

## Inhoudsopgave

### 1. Algemeen

- 1.1 Aanleiding en oproep aan de gemeente Utrecht
- 1.2 Werkwijze
- 1.3 Integraal platform
- 1.4 Communicatieplan en samenwerking

### 2. Waar staat de stad en waar willen we naar toe?

- 2.1 Structuurvisie Utrecht 2015-2030
- 2.2 Strategisch vervoer

### 3. Resultaten van vijf besprekingen met bewonerscomités uit heel Utrecht

- 3.1 Parkeerbeleid
- 3.2 Transferia
- 3.3 Wijken rondom Utrecht Centrum
- 3.4 De economische 8, Utrecht Centrum ↔ Leidsche Rijn Centrum
- 3.5 Rijkswegen
- 3.6 Segmentering van de stad
- 3.7 Problematiek West/Noordwest
- 3.8 Sturing op vervoer
- 3.9 Strategische Ingrepen

### 4. Quik Wins

### 5. Betrokken bewonersgroepen voor verkeersvraagstukken

## 1. Algemeen

### 1.1 Aanleiding en oproep aan de gemeente Utrecht

Veel bewoners van Utrecht zijn tevreden met het visiestuk van de gemeente Utrecht, slimme routes, slim regelen, slim bestemmen. We omarmen het idee dat het verkeer in de stad rustiger moet worden en dat er voorrang moet worden gegeven aan de voetganger en fietser. We hebben de indruk dat de gemeente de uitvoering van deze visie nog niet voortvarend genoeg doet en dat uit zich in verschillende pijnpunten in het huidige wegennet van de stad. We zien een risico in de houding van de gemeente, want weerstanden tegen vernieuwing wakkert snel aan zonder heldere uitvoering en communicatie met alle wijken en verkeersgroepen. Vandaar dat wij besloten hebben om de gemeente te helpen om zich te houden aan hun voorgenomen beleid.

Bewonerscomités uit Utrecht roepen de gemeente Utrecht op het voorgenomen beleid integraal op een participatieve wijze op te pakken, zodat gekomen kan worden tot een hoger tempo van implementatie. Bovendien nodigen wij de gemeente uit intensiever te communiceren met alle stakeholders.

### 1.2 Werkwijze

Voor het 'gemak' worden de werkzaamheden van de gemeente en het maken van verkeersplannen in losse projecten opgedeeld. Daarbij betreft de gemeente regelmatig bewoners, maar als bewoners dan vragen om wat verder te kijken dan het deelgebied valt het zogenaamd buiten de scope. We worden niet betrokken bij de overall view en dat lijkt ons wel nodig. Soms twijfelen we eraan of de gemeente de totaalvisie zelf gaandeweg wel scherp houdt. Als je die totaalvisie niet herhaaldelijk wordt besproken, getoetst en verteld verliezen we bijval, begrip en medewerking van bewoners. Daarom maken wij zelf een integraal en groeiend plan als inspiratie en communicatiemiddel voor een brede groep van bewoners, bestuur en gemeente.

Dit is versie 1.4 en ieder die eraan verder werkt voegt zijn nieuwe nummer eraan toe, 1.4, 1.5 etc. Als er enige reden is om een uitgave te doen dan doen we deze, maar dat betekent niet dat het gezien moet worden als eindproduct. Onderweg leren we namelijk veel van elkaar, van verkeerskundigen en van de gemeente. We gaan na de eerste versie gewoon weer verder met 2.1, 2.2 etc.

We houden de kanalen naar alle verkeersgroepen goed open en geven ruimte aan iedereen die een constructieve en creatieve bijdrage wil leveren. We houden tevens de kanalen naar de gemeente en de politiek open. We merken van alle kanten dat de gemeente meer met ons wil samenwerken en de huidige participanten aan dit proces, uit alle windstreken van Utrecht, hebben met elkaar afgesproken om te kijken hoe ver we kunnen komen met een integraal plan voor het verkeer in en om Utrecht.

### 1.3 Integraal platform

Een groot aantal bewonerscomités uit Utrecht West, Noordwest en Oost heeft het initiatief genomen om zelf te komen tot een integraal verkeersplan, dat als inspiratie en communicatiemiddel dient voor een brede groep bewoners, bestuur en gemeente. De bewonersgroep opereert als een netwerkorganisatie, waarbij iedereen een bijdrage kan leveren aan het gesprek en het uiteindelijke document. Hierbij worden knelpunten gedeeld, oplossingsrichtingen bediscussieerd met onderliggend een gezamenlijke visie op mobiliteit in de stad. 'Vanuit gelijkwaardigheid, staan we open voor elkaar' is hierbij het uitgangspunt. En in gezamenlijkheid worden oplossingsmogelijkheden van de huidige verkeersproblematiek onderzocht.

#### 1.4 Communicatieplan en samenwerking

Om bewoners te betrekken en te informeren over de lopende discussies willen we een communicatieplan opzetten. Doel hierbij is niet om uit te sluiten, maar in gezamenlijkheid te komen tot een gedragen route.

Om de integrale visie met meer daadkracht te kunnen implementeren, zou de gemeente het lef moeten hebben om samen met bewoners te werken aan een integraal plan. Niet bilateraal, maar stads-breed, zonder bewonersgroepen tegen elkaar uit te spelen. Waarbij iedere bewonersgroep wordt uitgedaagd na te denken over winstpunten en een acceptabel niveau van pijnpunten. De gemeente moet hier haar rol oppakken, want een integraal verkeersplan kan niet (alleen) een taak van bewonersgroepen zijn; Het is teveel gevraagd en bovendien is de betrokkenheid van de gemeente en de politiek noodzakelijk.

De aanpassingen in de gehele infrastructuur zullen een forse impact hebben op gedrag en kan leiden tot forse weerstand. Dit vereist dus een duidelijke communicatie van de visie en de implementatie hiervan richting de bewoners. Daarnaast hangt een succesvolle implementatie nauw samen met het bieden van ruimte voor bewoners om hun stem te laten horen. Beide inspanningen zijn noodzakelijk om te komen tot draagvlak en tempo.

## 2. Waar staat de stad en waar willen we naar toe?

### 2.1 Structuurvisie Utrecht 2015-2030

Aan de basis van het huidige beleid van de gemeente Utrecht ligt de structuurvisie Utrecht 2015-2030. Hierin wordt vastgesteld dat Utrecht de volgende uitgangspunten van beleid kent:

- De stad als randstedelijk centrum.
- De stad als ontmoetingsplaats voor kunst, cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie.
- De grote stad met een kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

In de invulling van bovenstaande visie ontwikkelt Utrecht een nieuw, bruisend stadscentrum, dat ook in de toekomst aantrekkelijk blijft als economisch centrum van de stad. Daarnaast wordt aan de westkant van het station een tweede stadscentrum ontwikkeld. De verbinding tussen het Oude centrum (huidige binnenstad) en het Nieuwe Centrum (westkant van het station) is een belangrijke opgave voor de gemeente.

Wij onderschrijven deze moderne visie op de stad en zien dat het noodzakelijk is om maatregelen te treffen op verkeer en ov- voorzieningen.

### 2.2 Strategisch vervoer

Centraal in het plan Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en het daaropvolgende plan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestellen staat het doel om het ov-gebruik in Nederland te vergroten. Dit wordt deels ingevuld door economische activiteiten te concentreren rond het belangrijkste spooknooppunt van Nederland en deels door het verbinden via ov-lijnen van zakelijk centrum in de stad met Utrecht CS.

Om de waarde van het nieuwe centrum te vergroten is een goede verbinding met de leefbaarheidselementen in de stad van groot belang. Het moet er leuk zijn om te werken en te verblijven.

Commerciële en culturele events en activiteiten zijn van groot belang voor de economische positie van de stad. Utrecht moet bruisen. Om ruimte te maken voor de vele bezoekers, is het terugdringen van autoverkeer en slim inpassen van ov in de openbare ruimte en op straatniveau noodzakelijk. Ook doorgaand ov neemt te veel ruimte in. Onderzocht zou moeten worden hoe de ruimteabsorptie van ov in het centrum beperkt kan worden. Het zou goed zijn om de eenzijdige oriëntatie van het ov op het centrum te doorbreken. Met een goed netwerk van ov-punten kunnen ook wijk-wijk verbindingen worden gemaakt.

### 3. Resultaten van vijf besprekingen met bewonerscomités uit heel Utrecht

#### 3.1 Parkeerbeleid

Binnen de bewonerscomités is een levendige discussie geweest hoe om te gaan met het parkeren in de stad en het surplus aan ruimte binnen de bestaande parkeergarages. Het parkeerbeleid is minimaal even belangrijk als het verkeersbeleid. De veranderde standpunten over mobiliteit en parkeren in Utrecht worden inmiddels breed gedragen door de bewonerscomités en verkeersgroepen. Hierbij moet het parkeerbeleid ondersteunend zijn aan waar we als stad naar toe willen met de verschillende wijken.

Het huidige volume aan parkeergarages komt voort uit oude beleid waarbij de gedachte was dat iedereen met de auto naar het centrum van de stad ging. Deze gedachte is inmiddels achterhaald. Daarmee reist de vraag wat te doen met deze parkeer ruimte. De volgende creatieve ideeën zijn geopperd:

- Bouw een deel van de garages in een kweekvisserij of groentekwekerij
- Bouw de garages om tot locatie voor feesten en muziek events.
- Auto's in de binnenstad zo veel mogelijk van de straat.
- Wij adviseren bewoners te subsidiëren voor een parkeerplek in de garages van Klépière (QPark zit al in dit systeem).

#### 3.2 Transferia

Om het teveel aan autoverkeer in de stad tegen te gaan, dient de gemeente plezierige, service gerichte parkeer- en overstappaviljoens te realiseren bij de buitenring. Ook aan de oostzijde van de stad zijn deze noodzakelijk, om het teveel aan autoverkeer in de stad tegen te gaan. Dat zal allereerst moeten worden gesubsidieerd, maar kan als het goed gebeurt op den duur worden overgenomen door de markt.

Vanaf de transferia is een goed ov-verbinding naar het centrum en andere delen van de stad nodig.

#### 3.3 Wijken rondom Utrecht Centrum

In de wijken rondom het centrum ligt een auto-infrastructuur, dat dateert uit een tijdperk waarin de visie was dat de auto in de stad alle ruimte moest krijgen. Bij de inrichting hiervan is voorbijgegaan aan de vraag of een brede inrichting van wegen in de stad passen bij de structuur van de oude wijken waardoor deze wegen lopen. Met de steeds verdere groei van het autoverkeer, is op meerdere plekken een onbalans ontstaan tussen de rechten van de bezoekers aan de stad, die met de auto op een bepaalde plek te komen en de rechten van bewoners qua leefbaarheid. Daarom moet op meerdere het wegvlak worden verkleind, om deze te laten aansluiten op smalle straten in de wijk er omheen. Consequentie van die keuze is dat gekeken dient te worden of er andere routes moeten worden ontwikkeld, om te voorkomen dat het verkeer vast komt te staan. Hier wordt onder andere invulling aan gegeven met de ontwikkeling van de Stadsboulevard op het Goylaan en de Stadsboulevard in West/NoordWest. We signaleren dat er op de infrastructuur rond het centrum geen ruimte is om het autoverkeer op te vangen, dat wordt weggedrukt uit het centrum.

### 3.4 De economische 8, Utrecht Centrum ↔ Leidsche Rijn Centrum

In feite heeft de stad door de bouw van Leidsche Rijn twee stadscentra. De economische 8. Deze centra zijn met elkaar verbonden doordat de A2 voor een deel in een tunnel ligt. Eigenlijk zou dit hele gebied niet meer in de noord-zuid richting doorsneden moeten worden met doorgaande grote verbindingen, met uitzondering van de A2 in een tunnel. De Lessinglaan zou geen doorgaande route mogen zijn om naar het zuiden te gaan.

### 3.5 Rijkswegen

Om de stad Utrecht liggen knooppunten van snelwegen die het noorden, zuiden, oosten en westen met elkaar verbinden. De aanwezigheid van deze wegen biedt ruimte om doorgaand verkeer uit de stad te absorberen of heeft het de potentie om met een relatief beperkte maatschappelijke en financiële impact om de ruimte daarvoor te creëren.

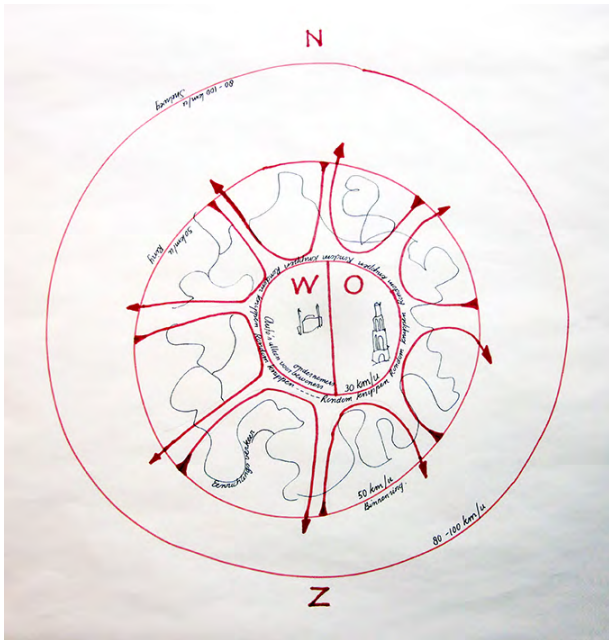
Tegelijkertijd heeft investeren in snelwegen een aanzuigend effect op het autoverkeer. Daarmee staat deze wens op een bepaalde manier haaks op de strategische vervoersdoelstelling van de stad Utrecht om het ov-verkeer via trein en tram te stimuleren. Een betere doorstroming op de snelweg zal een bestuurder namelijk stimuleren om met de auto te gaan en daarmee onbedoeld de stedelijke infrastructuur overmatig belasten tot een punt dat dat niet meer past.

Omdat het een niet kan zonder het ander, moet worden gezocht naar een structurele oplossing. Beide investeringsactiviteiten zullen de verschillende strategische doelen moeten versterken en niet tegenwerken. Dit kan worden gerealiseerd door in de stad Utrecht toe te werken naar compartimentering in de stad, wegen te verkrappen en fundamentele ingrepen door te voeren waardoor autoverkeer door bepaalde routes onmogelijk wordt. Dit is voldoende om de consequenties van de verbreding van de snelwegen op te vangen

Rondom de stad heeft Utrecht ruim baan nodig. Dat hoeft geen aanzuigende werking te hebben als we naar binnen beperkingen opleggen. De tunnel bij de A2 zou binnenkort al beter benut kunnen worden en daarmee wijk-wijk-wijk verkeer naar buiten de stad kunnen trekken. De verbreding van de A27 is niet nodig, maar er moeten wel verschillende verkeerspleinen in het noordoosten verbeterd worden.

### 3.6 Segmentering van de stad

De stad zou ingedeeld moeten worden in segmenten ieder segment zou zijn eigen verkeer moeten kunnen afhandelen. Buitenwijken richten we in met eenrichtingsverkeer, met een bloemkoolstructuur. Deze ingreep zorgt ervoor dat voor korte ritten in de stad minder auto's gebruikt zullen worden. Dit heeft als voordeel dat er een betere en natuurlijke afweging wordt gemaakt door bewoners welk vervoersmiddel het beste gekozen kan worden om te komen van A naar B.

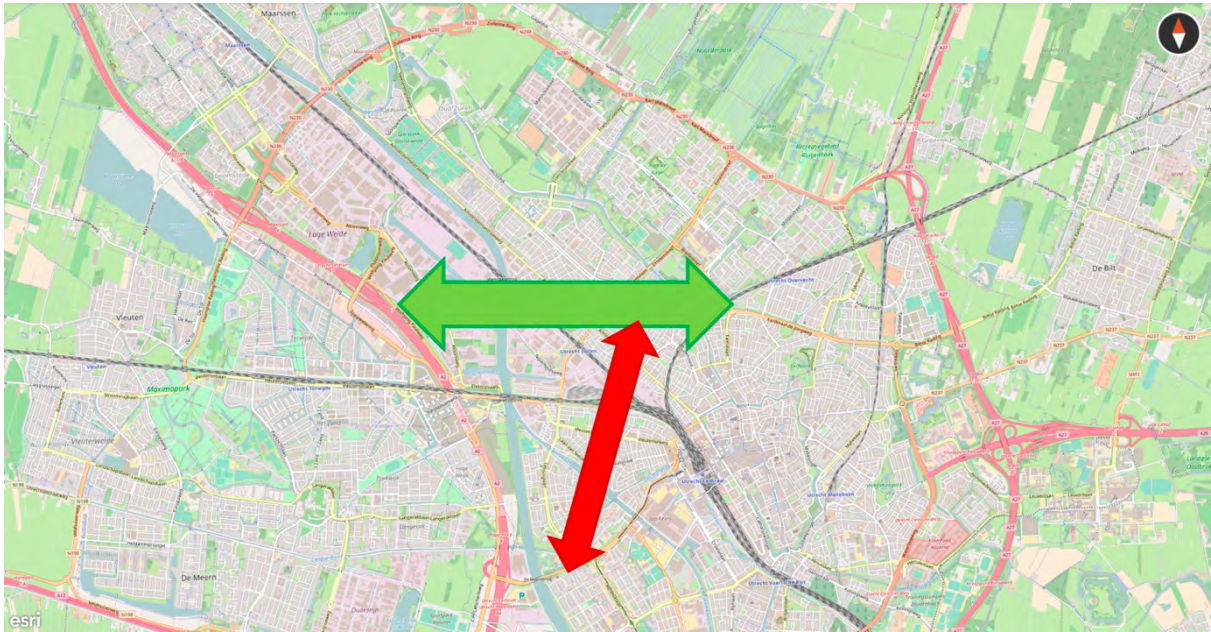


### 3.7 Problematiek West/Noordwest

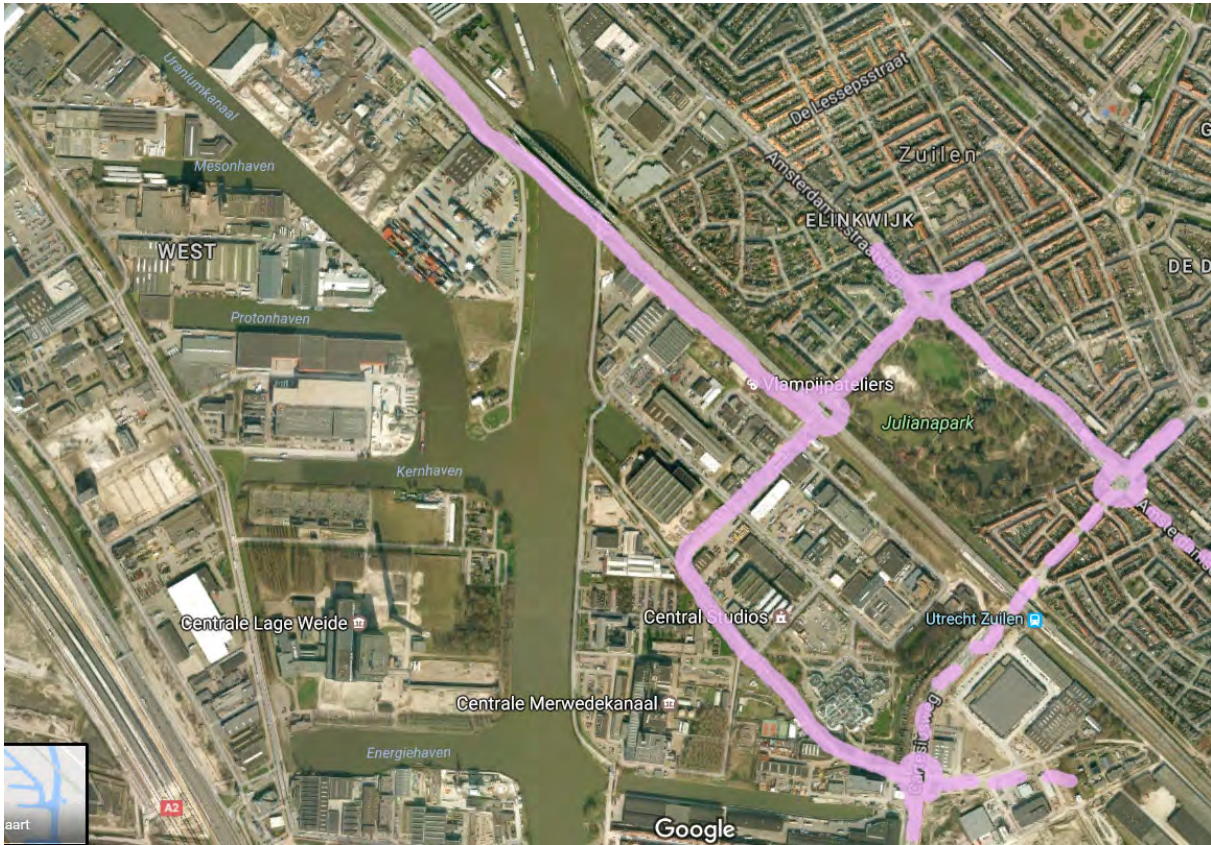
Bij de ontsluiting van wijken in het noordwesten van de stad ontstaat te veel druk op het verkeer bij de Cartesiusweg, de Lessinglaan en het Westplein. Het noordwesten van de stad mist een aansluiting op de A2.

- *Verbeteren zuidelijke/westelijke ontsluiting Utrecht West & Noordwest*
- *Verlagen verkeersdruk op Sint-Josephlaan, Cartesiusweg, Thomas à Kempisweg, Spinozaweg, Lessing-, Joseph Hayden-, Pijperlaan*
- *Verbreken doorgaande verbinding noord-zuid*
- *Ruim baan voor huidige plannen/ontwikkelingen*





Er wordt een oplossing gezocht in een diffuus en eenrichtingsnetwerk langs de Burgemeester van Tuylkade en de Amsterdamsestraatweg met een aansluiting op de A2. Dan wel een route langs het spoor naar Amsterdam. Doel in beide opties is de wijk te ontsluiten naar de A2. Hiervoor is en maximaal een traject van 2x1 wenselijk.





Voor de ontsluiting van Noord West zou een nieuwe oeververbinding moeten worden gemaakt langs de oude Demkabrug

Een omrij-lus, 'Het fris alternatief', bij de overgang van de Cartesiusweg naar de Lessinglaan voorkomt het vanzelfsprekende doorrijden.



### 3.8 Sturing op vervoer

We willen de autonomie van bewoners behouden om te kunnen kiezen met welk vervoersmiddel je reist.

We willen het ov-verkeer bevorderen waar het mogelijk is. We missen nog goede verbindingen en routes in de stad.

De auto mag overal komen, maar wel over die routes, die we met zijn allen bepaald hebben.

Hulpmiddelen daarbij zijn:

- Beprijzen zijn van minder gewenste routes.
- Snelheidsbeperkingen
- Eenrichtingsverkeer

In het centrum dient de gemeente ov, fiets- en looproutes te faciliteren, rekening houdend met de meest intensieve trajecten. Kleinschalig ov zal blijvend nodig zijn (subsidiëren of betalen met geld uit drukke trajecten).

Grote bedrijven dienen overgehaald te worden om hun personeel zonder auto naar het werk te laten komen, om te laten zien dat minder gebruik auto's een passende ontwikkeling is.

We stellen een onderzoek voor naar gedrag en beïnvloedingsmogelijkheden en dat specifiek bij de belangrijkste doelgroepen:

- Passanten c.q. doorgaand verkeer
- Bewoners van de stad
- Woon-werkverkeer
- Bezoekers aan de stad, recreatief/toerisme, vrije tijd

### 3.9 Strategische Ingrepen

#### Knips en Knijps

Harde knips rondom het nieuwe stadshart, het doorgaande verkeer in het centrum moet eruit. De economische waarde van de ruimte binnenstad gaat omhoog en daarom mogen uitsluitend bewoners van de binnenstad en leveranciers met de auto toegang hebben tot deze binnenstad.

Door de herinrichting naar de 30 km/uur zone in het centrum en het slim regelen van de stoplichten zullen de wegen minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. Juist hierdoor worden de routes voor bewoners en bezoekers die echt ergens moeten zijn gemakkelijker en rustiger.

Voor de oplossingen van de huidige verkeersproblematiek in West, Noordwest en Oost zijn een aantal strategische ingrepen noodzakelijk:

- Knip Paardenveld (verkeer uit Amsterdamsestraatweg kan niet meer richting Catharijnesingel) om doorstroom door de stad te dammen
- Extra radiaal t.b.v. ontsluiting Noordwest naar de A2
- Afslag A12 naar Europalaan is strategisch belangrijk voor toegang tot nieuwe centrum. De verbinding via de Waterlinieweg van Oost naar de A12/richting het westen, werkt verstrend voor de toegankelijkheid van de afrit. Een oplossing hiervoor is een spitsknip bij de A28, zodat verkeer gedwongen wordt direct de snelweging te nemen.

#### 4. Quik Wins

- De gemeente zou het lef moeten hebben om samen met bewoners te werken aan een integraal plan. Niet bilateraal, maar stads-breed, zonder bewonersgroepen uit elkaar te spelen.
- De auto's laten rijden over die routes, die we met zijn allen bepaald hebben.
- De tunnel bij de A2 zou binnenkort al beter benut kunnen worden.
- Faciliteren van ov, fiets-, looproutes, rekening houdend met de meest intensieve trajecten. Kleinschalig ov (blijvend subsidiëren of betalen met geld uit drukke trajecten).
- Het parkeerbeleid waar mogelijk aanpassen in de richting waar we naar toe willen
- Bewoners subsidiëren voor een parkeerplek in de garages van Klépierre en Jaarbeurs (QPark zit al in dit systeem).
- De grote bedrijven overhalen om hun personeel zonder auto naar het werk te laten komen, om te laten zien dat minder gebruik auto's een passende ontwikkeling is.
- Voorzien in de behoefte aan rustplekken, groen en evenement ruimte.
- Een omrij-lus bij de Overgang van de Cartesiusweg naar de Lessinglaan, voorkomt het vanzelfsprekend doorrijden.
- Het gebruik van het zogenaamde 'kraantje' aan de westzijde van de stad.



- Beprijzen van minder gewenste routes.
- Slim regelen van de stoplichten

## 5. Betrokken verkeersgroepen

Ontwikkelgroep Lombok Centraal	Marij Nielen, Fred Dekkers, Guus Haest, Marlies Hautvast, Gerda van Rooijen
Verkeerswerkgroeppijsweerd (VWGP)	Bouwe van der Ende
Ronduit Weg Oog in Al	Jurjen Lerou, Marion Smale
Schepenbuurt/Fris Alternatief	Wouter van Rheenen, Peter Coumans
Cartesiusweg	Guido Vos
Kracht van Utrecht	Jan Korff de Gidts
Wijkraad NW	Gerard van Wakeren