



Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar

Ambitiedocument



Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar

Ambitiedocument

April 2012

Bronvermelding / copyright

We hebben alle moeite gedaan om rechthebbenden van copyright te achterhalen. Personen of instanties die aanspraak maken op bepaalde rechten, wordt vriendelijk verzocht contact op te nemen met de dienst StadsOntwikkeling van de gemeente Utrecht.

Inhoud

1. **Inleiding** (pag. 5)
Wat ging vooraf, Samenhangende beleidskoers, Proces en aanpak
2. **De opgave** (pag. 13)
Inspelen op maatschappelijke trends, Opwaarderen kwaliteit openbare ruimte, Resultaten stadsgesprekken
3. **Structuurverkenning** (pag. 21)
Nationaal: knooppunt van Nederland, Regionaal: kernlocaties multimodaal bereikbaar, Lokaal: As van kennis en cultuur versterken, Lokaal: Welke functie heeft de stadsring?
4. **Zeven beleidsprincipes** (pag. 27)
Gebruiker centraal, Kwaliteit openbare ruimte, Levendige centra, De plaats bepaalt de mobiliteit, RSS en HOV(tram) als basis OV-systeem, Fiets primair in de stad, Stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard
5. **Kwaliteitsagenda** (pag. 45)
De poorten van de binnenstad, De as van kennis en cultuur, De stadsboulevard en De verbonden stad
6. **Effecten** (pag. 59)
Groei naar vervoerwijze, Voertuigkilometers auto, Reizigerskilometers OV en fiets, Bereikbaarheid economische kerngebieden
7. **Hoe nu verder?** (pag. 67)
Werkwijze



1. Inleiding



1.1 Wat ging vooraf?

Utrecht aantrekkelijke en bereikbare stad

Utrecht staat op een kruispunt in haar ontwikkeling. Het college wil van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De introductie van een tramnetwerk in de stad vormt hiervan de motor. Ondanks de groei van de stad aan de westzijde en een forse binnenstedelijke verdichting dient de groei van de automobility te halveren. In de openbare ruimte willen we een kwaliteitssprong realiseren. Deze ambities zijn samengebracht onder het motto 'Utrecht Aantrekkelijke en Bereikbare Stad' en dit Ambitiedocument geeft een uitwerking van deze koers.

Collegeprogramma Mobiliteit

- "Dit college gaat van Utrecht de OV- en fietsstad van Nederland maken"
- "...om de stad ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden"
- "...aantrekkelijke alternatieven voor de automobility van, naar en binnen Utrecht"
- "Een schaa sprong in het openbaar vervoer is daarbij een even onvermijdelijk als wenselijk perspectief"
- "...samen met het Rijk, het bestuur regio Utrecht (BRU) en de NS"
- "Voor een gezonde, leefbare en duurzame ruimte neemt het college maatregelen die alternatieven bieden voor de huidige groei van de automobility"



Groen, Open en Sociaal

Collegeprogramma 2010 - 2014

Opnamecapaciteit stad bereikt

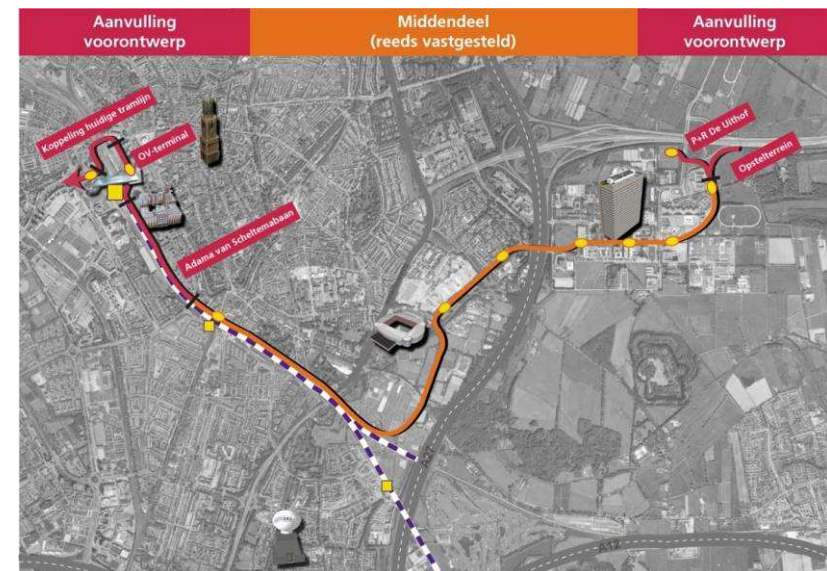
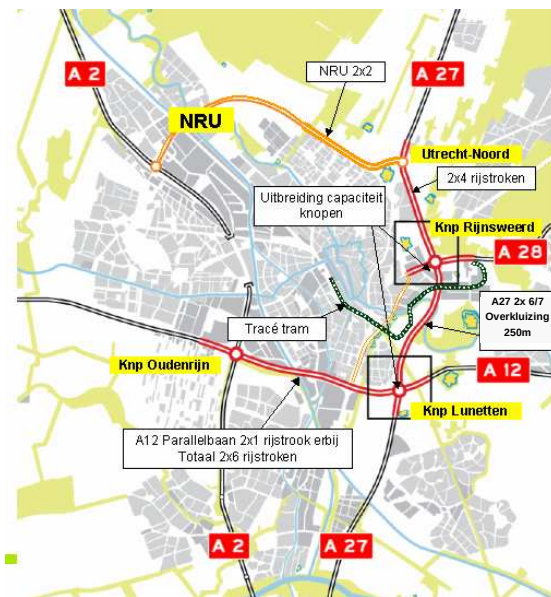
In de afgelopen jaren zijn in Utrecht forse discussies gevoerd over het autoverkeer in de stad. Directe aanleiding hiervoor vormde een aantal knelpunten in de luchtkwaliteit rond hoofdwegen in de Binnenstad. Omdat wettelijke normen worden overschreden is aanpak van deze knelpunten noodzakelijk. Met het 'Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht' (ALU) is daarom besloten tot een integraal pakket van maatregelen. Onderdeel van het pakket vormen ingrijpende wijzigingen in de verkeerscirculatie ('knips'). De maatregelen tot 2015 uit dit pakket vormen het startpunt voor dit Ambitiedocument.

Helaas zijn deze maatregelen nog steeds niet voldoende: Verkeer is als water. Verkeersstromen worden vooral verschoven, waardoor op andere plaatsen weer ingrijpende maatregelen nodig zijn. Ook ontstaat hierdoor een onduidelijke verkeersstructuur, waardoor de automobilist niet meer weet hoe deze te gebruiken. De wil, de ruimte en het geld om verder te gaan op deze weg ontbreekt. De opnamecapaciteit van het gebied binnen de RING Utrecht voor nog meer autoverkeer is bereikt. Een andere, bredere benadering van de stedelijke mobiliteit is nodig.

1.1 Wat ging vooraf?

Aanpak RING Utrecht

Tegelijkertijd is in regionaal verband vastgesteld dat uitbreiding van de capaciteit van de Rijkswegen en de RING van Utrecht noodzakelijk is. Zonder verdere maatregelen zal hiermee de druk van het regionaal autoverkeer op de stad verder toenemen, het wordt immers eenvoudiger per auto naar Utrecht te rijden. Heldere keuzen zijn nodig over de plaats van de auto in het Utrechtse mobiliteitssysteem. Aan de andere kant betekent een omslag in het mobiliteitssysteem in Utrecht ook dat verdere maatregelen aan het regionale wegennet minder snel noodzakelijk zijn.



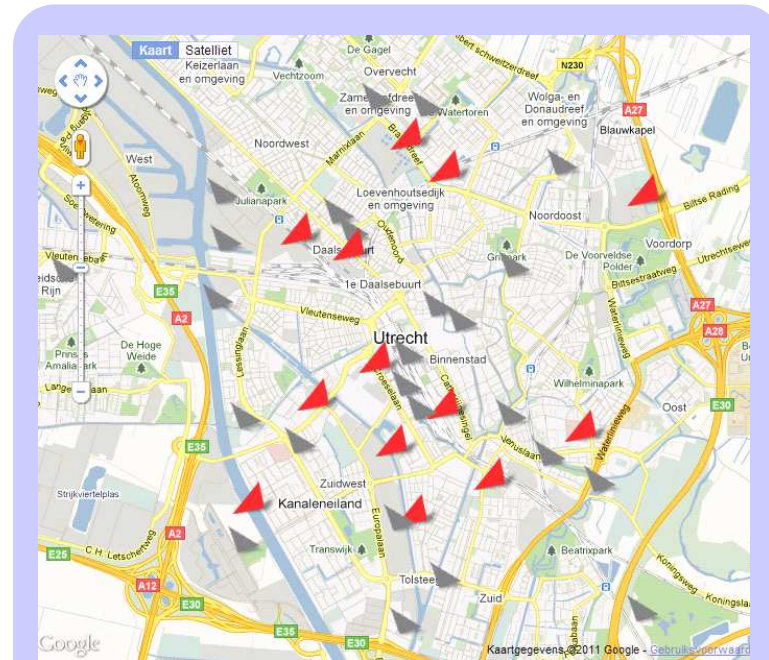
Tramplannen regio

Het openbaar vervoer in Utrecht wordt intensief gebruikt. De druk op het OV-systeem is groot en neemt de komende jaren verder toe. Een aantal buslijnen loopt door het grotere reizigersaantal tegen capaciteitsproblemen aan. Mede om die reden wordt samen met de regio Utrecht gekeken naar mogelijkheden van vertramming. Het grootst zijn de problemen op de busroutes naar de Uithof. Het eerste nieuw tracé dat is uitgewerkt is de tramroute "om de Zuid" naar de Uithof (de "Uithoflijn"). Dit tracé is reeds in de planvorming.

1.1 Wat ging vooraf?

Verdichtingsopgave van de stad

De druk op de Utrechtse woningmarkt is groot met een forse bouwopgave als gevolg voor de stad. Utrecht richt zich daarbij in de komende periode op de ontwikkeling van Leidsche Rijn, het Stationsgebied, de krachtwijken en het binnenstedelijk bouwen. Waar te bouwen en welke typen woonmilieus te ontwikkelen heeft een directe relatie met de mobiliteit in de stad. Het Dynamisch Stedelijk Masterplan geeft de ontwikkelingsstrategie van de verdichtingsopgave van de stad. Het Masterplan geeft uitwerking aan de onderlinge samenhang tussen de locaties en geeft een fasering welke locaties eerst te ontwikkelen. Het Dynamisch Stedelijk Masterplan krijgt vorm door de ideeën die inwoners en organisaties aanreiken in het online stadsdebat. Het Masterplan wordt voor de zomer aan de Gemeenteraad voorgelegd.



Locaties uit het Stadsdebat Dynamisch Stedelijk Masterplan
(www.stadsdebatutrecht.nl)

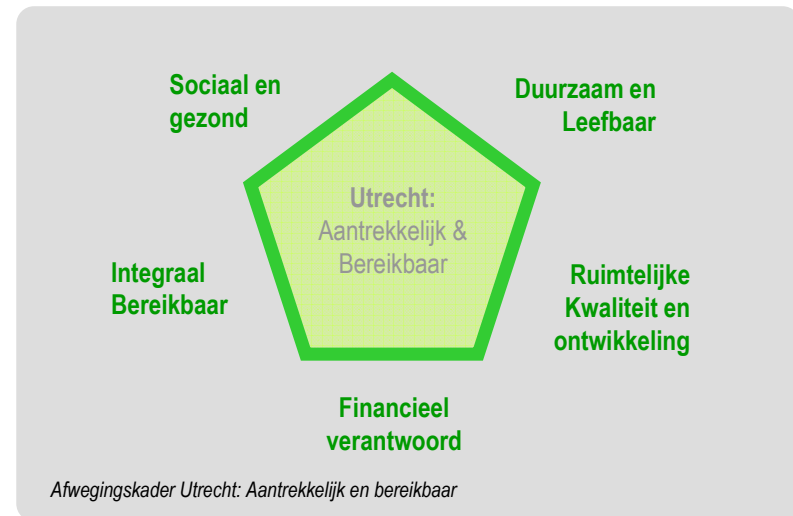
1.2 Samenhangende beleidskoers

Een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem

Het ambitiesdocument 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar' wil een samenhangende beleidskoers geven over de wijze waarop Utrecht de slag wil maken naar een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem met de volgende doelstellingen:

- *Utrecht duurzaam en leefbare stad*: het duurzaam oplossen van de milieu- en veiligheidsknelpunten (lucht, geluid, verkeersveiligheid);
- *Utrecht bereikbare stad*: het garanderen van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en stedelijke functies, voor personen en goederen;
- *Utrecht sociale en gezonde stad*: het stimuleren van actief en gezond mobiliteitsgedrag, zoals gebruik van fiets en het bieden van goed toegankelijk en sociaal veilig OV, in een stad waar het gezond leven is;
- *Utrecht stad van ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling*: het maken van een kwaliteitsslag in de openbare ruimte, bieden van ruimte voor stedelijke intensivering en versterken van ruimtelijke samenhang;
- *Utrecht financieel verantwoorde stad*: het zorgdragen voor een financieel gezonde exploitatie van mobiliteitsvoorzieningen en een verantwoord investeringsbeleid.

Ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling in de stad is het ambitiesdocument afgestemd met de uitgangspunten van het dynamisch stedelijke masterplan (DSM). De maatregelen zullen samen moeten leiden tot een halvering van de groei van het autoverkeer. Trendmatig is er een groei van 30% op het Utrechtse wegennet. Het streven is dit maximaal 15% te laten groeien.



1.3 Proces en aanpak

Eerste ronde

In de periode van december 2010 tot en met januari 2011 is een eerste bestuurlijke terugkoppeling van het proces geweest. Op basis van een aantal breed opgezette ambtelijke ateliers is een eerste insteek gepresenteerd van de integrale aanpak en de leidende principes. Op basis van de input uit deze eerste ronde heeft verdere invulling plaatsgevonden.

Stadsgesprekken en expertgesprekken

Belangrijke input voor de uitwerking is verder verkregen uit vier rondetafelgesprekken die zijn gevoerd met vertegenwoordigers van instellingen uit de stad en met experts. Deze gesprekken zijn in verslagen vastgelegd.



Vanuit de richting die zowel experts als belanghebbenden aangaven is de koers van het ambitiedocument verder uitgewerkt. Opvallend bij beide groepen is een groot draagvlak voor de voorgestelde ambitie.

Structuurverkenning

Inhoudelijk is de structuur van het Utrechtse mobiliteitssysteem op verschillende schaalniveaus nader verkend: nationaal, regionaal en lokaal. Specifiek onderdeel hiervan vormt de verkenning van de functie van de stadsring in drie scenario's.

Zeven hoofdkeuzen, vertaald in beleidsprincipes

Op basis van de opgave, zoals in de stadsgesprekken is vastgesteld en de structuurverkenning, is in dit ambitiedocument de gewenste koers afgeleid in zeven hoofdkeuzen. Elk van de hoofdkeuzen is weer doorvertaald in beleidsprincipes. Uitgaande van deze principes moet het beleid dan verder worden uitgewerkt. Deze uitwerking zal gebeuren in een drietal kaderstellende notities: een kwaliteitsagenda (zie volgende pagina), een mobiliteitskader dat het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Utrecht vervangen en een parkeernota (waarvan de hoofdlijnen in het Mobiliteitskader terugkomen). In deze uitwerking zal ook de fasering en tijdsplanning aan de orde komen. Elke notitie wordt opnieuw ter besluitvorming voorgelegd. In het ambitiedocument ligt dus alleen de koers, uitgewerkt in beleidsprincipes, ter besluitvorming voor. Binnen deze beleidsprincipes moet de uitwerking nader plaatsvinden.

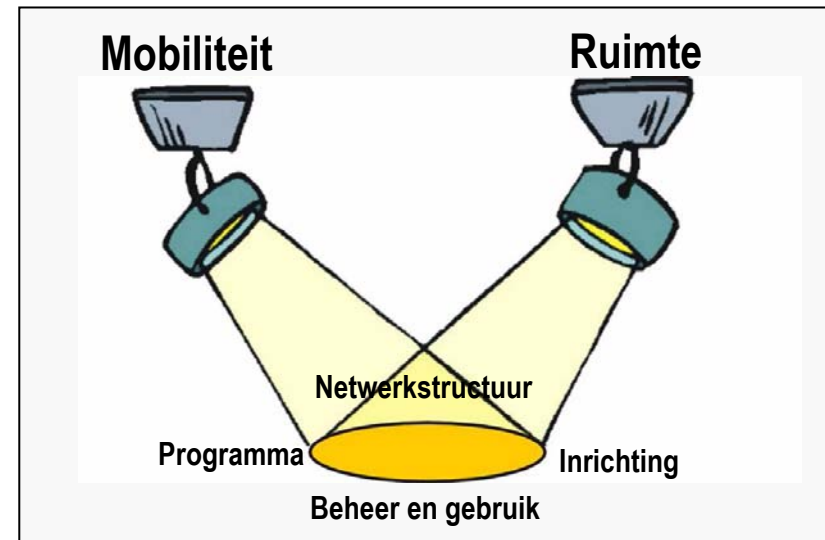
1.3 Proces en aanpak

Kwaliteitsagenda: sturen op samenhang

De gewenste omslag in het mobiliteitsbeleid, van nadruk op het oplossen van verkeersproblemen naar focus op de verhoging van de kwaliteit van de stad, kan alleen gemaakt worden door mobiliteitskeuzen en ruimtelijke keuzen in samenhang te maken. De samenhang tussen mobiliteit en ruimte vraagt afstemming op vier aspecten:

- programma: het gaat dan om het afstemmen van het bereikbaarheidsprofiel van locaties op de programmering ervan. Dit is vooral voor de binnenstedelijke locaties van belang;
- netwerkstructuur: waar het gaat om het afstemmen van mobiliteitsnetwerken en de ruimtelijke structuur van groen, water en bebouwing;
- inrichting: waar het gaat om de samenhangende inrichting van de openbare ruimte, rekening houdend met de vanuit verkeer gewenste functionaliteit en de ruimtelijke kwaliteit.
- beheer en gebruik: waar het bijvoorbeeld gaat om afstemming van het gebruik van de weg en het gebruik van het vastgoed, maar ook afstemming in de uitvoering door “werk met werk” te maken.

Voor het creëren van stedelijke kwaliteit door mobiliteit en (openbare) ruimte in samenhang te ontwikkelen is nog geen vanzelfsprekende werkwijze voorhanden. Zeker niet een werkwijze waarin ook de keuzen op de verschillende schaalniveaus – nationaal, regionaal, stedelijk en wijkniveau – in samenhang worden gemaakt. Daarom wordt een kwaliteitsagenda opgezet, waarin op een aantal cruciale locaties in de stad deze samenhang vorm krijgt. De uitwerking van deze cruciale locaties levert vervolgens een leidraad op voor het creëren van stedelijke kwaliteit elders in de stad.



Uitwerking van de samenhang tussen de werkvelden Mobiliteit en Ruimte



2. De opgave



2.1 Inspelen op maatschappelijke trends

Economie: stad van kennis en cultuur

Utrecht heeft altijd sterk kunnen profiteren van haar centrale ligging en haar aantrekkelijke binnenstad. Maar de economische crisis maakt het ook voor Utrecht niet langer vanzelfsprekend dat bedrijven en instellingen zich in de stad willen vestigen. Utrecht profileert zich als de stad van kennis en cultuur. Een stad met bijna 45% hoger opgeleiden en een beroepsbevolking waarvan meer de 35% werkzaam is in de creatieve klasse. Een 'brainport' die met één van de grootste universiteiten van Nederland en als centrum voor de publieke en zakelijke dienstverlening een bijdrage van bijna 10% levert aan het bruto nationaal product.

Het Nieuwe Werken: stad van ontmoeting

Utrecht profiteert van haar centrale ligging in het land. Voor veel mensen is de stad zowel per auto als per openbaar vervoer goed bereikbaar. Dat maakt Utrecht de ideale plaats om af te spreken voor een zakelijke ontmoeting. Veel van de in Utrecht gevestigde kantoren of instellingen fungeren als faciliteit voor ontmoeting. De opkomst van Het Nieuwe Werken vraagt om ontmoetingsplekken en om meer kwaliteit in de stad met hogere belevingswaarde. Het gaat daarbij niet alleen om de binnenstad, maar juist ook om de randen van de stad waar de kantoren en bedrijven gevestigd zijn.

FACTS AND FIGURES

Utrecht:

- Is vestigingsplaats voor bijna 6.000 creatieve bedrijven, verspreid over de hele stad en heeft de hoogste kennis-intensiteit van Nederlandse steden.
- Heeft het hoogste percentage hoogopgeleiden van Nederland (44%).
- Heeft de jongste beroepsbevolking (Atlas Nederlandse gemeenten 2009).
- Blijft van alle Randstad-steden het langste groeien.
- Staat in de top tien als het gaat om aanbod van podiumkunsten (Atlas Nederlandse gemeenten 2009).
- Is de belangrijkste universiteitsstad van Nederland.
- Heeft een hoge concentratie van kenniswerkers in de stad en regio, is één van de R&D-steden in de Randstad en is het centrum voor innovatie (onderzoek Universiteit Utrecht, 2009).

- Levert als regio, als tweede na Amsterdam, een bijdrage van bijna 9 % bij aan het Bruto Nationaal Product.
- Is de tweede dienstestad van Nederland en vormt een landelijk centrum voor publieke en zakelijke dienstverlening.
- Is de tweede stad die Nederlanders aantrekkelijk vinden om in te wonen (Atlas Nederlandse gemeenten 2009).
- Is tweede monumentenstad van Nederland (Atlas Nederlandse gemeenten 2009).
- Heeft met 44% het hoogste percentage creatieve klasse (Atlas Nederlandse gemeenten 2009).
- Heeft de meeste cultuurmakers.
- Heeft de meest cultureel actieve bevolking van de G4 (87% bezocht in 2009 minstens 1 maal een culturele activiteit - Utrecht Monitor 2010).

Uit: Magazine Utrecht Stad van Kennis & Cultuur



2.1 Inspelen op maatschappelijke trends

Behoeft consumenten: stad van beleving

De belevingswaarde wordt steeds belangrijker als onderscheidend element in de concurrentie om de consument. Niet alleen door de concurrentie met andere winkellocaties en andere steden, maar ook door de concurrentie van het internet. Gebieden moeten zich richten op het creëren van levendigheid en het bieden van een mix aan functies. Dit speelt in op de wens van de consument om activiteiten te kunnen combineren. Hier liggen kansen voor de locaties in en rond de historische binnenstad en rond goed bereikbare knooppunten van openbaar vervoer (zoals Leidsche Rijn Centrum). Ook om andere werkgelegenheidslocaties als de Uithof, Papendorp en Rijsweerd als vestigingsplek aantrekkelijk te houden is meer functiemening, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en een kwaliteitsslag in de bereikbaarheid per openbaar vervoer nodig.

Ruimtelijke kwaliteit is essentieel

Een stad van kennis en cultuur, van ontmoeting en beleving vraagt om ruimtelijke kwaliteit. Bij dit profiel past een hoge intensiteit van het stedelijk ruimtegebruik, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en openbaar vervoer en fiets als dragers van de mobiliteit. Dit draagt bij aan het verhogen van de levendigheid. Utrecht heeft alles in zich om bewoners, bedrijven en bezoekers aan zich te binden, mits ze er in slaagt de kwaliteit van het stedelijk leven te omarmen en vorm te geven.

Stad van de toekomst

De internetontwikkelingen op het gebied van winkelen en werken hebben grote gevolgen voor de stad. Binnen 10 jaar dreigt als gevolg van winkelen op internet, het totale oppervlak aan non-foodwinkels met 30% af te nemen[1]. Ook in de kantorenmarkt zijn er grote gevolgen. Nu al staat volgens DTZ Zadelhoff 14% van het kantoorvolume in Nederland structureel leeg[2]. Als gevolg van het flexwerken en nieuwe kantoorconcepten daalt het gemiddeld kantoorvloeroppervlak per werknemer sterk en daarmee de behoefte aan kantoren. Vooral monofunctionele winkel- en kantoorgebieden worden hierdoor geraakt.

*[1] Jan Meerman, directeur winkelbrancheorganisatie CBW Mitex in artikel "De Nieuwe Stad, metamorfose door internetshoppen en thuiswerken, intermediair 25 februari 2011
[2] In Utrecht ligt het percentage leegstand met ca 8% duidelijk onder het landelijke gemiddelde.*

2.2 Opwaarderen kwaliteit openbare ruimte

Autodominantie in ruimtelijke inrichting

De opmars van de (auto)mobiliteit de afgelopen decennia heeft een sterke impact op het straatbeeld in de stad. De verkeersfunctie heeft op vele plekken in de stad de overhand gekregen, zowel door het rijdende verkeer als door geparkeerde auto's. Dit heeft consequenties voor de kwaliteit zoals inwoners en bezoekers Utrecht beleven. In de inrichting van de openbare ruimte is de auto dominant aanwezig, ook in de binnenstad. Voor fietsers en voetgangers is de verkeerssituatie vaak chaotisch en onoverzichtelijk. De weginfrastructuur leidt met name in Utrecht West tot ruimtelijke scheiding van wijken, slechte oversteekbaarheid en onveilige situaties. De samenhang tussen het gebruik van de weginfrastructuur en de gebouwde omgeving van de weg is op verschillende plekken niet in balans.



Ruimtelijke scheiding door zware binnennestedelijke infrastructuur op de Beneluxlaan



Chaotische en verkeersonveilige verkeerssituatie Ledig Erf



Dominant bus- en autoverkeer langs de Oudenoord

2.3 Resultaten Stadsgesprekken

Stadsgesprekken leidend voor samenhangende keuzen

In de periode januari / februari 2011 is een viertal rondetafelgesprekken gevoerd met belanghebbenden in de stad (instellingen, bedrijven, organisaties) en experts op het gebied van stedelijk mobiliteitsbeleid, stedelijke ontwikkeling en mobiliteitsgedrag. In totaal is met circa 50 mensen gesproken. De bijeenkomsten werden erg op prijs gesteld, in het bijzonder door de belanghebbenden. Op basis van de stadsgesprekken is een tiental breed gedragen aanbevelingen geselecteerd. Deze aanbevelingen zijn leidend geweest voor de invulling van samenhangende keuzen in het volgende hoofdstuk. Van de bijeenkomsten zijn verslagen apart beschikbaar.

Erkenning voor noodzaak keuzen in mobiliteit

Er is een opvallend groot draagvlak in de stad en onder experts voor vergaande keuzen in het mobiliteitssysteem van de stad. Openbaar vervoer en fiets als dé dragers van stedelijke mobiliteit en het terugdringen van de rol van de auto in de openbare ruimte, met name in het centraal stedelijk gebied.

Streef naar meer kwaliteit in de openbare ruimte

Ingrepen in het mobiliteitssysteem moeten bijdragen aan meer kwaliteit in de openbare ruimte, juist in die gebieden die nu als verkeersruimte functioneren. De wens om de kwaliteit te verbeteren kan daarbij ook een motiverende reden zijn om ruimtelijk in te willen grijpen. Het streven naar meer kwaliteit mag niet ten koste gaan van de betaalbaarheid; juist door goed samenhangende keuzen in ruimte en mobiliteit kan kwaliteit worden gewonnen, zonder dat er per definitie hogere kosten mee verbonden zijn.



2.3 Resultaten Stadsgesprekken

Zet in op gedragsverandering

Sleutelwoorden voor gedragsverandering in de mobiliteit zijn: gemak, snelheid en comfort. Belangrijk is verder ook dat fiets en openbaar vervoer in de stad een hoge belevingswaarde hebben. Ze moeten iets toevoegen aan de “quality of life”. Ook objectief dienen fiets en openbaar vervoer in de stad dus de meest logische keuze te zijn. Dit vraagt ook in de ruimtelijke inrichting om duidelijke keuzen. Daarnaast gaat het om de hele keten: van deur-tot-deur, dus inclusief fietsenstallingen en de looproutes van en naar de haltes.

Enkele quotes:

“Verhoog kwaliteit bij iedere ingreep in de stad; dat interesseert mensen!”

Etienne Westbroek (Gemeente Maastricht)

“Welke wethouder gaat nu eens scoren op het thema ‘verbeteren straatbeeld Utrecht!’”

Roland Pereboom (Milieucentrum)

“Streef naar kwaliteit, dan ga je pas gedrag veranderen!”

Frank Bruinsma (VU)

“Streef naar herstel van de waarden die vroeger in de stad aanwezig waren”

Paul Achterberg (Atelier Quadrat)

“Het gaat om quality time, om de kwaliteit van het leven”

Mark van Hagen (NS)

“Zet in op kwaliteit van de openbare ruimte op het schaalniveau van de wijk”

Ad de Bont (BVR)

“Betrek bij de ambitie Utrecht als fiets- en OV-stad ook de werkgebieden Lage Weide, Oudenrijn, Leidsche Rijn-Zuid en Papendorp”

Peter van Berkel (Industrievereniging Lage Weide)

Maak historische kwaliteiten belangrijk

De stad Utrecht beschikt in ruime mate over historische kwaliteiten die ook economisch waarde toevoegen aan de stad: water, groen, gebouwde omgeving, assen. Door de rol van de auto in de openbare ruimte zijn deze kwaliteiten veelal geërodeerd of worden ze niet beleefd. Zoek naar een inrichting van de openbare ruimte die deze kwaliteiten herwaardeert.

De sleutel voor een aantrekkelijke stad is de stedelijke kwaliteit in de wijken

De aandacht kan niet alleen uitgaan naar de binnenstad of zelfs maar de schil rond de binnenstad. Het is de stedelijke kwaliteit van de binnenstad en de omliggende wijken als geheel dat de stad aantrekkelijk maakt. Ook de ruimtelijke aansluiting van de wijken op de binnenstad en van de wijken onderling is relevant.

OV-bereikbaarheid, functiemening en kwaliteit openbare ruimte, ook in de werkgebieden

Ook in de grotere werkgebieden als Rijsweerd, Papendorp, Lage Weide en de Uithof is de kwaliteit van de openbare ruimte van belang. Parkeerbeleid zou ook vanuit dit belang vorm moeten krijgen. Instellingen geven aan dat de kwaliteit van het voor- en natransport naar het station niet voldoende is; de huidige bussen zijn onaantrekkelijk en moeilijk te vinden, vooral voor bezoekers. Op de locaties zelf heeft de consument behoefte aan andere functies zoals retail, recreatieve voorzieningen en horeca. In deze behoefte kan ook worden voorzien door goede, makkelijk toegankelijke verbindingen; hier kan de tram een rol vervullen.

2.3 Resultaten Stadsgesprekken

Herorganiseer het OV-systeem: niet alles via Centraal

Het huidige openbaar vervoer is volledig op Utrecht Centraal gericht. Voor veel reizigers levert dit een aanmerkelijke verlenging van hun reistijd op. Bedrijven en instellingen dringen aan op meer rechtstreekse busverbindingen met de regio en een goede verknoping van de tram met het spoor op andere knooppunten dan Utrecht Centraal.

Ombouw van de RING benutten

De aanpak van de RING is ook een kans om de relatie tussen stad en omgeving te verbeteren. Voorkomen moet worden dat de stad in een 'korset' wordt opgesloten. Bij de verdere uitwerking moeten de kansen worden benut om deze relatie te versterken door aansluitende maatregelen in de omgeving van de RING. Daarnaast biedt de verbeterde RING een uitgelezen kans om doorgaand regionaal verkeer uit de stad te weren.

Reduceer de hinder van gestalde fietsen en busverkeer in de binnenstad

De overlast van gestalde fietsen en het omvangrijke busverkeer zijn belangrijke aandachtspunten bij het verbeteren van de belevingswaarde van de binnenstad en de omgeving daarvan.

Enkele quotes:

"Een reis naar Papendorp per openbaar vervoer is vrijwel altijd via CS; dat lijkt op een route naar Parijs via Keulen"
Jack Knol (Capgemini)

"Benut de ombouwfase van de RING om de barrière te verminderen en maak verbindingen tussen stad en omliggend gebied"
Joris Hogenboom (Natuur en milieufederatie Utrecht)

"Het goed organiseren van het stallen van de fiets levert kwaliteit op voor de stad"
Hugo van der Steenhoven (Fietzersbond)

"Concentreer stedelijke activiteiten! Dat zijn de plekken waar uitwisseling en ontmoeting plaatsvindt: belangrijke ingrediënten van een creatieve stad."
Edwin van Uum (Bureau Noordzuiden)

Zorg voor concentratie van stedelijke activiteiten rond centra en OV-knoopen

Mensen hebben beperkte tijd en proberen daarom activiteiten te combineren in verplaatsingsketens. Maak hiervan gebruik door activiteiten te concentreren in de zones rond centra en OV knooppunten. Het gaat dan niet zozeer om het ontwikkelen van programma (winkels, woningen, kantoren) maar ook om dagelijkse activiteiten als kinderopvang, scholen, medische voorzieningen, sportfaciliteiten en afhaalpunten voor internetaankopen.



3. Structuurverkenning



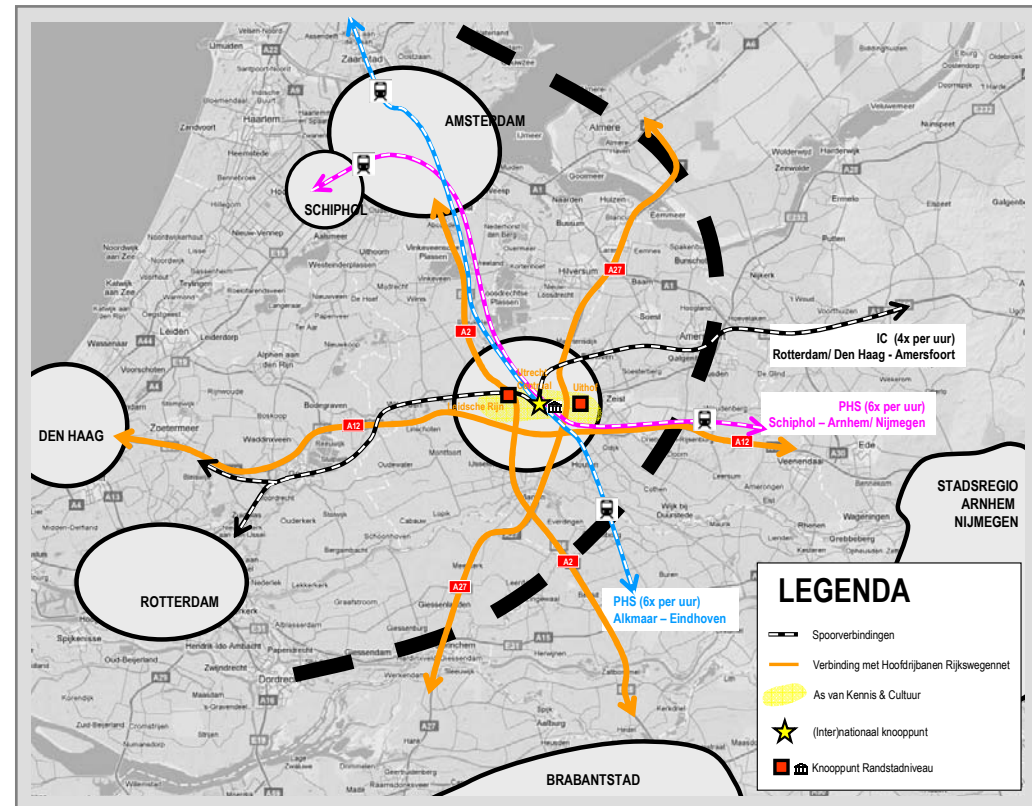
3.1 Nationaal: knooppunt van Nederland

Centrale ligging is sterke troef

Utrecht ligt centraal in het land. De stad is daarom voor veel mensen zowel per auto als per openbaar vervoer binnen een redelijke reistijd bereikbaar. Hierdoor weet de stad inwoners, bedrijven en werknemers aan zich te binden. Mede onder invloed van het nieuwe werken groeit het (zakelijk) bezoek aan de stad sterk.

Knooppunt van nationale infrastructuur

Utrecht is het spooknooppunt van Nederland. Vanuit Utrecht zijn er frequente, snelle en directe verbindingen per spoor in elf richtingen naar omliggende stedelijke regio's. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) investeert in spoorboekloos reizen. Utrecht ligt in het hart van twee corridors waarover rond 2020 iedere tien minuten een IC én een Sprinter rijden. Voor de bezoeker is de kwaliteit van de verbinding van Utrecht Centraal naar de bestemmingsgebieden van belang. Ook voor het autoverkeer fungeert Utrecht als draaischijf van Nederland. De stad ligt aan drie hoofdverbindingssassen, de A2 en de A12, en aan de A27. Voor de automobilist is de vindbaarheid van de Utrechtse bestemmingen vanaf de RING belangrijk. Ten slotte is Utrecht met Lage Weide ook een knooppunt voor de binnenvaart.



Utrecht: knooppunt van Nederland

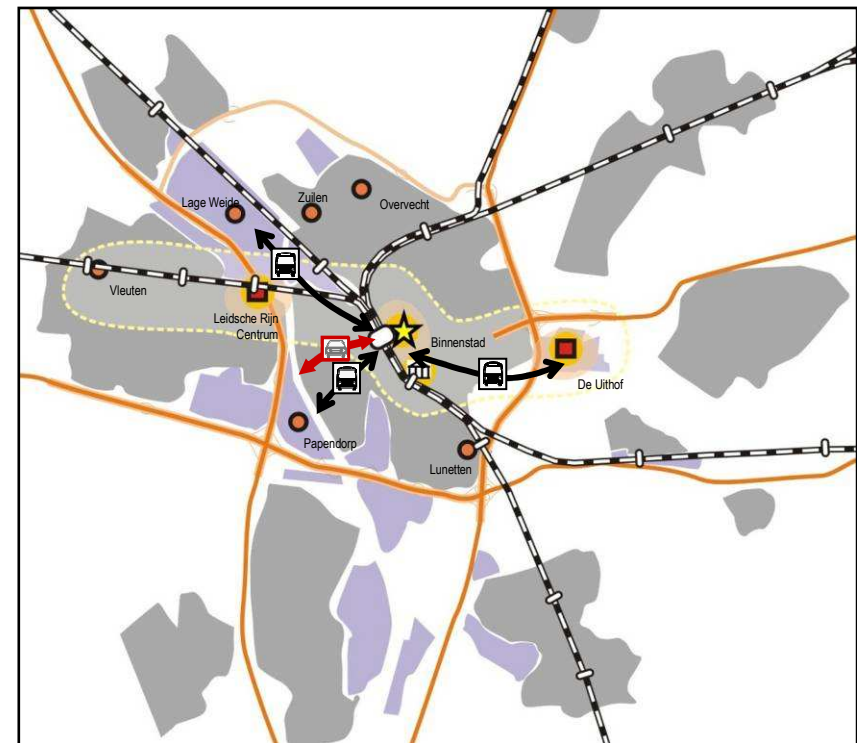
3.2 Regionaal: kernlocaties multimodaal bereikbaar

Autoverkeer binnenstad en stationsgebied bundelen

Economische kernlocaties vragen om een goede multimodale bereikbaarheid, waarbij de accenten verschillen afhankelijk van het gebruikersprofiel van de locatie. Bezoekers aan de binnenstad en het stationsgebied hebben een hoog OV-gebruik door de kwaliteit van de bereikbaarheid van Utrecht Centraal. Voor het vestigingsklimaat van de binnenstad is de uitdaging om de autobereikbaarheid te behouden. Het gaat daarbij vooral om een directe verbinding vanaf de RING en een goede vindbaarheid van de parkeervoorzieningen. Doorgaand verkeer en zoekverkeer in de binnenstad moet worden voorkomen.

Versterk OV voor kerngebieden aan de RING

De Uithof is goed bereikbaar vanaf de RING. Hier ligt de uitdaging in het opvangen van grote groepen bezoekers via het openbaar vervoer. Een snelle verbinding met het hoofdstation en een kwalitatief hoogwaardige verbinding met de voorzieningen in de binnenstad zijn van belang om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplek. Leidsche Rijn Centrum is vanaf de A2, de economische slagader van Nederland, direct bereikbaar. Met een station is de locatie ook goed verbonden aan het spoor. Daarnaast is ook de OV-relatie met de omgeving en met de binnenstad van belang. Hier ligt de basis voor de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum als OV-knooppunt. Ook andere Utrechtse kernlocaties met regionale functies liggen aan de RING en zijn dus goed per auto bereikbaar: voor Lage Weide en Papendorp geldt dat voor de multimodale bereikbaarheid een snelle en directe verbinding met Utrecht Centraal nodig is. Een goede OV-bereikbaarheid voor deze locaties is in toenemende mate een factor van belang. Per saldo kan het uitblijven hiervan leiden tot verlies aan vitaliteit en een achterblijvend perspectief voor ontwikkelingen.



Uitdagingen bereikbaarheid kernlocaties Utrecht

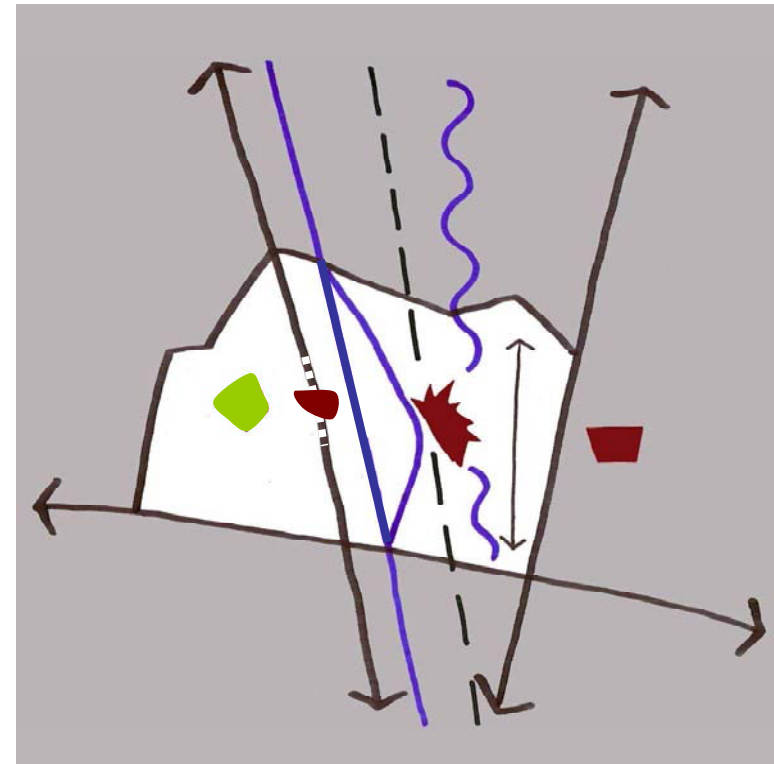
3.3 Lokaal: As van kennis en cultuur versterken

Sturen op synergie

In Utrecht vormen de locaties Leidsche Rijn Centrum, de binnenstad, het stationsgebied en de Uithof de podia van kennis en cultuur. Dit zijn de gebieden die Utrecht wil profileren en waar kennis- en cultuurinstellingen op een nationale / Randstedelijke schaal zich concentreren. Omwille van de synergie is de ruimtelijke samenhang tussen deze gebieden ook van belang.

Barrières slechten

Deze 'as van kennis en cultuur' wordt in Utrecht echter doorsneden door zowel weginfrastructuur, het spoor als de waterverbindingen (Amsterdam Rijnkanaal en de Vecht). De opgave is om deze barrières te slechten en de ruimtelijke samenhang te versterken. De 'as van kennis en cultuur' kan worden opgehangen aan sterk structurerende OV- en fietsrelaties, die de vervoerstromen in oostwestrichting opvangen.



Noordzuidgerichte infrastructuur vormt barrière voor de as van kennis en cultuur

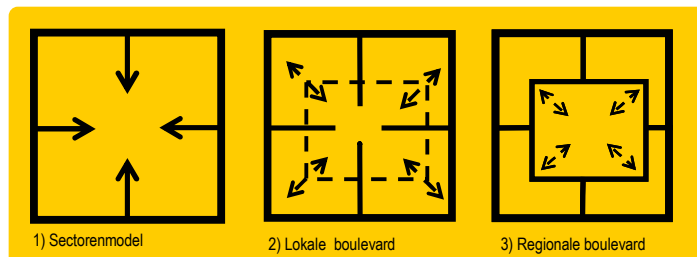
3.4 Lokaal: welke functie heeft de stadsring?

Een structuur met meerdere gezichten

De lokale hoofdstructuur van Utrecht kent een stadsring die in principe zorgdraagt voor de verplaatsingen tussen de woonwijken in Utrecht. De stadsring vormt geen ruimtelijke eenheid en ook verkeerskundig zijn er veel verschijningsvormen, met als gevolg dat de stadsring door velen ook niet als één ring wordt ervaren. Op een aantal plekken is de stadsring ingericht op vooral een lokale functie, waarvoor een 2x1 profiel voldoende capaciteit biedt. Maar regionaal verkeer gebruikt deze delen van de stadsring soms ook waardoor conflicten ontstaan. Voorbeeld hiervan is de Lessinglaan. Op andere plekken is de regionale verkeersfunctie dominant. Op deze plekken is dan voorzien in 2x2 rijbanen voor het autoverkeer, zoals de Kardinaal de Jongweg. Het zwaarste deel van de stadsring vormt de Waterlinieweg met ongelijkvloerse kruisingen zonder samenhang met de wegomgeving. De inrichting van de stadsring is bepaald door het in de loop der tijd ontstane gebruik, terwijl met de inrichting het gebruik ook juist gestuurd kan worden. Met de in het ALU opgenomen knip van de Thomas á Kempisweg wordt hier op aangestuurd: de verkeersfunctie van de stadsring wordt feitelijk weggenomen. De vraag is wat de structurele functie van de stadsring zou moeten zijn.

Verkenning verschillende functies stadsring

De aanpak van de RING Utrecht heeft invloed op de verdeling van het regionale verkeer van en naar de stad. Maar ook de inrichting van de stadsring zelf is daar bepalend voor: met de keuzes in de inrichting van de stadsring is het verkeer te sturen. Grofweg zijn 3 verschillende principes voor de stadsring uit te werken.



Lessinglaan
2x1 profiel
12.500 mvt / etmaal



Kardinaal de Jongweg
2x2 profiel
30.000 mvt / etmaal



Waterlinieweg
2x2 profiel
45.000 mvt / etmaal



3.4 Lokaal: welke functie heeft de stadsring?

De drie principes gaan verschillend om met het opvangen en verdelen van de autostromen die op de stad afkomen (maar hebben allen als uitgangspunt: geen doorgaand verkeer door het centrum).

Sectorenmodel

Het sectorenmodel verdeelt Utrecht binnen de RING in verschillende gebieden die elk vanaf de RING zijn verbonden via één aansluiting. Dit wordt ondersteund door voor het autoverkeer in de stad doorgaande routes af te sluiten. Ook autoverplaatsingen tussen wijken binnen de stad krijgen dus een route via de RING.

Lokale boulevard

Het principe van de lokale boulevard geeft de bestaande stadsring een functie voor het lokale autoverkeer van wijk naar wijk. Routes voor regionaal verkeer, maar ook voor verkeer van en naar Leidsche Rijn, worden zo veel als mogelijk van de stadsring geweerd en geleid via de regionale RING. Dit mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden. Op een enkele aansluiting wordt daarom het regionale verkeer van en naar de binnenstad gebundeld.

Regionale boulevard

De regionale variant van de boulevard benut de bestaande stadsring ook voor regionaal verkeer. Hiertoe wordt de capaciteit van de stadsring uitgebreid en de snelheid en doorstroming verbeterd. Met deze maatregelen wordt de stadsring meer benut en worden de hoofdwegen binnen de stadsring ontlast.

Overweging

Met de herontwikkeling van de stadsring tot regionale boulevard verschuift verkeer van de RING naar de stadsring. De stadsring vormt een dermate aantrekkelijke route dat deze verkeer aantrekt en forse verkeersstromen krijgt te verwerken. De stadsring vormt daarmee een scheidend element in het stedelijk weefsel. De structuur levert ook relatief hoog aantal voertuigkilometers binnen het stedelijk gebied binnen de RING op.

Het sectorenmodel maakt optimaal gebruik van de toekomstige regionale parallelstructuur van de RING. Lokale autoverplaatsingen tussen gebieden in het stedelijk gebied zijn door het sectorenmodel niet meer mogelijk. Hierdoor ontstaat extra druk op de aansluitingen op de RING, waardoor deze zwaar overbelast raken. Ook zorgt het sectorenmodel voor extra voertuigkilometers. Vooral autoverplaatsingen binnen de stad worden in afstand langer. Noodzakelijk autoverkeer, zoals bevoorradingsritten met meerdere stops verspreid over de stad, wordt hierdoor inefficiënter.

Het principe van de lokale boulevard lijkt het meest haalbaar. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat het autoverkeer aan de poorten van de boulevard gedoseerd kan worden toegelaten en de Graadt van Roggenweg wordt losgekoppeld van de stadsring. Met de inrichting van de stadsring als lokale boulevard is de verkeersdruk sterk te matigen en kan de ring in beginsel met een 1+1-profiel met een hoge ruimtelijke kwaliteit worden ingericht. De lokale boulevard is daardoor goed oversteekbaar. De bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer blijft in stand.

4. Zeven hoofdkeuzen



4. Zeven hoofdkeuzen

Samenhangende beleidsprincipes

Aan de hand van 7 hoofdkeuzen, uitgewerkt in beleidsprincipes, wordt de gewenste beleidsrichting aangegeven. De verschillende keuzen versterken elkaar en leiden daarom tot synergie. Samen geven de keuzen het speelveld aan waarbinnen de uitwerking naar beleid kan worden uitgevoerd.

De zeven beleidsprincipes:

- I. De gebruiker centraal in het mobiliteitsbeleid
- II. Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen
- III. Levendige centra op knooppunten
- IV. De plaats bepaalt de mobiliteitskeuze
- V. Randstadspoor en HOV (tram) als basis van het OV-systeem
- VI. De fiets als primair vervoermiddel in de stad
- VII. De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard

I. De gebruiker centraal in het mobiliteitsbeleid

Dit betekent dat we kiezen voor:

- Een ruimtelijke inrichting die aansluit bij en ontworpen is vanuit is op de beleving en het gedrag van de **gebruiker**
- Een klant- en keuzegerichte benadering op basis van **doelgroepen**
- Een intensieve **samenwerking** met inwoners, instellingen en bedrijven vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid

Stedelijke kwaliteit wordt uiteindelijk bepaald door hoe mensen en bedrijven de openbare ruimte en het mobiliteitssysteem **gebruiken**. Mensen maken keuzen op basis van hun beleving en zoeken daarbij naar gemak, comfort en snelheid. Ook het verplaatsingsmotief en de prijs spelen natuurlijk een belangrijke rol. Wil je dat mobilisten slimmere keuzen maken, dan moet je zorgen dat dit slimme gedrag vanzelfsprekend wordt. Verplaatsen per openbaar vervoer en fiets moet in de stad de meest logische optie zijn; snel, eenvoudig, direct en comfortabel. De ruimtelijke inrichting en afstelling van verkeerslichten dient daarom op het systeem van fiets en openbaar vervoer te zijn gebaseerd. Het autoverkeer neemt daarbij in de stad en zeker in de binnenstad een secundaire plaats in.

Binnen Utrecht zijn veel verschillende **doelgroepen**: bewoners, bezoekers, werkenden, studenten. Afhankelijk van persoonlijke voorkeuren, financiële mogelijkheden en beschikbare tijd maakt ieder eigen keuzen voor zowel het verplaatsen als het parkeren en stallen. Belangrijk is dat de te maken keuzen helder zijn en het 'product' conform verwachtingen is. Bij goederenvervoer staan logistieke keuzes centraal. Het mobiliteitssysteem moet zodanig zijn dat voor de stad gewenste logistieke keuzes (kosten)aantrekkelijk worden voor bedrijven. **Samen met bewoners, instellingen en bedrijven** zoeken we naar kansrijke, haalbare initiatieven met een groot draagvlak, die een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem ondersteunen.

RUIMTELIJKE INRICHTING
DIE GEWENST GEDRAG ONDERSTEUNT

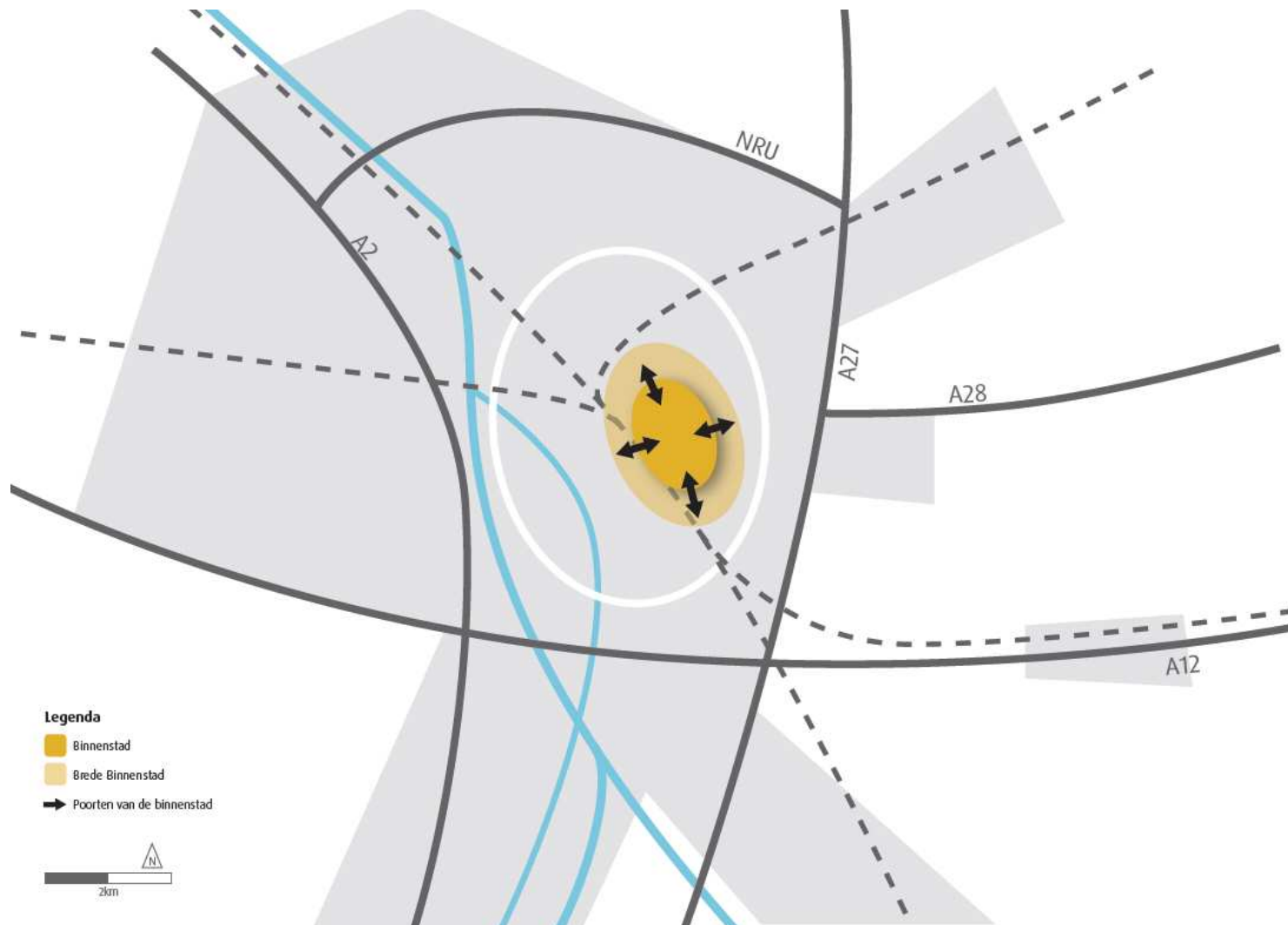


KLANTGERICHTE BENADERING
OP BASIS VAN DOELGROEPEN



INTENSIEF SAMENWERKEN
GEDEELDE VERANTWOORDELIJKHEID

II. Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen

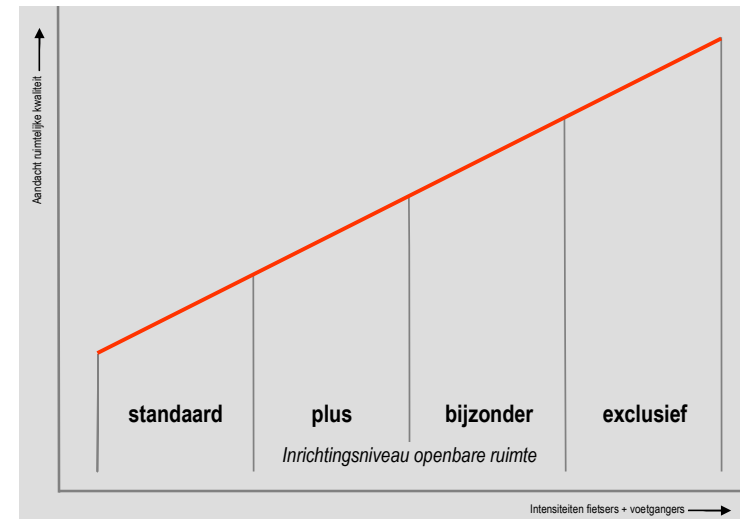


II. Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen

Dit betekent dat we kiezen voor:

- Een samenhangende aanpak van ruimtelijke omgeving en infrastructuur in een **kwaliteitsagenda**
- Het verbeteren van de **kwaliteit van de openbare ruimte** in de brede binnenstad, de poorten van de binnenstad en op andere plaatsen in de stad met een hoge intensiteit aan fietsers en voetgangers
- **Samen met marktpartijen** zoeken naar kwaliteit en een duurzame inrichting zonder daarbij de betaalbaarheid uit het oog te verliezen

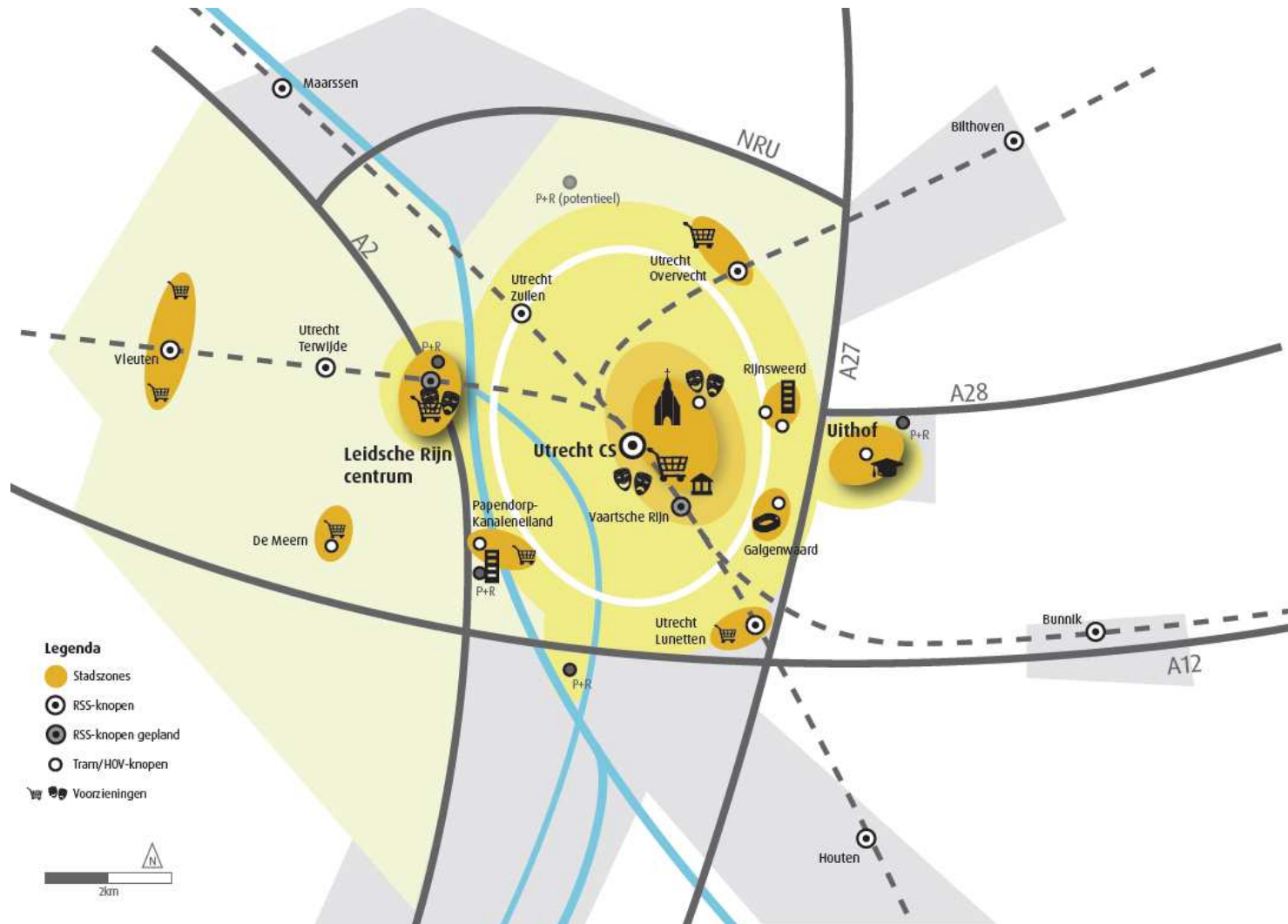
Het is van belang de samenhang tussen de inrichting van de openbare ruimte en de gebouwde omgeving te versterken. Dit vraagt om een integrale aanpak in de vorm van een **kwaliteitsagenda**, waarin de relatie tussen beiden op verschillende aspecten is verankerd: programma, structuur, inrichting en gebruik. In de binnenstad moet de overlast van gestalde fietsen en van het busverkeer worden teruggedrongen. In het bredere centrum geven we de ruimte weer terug aan de fietser en de voetganger. Juist aan deze voetgangersruimten in de stad stellen we de hoogste inrichtingseisen omdat ze het beeld en de beleving van de stad in hoge mate bepalen. Op de 'poorten van de binnenstad' is een **kwaliteitsslag van de openbare ruimte** nodig om de autodominantie in de verkeersinrichting te doorbreken en een goede plek te geven voor de fiets en het openbaar vervoer. Ook in andere centra en op plaatsen met veel voetgangers en fietsers is het belangrijk om hogere eisen te stellen aan de ruimtelijke inrichting. Ook een (vooraf uitgedachte) inpassing van de bevoorrading hoort hierbij, om efficiëntie, veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.



De mate van kwaliteit van de openbare ruimte hangt samen van het gebruik van de ruimte door fietsers en voetgangers. Het inrichtingsniveau van de openbare ruimte is terug te zien in verharding, verlichting en straatmeubilair. Op plekken met een hogere gebruikintensiteit is een hoger niveau van de inrichting van de openbare ruimte gewenst.

Voor de uitvoering van de ambities, zowel voor de ontwikkeling van infrastructuur als de ruimtelijke ontwikkeling, willen we **samenwerking met de markt** zoeken. Kwaliteit kan soms meer kosten, maar het levert ook wat op in de vorm van vastgoedwaarde. Ook kan door een goede afstemming met beheer werk met werk worden gemaakt. Een goede afstemming van ruimtelijke omgeving en inrichting van de weg hoeft geen meerkosten op te leveren; het kan zelfs tot besparingen leiden (bijvoorbeeld minder verkeersregelingen, eenvoudiger kruispunten, minder gescheiden voorzieningen).

III. Levendige centra op knooppunten



III. Levendige centra op knooppunten

Dit betekent dat we kiezen voor:

- Een **concentratie van activiteiten** in zones rond centra, OV-knopen en het gebied daar tussenin
- Inzetten op verhogen van de **belevingswaarde** in deze gebieden
- **Goede OV- en fietsverbindingen** tussen deze centra / knooppunten

Denken vanuit de voetganger en de fietser betekent ook denken in activiteitenpatronen. Het gaat om het bieden van gebruiksgemak. Activiteiten en voorzieningen worden daarom zoveel mogelijk **geconcentreerd in stadszones** rond OV-knooppunten en stedelijke centra om verplaatsingsketens te faciliteren. Het gaat dan niet om woon- of kantoorprogramma maar, denkend vanuit de levensstijl van de gebruikers, om zaken als winkels (travel, retail), onderwijs, medische voorzieningen, sportfaciliteiten, zakelijke ontmoetingsruimten, horeca, servicecentra, ophaalpunten voor internetaankopen, cultuurvoorzieningen (o.a. bibliotheek) en dergelijke. Op deze wijze wordt meer synergie in verplaatsingsketens bereikt.

Concentratie van activiteiten is daarnaast van belang voor de **levendigheid** en het economisch draagvlak van voorzieningen. De centra dragen daarmee tevens bij aan een aantrekkelijk **vestigingsklimaat**.

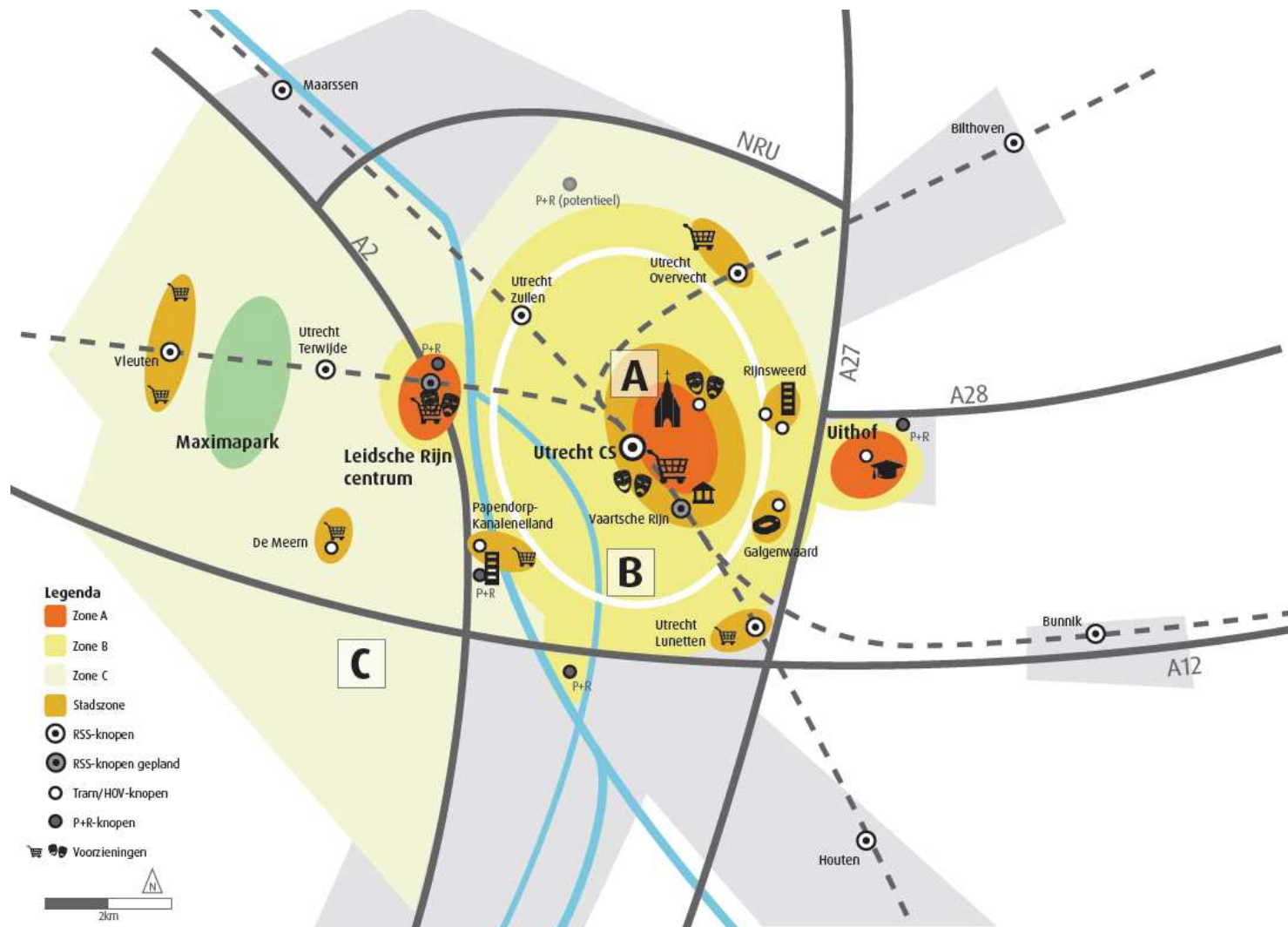
Stadszones in Utrecht:

- een uitgebreide centrumzone, inclusief Stationsgebied, Jaarbeurs, Vaartsche Rijn / Rotsoord, Oost en omgeving Oudenoord;
- Leidsche Rijn Centrum
- Galgenwaard
- Uithof
- Rijsweerd
- Lunetten
- Papendorp-Kanaleneiland
- De Meern
- Vleuten
- Overvecht

(Het economische kerngebied Lage Weide neemt als multimodaal knooppunt voor het goederenvervoer een aparte positie in. In de stad)

Multifunctionele en levendige zones zijn zowel in de woongebieden als in de werkgebieden gewenst. Er kan ook in worden voorzien door goede verbindingen. De precieze invulling is niet te geven, wel is sturing op synergie nodig en het opwaarderen van de **belevingswaarde** in deze gebieden. Door optimale **fiets- en tramverbindingen** zijn de verschillende centra in de stad met elkaar verbonden. Er is een gefaseerde aanpak nodig in goede samenhang met de ontwikkeling van (knooppunten in) het openbaar vervoernetwerk.

IV. De plaats bepaalt de mobiliteit



IV. De plaats bepaalt de mobiliteitskeuze

Dit betekent dat we kiezen voor:

- Een op de mobiliteitskeuzen gebaseerde **zonering** in de stad
- Een hierbij aansluitende **inrichting** van de infrastructuur
- Een hierbij aansluitende **differentiatie in het parkeerbeleid**

Van de winkelbezoekers in Utrecht komt slecht een klein deel (circa 10%) met de auto. Toch neemt de stilstaande en rijdende auto een groot deel van de openbare ruimte in het centrumgebied in beslag. We kiezen voor een **uitgebreid centrumgebied** waarin de inrichting van de openbare ruimte voor fietsers en voetgangers centraal staat. Dit betekent ook dat met uitzondering van de hoofdroutes, gescheiden voorzieningen voor fietsers veelal niet nodig zijn. Het autoverkeer is er in principe te gast, wat betekent: alleen bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers van de parkeergarages, bevoorrading), aangepaste snelheid en lage intensiteiten. Daarnaast is het streven om parkeren zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen op te lossen en elektrisch rijden te bevorderen. **Binnen de RING** streven we naar een betere balans tussen de ruimte voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en autoverkeer. Intensiteit en snelheid zijn beheersbaar, de nadruk ligt op het noodzakelijke autoverkeer en wegen blijven daardoor goed oversteekbaar.

Leidsche Rijn Centrum en de Uithof zijn twee bijzondere centrumlocaties buiten de RING. Voor deze locaties gelden dezelfde doelstellingen als voor het A-gebied, maar omdat het gebieden buiten de RING zijn en omdat er zeker voor Leidsche Rijn Centrum een bijzondere opgave ligt is zorgvuldig stuurmanschap vereist. Deze gebieden worden daarom apart benoemd.

Het gebied en de beide centrumgebieden **buiten de RING** hebben een eigen beleid, waarin de belangrijke rol die naast OV en fiets ook door de auto wordt ingenomen, erkend wordt.

Op deze wijze ontstaat een gezoneerd systeem:

A = centrumgebied

B = het gebied binnen de RING, Uithof en centrum Leidsche Rijn

C = overig gebied

Het **parkeer- en toegangsbeleid** wordt op basis van deze zonering, de functies in de gebieden en de levendige zones nader uitgewerkt tot een voor de verschillende doelgroepen helder product.

ZONE A:

- Alleen bestemmingsverkeer
- Domein voor voetgangers en fietsers
- OV met aangepaste snelheid
- Blik van de straat
- Maximale verblijfskwaliteit
- Menging van verkeerssoorten (shared space)



ZONE B:

- Fiets, OV en autoverkeer in balans
- Autointensiteiten beperkt vanwege leefbaarheid en oversteekbaarheid
- Herkenbare structuur van pleinen en stadsboulevards

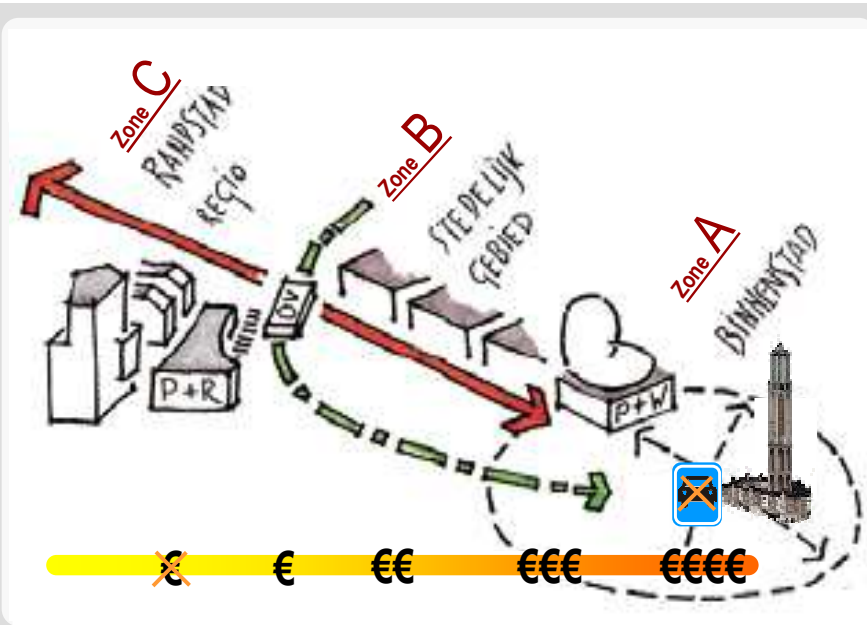


ZONE C :

- Gescheiden hoofdstructuren voor fiets, OV en autoverkeer
- Verblijfseenheden met lage verkeersintensiteiten



IV. De plaats bepaalt de mobiliteitskeuze



Parkeren gekoppeld aan zonering

Voor de bezoekers van en naar het C-gebied is gebruik van P+R nauwelijks interessant. Op het moment dat de RING wordt verlaten en het B-gebied wordt betreden krijgt het verkeer de keuze om van P+R gebruik te maken: langparkeren tegen een relatief lage prijs. Op het moment dat het B-gebied wordt verlaten zijn er P+W-voorzieningen, parkeren op loopafstand (500 meter): iets duurder met maximumtarief. In de binnenstad liggen de directe parkeervoorzieningen: een hogere prijs, geen maximumtarief. Tot slot is er nog het straatparkeren in de openbare ruimte tegen een hoog tarief met duurbepanking. Op deze wijze krijgen bezoekers meerdere keuzen, afhankelijk van persoonlijke voorkeuren maken zij een keuze.

Parkeerbeleid:

Minder ruimtegebruik van auto's in de openbare (buiten)ruimte, door:

- stimuleren collectief en meervoudig parkeren;
- aantrekkelijke P+R en (liefst ondergrondse) parkeergarages ontwikkelen als alternatief voor straatparkeren;
- ondersteunen initiatieven tot herinrichting van het straatparkeren (verbetering leefbaarheid).

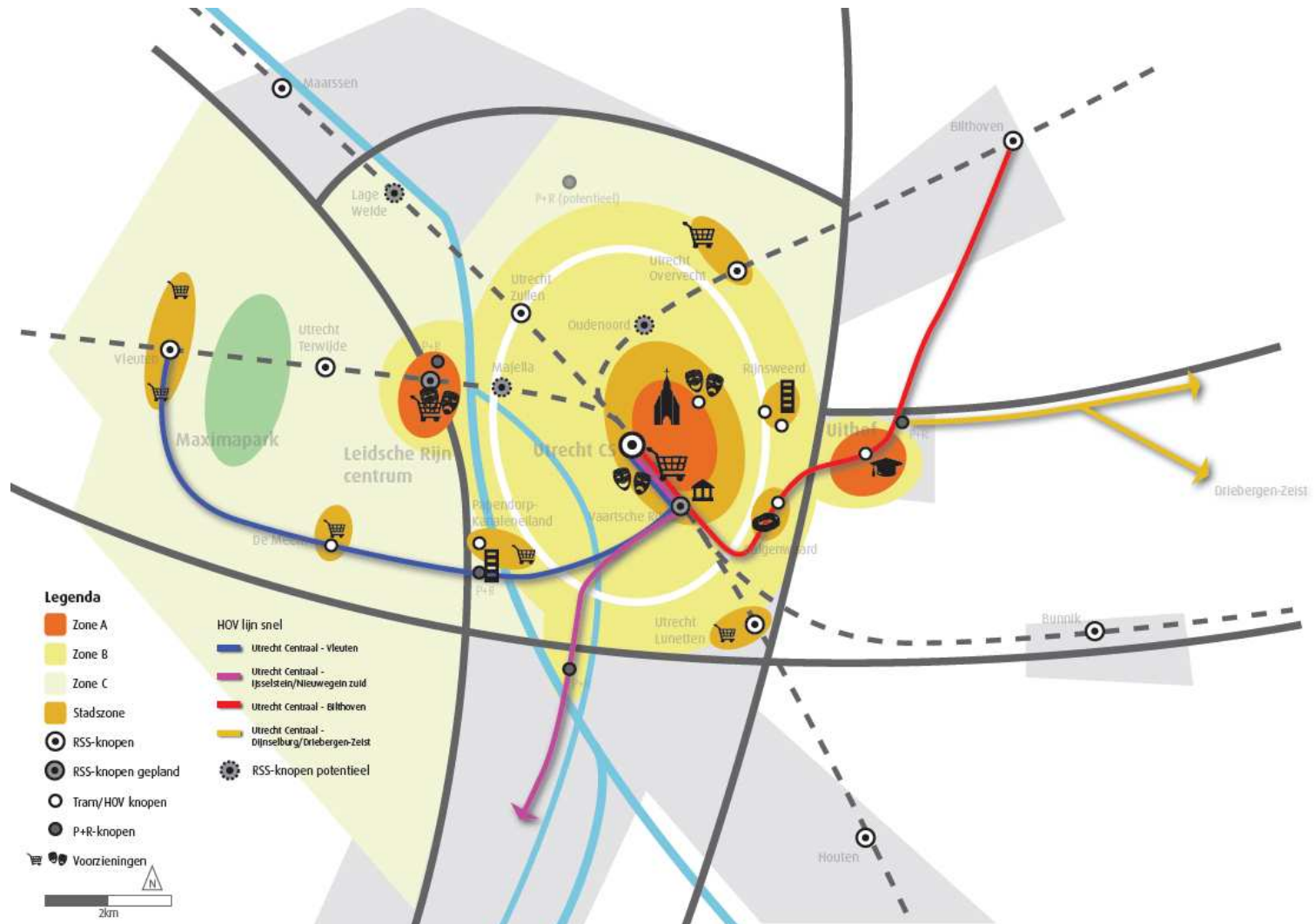
Stimuleren alternatieven voor niet-noodzakelijk autobezit en -gebruik, door:

- fiets, OV, leenfietsen en deelauto's aantrekkelijker te maken en te belonen;
- afspraken te maken met bedrijven en instellingen over minder autogebruik in de stad;
- meer sturend parkeerbeleid (lagere parkeernormen, beprijzen) met name in het A- en B-gebied.

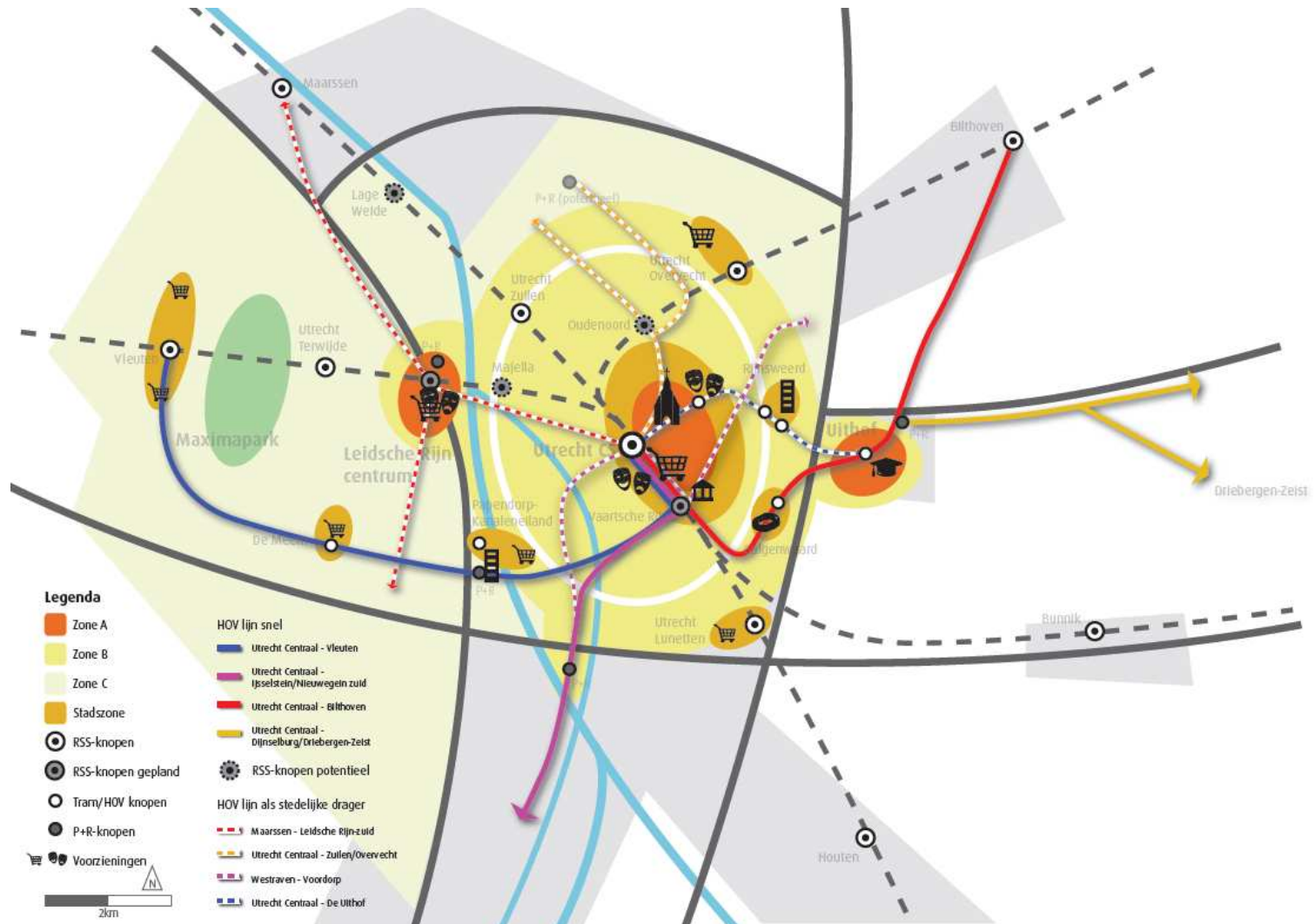
Transparante en gezonde exploitatie van gemeentelijke parkeerruimte, door:

- meer variatie van parkeertarieven naar plaats, tijd, voertuigomvang en/of milieubelasting;
- tarieven die een groter deel dekken van de maatschappelijke parkeerkosten.

V. RSS en HOV (tram) als basis OV-systeem



V. RSS en HOV (tram) als basis OV-systeem



V. RSS en HOV (tram) als basis OV-systeem

Dit betekent dat we kiezen voor:

- de ontwikkeling van **Randstadspoor (RSS)** en **doorgaande regionale HOV-corridors** in de stad met P+R op de knopen, met de ambitie het HOV te vertrammen waar mogelijk
- het **terugdringen van busverkeer** in het centrumgebied door vertramming en aanpassen van het OV-netwerk
- een onderscheid in snelle verbindende trajecten naar de regio en minder snelle **ontsluitende trajecten** in de stad

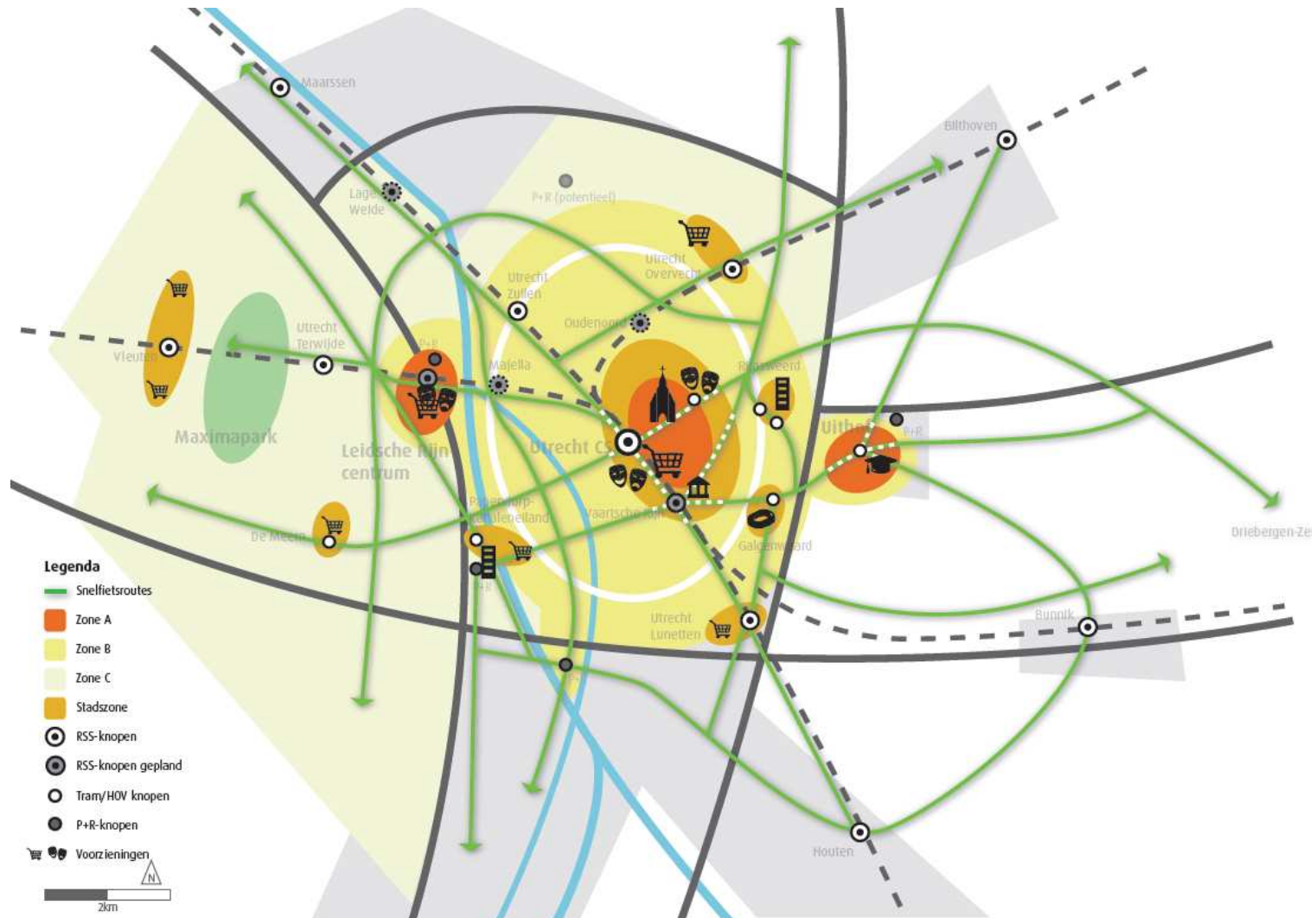
We zetten in op het terugbrengen van de **overlast van het busverkeer** in de stad en het verbeteren van de leesbaarheid van het openbaar vervoer voor bezoekers. Ruimte voor groei van het aantal bussen rond de OV-terminal ontbreekt. Daarom kiezen we – in lijn met de OV-visie van het BRU – naast de ontwikkeling van Randstadspoor voor het vergaand bundelen en concentreren van OV-stromen in de stad op verbindende HOV-corridors. Waar mogelijk willen we deze HOV-corridors vertrammen, met prioriteit in de fasering voor de corridors naar de grote (woon)kernen die niet door RSS worden ontsloten. De HOV-lijnen lopen dwars door de stad en geven nabij de RING aansluiting op P+R-plaatsen. Hierdoor wordt het vanzelfsprekend om de auto aan de rand van de stad te parkeren en midden in de stad te worden afgezet. Ook overig busverkeer wordt zoveel mogelijk op de verbindende OV-corridors en RSS aangeknoopt in goede overstapknooppunten. De tangentiële (bus)verbindingen worden versterkt. Vooral de **snelle doorgaande lijnen** naar Nieuwegein, Uithof, Zeist, Papendorp en Leidsche Rijn zijn aanvullend op het Randstadspoor. Op deze trajecten is een hoge snelheid gewenst.

Op andere delen is het systeem vooral bedoeld als versterking van Randstadspoor voor de **ontsluiting van de bestemmingsgebieden in de stad**, zoals op de corridor via de binnenstad, naar Noord (Overvecht) en naar Maarssen (Via Leidsche Rijn en Lage Weide). Hier is een lagere snelheid gewenst en een betere inbedding in de stedelijke omgeving, evenals een goede verknoping met Randstadspoor. Dit kan aanleiding zijn om station Oudenoord te (her-)overwegen.

Het is duidelijk dat vertramming een zaak van lange adem is. Vooralsnog is alleen de tramlijn naar de Uithof in voorbereiding. Op de genoemde corridors hebben we een hoge ambitie ten aanzien van het HOV en willen we investeringen afstemmen op een mogelijke vertramming op termijn. Samen met het BRU willen we fasering en ontwikkeling in relatie tot exploitbaarheid verder oppakken.

Regionaal (H)OV	Stedelijk (H)OV
	
Snelheid: 30 a 35 km/h Halteafstand: circa 1.000m Baan: zelfstandig, niet geïntegreerd met ruimte Haltes: kleine 'stations'; integratie met omgeving	Snelheid: 20 a 25 km/h Halteafstand: circa 600m (verbonden aan plekken) Baan: geïntegreerd in stedelijk weefsel Haltes: vormgegeven als haltes
<i>Integratie Regiotram met ruimte alleen rond halten</i>	<i>Integratie Regiotram niet alleen rond halten maar baan is geïntegreerd in stedelijk weefsel</i>

VI. De fiets als primair vervoermiddel in de stad



VI. De fiets als primair vervoermiddel in de stad

Dit betekent dat we kiezen voor:

- Een sterke verruiming van de **binnenstadszone** waar de fiets (en voetganger) leidend zijn in de inrichting, met ruime stallingsvoorzieningen
- Op snelheid en comfort ingerichte '**snelfietsroutes**' tussen de stedelijke en regionale centra
- **Meer belevingswaarde** rond de dragende fietsroutes (kwaliteitsnetwerk)

De fiets is de vanzelfsprekende drager van de mobiliteit in de stad. In de **binnenstadszone** is dat ook in de inrichting van de ruimte goed herkenbaar. Daarnaast zijn er voetgangersgebieden waar doorgaand fietsverkeer wordt geweerd. Voor dit doorgaande verkeer worden aantrekkelijke routes aan de rand van het centrum gecreëerd, zoals op de singels. Ook de aanwezigheid van de gestalde fiets wordt in de voetgangersruimten teruggedrongen door een goede beschikbaarheid van stallingen in de nabijheid en een gerichte handhaving. Goede stallingsvoorzieningen zijn er ook in de stadszones met faciliteiten voor fietsverhuur. Onderling en vanuit de regio zijn de stadszones goed verbonden met '**snelfietsroutes**': goed herkenbare routes, bij voorkeur tweerichtingspad, met relatief weinig verstoring door kruisend verkeer. Daarnaast zijn er in het netwerk dragende fietsroutes waar het verkeer van en naar de woongebieden zich verzamelt. Deze routes vormen de dragende fietsroutes waar ingezet wordt op een betere herkenbaarheid, een betere doorstroming en een **hogere belevingswaarde**.

Snelfietsroutes



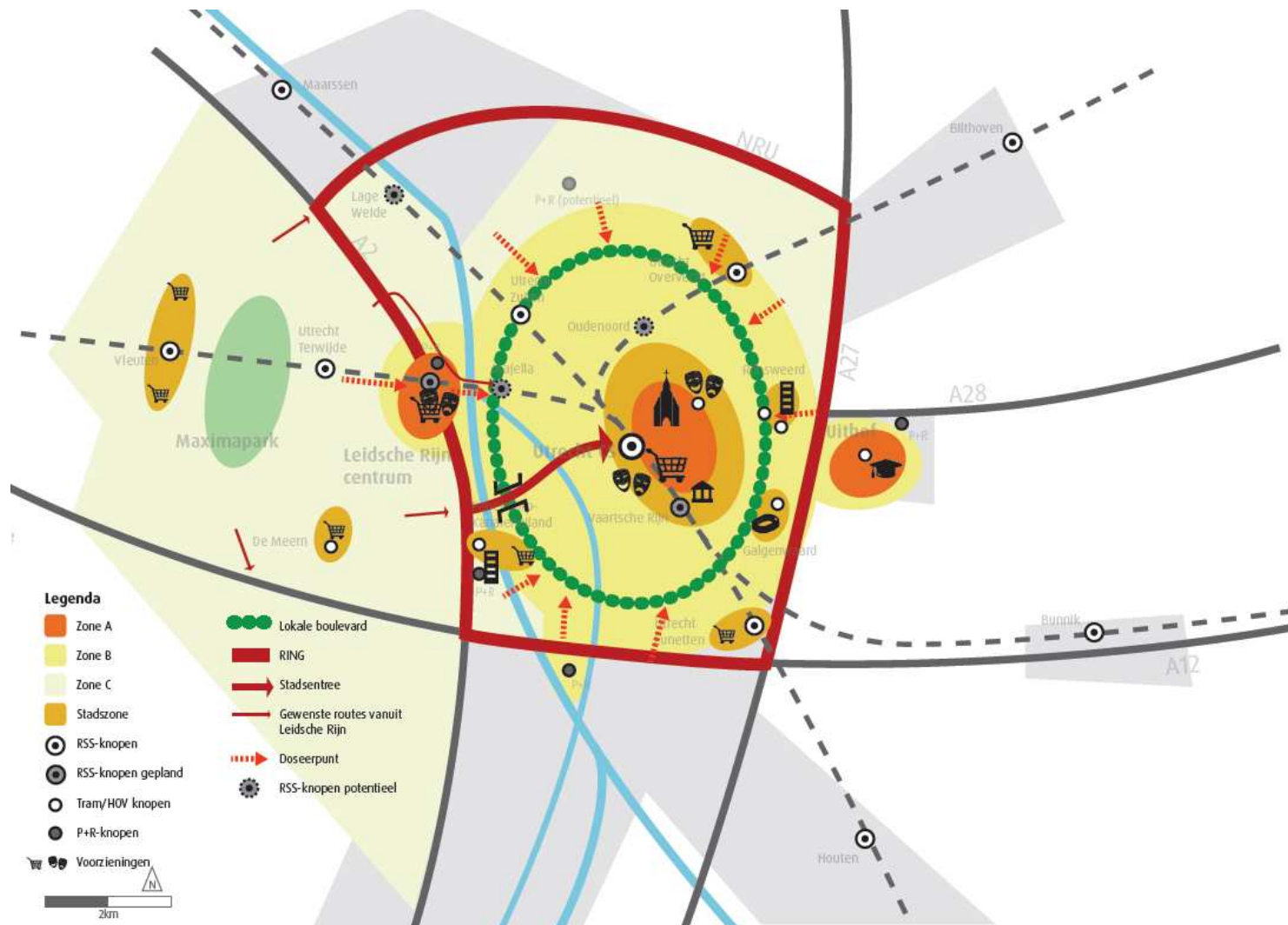
Snelheid: 20-25 km/h
Ontwerp: Comfortabel (glad en rood asfalt), zelfstandig, tweezijdig
Kruisingen: Ongelijkvloers of voorranginstelling bij verkeerslichten

Kwaliteitsnetwerk fiets



Snelheid: 15-20 km/h
Ontwerp: zelfstandig
Kruisingen: Gelijkvloers

VII. De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard



VII. De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard

Dit betekent dat we kiezen voor:

- Alleen **lokaal autoverkeer** op de stadsring
- Verbeteren van de **ruimtelijke kwaliteit en oversteekbaarheid** op de stadsring
- **Ruimtelijke continuïteit** in het gebied tussen RING en binnenstad

De functie en positie van de stedelijke verdeelring is cruciaal in het Utrechtse verkeerssysteem. Er zijn drie extremen onderzocht: volledig knippen (sectorenmodel), inrichten voor lokaal verkeer (lokale boulevard), of volledig opwaarderen (regionale boulevard). De beste optie is het herinrichten van de stadsring tot lokale boulevard, bedoeld om (vooral noodzakelijk) autoverkeer tussen de wijken binnen de RING te faciliteren, waaronder ook bevoorradingsverkeer. We kiezen voor een oversteekbare stadsring met beheersbare intensiteit. Dit betekent dat verkeer vanaf wijken buiten de RING en van buiten Utrecht geacht wordt via de RING te reizen. Op de verbindingen tussen de RING en de stadsring wordt een systeem van dosering (in de richting van het centrum) voorgesteld. Uitzondering vormt de Graadt van Roggenweg, waar het verkeer naar de parkeerfaciliteiten in het Stationsgebied, Jaarbeurs en binnenstad gebundeld wordt gefaciliteerd ('fly-in'). De aansluiting met de stadsring wordt juist losgekoppeld. Binnen de RING – inclusief de stadsring die een stadsboulevard wordt – wordt het hierdoor mogelijk in te zetten op straten met een gematigde verkeersdruk, waar de ruimtelijke kwaliteit en de oversteekbaarheid voorop staat. In het mobiliteitskader wordt het wegennet uitgewerkt.

Ontsluiting Utrecht West

In de studie naar de ontsluiting voor Utrecht West is ingezet op het principe het verkeer tussen Leidsche Rijn en de A2 enerzijds en Utrecht Noordwest en Overvecht anderzijds te leiden via de RING Utrecht (A2 en NRU). Hierdoor blijft de verkeersdruk op de stadsring onder controle en de verkeerssituatie ter hoogte van de St.-Josephlaan ontspannen. Dit vergt een:

- goede doorstroming van de NRU en voldoende capaciteit van de aansluitingen van de NRU.
- volledige ontkoppeling van de Graadt van Roggenweg op de stadsring (bij 24 Oktoberplein)
- reduceren van snelheid op de Beneluxlaan / Lessinglaan
- dosering ter hoogte van Leidsche Rijn Centrum

Bij de keuze voor de fly-in hoort ook dat de Europalaan niet meer één van de twee hoofd auto-ontsluitingen van het Stationsgebied is. Ook ligt het voor de hand de parkeervoorzieningen voor Stationsgebied en Jaarbeurs zo veel mogelijk op de fly-in te oriënteren. Dit kan vervolgens weer leiden tot verminderde verkeersdruk op wegen als de Van Zijstweg.

De verkeersintensiteit op de fly-in neemt af naarmate hij dichterbij de binnenstad komt, door afslaan parkeerders. Op het Westplein/Lombokplein komt de fly-in door een Poort van de Binnenstad, waar een hoge kwaliteit in de openbare ruimte moet worden gerealiseerd. Bovendien kruist de fly-in hier de As van Kennis en Cultuur, waar fiets en openbaar vervoer een belangrijke rol spelen. Dit is een combinatie die bijzondere aandacht vergt in de uitwerking van het Ambitiedocument.



5. Kwaliteitsagenda



5 Kwaliteitsagenda

Ruimtelijke inrichting en infrastructuur verbinden

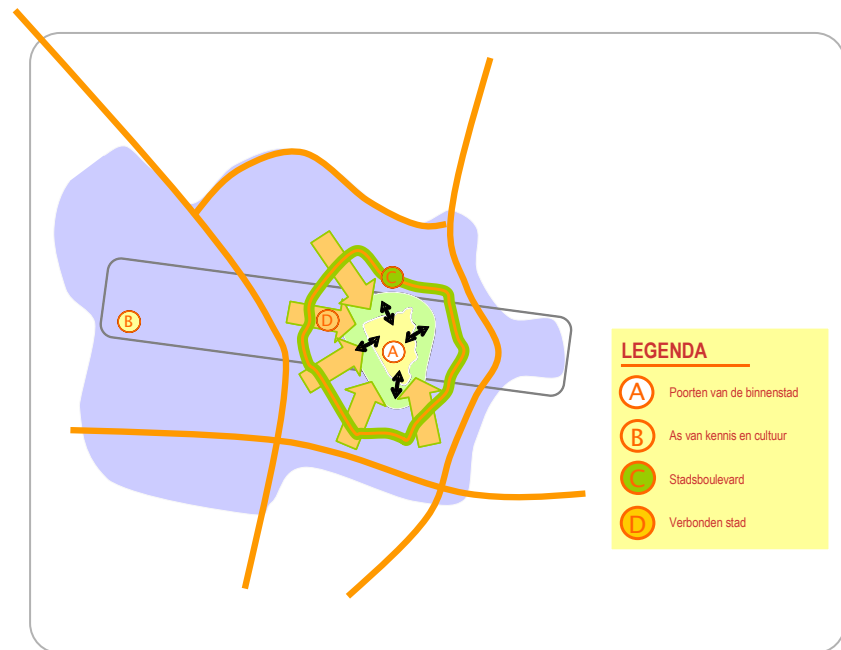
Utrecht kiest voor een samenhangende aanpak van de ruimtelijke inrichting en infrastructuur in de vorm van een 'kwaliteitsagenda'. Aan de hand van vier thema's krijgt de gewenste samenhang vorm:

- A) De poorten van de binnenstad
- B) De as van kennis en cultuur
- C) De stadsboulevard
- D) De verbonden stad

In de 'kwaliteitsagenda' wordt de samenhang op vier aspecten geborgd: programma, structuur, inrichting en gebruik. Met de 'kwaliteitsagenda' wordt een ambitie geformuleerd, die een leidraad vormt voor het creëren van stedelijke kwaliteit in de stad. Deze ambitie zal in de volgende fase verder moeten worden geconcretiseerd. Tegelijkertijd zal dan ook meer inzicht moeten ontstaan in de relatie met het dynamisch stedelijk masterplan en de programmering, prioritering en fasering van de kwaliteitsagenda. Zeker is dat niet alles tegelijk zal kunnen en dat kansen optimaal moeten worden benut.

Verbinding ook in de uitvoering

De verbinding tussen verkeer en openbare ruimte dient niet alleen in de planvorming geborgd te worden, maar moet tot op uitvoeringsniveau zichtbaar worden. Als vanuit een mobiliteitsprogramma maatregelen in een gebied worden genomen, moet waar mogelijk werk met werk worden gemaakt en tegelijk de ambitie op het gebied van openbare ruimte worden gerealiseerd en vice versa.



De vier thema's binnen de kwaliteitsagenda



A) De poorten van de binnenstad

Het thema 'poorten van de binnenstad' heeft tot doel om de kwaliteit van de openbare ruimte sterk te verhogen en de plaats van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in de openbare ruimte te versterken. De belevingswaarde van het centrum moet worden verhoogd en in balans worden gebracht met de kwaliteitsbeleving van de binnenstad. Het is niet de inzet om in belangrijke mate extra binnenstedelijk programma of functies toe te voegen.

In de directe omgeving van de historische binnenstad is een grote kwaliteitsslag te maken. Het gaat dan om de zogenoemde 'poorten van de binnenstad', de plekken waar voetgangers, fietsers en OV-reizigers de binnenstad betreden.

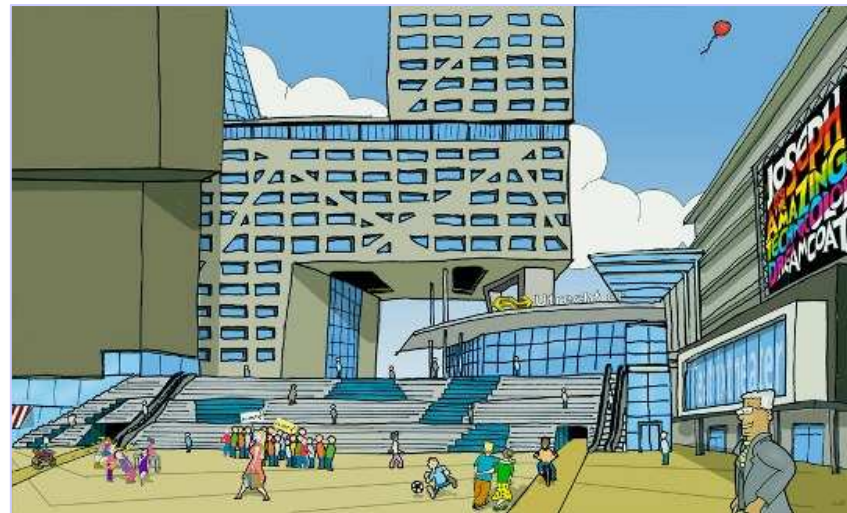
A) De poorten van de binnenstad

De Centruboulevard: de centrale stadsas

Aan de westzijde is de Centruboulevard in ontwikkeling als onderdeel van het nieuwe Stationsgebied. De Centruboulevard vormt de belangrijkste toegang voor bezoekers van de binnenstad en de Jaarbeurs vanaf Utrecht Centraal. Door de Centruboulevard wordt de Jaarbeurs ook gekoppeld aan de binnenstad.

Wat willen we?

- Samenhang tussen Jaarbeursgebied en het centrum versterken
- Logische verbinding bieden tussen Jaarbeurs – Stationsgebied en binnenstad
- Transformatie Jaarbeursplein
- Bezoekers Jaarbeurs langer vasthouden
- Toevoegen en verbinden grootstedelijke bestemmingen als wonen, werken en amusement
- Stationsplein als verblijfsruimte en manifestatiefunctie



Huidige inrichting en mogelijke toekomstige uitwerking centruboulevard

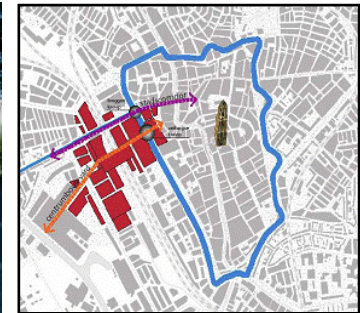
A) De poorten van de binnenstad

De Stadscorridor / Westplein

Een tweede belangrijke poort van de binnenstad vormt de stadscorridor / Westplein. Deze entree vormt een belangrijke toegang voor autoverkeer, OV en fietsverkeer. Het Westplein vormt het eindpunt van de 'fly-in' waar het autoverkeer op een heldere wijze naar de parkeerbestemmingen moet worden geleid. Verder dient ruimtelijk een goede afronding voor de wijk Lombok te worden gevonden. Radiale assen als de Amsterdamsestraatweg en de Vleutenseweg moeten ruimtelijk met elkaar worden verbonden. Voor het fietsverkeer is een goede aansluiting op de binnenstadsas van belang. Daar waar nu de auto nog sterk domineert zal in de ruimtelijke inrichting de positie van het fietsverkeer, voetgangers en openbaar vervoer moeten worden versterkt. Het Westplein vormt eveneens een onderdeel van het nieuwe Stationsgebied.

Wat willen we?

- Autobereikbaarheid van de binnenstad, helder eindpunt van de 'fly-in' met bestemming parkeren binnenstad
- Goede ruimtelijke afronding Kop van Lombok
- De Leidsche Rijn zichtbaar maken als fietsas
- Ontvlechten verkeersstromen en fiets een heldere plek geven
- Ruimtelijk verbinden van de radiale assen (Amsterdamsestraatweg en Vleutenseweg)
- Helder ordenen ruimtelijke programma's met passende kwaliteit ontsluiting



Huidige inrichting en mogelijke toekomstige uitwerking stadscorridor

A) De poorten van de binnenstad

Ledig Erf / Rotsoord: cultuurpoort van de stad

Aan de zuidzijde van de binnenstad ontstaat met station Vaartsche Rijn (of beter Museumkwartier) en de tram naar de Uithof een nieuwe entree van de binnenstad. De inrichting van het **Ledig Erf en Rotsoord**, die in de huidige situatie slecht leesbaar is en gedomineerd wordt door asfalt, kan veel meer op fietsers en voetgangers worden afgestemd. De belevingswaarde van dit ruimtelijke knooppunt in de stad wordt daardoor versterkt. Het is van belang dat de ontwikkeling van Rotsoord hierop ruimtelijk aansluit. Ook de Singelstructuur vormt een belangrijk ruimtelijk element. Deze stadspoort kan ook een functie krijgen als Park & Walklocatie.

Wat willen we?

- Ledig Erf en Rotsoord als onderdeel van de binnenstad
- Inrichting openbare ruimte afgestemd op de voetganger en fietser
- Verbinding maken met het station Vaartsche Rijn
- Hoge belevingswaarde: aandacht voor detaillering
- Meer zichtbaar maken van het water
- Groene beleving van de singel (stadsecologie)
- Twee voorzijden station Vaartsche Rijn
- Park & Walk; gebouwde parkeervoorzieningen in de binnenstad



Huidige inrichting en mogelijke toekomstige uitwerking Ledig Erf / Rotsoord



A) De poorten van de binnenstad

Ook bij **Kop van Noord** is in de huidige situatie sprake van een sterke dominantie van het autoverkeer in de ruimtelijke inrichting. De inzet is erop gericht het gebied Oudenoord meer onderdeel te maken van de binnenstad en fiets en openbaar vervoer een heldere plaats in het profiel te geven. Ruimtelijk is de wens de singelstructuur te versterken. Dit sluit aan bij de herstructurering van Wijk C, St.-Jacobsstraat en Oudenoord.

Wat willen we?

- Herstructurering Wijk C, St.-Jacobsstraat, Oudenoord
- Kop van Noord onderdeel maken van de binnenstad
- Versterken singelstructuur
- Oriëntatie voor parkeren en logistieke stromen verbeteren
- Heldere toegang tot binnenstad en stationsgebied voor fiets en openbaar vervoer
- Alleen bestemmingsverkeer; geen verkeer van en naar de RING
- Inrichting openbare ruimte afstemmen op de voetganger, fiets en tram

Huidige inrichting en mogelijke toekomstige uitwerking Kop van Noord



B) De as van kennis en cultuur

Dit thema richt zich op het versterken van de podia van de stad en de onderlinge verbindingen daartussen. Het gaat om:

- I. Leidsche Rijn Centrum
- II. Binnenstad
- III. De Uithof
- IV. Vleutenseweg
- V. Biltstraat

De ontwikkeling van **Leidsche Rijn Centrum** tot een levendig stadscentrum is de grootste opgave waar Utrecht nu voor staat. Condities hiervoor moeten worden geoptimaliseerd, zoals de komst van een station, het parkeerbeleid en de versterking van het OV-knooppunt. Tegelijkertijd is de ruimtelijke verbinding van Leidsche Rijn Centrum met de binnenstad een belangrijk aandachtspunt. Aandacht is nodig voor de ruimtelijke aansluiting op de **Vleutenseweg** en de inrichting van de Vleutenseweg zelf. Hierbij zijn fiets en openbaar vervoer de mobiliteitsdragers. Op langere termijn kan juist vertramming van deze as de ruimtelijke samenhang versterken.

Aan de oostzijde kan de tram ook de ruimtelijke samenhang met Rijsweerd en de Uithof vergroten. **De Uithof** ontwikkelt zich verder als een stedelijk centrum met een hoge kwaliteit en belevingswaarde. De aansluiting op de tram draagt zorg voor meer synergie van kennis- en cultuurfuncties in de Uithof en de binnenstad. P+R maakt de as ook voor autogebruikers toegankelijk.



Huidige inrichting en mogelijke toekomstige uitwerking Vleutenseweg

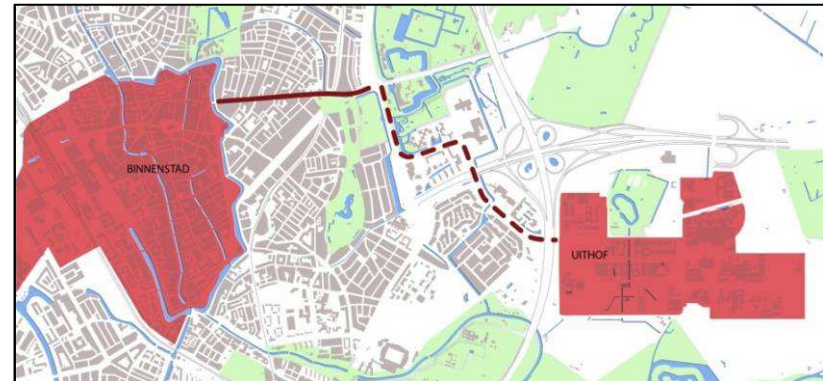


B) De as van kennis en cultuur

Ook de ruimtelijke kwaliteit van de stadscorridor en de belevingswaarde van de **binnenstad** verdienen versterking. De opgave is om de hinder van gestalde fietsen en het vele busverkeer op deze as terug te dringen. Een tweede tramlijn naar de Uithof via de binnenstadscorridor kan de basis vormen voor deze kwaliteitsslag. Ook de **Biltstraat** profiteert hiervan. Daar waar in het huidige profiel functionaliteit de boventoon voert kan door meer gemengd gebruik en vertraming de belevingswaarde naar verwachting sterk worden verhoogd.



Huidige inrichting en mogelijke toekomstige uitwerking Biltstraat / Janskerkhof



C) De stadsboulevard

Dit thema richt zich op de inrichting van de stadsring. Een bijzondere opgave ligt er voor de transformatie van de stadsring tot lokale boulevard en een betere aansluiting op de stedelijke omgeving. Functioneel is de inzet dat de stadsring alleen een functie vervult voor verkeer tussen wijken binnen de RING. Dit vraagt om het verlagen van de snelheid en daarmee vergroten van de oversteekbaarheid. Onderdelen van dit thema zijn:

- I. Beneluxlaan
- II. St.-Josephlaan
- III. Waterlinieweg

Met het op termijn realiseren van een nieuwe en meer directe route voor de tram naar Nieuwegein / IJsselstein kan de tram in de **Beneluxlaan** een meer stedelijke functie krijgen. De oversteekbaarheid kan worden verbeterd, net als de aansluiting op de stedelijke omgeving.

De verkeersstroom op de **St.-Josephlaan** kan worden teruggebracht door alleen verkeer tussen wijken binnen de RING te faciliteren. Hiervoor is het nodig de Graadt van Roggenweg (fly-in) los te koppelen van de **Pijperlaan** op het 24 Oktoberplein. Bij Leidsche Rijn Centrum wordt het verkeer gedoseerd om het verkeer naar Utrecht Noord over een route via de RING te geleiden. Daarnaast wordt ook op de andere toegangen tot de stadsring het verkeer gedoseerd toegelaten. In de omgeving van de St.-Josephlaan zal de verkeerscirculatie nader moeten worden geoptimaliseerd, gericht op verbetering van oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Een bijzondere opgave ligt er voor de herstructurering van de **Waterlinieweg**. Hier liggen belangrijke kwaliteiten van Utrecht in een groene omgeving: de Lunetten, Rietveld Schröderhuis, de Kromme Rijn, Park Bloeyendaal, Wilhelminapark, Galgenwaard, Beatrixpark. Belangrijk is om deze kwaliteiten weer zichtbaar te maken. De Waterlinieweg kan een groene boulevard vormen die al deze kwaliteiten draagt en daarmee de samenhang in dit deel van Utrecht versterkt. Verder is van belang dat Rijsweerd als kantorenlocatie zich op deze boulevard kan oriënteren en daarmee uit het ruimtelijk isolement wordt gehaald.

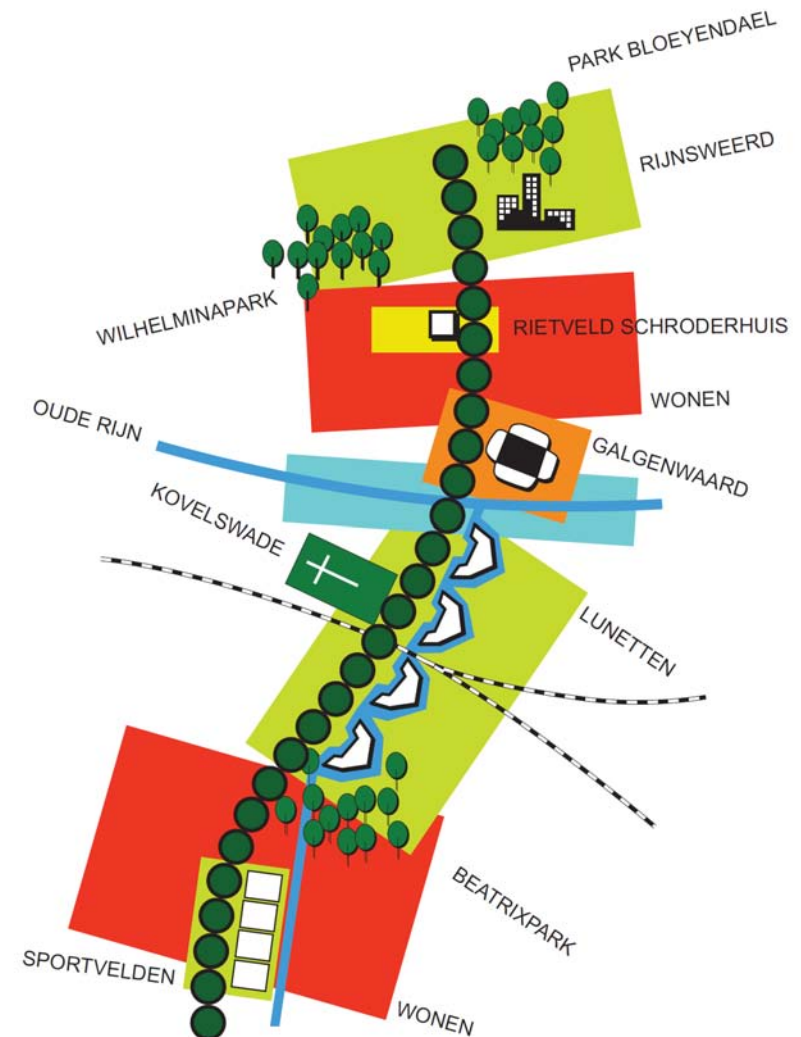


Mogelijke toekomstige uitwerking Waterlinieweg

C) De stadsboulevard

Wat willen we?

- Verbinding stad met landschap / Amelisweerd
- Samenhang van functies in het gebied herstellen
- Wonen, werken in het nieuwe stadspark
- Beleving van de parels verbeteren
- Relatie Uithof met binnenstad versterken
- Bestemmingsgebieden verbijzonderen



C) De stadsboulevard

Toelichting

De afstand gevel tot gevel weerszijden van de Waterlinieweg meet ongeveer 55 meter. Hier tussenin ligt op een talud de Waterlinieweg. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar met de Maliebaan en de Lange Voorhout in Den Haag. De ruimtelijke inpassing is van een geheel andere orde. Zowel de Maliebaan als de Lange Voorhout zijn lommerrijke lanen met een gematigde verkeersfunctie. Beide voorbeelden bieden inspiratie hoe de ruimtelijke inrichting en infrastructuur onderling af te stemmen.

MALIEBAAN



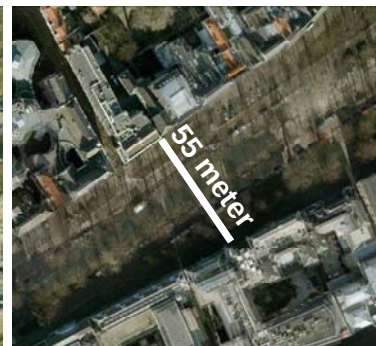
LANGE VOORHOUT, DEN HAAG



Waterlinieweg



Maliebaan



Lange Voorhout, Den Haag

D) De verbonden stad

Dit thema beoogt de ruimtelijke en verkeerskundige continuïteit te versterken op de radialen tussen RING en binnenstad. In dit gebied is de opgave om de verschillende vervoerwijze in een goede onderlinge balans te brengen. Het thema omvat in ieder geval:

- I. Graadt van Roggenweg en omgeving ("fly-in")
- II. Europalaan
- III. HOV-as noord

Daarnaast kunnen ook andere radiale wegen en fietsroutes van dit thema deel gaan uitmaken

De **Graadt van Roggenweg** vormt dé stadsentree voor het autoverkeer, waarop het verkeer naar de parkeerfaciliteiten in het Stationsgebied, Jaarbeurs en binnenstad wordt gebundeld ('fly-in'). De weg vormt daarmee een belangrijk visitekaartje voor de stad. De verkeersfunctie en de omgeving van de weg moeten met elkaar in balans worden gebracht. Juist in de omgeving van de Graadt van Roggenweg vindt ook ruimtelijke transformatie plaats: de gemeentekantoren en het ziekenhuis komen vrij. De vraag is of en hoe bestemmingsfunctie en woonfuncties met elkaar worden verenigd. Dit bepaalt mede de vraag of de omliggende gebieden al of niet toegankelijk moeten zijn vanaf deze stadsentree.



Huidige inrichting Graadt van Roggenweg

Wat willen we?

- De wijken presenteren zich aan de stadsentree
- Goede oriëntatie voor de automobilist op het stationsgebied en parkeervoorzieningen binnenstad
- Oriëntatie parkeervoorzieningen Jaarbeurs organiseren op 'fly-in'
- Stedelijke structuur herstellen
- Beter toegankelijk maken van de tram voor de reizigers
- Zorgvuldig vormgeven schaalovergangen

D) De verbonden stad



Huidige inrichting en mogelijke toekomstige uitwerking Europalaan



De **Europalaan** vormt een onderdeel van de nieuwe tramroute naar het Stationsgebied. Belangrijk is om de ruimtelijke samenhang met de Merwedekanaalzone te borgen. De route heeft een ondersteunende functie voor het autoverkeer naar de Jaarbeurs, maar dit kan en mag niet ten koste gaan van de oversteekbaarheid en de inpassing van de tram in het profiel.

De **HOV-as Noord** vormt de ruimtelijke drager voor de aansluiting van Utrecht Noord op de Binnenstad. Om deze reden is vertramming op langere termijn gewenst. De HOV-as kan daarmee tevens een aanjager vormen voor de ruimtelijke herstructurering en vitalisering van deze wijken, bijvoorbeeld rond centrum Overvecht en het gebied rond de ijsbaan. Verknoping met Randstadspoor kan worden overwogen bij een nieuw station Oudenoord.

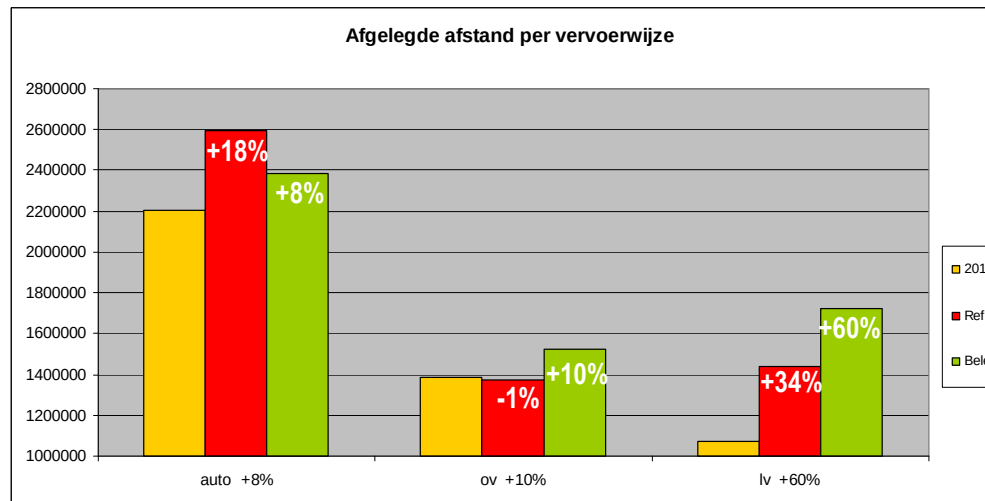
6. Effecten



6.1 Groei naar vervoerwijze

De effecten van de koers zoals uitgezet in Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar zullen geleidelijk aan optreden. Het is een zaak van lange adem. Op dit moment is daarom alleen een indicatie te geven van de effecten van de koers. In een later stadium zal meer zicht moeten ontstaan op de weg naar realisatie en mogelijke knelpunten in de tussenliggende periode.

Met de huidige inzichten kunnen we stellen dat met volledige doorvoering van de principes tussen 2010 en 2030 de groei van het autoverkeer in de stad beperkt kan blijven tot 8%. Zonder ingrijpen groeit het aantal autokilometers op de Utrechtse wegen (exclusief RING) met 18%. Met de beleidskoers wordt een halvering van de groei behaald. De stagnatie van het aantal reizigerskilometers in het OV wordt omgezet in een groei van 10% in het aantal reizigerskilometers in Utrecht. De groeiende trend van het aantal fietskilometers wordt verder versterkt. Het aantal fietskilometers groeit door met 60% ten opzichte van de huidige situatie.



Toekomstige situaties Utrechts wegennet

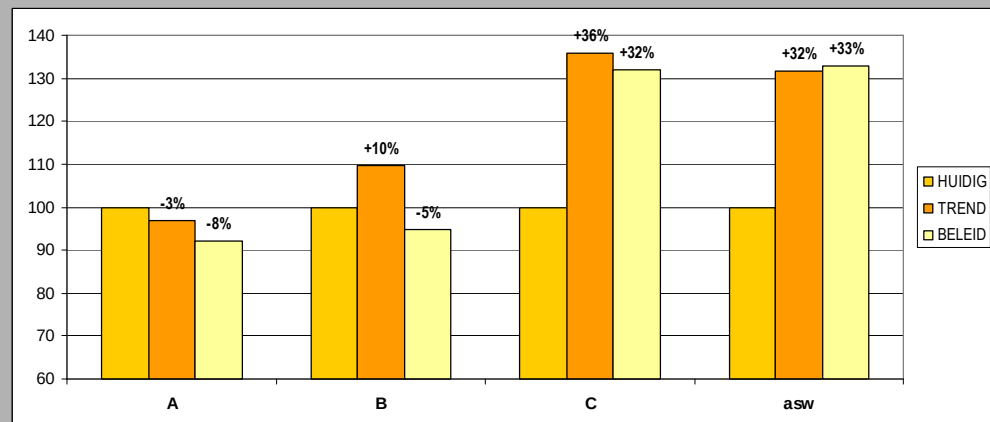
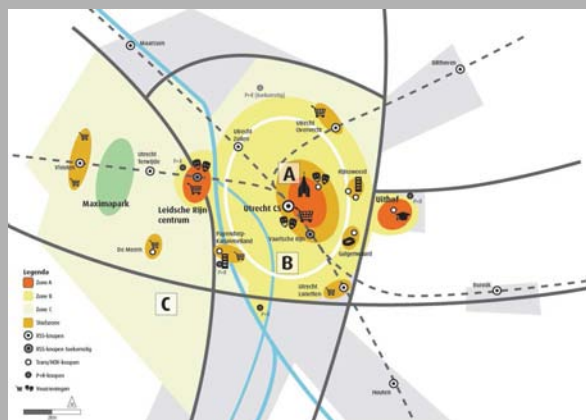
De autonome situatie van het Utrechtse wegennet (2020) bestaat uit de ALU-maatregelen en kent een uitbreiding van de A27 in het aantal rijbanen.

Aanvullend op de autonome situatie zijn voor Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar de principes van de beleidskoers toegepast. Hiervoor is een netwerk van tramverbindingen en snelfietsroutes verondersteld. Het autonetwerk kent een boulevard, waarbij verkeer vanaf buiten de RING via een route van de RING wordt geleid. Verbindingen tussen de RING en de boulevard worden daarom teruggebracht en op aansluitingen wordt een systeem van dosering voorgesteld. Uitzondering hierop vormt de Graadt van Roggenweg die als de primaire stadsentree functioneert. Ook is sturend parkeerbeleid meegenomen.

6.2 Voertuigkilometers auto naar zone

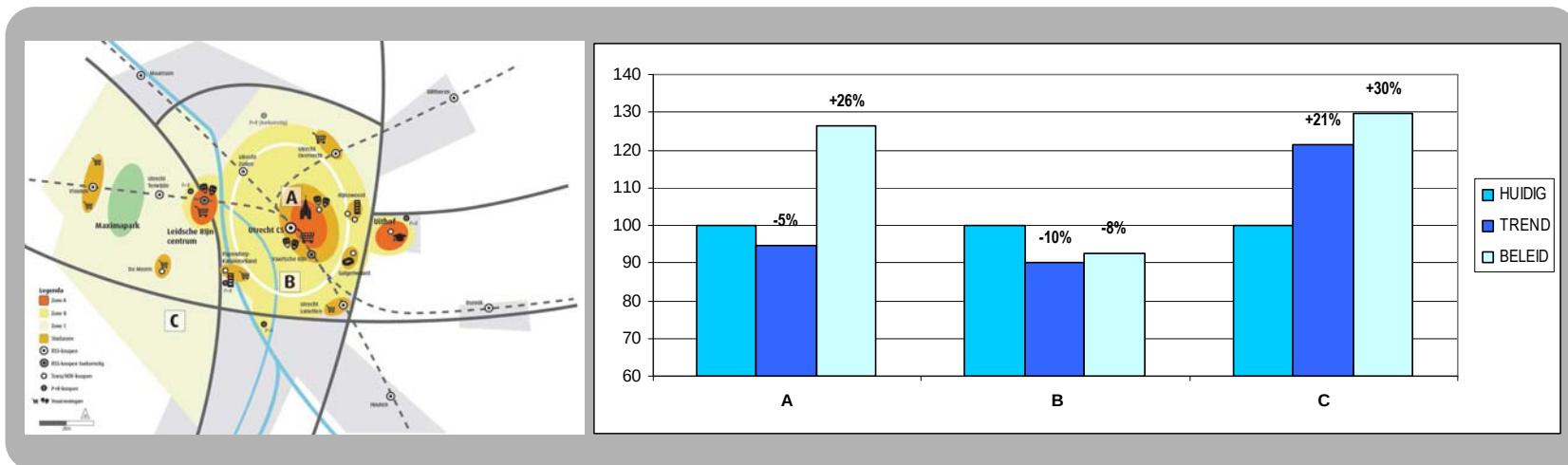
De groei van het aantal voertuigkilometers auto tussen 2010 en 2030 wordt door 'Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar' gehalveerd. Door het doseren van het autoverkeer vóór de stadsboulevard neemt het aantal autokilometers in de zones A en B, waar de opnamecapaciteit voor meer autoverkeer is bereikt, af. In zone A (uitgebreide binnenstadszone) en zone B (zone grotendeels binnen de RING) is het autoverkeer teruggebracht tot -8% respectievelijk -5% van het huidige niveau. De groei van het autoverkeer vindt plaats in de C-zone en op het autosnelwegennet. De beleidsvariant weet de groei van het autoverkeer in zone C licht te laten dalen ten opzichte van de trend. Door de aanpak van de RING is de trend een groei van +32% van het aantal autokilometers over de RING. De beleidsvariant leidt nauwelijks tot meer autokilometers op de RING, het aantal autokilometers stijgt licht door tot +33%.

Het verschil tussen de zones A en B en de zone C wordt veroorzaakt door de ruimtelijke ontwikkeling van Leidsche Rijn in deze periode. Dit extra programma zorgt ook voor nieuwe automobilititeit in de C-zone. Opvallend is dus dat ondanks het extra programma in de A en B-zone een daling kan worden gerealiseerd.



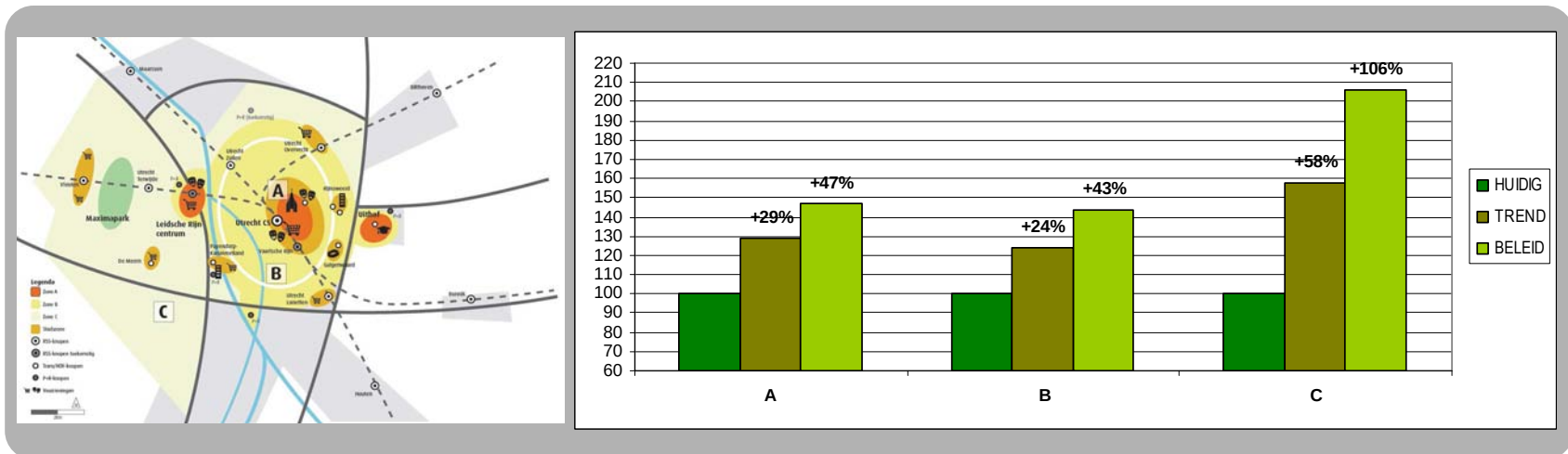
100

Door de verbeteringen van het openbaar vervoer (ondermeer vertraming) neemt tussen 2010 en 2030 het aantal reizigerskilometers in de A-zone sterk toe (+26%). In de B-zone is er nauwelijks verandering ten opzichte van de referentie. Dit wordt verklaard door de verbeteringen in het fietsnetwerk. Op kortere afstand gaat dit deels ten koste van de groei van OV-kilometers in het B-gebied. Duidelijk zichtbaar is dat dit effect voor het C-zone veel minder van belang is. Hier is een groei ten opzichte van de huidige situatie zichtbaar met +30%.



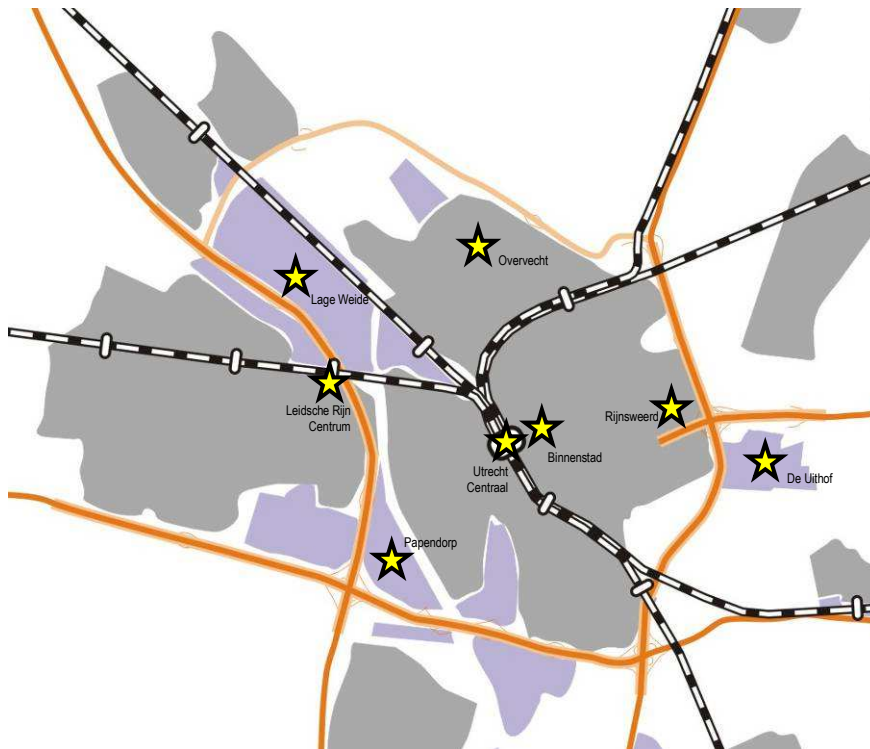
6.4 Reizigerskilometers fiets per zone

Door de maatregelen uit het Ambitiedocument groeit het gebruik van de fiets sterk. Ten opzichte van de huidige situatie neemt in 2030 het aantal fietskilometers in de A- en de B-zone toe met respectievelijk +47% en +43%. De snelfietsroutes zijn het meest effectief voor het C-gebied. Hier groeit het aantal fietskilometers met +58% in de referentie (invloed extra programma) tot zelfs +106% in het beleid conform het Ambitiedocument.



6.5 Bereikbaarheid economische kerngebieden

De gevolgen van de beleidsprincipes op de bereikbaarheid van de economische kerngebieden zijn uitgedrukt in de economische potentie van een locatie. Vanuit het perspectief van bedrijven wordt gekeken in welke mate potentiële werknemers of potentiële consumenten binnen bereik zijn. Bereikbaarheid wordt hier gedefinieerd als het aantal inwoners dat een locatie kan bereiken binnen een bepaalde tijd. De economische potentie is bepaald voor de verschillende kernlocaties van Utrecht.



Kernlocaties van Utrecht

6.5 Bereikbaarheid economische kerngebieden

De ingrepen in het wegennet gaan niet ten koste van de autobereikbaarheid; integendeel: het aantal mensen dat de economische kerngebieden in 30 minuten kan bereiken neemt dankzij 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar', in combinatie met de regionale maatregelen aan het hoofdwegennet, toe. Vooral De Uithof (+18%) en Lage Weide (+21%) kennen een forse groei in het invloedsgebied. Voor de binnenstad en Rijsweerd is er nauwelijks effect. Deze gebieden zijn gebaat bij een goede toegankelijkheid en vindbaarheid van de parkeervoorzieningen. Een extra impuls voor de autobereikbaarheid is verder het verbeteren van de looproutes van de parkeerlocaties naar de bestemmingsgebieden.

Openbaar vervoer en fiets kennen een forse groei van de bereikbaarheid voor alle kerngebieden. De groei van Leidsche Rijn Centrum valt hierbij het meeste op: +53%. Dit komt mede door de verdere groei van Leidsche Rijn zelf, maar ook door de investeringen in Randstadspoor, tram en fiets. Ook de positie van de Uithof verbetert sterk. Zowel per OV als per fiets neemt de bereikbaarheid met circa 40% toe. De concurrentiepositie van het openbaar vervoer is voor de centraal gelegen locaties Utrecht Centraal en de binnenstad hoog. Doordat zowel de autobereikbaarheid als de OV-bereikbaarheid beide verbeteren door de beleidskoers, verandert hier de concurrentiepositie van het openbaar vervoer nauwelijks. Voor alle andere kerngebieden neemt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer toe, met name voor Leidsche Rijn Centrum, Rijsweerd en de Uithof.

	Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar (groei tov huidige situatie)			HUIDIG	koers
				OV-factor ¹	
Binnenstad	+ 4%	+20%	+27%	1,0	1,1
Utrecht Centraal	+10%	+11%	+32%	1,7	1,7
Uithof	+18%	+40%	+42%	0,6	0,8
Rijsweerd	gelijk	+26%	+20%	0,7	0,9
Leidsche Rijn Centrum	+ 6%	+53%	+177%	0,6	0,8
Lage Weide	+21%	+27%	+75%	0,6	0,6
Papendorp	+13%	+18%	+46%	0,7	0,7
Overvecht	+10%	+23%	+26%	0,7	0,8

De groei van het aantal mensen dat een locatie kan bereiken in een bepaalde reistijd (in 30 minuten per auto, 45 minuten per OV en 20 minuten per fiets). Voor de Utrechtse binnenstad leiden de maatregelen van 'Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar' ertoe dat het aantal inwoners dat de binnenstad kan bereiken binnen 30 minuten autoreistijd met +4% toeneemt; het aantal mensen dat in staat is binnen 45 minuten per OV de binnenstad kan bereiken neemt met 20% toe, met de fiets gaat het om 27% meer mensen binnen 20 minuten.

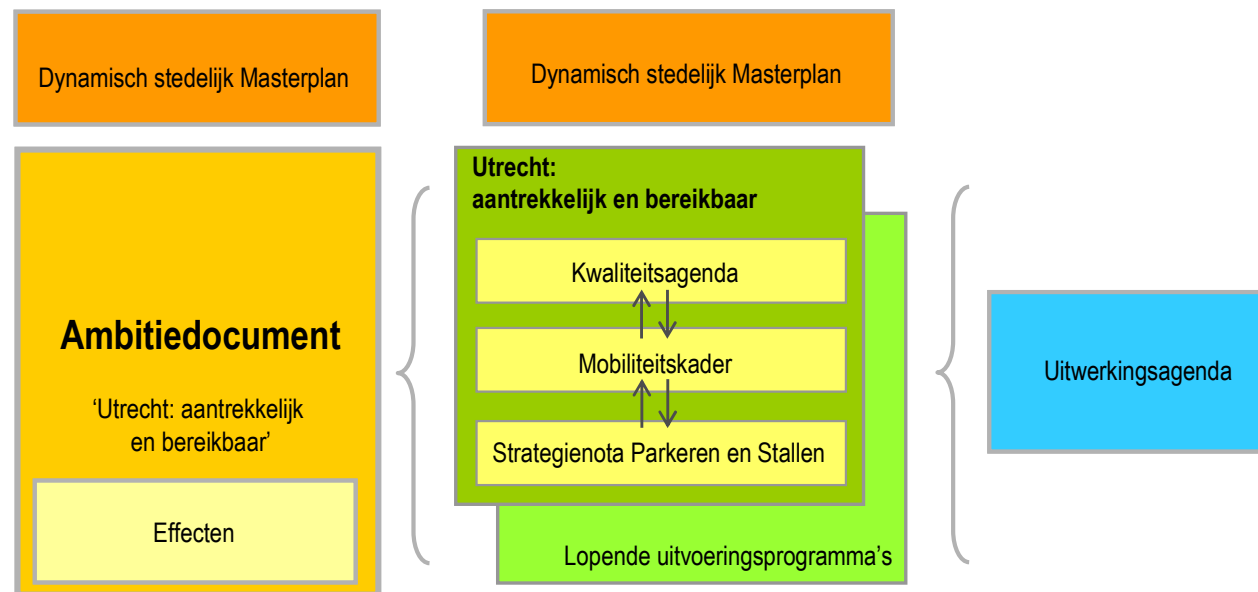
¹OV-factor geeft de concurrentiepositie van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in vergelijking met de bereikbaarheid van de auto



7. Hoe nu verder?



7. Hoe nu verder?



7. Hoe nu verder?

In dit Ambitiedocument zijn, in samenhang met het Dynamisch Stedelijk Masterplan, samenhangende keuzen geformuleerd voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in relatie tot de ruimtelijke omgeving. Indien de voorgestelde koers wordt overgenomen kan nadere uitwerking gegeven worden aan het voorliggende 'Ambitiedocument'.

De inhoudelijke uitwerking vindt plaats in:

- Kwaliteitsagenda Mobiliteit en Ruimte
- Mobiliteitskader
- Strategienota Parkeren en Stallen

In de **Kwaliteitsagenda** worden de samenhangende keuzen voor mobiliteit en ruimte uitgewerkt in een geïntegreerde werkwijze, van beleids- tot uitvoeringsniveau. De gewenste samenhang tussen mobiliteit en ruimte vraagt om afstemming op de vier aspecten: programma, netwerkstructuur, inrichting en beheer en gebruik. De geïntegreerde werkwijze moet ook leiden tot samenhang tussen de keuzen op verschillende schaalniveaus: nationaal, regionaal, stedelijk en wijkniveau.

De uitwerking vindt plaats aan de hand van de thema's:

- | | |
|---|------------------------------|
| A | de poorten van de binnenstad |
| B | de as van kennis en cultuur |
| C | de stadsboulevard |
| D | de verbonden stad |

De thema's worden in de kwaliteitsagenda uitgewerkt tot concrete maatregelen om stedelijke kwaliteit te realiseren.

Deze uitwerking levert vervolgens een leidraad op voor het creëren van stedelijke kwaliteit elders in de stad.

Als onderdeel van deze werkwijze worden in het **Mobiliteitskader** de infrastructuurnetwerken voor fiets, openbaar vervoer en autoverkeer nader uitgewerkt in concrete maatregelen. In samenhang met ruimtelijke keuzen en lopende projecten wordt de ontwikkeling van de mobiliteit, gekoppeld aan een fasering in de tijd, onderzocht. Dit moet duidelijk maken in hoeverre tussengelegen momenten, wanneer de ambities nog niet volledig zullen zijn gerealiseerd, nog leiden tot knelpunten. Het Ambitiedocument, primair gericht op de personenmobiliteit, wordt dan ook aangevuld met de visie zoals opgenomen in het Actieplan Goederenvervoer. Het Mobiliteitskader vervangt het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Utrecht.

Bij de uitwerking wordt ook de relatie met de **lopende uitvoeringsprogramma's** gezocht. Het gaat om programma's als het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid, Utrecht Vernieuwt, Leidsche Rijn en het nieuwe Stationsgebied. Maatregelen uit deze uitvoeringsprogramma's worden geijkt op de koers van het Ambitiedocument.

De **Strategienota Parkeren en Stallen** werkt het parkeerbeleid verder uit. Hierbij komen verschillende aspecten aan de orde voor parkeren voor bewoners, werkenden en bezoekers. Naast de Strategienota wordt gewerkt aan de uitwerking van de parkeernormering.

De drie uitwerkingsnota's voorzien nieuwe en lopende projecten van een functioneel en ruimtelijk kader. Ook wordt op basis van de drie uitwerkingsnota's een **uitvoeringsagenda** voor de programmering en fasering opgezet, die wordt **ingebod in het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid**.

7. Hoe nu verder?

Naast de inhoud is vooral ook het proces van Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar van groot belang. Het Ambitiedocument is opgesteld in een **open planproces**, zowel intern ambtelijk als extern met experts en belanghebbenden in de stad. Concepten zijn vroegtijdig aan diverse betrokkenen gepresenteerd en daardoor ook aangescherpt. Het proces biedt ook een podium voor een integrale discussie, waarbij het beleid nadrukkelijk ook wordt ingekleurd door de inbreng van participanten in het proces. Deze 'dynamische en open werkwijze' willen we ook in de volgende fase voortzetten. Ook in de uitwerking speelt de interactiviteit uit het voortraject een belangrijke rol.

Om de samenhang binnen de inhoudelijke uitwerking te garanderen en tegelijkertijd ruimte te houden voor inbreng van derden op het product (en vice versa) stellen we voor de lopende werkwijze te continueren. In de volgende fase wordt gewerkt aan drie concrete producten, maar de samenhang en communicatie vindt plaats onder de koepel van Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar. Deze organiseert een terugkombijeenkomst met experts en belanghebbenden uit de eerste ronde, een terugkoppeling met de commissie en een evenement van de jongerendentank U-shake over het onderwerp. Ook binnen het ambtelijk apparaat wordt voor terugkoppeling en verwerking van input gezorgd.

