



Notitie Kracht van Utrecht

Duurzame en gezonde stedelijke ontwikkeling en mobiliteit tbv de coalitiebesprekingen en collegevorming 2014 - 2018

Aanleiding, doel en doelgroep

D66, Groenlinks, VVD en SP gaan met elkaar in gesprek over een mogelijke coalitie op basis van het advies van de informateur van D66 van 4 april j.l.

Doel van deze notitie is ten behoeve van het te sluiten coalitie-akkoord 2014- 2018 voorstellen en tekstsuggesties te leveren aan alle fracties van politieke partijen uit de gemeenteraad van Utrecht.

Inhoudsopgave

1	Visie van de Kracht van Utrecht op duurzame, gezonde stedelijke ontwikkeling en mobiliteit	2
2	Extra argument: Beperking van de blootstelling aan roet van het autoverkeer	3
3	Voorstellen (doel, uitgangspunten en uitwerking) voor het coalitieakkoord 2014 - 2018	5
4	Bijlage: Visie van Kracht van Utrecht op een versnelling van de omslag	7

Heeft u vragen en/of een verzoek om een bijdrage t.b.v. "Pleinbijeenkomsten" ?

We bieden alle partijen aan om vragen van uw kant te beantwoorden heeft en/of in het kader van de coalitiebesprekingen bijdragen te leveren aan nog te organiseren "Pleinbijeenkomsten". U kunt dan contact zoeken met

Jos Kloppenborg contactenkvu@gmail.com telefoon (06) 18 51 23 70.

Afhankelijk van uw vragen of thema stellen wij vervolgens een delegatie van experts samen, die in een gesprek de vragen van uw kant beantwoordt of een bijdrage levert aan een "Pleinthema".

Eindredactie:

Utrecht, 7 april 2014

Jan Korff de Gidts,

Kracht van Utrecht-initiatief

www.krachtvanutrecht-initiatief.nl

1. Visie van de Kracht van Utrecht op duurzame, gezonde stedelijke ontwikkeling en mobiliteit

De Kracht van Utrecht is een interdisciplinair team van experts en bewoners van de stad, zonder partij-, bedrijfs- of ambtelijke belangen. We bestaan inmiddels 5 jaar en werken aan een integrale aanpak van bereikbaarheid, economische ontwikkeling en stedelijke- en omgevingskwaliteit. Wij hebben oog voor kostenaspecten, natuur en cultuur in en rond de stad en voor participatie van bewonersgroepen en bedrijfsleven: meer info zie www.krachtvanutrecht-initiatief.nl

Utrecht is een prachtige stad in een rijke regio. We hebben een unieke binnenstad en bijzondere landgoederen en parken heel nabij. De stadsregio heeft een sterke economische positie. Deze aantrekkingskracht zorgt ervoor dat steeds meer mensen, waaronder veel studenten, hier willen blijven wonen en werken.

Stad en regio zijn de laatste 20 jaar enorm gegroeid. Dat heeft mooie kanten, maar er is ook een toenemende spanning tussen doelstellingen op het gebied van duurzame stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid.

De opnamecapaciteit van de stad voor het autoverkeer is bereikt. We overschrijden grenzen. Verschuiven van verkeersstromen zorgt voor een waterbed-effect. Het auto- en fiets- en OV-systeem tezamen loopt in de stad vast. De Utrechtse leefomgeving staat hierdoor onder grote druk. Onze ruimte is schaars.

Gelukkig maken steeds meer Utrechters de gezonde keus voor meer bewegen en de fiets. Van belang is een stedelijke inrichting die verleidt en aanzet tot actieve mobiliteit (wandelen, lopen en fietsen), een stad die klimaatbestendig is en een stad met intensief gebruik van innovatieve (e-) technologie en voor vergroening en verduurzaming van energie en transport. Deze koppeling werkt drie kanten op: de verandering in vervoerskeuze (alternatieven voor autogebruik) leidt zowel tot het terugdringen van welvaartsziekten, als tot de verbetering van de omgevingskwaliteit en vermindering van (verkeers-) emissies. Daarnaast groeit het besef dat Utrecht een regionaal tramnetwerk nodig heeft.

We signaleren dat tal van bewoners- en ondernemersinitiatieven in de stad behoefte hebben en de ruimte pakken hun eigen (leef-)omgeving in te richten. Heel goed dat D66 als grootste partij in het nieuwe college vertrouwt op eigen kracht en hen meer ruimte wil geven hun leefomgeving vorm te geven. Maar het hanteren van alleen een lokale knelpuntbenadering is voor Utrecht als geheel onhoudbaar.

Niemand kan het alleen, maar we moeten ook niet op elkaar wachten. De urgentie werd eind maart weer duidelijk benoemd in het laatste IPCC-rapport ¹. over de stand van het klimaatbeleid. “We kunnen niet wachten tot 2050, dat is echt te laat; we kunnen zoveel anders tot 2030, het kan als je wilt”, zegt Marianne Minnesma in het recente rapport van Urgenda 100% Duurzaam in 2030 (april 2014)²

¹ <http://www.ipcc.ch>

² <http://www.urgenda.nl/documents/rapport-nederland-100procent-duurzaam2030.pdf>

We zijn toe aan een andere manier van denken: Vanuit de kwaliteitseisen van de stedelijke openbare ruimte en gezonde stad omschrijven we hoe we met actieve en gezonde mobiliteit wandelen, lopen en fietsen en het gebruik van schoon OV-rail/HOV kunnen bevorderen.

Ook minister Schultz van Haegen meldt de trendbreuk: anders reizen

Minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur vindt asfalt niet dé oplossing voor alle verkeersproblemen. Soms is het nodig om een weg aan te leggen, maar er moet toch veel vaker worden gezocht naar een creatieve en innovatieve manier om drukte op de weg te voorkomen. Dat zei Schultz (VVD) zondag 3 november 2013 in het televisieprogramma Buitenhof.

Door de verstedelijking moet anders naar fileproblemen worden gekeken, stelt Schultz, die spreekt van een trendbreuk. „Je kunt zeven banen om de stad heen leggen, maar niet zeven banen de stad in”, zei ze. Er moet op andere manieren worden gezorgd dat reizigers alsnog de stad in kunnen. Dat kan door mensen te verleiden op andere tijden of op een andere manier te reizen, maar ook door slimme technieken in te zetten.

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar geeft al richting aan een gewenste stedelijke ontwikkeling, voor de lange termijn, voor 2030. Wij sluiten graag bij deze visie aan en voegen daar voor de komende vier jaar een serie concrete voorstellen toe.

2. Extra argument: Beperking van de blootstelling aan roet van het autoverkeer

Een extra argument om de omslag naar een gezonde en bereikbare stad te versnellen komt voort uit inzichten uit de roetkaart van Utrecht / Nederland van TNO/RIVM (december 2013) en het onderzoek 'Bouwen aan een gezonde stad: Luchtbeleid in het perspectief van gezonde en duurzame verstedelijking', dat in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het platform Gezond Ontwerp Wijzer in januari 2014 is gepubliceerd³.

De onderzoeksgroep van het RIVM, PBL en de TU Eindhoven, Faculteit Bouwkunde (Urban Lab) stellen voor om ter onderbouwing van het gemeentelijke gezondheidsbeleid de vermindering van de blootstelling aan roet en de daarmee gepaard gaande gezondheidswinst van maatregelen zo goed mogelijk te kwantificeren. Een roetmaat wordt dan een handvat om maatregelen onderling te vergelijken en te kiezen voor maatregelen met het grootste gezondheidseffect. Recent onderzoek van RIVM, TNO, PBL en DCMR laat zien dat het haalbaar is om de concentratie van roet met metingen en berekeningen vast te stellen⁴.

De onderzoekers bepleiten een Roetreductieplan met roetindicator als belangrijk instrument om stedelijke ontwikkeling en leefomgevingskwaliteit aan elkaar te koppelen⁵. Het pleidooi sluit aan op het voorstel uit 2011, dat de Kracht van Utrecht deed op de eerste landelijke Roetconferentie in Schiedam.

³ <http://platformgezondontwerp.nl/index.html> (de Bont, van Bree, Kruize & den Hertog, 2014)

⁴ http://platformgezondontwerp.nl/onewebmedia/20140113_ADB_MinlenM_def.pdf

⁵ http://platformgezondontwerp.nl/onewebmedia/20140113_ADB_MinlenM_def.pdf

TNO, RIVM en PBL hebben in de december 2013 via emissiegegevens en verspreidingsmodellen een eerste schatting gemaakt van (lokale) roetconcentraties. De resultaten laten zien dat roet, in vergelijking met PM10 en PM2.5, tot veel hogere blootstellingen van bewoners nabij snelwegen en in drukke (verkeers)straten leidt. In deze situaties kunnen daarom verkeersmaatregelen, als roet in hoge concentraties aanwezig is, een aanzienlijke gezondheidswinst opleveren, groter dan eenzelfde concentratiedaling in PM10 of PM2.5.

Naast minder verkeer blijken milieuzonering, snelheidsbeperking, doorstroommaatregelen en de toepassing van roetfilters afgemeten aan de reductie van de roetconcentratie een grotere blootstellingsreductie en meer gezondheidswinst op te leveren dan eerder werd aangenomen op basis van PM10 en PM2.5 (en op basis waarvan sommige voorgenomen maatregelen zelfs voortijdig (onterecht) zijn gesneuveld).

Roet als een aanvullende maat voor een efficiënt en gezondheidseffectief luchtbeleid is nu bij burgers en politiek in beeld. Projecten waarbij de meerwaarde hiervan verder kan worden onderbouwd verdienen ruimte voor uitwerking en uitvoering. Een roetmaat levert niet alleen een beter beeld op van relatief hoogbelaste en ongezonde plekken in (verkeersrijke) stedelijke situaties, het biedt ook de mogelijkheid om – in het licht van ruimtelijke plannen – bij herstructurering en stedelijk ontwikkeling gezondheidseffecten van verkeer en andere bronnen van primair verbrandingsaerosol beter mee te wegen en te verankeren in beleid. Denk hierbij bijvoorbeeld ook aan het onderbouwen van Milieu-Effect-Rapportages (MER) en Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyses (MKBA).

Een roetindicator kan daarmee een belangrijk instrument zijn om stedelijke ontwikkeling en leefomgevingskwaliteit aan elkaar te koppelen.⁶

In symposia over Luchtkwaliteit in o.a. Schiedam (2011), Eindhoven (2013) en Utrecht (Provincie Utrecht, 2014) is nut en noodzaak van een programmatische aanpak van een roetreductieplan bepleit. De in deze symposia verworven inzichten brengen we dan ook graag in in het coalitieoverleg van politieke partijen in Utrecht als handvat voor de beperking van de blootstelling aan roet.

⁶ http://platformgezondontwerp.nl/onewebmedia/20140113_ADB_MinIenM_def.pdf

3. Voorstellen voor het coalitie-akkoord voor de periode 2014 – 2018

Doel: versnellen van de omslag naar een duurzame, gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad Utrecht

Uitgangspunten duurzame, gezonde stedelijke ontwikkeling en mobiliteit

- Vanuit de kwaliteitseisen van de stedelijke openbare ruimte en gezonde stad gaan we wandelen, lopen en fietsen en gebruik van OV-rail bevorderen.
- We kiezen voor meer fiets en OV-rail omdat het belang van een gezonde stad het vereist en de opnamecapaciteit van de stad voor het autoverkeer is bereikt.
- We stimuleren slow traffic (lopen en fietsen) langs begaanbare routes in de eigen woon- en winkelwereld; we creëren overzicht en veiligheid door openbare ruimte en buurtomgeving aantrekkelijk te maken voor voetganger en fietser.
- De fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de stad, ook voor de korte ritjes. De E-fiets wordt een belangrijk vervoermiddel in het woon-werkverkeer in de regio.
- Utrecht wordt dé Fiets- en OV-stad van Nederland.
- Lageweide wordt hét overslagpunt voor Nederland en een duurzaam stadsdistributiesysteem van de stad.
- Innovatief elektrisch openbaar vervoer en app-gebruik voor keuzes in mobiliteit in de stad verdient o.a. in het project Beter Benutten een extra stimulans.
- In een Utrechts Roet- en Geluidsreductieplan werken we de gezondheidswinst uit die we met de beoogde omslag naar actieve en gezonde mobiliteit en een versterkte ambitie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar in 2018 willen boeken.

Uitwerking

- In 2015 is station VaartseRijn geopend (als nieuwe OV-poort voor de stad, ontlast Utrecht CS) en heeft het station een snelle en hoogwaardige ontsluiting voor de fiets
- In 2018 heeft de stad een Doorfietsnetwerk⁷, dat aan hoge kwaliteitseisen voldoet, reistijdwinst oplevert en aansluit op zowel het Doorfietsnet in regio en provincie als het integraal OV-railnetwerk in de regio (IC-Sprinters / Randstadspoor / Tram en HOV).
- Vanaf 2014 versnellen we de voorbereiding van de tweede tram-as Uithof – Binnenstad.
 - o met onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid
 - van een rechtstreekse verbinding Leidsche Rijn- Uithof via Papendorp-Utrecht Vaartse Rijn - De Uithof;
 - van het - in goed overleg met de buurgemeenten – doortrekken van tramlijnen naar Station Bilthoven en /of Zeist.
- In 2018 heeft de stad een groter autovrij voetgangersgebied, een autoluwe Binnenstad en een autoluwe Lombokplein; binnen en tussen autoluwe gebieden is er meer elektrisch (taxi-/riksja) vervoer o.a. voor de Last Mile.
- Stel met belanghebbenden (verladers, transporteurs, ondernemers en bewoners) een actieplan op om slimmere stadsdistributie (gebundeld per winkel met voertuigen op maat, incl. internetwinkelen) een versnelling te geven en vereenvoudig de (administratieve) voorwaarden voor subsidie. Lage Weide zou hét overslagpunt van zowel de stad als van Nederland kunnen worden (van water naar spoor, weg en vice versa).

⁷ Behoudens enkele fietsbruggen, die naar verwachting in 2020 kunnen worden opgeleverd.

- In parkeergarages in de Binnenstad en Stationsgebied krijgen fietsers fietsparkeerruimte op de begane grond of in ondergrondse parkeergarages op de bovenste parkeerdek(ken).
- We bouwen voort op de door bewoners aangedragen ideeën voor de Noordelijke Randweg met ongelijkvloerse kruisingen en zoeken naar de daarvoor benodigde financiering. We nemen hierin mee het concept van ongelijkvloerse kruisingen met 2x1 voor het doorgaande verkeer en 2x1 voor het stadsverkeer via rotondes over de NRU (systeem “a la Luik langs de Maas”).
- De gemeente Utrecht bepleit – op basis van onafhankelijk MKBA-onderzoek – bij Rijk en Provincie dat de beslissing tot het verbreden van de “Bak van Amelisweerd” wordt uitgesteld en alle voorbereidende werkzaamheden aan de A27 worden opgeschort.
- De principe-afspraken tussen Rijk en Regio voor een regionale MIRT-Verkenning voor de tweede Tramas (Utrecht CS – Binnenstad – Uithof) wordt uitgebreid tot een brede, integrale, regionale MIRT-Verkenning⁸ en zoeken we naar de beoogde financiering, o.a. door ontschotting van MIRT-gelden. O.a. in overleg met de Europese Investeringsbank⁹ voor duurzame railinfrastructuurprojecten.

⁸ In al het tot nu toe uitgevoerde MIRT-onderzoek was de probleemanalyse de zwakke schakel (snelweg-verbreding voor het oplossen van files? Tram naar de Uithof? Hoogste tijd voor een brede, integrale benadering.

⁹ www.eib.org de EU-bank o.a. voor duurzame infrastructuurprojecten, zoals de tramtunnel in Malmö in Zweden.

4. Bijlage bij de Notitie

Visie van de Kracht van Utrecht op een versnelling van de omslag naar een duurzame, gezonde stedelijke ontwikkeling en mobiliteit

Naast ons pleidooi voor een forse schaa sprong naar een robuust OV-rail/tram-systeem¹⁰ in de stad en regio, een pleidooi die steeds meer aansluit op de visie van het Bestuur Regio Utrecht¹¹ vragen we aandacht voor de volgende streefdoelen:

- 1) Streef naar elk jaar 10% meer fietskilometers in de stad

- 2) Maximeer het aantal gemotoriseerde voertuigen op de Binnenring / Stadsring.

- 3) Streef elk jaar (mbv het roet- en geluidsreductieplan) naar minder autokilometers in de stad en naar een verlaging van de intensiteiten op drukke en ongezonde straten door woonwijken met 5 %.

- 4) Denk integraal na over verkeersstromen en het waterbed-effect

- 5) Werk met belanghebbenden (verladers, ondernemers en bewoners) aan een actieplan om slimmere stadsdistributie (gebundeld per winkel met voertuigen op maat – elektrische bestelauto – vrachtfiets -, incl. internetwinkelen; met distributiecentra buiten de stad) een versnelling te geven en vereenvoudig de (administratieve) voorwaarden voor subsidie.

- 6) Ontwikkel met gebruikers en bezoekers een logisch en begrijpelijk en vanzelfsprekend routerings- en verkeerscirculatiesysteem in de stad.

- 7) Slot: Onderbouw met de kwaliteitseisen van de stedelijke openbare ruimte en gezonde stad hoe we met actieve en gezonde mobiliteit wandelen, lopen en fietsen en het gebruik van schoon OV-rail/HOV een duurzame stedelijke ontwikkeling en economie kunnen bevorderen.

¹⁰ <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/images/Downloads/Kracht%20van%20Utrecht%20versie%202.0.pdf>

¹¹ zie het overdrachtsdocument van het BRU, onderdeel Openbaar Vervoer
<http://www.regioutrecht.nl/bestuur/algemeen-bestuur/BRUOverdrachtsdocument2014.pdf>

Toelichting bij de streefdoelen van de Kracht van Utrecht

1) Zorg elk jaar voor 10% meer fietskilometers in de stad

Voor problemen met ruimtebeslag, geluidsoverlast en luchtverontreiniging bestaat uiteindelijk maar één duurzame oplossing die voorop dient te staan: meer fietskilometers en minder autokilometers in de stad. Dat betekent: directe, comfortabele doorfietspaden, met zo weinig mogelijk verkeerslichten en zoveel mogelijk “dubbel groen” op drukke kruispunten. Zorg dat de fiets op de stadsroutes het snelste vervoermiddel is en blijft. Ook “groene golven” voor fietsers behoren tot de mogelijkheden om fietsen nog aantrekkelijker te maken.

Bij verminderen van het aandeel gemotoriseerd verkeer in de stad los je namelijk meerdere problemen – lucht, geluid en ruimte – in een keer op.

Steeds meer mensen in de stad (willen) fietsen. Steeds meer mensen beseffen dat fietsen heel goedkoop is en ontdekken apps op hun smartphone waarmee ze in de combinatie fiets + OV op grote kostenvoordelen uitkomen t.o.v het bezit en gebruik van de auto¹².

De gemeente kan o.a. in haar communicatie met de stad (o.a via het project Beter Benutten) app-gebruik voor keuzes in mobiliteit in de stad een nog veel grotere verspreiding geven (Mobiliteits-kosten-calculator uit Twente/ RideAmigos¹³).

Minder autokilometers in de stad bereik je zowel door het grote aantal korte ritten te verminderen als het aantal lange ritten stad in & uit te verminderen.

Waar – met name – korte autoritten zich voordoen bieden begaanbare loop- en fietsroutes naar o.a. winkels met ruime stallingen de oplossing¹⁴. Daar waar zoals in het Stationsgebied OV en fietsinfrastructuur in ruime mate aanwezig is, zijn meer autoparkeerplekken en brede (auto)wegen onnodig en ongewenst. Aanbeveling verdient het fietsers de ruimte/ de fietsroute te bieden in het woon-werkverkeer via de voorstadstations met slimme aansluitingen op Sprinter/IC naar buiten de regio. Het gezamenlijke concept van Fietsersbond, Railforum en Kracht van Utrecht: Dubbele Schaalsprong OV-rail en Fietsnetwerk voor 2014-18-28; meer info op aanvraag. Ook dit pleidooi sluit aan op de Fietsvisie van het Bestuur Regio Utrecht uit 2013, zie het overdrachtsdocument van het BRU, onderdeel Fiets in het hoofdstuk Wegen en Verkeer¹⁵.

Daar waar zoals in het Stationsgebied OV en fietsinfrastructuur in ruime mate aanwezig is, zijn meer autoparkeerplekken en brede (auto)wegen onnodig en ongewenst, terwijl wel meer fietsenstallingsruimte nodig is; die kan worden gevonden door in een aantal parkeergarages in binnenstad en Stationsgebied parkeerdekken om te bouwen tot fietsparkeerdekken.

Fysiek doseren van autoverkeer (in de spits, stadinwaarts, met de verkeersregelinstallatie op alle invalwegen van de stad) zou gelijke tred dienen te houden met het beschikbaar komen van actievere en gezondere keuzes. Een leefbaarheidsheffing, al of niet gekoppeld aan het parkeertarief van bezoekers en forenzen is een tweede optie. Steden als Londen, Stockholm en

¹² Wat kost je auto eigenlijk? Zie de innovatieve in Twente ontwikkelde app, gekoppeld aan een mobiliteitsapp voor werknemers): <http://www.twentemobiel.nl/over-de-kostencalculator>. zie ook het artikel in bijlage uit de Landelijke [Beter Benutten krant](#), voorjaar 2014.

¹³ Zie de "[RideAmigos in 6 Minutes!](#)" Demo Video

¹⁴ Innovatie alom: producent van fietsrekken MB introduceert een intelligente fietsparkeerapp: vind je fietsrek en betaal e.v.t. met diezelfde app <http://www.youtube.com/watch?v=oFO1pDLR5II>

¹⁵ <http://www.regioutrecht.nl/bestuur/algemeen-bestuur/BRUOverdrachtsdocument2014.pdf>

Milaan hebben “een spitsheffing” ingevoerd. Ook in de ons omringende landen België en Duitsland neemt de overheid het voortouw bij het invoeren of uitbreiden van heffingen voor vracht en personenverkeer. Beprijzen blijkt overigens een zeer effectieve maatregel te kunnen zijn.

Een verbreding van de bak / A27 van Amelisweerd past niet in deze visie omdat een hogere capaciteit zal leiden tot het aantrekken van latent verkeer en hogere intensiteiten. Dat geldt ook voor een compromisloze aanleg van de NRU als snelweg met ongelijkvloerse kruisingen en 2x2 rijstroken en een rijstrook voor op- en afritten (dwz feitelijk een snelweg met 2x3 rijstroken), zeker nu op de laatste NRU-bijeenkomst bekend is geworden dat “een opgewaardeerde NRU met uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen zeker 2 keer zoveel autoverkeer kan verwerken.....”

2) Maximeer het aantal gemotoriseerde voertuigen op de Binnenring / Stadsring

Naast de onder 1. genoemde maatregelen sluiten we aan op het programma van de gemeente voor het aanpassen van de Binnenring / Stadsring als uitvloeisel van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 2030.

We bespreken en becommentariëren:

- Het concept van de groene stadsboulevard
- Lessinglaan
- Kardinaal de Jongweg
- Maatregelenpakket Utrecht-West
- Het waterbed-effect en de Knip Monicabrug

In het Ambitiedocument UAB-2030 heeft de gemeenteraad aanvaard om de Binnenring om te vormen tot groene Stadsboulevard van 2x1 rijstroken en 50 km/u. De gemeente wil hiermee de ruimtelijke kwaliteit van de Binnenring vergroten in plaats van een weg van 2x 2 rijstroken en 70 km/uur, die teveel ruimte in beslag neemt en teveel ongezond autoverkeer binnen de stad veroorzaakt. De inrichting van de Binnenring als stadsboulevard is op zich een goed voornemen. Het zal voetgangers meer oversteekbaarheid en fietsers meer ruimte bieden en deze fietsroute aantrekkelijker maken dan zij nu is.

Een onderdeel van de Binnenring, de Lessinglaan is reeds mede dankzij de inzet van het bewonersinitiatief RonduitWeg tot 2x1-weg en 50 km/uur gereduceerd en verwerkt circa 12.500 mvt/etmaal; bovendien wordt het aantal (zwarte) vrachtwagens beperkt en gemonitord (effect?).

Vooruitlopend op een toekomstige omzetting naar Stadsboulevard heeft de gemeente op een ander onderdeel van de Binnenring, de Kardinaal de Jongweg de maximum snelheid in 2013 verlaagd van 70 naar 50 km/uur, mede op initiatief van de buurt en de wijkraad i.v.m. de slechte luchtkwaliteit. Deze verlaging had overigens niet het doel om effect te hebben op de verkeersintensiteit van circa 30.000 mvt / etmaal.

In het Maatregelenpakket UtrechtWest heeft de gemeente voor een zelfde benadering a la de Lessinglaan gekozen. Het pakket maatregelen bevat het maken van een groene stadsboulevard vanaf het 24 Oktoberplein tot aan de Marnixbrug, inclusief Haydnlaan - Cartesiusweg, Josephlaan en Marnixlaan. De stadsboulevard krijgt 2x1 rijstroken, brede trottoirs, brede fietspaden en een ruime groene middenberm. Er komt minder asfalt en meer groen. De verschillende wijken langs de westelijke stadsboulevard blijven goed bereikbaar. Doorgaand

verkeer kan via alternatieve routes naar de bestemming reizen¹⁶. Uit analyses van de gemeente Utrecht naar een goede werking van verkeerslichten blijkt dat geloofwaardige en gebruikersvriendelijke verkeerslichten tot circa 1.500 motorvoertuigen per spitsuur (hoofdrichting, beide richtingen samen) kunnen verwerken. Bij deze aantallen ontstaan verantwoorde wachttijden (cyclustijd circa 90 seconden) voor alle verkeersdeelnemers ¹⁷.

Het eventueel in 2016 invoeren van dosering op de Vleutensebaan stelt de gemeente afhankelijk van de maximaal toegelaten verkeersdrukke op deze westelijke stadsboulevard.

Protesten tegen en discussies over de Knip Monicabrug maken echter duidelijk dat als gevolg van deze knip en Maatregelen Utrecht West / toevloed via de Flyover en de Graadt van Roggweg de kans bestaat dat het verkeer op de Amsterdamsestraatweg (ASW) gaat toenemen. Nu zijn er wel meer knips in de stad, denk aan de vele straten in de binnenstad waar auto's niet in mogen rijden. Juist het feit dat er een knip is op een doorgaande route van West, via Utrecht Cs naar de Oudenoord, maakt dat zowel deze knip als de Maatregelen West verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor de verkeerscirculatie in Utrecht. Als waterbedeffect: verkeer lijkt wel net als water de makkelijkste weg te kiezen.

Daarom komen we vanuit de Kracht van Utrecht tot de conclusie dat je de problemen m.b.t. luchtkwaliteit en ruimtebeslag van verkeer in de woonwijken beter in samenhang met de duurzame en gezonde stedelijke ontwikkeling kunt bezien.

De huidige aanpak van de gemeente past goed in een beleid waarin intern stedelijk verkeer naar de BuitenRING wordt verschoven. Om met deze verschuiving geen waterbedeffect te sorteren zijn maatregelen noodzakelijk die gericht zijn op minder autokilometers in de stad en op het maximeren van het aantal auto's in drukke woonstraten.

Op de noodzaak om verkeersintensiteiten van wegen en straten te maximeren is overigens reeds in 1993 gewezen in de Nota Hoofdwegennet verkeersstructuur Utrecht. De in deze nota uitgewerkte typologie van hoofdinvalswegen, stedelijke hoofdweg, stedelijke ontsluitingsweg en wijkverzamelstraat zou hiervoor als structuur kunnen dienen bij de uitwerking van de hier gevolgde gedachtelijn.

Als maximum voor de Binnenring / Stadring verdient het aanbeveling dat hiervoor de in het UAB 2030 genoemde intensiteit van de Lessinglaan met 2x 1 rijstrook van 12.500 mvt/etmaal als uitgangspunt wordt genomen. Mogelijk is een maximum in de spits een betere stuurindicator.

¹⁶ <http://www.utrecht.nl/milieu/luchtkwaliteit-utrecht/maatregelenpakket-utrecht-west/>

¹⁷ <http://www.utrecht.nl/milieu/luchtkwaliteit-utrecht/maatregelenpakket-utrecht-west/>, pagina 17

3) Streef elk jaar met het roetreductieplan naar minder autokilometers in de stad en naar een verlaging van de verkeersintensiteiten (mvt) op drukke en ongezonde straten door woonwijken terug met 5 %

Met maatregelen, voortkomend uit het Roetreductieplan, kan elk jaar met het terugbrengen van het aantal autokilometers en de daarmee samenhangende verkeersintensiteit met 5 % per jaar ook de roetblootstelling van bewoners van stad, weg, straat of buurt met 5 % wordt teruggebracht.

Gezondheidswetenschappers spreken van drukke en ongezonde straten door woonwijken wanneer de verkeersintensiteit meer bedraagt dan 10.000 mvt/dag ¹⁸.

Nu kent de stad een serie straten met een intensiteit van autoverkeer ver boven 10.000 mvt / dag (verkeerstellingen cijfers 2010).

Straat	Visuele tellingen 2010	Karakteristiek
Constant Erzeijstraat	8333	Uitvalsweg naar Binnenring
Vleutenseweg	8794	Uitvalsweg naar Binnenring
Catharijnesingel	9113	Weg naar Centrum
Amsterdamsestraatweg	11210	Weg naar Centrum
Weerdsingel WZ	11403	Weg naar Centrum
Spinozaweg-Lessinglaan	14390	Binnenring
Oudenoord	14677	Weg naar Centrum
Josephlaan	15058	Binnenring
Beneluxlaan	20444	Binnenring
Marnixlaan	20503	Binnenring
Graadt van Roggenweg	20585	Hoofdinvalsweg naar centrum; hoger in 2014
Karl Marxdreef	31896	Noordelijke Randweg
Albert Schweitzerdreef	39435	Noordelijke Randweg
Kardinaal de Jongweg	46756	Binnenring
Waterlinieweg	61723	Binnenring

Daarom vinden wij een programmatische aanpak in het Roetreductieplan, gericht op minder autokilometers in stad, wijk en buurt noodzakelijk.

Bedenk daarbij dat bij verminderen van het aandeel gemotoriseerd verkeer in de stad je meerdere problemen – lucht, geluid en ruimte – in een keer oplost.

Het beeld dat de Roetkaart voor Utrecht laat zien is vergelijkbaar met dat van de kaart van geluidbelasting in het begin 2014 gepubliceerde Ontwerp Actieplan Geluid: “Uit de berekeningen volgt dat ruim de helft (62%) van het totale aantal woningen een geluidsbelasting heeft van 55 dB of meer als gevolg van het wegverkeer. Ongeveer 18% van de Utrechtse inwoners ondervindt hinder van het verkeerslawaaï; 8% zelfs ernstige hinder (Ontwerp Actieplan Geluid).” 55 dB en meer betekent matige tot slechte geluidskwaliteit.

¹⁸ Prof. Dr.ir B. Brunekreef (directeur van het IRAS - Institute for Risk Assessment Sciences- van de Universiteit van Utrecht) in zijn presentaties over zijn wetenschappelijk onderzoek 2012-2014.

¹⁸ Gemeente Amsterdam Richtlijn Gevoelige bestemmingen in drukke stedelijke wegen.

De grootste knelpunten op de primaire assen zijn de Josephlaan (BinnenRing) en de A2. Op de secundaire assen vinden we de bekende drukke straten als Weerdsingel, Oudenoord, Draaiweg, Vleutenseweg en Amsterdamsestraatweg. Onder de knelpunten op overige wegen (ongeveer 70) vallen bijv. nauwe en drukke straten als de Voorstraat, Nobelstraat, Willem van Noortstraat en Kanaalstraat.

De geluidsknelpunten onderstrepen nut en noodzaak om het autoverkeer te beperken in drukke straten, ook wegens de andere problemen (roetuitstoot, ruimtebeslag, enz.). De gemeente benoemt het terugdringen van (de groei van het) autoverkeer en het inzetten op OV en fiets heel concreet in het Actieplan. Dat zien wij als zeer positief. Belangrijk is wel om die ambitie concreet te maken in een echt **roet- en geluidsreductieplan**.

Het effect van de hierboven genoemde programmatische aanpak zal zijn dat de leefomgevingskwaliteit van stad er fors op vooruit gaat.

Het biedt o.a. de kans om de verkeersintensiteit op het **Westplein / Lombokplein** in een aantal opeenvolgende jaren terug te brengen tot maximaal 5000 mvt / dag, waarmee een veel hoger niveau van oversteekbaarheid en leefomgevingskwaliteit wordt bereikt en de bouw van een tunnel onder het Westplein/Lombokplein minder noodzakelijk wordt.

De hierboven genoemde aanpak maakt het ook mogelijk op termijn te gaan voldoen aan het Landelijk Besluit Gevoelige Bestemmingen (van kracht per 16 januari 2009).

Gemeenten worden daarin gemeenten verplicht in verband met luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen zoals verpleeg- en verzorgingshuizen, sportvelden en scholen in kaart te brengen. Het besluit verbiedt nieuwbouw binnen 300m van snelweg en 50m van de provinciale weg indien sprake is van (dreigende) overschrijding van normen voor luchtkwaliteit. In dat geval geldt een onderzoeksplicht om te voorkomen dat normen worden overschreden. De gemeente Amsterdam heeft de Richtlijn vertaald in gemeentelijk beleid en daarin – ongeacht de luchtkwaliteit - het verbod opgenomen op nieuwbouw voor gevoelige bestemmingen langs snelwegen binnen een zone van 300 meter en bij provinciale wegen binnen een zone van 50 meter, alsmede langs stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal in de eerste lijnsbebouwing (binnen een afstand van 50 meter).

4) Denk integraal na over verkeersstromen en het waterbed-effect

Het denken over duurzame gezonde stedelijke ontwikkeling en mobiliteit maakt het noodzakelijk in aansluiting op Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar het verkeerscirculatieplan voor de stad op onderdelen aan te passen. Bijvoorbeeld voor het geval dat er tijdens de uitwerking van de Knip Monicabrug aanvullende maatregelen nodig zijn om sluipverkeer in Pijlsweerd te voorkomen met nieuwe knips. Of dat er – na het invoeren van de Knip Monicabrug en onverwacht - aanvullende maatregelen nodig zijn. Helpt dan eenrichtingverkeer op de Amsterdamsestraatweg om de verkeersintensiteit in deze drukke winkelstraat laag te houden en sluipverkeer te voorkomen? Of is het beter deze maatregel juist gelijk op te laten lopen met het invoeren van de knip?

Grijp de kansen die een eventuele verkeersknip biedt om rustige fietsroutes te creëren, waar dat nu niet mogelijk is. Het is essentieel te bekijken waar de hoofdfietsroutes liggen ten opzichte van de (te ontmoedigen) routes voor gemotoriseerd verkeer. Denk daarbij ook aan de vele 'secondaire' fietsroutes door wijken: qua wegdek minder comfort, maar wel rustig en zonder verkeerslichten. Maak bijvoorbeeld een directe oversteek op het Paardeveld met een brug over de singel voor het fietsverkeer van de westkant naar de Oostkant van de stad.

Houd als College dan ook een pakket aan reservemaatregelen achter de hand in het geval van overschrijding van de belasting en / of intensiteiten in een of meerdere straten of buurten.

5) Naar een slimmere Stadsdistributie

Zet in op een slimmere, effectieve stadsdistributie, naar voorbeeld van het Cargohopper systeem met aanvullend vervoer per fiets of vrachtfiets, al of niet elektrisch ondersteund. Het huidige systeem is niet efficiënt. Slimmere stadsdistributie doe je met kleinere voertuigen zoals de Cargohopper; met de elektrische Hytruck of elektrisch ondersteunde vrachtfietsen. Bij een dergelijk systeem leveren vervoerders hun vracht af bij een stadsdistributiecentrum aan de rand van de stad. Van daar uit gaat het goederenvervoer met voertuigen op maat verder naar de (binnen)stad. Hiermee beperk je geluidsoverlast, ruimtebeslag van grote vrachtwagens en het aantal zware vrachtwagens op plekken waar die ongewenst zijn of schade berokkenen.

Werk met belanghebbenden (verladers, transporteurs, ondernemers en bewoners) aan een actieplan om slimmere stadsdistributie (gebundeld per winkel met voertuigen op maat - elektr. bestelauto - vrachtfiets -, incl. internetwinkelen; met distributiecentra buiten de stad) een versnelling te geven. Denk aan Lageweide als kansrijk overslagpunt voor Nederland (van water naar spoor, weg en vice versa) met aansluiting op het stadsdistributiesysteem voor de stad.

En vereenvoudig tevens de (administratieve) voorwaarden voor subsidie.

6) Ontwikkel met gebruikers en bezoekers een logisch en begrijpelijk en vanzelfsprekend routerings- en verkeerscirculatiesysteem in de stad.

Kies voor een totaalbenadering voor de stad onder de hier besproken randvoorwaarden richting een duurzame en gezonde stad: Het juiste verkeer op de juiste plaats; niet meer al het verkeer overall faciliteren. Onderzoek mogelijkheden voor eenrichtingverkeer en linksafverboden.

Kies voor een logisch en begrijpelijk verkeerscirculatiesysteem met bijbehorende kwaliteit in de openbare ruimte zodat het "juiste" gebruik ook vanzelfsprekend wordt. Maak de toegang voor stad voor de gebruiker (bewoner, ondernemer, bezoeker, toerist en forens) overzichtelijk.

Sluit aan bij het lopende onderzoek (2014) van Centrum Management Utrecht naar routing, (ook Engelse?) bewegwijzering en loop- en vrachtroutes.

7) Slot: Streef naar de beoogde omslag en benut de belangrijkste argumenten

Streef in de communicatie naar een nog groter draagvlak voor de beoogde omslag in denken en doen.

Op de website van de gemeente zegt de gemeente het zo:

"Tot nu toe lag in het mobiliteitsbeleid van Utrecht de nadruk op het oplossen van verkeersproblemen en niet op de vraag in hoeverre de kwaliteit van de stad kon verbeteren. Dat draaien we nu om door te beschrijven welke soorten van mobiliteit we in de stad willen, gezien vanuit de kwaliteit die de stad moet krijgen."¹⁹

De Utrechtse straten en wegen kunnen er eigenlijk geen auto meer bij hebben. De collegepartijen uit de periode 2010 – 2014 waren zich daarvan bewust. Wethouder Lintmeijer: "Het is ook aan de politiek om visie, ambitie en idealisme te hebben. De wereld gaat niet alleen om modellen".

Vanuit de Kracht van Utrecht pleiten we ervoor "de stad niet aan te passen aan de auto, maar de auto aan de stad".

¹⁹ <http://www.utrecht.nl/aantrekkelijk-en-bereikbaar/beleid/>

We kiezen dan ook voor een omslag naar blijvend mooie en bereikbare stad en stadsregio, die veel beter met fiets en rail bereikbaar is. Vanuit een visie waarin ruimtegebruik en mobiliteitsbehoefte veel beter op elkaar worden afgestemd.

We zijn uniek qua schaal van een stad, qua samenstelling van bewoners en bedrijven; we zijn uniek in de groei van de bewustwording, in onze historie; juist op de grens van stad en land, als stad met vele dorpen en zijn kleinschaligheid, als stad van kennis en cultuur.

We zijn toe aan een andere manier van denken: Vanuit de kwaliteitseisen van de stedelijke openbare ruimte en gezonde stad kunnen we onderbouwen hoe we met actieve en gezonde mobiliteit wandelen, lopen en fietsen en het gebruik van schoon OV-rail/HOV een duurzame stedelijke ontwikkeling en economie kunnen bevorderen.