



Van: Kracht van Utrecht
Contactenkvu@gmail.com
06 3363 0344

Aan de gemeente Utrecht
p/a verkeer.en.vervoer@utrecht.nl

Utrecht, 3 januari 2016

Hierbij ontvangt u een reactie van 'Kracht van Utrecht' op het concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht 2015-2025 "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen".

Allereerst willen onze instemming en waardering uitspreken voor de algemene visie en beleidslijn van het plan. De keuze voor meer inzet en meer ruimte voor de voetganger, fietser, het openbaar vervoer, leefstraten, doorfietsroutes en 30 km wegen is niet alleen wenselijk en noodzakelijk om redenen van milieu, veiligheid, duurzaamheid en klimaat. Die keuze is ook wenselijk en noodzakelijk om de aantrekkelijkheid van Utrecht te behouden en versterken door een verbetering van de verblijfskwaliteit.

Goed aan het plan is vooral het besef, dat juist de groei van de stad een omslag nodig maakt naar een ambitieuze inzet op fiets en openbaar vervoer, waarbij veel meer gebruik kan worden gemaakt van spoor en lightrail. De compactheid van de stad, en het feit dat wij het knooppunt zijn van het landelijke spoornet, bieden daarvoor alle kansen. Ook heel goed is dat het plan verder gaat dan alleen maar denken over verkeersstromen, en aangeeft dat de kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van stad, wijk en buurt zeker zo belangrijk is. En dat de binnenstad, de wijken en het Utrecht Science Park om specifieke oplossingen ("als maatwerk per type gebied", pagina 11) vragen.

Op onderdelen is de voorgenomen omslag niet even helder uitgewerkt. Daarnaast roept de nogal schetsmatige vervoerskundige onderbouwing een aantal vragen op.

Daarom komen wij met een aantal verzoeken voor aanvullingen van dit plan.

1. Zoek oplossingen ook in regionaal verband

De grootste uitdaging in het creëren van een omslag van autogebruik naar fiets- en OV gebruik ligt op het regionale schaalniveau. Daar is de grootste winst te boeken. Betrek de provincie en omliggende gemeenten (U10) goed bij de verdere uitwerking en trek samen op. Benut deze visie in een sterke invulling van de regionale MIRT gebiedsverkenning, ook op basis van de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio

Verzoek: Sluit het plan aan op de provinciale doelstelling voor verdubbeling van het fietsgebruik in 2030 en vul het plan in die zin aan.

Verzoek: Vul het plan aan met de doelstelling om het aantal stops op alle treinstations in de regio te verhogen om Utrecht CS te ontlasten en neem deze doelstelling mee naar de provinciale spoortafel en in de regionale/provinciale spoorvisie 2020-2025.

2. De schaa sprong voor OV en fiets, ook in samenhang

Het college geeft in Hoofdstuk 3 aan te streven naar een schaa sprong in het vervoersnetwerk en knopen 2025. Belangrijk is het – in lijn met onze voorstellen ten aanzien van een “dubbele schaa sprong OV+fiets”, ingezet met ons rapport ‘Kracht van Utrecht 2.0’ – deze ambities ook duidelijk aan elkaar te verbinden en te streven naar een win/win effect voor beide duurzame vormen van vervoer.

Voor een wervend en aantrekkelijk functionerend regionaal railnet is het essentieel dat de regiohaltes en –stations inderdaad hoogfrequent worden bediend met treinen en een toekomstig tramnetwerk. Van groot belang daarbij is een goede multimodale bereikbaarheid van het Utrecht Science Park/De Uithof. Daarbij kan specifiek worden gedacht aan een versterkte rol voor de stations Vaartsche Rijn en Bilthoven.

In lijn met het rapport ‘Manifest voor spoor en stad’ <http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/Manifest%20voor%20spoor%20en%20stad.pdf> lijkt het ons van belang de ontwikkelingsmogelijkheden van haltes en stations (zie bijvoorbeeld Utrecht Zuilen) veel beter te benutten, ook op het gebied van bouwen in hogere dichtheid en parkeerregime. De directe omgeving zal fiets- en ook voetgangersvriendelijk dienen te zijn.

Verzoek: Wij willen graag meedenken over verdergaande voorstellen hierover, ook in het kader van de gebiedsverkenning OV / provinciale spoortafel., in samenwerking met Rover en het ROCOV.

Wat betreft een eventuele spoorontsluiting van het Utrecht Science Park vinden wij dat bij een op zich belangrijke verdere railontsluiting van het USP (per trein of tram) ook de ontsluiting/netwerkverbinding vanaf station Bilthoven in beeld moet worden gebracht en dat daarbij in elke variant zeer goed op de landschappelijke inpassing moet worden gelet, en behoud van belangrijke ecologische waarden een voorwaarde is.

3. Fietsnetwerk: plan van aanpak voor specifieke knelpunten

In algemene zin hebben wij veel lof voor de uitgangspunten en schetsen voor het fietsnetwerk. Een wat ongelukkige fout lijkt ons de verkeerde weergave van de Oosterspoorbaan in het netwerk: niet het noordelijke, maar het zuidelijke deel zal daar deel van uitmaken, nemen wij aan.

Goed is de opsomming van potentiële knelpunten in het fietsnetwerk. Het is ons echter niet duidelijk of er ook een helder Plan van Aanpak komt voor al deze specifieke knelpunten.

Wel voegen wij als knelpunt toe de kruising Platolaan/Weg tot de Wetenschap, waar de drukste doorfietsroute van de stad een trambaan kruist. Dat betekent serieus oponthoud voor beide vervoerswijzen en serieus potentieel letselgevaar voor de fietser. Wij doen een dringend beroep om

hier alsnog naar ongelijkvloerse oplossingen (i.c. een tunnel) te kijken en hierbij onze door ons recent vervaardigde 3D-ontwerpen te betrekken.

Daarnaast is het wellicht meer helder om niet te spreken van “spreiding van fietsroutes” maar van “aanvullende/completerende routes”. Fietsers laten zich niet spreiden, maar zijn wel blij met nieuwe mooie, groene, stille, directe en comfortabele routes zonder oponthoud, die de gaten in het netwerk vullen.

Verzoek: Vul het plan aan met een wijze waarop het fietsnet in de wijken in een verfijningsslag in samenspraak met Fietsersbond en wijkraden wordt opgesteld.

4. De auto: van rekenen met modellen naar scenario's en doelen

De recent toegevoegde bijlagen http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/verkeer_en_vervoer/Analyse-verkeersintensiteiten-SRSRSB-stadsbreed20151215.pdf en http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/verkeer_en_vervoer/Analyse-verkeersontwikkeling-SRSRSB-centrum20151215.pdf roepen erg veel vragen bij ons op.

Zo worden de cijfermatige berekeningen weergegeven voor het jaar 2025. *Als* – en wij schrijven nadrukkelijk: *als* – de plannen voor verbreding van de Ring Utrecht ongewijzigd doorgaan, gaat de komende jaren tot en met 2025 de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd helemaal op de schop, en zal de feitelijke situatie (na de beoogde oplevering in 2026) volstrekt anders zijn, zeker aan de oostkant van de stad. Een verbreding van de Ring en een vergroting van de capaciteit van de NRU betekent ook dat de kans groot is dat automobiliteit, ook op regionale schaal, flink toeneemt.

Verzoek: Maak in het plan dan ook duidelijk wat de effecten zijn van zowel de wegwerkzaamheden aan de Ring als de verbreding van de Ring op het verkeer naar, binnen en vanuit de stad.

In de berekeningen worden - opmerkelijk - geen prognoses gegeven voor de Ring en de NRU en wordt niet duidelijk hoe de verdeling luidt over het locale, regionale en doorgaande verkeer.

Wij gaan er nog steeds van uit dat het ministerie een capaciteitsvergroting van de A27-Amelisweerd voorstaat van nu 190.000 mvt/dag, tot 300.000 mvt/dag in 2030. Sinds jaar en dag is de verhouding tussen het locale, regionale en doorgaande verkeer op de Ring/A27-Amelisweerd 1/3, 1/3, 1/3.

Wij hebben als Kracht van Utrecht de afgelopen jaren onderbouwd dat stad en regio geen 50 % vergroting van de capaciteit van de A27-Amelisweerd kan dragen, omdat die verbreding zal leiden tot een forse groei in het locale en regionale autoverkeer met dienovereenkomstige effecten op ruimtebeslag en milieuruimte.

Daarnaast tasten wij in het duister welke optie/variant is gekozen voor de NRU en de rol van de NRU in het stedelijk/regionale verkeerssysteem, en welke prognose dientengevolge voor de NRU voor 2025 wordt gehanteerd. Kennelijk is er een link met de fors toegenomen belasting van de Eijkmanlaan en de voor ons toch vrij verbazingwekkende afname van het verkeer op de Kardinaal de Jongweg in 2025, maar de summiere weergave van een uitkomst uit van de ‘tool’ doet ons gissen naar zowel de oorzaak als de onderbouwing hiervan. Hoe kan het verkeer op de Eijkmanlaan zo toenemen terwijl het op de daarop aangesloten Kardinaal de Jongweg zo afneemt? Welke plek op de

Kardinaal de Jongweg is hier het meetpunt? Ook omdat de NRU integraal deel uitmaakt van het gemeentelijk vervoerssysteem willen wij dat hier helderheid over wordt geschapen.

Verzoek: Maak in het plan dan ook duidelijk wat de effecten zijn van zowel de wegwerkzaamheden aan de NRU als de vergroting van de capaciteit van NRU op het verkeer naar, binnen en vanuit de stad.

Op grond van het bovenstaande verzoeken wij het college om in een aangevuld SRSRSB in plaats van percentages verplaatsingen beoogde en afrekenbare doelstellingen op te nemen, waarbij vanaf het moment van besluitvorming gemonitord wordt in hoeverre we in Utrecht op de goede weg zijn.

Wij vinden - in aansluiting op eerdere uitspraken van uw college in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 2012 - dat voor het autoverkeer de opnamecapaciteit van de stad bereikt is.

Daarvoor is het niet alleen noodzakelijk om het verkeer uit de stad naar de Ring te verschuiven, maar tevens dat het noodzakelijk is het verkeer op de Ring en van buiten de stad te doseren naar binnen de stad. Utrecht zit nu al aan zijn maximum om ruimte en capaciteit aan het autoverkeer te verlenen.

We verzoeken daarom:

Maak het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de stad als maatstaf concreet door het SRSRSB aan te vullen met een maximum aan autoverkeer wat de stad in, binnen en op de Ring kan hebben.

Geef aan op welke wijze je een maximum aan autoverkeer zou kunnen bepalen, bijvoorbeeld door het maximum te linken aan metingen vanuit de gemeentegrens als cordon voor het uitgaande en binnekomende autoverkeer en de bezetting van het aantal parkeerplekken in de stad.

Geef in het SRSRSB aan welke doelstellingen en maatregelen binnen de invloedssfeer van de gemeente, van burgers en bedrijven liggen die het mogelijk kunnen maken de verblijfskwaliteit van de stad te verbeteren en het autoverkeer in, binnen en rond de stad kunnen doen verlagen; en maak hierbij gebruik van de mobiliteitsladder ("Ladder van Verdaas").

Opmerkelijk is dat in het plan de spanning tussen de gemeentelijke inzet om het autoverkeer terug te brengen, en de het rijksbeleid om snelwegen te verbreden niet of nauwelijks is benoemd. Utrecht zet zijn beste beentje voor om de druk naar en op de snelwegen te verlichten en alternatieven te bieden voor autogebruik.

Verzoek: In lijn met bovenstaande verzoeken wij het college afritdosering van snelwegen op te nemen als maatregel om rijks- en gemeentelijk beleid beter op elkaar af te stemmen.

Verzoek: Maak in het plan ook duidelijk hoe gemeente, regio en provincie zich kunnen voorbereiden op een autoverkeersnetwerk zonder verbreding van de Ring Utrecht / A27 - Amelisweerd.

Verzoek: Indien u niet kunt of wilt voldoen aan ons verzoek om duidelijk te maken hoe gemeente, regio en provincie zich kunnen voorbereiden op een autoverkeersnetwerk zonder verbreding van de Ring Utrecht doen wij u het voorstel ons met het Right To Challenge (Uit "Samen maken wij de stad") in de gelegenheid te stellen als Kracht van Utrecht zelf invulling te geven aan dit verzoek.

5. Specifiek: Parkeerbeleid als beleidsinstrument

Wij vinden het opmerkelijk dat het plan niets zegt over het parkeerbeleid. Het is algemeen bekend, dat de parkeermogelijkheden het autogebruik kunnen beïnvloeden. Wanneer de gemeente kiest voor een gezoneerde differentiatie in bereikbaarheid (profiel A, B of C) is het logisch dat daarbij ook een expliciete koppeling met het parkeerregime in die gebieden wordt gemaakt.

In de bijlage http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/verkeer_en_vervoer/Analyse-verkeersontwikkeling-SRSRSB-centrum20151215.pdf lezen wij dat de hoeveelheid autoverkeer van en naar het centrum in de spits sterker toeneemt dan de gemiddelde toename van het autoverkeer. Dat lijkt ons zeer in strijd met de algemene uitgangspunten van het plan, waarin juist de binnenstad en omgeving de laagste prioriteit heeft waar het gaat om autobereikbaarheid. Sturing via parkeerbeleid is een voor de hand liggende optie om alsnog aan de inzet van het plan te voldoen. Daaraan denken wij als eerste stap aan het parkeervrij maken van de Oude Gracht en het omvormen van de Strosteeppgarage tot een bewonersparkeergarage met fietsparkeren op de begane grond. Daarnaast dienen de parkeermogelijkheden in het Stationsgebied scherp tegen het licht te worden gehouden, ook gezien de omgevingsdoelstellingen van het gebied en de ook door de gemeenteraad geformuleerde wensen ten aanzien van de belasting van het Westplein.

Verzoek: Neem parkeerbeleid op als een van de instrumenten / maatregelen om het in punt 5 genoemde maximum aan zowel inkomend als wijkgericht autoverkeer te kunnen beheersen en waar mogelijk te verminderen.

6. Verkeer: klimaat, gezondheid en milieu

Terugdringen van autogebruik levert grote winst op het gebied van klimaat, gezondheid en milieu. Zeker waar het gaat om uitstoot van fossiele brandstoffen. Dat laatste geldt overigens niet alleen voor autogebruik, maar ook voor brommers en scooters.

Zeker omdat het plan een duidelijk verband legt tussen verkeer- en vervoersbeleid en de ervaren omgevingskwaliteit lijkt het ons logisch om in de verdere uitwerking van het plan de mogelijkheid van een stapsgewijs terugbrengen van het gebruik van fossiele brandstoffen in het verkeer verder uit te werken, eventueel in samenwerking met andere grote steden.

Verzoek: Voeg in het plan een paragraaf toe over de aan mobiliteit verbonden klimaatdoelstellingen,

Verzoek: Verwerk deze doelstellingen jaarlijks in het Energieplan van de stad als Klimaatbegroting van de stad (in aansluiting op het wetsvoorstel van Samsom/ Klaver)

Verzoek: Maak in paragraaf, plan en begroting duidelijk welke relatie bestaat in het maximaliseren en waar mogelijk verminderen van het autoverkeer in en rond de stad.

7. Voetganger: een eigen domein

Wij zijn blij dat de voetganger een stevige plek heeft gekregen in het plan. De kwaliteit van de stad voor de voetganger is overigens niet alleen gerelateerd aan de kwaliteit van voetpaden, trottoirs e.d. maar ook aan de hoeveelheid ander verkeer waarmee een voetganger of wandelaar wordt geconfronteerd.

Verzoek om aanvulling SRSRSB: Neem ook de aansluiting op c.q. de verbinding met wandelroutes naar de recreatieve gebieden rond de stad op.

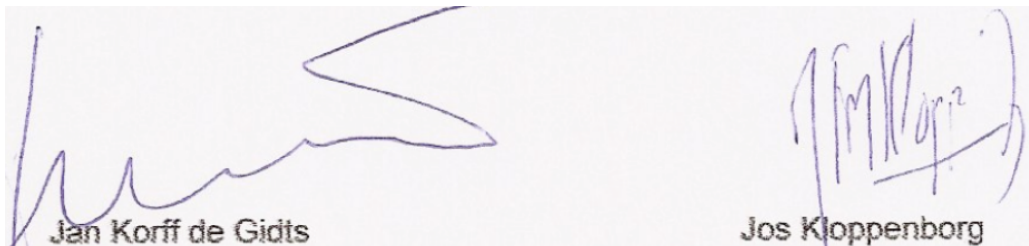
8. Aanvullende opmerkingen en verzoeken

- De relatie met wijkactieplannen en specifieke projectplannen op wijkniveau wordt niet aangegeven. Wij nemen aan, dat dit plan (SRSRSB) voortaan als kader dient voor deze plannen. *Verzoek om aanvulling SRSRSB : Maak in aansluiting wat wij in punt 3 hebben voorgesteld duidelijk op welke wijze de inbreng van bewoners en betrokkenen wordt ingebracht en afgewogen.*
- *Verzoek om aanvulling SRSRSB: Maak duidelijk op welke momenten in de jaarkalender campagnethema's de stad kunnen helpen om meer draagvlak voor de beoogde omslag te realiseren. Maak gebruik van de inzichten en positieve effect van de Tour/Départ op een meer autoluwe stad / minder vuile lucht. Denk bijvoorbeeld aan de Koningsnacht en Koningsdag Utrecht op 25/26 april 2016 "Utrecht Zonder Auto" à la Paris Sans Voiture. Denk aan kansen bij andere grotere manifestaties en / of Culturele Zondagen.*
- Financiën: het plan kent geen financiële paragraaf. Wij begrijpen dat de financiële onderbouwing pas komt bij de voorjaarsnota. Dat maakt het des te belangrijker om de inhoudelijke opgave helder als hierboven aangegeven in termen van gewenste scenario's te programmeren, zodat niet de geldstromen maar de inhoud voorop blijft staan.

Wij hopen en verwachten dat u vanuit het thema "Samen maken we de stad" bovenstaande vragen en opmerkingen ter harte neemt, en verwerkt in uw besluit om het door U aangevulde plan aan de gemeenteraad door te zenden en zijn graag tot nadere uitleg bereid.

Met vriendelijke groet,

Namens de Kracht van Utrecht,



Jan Korff de Gidts

Jos Kloppenborg