de bovengrond en de ondergrond voortaan integraal (als een geheel) moeten worden gemaakt. Juist in de binnenstad is er simpelweg geen ruimte over om te vermorsen, ook niet onder de straatstenen. Tweede randvoorwaarde is dat alle eigenaren en andere betrokkenen samenwerken.



▲ Na het instorten van een deel van het schip van de Domkerk door een verwoestende storm in 1674, bleef het puin nog anderhalve eeuw liggen. De resterende kerk werd dichtgemetseld en gerepareerd en restanten werden stukje bij beetje hergebruikt in andere bouwwerken.

De binnenstad: stad én natuur!

De begrippen binnenstad en natuur lijken elkaar uit te sluiten, maar het tegendeel is waar: de stad is vol natuur, met bijzondere dieren en planten op de meest onverwachte plekken. Deze stadsnatuur is een belangrijk onderdeel van de schoonheid van de binnenstad, zoals de bomen op de Oudegracht en het groen in historische binnentuinen, zoals in Pandhof St. Marie. Door de vaak bijzondere omstandigheden is deze stadsnatuur van grote ecologische waarde. Je treft hier soorten aan die goed kunnen leven in de stedelijke omgeving met veel geluid, licht, warmte en steen. Voorbeelden hiervan zijn de gierzwaluw, diverse soorten vleermuizen en allerlei muurplanten.

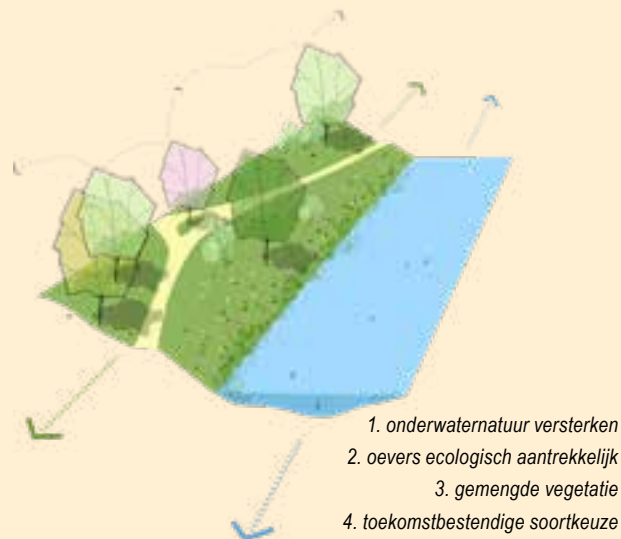
Omdat vergroening geen luxe is maar bittere noodzaak om de binnenstad gezond en

klimaatbestendig te houden, verdient deze stadsnatuur het te worden gekoesterd. Maar dit is geen eenvoudige opgave. Er is vaak ruimtegebrek op straatniveau, maar zeker ook in de ondergrond door de vele kabels en leidingen. Ook op de werven staan de prachtige bomen vaak in lastige omstandigheden: de groeirimte is beperkt, waardoor boomwortels bestrating soms omhoog duwen en de werven kunnen aantasten.

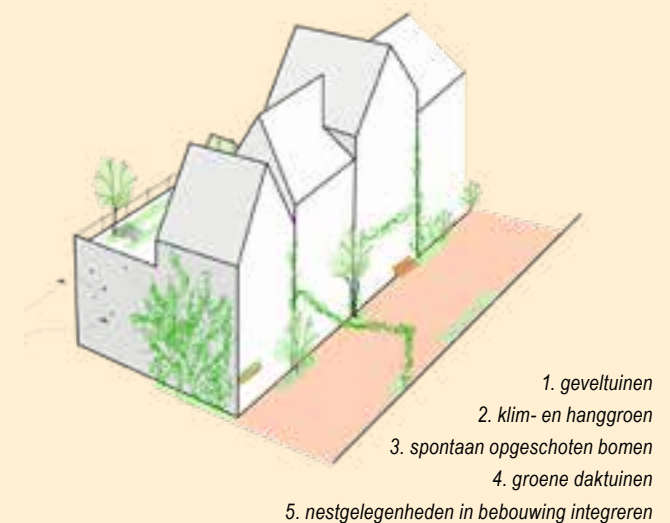
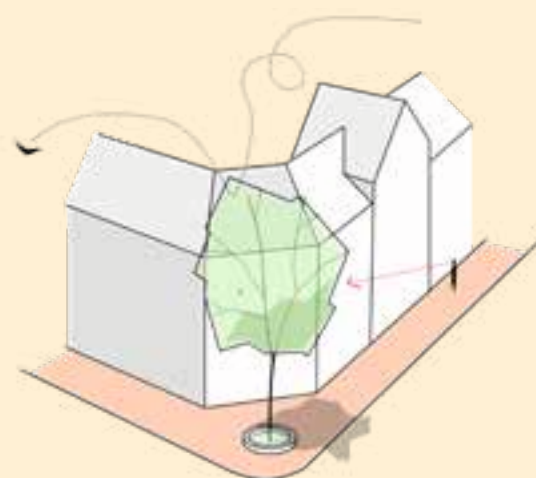
Voor 2040 zet Utrecht in op het verbeteren van het bestaande groen en toevoeging van nieuwe groene plekken en ecologische verbindingen. Het principe '*groen, tenzij...*' is hierbij leidend: een plek wordt overwegend groen, tenzij het niet anders kan vanwege het noodzakelijke gebruik of beheer.

Op de grotere groene verblijfsplekken zoals het Moreelsepark en het singelpark kan de biodiversiteit worden vergroot door een meer gevarieerde beplanting toe te voegen met wisselende hoogtes, zoals struiken, hagen en grassen.'Waar de ruimte schaars is, kunnen kleine ingrepen nog altijd effectief zijn, zoals een vlier tegen de gevel, klimplanten langs spandraden of muren of nestkasten in elke straat. Zo ontstaat een netwerk van grotere en kleinere groene plekken met waarde voor mens én dier.

Extra belangrijk zijn 'inheemse doelsoorten', een selectie van bijzondere soorten planten en dieren waarvan het leefgebied in de binnenstad behouden moet blijven of zelfs versterkt.



▲ Versterk hoofdstructuren zoals het singelpark als groene én blauwe corridor op meerdere schaalniveaus.



▲ Zet óók in op kleine groene ingrepen: samen maken die de binnenstad tot een aantrekkelijke, groene verblijfsplek.

Wat zou je in 2040 kunnen zien aan biodiversiteit?

'Op een mooie zomeravond gieren ze met tientallen tegelijk tussen de hoge gebouwen, de gierzwaluwen. 'Deze karakteristieke zomervogels maken de beleving van een zwoele zomeravond op het terras compleet.

Kies je bij het varen over de grachten voor een vleermuisexcursie of luister je een podcast over de unieke muurvegetatie? En wat te denken van de onderwaternatuur? Hoe dan ook valt op dat het water en de oevers waar Utrecht zijn oorsprong aan ontleent, een langgerekt natuurgebied vormt, midden in de stad.

Tijdens een wandelronde langs de singel vliegt af en toe zelfs een ijsvogel langs. Zou die nou ook gaan broeden in de nestgelegenheden die hem zijn geboden?'



▲ De werf tuin van Peek & Cloppenburg als groen visitekaartje, omstreeks 1917.

▼ Enkele bijzondere doelsoorten en hun verblijfplaatsen in de binnenstad



▲ Een vleermuis vindt onderdak in een gebarsten muur.



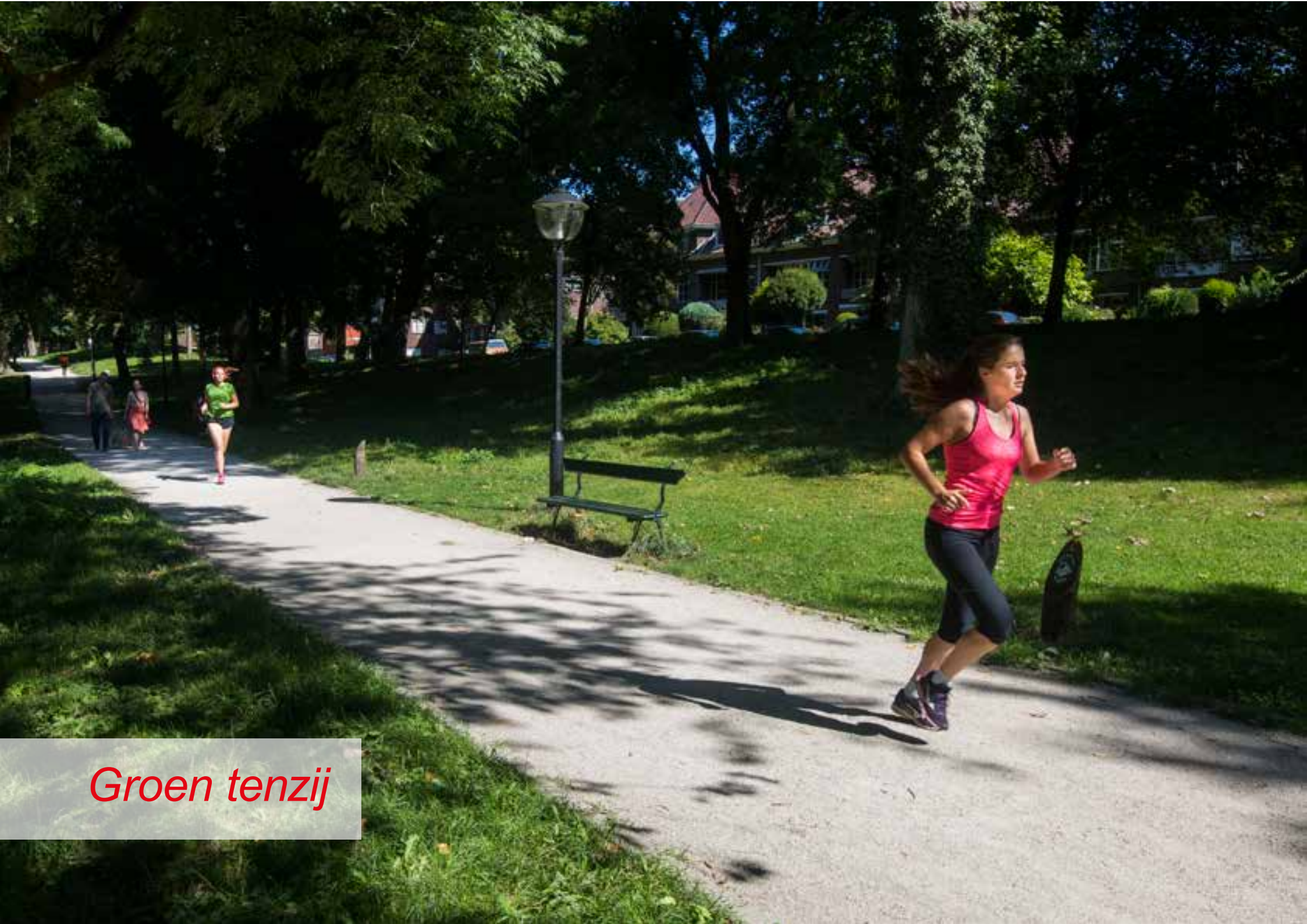
▲ Bijzondere planten zoals de steenbreekvaren profiteren van vochtige muren met kieren en gaten.



▲ De gierzwaluw kan uitstekend nestelen in holtes in gebouwen.



▲ Klimplanten hebben maar een klein plantvak nodig om gebouwen uitbundig te versieren.



Groen tenzij

16. Singelpark rondom vergroten

Voor gezond stedelijk leven in de binnenstad is meer groen nodig en moet de biodiversiteit worden vergroot. Dat kan óók in de dichtbebouwde binnenstad door de bestaande groenstructuren te verbeteren en door betere verbindingen te maken voor mensen, flora en fauna met de groen- en waterstructuren rondom de binnenstad. Dat betekent dat de oevers en kades van de singel rondom de binnenstad worden omgevormd tot een singelpark, dat stegen en hoven worden vergroend en straatbomen worden gekoesterd.

In de binnenstad is groen schaars. Maar wat er is, wordt hoog gewaardeerd en parken als Lepelenburg en Paardenveld worden druk gebruikt. Alleen al door de binnenstadsbewoners zelf, die vaak geen of maar weinig privé-buitenruimte hebben en graag de openbare groene ruimte opzoeken. Ook bezoekers waarderen groene plekken te midden van de dynamiek van de stad. Groen is goed voor de gezondheid van mensen, voor de ruimtelijke kwaliteit, voor klimaatadaptatie (zie verder richting 18), voor de luchtkwaliteit en ten slotte voor de biodiversiteit.

De gezondheid van mensen is op verschillende manieren gebaat bij groen. Groen nodigt uit tot bewegen en ontmoeten in de buitenlucht. Ook heeft het zicht op groen en water een ontspannende (soms zelfs troostende) werking en helpt groen mensen bij het herstel

van fysieke of emotionele tegenslagen. Je zou kunnen zeggen dat natuur zowel een stad als een mens veerkrachtiger maakt. Zeker als dat groen gevarieerd is. Helaas staat de biodiversiteit, in Nederland, in de hele wereld, op dit moment juist zwaar onder druk. Ook op een op het eerste gezicht niet zo natuurlijke plek als de Utrechtse binnenstad. Groen in de openbare ruimte is een belangrijk instrument om bij te dragen aan het vergroten van biodiversiteit.

Utrecht kiest ervoor, bestaand groen uit te breiden en nieuwe groene plekken in te richten, passend bij de schaal, functie en ecologische eigenschappen van de ruimte. Het groen moet de ruimtelijke kwaliteit verbeteren en goed kunnen worden beheerd. Op dit moment bestaat de groenstructuur van de binnenstad uit het singelpark (Zocherplantsoen), het Moreelsepark (net buiten de singel), binnentuinen en bomen op straat, op werven en pleinen. Door middel van een aantal maatregelen wordt deze groenstructuur versterkt en beter verbonden met de groen- en waterstructuren in de rest van de stad en het landschap daar omheen (zie richting 24).



Wat zie je in 2040?







- **Langs de singel kun je door het groen rondom de binnenstad lopen.**
- **De binnenstad is groener en steeds meer vogels en insecten komen af op de nieuwe beplantingen.**
- **De waterkwaliteit is beter, er zit meer vis in het water en de oeverbeplanting is gevarieerder.**
- **Dankzij speciale zorg voor zowel bomen als erfgoed, verkeren werven en werfbomen in uitstekende staat.**
- **Er zijn verrassende binnentuinen bijgekomen, waar je overdag doorheen kan lopen of even kan gaan zitten.**

Groenstructuur van de binnenstad in 2021

Belangrijkste onderdelen van de groenstructuur van de binnenstad zijn: de singel, de beide grachten, de binnentuinen en het Moreelsepark.

Zwakke plekken in de groenstructuur zijn de noordzijde van de singel, sommige hoven, het Moreelsepark en de verbindingen met de omgeving rondom de binnenstad, met name langs de kanalen en rivieren (Leidse Rijn, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Vecht en Minstroom).

Legenda






-  Singelpark
-  Grachten
-  Parken
-  Vergroenen hoven
-  Bomen en groen op straten en pleinen
-  Groene omgeving



Groenstructuur van de binnenstad in 2040

Het groen rondom de singel en langs de grachten is uitgebreid en verbeterd en beter verbonden met de groenstructuren rondom de binnenstad. Er zijn meer groene en toegankelijke hoven en het Moreelsepark is omgevormd tot een serie tuinen. Waar mogelijk en passend in de binnenstad staan er meer bomen langs de grachten, straten en op pleinen. Deze worden gekoesterd.

Legenda

-  Singelpark
-  Grachten
-  Parken
-  Vergroenen hoven
-  Bomen en ander groen op straten en pleinen
-  Groene omgeving





▲ *Het singelpark bestaat uit delen met verschillende kenmerken: het noordelijk deel met kades (oranje), het zuidelijk deel met het Zocherpark (groen) en het Moreelsepark met in de toekomst verschillende tuinen (geel).*

Singelpark om de binnenstad heen

Het bestaande rondje singel wordt door veel bewoners gewaardeerd en gebruikt voor wandelen en hardlopen. De singel met zijn oevers is de belangrijkste parkstructuur van de binnenstad. Het rondje van circa 5,5 kilometer kan groener worden en meer samenhang krijgen, zodat het nog meer betekenis krijgt voor de stad. Net als het Lint in het Máximapark en het Rondje Stadseiland is de singel voor de binnenstad én de aangrenzende wijken een doorgaande en herkenbare groenstructuur met grote recreatieve waarde.

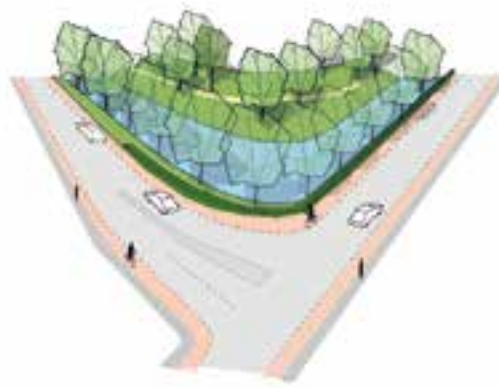
Het water loopt sinds 2020 weer rondom de binnenstad. De vervolgstap is om ook het park langs de singel te verbeteren en vergroten. Niet overal kan het een breed park zijn, maar wel een doorlopende groene route die alle stukken groen aan weerszijden van het water en rondom de binnenstad verbindt.

Langs een groot deel van de singel bevindt zich het Zocherpark. Niet alleen het groen aan de binnenstadszijde, maar het gehele gebied tot aan de gebouwen aan de buitenszijde van de singel zijn een beschermd rijksmonument. Het slingerende waterverloop en het monumentale groen geven het gebied een unieke uitstraling. De singelbruggen verbinden niet alleen de binnenstad met het omliggende gebied, maar ook de verschillende delen van het park met elkaar.

Ook bij het Paardenveld bevindt zich groen langs de singel dat wordt gebruikt als park. Dit is één van de onderdelen van het nieuwe singelpark dat veel meer kwaliteit kan krijgen, bijvoorbeeld door een inrichting met gevarieerde beplanting en mooi parkmeubilair.

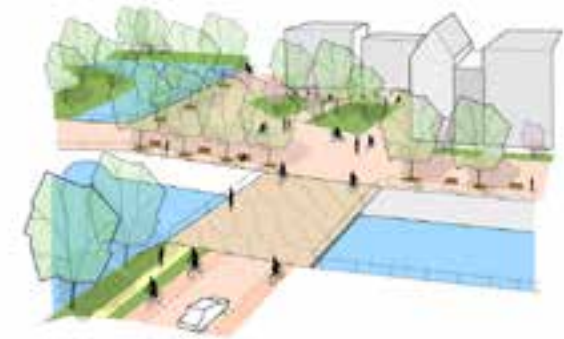
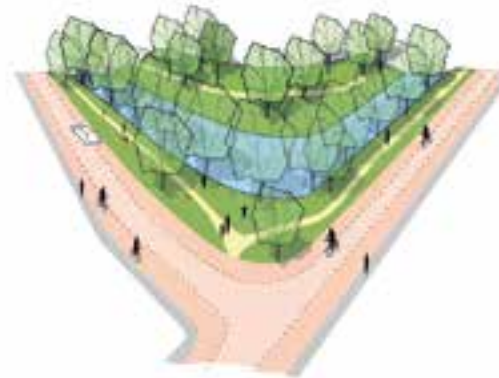
Van oudsher is het zuidelijke deel van de singel ingericht als ruim park met kenmerkende glooiingen op de bolwerken, terwijl de beperkte ruimte langs de singel in het noorden voor een deel de functie had van handelskade. Aan de noordkant zijn er stukken singel waarbij alleen het water en de taluds of kades doorlopen, maar waar je geen parkgevoel hebt. Verderop is er dan wel weer een stukje park. Door deze delen te vergroenen en te verbinden, ontstaat er toch een aaneengesloten stadspark met allure. Door de ontstaansgeschiedenis en omdat er in het noordelijke deel maar weinig ruimte beschikbaar is, zal er wel een verschil in karakter tussen de twee delen van het singelpark blijven bestaan.

Utrecht pakt de zwakke plekken aan die de singelstructuur nu nog kent. Bijvoorbeeld door ruimte op de beide oevers van de singel die nu wordt gebruikt voor verkeer en parkeren, om te vormen tot park. Daarbij staat de kwaliteit van groen en water centraal, zowel wat betreft de beleevingswaarde voor mensen als de ecologische waarde voor planten en dieren. De herontwikkeling van



de voormalige gevangenis Wolvenplein is een goede aanleiding om een deel van het singelpark aan te pakken en het gebouw beter op te nemen in de groene singelstructuur.

Op het water en in het groen komen geen nieuwe gebouwen of (semi-)permanente commerciële functies (zoals terrassen). Continuïteit is namelijk een kernkwaliteit van het singelpark: als je tijdens het wandelen of hardlopen vooruit kijkt, zie je op de meeste plaatsen het groen voor je waar je straks langs komt. Deze continuïteit vergroot de waarde van het park, zowel voor mensen als voor planten en dieren.



De voetgangersroutes aan weerszijden van het water staan in 2040 beter in verbinding met elkaar en met het voetgangersnetwerk in de omgeving. Zo ontstaat een aantrekkelijke doorgaande looproute die voor veel mensen gemakkelijk bereikbaar is. Om het singelpark samenhang te geven, hebben paden overal dezelfde halfverharding (vermalen grind), is er diverse beplanting en staan er elegante bankjes en verlichting.

De singelbruggen zijn onderdeel van het park, ook al zijn het vaak drukke plekken met een veelheid aan verkeersstromen. Bij de inrichting van deze toegangspoorten naar de binnenstad wordt zoveel mogelijk aangesloten op de vormgeving en inrichtingsprincipes in de rest van het park. Dat wil

▲ *Boven twee tekeningen van de huidige situatie aan de singel (links) en op het Ledig Erf (rechts). Onder twee inrichtingsprincipes van de toekomstige situatie. Links de singel met meer groen en minder verharding dan in 2021. Rechts het Ledig Erf als groen verblijfsplein.*

zeggen met zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groen en beleving van het water.

Ook de waterkwaliteit moet beter, want schoon en gezond water draagt bij tot de biodiversiteit. Samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden werkt de gemeente hieraan. Er is samenhang met verbetering van de waterhuishouding van de binnenstad (richting 18).

De singel en grachten zijn het grootste natuurgebied van de binnenstad. Maatregelen aan bodem en oevers verrijken de onderwaternatuur. Dat heeft als bijkomend effect dat de voedselketen wordt versterkt van insecten (waaronder bijen), vogels en zoogdieren (zoals vleermuizen).

Bovengrondse voorzieningen voor bijvoorbeeld vleermuizen en vogels, zoals nestkasten, en



◀ *Het parkeerterrein aan de Van Asch van Wijckskade als voorbeeld van de vergroening van het singelpark. Vroeger, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040.*



de juiste beplantingskeuzes vergroten de natuurwaarden van de binnenstad. De stadsnatuur draagt bij aan een grotere biodiversiteit door bij de aanleg van nieuw groen zoveel mogelijk planten te gebruiken die op de 'Utrechtse soortenlijst' staan, een in 2018 vastgestelde lijst van 64 waardevolle en kenmerkende Utrechtse planten- en diersoorten.

Hoewel de overheid de waterkwaliteit in 2020 niet garandeert (de singel is geen officieel zwemwater), zwemmen er mensen in de singel, spelen er kinderen en laten mensen hun voeten in het water bungelen. Dit lijkt een groeiende behoefte. Aan de waterkant worden kleine kanosteigers toegevoegd, zodat recreanten op verschillende plaatsen in en uit het water kunnen komen.

Groene grachten

De bomen op de werven zijn typisch Utrechts en geven een bijzondere beleving omdat je op het straatniveau dichtbij de boomkronen bent. Door de nabijheid van bladeren, bloesem of bijvoorbeeld kastanjes beleef je de seizoenen directer. Vanaf het werfniveau en het water beleef je de beslotenheid van een bladerdak en het spel van licht en schaduw op het water.

Deze unieke plaatsing van de bomen langs de grachten verdient het te worden gekoesterd. De afwisselende bomen langs de Oudegracht en de beplanting van vooral linden langs de Nieuwe-

► De Catharijnesingel bij de Bleekstraat vroeger, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040.



gracht worden dan ook in stand gehouden zonder het werfgebied aan te tasten. De kwetsbare werven vragen wel om specifieke zorg en oplossingen voor de bescherming van constructies tegen boomwortels. Muurplanten in de werfmuren verdienen bescherming en de gemeente stimuleert uitbreiding. Het is nodig een speciaal op het grachten- en wervengebied toegesneden plan te maken voor balans in het gebruik, de inrichting en het beheer van erfgoed, groen en water.

Bomen op straten en pleinen

In de vaak smalle straten en stegen van de binnenstad is er weinig groen. Karakteristiek zijn wel de vrij grote, solitaire bomen op straathoeken en op andere plekken waar iets meer ruimte is. In de komende jaren worden meer van dit soort plekken beplant.

Utrecht kiest voor meer bomen in de binnenstad. Daarvoor is ruimte in de ondergrond een randvoorwaarde (zie richting 19). De voorkeur hebben daarbij soorten die zo groot mogelijk kunnen worden als op de plek passend is. Immers, een grote boom vormt de meeste biomassa en heeft het meeste effect op biodiversiteit, verkoeling en uitstraling in de stad.

Nu het klimaat verandert, is het belangrijk dat Utrecht investeert in goede groeicondities voor bomen, zodat bomen gezond blijven en tot volle wasdom kunnen komen. Bomen kunnen helpen



▼ Zo zouden de Moreelsetuinen er uit kunnen zien in 2040.



de stad te koelen, water op te vangen en hitte-stress tegen te gaan. Bomen moeten daarvoor ook zelf bestand zijn tegen droge en natte periodes. Naast de juiste soortkeuze is het nodig om deze grote, beplante boomspiegels te geven met voldoende, goed doorwortelbare grond en aanvoer van regenwater. Vaak kunnen beplanting en waterberging worden gecombineerd.

Bomen horen ook bij de identiteit van de Utrechtse pleinen. De pleinen hebben veel verschillende functies die om ruimte vragen, maar toch kunnen er in de toekomst bomen bij worden geplant op pleinen zoals het plein aan de Kroonstraat, het Jacobskerkhof, het Vredenburg, de Neude en het Jaarbeursplein. Op een aantal pleinen, zoals het Nicolaas- en het Janskerkhof, is naast bomen ook andere beplanting goed denkbaar.

Veel buurtpleintjes in de binnenstad zijn in gebruik als parkeerplaats. Op plekken waar de auto een stap terug doet, ontstaat ruimte voor nieuwe groene plekken, geschikt voor ontmoeting en verblijf, sport en spel.

Van Moreelsepark naar Moreelsetuinen

Het groen langs de singels (en ook dat van het Griftpark en het Wilhelminapark) wordt intensief gebruikt, maar dat geldt veel minder voor het Moreelsepark en Park Nieuweroord. Daar is het doel, de openbare ruimte groener, aantrekkelijker en meer uitnodigend te maken. Met bedrijven en bewoners wordt nagedacht over verbetering van de relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte, over vermindering van het aantal parkeerplaatsen en over de inrichting van de buitenruimte als een serie tuinen: de Moreelsetuinen.

Groene hoven

De binnenstad telt tientallen binnenhoven en voormalige kloostertuinen. Stille, intieme en groene pareltjes en koele oases midden in de stedelijke drukte en hitte. Bijzonder is dat bewoners vaak zorg dragen voor (een deel van) het onderhoud. Vaak zijn het openbare ruimten, maar lang niet alle hoven zijn openbaar toegankelijk. Ook hebben veel hoven een matige gebruikskwaliteit, veel ver-harding of weinig variatie in de beplanting.

Hier liggen de kansen voor groen voor het oprapen. Zoveel mogelijk hoven zijn in 2040 (overdag) geopend, beter ingericht en vergroend. Dat kan zijn met gras, struiken en bomen, maar in hoven past bijzondere beplanting, zoals klimplanten of soms ook een moestuin voor bewoners.



▲ *De tuin van het Centraal Museum is één van de groene hoven in de binnenstad waar meer Utrechters gebruik van zouden kunnen maken.*

Uiteraard gebeurt dit in overleg met betrokkenen en alleen als het op een veilige manier kan. De gemeente zoekt hierin een balans tussen het publieke belang (groene en toegankelijke hoven) en het private belang van eigenaren en aanwonenden en stuurt meer dan voorheen aan op het toegankelijk maken van openbare hoven. De hoven liggen soms enigszins verstopt. Misschien kunnen wandelroutes mensen wijzen op openbare doosteekjes en intieme hoven.

Ook over hoven van andere eigenaren, zoals woningbouwcoöperaties of de universiteit, gaat de gemeente in gesprek om na te gaan hoe er afspraken kunnen worden gemaakt om ze aantrekkelijker, groener en toegankelijker te maken.



Urgentie

17. Duurzame energie

De binnenstad is waarschijnlijk niet al in 2040 energieneutraal, maar het relatief hoge energieverbruik in de binnenstad kan wel flink omlaag worden gebracht. Kansrijk is in dit gebied vooral een betere warmte-isolatie. Daarnaast moet de benodigde energie duurzamer worden opgewekt. Energie opwekken kan deels in de binnenstad zelf, door het benutten van zonneenergie en door het gebruik van energie uit de omgeving, zoals bodem, lucht en water.

De komende decennia zal de stad Utrecht de uitstoot van broeikasgassen fors moeten verminderen. Dit is noodzakelijk om snelle klimaatverandering en de verwoestende gevolgen daarvan voor mens en natuur tegen te gaan. Fossiele brandstoffen voor de verwarming van onze woningen, zoals aardgas, zijn straks verleden tijd. Ook de Utrechtse binnenstad moet overgaan op een elektriciteits- en warmtevoorziening op basis van hernieuwbare bronnen. Daarvoor zijn flinke aanpassingen nodig aan gebouwen en aan de ondergrondse infrastructuur in de straten.

Voor een gebied als de binnenstad is dit geen eenvoudige opgave. Allereerst komt dat doordat de binnenstad een relatief groot aandeel heeft in het totale Utrechtse energieverbruik (zie kader). Dit komt door de vele kantoren, winkels, horecabedrijven en evenementenlocaties. Bovendien zijn relatief weinig gebouwen in de binnenstad goed geïsoleerd. Het energiezuinig

maken en isoleren van bestaande panden is dan ook een grote uitdaging, zeker ook door de monumentenstatus van veel panden.

Ten tweede is de ruimte voor zonnepanelen op daken, warmtesystemen in de bodem en andere vormen van duurzame energieopwekking in de binnenstad schaars. Waar wel ruimte is op daken, is er sterke concurrentie met andere functies zoals dakterrassen. En ook ondergronds is de ruimte schaars, zeker in de binnenstad.

Toch zet Utrecht in op het energiezuinig maken van zoveel mogelijk gebouwen in de binnenstad en is het streven om zoveel mogelijk energie lokaal en duurzaam op te wekken. De groot-schalige infrastructurele veranderingen die nodig zijn, pakt Utrecht bij voorkeur gebiedsgewijs aan. Waar mogelijk gebeurt dit in combinatie met verbeteringen aan de straatinrichting en werkzaamheden aan de riolering of andere ondergrondse infrastructuur. Dat bespaart kosten, scheelt overlast en levert uiteindelijk een beter resultaat op. Een integrale aanpak vergroot immers de mogelijkheden om de ruimte goed in te delen, terwijl herhaaldelijk herstraten en opnieuw inrichten bijna altijd ten koste gaat van de kwaliteit.



Wat zie je in 2040?

- De binnenstad gaat steeds meer van het gas af.
- De kans is groot dat mijn huis in de binnenstad duurzaam wordt verwarmd met hoge-temperatuur-stadsverwarming.
- Er liggen meer zonnepanelen en zonnedakpannen op de daken, vaak ook gecombineerd met groene daken.
- Elk renovatiemoment wordt gebruikt voor het verduurzamen van gebouwen.
- In de binnenstad zijn veel meer panden geïsoleerd. Ook monumentale panden zijn energiezuiniger.

Energie in de binnenstad

De binnenstad heeft een aandeel van 7% in het gasverbruik van de hele stad. Het aandeel in het totale Utrechtse elektriciteitsverbruik is zelfs 12,5%. Terwijl de binnenstad nog geen 2% van het oppervlak van de stad beslaat. In de binnenstad ligt zowel een warmte- als een gasnet. Van de ruim 13.000 gebouwen in de binnenstad zijn er 3.500 aangesloten op het Utrechtse warmtenet. Ruim 1.400 panden zijn zowel aangesloten op het warmte- als het gasnet. Het warmtenet dient dan vooral voor verwarming en het gasnet om te koken en voor warm tapwater.



Energieverbruik omlaag

De gemeente Utrecht is aan zet wat betreft energiebesparing in haar eigen vastgoed en stimuleert daarnaast andere eigenaren tot maatregelen voor hun panden, zodat elk renovatiemoment gebruikt wordt voor het verduurzamen van gebouwen.

Goede isolatie en slimme afgiftesystemen binnenshuis leveren een hoger wooncomfort en een lagere energierekening op. De meeste huizen in Nederland hebben als warmteafgiftesysteem radiatoren waar heet water doorheen stroomt. Vloerverwarming is hiervoor een goed alternatief. Dit afgiftesysteem bespaart energie, levert meer wooncomfort op en is goed inzetbaar in monumentale panden.

Energie lokaal en duurzaam opwekken

Gas maakt in de toekomst plaats voor duurzame energie, bij voorkeur lokaal opgewekt, bijvoorbeeld met zonnepanelen en –collectoren op de daken of met behulp van warmte- en koudeopslag (WKO). Omdat WKO en zonne-energie niet overal haalbaar zijn, lijkt voor veel van de monumentale panden in de historische binnenstad aansluiting op stadsverwarming een kansrijke oplossing. De energie wordt dan buiten de binnenstad opgewekt.

WKO wordt in het stationsgebied en delen van Wijk C nu al op grote schaal gebruikt. Hier wordt water uit de bodem 's winters gebruikt om gebouwen te verwarmen en in de zomer om ze te koelen.

Ook rondom het Moreelsepark onderzoeken gemeente en kantoo-reigenaren of in dat gebied op termijn een collectief WKO-net mogelijk is.

Met marktpartijen in het stationsgebied wordt verkend of station Utrecht Centraal en omliggende gebouwen energieneutraal kunnen worden. Misschien zijn er mogelijkheden om energie uit te wisselen tussen gebouwen of met de omgeving. Een energiebron die in de binnenstad misschien kan worden benut, is de restwarmte van bijvoorbeeld kantoren voor nabijgelegen andere gebouwen zoals woningen. Ook naar dit soort kleinschalige warmtenetten is nader onderzoek nodig.

Er is een zodanige aanpassing nodig van de Utrechtse richtlijnen voor zonnepanelen op monumenten dat er, met behoud van een goede aanblik van het erfgoed, meer daken in aanmerking kunnen komen. Om te beginnen op gemeentelijk vastgoed, maar de gemeente helpt ook andere eigenaren en huurders bij de benutting van vrije daken. Bijvoorbeeld door collectieve aankoop van zonnepanelen op het dak te stimuleren.

De gemeente ziet de energieopgave ook als een ontwerpogave.

Energieopwekking en -besparing moeten er ook mooi en architectonisch verantwoord uitzien. Daarmee is de energietransitie niet alleen een kwantitatieve maar ook een kwalitatieve opgave. Voorbeeld van een manier om daken aantrekkelijker te maken en tegelijk te laten bijdragen tot isolatie, waterberging en de ecologische waarde van de stad, is de aanleg van groene daken.

Als er in de binnenstad meer duurzame elektriciteit wordt opgewekt en elektriciteit andere energiebronnen vervangt, zijn wel meer transformatoren en andere technische voorzieningen nodig voor de verzwaring van het elektriciteitsnet. De gemeente wil dat deze voorzieningen zo min mogelijk ten koste gaan van de buitenruimte en zo min mogelijk zichtbaar zijn.

Dat betekent dat technische ruimten die nodig zijn voor de opwekking en distributie van duurzame energie zoveel mogelijk moeten worden ingepast in gebouwen. Misschien bieden ook werfkelders mogelijkheden. Technische voorzieningen mogen ook geen overlast geven in de vorm van geluid of uitstoot. Techniek op daken mag niet zichtbaar zijn vanaf de straat. Op daken die in het uitzicht liggen vanaf andere panden, zoals in veel gevallen in de binnenstad, moeten technische voorzieningen zorgvuldig worden ingepast.



▲ Een kansrijke manier om de binnenstad te verduurzamen is de toepassing van groene daken en zonnepanelen.

Als een gebouweigenaar kiest voor een individuele oplossing voor energieopwekking, dan mag hij anderen niet in de weg zitten als ook die hun energieambities willen waarmaken. De ruimte in de ondergrond moet efficiënt worden benut. De gemeente kiest er voor hierin een sturende rol te spelen.

Bij zonnepanelen speelt het omgekeerde; mocht een eigenaar niet zijn hele dak benutten, dan is het de moeite waard om te onderzoeken of burens kunnen mee-investeren en gebruik kunnen maken van de energie van extra panelen.

De beperkte ruimte en de vele monumentale en oude panden maken het onhaalbaar om de binnenstad in 2040 energieneutraal te maken. Het gebied blijft nog afhankelijk van duurzame energie die ergens anders is opgewekt. Of benutting en verduurzaming van het bestaande warmtenet maatschappelijk inderdaad de goedkoopste oplossing zal zijn, is bij het opstellen van deze omgevingsvisie nog niet duidelijk. Om uitbreiding van het warmtenet in de toekomst mogelijk te maken, moet er nu al door ruimte-reservering rekening mee gehouden worden in de strategie voor de ondergrond. Ook moeten er oplossingen komen voor de hoge aansluitkosten.

Let op!
risico op
vallende
takken

Leefbaar



18. Klimaatbestendige openbare ruimte

De openbare ruimte in de binnenstad moet aangepast worden aan het veranderende klimaat. Doordat er relatief veel bebouwing is en weinig groen, is juist de binnenstad gevoelig voor wateroverlast door extreme regenbuien. En aan de andere kant ook voor hitte en droogte. Om van de binnenstad in een opwarmend klimaat een aangename, gezonde en veilige plek te maken om te wonen, werken of verblijven, zijn forse ingrepen nodig. Door de beperkte ruimte boven én onder de grond, is het een grote uitdaging om de binnenstad klimaatbestendig te maken.

Utrecht zet zowel in op de beperking van hittestress als op het voorkomen van wateroverlast en droogte. Dit gebeurt onder meer door vergroening, door regenwater vast te houden en door schoon regenwater en vuil rioolwater te scheiden.

Hittestress beperken door vergroening

De koelste plekken van de binnenstad zijn de grachten en de singel. Hier kan het in de zomer tot wel 10 graden koeler zijn dan op de heetste plekken (kernwinkelgebied, stationsgebied en de binnenstadsas tussen Vredenburg en Lucasbolwerk). De heetste plekken van de binnenstad zijn het minst groen én het verst verwijderd van water. Juist op de heetste plekken zijn vaak ook de meeste mensen en is de druk op de ruimte het grootst.

Met de verwachte toenemende hitte en droogte is toevoeging van groen geen luxe, maar noodzaak, wil de binnenstad ook tijdens hete zomers voor iedereen leefbaar en aantrekkelijk blijven. Utrecht kiest ervoor de gevoels-temperatuur in de binnenstad niet méér te laten oplopen dan 5 graden ten opzichte van het groengebied rondom de stad. Daar is een groen netwerk voor nodig, want groene plekken zijn koel. Dit groene netwerk bestaat voornamelijk uit het singelpark, groene hoven en bomen. Bomen die schaduw bieden op belangrijke looproutes, zoals de binnenstadsas, krijgen prioriteit, zodat essentiële functies van de stad voor iedereen bereikbaar blijven.

Het streven is meer groen op een kleine loopafstand van elke woning, met als uitgangspunt dat er, gemeten vanaf elke plek in de binnenstad, binnen 200 meter een groene verblijfsplek van minimaal 200 vierkante meter groot moet zijn. Bij deze groenoppervlakken kan er voldoende verdamping plaatsvinden om de luchttemperatuur te laten dalen.

Uiteindelijk doel is een netwerk van robuuste, koele en groene plekken van hoge kwaliteit (geen snippergroen). Dit netwerk kan dienen om een ommetje te maken, om te verblijven of om af te koelen. Om dit te bereiken, krijgt toevoeging van groen en bomen in groenarme buurten prioriteit bij gebiedsontwikkeling en bij herinrichting van de openbare ruimte.

Wat zie je in 2040?

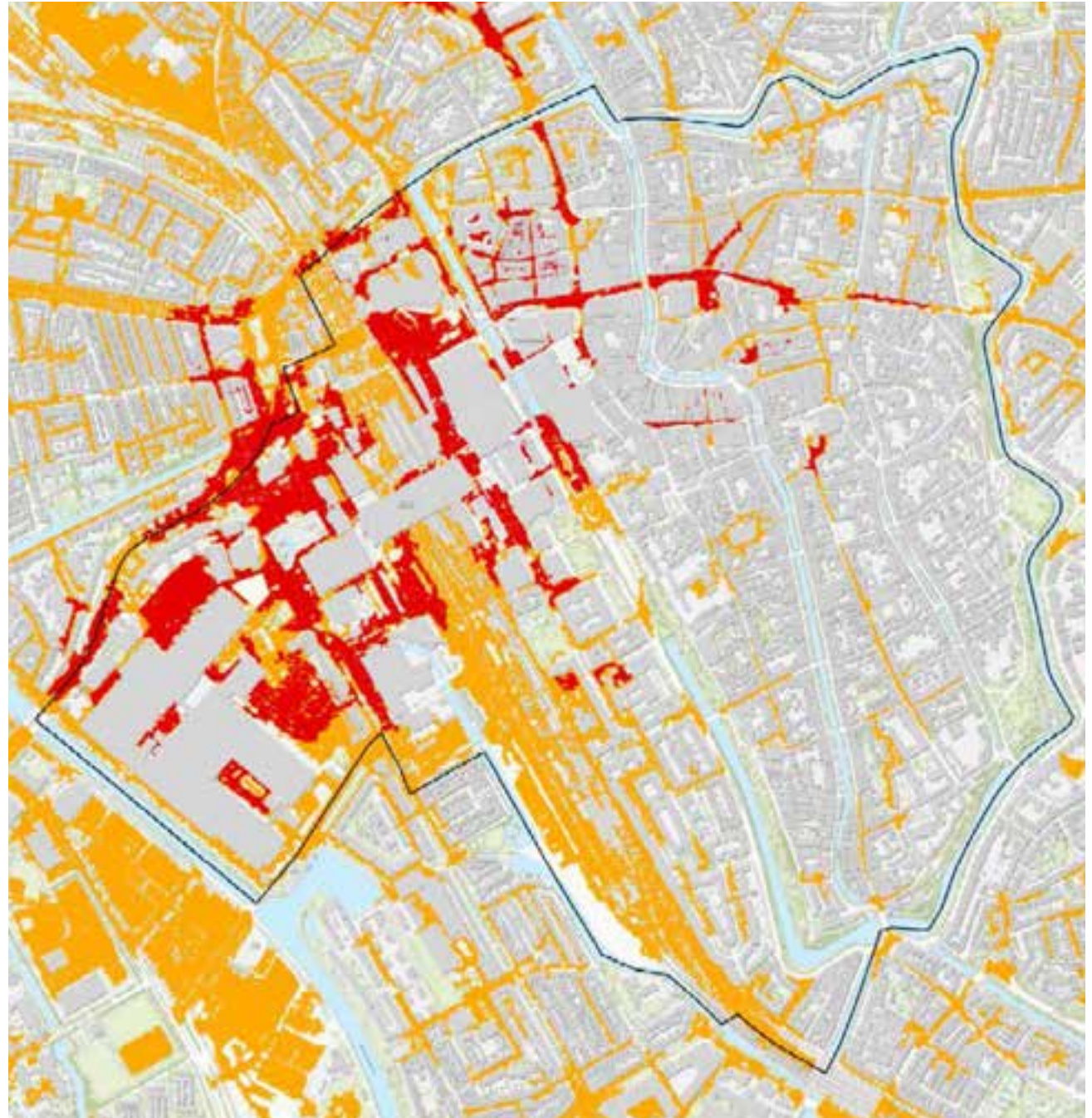
- Als het warm is, kun je afkoelen op groene plekken, in de schaduw van bomen en langs de waterkant.
- De afvoer van regenwater en vuil afvalwater zijn gescheiden.
- Regenwater wordt geleid naar groene plekken, zodat het kan infiltreren in de bodem.

Gevoelstemperatuur binnenstad

Op deze kaart is de gevoelstemperatuur in de binnenstad weergegeven op een warme dag in 2019. In de oranje gebieden is de gevoelstemperatuur meer dan 5 graden en in de rode gebieden meer dan 8 graden hoger dan buiten de stad.

Legenda

- Gevoelstemperatuur +5 graden
- Gevoelstemperatuur +8 graden



Groenarme buurten bevinden zich vooral rond het kernwinkelgebied, de binnenstadsas en in de noordelijke helft van de binnenstad. Uitbreiding van het singelpark en een fundamenteel anders ingerichte binnenstadsas (zie richting 23) zijn daarom essentieel voor het klimaatbestendig maken van de binnenstad.

Daarnaast spoort de gemeente (via informatie en subsidies) eigenaren aan om daken en gevels zo groen mogelijk te maken volgens het principe 'geen dak of gevel onbenut'. Ten slotte wordt onderzocht of kerken en andere openbare gebouwen voor verkoeling toegankelijk kunnen worden.

Wateroverlast en droogte voorkomen door scheiding van regen- en vuil afvalwater

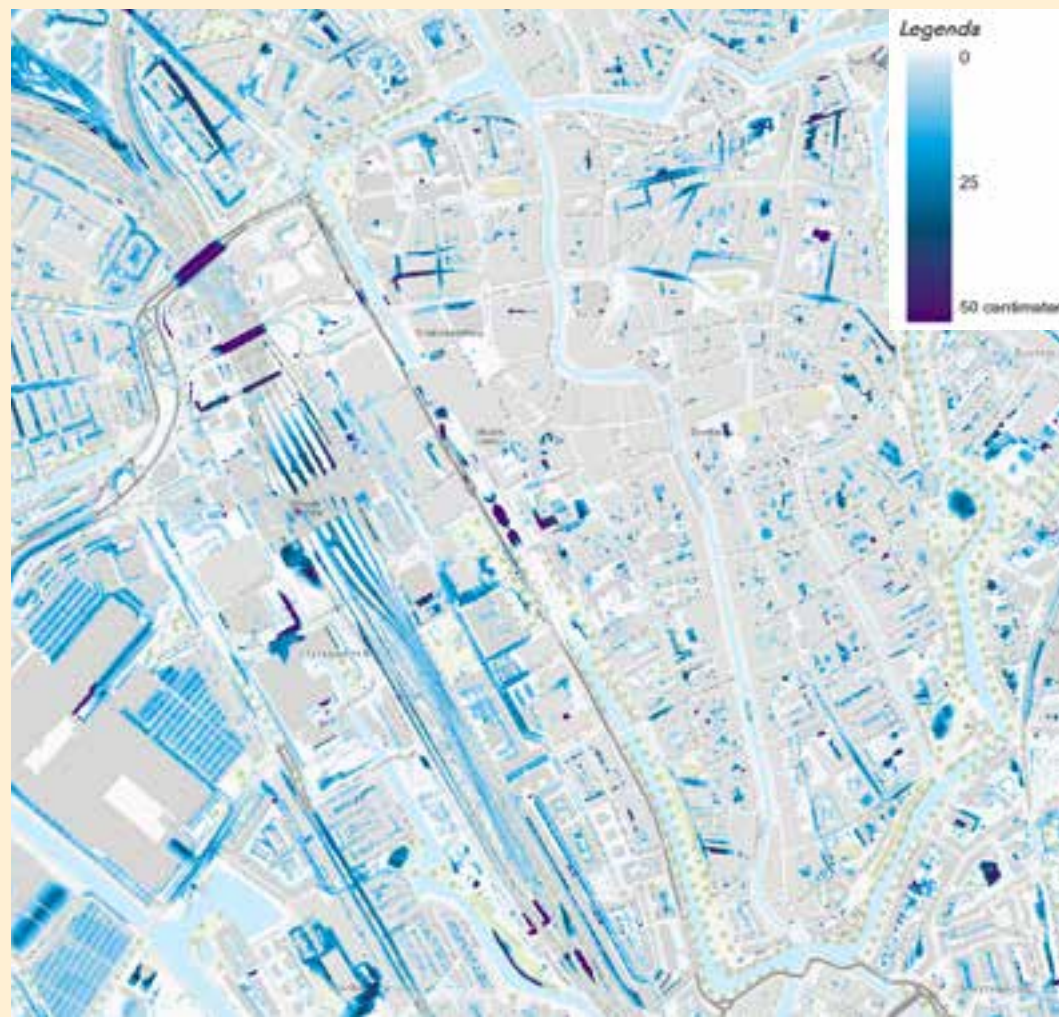
Schoon regenwater en vuil afvalwater worden in de binnenstad tot op dit moment niet gescheiden en stromen samen het riool in. Dit heeft twee grote nadelen: bij extreme buien (die steeds vaker zullen vallen), is er veel kans op wateroverlast omdat het riool de hoeveelheid water niet aankan. Daarnaast stroomt regenwater in drogere perioden direct weg naar de riolering, zonder dat het in de grond kan zakken om ten goede te komen aan bomen en planten.

Doordat de binnenstad vrij hoog ligt ten opzichte van het grondwater, zijn de bomen in de binnenstad relatief gevoelig voor verdroging. Dat komt doordat

Piekoverlast

Het regent steeds vaker en steeds harder. In 2020 was de kans op een regenbui van 60 millimeter in één uur, één keer in de 100 jaar. In 2050 verwacht het KNMI dat één keer in de 100 jaar in één uur een bui kan vallen van 80 millimeter. Dat is per uur 80 liter ofwel acht emmers water per vierkante meter.

Zo veel regen in zo'n korte tijd – dat zorgt op sommige plekken voor overlast, ook in de Utrechtse binnenstad. De kaart laat zien dat bij een regenbui van 80 mm per uur vooral tunnels onder het spoor en lager gelegen straten kwetsbaar zijn zoals Nobelstraat, Lange Nieuwstraat, Lange Jansstraat en Breedstraat (donkerblauw op de kaart). Hoe donkerder blauw het gebied op de kaart, hoe groter de kans op wateroverlast. De meest kwetsbare gebieden zijn paars.



► *Het plein aan de Kroonstraat in 1939, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040.*



Utrecht is gesticht op hoog gelegen zandruggen langs de Kromme Rijn, met het Domplein als hoogste punt. Dat is de reden dat ook nu al overtollig regenwater dat van het Domplein naar de Servetstraat loopt, wordt afgevoerd naar de Oudegracht.

Vuil afvalwater en schoon regenwater worden in 2040 zo veel mogelijk gescheiden. Regenwater wordt zoveel mogelijk vastgehouden en nuttig gebruikt, bijvoorbeeld voor groen. De ambitie is om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden en terug te geven aan de bodem.

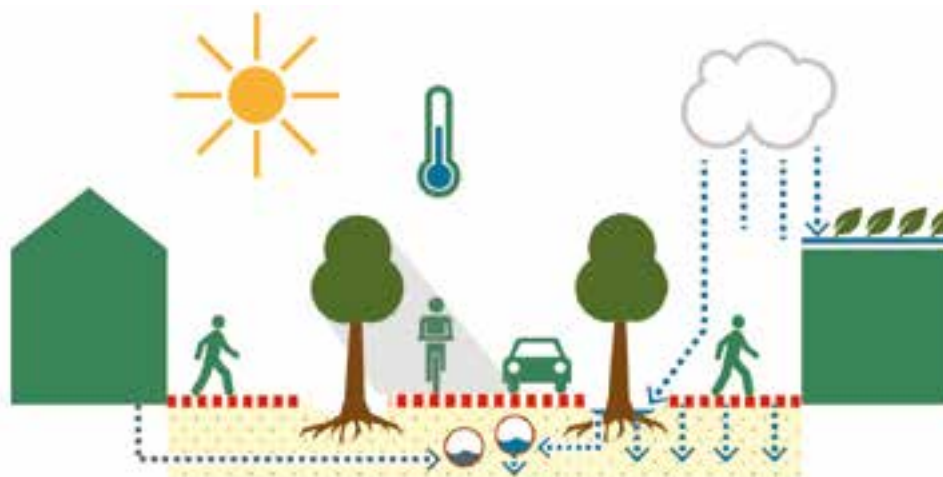
Pas als het wateroverschot te groot is, volgt afvoer naar grachten en singels. De afwatering van straatprofielen vraagt veel ontwerp-aandacht en maatwerkoplossingen voor elke locatie. Water moet goed aflopen naar groen en tegelijk zijn sterk hellende trottoirs of grote hoogteverschillen (stoepranden) onwenselijk vanwege de toegankelijkheid. Ook moet er steeds gekeken worden hoe je regenwater op of dichtbij de plek waar het valt kan vasthouden om te laten wegzakken in de bodem (infiltratie).

De omvang van tijdelijke regenwaterberging en -afvoer bij extreme buien moet zodanig zijn dat er geen schade kan ontstaan aan gebouwen of vitale infrastructuur zoals nutsvoorzieningen (kabels en leidingen voor water, elektra en riolering). Om droogteproblemen te voorkomen,

2021



2040



▲ Van weinig infiltratie en snelle afvoer van regenwater in 2021 naar infiltratie en groen in 2040.

komt er vaker groen in plaats van verhard oppervlak. Daarnaast kan in parken en hoven waterdoorlatende verharding worden toegepast, zoals halfverharding (fijn grind), en worden de mogelijkheden van waterpasserende klinkers onderzocht (waarbij water tussen de stenen door in de bodem zakt).

Om water in de bodem vast te kunnen houden en droogte te voorkomen, moeten er voldoende

lucht en voedingsstoffen voor flora en fauna in de bodem zitten. Een gezonde, levende bodem met veel organische stof en een goede structuur is net een spons, die regenwater opneemt, lang vasthoudt en geleidelijk afgeeft. Vergroening en een meer open verharding versterken de sponswerking. Een gezonde bodem is ook een belangrijke drager voor biodiversiteit.



Spaghetti

19. Regie op de ondergrond

Om de ambities voor vergroening, energietransitie en klimaatbestendigheid uit deze omgevingsvisie waar te maken, is regie nodig op de ondergrond. Deze functies vragen ondergrondse ruimte en die ruimte is schaars. Er is samenwerking nodig tussen alle partijen. Sturing door de overheid maakt dat de bodem op een duurzame en ruimte-efficiënte manier kan worden gebruikt. Helaas ontbreekt in 2021 een goed inzicht in het gebruik van en de vraag naar ondergrondse ruimte, waardoor het moeilijk is om prioriteiten te stellen tussen de verschillende ruimtevragen en belangen.

In de ondergrond is het door de jaren heen steeds drukker geworden met onder meer kabels en leidingen. Bovendien ligt er in een groot deel van de bodem van de binnenstad een beschermd en rijk archeologisch bodemarchief, dat slechts éénmaal gelezen kan worden (als het opgegraven is, is het weg). Ook zitten er bodem-verontreinigingen in de grond met bijvoorbeeld lood. En zitten vluchtige oplosmiddelen in het grondwater die om voorzichtigheid vragen.

Voor duurzaam, veerkrachtig, toekomstbestendig en optimaal gebruik van de ondergrond is een juiste balans nodig tussen beschermen en benutten. Dat betekent dat een integrale benadering (benadering als een geheel) de voorkeur heeft. Wil je bijvoorbeeld ondergrondse ruimte benutten voor

warmte-en koudeopslag (bodemenergie), dan moet je zorgvuldig omgaan met de ruimte die nodig is voor bomen en mogelijkheden voor waterinfiltratie in de bodem.

Een schone, veilige, levende bodem, met voldoende mogelijkheden voor biodiversiteit, groen, waterberging en waterfiltering, vraagt om bescherming en soms om verbetering of herstel. Archeologische, aardkundige en landschappelijke waarden vragen om ontdekking, vastlegging, bescherming en zichtbaarheid. Om deze belangen tegen elkaar af te wegen, is regie nodig.

Van de kabels en leidingen in de straten zijn alleen de riolering en de kabels voor verkeerslichten en camera's het eigendom van de gemeente. De overige systemen zijn van derden. Dat maakt de situatie ingewikkeld. De diverse beheerders moeten op verschillende momenten werkzaamheden uitvoeren, handelen op dat moment naar eigen inzicht en maken hun eigen praktische keuzes. Onder meer hierdoor ligt de ondergrondse infrastructuur in elke straat weer in een andere volgorde: diagonaal of naast elkaar, onder of boven elkaar. In deze 'spaghetti' blijven ook nog regelmatig ongebruikte kabels of leidingen achter. Ook al houden alle betrokken partijen digitale tekeningen bij, pas als je gaat graven, zie je waar alles precies ligt.



Wat zie je in 2040?

- Bij herinrichting van straten wordt de ondergrond meegenomen en andersom. Daardoor worden de straten minder vaak opengebroken. Aanpassingen op het gebied van energietransitie en klimaatadaptatie gaan samen met het aantrekkelijker maken voor verblijf.
- Er zijn duidelijke afspraken voor alles wat in de ondergrond moet plaatsvinden.
- Bij werkzaamheden in de ondergrond vindt duidelijke communicatie met bewoners en ondernemers plaats om overlast zo veel mogelijk te voorkomen.



Het is druk in de ondergrond

In de Utrechtse ondergrond en zeker in die van de binnenstad vind je een overvloed aan kabels en leidingen. Wie op een willekeurige plek in de binnenstad gaat graven, zou het volgende kunnen tegenkomen: hoofd- en transportleidingen en huisaansluitingen van aardgas, warmtenet, drinkwater, riolering, elektriciteit (voor panden, straatverlichting, digitale reclameborden en bewakingscamera's), coax-kabels, DSL-kabels (koper), glasvezelkabels (hier en daar en wellicht uit te breiden voor het 5G-netwerk en de opvolgers daarvan).

Daartussen ook leidingen die niet meer in gebruik zijn (die worden zelden weggehaald). Verder kun je tegenkomen: ondergrondse afvalcontainers, (straat- en werf)kelders, funderingen, damwanden en beschoeiingen, oude verhardingen, septic tanks, (fragmenten van) oude voorwerpen (archeologie, zelfs uit de tijd van de Romeinen), oude beer-, grondwater- en vetputten, puinlagen en boomwortels en soms een regenworm, pissebed of ander bodemdier. In de buurt van (voormalige) kerken: soms graven en grafkelders.

Dit maakt het behoorlijk ingewikkeld om straten opnieuw in te richten. Zo blijkt regelmatig dat er geen bomen kunnen worden geplant of geen ondergrondse afvalcontainers geplaatst doordat de ondergrondse ruimte ontbreekt.

Om regie te kunnen voeren is inzicht nodig in de ondergrondse (on)mogelijkheden. Dan kan belangenafweging plaatsvinden en betere afstemming tussen activiteiten. Niet alleen de locatie van alle kabels en leidingen moet in beeld komen, maar ook de afschrijving en de onderhoudscyclus ervan. Op basis daarvan kunnen afspraken met netbeheerders worden gemaakt over samenwerking, ordening van de ondergrond (inclusief ruimtelijke reserveringen voor keuzes die nog gemaakt moeten worden, zoals eventuele uitbreiding van het warmtenet), investeringen en planning.

De gemeente clustert ondergrondse functies waar mogelijk, zodat de ondergrondse ruimte efficiënt wordt benut. Omdat de ondergrond van de binnenstad uitzonderlijk ingewikkeld is, start de gemeente een proefproject 'regie op de ondergrond'. Doel van dit proefproject is ontdekken hoe je knelpunten in de ondergrond kan oplossen. Dat kunnen technische, juridische of organisatorische oplossingen zijn of de inrichting van nieuwe financiële regelingen.

Voorbeeld: de gemeente doet voorinvesteringen in kabelgoten of andere ruimtebesparende maatregelen en verhaalt die later (deels) op private partijen. Ook kan de gemeente ervoor kiezen, ruimtebeperkingen op te leggen aan nutspartijen of juist ruimte aan hen toe te wijzen. Ook afspraken over voorinvesteringen voor toekomstige ruimteclaims zijn een mogelijkheid.

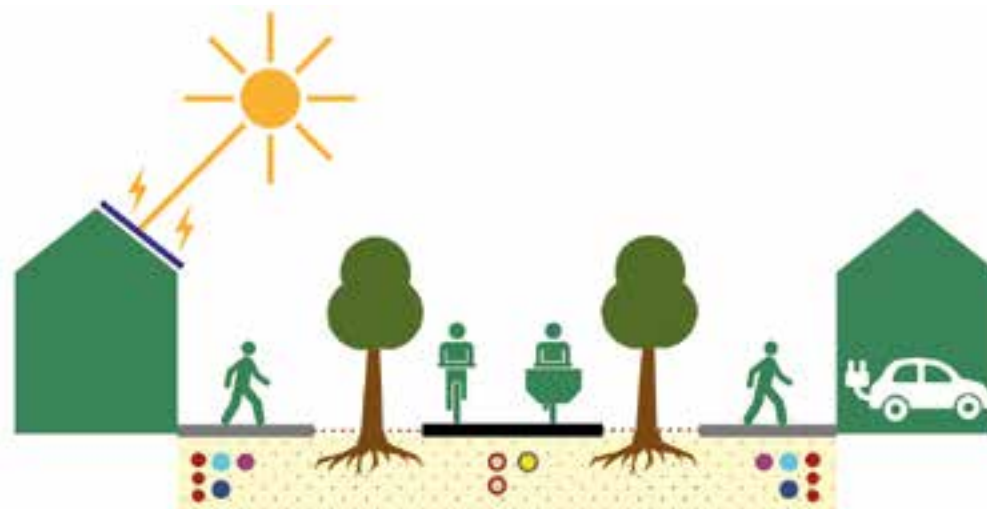
Omdat niet alles altijd passend te maken is, zijn strategische keuzes nodig: op de ene plek zijn groenstructuren het meest belangrijk (bijvoorbeeld om een betere verblijfskwaliteit of minder hittestress te bereiken op hoofdroutes zoals de binnenstadsas of om de hoofdgroenstructuur te versterken), op de andere plek hebben hoofdtracés van kabels en leidingen het grootste belang (om de voortgang van de energietransitie mogelijk te maken). Deze keuzes kunnen pas worden gemaakt als er meer inzicht bestaat in de technische en organisatorische mogelijkheden.

Om energietransitie, klimaatbestendigheid, verdere digitalisering en een groenere binnenstad mogelijk te maken, wil Utrecht deze doelen combineren als ergens de straat open moet. Dit maakt herinrichtingsplannen op korte termijn duurder en vraagt om forse voorinvesteringen.

2021



2040



▲ Van weinig regie in de ondergrond in 2021 naar veel regie met het oog op klimaatadaptatie en een duurzame energievoorziening in 2040.



Ontspannen



Ontspannen

Ontspannen: zo ervaren de meeste Utrechters en bezoekers de sfeer in de binnenstad. Bezoekers worden er gastvrij ontvangen, op straat kun je je veilig voelen. Het tempo van de binnenstad is relaxed: op de meeste plaatsen overheerst langzaam verkeer. De vierde ambitie uit deze omgevingsvisie bouwt - met het oog op de toekomst - op deze kwaliteit voort:

De sfeer ontspannen en gastvrij houden door verblijf centraal te stellen.



▲ *De Potterstraat (vermoedelijk eind jaren twintig) voordat in de binnenstad op grote schaal auto's reden.*

De binnenstad leeft doordat er wordt gewoond, gewerkt en gestudeerd en doordat je er zo goed kan winkelen en ontspannen. Of het nu tijdens een ochtendwandeling is langs de stille grachten of tijdens een avondje uit. En dat zijn maar twee van de vele culturele, sportieve, wetenschappelijke of sociale activiteiten die je in de binnenstad kan doen. Vaak op korte afstand van elkaar en daarom te voet of op de fiets uitstekend te bereiken. Geen wonder dat straten, pleinen en grachten vooral het domein zijn van het langzaam verkeer. En ook dat draagt bij aan de ontspannen sfeer.

Universiteit en hogeschool zorgen voor een voortdurende stroom jonge mensen en zijn zo mede verantwoordelijk voor de toekomstgerichte en relaxte uitstraling. De verhouding tussen bewoners en bezoekers is in de Utrechtse binnenstad goed in balans. Bezoekers, belangrijk voor de sociale dynamiek en economische vitaliteit, worden gastvrij ontvangen. Maar Utrecht wordt niet onder de voet gelopen door bezoekers en ook dat bevalt prima.

Uiteraard is het ook in de Utrechtse binnenstad wel eens onveilig of gebeurt er iets vervelends. Er zijn

meer geweldsdelicten dan in de rest van de stad, vooral 's nachts. Ook schelden fietsers elkaar wel eens de huid vol of ergeren mensen zich aan elkaars gedrag. Maar al met al is het op straat relatief veilig. Dit ervaren de Utrechters zelf als bijna vanzelfsprekend. Maar bezoekers uit het buitenland valt dit juist op als een bijzondere kwaliteit.

Deze veilige en centraal gelegen binnenstad maakt het voor bedrijven aantrekkelijk om zich te vestigen. Niet alleen vanwege de vele klanten en bezoekers, maar ook omdat het gemakkelijker is om passend personeel aan te trekken op deze locatie met prachtig erfgoed, veel voorzieningen en die goede sfeer. Mits die locatie, voor iedereen die in de binnenstad woont, werkt of te gast is, dan natuurlijk wel goed bereikbaar is.

In de 20e eeuw werd Utrecht steeds meer geschikt gemaakt voor de auto. Het was in de jaren tachtig dat hierin een omslagpunt werd bereikt. Sindsdien zet Utrecht in op fiets en openbaar vervoer. Inmiddels staat Utrecht bekend als fietsstad en is er bijna weer sprake van een omslagpunt. Want nu ondervinden delen van de binnenstad de nadelen van het succes van fiets en bus. Met name op de binnenstadsas en Sint Jacobsstraat en aan de westzijde van de singel is er veel doorgaand verkeer. Hier is de sfeer eerder jachtig dan ontspannen. Daardoor is het hier voor voetgangers niet aangenaam.

In vergelijking met andere wijken geven bewoners van de binnenstad vaker aan last te hebben van fietsers op de stoep en auto's en bussen die dicht langs de stoep rijden (bron: Utrecht Monitor 2019). En ook voelen sommige fietsers zich niet op hun gemak op de drukke binnenstadstraten.

Als de groei van openbaar vervoer, fiets- en (vracht)autoverkeer gelijk op blijft gaan met de groei van het aantal inwoners van stad en regio, komt de ontspannen sfeer, die juist zo'n typerende kwaliteit van de binnenstad is geworden, verder onder druk te staan. Doel is juist om de gewenste ontspannen sfeer in een groter gebied te brengen, zodat een aaneengesloten gastvrij gebied ontstaat zonder barrières.

Interessant is een bijeffect van het succes van de fiets in Utrecht. Door dat succes neemt in 2019 het aantal korte afstanden (0-1 km) dat te voet wordt afgelegd af, terwijl verplaatsing over deze afstand per fiets juist toeneemt (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 'Mobiliteit in Stedelijk Nederland', juni 2019). Van de Nederlandse steden waar dit is onderzocht en waar het fietsgebruik groeit, treedt dit effect alleen op in Utrecht. Omdat de routes en parkeervoorzieningen voor fietsen over het algemeen zeer goed zijn, pakken veel Utrechters in en rondom de binnenstad al

voor zeer kleine afstanden de fiets. Dat is prachtig. Maar nu is het tijd om ook ruimte te maken voor de voetganger.

Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de bereikbaarheid in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bewoners en bezoekers voelen zich hier welkom en veilig. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, niet al te druk en met een lage snelheid. In de binnenstad draait het om verblijven door mensen en niet om stromen door verkeer. Andere verkeersdeelnemers passen zich aan het tempo van de voetganger en fiets aan.

Als er op straat minder auto's rijden en staan geparkeerd, ontstaat er nieuwe ruimte voor groen en verblijf, die én veiliger is én van een hogere kwaliteit. De binnenstad blijft goed bereikbaar, al gaat alles hier wat langzamer. Tegelijkertijd brengt vertraging rust en maakt het de binnenstad leefbaarder, gastvrij, verkeersveiliger en toegankelijker voor iedereen. Voor bewoners én bezoekers.

Bij een binnenstad waarvan de bereikbaarheid in balans is met de gewenste sfeer, hoort ook het water. Nu de singel weer rondom de hele binnenstad stroomt, ontstaan er nieuwe vaar-



▲ De ontspannen sfeer van de Utrechtse binnenstad.

routes en dat worden er nog meer als de singel weer is verbonden met de Leidse Rijn. Een boottochtje of kanorondje is een ontspannen manier om de binnenstad vanuit een bijzonder perspectief te bewonderen.

Maar de druk op het water neemt de komende jaren waarschijnlijk toe. Daarom is sturing nodig om ook de sfeer op het water ontspannen te houden.



Veiligheid

20. Een veilige binnenstad

De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) sociaal en fysiek veilig. De ambitie om de voetganger centraal te stellen en de kwetsbare werven te herstellen, laat zien dat er aandacht is voor fysieke veiligheid. De inzet is om de sociale veiligheid te behouden en verbeteren en overlast tegen te gaan. Steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid.

Ongeveer 30% van de bewoners van de binnenstad voelt zich wel eens onveilig. Dit is vergelijkbaar met de andere Utrechtse wijken. In het kernwinkelgebied is het gevoel van onveiligheid sinds 2014 met bijna een kwart gedaald tot het gemiddelde Utrechtse niveau. Jongerenoverlast wordt vooral ervaren in het kernwinkel- en uitgaansgebied van de binnenstad (36%), en minder (17%) in het woongebied. Het aantal geweldsincidenten in de binnenstad is sinds 2014 gedaald, maar is twee keer zo hoog als het Utrechtse gemiddelde: 7,2 tegen 3,4 per 1000 inwoners. In de binnenstad wordt iets minder ingebroken dan in andere wijken van Utrecht.

In de wijkopgave (2019) vragen bewoners en ondernemers vooral om meer handhaving in het verkeer, met name bij hardrijden en foutparkeren van auto's en fietsen. Ook is er behoefte

aan meer handhaving bij overlastgevend gedrag door daklozen en bedelaars. Specifiek voor de noord- en oostkant van de binnenstad is de vraag om aanpak van drugs- en coffeeshop-overlast en handhaving van de openbare orde. Tot slot komen bij de gemeente veel meldingen binnen van geluidsoverlast door uitgaanspubliek.

De gemeente, ondernemers en bewoners doen al veel aan het bestrijden van overlast. Onder andere door het opstellen van een plan van aanpak overlast (zie richting 15). Dit plan van aanpak bevat maatregelen om overlast te voorkomen door afspraken te maken met ondernemers en bewoners en door betere communicatie en verscherpte handhaving. Ook de aanpak van ondermijning speelt een cruciale rol om de binnenstad veiliger te maken. Bij deze aanpak horen, naast de criminaliteitsbestrijding zelf, ook het weerbaar maken van bewoners, ondernemers en jongeren. En ook het zichtbaar optreden door handhaving en politie.

In de gebieden direct om de binnenstad (zoals de omgeving van de Oosterkade in de wijk Zuid), zijn steeds meer functies vergelijkbaar met de binnenstad. Dit trekt steeds meer bezoekers en de behoefte aan handhaving door boa's en politie groeit mee. Er moet worden afgewogen of het nodig is om regelgeving en capaciteit van toezicht en handhaving in dergelijke gebieden in overeenstemming te brengen met die in de binnenstad.



Wat zie je in 2040?

- **Een veilige binnenstad is nog steeds topprioriteit. Over veiligheid en overlast is er regelmatig overleg tussen gemeente, ondernemers en bewoners.**
- **De binnenstad is veiliger én bewoners, bezoekers en ondernemers voelen zich vaker veilig.**



Te voet

21. De voetganger voorop

De binnenstad binnen de singels is compact (1,5 bij 1 km) en goed te bewandelen. Het fijnmazige netwerk van straten, grachten en stegen is bij uitstek geschikt voor voetgangers. Utrecht kiest voor een dekkend voetgangersnetwerk, waarbij hoofdroutes breder worden dan de overige routes. Om te struinen door de binnenstad kunnen het netwerk van stegen en hoven, maar ook de werven veel beter worden gebruikt voor voetgangers dan in 2021 het geval is.

De binnenstad wordt meer uitnodigend voor voetgangers, bewoners en bezoekers, doordat er meer ruimte komt voor voetgangers en zij meer ontspannen kunnen lopen. Voetgangers zijn in 2040 de hoofdgebruiker van de binnenstad. Bij herinrichting van straten starten we met het kijken naar de gewenste ruimte voor de voetganger. Andere vervoersmiddelen of functies moeten zich daaraan aanpassen, hun ruimte wordt veelal beperkt. Zij zijn 'te gast'.

Als doorgaand en gemotoriseerd verkeer minder plek krijgt in de binnenstad, kunnen meer voetgangers prettig gebruik maken van de binnenstad. Zo wordt het ook logischer te kiezen voor lopen dan voor het gebruik van een ander vervoermiddel. En wellicht kan een meer voetgangersvriendelijke inrichting fietsers ook verleiden hun fiets iets verder van hun bestemming in de binnenstad te stallen, zodat er op drukke plekken meer ruimte is.

In de binnenstad is de ruimte voor voetgangers niet altijd comfortabel, al helemaal niet voor mensen met een beperking. Veel trottoirs zijn smal en vol obstakels, de verharding is niet overal even vlak, drukke fietsroutes en de busbaan zijn moeilijk over te steken en er zijn lange wachttijden bij verkeerslichten, waar fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen.

De voetganger is in de Utrechtse binnenstad vaak aangewezen op de restruimte die overblijft als alle andere vragen naar ruimte zijn opgelost: rijdend verkeer, afvalcontainers van bedrijven, geparkeerde auto's, (bezorg)fietsen en -scooters, terrassen en uitstallingen van winkels. Zo slokken andere functies de voetgangersruimte op. En dat terwijl comfort en aantrekkelijkheid voor voetgangers juist zo belangrijk zijn – niet alleen voor die voetgangers zelf, maar ook voor alle functies van de binnenstad. Als lopen aantrekkelijker draagt dat bij aan de sociale en economische vitaliteit.

Uitbreiding van het voetgangersdomein is ook prettig voor bewoners, mits hun woningen bereikbaar blijven. Uitbreiding van het voetgangersdomein betekent op de eerste plaats dat meer straten autovrij worden. Het kan ook betekenen dat er, naast een autoverbod, overdag ook een fietsverbod geldt. Dat laatste geldt bijvoorbeeld voor de Neude en Schoutenstraat. Het uitbreiden van het gebied dat autovrij wordt,



Wat zie je in 2040?

- **Er zijn meer wandelroutes in, van en naar de binnenstad.**
- **De wandelroutes zijn comfortabel, zonder obstakels en goed toegankelijk voor iedereen.**
- **Op meer plaatsen langs wandelroutes staan bankjes.**
- **Verkeerslichten staan op sommige plekken vaker of langer op groen voor voetgangers.**



▲ Een zeer smal voetpad op een drukke route op het Janskerkhof.

kan Oudkerkhof, Stadhuisplein, Ganzenmarkt, Zadelstraat, Wed en het centrale deel van de Oudegracht omvatten. Misschien kan het voetgangersdomein ook worden uitgebreid naar het zuidelijke deel van de Oudegracht.

Ook voor andere delen van de binnenstad dan het kernwinkelgebied is het vanzelfsprekend om ontspannen te kunnen lopen. Dat kan alleen wanneer een ruimer en meer aaneengesloten wandelgebied ontstaat, waar voetgangers niet worden opgeschrikt door auto's en bezoekers alle ruimte hebben om zich te verplaatsen, te flaneren en naar de omgeving of etalages te kijken. Zo ervaren voetgangers (en degenen die gebruik maken van een rolstoel, scootmobiel of ander hulpmiddel) meer comfort en beleven ze de schoonheid van de binnenstad intenser.

Bijzondere aandacht is nodig voor de overganggebieden aan de rand van het voetgangersgebied. Die moeten goed met de directe omgeving zijn verbonden, zodat mensen ongehinderd kunnen doorlopen. Momenteel zijn juist de randen van het voetgangersgebied extra zwaar belast met bijvoorbeeld fietsparkeren, laden en lossen. Het effect daarvan is dat veel voetgangers ervan afziendoor te lopen. Dergelijk gedrag zie je bijvoorbeeld bij de Mariastraat en Mariaplaats, maar ook aan de zijde van de binnenstadsas.



▲ Ruimtebeslag van diverse vervoermiddelen (Bron: Fietsfeiten, Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).



◀ *Ledig Erf vroeger, in 2021 en hoe het er uit zou kunnen zien in 2040 als langzaam verkeer voorop staat.*

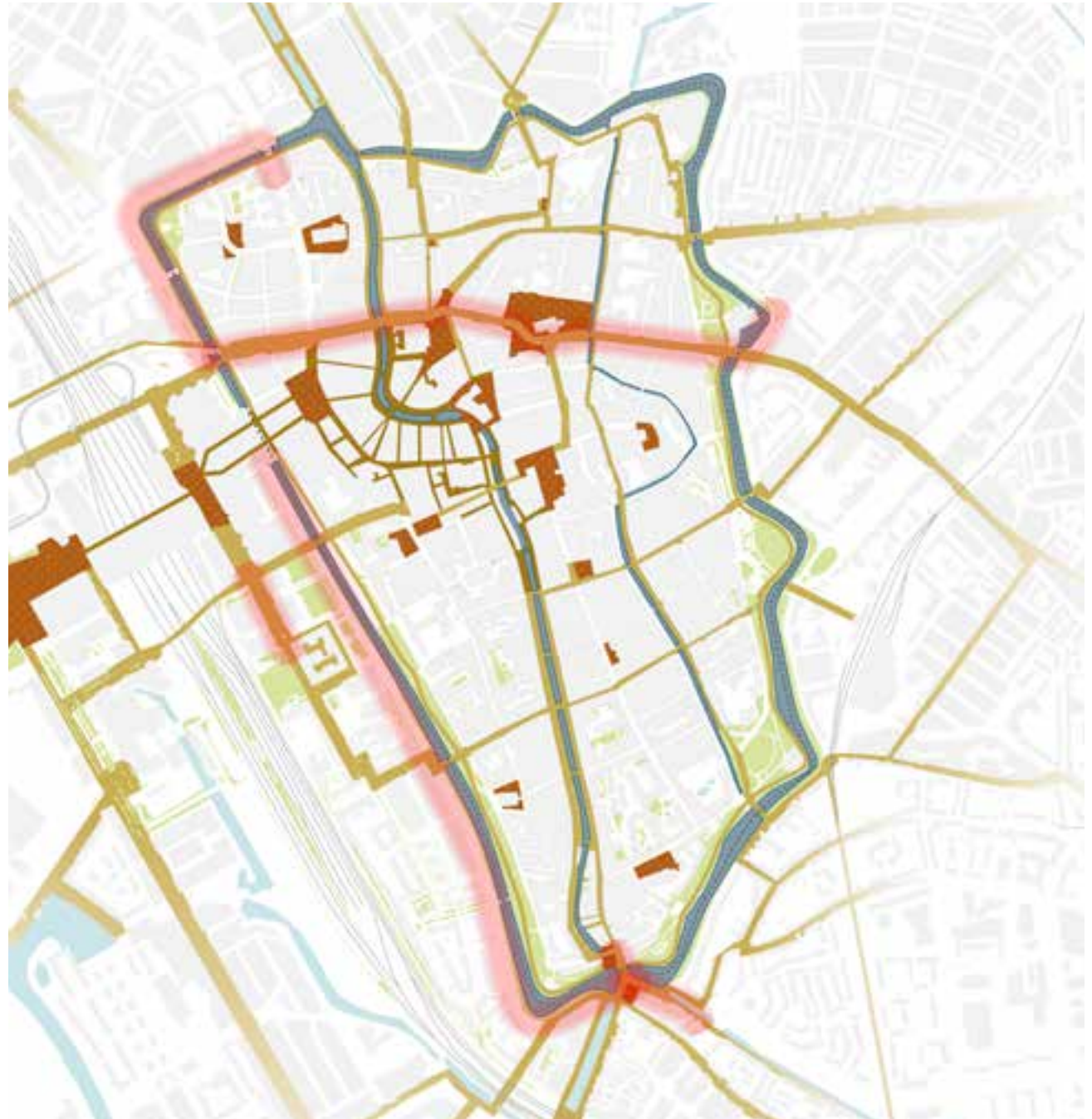


Voetgangersruimte in de binnenstad in 2021

Op bijgaande kaart staan de belangrijkste knelpunten voor voetgangers. Op deze drukke plekken zijn stoepen vaak te smal en andere verkeersdeelnemers krijgen prioriteit bij verkeerslichten. Buiten deze knelpunten is op veel plekken in de binnenstad de basiskwaliteit voor voetgangers niet op orde: een eigen plek voor de voetganger ontbreekt of de voetgangersruimte is oncomfortabel.

Legenda

- Grens omgevingsvisie
- Pleinen
- Voetgangersgebied
- Belangrijke looproutes
- Knelpunten
- Groen



Voetgangersruimte in de binnenstad in 2040

De basiskwaliteit voor voetgangersroutes is op orde: routes voor voetgangers zijn ruimer en comfortabeler. Ook zijn er een aantal verbindingen bijgekomen. Prioritering bij verkeerslichten is heroverwogen.

Legenda

- Grens omgevingsvisie
- Pleinen
- Vergroot voetgangersgebied
- Belangrijke looproutes
- Voetgangers voorrang
- ↔ Zoekgebied nieuwe verbindingen door bebouwing
- ↔ Zoekgebied nieuwe verbinding via brug of tunnel
- ↔ Kansrijke verbindingen
- Groen

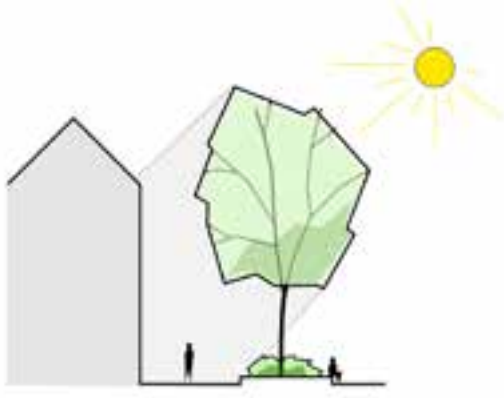


► Voorbeelden van lastige situaties voor de voetganger in de binnenstad

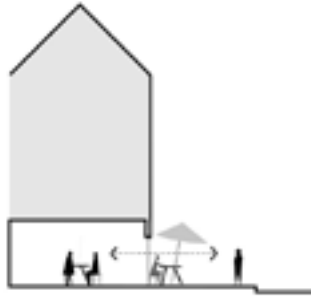


► *Goede voorbeelden met voldoende voetgangersruimte, comfort, groen en zitgelegenheid*

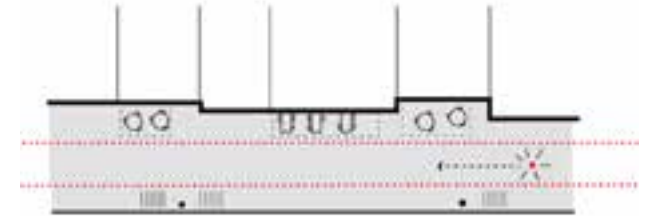




▲ *Inrichtingsprincipes voor prettige voetgangersruimte:*
 1. *Groene routes met zon, schaduw en zitgelegenheid.*



2. *Door levendige plinten is er veel te zien en sociale controle.*



3. *Voldoende ruimte voor zowel doorlopen als verblijven.*

Om dit te verminderen, komen er voor fietsers, nabij de rand van het voetgangersgebied, (inpandige) fietsparkeerplekken, die logisch aansluiten bij de fietsroutes en die de voetgangersroutes niet blokkeren. Als er voor fietsen voldoende parkeerruimte is maar zij hun fiets toch zodanig neerzetten dat zij voetgangers belemmeren, wordt het noodzakelijk daartegen op te treden.

Ook buiten het voetgangersgebied komen logische en comfortabele looproutes, zowel in de binnenstad zelf als van en naar de binnenstad. De breedte van loopruimte wordt afgestemd op de drukte. Station Vaartsche Rijn wordt bijvoorbeeld steeds populairder als startpunt voor een bezoek aan de binnenstad. In aansluiting daarop worden de Ooster- en Westerkade ingericht als toegangspoort tot de binnenstad, juist ook voor de voetganger. Via de beide kades, het Ledig Erf en de Twijnstraat kunnen voetgangers aantrekkelijke vervolgroutes bereiken om de binnenstad te verkennen.

Ook op de andere toegangswegen tot de binnenstad, zoals Amsterdamsestraatweg, Leidseweg, Oudenoord, Nachtegaalstraat en Biltstraat krijgt de voetganger meer ruimte. Dat maakt het voor bewoners van buiten de singel aantrekkelijker om lopend naar de binnenstad te gaan in plaats van de fiets te pakken.

Daarvoor moet er wel iets gebeuren op de drukste punten aan de rand van de historische binnenstad, zoals het Ledig Erf, het Lucasbolwerk, de Vredenburgknoop en de Monicabrug. Hier wordt het drukke verkeer met verkeerslichten geregeld. Ook hier krijgen voetgangers meer ruimte en kortere wachttijden, want de voetganger is de hoofdgebruiker van de binnenstad en doorgaand verkeer blijft tot een minimum beperkt.

Het voetgangersnetwerk krijgt een hoge kwaliteit. Die kwaliteit wordt bepaald door comfort en beleving. Zijn die allebei op orde, dan voelt

een wandeling korter. Voetgangersroutes zijn comfortabel als ze aan een aantal voorwaarden voldoen. Comfortabel betekent onder meer obstakelvrij en breed genoeg. Dat laatste omdat je je niet opgejaagd wil voelen als je even stilstaat. Een goed onderhouden verharding met minimale hoogteverschillen maakt dat je niet steeds op hoeft te letten waar je loopt, maar dat je je ontspannen kunt bewegen. Voor het comfort van de voetganger is het ook belangrijk dat er voetgangersroutes zijn waar verkeersgeluid en uitlaatgassen niet overheersen en die schoon en veilig zijn.

Bij de beleving van een voetgangersroute gaat het bijvoorbeeld om de aantrekkelijkheid van de bebouwing op ooghoogte (de zogenaamde plinten). Een route is aantrekkelijker voor voetgangers als er veel te zien is, zoals leuke etalages, andere mensen, water of bomen. Op hoofdroutes is ook doorzicht belangrijk. Wordt dat geblokkeerd (bijvoorbeeld door terrasschermen of geparkeerde

vrachtauto's), dan ben je als voetganger minder geneigd door te lopen. Levendige plinten met vrijwel aaneengesloten, aantrekkelijke functies houden voetgangers langer vast en zijn daardoor belangrijk voor de economische vitaliteit.

Voldoende zitgelegenheid (liefst elke 125 meter) is belangrijk voor mensen die minder goed ter been zijn, daarnaast voor andere wandelaars die even willen ontspannen. Ouders met jonge kinderen bijvoorbeeld maken graag gebruik van bankjes of andere zitgelegenheden, net als buurtbewoners die elkaar spreken en sporters die willen uitrusten.

In een gastvrije en goed toegankelijke binnenstad hoort openbare zitgelegenheid, maar het gebruik van bankjes levert wel eens overlast op. Dit probleem is van alle tijden. Bij het plaatsen van bankjes is een zorgvuldige locatiekeuze belangrijk. Bij overlast is aanspreken en optreden nodig.

Op sommige plekken in de binnenstad kan het delen van de ruimte ('shared space') door voetgangers en andere verkeersdeelnemers onderdeel zijn van de inrichting. Dit is zeker niet voor elke plek en voor elke gebruiker de beste oplossing. Maatwerk is nodig om per plek te bepalen hoe je het voor de verschillende verkeersdeelnemers prettig en veilig kan maken.



▲ *Voorbeelden van plekken waar voetgangersruimte krap is en oncomfortabel.*



Elkaar ontmoeten

22. Verblijf centraal

In de binnenstad staat verblijf in 2040 centraal. De buitenruimte is geen doorgangsruijme, maar een plek waar je langer wilt blijven als bewoner en als bezoeker. Hier kun je anderen ontmoeten, tot rust komen in een verstillde groene hof, winkelen en cultuur beleven, genieten van een picknick in het park, of van de schoonheid van de binnenstad. Elke plek in de binnenstad heeft een eigen sfeer en kwaliteit. De functies in de panden, de inrichting, het gebruik en het beheer van de buitenruimte sluiten daar steeds beter bij aan.

De voetganger is een volwaardige verkeersdeelnemer en in de binnenstad zelfs de hoofdgebruiker. Maar lopen is, naast een vorm van mobiliteit, ook 'ergens zijn'. Meer dan bij andere vervoerswijzen heb je, als je loopt, ruimte voor uitwisseling met je omgeving. Daarom zijn verblijfs- en voetgangerskwaliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden.

In 2021 biedt een aantal pleinen en straten niet de verblijfskwaliteit die past bij een gastvrije en ontspannen binnenstad. De inrichtingskwaliteit moet omhoog, want de inrichting doet niet altijd recht aan de schoonheid van de binnenstad en sluit niet altijd aan bij de kwaliteiten en functies van de bebouwing.

In 2040 is de binnenstad bij uitstek een plek om elkaar te ontmoeten, te ontspannen, te varen of te wandelen en te genieten van cultuur, winkelen of uitgaan. Op plekken die zich daarvoor goed lenen,

wordt de buitenruimte optimaal ingericht voor verblijf van zowel bezoekers als bewoners.

Voor elke plek krijgt 'verblijf' een andere specifieke invulling. Verblijf, dat kan zitten op een bankje zijn, in het gras of op een randje. Kijken naar een straatartiest, mooie bloemen of het water. Verblijf kan ook spelen zijn, skaten, bootcampen in het park of werken aan een picknick-tafel. 'Verblijf centraal' betekent in elk geval dat er op ieder plein zitgelegenheid komt en niet alleen op een terras. Op dit moment zijn er op stadspleinen als de Neude en het Domplein nauwelijks comfortabele zitplekken en staat er maar een enkel bankje op het Janskerkhof. Te weinig voor zo'n gastvrije stad. Bij verblijf aan een gracht is het prettig om het water ook echt te kunnen zien, bijvoorbeeld door te zitten op een bankje op een brug of langs de gracht, waar nu vaak een parkeerplek is. Ook werven kunnen gastvrij worden ingericht, zodat ze beter kunnen worden benut als uitbreiding van het straatniveau en voor publiek gebruik.

Verblijven doe je niet alleen aan drukke pleinen en grachten. De contrastrijke Utrechtse binnenstad heeft ook woonstraten, waar verblijf betekent dat je bij mooi weer op het bankje voor de deur zit. Hier is de straat meestal stil en soms een ontmoetingsplek voor een straatborrel of buurtbarbecue. Rustige plekken als deze moeten er ook blijven. Dat kan bijvoorbeeld door hoven



Wat zie je in 2040?

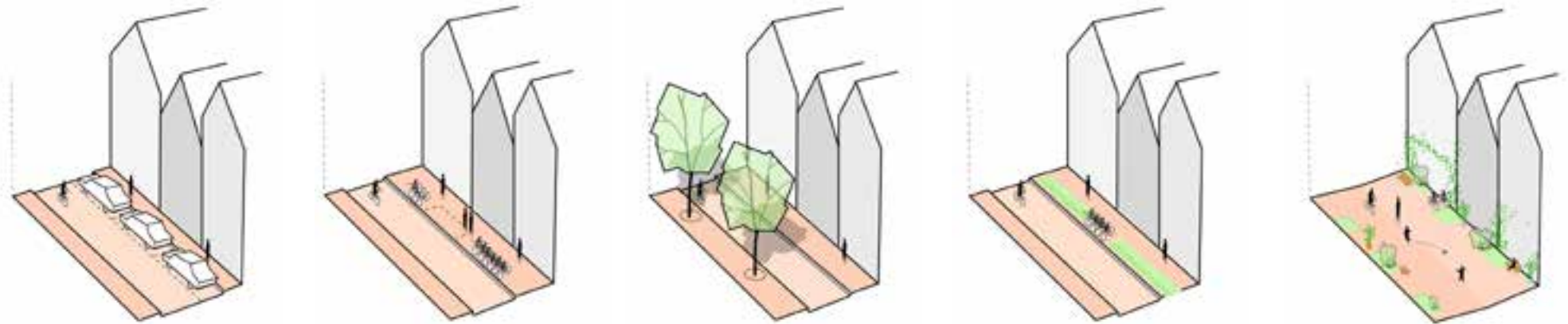
- **Er zijn veel meer openbare plekken waar je prettig kan zitten, elk met een eigen sfeer.**
- **Er zijn meer plekken waar kinderen en volwassenen kunnen spelen.**



Ook spelen is verblijven

Zowel voor kinderen als voor ouders en anderen die toekijken, is ook spelen een vorm van verblijf. Dit leidt vaak tot ontmoeting en sociale verbanden. Voor jonge kinderen zijn de meeste binnenstadsstraten ongeschikt om zonder begeleiding buiten te spelen. De binnenhoven, parken, pleinen en gevarieerde speeltuintjes kunnen wel veilige speel- en ontdekkingsruimte zijn. Helaas zijn er maar weinig speeltuintjes waar kinderen (of

volwassenen) langere tijd kunnen spelen. De gemeente maakt de openbare ruimte zoveel als mogelijk bespeelbaar. En zoekt bij herinrichtingen naar ruimte om zowel formele speelruimte in te richten (speeltuintjes) als informele speelruimte (multifunctionele ruimte waar je kan spelen, zoals een grasveld of een object met meer dan één functie zoals een muurtje).



▲ Waar parkeerruimte voor auto's weg kan, komt ruimte voor fietsparkeeren, groen, een bankje of speelruimte.

en buurtpleinen in te richten met veel groen en slechts beperkte zitgelegenheid.

Een bijdrage tot meer verblijfskwaliteit zijn ook kunst en fraai vormgegeven straatmeubilair in de buitenruimte. Kunst maakt de openbare ruimte spannender en kan mensen uitnodigen verder te kijken.

Verblijf op een plein is anders dan verblijf in een straat. Elk plein is een 'verbijzondering' in de stratenstructuur. Meer dan een straat, nodigt een plein uit tot stilstaan in plaats van stromen. Een aantal binnenstadspleinen en -straten is in 2021 nog vooral doorgangsräume. Deze plekken kunnen, zodra de voetganger voorop wordt geplaatst en verblijf centraal komt te staan, verblijfspleinen worden waar het tempo van de voetganger bepalend is.

Naast het bieden van zitgelegenheid hoort bij verblijf ook een inrichting waarmee je, met ontwerpen en materialen, de identiteit van de plek en het gebruik ondersteunt. Dat gaat over verhardingen, straatmeubilair en verlichting, maar ook over groen. Groen kan de verblijfskwaliteit op veel plekken vergroten. Kiezen voor minder verkeersruimte betekent dat er meer ruimte kan komen voor groen. Groen, dat niet alleen de stad klimaatbestendiger maakt en bijdraagt tot de biodiversiteit, maar waar je ook gewoon van kan genieten.

'Verblijf centraal' betekent dat je, afhankelijk van de identiteit van de plek, kiest welk type verblijf mogelijk wordt en wat daarvoor in de openbare ruimte nodig is. Er wordt meer verblijfsruimte in de binnenstad gerealiseerd door kleine en grotere aanpassingen aan de bestaande inrichting.

Er wordt scherp gezien hoe verblijfsruimte de grootst mogelijke kwaliteit kan krijgen. De verblijfsvorm en inrichting zijn afhankelijk van de vorm en schaal van de ruimte en van de functies buiten en in de aangrenzende panden. En uiteraard ook van wat de betrokkenen willen.

Op dezelfde manier beoordeel je ook andere vragen naar ruimte, al dan niet met behulp van een gebiedsprofiel, zoals voor een terras, laad- en losplek of uitstalling op een bepaalde plek.

Bij de identiteit van de plek als beoordelingskader gaat het niet om vergunnen wat kan, maar om vergunnen wat past bij de plek. De kwaliteiten van de plek staan centraal, verblijfsruimte is niet langer de restructuur.

▶▶ *Het Janskerkhof zoals het er zou kunnen uitzien in 2040.*

▼ *Het Janskerkhof vroeger en in 2021.*







Vertragen

23. Vertragen op de binnenstadsas

De binnenstadsas is de route van Vredenburgknoop (Smakkelaarsveld) naar Lucasbolwerk (Stadsschouwburg). Als er goede alternatieven zijn voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer en voor doorgaande fietsers, kan deze drukke route fundamenteel anders worden ingericht.

In 2021 wordt onderzocht hoe de functie en vormgeving van de binnenstadsas kan veranderen. Het is de wens dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaat-adaptief) wordt ingericht, met meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer

Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naar het Centraal Station, met name in de richting van het Utrecht Science Park en de regio. Dit biedt een goede bereikbaarheid, maar zorgt ook voor een forse barrière voor voetgangers. De barrièrewerking heeft twee effecten: het is niet bepaald uitnodigend om langs deze drukke straten op de smalle stoepen te lopen en het is ook lastig de route over te steken. Het zijn ook geen prettige straten om aan te wonen of te winkelen. Op drukke momenten is het ook niet gemakkelijk om de fietsroutes naar de binnenstad toe over te steken, zoals de Leidseweg en de Nachtegaalstraat. En hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord.

Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer via aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer zoveel mogelijk om de binnenstad heen), auto (parkeren op afstand en compartimentering) en fiets (snelle, comfortabele oost-westroutes ten noorden en ten zuiden van de binnenstad). Er rijdt dan in principe alleen nog verkeer dat de binnenstad als bestemming heeft. Dat maakt het mogelijk om de route die nu de binnenstad in tweeën deelt, in te richten als onderdeel van het binnenstedelijke netwerk.

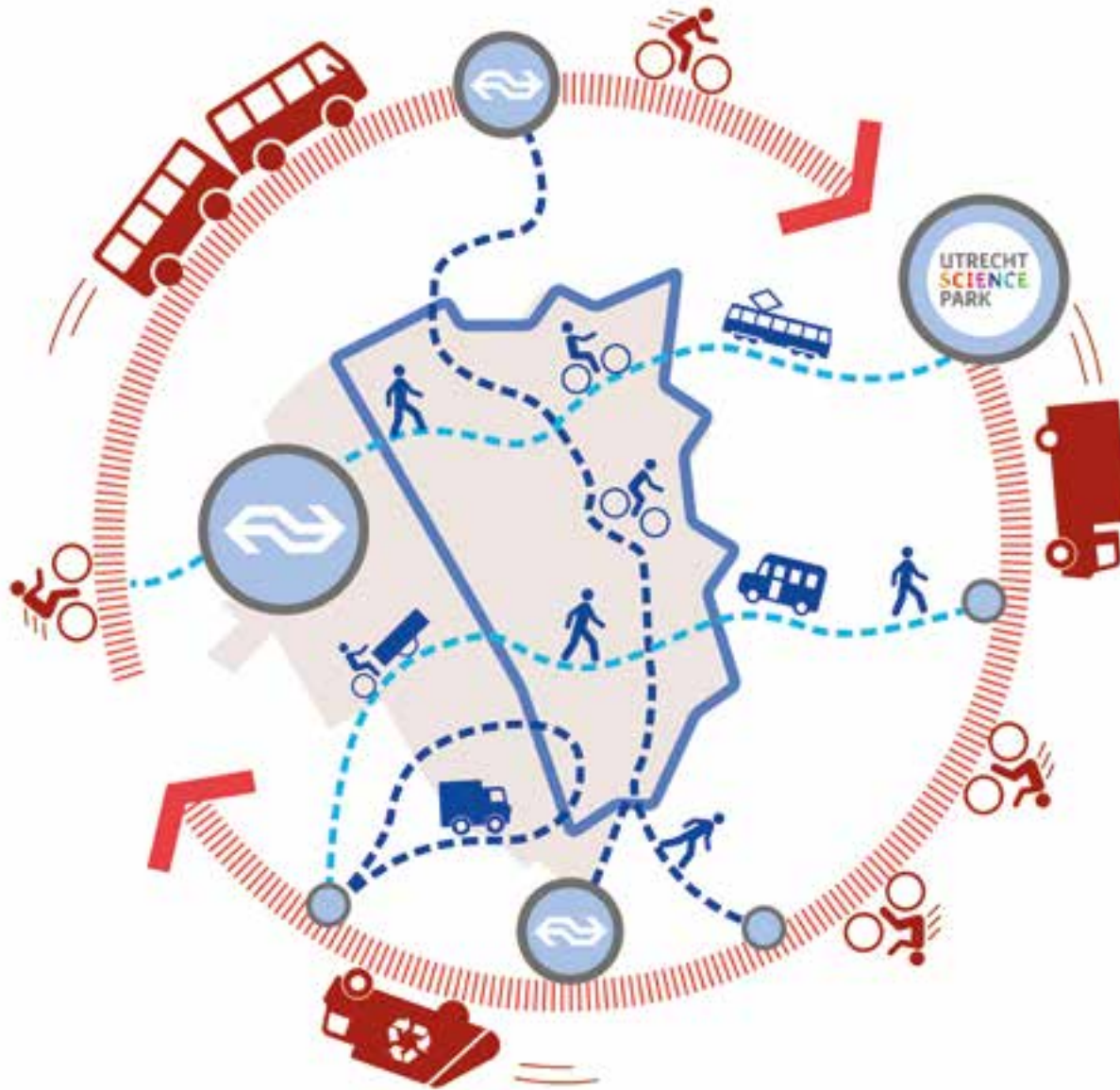
Het is de inzet om de stroom fietsers door de binnenstad te verleiden andere routes te kiezen en daarmee groei van de stroom te temperen. Het is nog niet te voorspellen of dat lukt. Ook zijn goede alternatieven voor het regionale openbaar vervoer niet eenvoudig te organiseren.

Voordeel van het afremmen van mobiliteitsstromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat oversteken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt. Het nadeel van minder bussen kan zijn dat de bereikbaarheid van de binnenstadsas met openbaar vervoer achteruitgaat.



Wat zie je in 2040?

- **Het fietsverkeer is meer verspreid over verschillende routes door en rondom de binnenstad.**
- **De binnenstadsas is weer een leefbare straat en een vitaal onderdeel van de stad.**
- **Met het openbaar vervoer (tram, elektrische bus, metro of nieuwe innovaties) kun je makkelijk naar de binnenstad komen.**

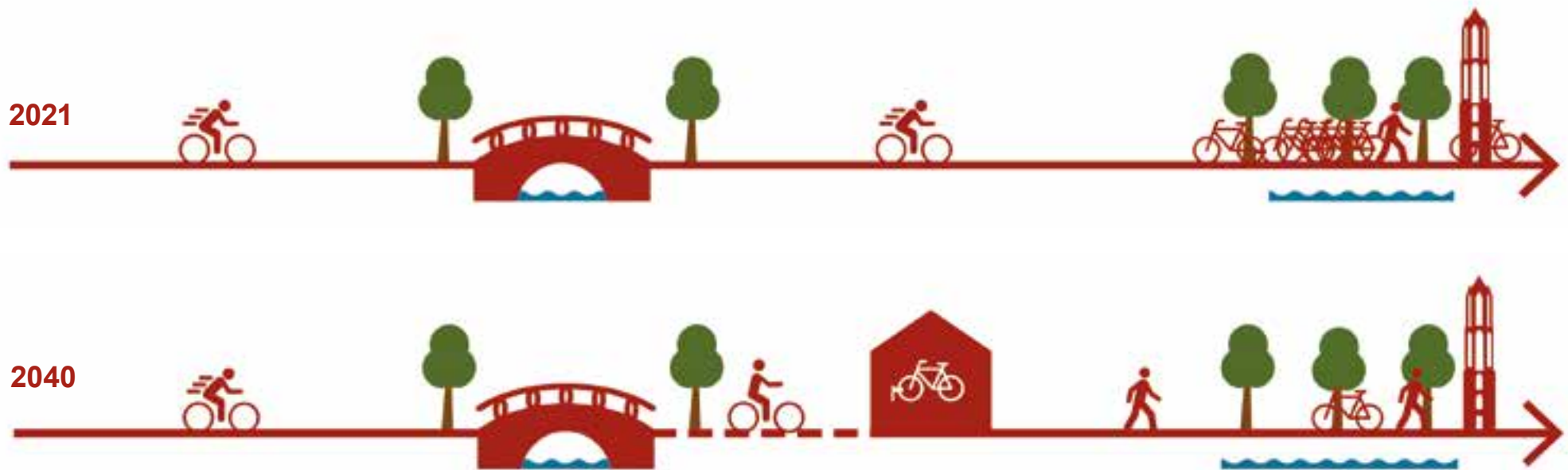


▲ De binnenstad als bestemming waar voetgangers voorop staan. Doorgaand verkeer gaat om de binnenstad heen.

De binnenstadsas wordt dan ook weer beter toegankelijk voor onzekere fietsers, zoals ouderen en jonge kinderen, die deze route nu mijden vanwege de grote drukte. Daarnaast is dit goed voor de verkeersveiligheid.

Een ander voordeel van vertragen is dat je fiets- en gemotoriseerd verkeer op meer plekken kan mengen. Mengen is mogelijk als er minder gemotoriseerd verkeer is, er minder grote voertuigen zijn en ze ongeveer even snel rijden als fietsers. Fietsen hoeven dan niet op een aparte strook te rijden, waardoor voetgangers meer ruimte krijgen. De herinrichting met bredere voetpaden in 2020 van de Voorstraat is daarvan een voorbeeld. Zo maken we meer ruimte die door iedereen kan worden gebruikt en niet aan één functie is toebedeeld. De vertraging van het verkeer noodzaakt verkeersdeelnemers om meer rekening met elkaar te houden.

Door het lagere tempo is er meer ruimte voor uitwisseling tussen mensen en voor de beleving van de plek. Ook een inrichting met bijvoorbeeld gebakken (fiets)klinkers in plaats van asfalt kan daaraan bijdragen. Als drukke routes aangenamer worden voor voetgangers, neemt naar verwachting ook de economische vitaliteit toe. Een binnenstad die functioneert als samenhangend netwerk van straten, zonder doorsnijding met deze zware verkeersstroom heeft waarschijnlijk hetzelfde effect.



▲ In 2021 wordt er vaak hard gefietst door de binnenstad en parkeren fietsers veelal op straat.
 In 2040 is de binnenstad ook voor fietsers een bestemming waar je je fiets meestal binnen stalt.

Drukke van fietsers spreiden

De Utrechtse binnenstad en fietsen horen ook in 2040 nog bij elkaar. De fiets blijft in de binnenstad, naast de voetganger, een belangrijk vervoermiddel en de binnenstad blijft voor fietsers goed bereikbaar. Maar de fietser zal zich wel meer aan de voetganger moeten aanpassen. De verwachting is dat het op een aantal plekken in de binnenstad zo druk wordt met voetgangers, dat het voor fietsers steeds aantrekkelijker is om andere routes te kiezen.

Doorracen langs de busbaan is niet meer aan de orde. De inrichting van de straten en pleinen is ook zodanig (bijvoorbeeld door het gebruik van gebakken klinkers), dat snel verkeer zich 'te gast'

voelt. Alle soorten fietsen, van cargobike tot kinderfiets, kunnen bestemmingen in de binnenstad prima bereiken, maar de manier waarop de openbare ruimte is ingericht, maakt dat je je minder uitgenodigd voelt om snel door de binnenstad heen te fietsen. Als het 's avonds of 's nachts rustig is, is er vanzelfsprekend geen bezwaar om sneller door de binnenstad te fietsen. Door de groei van de stad zal het fietsverkeer in Utrecht ook de komende jaren blijven groeien en wordt het zeker niet vanzelf rustiger op de binnenstadsas, want voor veel bestemmingen is dit de kortste weg. Het is duidelijk dat het niet gemakkelijk is het aantal fietsers op de binnenstadsas zelfs maar te stabiliseren op het niveau van 2019.

Daarbij komt het aan op de aantrekkelijkheid van de alternatieve routes voor doorgaand fietsverkeer rondom de binnenstad. Op deze snelle en comfortabele routes (rood asfalt, soms gecombineerd met klinkers) krijgt de fietser de ruimte en prioriteit. Het gaat om de routes langs de buitenzijde van de singel en om routes in een cirkel daar weer omheen. Over het algemeen kun je zeggen: hoe verder buiten de binnenstad, hoe hoger het fietstempo.

Ook de fietsroute rondom de singel (de 'fiets-singel') kan de binnenstadsas ontlasten. Een subtiel vormgegeven nieuwe fietsverbinding bij de Weerdsloop past in dit denken. Bij geopende sluisdeuren kan de route via de Stenenbrug in



▲ *Het materiaalgebruik in de binnenstad is ook het materiaalgebruik in de voorsteden en langs de singel. Dat wil zeggen een verharding van hoofdzakelijk gebakken klinkers, op de singel gecombineerd met asfalt.*

de Kaatstraat sneller zijn en andersom geldt hetzelfde: Als de Stenenbrug open staat, kun je wachten of even omfietsen via de sluisbrug. Overigens is het nog de vraag of een fietsverbinding een vaste of beweegbare (subtiële) verbinding zou kunnen zijn.

Op de fietssingel moet het rijdende verkeer het tempo matigen bij de bruggen. Op plekken zoals het Ledig Erf en de Nachtegaalstraat lopen zo veel voetgangers van en naar de binnenstad, dat de andere weggebruikers zich hieraan moeten aanpassen. De inrichting zal hier ook op zijn gericht.

Ook de nieuwe spooronderdoorgang voor langzaam verkeer ter hoogte van de Jeremias de Deckerstraat en de Nicolaas Beetsstraat zal zorgen voor een afname van de druk op de binnenstadsas.

Door deze maatregelen en aanpassingen in de binnenstad zelf kan de groei van het aantal doorgaande fietsers in de binnenstad waarschijnlijk worden afgeremd.

Om het verblijfsklimaat te verbeteren zijn in 2040 alleen emissieloze brommers en scooters nog toegestaan in de binnenstad, zoals dat ook geldt bij auto's en andere vervoermiddelen.

Openbaar vervoer fundamenteel herzien

De busbaan, met zijn vele bus-, fiets- en autoverkeer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar snijdt de binnenstad ook in tweeën. De binnenstadsas is moeilijk over te steken en is een hindernis voor voetgangers.

Op een werkdag komen circa 40.000 busreizigers per dag over de binnenstadsas. Bij het Janskerkhof gaat het om 1.400 bussen per dag. Circa de helft van de reizigers komt van (of reist naar) buiten de binnenstad en stapt uit (of in) op één van de vier haltes op de binnenstadsas, omdat zij wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad. De doorgaande reiziger heeft een bestemming buiten de binnenstad en directe omgeving, zoals bijvoorbeeld Utrecht Centraal, het Utrecht Science Park of de regio.

Door busreizigers die nu vanuit omliggende wijken of de regio via de binnenstad naar of van het centraal station reizen, een goed alternatief te bieden, kan de binnenstadsas fundamenteel anders worden ingericht. Voor het bestemmingsverkeer moet de binnenstad goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.

Alternatieven voor OV op de binnenstadsas?

Met de provincie Utrecht is een onderzoek gestart naar alternatieven voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas. Provincie en gemeente Utrecht moeten na afronding hiervan een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. Het belang van de regio is met name de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De gemeente heeft, naast dit belang, ook andere belangen: bereikbaarheid voor voetgangers (inclusief overstekbaarheid), bereikbaarheid voor fietsers (inclusief onzekere fietsers), ruimtelijke kwaliteit (verblijf), klimaatadaptatie (groen en water), economische en sociale vitaliteit van de as.



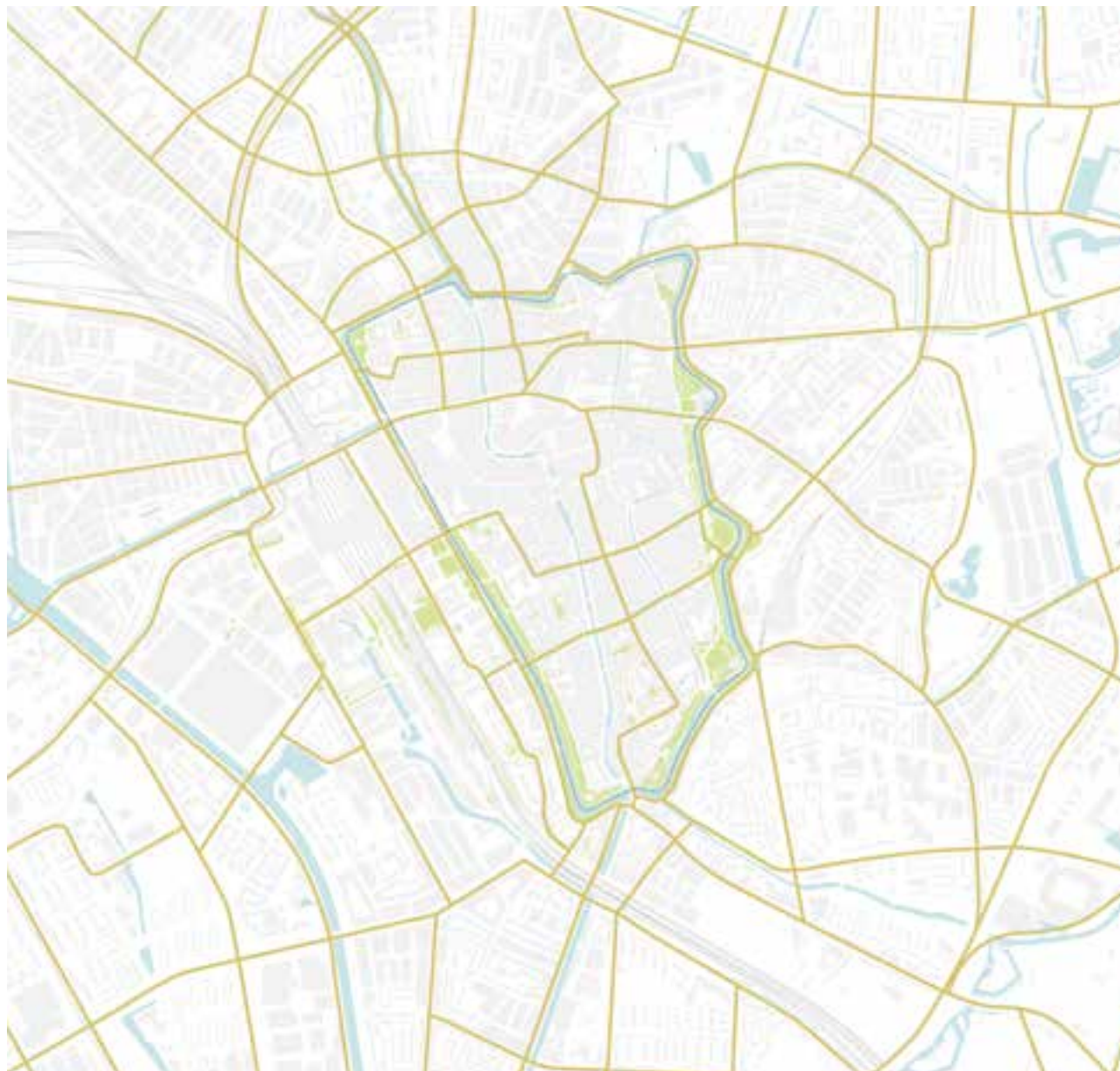
Fietsnetwerk 2021

De fietsroutes over de binnenstadsas en de Voorstraat en Wittevrouwenstraat zijn erg druk.

Legenda

..... Grens omgevingsvisie

— Hoofd fietsroute

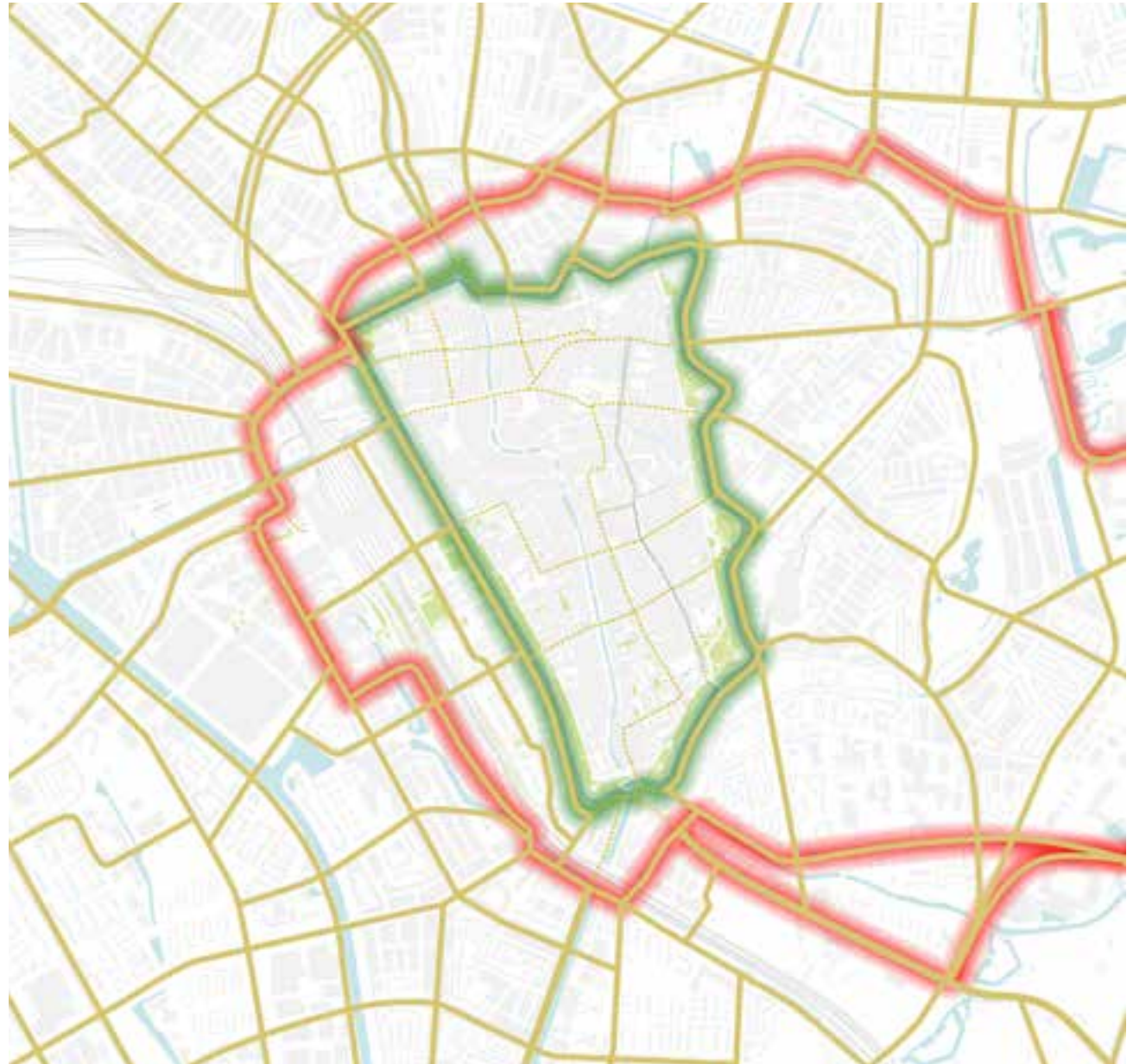


Fietsnetwerk 2040

'Door de inrichting van snelle, comfortabele fietsroutes om de binnenstad heen is de druk op de binnenstadsas niet toegenomen. Fietsers met bestemming binnenstad zijn nog steeds zeer welkom.

Legenda

- Grens omgevingsvisie
- Hoofdfietsroute
- - - Hoofdfietsroute binnenstad
- - - Hoofdfietsroute binnenstad te onderzoeken
- Hoofdfietsroute singel
- Route om de binnenstad



► De Lange Vleestraat circa 1935, in 2021 en zoals het er zou kunnen uitzien in 2040.





2021



2040

▲ Van veel doorgaand openbaar vervoer door de binnenstad in 2021 naar openbaar vervoer gericht op de binnenstad als bestemming in 2040.

Voor het bestemmingsverkeer (14.000 mensen gemiddeld dagelijks) moet de binnenstad goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.

Gemeente en provincie Utrecht onderzoeken samen, met oog voor de regionale aspecten, hoe de binnenstadsas in de toekomst zodanig kan worden ingericht dat de binnenstad bereikbaar blijft met het openbaar vervoer, maar zonder doorgaand verkeer. Ook wordt onderzocht wat het economische effect is van deze reizigersstromen. De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de concessies voor het openbaar vervoer.

Uitgangspunt van dit onderzoek is dat er voor doorgaand en regionaal openbaar vervoer snelle, frequente, betrouwbare en comfortabele routes komen om de binnenstad heen. Voor regionaal busverkeer in oostelijke richting (bijvoorbeeld naar De Bilt, Zeist en verder) betekent dit waarschijnlijk een overstap bij het Utrecht Science Park. In dit onderzoek spelen, naast de bestaande buslijnen op de binnenstadsas, ook de treinstations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn een rol en het lokale tram- en busnetwerk. Het streven is dat elke bestemming in de binnenstad binnen vijf minuten lopen vanaf een halte bereikbaar is. Een fijnmazig

netwerk in de binnenstad en er omheen van meer kleinschalige voertuigen past het beste bij de schaal van de binnenstad.

Ook op de Sint Jacobsstraat rijdt veel doorgaand busverkeer. Ook hier schuurt dit met de ontspannen sfeer die bij de binnenstad hoort. De verwachting is echter dat in de periode tot 2040 de Sint Jacobsstraat een belangrijke rol blijft spelen in het busnetwerk.

OV-netwerk 2021

Voor openbaar vervoer zijn er drukke routes door de binnenstad: op de Sint Jacobsstraat en de binnenstadsas. De helft van de reizigers op de binnenstadsas stappen niet uit, maar reizen door de binnenstad en hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park als bestemming.

Legenda

- Trein
- Tram
- Regionale buslijn
- Bestemming binnenstad

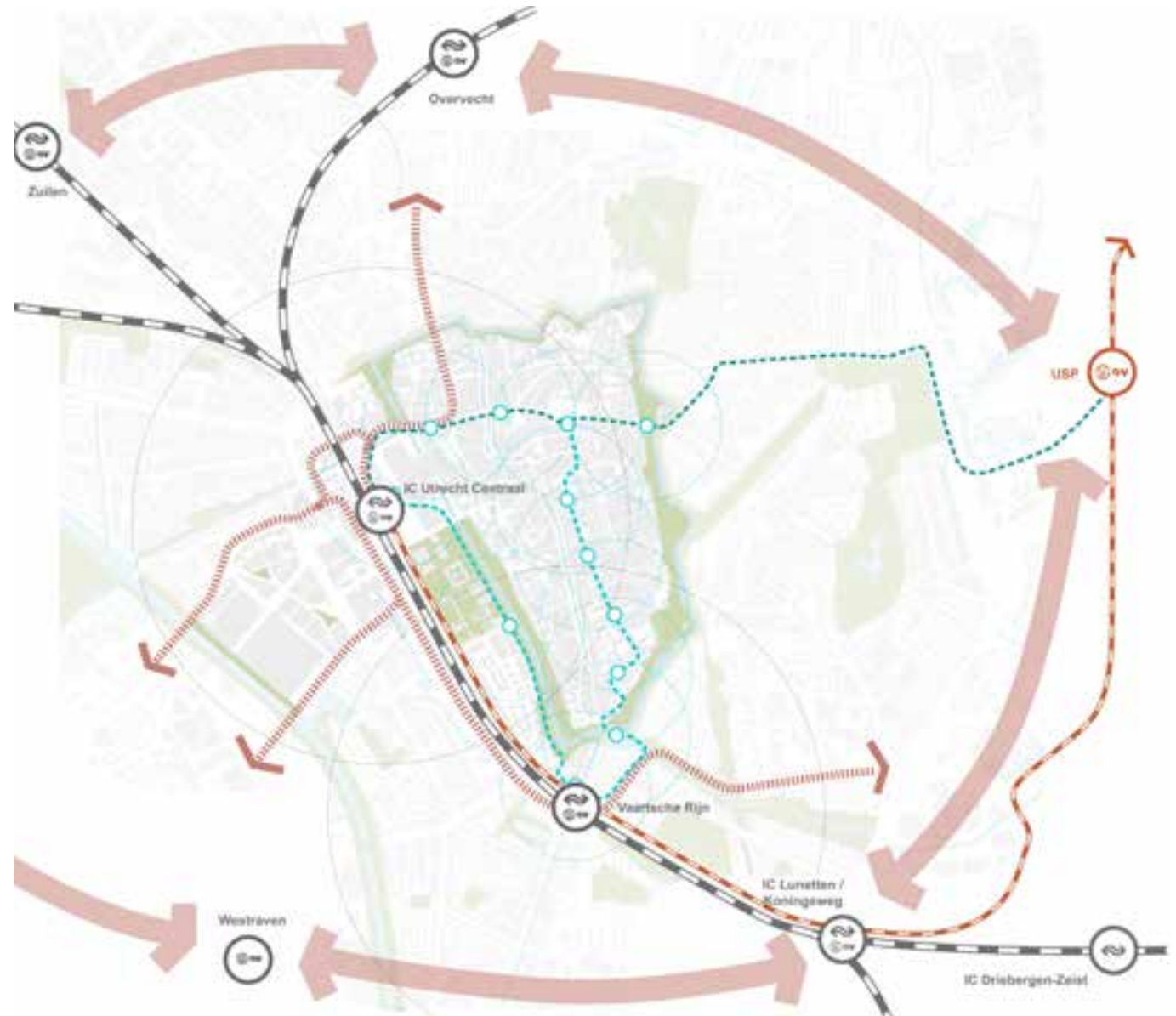


OV-netwerk 2040

Doorgaand openbaar vervoer gaat om de binnenstad heen, terwijl de binnenstad als bestemming per openbaar vervoer goed bereikbaar blijft.

Legenda

- Trein
- Tram
- ||||| Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
- OV-ring tussen knooppunten
- Verbinding binnenstadsas (binnenstadsspaak)
- Bestemming binnenstad



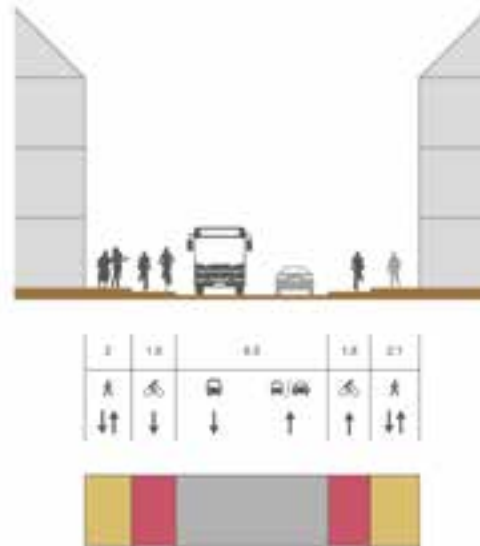
Variantenstudie

Binnenstadsas

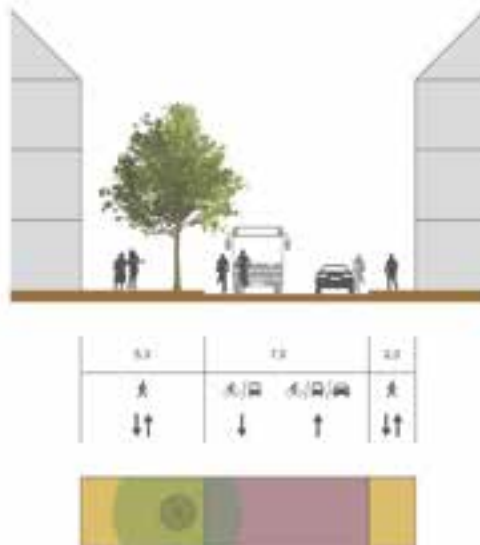
Tegelijkertijd met het opstellen van de Omgevingsvisie onderzochten de provincie Utrecht en de gemeente gezamenlijk de toekomstige rol en functie van het openbaar vervoer in de binnenstad. In een breed verkennend onderzoek is gekeken of de ambities op gebied van ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie samen kunnen gaan met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. In de studie is een groot aantal varianten globaal bekeken, zoals het her-routen van een deel van de huidige buslijnen, varianten met stadstram of trambus, het gebruik van kleine bussen en een ondergrondse tram-tunnel. De afgebeelde varianten illustreren de effecten op de ruimtelijke kwaliteit.

Variant Fietsstraat

In deze variant worden de trottoirs ongeveer twee keer zo breed doordat fietsers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd op één rijloper met tweerichtingsverkeer. Dit is mogelijk als het aantal bussen en auto's drastisch omlaag gaat. Plaatselijk is er in de trottoirs ruimte voor groen en een enkele zitplek. Deze variant is zowel mogelijk wanneer gekozen wordt voor bussen als voor trams. Een voorbeeld van een fietsstraat met veel openbaar vervoer is de Breesstraat in Leiden. In 2021 zullen ook de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat worden ingericht als fietsstraat.

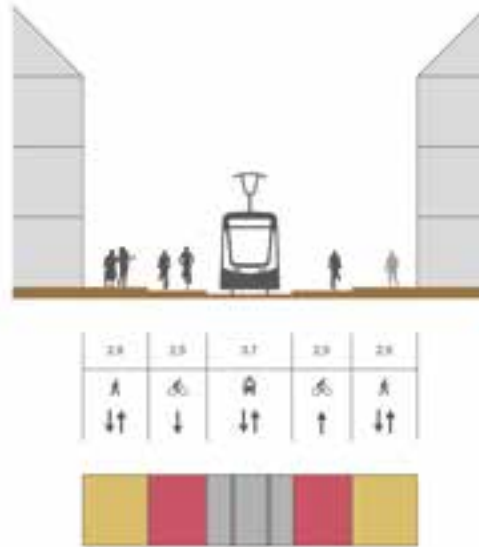


- ▲ *Huidige situatie Nobelstraat.*
- ▼ *Variant Fietsstraat.*

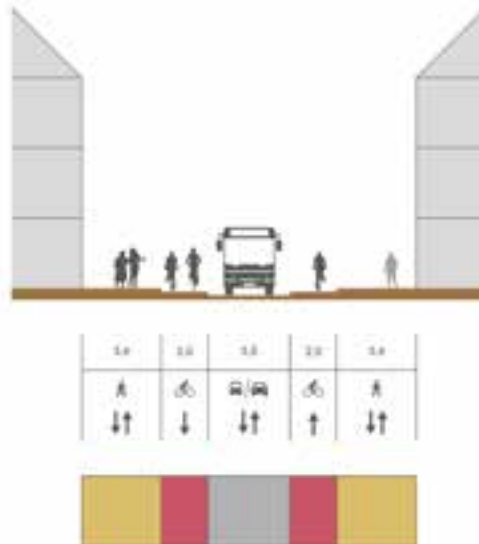


Variant Om-en-om

In deze variant worden trottoirs breder en komt er voor het openbaar vervoer een om-en-om-regeling. Deze variant is zowel mogelijk wanneer gekozen wordt voor bussen als voor trams. De tram of bus rijdt in beide richtingen, maar op delen van het traject rijdt de tram of bus maar in één richting tegelijk. Op die plekken wachten de bussen of trams tot de ander is gepasseerd. Op deze manier kan ruimte worden gewonnen voor voetgangers, groen en fietsers. Deze variant kan op verschillende manieren worden uitgewerkt. Fietsers kunnen bijvoorbeeld gebruik maken van aparte fietsstroken of delen de rijbaan met tram en gemotoriseerd verkeer. Een voorbeeld van een om-en-om-regeling voor trams in een drukke straat is de Leidsestraat in Amsterdam.



- ▲ Variant tram om-en-om.
- ▼ Variant bus om-en-om.





Barrières slechten

24. Verbonden met de omgeving

De binnenstad is het hart van Utrecht en is rondom verbonden met andere wijken door bruggen over de singel. Natuurlijk kan het functioneren van de binnenstad niet los worden gezien van deze directe omgeving. De binnenstad maakt in 2040 onderdeel uit van het vergrote centrum, waarvan ook het stationsgebied en het Beurskwartier deel uitmaken.

Daarnaast worden functies die van oudsher alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals winkelcentra, culturele en maatschappelijke voorzieningen meer gespreid over de stad. Utrecht groeit naar een stad met meer dan één centrum: Leidse Rijn Centrum, Utrecht Science Park, Overvecht en de nieuwe knopen Koningsweg-Lunetten en de A12-Zone.

De binnenstad speelt in op deze ontwikkelingen door enerzijds zijn eigen kwaliteiten te versterken (schoonheid, variatie, veerkracht en de ontspannen omgeving) en anderzijds goede verbindingen te maken met de omgeving.

Rondom de binnenstad

Hoewel de singel een duidelijke grens vormt, lopen routes en functies aan weerszijden van de singel vaak gewoon door. Denk aan de Biltstraat of de Nachtegaalstraat, die je kunt ervaren als een verlengstuk van de binnenstad. In de wijken om de binnenstad heen kan ook worden gewinkeld, er is horeca en er zijn culturele functies.

Het stationsgebied en de westzijde van de spoorzone gaan, samen met de binnenstad, steeds meer functioneren als vergroot centrum. Voor het dagelijks leven van bewoners en voor bezoekers doen wijkgrenzen niet ter zake, als functies maar goed bereikbaar zijn. Zo gaan kinderen uit de Dichterswijk op school aan de binnenstadkant van het spoor.

Op andere plekken worden plannen ontwikkeld om de verbinding tussen binnenstad en omgeving te verbeteren, zoals bij het Ledig Erf en de Ooster- en Westerkade aan weerszijden van de Vaartsche Rijn. Hier wordt doorgaand autoverkeer teruggedrongen om ruimte te maken voor langzaam verkeer en verblijf. Daardoor kan de verbinding van de binnenstad met deze voorstad worden versterkt. Ook de Bemuurde Weerd kun je zien als een deel van de binnenstad. En de omgeving van het Oudenoord inclusief Zijdebalen lijkt steeds meer bij de binnenstad te horen.

Een aantal gebieden heeft een minder sterke verbinding met de binnenstad, zoals de (kop van de) Amsterdamsestraatweg en de Kanaalstraat. Dit zijn kansrijke gebieden met een eigen sfeer en type winkels aanvullend op die van de binnenstad en buurt overstijgende voorzieningen die veel mensen trekken, zoals de Ulumoskee.

Enkele zwakke schakels in de stedelijke structuur maken dat de koppeling tussen deze straten en

Wat zie je in 2040?

- Ook aan de westkant van het centrum, in het Beurskwartier en rondom het Jaarbeursplein, is van alles te doen.
- De historische kant van het centrum en de hedendaagse zijde zijn sterk met elkaar verbonden.
- Over de singel en over de sporen zijn nieuwe voetgangersbruggen.
- Het is niet ver van de binnenstad naar de Merwedekanaalzone via de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel tussen de Nicolaas Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat.
- Langs het water van de Leidse Rijn, de Kromme Rijn en de Vecht lopen groene routes. Hier kun je de binnenstad in en uit wandelen.
- De binnenstad is goed verbonden met alle wijken rondom. Vroeger leek het best ver, maar tegenwoordig wandel je ongemerkt van de binnenstad naar Lombok of naar de Amsterdamsestraatweg.



▲ De historische binnenstad vormt in 2040 het nieuwe centrum samen met het Beurskwartier, Stationsgebied en Lombokplein.

de binnenstad ontbreekt. Zo worden het Westplein en de omgeving van de Daalsetunnel gedomineerd door autoverkeer. Het zijn geen plekken om te verblijven, alleen om doorheen te stromen. Ook de kantoren aan de Daalsesingel (bij de Knipstraat) sluiten in hun vormgeving en functie niet goed aan bij de binnenstad. Deze kantooromgeving stamt duidelijk uit de tijd waarin de singel een autoweg was. Voor voetgangers is er niets te zien of te doen.

Deze zwakke schakels verdienen verbetering. Dat zou je kunnen bereiken door het autoverkeer te verminderen, de openbare ruimte te verbeteren en gebouwen een grotere variatie aan functies te geven. De genoemde straten raken dan beter met de binnenstad verbonden, wat zowel de aantrekkelijkheid als de economische mogelijkheden



▲ De spoorzone vormt een barrière tussen de westzijde van de stad en de historische binnenstad.

ten goede komt. Zeker als winkelend publiek goede wandelroutes heeft om beide gebieden te bezoeken.

Deze hoek van de binnenstad kan de komende twintig jaar een flinke impuls krijgen en beter in verbinding komen te staan met de omgeving. De inrichting van het Westplein, het Smakkelaarspark en de Daalsetunnel, de ontwikkeling van het singelpark en herontwikkelingen rondom de Paardenveldgarage en Wijk C zullen daar allemaal toe bijdragen.

Als daarnaast het autoverkeer wordt gereduceerd, er behalve kantoren ook andere functies komen aan de Daalsesingel en er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, wordt de verbinding van

de binnenstad met de Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat beter en meer vanzelfsprekend.

Hooch Boulandt en de omgeving van de Bleekstraat hebben een eigen sfeer en hoewel deze buurten zeer centraal liggen, zijn ze door hun plek tussen spoor en singel toch enigszins geïsoleerd. Het zijn hoofdzakelijk rustige en ruim opgezette woonbuurten, in Hooch Boulandt gecombineerd met kantoren. Bewoners krijgen er de komende twintig jaar onder meer te maken met veranderingen op het gebied van bereikbaarheid: minder ruimte voor doorgaande auto's, nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer in de spoorzone en over de singel. En ook met de vergroening van het singelpark en de Moreelsetuinen. Verder bieden de ruim opgezette straten en openbare



ruimte kansen voor klimaatadaptie en vergroening.

Genoemde ontwikkelingen en ook de komst van eventuele van nieuwe verbindingen in de spoorzone, zullen in Hooch Boulandt waarschijnlijk ontwikkelingen op gang brengen.

Gezien de binnenstedelijke groei van de stad, kan dit leiden tot een subtiele wijziging in functiemix, van minder kantoren naar meer wonen en daarmee een meer gemengd gebruik van de bestaande (kantoor)gebouwen.

De ambities die in deze omgevingsvisie zijn geformuleerd voor de binnenstad, gelden voor een deel ook voor de aangrenzende gebieden. Voor bijna alle in deze visie genoemde richtingen geldt dat deze effecten zullen hebben

op de omliggende wijken. Uiteraard vindt de uitwerking van deze ontwikkelingsrichtingen dan ook plaats in afstemming met die wijken, zodat op de schaal van de stad een juiste balans ontstaat.

Sommige ambities hebben direct effect op de omliggende wijken. Bijvoorbeeld het om de stad heen leiden van doorgaand openbaar vervoer en fiets-verkeer, het verminderen van het autoparkeren in de binnenstad en de ontwikkeling van station Vaartsche Rijn, die zorgt voor drukker verkeer van en naar de binnenstad. Langs de route van het station naar de binnenstad komen steeds meer functies, zoals horeca. Hetzelfde zie je, in verschillende mate, op andere routes naar de binnenstad.

Door deze ontwikkeling gaat het gebruik van het gebied direct buiten de singels steeds meer op dat van de binnenstad lijken.

Ondanks de gewenste spreiding van functies, zal de groei van de stad er waarschijnlijk toe leiden dat de gebruiksdruk op de binnenstad en de directe omgeving nog toeneemt. Dat is goed voor de economische vitaliteit en dat kan weer aantrekkelijk zijn voor bewoners. Daarbij is wel aandacht nodig voor een goede balans tussen levendigheid en rust.

Barrières rond de binnenstad in 2021

Op verschillende plekken vormen singel en spoorzone een barrière.

Legenda

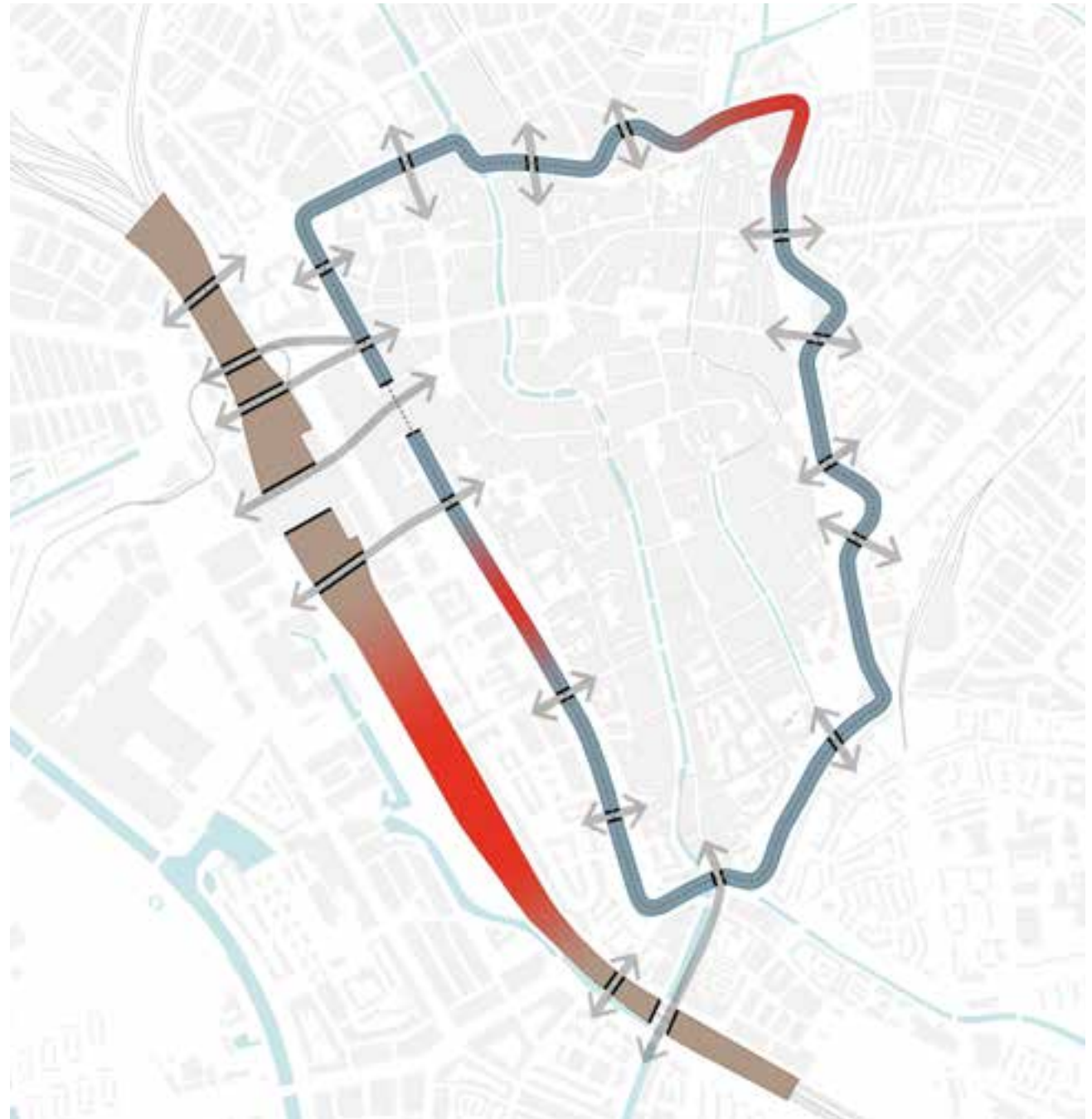
..... Grens omgevingsvisie

■ Spoorzone

■ Singel

↔ Verbinding

■ Barrière



Verbindingen rond de binnenstad in 2040

Singel en spoorzone vormen in 2040 geen barrières meer.

Legenda

..... Grens omgevingsvisie

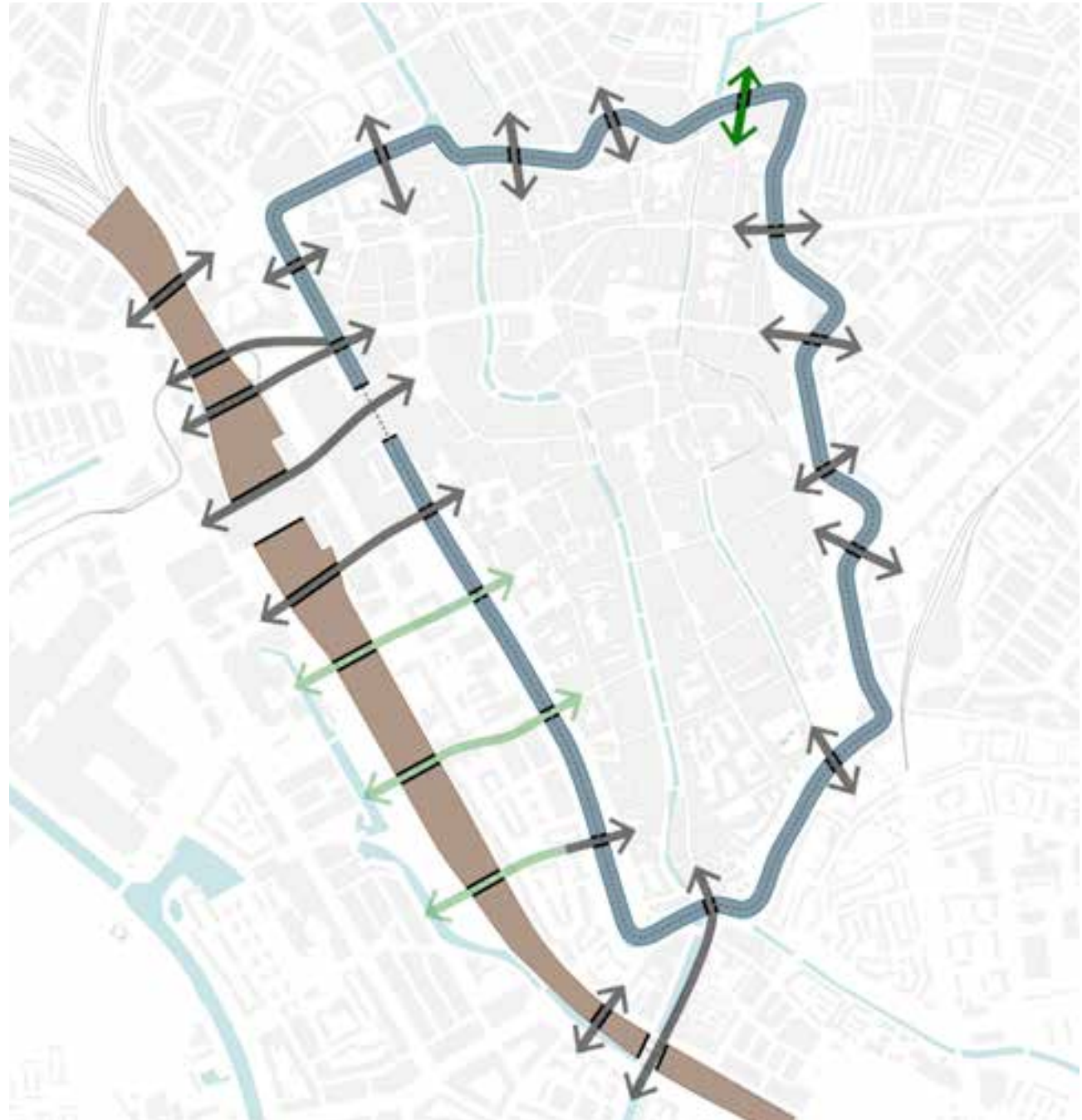
■ Spoorzone

■ Singel

↔ Verbinding

↔ Nieuwe verbinding

↔ Kansrijke verbinding





▲ De Vredenburgknoop gezien vanaf de Paardenveldbrug.

Barrières slechten

Om de binnenstad aan alle zijden goed te verbinden met de omliggende stadswijken en het centrum van Utrecht aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer, moeten enkele barrières worden geslecht. Het gaat om verbindingen die in het netwerk voor fietsers en voetgangers nu nog ontbreken.

De Moreelsebrug, geopend in 2016, was de eerste van een serie nieuwe verbindingen tussen beide zijden van het spoor. Er komt een aantal extra routes tussen de binnenstad en de nieuwe westelijke helft van het centrum: bruggen over de spoorzone heen en tunnels eronderdoor. Dat is nodig omdat bestaande verbindingen nu al zwaar zijn belast (met name de Van Sijpesteijntunnel)

en de binnenstad niet gemakkelijk bereikbaar is vanuit de Jaarbeurszijde en Dichterswijk. Als er straks meer voorzieningen en meer woningen komen in de omgeving van Jaarbeursplein, Beurskwartier en Merwedekanaalzone, zijn de nieuwe verbindingen het bindmiddel tussen de oude en de nieuwe helft van het centrum.

Meer verbindingen zijn ook nodig als in het vergrote centrum, naast het Beatrixtheater en de bestaande megabioscoop, ook andere groot-stedelijke culturele voorzieningen komen, zoals het Playlab in Wonderwoods en mogelijk nieuwe publiektrekkers op het Jaarbeursterrein en aan het Jaarbeursplein. En andersom willen de bewoners van de westzijde van het centrum graag gebruik maken van de voorzieningen van de binnenstad.

Meer routes voor langzaam verkeer dragen er toe bij dat de oost- en westkant van het spoor steeds meer gaan functioneren en aanvoelen als één centrum. Als ze goed zijn verbonden, profiteren beide delen van het centrum bovendien beter van elkaars aanvullende kwaliteiten.

Een nieuwe, groene voetgangersverbinding boven het spoor is gewenst ter hoogte van Park Nieuweroord zuidelijk van de Rabobank. Hier kan een nieuwe brug een schakel vormen die het groen van het Moreelsepark verbindt met het Ringpark Dichterswijk, de Kruisvaart en de nieuwe parken in het Beurskwartier. Aan de zijde van de binnenstad kan een parkbrug voor voetgangers over de singel hier op aansluiten.

Ter hoogte van de Walsteeg en hotel Karel V kan dan een verbinding worden gemaakt met het gebied rond de Strosteeeg, waar nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Daar loopt de route door naar de Oudegracht. Een nieuwe verbinding op deze plek draagt bij aan een krachtige verbinding van de oude binnenstad met de nieuwe kant van het centrum. Het gebied rondom Moreelsepark en Rabobank wordt hiermee fijnmaziger en toegankelijker waardoor het meer functioneert als onderdeel van het centrum.

Voor zowel fietsers als voetgangers komt er een nieuwe oost-westverbinding onder het spoor door ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat en

de Jeremias de Deckerstraat. Ook verder naar het zuiden kan op termijn een nieuwe voetgangers-route door de spoorzone nodig zijn om de centrum-drukke beter te verdelen. Deze brug zou de zuidelijke binnenstad ter hoogte van de Martinus-brug (onder Utrechters bekend als de Yuppenbrug) en de Henriëtte Roland Holststraat kunnen verbinden met de Da Costakade in de Dichterswijk aan de westkant van het centrum.

Aan de noordzijde van de singel kan een aantal nieuwe bruggen de structuur voor langzaam verkeer fijnmaziger maken en daarmee het comfort vergroten voor fietsers en wandelaars in deze buurten. Deze nieuwe routes versterken ook het singelpark: een subtiele fietsverbinding over de Weerdsloop en een voetgangersbrug bij het Wolfenplein.

Daarnaast kan de Monicabrug (tussen Oudenoord en Sint Jacobsstraat) voor langzaam verkeer worden verbeterd en kan worden onderzocht of een voetgangersbrug van de Nieuwekade naar de Singelstraat wenselijk is. Dit laatste hangt samen met de ontwikkelingen aan de Daalsesingel en in Wijk C. Als de Monicabrug en de Daalsesingel aantrekkelijker worden voor langzaam verkeer, dan lijkt een nieuwe brug niet nodig. In de binnenstad is de kwaliteit van de route voor langzaam verkeer het belangrijkste. Dat is niet altijd de kortste weg.



▲ De nieuwe Marga Klompébrug over de singel.



◀ *Het Lucasbolwerk in 1917, 2021 en in 2040, zoals het er zou kunnen uitzien als het singelpark en de binnenstadsas ingrijpend worden heringericht.'*



Groene en blauwe verbindingen met het landschap

Het singelpark heeft zowel betekenis voor de binnenstad als voor de omliggende wijken. Het is een belangrijke schakel in de Utrechtse groenstructuur en sluit aan op andere parken zoals Moreelsepark, Griftpark en op het begin van de Maliebaan. Door het park rondom de hele binnenstad te trekken en beter te verbinden met de omgeving, wordt het nog waardevoller. Het water maakt recreatieve en ecologische verbindingen extra interessant.

Zowel aan de binnen- als aan de buitenzijde van de singel komt er een wandelroute door het groen. Bestaande oeverconstructies worden verzacht en ecologisch ingericht. Juist de overgangen van land naar water zijn kansrijk voor stadsnatuur. Nieuwe parkbruggen voor wandelaars bij het Wolvenplein en misschien ook bij de Nieuwekade en het Moreelsepark kunnen de gebruikswaarde van het singelpark vergroten voor bewoners van binnen en buiten de singel.

Via het Moreelsepark, de Moreelsebrug en nieuwe verbindingen door de spoorzone staat het singelpark in verbinding met de groengebieden aan de westkant van het centrum, zoals het toekomstige Ringpark Dichterswijk en de parkjes in het Beurskwartier. Ter hoogte van het Smakkelaarspark is het singelpark verbonden met het Lombokpark en de andere groene plekken langs de Leidse Rijn.

Ook verbindingen met Vecht, Biltse Grift, Minstream en Kromme Rijn kunnen worden verbeterd. Deze verbindingen met het omliggende landschap zijn belangrijk voor flora en fauna. En voor mensen is het aantrekkelijk om langs het water te lopen. Door goede verbindingen met de omgeving groeit de stedelijke betekenis van het singelpark, zowel ecologisch als recreatief.



▲ *Het singelpark staat in verbinding met waterlopen en groenstructuren in de omliggende stadswijken en zelfs daarbuiten.*



Bootje varen

25. Gebruik vaarwater reguleren

Water biedt mogelijkheden voor ecologie, recreatie en goedertransport. Nu het water de hele binnenstad weer omringt, ontstaan er nieuwe vaarroutes en dat worden er nog meer als de singel weer is verbonden met de Leidse Rijn. Het wordt steeds drukker op het water in en om de binnenstad. Om hierin een goede balans te houden, moeten er keuzes worden gemaakt.

Een oud vaarrondje aan de westzijde van het centrum wordt hersteld door de reconstructie van de Leidse Rijn. Dan kun je vanaf de singel, via de Leidse Rijn en het Merwedekanaal varen naar de Vaartsche Rijn en dan doorvaren naar de singel. Een leuke vaarroute vanuit de binnenstad, maar ook voor bijvoorbeeld mensen die wonen aan het Merwedekanaal.

Veel Utrechters vinden de nieuwe vaarmogelijkheden prachtig, maar het betekent ook dat de drukte op het water toeneemt, terwijl de capaciteit van de Utrechtse grachten en singels beperkt is en de werven en kademuurs kwetsbaar. Utrecht kiest er daarom voor, het commercieel en recreatief gebruik van het water over de hele stad te spreiden, inclusief de bijbehorende opstap- en aanmeerplaatsen. Deze spreiding is overigens pas goed mogelijk als de binnenstad ook via het water weer is verbonden met de westzijde van de stad (via de Leidse Rijn).

Verblijf en vervoer over water moeten worden gestimuleerd maar ook gereguleerd. Stimuleren van vervoer over water is wenselijk wanneer dit het (zware) logistieke verkeer op straat vermindert en voldoet aan de eisen die gelden voor de kwetsbare werven en kades.

Regulering houdt in dat de (beperkte) ruimte op en langs het water zo wordt verdeeld dat publieke belangen gewaarborgd zijn. Deze regulering wordt uitgewerkt in nieuw beleid (Visie stadswater). Gezien de ambities in deze omgevingsvisie lijkt het wenselijk dat het gebruik van het water voor de bevoorrading en de afvoer van afval voorrang krijgt boven recreatief gebruik. Daarnaast ligt het in de lijn van deze visie om, als de drukte op het water te groot wordt, (plaatselijk) te kiezen voor spierkracht (roeiboot of kano) boven varen met een motor.

Vooraf emissieloze vaartuigen zijn in 2040 nog welkom op het water in de binnenstad, als onderdeel van een gezond stedelijk leven. Het is wenselijk dat vergunningen voor activiteiten op de singel en grachten, zoals commercieel varen, voortaan alleen voor bepaalde tijd verleend worden. Zo kan de gemeente zicht houden op het gebruik van het water en zo nodig bijsturen.



Wat zie je in 2040?

- **Op de singel en grachten van de binnenstad varen vooral emissieloze boten.**
- **Je ziet steeds meer zwemmers, kano's en rubberboten in en op het water in de binnenstad.**
- **Bevoorrading en afvalinzameling gaan steeds meer over het water.**
- **Het water van de binnenstad is verbonden met de Leidse Rijn, waardoor je nieuwe rondjes kunt varen door de stad.**
- **De gemeente let op dat het in de singel en grachten niet te druk wordt.**
- **Oevers en kades worden beschermd tegen te veel of hoge golfslag, bijvoorbeeld doordat bepaalde type boten wordt geweerd.**

Varen rond de binnenstad in 2040

De mogelijkheden om vanuit de binnenstad naar de westkant van de stad te varen, worden tussen 2021 en 2040 vergroot.

Legenda

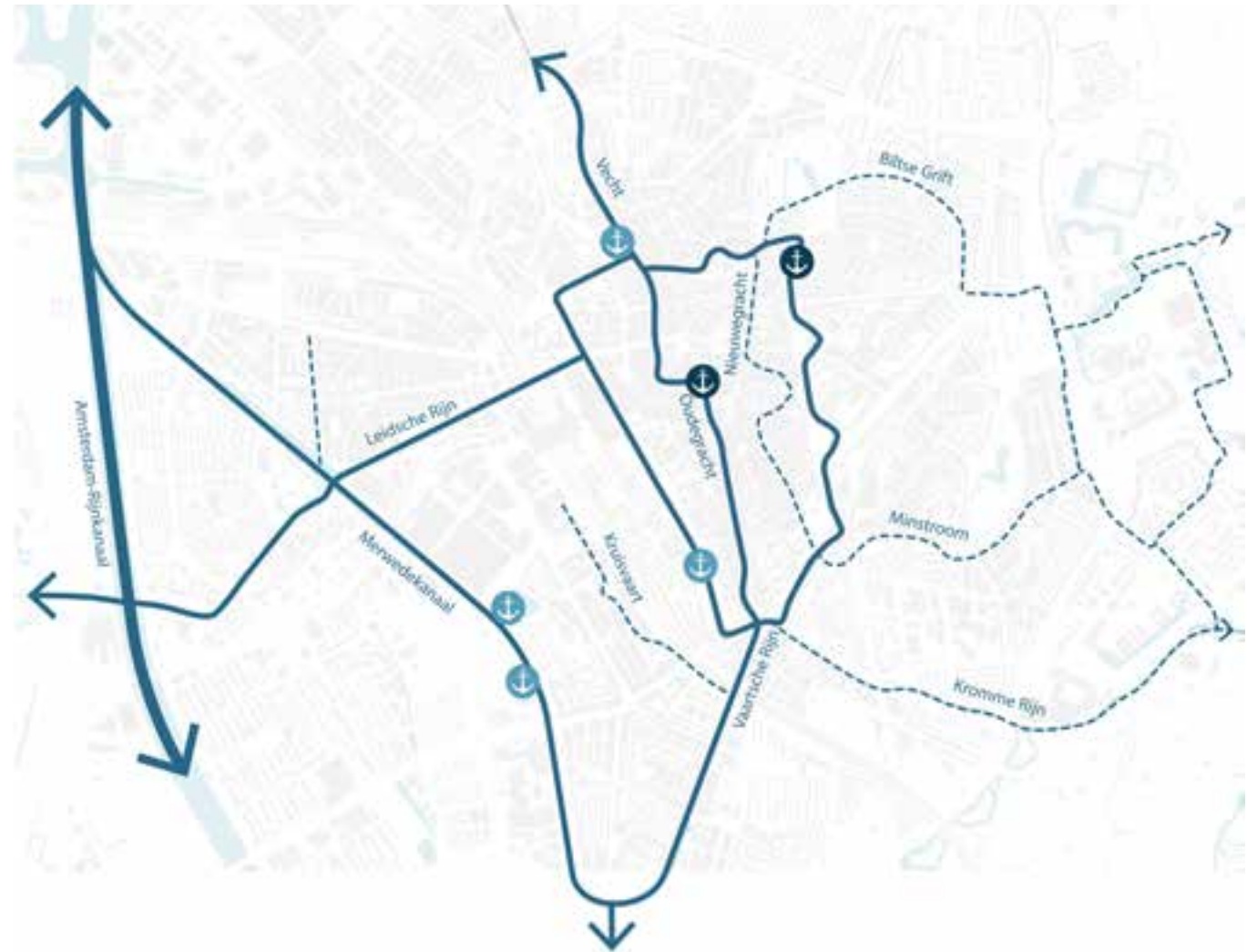
..... Grens omgevingsvisie

— Vaarweg

--- Vaarweg (beperking)

⚓ Recreatiehaven

⚓ Zoekgebied logistieke overslagpunt



Het water biedt meer transportmogelijkheden. Bijvoorbeeld voor nieuwe aanbieders van logistiek en recreatief varen na het herstel van de Leidse Rijn. Stap je op de rondvaartboot bij de nieuwe parkeerhub bij Westraven naar de singel (circa 45 minuten varen)? Sloepverhuur aan de Leidse Rijn? Of een toeristische watertaxi waarmee je (hop on – hop off) rondom de singel kan varen?

De oevers van de singel en de grachten worden vrijgehouden voor verblijf aan het water. Hier worden geen nieuwe bouwwerken of nieuwe permanente ligplaatsen toegestaan. In de grachten is de kwetsbaarheid van de werven bepalend voor de vaarmogelijkheden en -beperkingen.

Varen in de Utrechtse grachten en singel geeft een heel ander zicht op de binnenstad dan een plekje op de vaste wal. Het is een ervaring die alle Utrechters en bezoekers is gegund, ook in 2040. Vandaar het belang om bij de verdere ontwikkeling van het Utrechtse vaarwater de juiste balans te vinden tussen stimulans en regels.



▲ *Recreatief gebruik van het water in de binnenstad zal de komende jaren verder toenemen.*



Nieuwsgierigheid

26. Bezoekers gastvrij verwelkomen

Utrecht is geen stad voor massatoerisme, maar zet in op kleinschaligheid en kwaliteit voor bezoekers. Bezoek aan de binnenstad is ook in de komende jaren gericht op de kwaliteiten die Utrechters ook zelf waarderen en die volgens deze visie nog kunnen worden versterkt: schoonheid, variatie, veerkracht in een ontspannen omgeving. Er is een kleine groei mogelijk van toeristische en zakelijke dagbezoeken of meerdaagse bezoeken met behoud van deze kwaliteiten.

De schoonheid van de Utrechtse binnenstad en het culturele leven met musea, festivals, bioscopen en belangrijke podia als TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg, trekken jaar na jaar een grote, relatief constante stroom aan bezoekers. Ook de kerken verwelkomen bezoekers voor stilte en bezinning of vanuit culturele interesse, zo is de oecumenische Domkerk vrijwel dagelijks geopend voor iedereen. 'Kerken kijken', waarbij jaarlijks twaalf kerken in de zomer gedurende drie maanden kosteloos geopend zijn voor het publiek, is van grote waarde voor de beleving en het toerisme van de Utrechtse binnenstad.

Voor toeristen is Utrecht geen magneet zoals Amsterdam of Maastricht. De stad is vooral een bestemming voor zakelijke (2/3) en vrijetijdsbezoekers (1/3). Deze laatste groep bestaat vooral uit dagjesmensen en gaat dan ook meestal naadloos op in de veel grotere groepen Utrechters uit andere wijken en bezoekers uit de regio.

Deze bezoekers dragen bij aan zowel het cultureel als het economisch functioneren van de binnenstad. De aantrekkingskracht van musea en andere culturele hotspots levert economische kansen op die Utrecht nog beter kan benutten. Utrecht trekt vooral veel dagbezoekers uit stad en regio. Maar ook steeds meer gasten die langer dan een dag blijven. Sinds de groei van hotels tussen 2015 en 2020 lijken er in Utrecht tot 2040 voldoende hotelbedden te zijn. Het aantal meerdaagse bezoeken kan daardoor in de komende jaren groeien.

Van de gasten die overnachten, komt ongeveer 40% uit het buitenland en is 60% Nederlander. Dat je steeds meer Engels hoort op straat, in winkels en in horecagelegenheden, komt dan ook niet door het aantal en type bezoekers maar door de grote groep internationals (expats en buitenlandse studenten) die in en nabij de binnenstad woont. De meeste hotels bevinden zich in het centrum: de zakenhotels in het stationsgebied en boetiekhotels (kleine, intieme hotels met een eigen sfeer) in de historische binnenstad.

Verspreid over de binnenstad zijn woningen voor particuliere vakantieverhuur te vinden (zoals Airbnb) en bed & breakfasts, die het reguliere hotelaanbod aanvullen. Voor particuliere vakantieverhuur is een maximum van 60 dagen per jaar toegestaan.



Wat zie je in 2040?

- **In Utrecht is nog steeds geen massatoerisme, maar er zijn wel meer bezoekers die nieuwsgierig zijn naar de stad en opgaan in het dagelijkse stadsleven.**
- **Er is een beperkt aantal bijzondere hotels bijgekomen, niet in werfkelders.**
- **Bezoekers komen niet alleen af op de grote culturele instellingen maar ook op de meer kleinschalige evenementen met kunst en cultuur op bijzondere plekken.**



▲ *Koningsdag trekt veel bezoekers van binnen en buiten de stad.*

Uitbreiding van tijdelijke verhuur (short stay) van woningen of clustering van werfkelders als hotelkamers is niet toegestaan. Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. Verder zijn er uitzonderingen voor bijzondere middelgrote concepthotels en bijzondere doelgroepshotels.

Utrecht ontwikkelt het toerisme in de binnenstad in balans met leefbaarheid. Groei van het toerisme is geen doel op zich, maar een beheerste groei is mogelijk als het kwaliteit aan de stad toevoegt. Utrecht zet niet in op massatoerisme, maar op toerisme dat past bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad. Hoofdthema's zijn kennis en cultuur, waarvan de stad (internationale) bezoekers graag laat meegenieten. Daarnaast kan de congres- en vergadermarkt groeien.

De kracht van het toerisme in Utrecht zit in thema's als erfgoed, cultuur en de Utrechtse fietstraditie. Onder meer via digitale informatie spoort de stad bezoekers aan daarvan kennis te nemen. Naast de verblijfskwaliteit en - in 2040 zelfs nog grotere - schoonheid van de binnenstad. Het gaat niet om de kwantiteit van het toerisme maar om de kwaliteit, met het accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning.



Toerisme in Utrecht

De toeristische druk kun je op twee manieren meten: (1) door uit te rekenen hoeveel overnachtingen per dag per vierkante kilometer gemiddeld plaatsvinden en (2) hoeveel overnachtingen per dag per 100 inwoners. Vergelijk je deze cijfers, dan zie je grote verschillen tussen Utrecht en bijvoorbeeld Amsterdam. Per vierkante kilometer telde Utrecht in 2018 bijvoorbeeld gemiddeld 20 overnachtingen, tegenover 276 in Amsterdam. De toeristische druk in Utrecht is zelfs de laagste van de vier grote steden en Maastricht en nog het meest vergelijkbaar met die in Rotterdam (26).

In 2019 ontvingen de Utrechtse hotels 451.000 gasten (745.000 overnachtingen). Dit volume groeit door de jaren heen licht.

Daarbovenop vinden tussen de 25% en 30% van alle overnachtingen in de stad plaats in een Airbnb. De meeste Airbnb's bevinden zich in of rondom de historische binnenstad. Begin maart 2019 waren er 2.166 actieve Airbnb's in Utrecht. De meeste actieve Airbnb's zijn in Wittevrouwen (101), Domplein, Neude, Janskerkhof (93) en de Vogelenbuurt (79). In totaal is ongeveer 19% van de actieve Airbnb's gelegen in de binnenstad, terwijl hier maar 5% van de Utrechtse woningen staat. De woon-

functie van de binnenstad mag niet verder onder druk komen te staan.

Volgens NIBTC-NIPO bezochten in 2018 ruim 3,3 miljoen Nederlandse dagbezoekers Utrecht, een lichte groei ten opzichte van 2017 (3,2 miljoen). Dagbezoekers gaan in hun vrije tijd voor hun plezier naar een stad. Bezoeken van de Utrechtse zelf, bezoekjes aan familie of vrienden en zakelijke bezoeken worden in deze cijfers niet meegerekend.

Nederlandse dagbezoekers brengen per jaar gemiddeld vier bezoeken aan Utrecht. Van de 26 steden in het onderzoek worden alleen Amsterdam (4,4 miljoen) en Den Haag (3,4 miljoen, inclusief Kijkduin en Scheveningen) vaker bezocht. De meeste bezoekers aan Utrecht komen uit de provincies Zuid-Holland (19%), Gelderland (19%) en Noord-Holland (18%). Ongeveer een op de zeven dagbezoekers komt uit de provincie Utrecht (14%).

Recreatie en toerisme zorgden in 2019 in de stad voor meer dan 22.000 banen, oftewel bijna de helft van alle toeristisch-recreatieve banen in de provincie Utrecht.

*Bronnen: [Utrecht-monitor](#)
E. van der Zee en J. D. Krist, *AirBnb monitor Utrecht (editie 4)*, Faculteit Geowetenschappen.
*Sociale Geografie en Planologie. Universiteit Utrecht 2019.**



C. Samen werken aan een binnenstad in balans



In het voorgaande deel van deze omgevingsvisie zijn thema's benoemd waarin de binnenstad van Utrecht zich verder kan ontwikkelen. In dit deel staat beschreven hoe de diverse partners in de stad de ambities voor de binnenstad, neergelegd in deze omgevingsvisie, gezamenlijk tot werkelijkheid maken.

Utrecht heeft geleerd van het recente verleden. Functies zoals horeca, wonen en mobiliteit schuren soms met elkaar, openbare ruimte kan verrommelen, beheer, handhaving en veiligheid kunnen onder druk komen, ondergrond en bovengrond zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en soms strijdig in functies, het Utrechts erfgoed verkeert over het algemeen in goede staat maar vraagt zorg en aandacht. Een leefbare binnenstad vraagt om balans, keuzes en sturing.

Samen met de stad

Uitgangspunt

Voor het functioneren van de binnenstad en het gevoel dat die van 'ons' samen is en blijft, is het belangrijk dat er een gedeeld gevoel van eigenaarschap bestaat. Daarvoor is nodig dat gemeente, bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen niet alleen hun individuele belang nastreven, maar zich ook gezamenlijk verantwoordelijk voelen voor de inrichting, gebruik en beheer van de binnenstad als geheel.

Sturing

Het verwezenlijken van de ambities en keuzes in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 vereist, naast een gevoel van gezamenlijk eigenaarschap, ook sturing op verschillende niveaus, door verschillende partijen met verschillende instrumenten. De gemeente kan dit zeker niet alleen - en wil dit ook niet alleen.

Wel heeft de gemeente mogelijkheden om te sturen in de verschillende rollen die zij heeft als opsteller van kaders, ontwikkelaar, uitvoerder, vergunningverlener en handhaver. De gemeente kan in panden bijvoorbeeld functies bestemmen, overgaan tot strategisch behoud, tot aankoop of verkoop van vastgoed, de openbare ruimte inrichten en beheren en natuurlijk vergunningen verlenen rond wonen, ondernemen en ander gebruik, toezicht houden en handhaven en overlast aanpakken. In het omgaan met haar eigen vastgoed en de openbare ruimte heeft de gemeente een voorbeeldfunctie.

Daarnaast zijn bewoners(organisaties), vastgoedeigenaren (commerciële beleggers of particulieren), ondernemers (individueel of verenigd in het Centrummanagement Utrecht), maatschappelijke organisaties en instellingen zoals de universiteit, musea en de kerken, ieder met een eigen opdracht, van belang voor de uitvoering van deze omgevingsvisie. Zeer veel partijen nemen sturende beslissingen, die

de toekomst van de binnenstad mede bepalen. Daarom is intensieve samenwerking nodig en een gedeeld beeld van de ambities en ontwikkelingsrichting van de binnenstad. De stad – en zeker de binnenstad – maken we samen.

In 2021 is de organisatiegraad relatief hoog, lopend langs de lijnen van de diverse (sectorale) belangen. Verschillende belangengroepen proberen met de gemeente te komen tot verbeteringen voor hun achterban. Er lopen allerlei individuele lijnen richting gemeenteraad en college van B en W. Deze belangengroepen praten elk met de gemeente, maar meestal niet - of in ieder geval te weinig - met elkaar.

Zo vertegenwoordigt het Centrummanagement Utrecht (CMU) de belangen van de binnenstad-ondernemers. De gemeente heeft met het CMU een convenant gesloten ('De Rode Loper Uit', 2016 -2020). Ook de commerciële vastgoedeigenaren hebben hun overlegstructuren (VCOC), evenals de horeca (KHN), culturele instellingen, kerken, studenten (VIDIUS), woningcorporaties en maatschappelijke organisaties zoals de Fietzersbond en het Milieucentrum Utrecht. Er zijn zo'n 50 bewonersgroepen die opereren op buurt-, straat- of themaniveau en betrokken zijn bij de inrichting en leefbaarheid van hun woonomgeving. Op het niveau van de hele binnenstad is de Actiegroep Binnenstad030 actief. Utrecht Marketing houdt zich bezig met



▲ *Overleg over de toekomst van de binnenstad.*

de promotie en beeldvorming van de stad en voor een belangrijk deel de binnenstad. Ook bestaat er een groot netwerk internationals waar expats in de binnenstad aan deelnemen. Te constateren valt dat er relatief vaak – via de gemeente – over elkaar wordt gesproken en, ondanks alle participatie, toch nog (te) weinig met elkaar. Op het niveau van de hele binnenstad is de Actiegroep Binnenstad030 actief. Utrecht Marketing houdt zich bezig met de promotie en beeldvorming van de stad en voor een belangrijk deel de binnenstad. Ook bestaat er een groot netwerk internationals waar expats in de binnenstad aan deelnemen. Te constateren valt dat er relatief vaak – via de gemeente – over elkaar wordt gesproken en,

ondanks alle participatie, toch nog (te) weinig met elkaar.

Samenwerkingsverband

Het voorstel in deze omgevingsvisie is op het niveau van de gehele binnenstad een permanent samenwerkingsverband op te bouwen van de gemeente samen met vertegenwoordigers van deze groepen. Dit samenwerkingsverband geeft programmatische sturing aan de uitvoering van de omgevingsvisie. De spelregels en precieze samenstelling moeten nog worden opgesteld. Een vraag daarbij is bijvoorbeeld hoe je in zo'n samenwerkingsverband

een representatieve bewonersvertegenwoordiging organiseert.

De gemeente sluit met dit samenwerkingsverband een maatschappelijk convenant of wijkakkoord, telkens voor vier jaar (parallel aan de collegeperiode), over ontwikkeling, inrichting, gebruik en beheer van de binnenstad en de financiering daarvan. Vergelijkbaar met 'De Rode Loper Uit' en afspraken van andere organisaties met de gemeente, maar dan een convenant voor alle partijen in de binnenstad. Overigens kunnen de belangengroepen gewoon hun eigen overleggen houden, ook met de gemeente. Het gaat erom dat er daarnaast ook gezamenlijk wordt overlegd en gestuurd op ontwikkelingen, gebruik en beheer in de binnenstad.

De verwachting is dat een convenant met meer partijen op breder draagvlak kan rekenen en daardoor snellere stappen mogelijk maakt dan bij de huidige werkwijze. Er wordt in het convenant ook opgenomen welke bijdragen de verschillende ondertekenaars vanuit hun eigen opdracht leveren aan de uitvoering. De gemeente kan het tenslotte niet alleen.

Jaarlijks spreken de partners op het niveau van de binnenstad concrete acties af die zij onder het convenant uitvoeren, waarbij ieder verantwoordelijkheid neemt voor de eigen acties,

zo mogelijk met eigen financiering of menskracht. De acties gaan over binnenstadbrede zaken, zoals inrichting en beheer van de openbare ruimte, bereikbaarheid en parkeren, bevoorradings- en afvalinzameling of plekken waarvoor een gebiedsprofiel wordt opgesteld. Op basis van kennis en data worden de activiteiten gemonitord en bijgestuurd. Daar wordt gezamenlijk een monitoringsysteem voor ontwikkeld. Na enkele jaren ervaring blijkt of deze manier van werken de regie op de binnenstad versterkt.

Het gebiedsprofiel

Een instrument dat in ontwikkeling is voor regie op gebruik en beheer van gebouwen en openbare ruimte voor een specifiek gebied is het gebiedsprofiel. Het gebiedsprofiel wordt opgesteld met direct belanghebbenden.

In een gebiedsprofiel wordt bepaald welke ontwikkelingen gewenst zijn in een begrensd gebied. Het betreft zowel de functies in gebouwen als de openbare ruimte. Het gebiedsprofiel levert een concrete, integrale agenda voor de ontwikkeling van het gebied, met acties voor de korte en langere termijn en eventueel financiering door betrokken partijen. Overigens is het niet de bedoeling alles 'dicht te regelen'.

Er is ook ruimte nodig voor (onverwachte en gewenste) vernieuwing. De betrokkenen bij

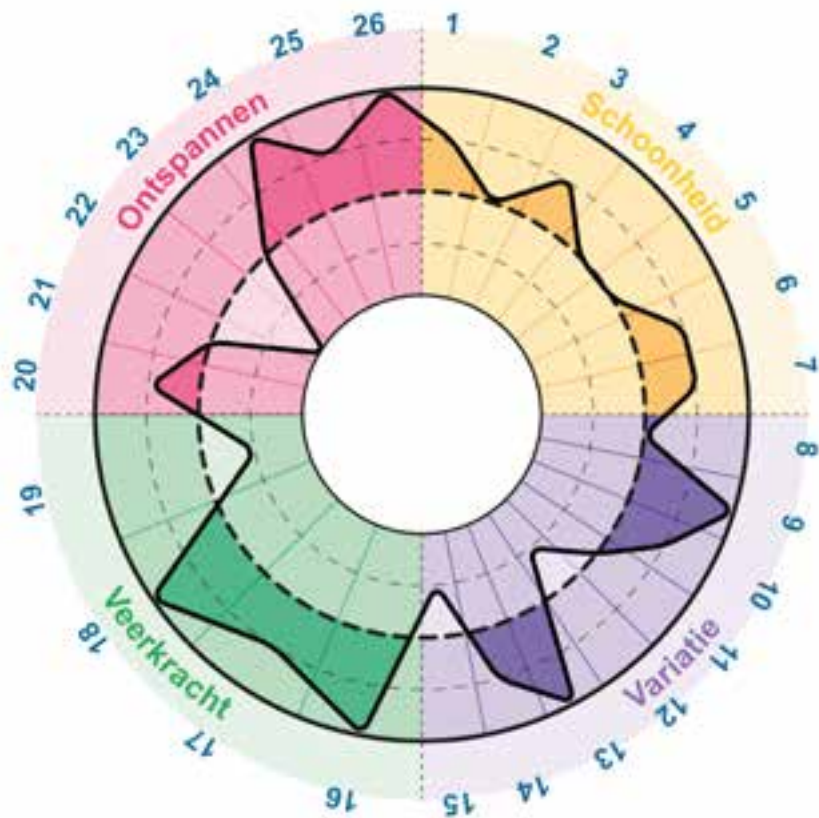


▲ *Het gebiedsprofiel wordt verbeeld in een impressie. Dit is nog geen ontwerp of plan, maar een verbeelding van de ambities voor het gebied.*

Waar, wanneer en waarom wordt een gebiedsprofiel opgesteld?

Een gebiedsprofiel wordt opgesteld voor delen van de binnenstad (straten, pleinen) waar veel verandering te verwachten is, functies schuren of juist een impuls nodig is (denk aan het kernwinkelgebied of de Nobelstraat). Voor zo'n afgebakend gebied stellen de betrokken partijen samen een gebiedsprofiel op. Initiatief kan van de gemeente komen of van betrokkenen bij een gebied.

In ingewikkelde situaties waar een samenhangende aanpak van zowel gebouwen als openbare ruimte nodig is, leiden de gewone plannings-methoden niet snel genoeg tot resultaat. Bij het opstellen van een gebiedsprofiel wordt gekeken naar het samenspel van functies in gebouwen en de openbare ruimte. De kaders waarbinnen een gebiedsprofiel wordt opgesteld, komen uit de omgevingsvisie en uit het algemene beleid.



- Ontspannen**
- 20. Een veilige binnenstad
 - 21. De voetganger voorop
 - 22. Veelzijdig aanbod
 - 23. Vertragen op de binnenstad
 - 24. Verhinderen niet de omgeving
 - 25. Gebruik van water reguleren
 - 26. Bezoekers van Utrecht

- Schoonheid**
- 1. Beleidsbepalende gebouwen publiek toegankelijk
 - 2. Steiger en hoven openen
 - 3. Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw
 - 4. Ruimte maken voor schoonheid
 - 5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte
 - 6. Goed bereikbaar met minder straatparkeeren
 - 7. Bevoormding op maat

- Veerkracht**
- 16. Singelruimte rusten
 - 17. Duurzame energie
 - 18. Klimaatbestendige openbare ruimte
 - 19. Regel op de ondergrond

- Variatie**
- 8. De juiste functie op de juiste plek
 - 9. Een gevarieerd woningaanbod
 - 10. Maatschappelijke samenhang op plein
 - 11. Winkel en werken, bevaren en ontmoeten
 - 12. Horeca past bij de plek
 - 13. Een diversiteit aan werkplekken
 - 14. Evenementen passen bij de locatie
 - 15. Ruimte tussen levendigheid en rust

▲ *Het spindigram is een hulpmiddel voor gemeente, bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en andere belanghebbenden om de ambities voor een gebiedsprofiel gezamenlijk te bespreken.*

het opstellen van het gebiedsprofiel, blijven in principe ook betrokken in de beheerfase. Samen bewaken betrokkenen de voortgang en sturen ze zo nodig bij.

Betrokken bij het opstellen van een gebiedsprofiel zijn bijvoorbeeld de gemeente, bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren, instellingen (bijvoorbeeld universiteit, kerken). Het plangebied voor een gebiedsprofiel wordt per gebiedsprofiel vastgesteld en kan, afhankelijk van de concrete situatie, bestaan uit bijvoorbeeld een plein, een straat of een aantal straten met dezelfde problematiek. Gebiedsprofielen worden niet overal en niet tegelijkertijd opgesteld voor alle plekken waar dat wenselijk lijkt. Dat is niet nodig en ook financieel niet haalbaar. Overigens is nog niet besloten welke criteria gehanteerd worden als de keuze moet worden gemaakt voor welke gebieden een gebiedsprofiel moet worden opgesteld (zie ook richting 8).

Het gebiedsprofiel is een hulpmiddel om tot een gezamenlijk beeld en samenwerking te komen. Het moet geen zwaar, bureaucratisch instrument worden, maar het opstellen van een gebiedsprofiel vergt wel tijd en overleg tussen betrokken partijen. Het college stelt het gebiedsprofiel uiteindelijk vast. Als partijen er samen niet uit komen, hakt het college eventueel knopen door.

Eenmaal vastgesteld, krijgt het gebiedsprofiel de status van een (deel)omgevingsprogramma (uitwerking van een omgevingsvisie in concrete maatregelen) en is het voor de gemeente zelfbindend. Dit betekent dat de gemeente zelf eraan kan worden gehouden. Het gebiedsprofiel vraagt betrokken bewoners en marktpartijen om ook zelf bij te dragen aan de doelstellingen van de omgevingsvisie. Het omgevingsprogramma is daarmee de brug tussen de visie en het omgevingsplan.

Gebruik van het instrument 'gebiedsprofiel' voor de binnenstad kan worden gezien als een proeftuin voor de vernieuwing in het omgaan met vergunningen. Die worden verleend op grond van het omgevingsplan of andere verordeningen. Met name de mogelijkheid om vergunningen bij veranderende omstandigheden aan te passen vraagt nadere bestudering. Bij een gebiedsprofiel houden bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren en de gemeente gezamenlijk een vinger aan de pols. Uitkomst van die monitoring kan zijn dat omstandigheden veranderd zijn en dat, om de gestelde doelen te bereiken, vergunningen moeten worden aangepast.

In zo'n geval gaat het om de afweging tussen aan de ene kant rechtszekerheid, aan de andere kant flexibiliteit en aanpassing aan ontwikkelingen in een gebied. Idee is dat deze flexibiliteit het economische en culturele leven vitaal houdt én

de binnenstad leefbaar met voldoende levendigheid en rust.

Voor alle duidelijkheid: de algemene ambities en ontwikkelingsrichtingen in deze omgevingsvisie zijn, naast het bestaande thematische beleid en de bestaande programma's, van toepassing op de hele binnenstad. Een gebiedsprofiel is een nadere specificatie daarvan voor een specifiek gebied.

Initiatieven van de stad

Veel initiatieven in de binnenstad zijn afkomstig van bewoners, maatschappelijke organisaties (zoals kerken en milieugroepen) of marktpartijen. Dat zal in de toekomst niet veranderen. Ook nadat het hierboven beschreven samenwerkingsverband in de binnenstad is opgezet of als gebiedsprofielen voor een specifiek gebied zijn ontwikkeld, is er voor dit soort initiatieven plaats.

Deze omgevingsvisie geeft - met de ambities die erin zijn verwoord - richting en inspiratie aan bewoners (als particulier of leden van een bewonersgroep) die het initiatief willen nemen om woningen, de sociale samenhang en/of hun leefomgeving te verbeteren. Nu al heeft de gemeente verschillende instrumenten om initiatieven mogelijk te maken en te ondersteunen, zoals het Initiatievenfonds, het Bewonersbod, Buurtbudgetten en andere subsidies.

Ook marktpartijen of organisaties in de private sector kunnen, al dan niet in samenwerking met bewonersgroepen of maatschappelijke organisaties, initiatieven ontwikkelen die een bijdrage leveren aan het verwezenlijken van de ambities in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Dat kan een individuele marktpartij zijn zoals bij de ontwikkeling van het voormalige hoofdkantoor tot Post Utrecht. Maar ook een organisatie als het CMU, die beschikt over gelden uit het ondernemersfonds, die het kan inzetten voor activiteiten voor de verbetering van het ondernemersklimaat in de binnenstad.

Integrale gemeentelijke sturing

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat, naast samenwerking met andere partijen in de binnenstad, uit van een stevigere, integralere sturing vanuit de gemeente.

Onder leiding van de gebiedscoördinator binnenstad wordt steeds meer en steeds sterker het proces ingezet om van sectorale beslissingen bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, groen of openbare ruimte naar integrale, samenhangende beslissingen te komen. De gebiedscoördinator binnenstad coördineert middellange- en lange-termijnontwikkelingen, zoals herinrichtingen van de publieke ruimte en private en publieke vastgoedontwikkelingen.



▲ Een nieuw ingerichte Mariaplaats verrommelt al weer snel.

Voor de coördinatie van dagelijkse processen is een programmamanager gebruik en beheer binnenstad aangesteld. Een stuurgroep gebruik en beheer openbare ruimte binnenstad, samengesteld uit diverse directieleden van de gemeente Utrecht, bewaakt de samenhang van wat er in de binnenstad gebeurt en stuurt de programmamanager aan.

De aanstelling geldt voor een proefperiode van twee jaar om ervaring op te doen. De programmamanager brengt samenhang aan tussen de diverse beleidsvoornemens en de uitvoering daarvan, en stuurt het gebruik en beheer van de binnenstad met doorzettingsmacht aan. (Doorzettingsmacht betekent dat iemand mag beslissen als gespreks-

partners er niet samen uitkomen.) Ook is deze programmamanager de gemeentelijk coördinator van het convenant met maatschappelijke partners, de op te stellen gebiedsprofilen en de uitvoering van het plan van aanpak overlast. De programmamanager gebruik en beheer binnenstad vormt een hecht team met het wijkbureau binnenstad en met de gebiedscoördinator binnenstad.

In overleg met de gebiedscoördinator binnenstad en de programmamanager gebruik en beheer binnenstad blijven de bestaande vakafdelingen het vakbeleid opstellen en uitvoeren.

Een voorstel is om de integrale sturing ook bestuurlijk vorm te geven door een coördinerend wethouder voor de binnenstad te benoemen. Ook diverse partners in de binnenstad hebben deze wens. Omdat er de komende jaren veel samenhang zal zijn tussen ontwikkelingen in de binnenstad en de andere delen van het centrum (stationsgebied en Beurskwartier), ligt een bestuurlijke coördinatie bij één wethouder voor de hand, bij voorkeur een wethouder centrum. Dit is een keuze die kan worden gemaakt bij de eerstvolgende coalitieonderhandelingen.

Vergunningen, toezicht en handhaving

Deze omgevingsvisie geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van de binnenstad. Zij levert – soms samen met een gebiedsprofiel – een onderbouwing voor het opstellen van beleidsregels in het omgevingsplan en in gemeentelijke verordeningen. Op basis daarvan verleent de gemeente straks, bij positieve beoordeling van aanvragen, vergunningen aan initiatiefnemers (bewoners, marktpartijen) en organiseert ze toezicht en handhaving. Het omgevingsplan regelt een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en daarnaast stelt het regels aan activiteiten die het Rijk en de provincie niet geregeld hebben (inclusief wat in 2020 het bestemmingsplan is).

Wat de stad merkt van de omgevingsvisie, hangt af van de activiteiten van de gemeente zoals herinrichting, van de vergunningen die worden verleend aan bewoners en ondernemers en van het toezicht en de handhaving op de naleving van de gemaakte afspraken. De gemeente stelt elke vier jaar wettelijk verplicht een handhavingprogramma op voor de openbare ruimte en de bebouwde omgeving. Dit programma, met concrete doelen en criteria voor monitoring, komt voort uit de omgevingsvisie en het omgevingsplan.

Deze omgevingsvisie gaat uit van een vorm van regie op de binnenstad waar de partners in de stad



▲ *Toezicht en handhaving zijn onmisbaar voor een leefbare stad.*

uitdrukkelijk deel van uitmaken. De gemeente maakt samen met hen afspraken over inrichting, gebruik en beheer. Partners bewaken die afspraken samen op basis van kennis en data. De juridische basis voor de afspraken is vastgelegd in het omgevingsplan en andere beleidsregels en verordeningen.

Beheer, toezicht en handhaving op gebruik en overlast zijn niet de basis van deze keten, maar wel een noodzakelijk sluitstuk. Bedoeld zijn afspraken

over de inzet van Stadsbedrijven bij het beheer van de openbare ruimte zoals schoonmaak en afspraken met ondernemers, bijvoorbeeld over het ophalen van bedrijfsafval. Handhaving gaat over Toezicht en Handhaving van de Bebouwde Omgeving (THBO), Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR) en, wat betreft veiligheid, ook de politie.

Het is een uitdaging om, nu het binnenstadsgebied zich feitelijk uitbreidt (bijvoorbeeld naar de Wester-



▲ *Elkaar aanspreken en handhaving zijn noodzakelijk om te maken dat afspraken ook worden nageleefd.*

en Oosterkade en het Jaarbeursplein), beheer, toezicht en handhaving daar op dezelfde manier uit te voeren als in de binnenstad zelf.

Gezien de vrijheidslievende inborst van veel Utrechters, is handhaving niet het eerste instrument om naar te grijpen. Het heeft meer effect als je begint met het maken van afspraken en elkaar daarop aanspreekt. Maar als sluitstuk van een keten van visie, vergunningverlening en toezicht is handhaving voor een leefbare stad onmisbaar. De stad moet kortom wat meer de kant op van 'afpraak is afspraak' en minder de kant van gedogen. Toepasselijke voorbeelden te over: van uitstallingen op straat tot fietsparkeren op blindegeleidestroken, van uitdijende terrassen tot alcohol op straat en in de parken. Die verandering is een grote uitdaging, maar noodzakelijk voor een binnenstad in balans.

Als het gaat om de openbare ruimte, draagt een heldere visie in het algemeen bij tot een heldere inrichting, die helder gedrag oproept met heldere regels die voor iedereen duidelijk zijn. Anders gezegd: een duidelijke keten verhoogt de kwaliteit van de stad.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Voor deze omgevingsvisie is milieueffectrapportage (m.e.r.) niet nodig. De beleidsuitspraken in deze omgevingsvisie zijn globaal en hebben het karakter van ambities. Er worden geen concrete locaties aangewezen of overwogen voor concrete activiteiten. Er worden geen plannen genoemd waarvoor een milieueffectrapportage zou moeten plaatsvinden. Er is ook geen sprake van drempelwaarden die worden overschreden.

Ook over ontwikkelingen als die rond de parkeergarages aan Strosteege en Paardenveld is deze omgevingsvisie globaal richtinggevend. Los daarvan zijn dit kleinschalige ontwikkelingen met effecten die ver onder de drempelwaarden uit het Besluit Milieueffectrapportage liggen.

Wel worden in deze omgevingsvisie activiteiten genoemd die vallen onder de 'stedelijke ontwikkeling' in de zin van de milieueffectrapportage. Dat geldt bijvoorbeeld voor toevoeging van (een beperkt aantal) bijzondere hotels of van woningen en hubs aan de rand van de stad. Ook dit zijn geen concrete plannen, maar een visie op hoofdlijnen. Concrete locaties worden niet aangewezen en er worden geen concrete voorschriften aan deze ontwikkelingen verbonden.

Uitvoering en financiering

Deze Omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen richting 2040. Komende jaren zullen allerlei particuliere initiatieven, organisaties, bedrijven en de gemeente bijdragen aan de verwezenlijking van de visie. Hieronder een aantal voorbeelden van instrumenten die hiervoor kunnen worden ingezet.

Van bestemmingsplan naar omgevingsplan

Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. Het principe van een omgevingsplan is dat het naast integraal en digitaal, ook flexibeler van karakter wordt. Het omgevingsplan kan bepaalde ontwikkelingen uit de omgevingsvisie vertalen naar regels, vergunningen of bijvoorbeeld een gebod om iets te doen of juist niet te doen. Aanpassingen op onderdelen vragen dan geen totale herziening meer. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant.

Beleidsaanpassingen

Soms moeten onderdelen van (sectoraal) beleid worden aangescherpt in lijn met deze omgevingsvisie. Bijvoorbeeld als er plaats moet worden gemaakt in de openbare ruimte, denk aan uitstallingen of terrassen. Of bijvoorbeeld het woonbeleid als het gaat om zelfbewoning bij aankoop

van panden, of om een actiever vastgoedbeleid, of een plan voor vergroenen en verhogen van de biodiversiteit.

Aanpassing van beleid vindt plaats na vaststelling van deze omgevingsvisie en zodra er een concrete aanleiding voor is. De benodigde aanpassingen, die vaak zeer gedetailleerd zijn, blijven via de vakafdelingen van de gemeente lopen. Vervolgens worden beleids-regels en verordeningen aangepast en zo nodig opgenomen in het omgevingsplan.

Maatschappelijke convenant

Met een vast, breed samenwerkingsverband van partijen in de binnenstad wordt een maatschappelijk convenant gesloten, waarin een binnenstadbrede uitvoeringsagenda is opgenomen. De intentie is hiermee het eigenaarschap dat betrokkenen voelen bij de gedeelde waarden te versterken en meer slagkracht te krijgen in de uitvoering.

Gebiedsprofielen

Een gebiedsprofiel wordt voor gebieden gemaakt waar veel dynamiek is en een samenhangende aanpak nodig is. Om dit financieel en operationeel beheersbaar te houden, wordt een beperkt aantal gebiedsprofielen per jaar opgesteld.



▲ *Nieuwe bestrating in de Lange Nieuwstraat.*

Financiën

Deze omgevingsvisie beschrijft de ambities voor de binnenstad en de ontwikkelingsrichtingen op diverse thema's. Het is geen uitvoeringsplan waar rechtstreeks een budget aan kan worden gekoppeld. De verwezenlijking van de ambities voor de binnenstad kan voor een deel gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aanscherpen van criteria bij het verlenen van vergunningen of de wijze van inrichting van de openbare ruimte. Andere ambities vragen om aanvullende investeringen zoals bijvoorbeeld

aanpassingen van de Binnenstadsas. Hiervoor worden de komende jaren financiële dekkingsmogelijkheden onderzocht en waar mogelijk voorstellen uitgewerkt. Het gaat om een mix van flexibel budget en systematische programmering van grotere investeringen. Deze combinatie van dekkingsmogelijkheden doet recht aan de dynamiek en de ambities in de Utrechtse binnenstad.

Programma's stapelen

De mogelijkheden om grote gemeentelijke investeringen te programmeren, zoals de her-

inrichting van de binnenstadsas of het Janskerkhof, de energie- en klimaattransitie en het verminderen van autoparkeren op straat, worden jaarlijks bij de Voorjaarsnota door de gemeenteraad afgewogen. Zoals opgenomen in deze visie zal het programmeren van budgetten, dat nu via thematische lijnen gaat, veel meer via gebiedsgerichte programma's moeten verlopen. Zo wordt bij de herinrichting van een straat of plein, een samenhangende investeringsstrategie opgezet zoals vanuit de programma's groen, mobiliteit, energietransitie en klimaatadaptatie. Hiermee kan in de uitvoering de benodigde synergie tussen de programma's worden bereikt. Dit vraagt echter om een wijziging van de programmerings-systematiek binnen de gemeente. Dit moet nog nader uitgewerkt worden.

Budget kwaliteitsimpuls binnenstad

Momenteel kent de binnenstad een structureel budget voor kleine aanpassingen en herinrichtingen. Hiermee kan goed worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen en behoeften vanuit de stad. Maar het is onvoldoende om de grotere ontwikkelingen uit deze omgevingsvisie en de uitvoeringsagenda van nog op te stellen gebiedsprofielen te verwezenlijken. In het licht van de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zal worden onderzocht of en hoe dit budget kan worden verhoogd om meer slagkracht te krijgen en of ook de leest waarop het is gestoeld

kan worden verbreed. Nu is het budget vooral bedoeld voor uitvoering, maar de praktijk leert, zeker in de binnenstad, dat voordat je aan het herinrichten bent, ook eerst een complex plan-, participatie- en onderzoeksproces moet worden doorlopen.

Ontwikkeld beheer

De gemeentelijke strategie van ontwikkeld beheer biedt kansen om ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 te ver-wezenlijken. Bij 'ontwikkeld beheer' is het streven bij groot onderhoud of vervangingswerkzaamheden in de openbare ruimte ook veranderde maatschappelijke behoeften en gemeentelijke ambities te betrekken. Voorbeeld: bij vervanging van riolering ook aanpassingen doen om de stad klimaatbestendiger te maken. Deze strategie sluit aan bij het benodigde maatwerk van het beheer van de openbare ruimte van de binnenstad.

Anterieure overeenkomsten

Dekking van de ambities in deze omgevingsvisie komt ook uit anterieure overeenkomsten. Een anterieure overeenkomst is een afspraak tussen een gemeente en een particuliere partij over het ontwikkelen van een perceel, waarin de ontwikkelaar zich verplicht bij te dragen in de kosten van de gemeente voor de nodige voorzieningen. Via anterieure overeenkomsten betalen



▲ Herinrichting van de Tolsteegbarrière (in de volksmond Ledig Erf).

initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen mee aan de benodigde investeringen in de omgeving. Ook in de komende jaren wordt dit instrument ingezet.

Ondernemersfonds

In de praktijk blijkt dat ook diverse acties die door ondernemers vanuit het ondernemersfonds worden gedaan, bijdragen aan de kwaliteit van

de binnenstad. Over dit geld beslissen de ondernemers gezamenlijk. Door het voorgestelde convenant kunnen deze investeringen gericht bijdragen aan het verwezenlijken van ambities in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.



▲ Zomer aan de singel bij Paardenveld.

Tot slot

De toekomst van de Utrechtse binnenstad kan niemand voorspellen. Zoals niemand in 2000 precies wist hoe de wereld er in 2020 zou uitzien. Ontwikkelingen gaan snel en soms een andere kant op dan gedacht. Ook dan hebben die ontwikkelingen gevolgen voor het gebruik en de beleving van de binnenstad.

De ambities die zijn verwoord in deze omgevingsvisie geven richting aan de manier waarop Utrecht de technologische, klimatologische en maatschappelijke ontwikkelingen tegemoet treedt waarvan Utrechters weten dat ze hun stad zullen raken. De ambities dienen ook als inspiratie voor bewoners, ondernemers, bezoekers en allen die de stad een warm hart toedragen, om hun activiteiten in balans te ontplooiën.

Schoonheid en veerkracht kenmerken de Utrechtse binnenstad al eeuwenlang. Grote variatie op een klein oppervlak en een ontspannen sfeer houden dit unieke gebied vitaal. Uitgangspunt van deze omgevingsvisie is dat deze kwaliteiten, samenkomend in de inzet van alle betrokkenen, leiden tot een binnenstad die ook in 2040 nog vol leven en in balans zal zijn.

Afbeeldingen

De afbeeldingen in deze omgevingsvisie zijn gemaakt door medewerkers van gemeente Utrecht tenzij hieronder vermeld:

Fotografen Utrecht Marketing:

Jurjen Drenth:	Bloemenmarkt, Roltrap TivoliVredenburg, Horeca TivoliVredenburg
Juri Hiensch:	Skyline, Gracht Museumkwartier kano, Walvis, bankje Museumkwartier, Hof Centraal Museum, Oudegracht boot Dom, Republic Dutch, Moreelsebrug, Lepelenburg Noorderlicht Bemuurde Weerd, Roost, Dom Vismarkt, Terras Ledig Erf
Ramon Mosterd:	Terrassen Oudegracht, Nieuwegracht woningen, Rubberbootmissie, Vaartsche Rijn
Robert Oosterbroek:	Sneeuw Domtoren, Anke Klein

Overige afbeeldingen:

Heleen Hupscher:	Singelloop
Wiebke Wilting:	Hekelsteeg (Buro de Steeg)
Utrechts Archief:	Historische foto's, Marga Klompébrug
Centraal Museum Utrecht:	Schilderij Droochsloot
CityHub Utrecht:	CityHub Domplein:
OKRA landschaps- architecten:	Impressie Moreelse tuinen:
BRO adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu:	Diagram gebiedsprofiel:
Alec Breunesse:	Mariaplaats met busjes

Het gedachtengoed over stegen en hoven is mede tot stand gekomen door het onderzoek van Marc Nolden: 'Toekomst van de Steeg'.

Kaartmateriaal Omgevingsvisie

Het kaartmateriaal in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is bedoeld om de ambities in de visie te verbeelden. Aan het kaartmateriaal kunnen geen rechten worden ontleend.



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