

# **Startdocument**

## **Herinrichting Socrateslaan**

Gemeente Utrecht  
Stadsplateau 1  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

## Inhoudsopgave

|           |                                                         |          |
|-----------|---------------------------------------------------------|----------|
| <b>1.</b> | <b>Inleiding.....</b>                                   | <b>3</b> |
| <b>2.</b> | <b>Projectdefinitie.....</b>                            | <b>5</b> |
| 2.1       | <i>De doelstelling van het project.....</i>             | <i>5</i> |
| 2.2       | <i>Het projectresultaat .....</i>                       | <i>5</i> |
| 2.3       | <i>Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken .....</i> | <i>5</i> |
| <b>3.</b> | <b>Aanpak .....</b>                                     | <b>7</b> |
| <b>4.</b> | <b>Beheersplan .....</b>                                | <b>8</b> |
| 4.1       | <i>Tijd .....</i>                                       | <i>8</i> |
| 4.2       | <i>Geld .....</i>                                       | <i>8</i> |
| 4.3       | <i>Participatie en communicatie .....</i>               | <i>8</i> |
| <b>5.</b> | <b>Evaluatie en nazorg.....</b>                         | <b>9</b> |

## 1. Inleiding

De Socrateslaan is een herinrichtingsproject van het mobiliteitsplan Slim Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (hierna SRSRSB). Het project is opgenomen in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid en draagt bij aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van Utrecht in de context van een groeiende stad.

De Socrateslaan vormt samen met 't Goylaan en de Beneluxlaan-oost de verbinding tussen Goyplein en Europaplein (blauwe cirkel in onderstaande afbeelding). 't Goylaan is in 2016 heringericht als stadsboulevard. Vanwege intern capaciteitsgebrek is de herinrichting van de Socrateslaan niet aansluitend opgepakt. Medio 2019 is het project opgestart vanwege de groeiende knelpunten in leefbaarheid en oversteekbaarheid van de Socrateslaan. Daarnaast hebben bewoners hier meermaals aandacht voor gevraagd in het wijkspreekuur van de wethouder.

In dit startdocument wordt ingegaan op o.a. het projectresultaat, de afbakening, de uitgangspunten & vraagstukken en het participatietraject.



Afbeelding 1 Locatie Socrateslaan in de wijk Zuidwest

## 2. Projectdefinitie

### 2.1 De doelstelling van het project

Het doel van dit herinrichtingsproject is een verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de Socrateslaan in de context van een groeiende stad.

### 2.2 Het projectresultaat

Het projectresultaat omvat de herinrichting van de Socrateslaan tot een laan volgens de uitgangspunten van een Stadsboulevard. Dit zijn de uitgangspunten zoals deze ook zijn geformuleerd voor 't Goylaan en later verder zijn vastgesteld voor de Westelijke Stadsboulevard op 21 december 2017. Hierbij gaat het onder andere om uitgangspunten als: 1 rijstrook voor auto's per rijrichting, een groene middenberm met een (dubbele) bomenrij en vrijliggende fietspaden. Zo komt er meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. De uitgangspunten worden vertaald in een ontwerp dat zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid, weren doorgaand verkeer (ook door inzet van Dynamisch Verkeersmanagement) en een betere oversteekbaarheid en leefbaarheid. Als eerste wordt, na vaststelling van het startdocument, een Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPVE / FO) gemaakt. Dit is de eerste fase van het project zoals beschreven in het Utrechts Plan Proces (UPP). Verantwoordelijk wethouder is Lot van Hooijdonk. Het projectresultaat komt tot stand met input vanuit het participatietraject. In hoofdstuk 4 staat deze aanpak beschreven.

### 2.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

#### a. Afbakening

Het project Socrateslaan is in combinatie met de Beneluxlaan Oost opgenomen in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB). Vanwege de samenhang met de planning van deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone valt Beneluxlaan Oost vooralsnog buiten de scope. De Beneluxlaan Oost wordt na besluitvorming over het Stedenbouwkundig Plan voor deelgebied 5 opgepakt in afstemming met de gebiedsontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

| Vanaf heden uit te voeren |                                                                                                | Verrijks-<br>kwaliteit | Plek in de<br>stad | Voet-<br>ganger | Fiets | Openbaar<br>vervoer | Auto | Goederen | Veiligheid | Mobiliteits-<br>manage-<br>ment | Samen-<br>hang RO<br>en verkeer |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------|-----------------|-------|---------------------|------|----------|------------|---------------------------------|---------------------------------|
|                           |                                                                                                |                        |                    |                 |       |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 1                         | Maatregelen Actieplan Voetganger (o.a. uitbreiding voetgangersgebied binnenstad)               | ●                      | ●                  | ●               |       |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 2                         | Herinrichting Voorstraat - Wittevrouwenstraat                                                  | ●                      | ●                  | ●               | ●     | ●                   |      | ●        |            |                                 |                                 |
| 3                         | Herinrichting Nachtegaalstraat - Reigerstraat (incl. Lucasbrug)                                | ●                      | ●                  | ●               | ●     |                     |      |          | ●          |                                 |                                 |
| 4                         | Herinrichting Zadelstraat, Oudkerkhof, Twijnstraat, Korte en Lange Nieuwstraat en de Mariahoek | ●                      | ●                  | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 5                         | Realisatie Moreelsebrug                                                                        | ●                      | ●                  | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 6                         | Herinrichting Socrateslaan-Beneluxlaan Oost tot stadsboulevard                                 | ●                      |                    | ●               | ●     | ●                   | ●    | ●        | ●          | ●                               |                                 |
| 7                         | Herinrichting Meerndijk in de Meern                                                            | ●                      |                    |                 | ●     | ●                   | ●    |          | ●          |                                 |                                 |
| 8                         | Doorfietsroute Cremerstraat                                                                    |                        |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 9                         | Fietsroute Om de binnenstad Oost (Wittevrouwensingel - Maliesingel - Tolsteegsingel)           | ●                      |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 10                        | Doorfietsroute Om de Binnenstad noord                                                          |                        |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 11                        | Doorfietsroute Vechtoevers                                                                     |                        |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 12                        | Doorfietsroute Oosterspoorbaan                                                                 |                        |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 13                        | Doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg                                            |                        |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 | ●                               |
| 14                        | Doorfietsroute Overvecht - Utrecht Sciencepark                                                 |                        |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |
| 15                        | Doorfietsroute Elektronweg - Reactonweg                                                        |                        |                    | ●               | ●     |                     |      |          |            |                                 |                                 |

Afbeelding 2 Socrateslaan in SRSRSB – pagina 84

Het project wordt begrensd door twee bruggen: de Zuiderbrug en de Socratesbrug. Het omvat de herinrichting van gevel tot gevel en de aansluiting op aangrenzende straten. De bruggen aan weerszijde van de Socrateslaan worden aangepast met het nieuwe profiel. De

lessen vanuit 't Goylaan worden meegenomen in het verdere proces van de Socrateslaan. Hierbij valt o.a. te denken aan oversteekbaarheid voor alle verkeersdeelnemers.

Wat betreft het dynamisch verkeersmanagement (DVM) is het scopegebied tijdens de IPVE / FO fase groter: namelijk van Goyplein tot en met Europaplein. De analyse en eventuele optimalisatie van het DVM-systeem dat al draait op 't Goylaan maakt hier deel van uit.

Het herinrichtingsproject Socrateslaan kent de volgende relatie met andere projecten:

#### *'t Goylaan / Westelijke Stadsboulevard (WSB)*

Het ontwerp van de Socrateslaan dient aan te sluiten op de inrichting van 't Goylaan en vormt samen de stedelijke verbinding tussen Europaplein en Goyplein. Het profiel van 't Goylaan en zoals uitgewerkt voor de Westelijke Stadsboulevard, wordt zoveel mogelijk toegepast op de Socrateslaan, waarbij aandacht is voor gebied specifieke maatwerkoplossingen.

#### *Merwedekanaalzone/Europalaan*

De ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en Europalaan Noord hebben invloed op de ontwikkeling van het fiets- en autoverkeer op de Socrateslaan. Daarnaast heeft de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone ook impact op het OV-gebruik in het gebied.

#### *Snelfietsroute IJsselstein*

Vanaf Ledig Erf via de Jutfaseweg over de Socrateslaan naar de Zeehaenkade loopt het tracé van de snelfietsroute naar Nieuwegein en IJsselstein. Deze route maakt de gemeente Utrecht in samenwerking met de provincie Utrecht. Vooral de route over de Jutfaseweg behoeft aanpassingen om dit tot een volwaardig onderdeel van de fietsroute te maken. Hieruit komen ontwerpeisen naar voren voor de Socrateslaan, waarbij te denken valt aan de breedte van de fietspaden en de oversteekbaarheid voor fietsers.

### **b. Uitgangspunten en vraagstukken**

*Onder andere de volgende uitgangspunten staan centraal:*

- Algemene uitgangspunten vanuit 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard
  - Een goede oversteekbaarheid voor alle verkeersdeelnemers
  - De herinrichting geeft fietsers en voetgangers meer ruimte
  - 1 rijstrook voor auto's per rijrichting (als mogelijk)
  - Groene middenberm met een (dubbele) bomenrij
  - Parkeren langs de rijbaan, waar mogelijk
  - Vrij liggende fietspaden, in 2 richtingen waar mogelijk
  - Aan beide zijden een voetpad
  - Geen parallelwegen (bij voorkeur)
- Uitgangspunten specifiek voor de Socrateslaan:
  - Een veilige ontsluiting voor de parkeervakken voor het oude belastingkantoor aan Giessenplein 59
  - De hoofduitrukroute voor de nood- en hulpdiensten blijft beschikbaar bij het inrichten met één rijbaan per richting
  - De herinrichting komt tegemoet aan de openbaar vervoer ambities van gemeente en Provincie
  - Inpassen in ontwerp van de verkeersmanagement en verkeercijfers die voortkomen uit Dynamisch Verkeers Management (DVM), zie ook hoofdstuk 3.

*Onder andere de volgende vraagstukken staan centraal:*

- Hoe kunnen we samen met de Provincie op de beste manier invulling geven aan de openbaar vervoer ambities van Provincie en gemeente? Zijn we, indien de Provincie niet akkoord gaat met de verplaatsing van de bushaltes en gezien de hoge parkeerdruk in de wijk, bereid om flexibeler om te gaan met het profiel van 't Goylaan? Kan in dat geval de middenberm worden versmald, zoals ook in het ontwerp voor de WSB is opgenomen?
- Zijn snelheidsremmende maatregelen nodig ten behoeve van de oversteekbaarheid van de Socrateslaan?
- Hoe kan de Berkelstraat direct worden aangesloten op de Socrateslaan zonder ongewenst verkeer door de Berkelstraat te krijgen?
- Op welke manier kunnen de kruisingen Jutfaseweg en Rijnlaan zonder verkeerslichten worden ontworpen?

### 3. Aanpak

Het project volgt het Utrechts Plan Proces (UPP) en wijkt daarmee niet af van andere bereikbaarheidsprojecten binnen Utrecht.

Binnen het project zijn er twee nauw samenhangende processen, te weten:

1. Herinrichting Socrateslaan
2. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

Tijdens de IPVE / FO fase zijn dit grotendeels parallelle processen omdat de herinrichting vooral ten aanzien van de kruispunten met de Jutfaseweg en de Rijnlaan mede wordt bepaald door verkeersmanagement en verkeercijfers die voortkomen uit DVM.

#### *1. Herinrichting Socrateslaan*

In het tweede kwartaal van 2019 is met een actieve groep bewoners (klankbordgroep) van de Socrateslaan en omgeving een start gemaakt met denken over de mogelijkheden voor de herinrichting. Voor de zomer 2019 is het projectteam uitgebreid met onder andere een stedenbouwkundige van Ruimte en een projectleider van Stadsingenieurs. Tijdens het zomerreces is er een schetsvariant uitgewerkt voor de mogelijke herinrichting van de Socrateslaan. Deze variant is besproken met de klankbordgroep, de Provincie (concessieverlener Openbaar Vervoer) en de nood- en hulpdiensten. Uit elk van deze gesprekken kwamen aandachtspunten naar voren welke verder uitgezocht worden. Daarnaast is er gesproken met de eigenaar van het oude belastingkantoor (Giessenplein 59), waaruit blijkt dat het parkeerterreintje toegankelijk dient te blijven.

#### *2. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)*

Het DVM-systeem omvat zowel 't Goylaan als de Socrateslaan, waarbij het gedeelte op 't Goylaan al is gerealiseerd. Samen met de bevindingen in het rapport van adviesbureau DTV over het functioneren van 't Goylaan zal op basis van de verkeerscijfers die ook worden gebruikt voor Merwedekanaalzone het ontwerp van het bestaande DVM-systeem worden herzien. De Socrateslaan vormt het volgende project waarbij het DVM-systeem wordt gerealiseerd. Uitgangspunt hierbij is het verwijderen van de verkeerslichten bij de kruispunten met de Rijnlaan en de Jutfaseweg. Op basis van deze uitgangspunten zal een projectverkeersmodel worden gemaakt en worden getoetst of het verkeersontwerp van de Socrateslaan voldoet.

Voor het opstellen van het IPVE / FO zullen er diverse onderzoeken worden uitgevoerd op onder andere de volgende aspecten: geotechniek, groen, verkeerskundige eisen, luchtkwaliteit, geluid, kabels en leidingen, duurzaamheid.

#### *Besluitvorming*

Na afronding van het Startdocument en vaststelling door het College wordt gestart met de IPVE/ FO-fase. Het definitieve IPVE / FO met daarbij de reactienota waarin de opmerkingen van alle belanghebbenden zijn opgenomen wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het college en ter informatie aan de raad toegestuurd. Met het collegebesluit start de volgende fase (ontwerpfase) van het UPP. Het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp worden onder mandaat van de wethouder uitgewerkt.

### 4. Beheersplan

#### 4.1 Tijd

Op basis van vergelijkbare projecten is een planning gemaakt met een doorkijk tot de start uitvoering. De komende periode wordt het concept IPVE / FO opgesteld en uitgewerkt, zodat na de zomer een bijeenkomst kan worden georganiseerd. Het definitieve IPVE / FO wordt

daarna afgerond en vastgesteld in het 4e kwartaal 2020. Start uitvoering van het project wordt naar verwachting in 2022.

## **4.2 Geld**

Voor de Socrateslaan inclusief Beneluxlaan Oost is € 5 mln gereserveerd in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid. Op basis van een nog op te stellen eerste raming van het schetsontwerp wordt bepaald welk deel hiervan taakstellend wordt ingezet voor het project Socrateslaan (incl. realisatie DVM op de Socrateslaan). Een gedetailleerde raming wordt in de IPVE / FO fase opgesteld voor de Socrateslaan. Naar aanleiding van deze kostenraming wordt ook een inschatting gemaakt voor de toekomstige herinrichting van de Beneluxaan Oost, zodat toetsing aan het totale budget plaats kan vinden. Het benodigd budget voor de IPVE / FO fase bedraagt €0,15 mln.

## **4.3 Participatie en communicatie**

Er zijn meerdere bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep die bestaat uit bewoners rondom de Socrateslaan. De input van de klankbordgroep is op onderdelen ook verwerkt in het startdocument. Ook is de wethouder op werkbezoek geweest. Tijdens het gehele proces van het opstellen van IPVE / FO worden diverse belanghebbenden betrokken, zoals de klankbordgroep (bestaande uit bewoners van de Socrateslaan en omliggende straten) en de provincie (concessieverlener van het Openbaar Vervoer). Zodra er een concept Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp gereed is, wordt er een buurtbijeenkomst georganiseerd om reacties op te halen van alle belanghebbenden. De reacties worden verwerkt in een reactienota en worden waar mogelijk meegenomen in het IPVE / FO.

Wanneer de onderzoeken (geluid, lucht, verkeer) en de herziening van het ontwerp gereed zijn, worden deze producten ter toetsing voorgelegd aan de BING, Stadsbedrijven, het VRI atelier en de provincie. Het definitieve IPVE / FO delen we daarna ter informatie met de verschillende belanghebbenden. Tijdens de volgende projectfasen en verdere uitwerkingen van het ontwerp houden we de verschillende belanghebbenden geïnformeerd. Ook wanneer de uitvoeringsplannen worden gemaakt, betrekken we hen om bijvoorbeeld rekening te kunnen houden met overlast en deze waar mogelijk te beperken.

### *Stakeholders*

Het project kent een diversiteit aan stakeholders zoals gebruikelijk bij een binnenstedelijk project:

- Wijkplatform
- Provincie en busmaatschappij
- Aan- en omwonenden
- Ondernemers / bedrijven
- Fietsersbond
- SOLGU

## **5. Evaluatie en nazorg**

Tijdens het gehele proces van ontwerpen en herinrichting, maar ook daarna zal er aandacht zijn voor evaluatiemomenten. Zo worden aandachts- en knelpunten die worden geconstateerdesignaleerd en kan er bekeken worden of er aanpassingen nodig zijn.