Actiegroep Binnenstad030

Petitie RSU – Mobiliteitsplan / Parkeervisie

1 juni 2021

Binnenstad030 vraagt de Raad om de RSU 2040 & Mobiliteitsplan / Parkeervisie niet in de wielen te laten rijden van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040

De Gemeente en honderden Utrechtse organisaties en burgers hebben een 2-jarig participatieproces voltooid over de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Veel burgers en organisaties hebben zienswijzen opgesteld. De Raad bespreekt het Collegevoorstel na de zomer en heeft deze zienswijzen nog niet tot zich genomen. Echter, de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie hebben grote gevolgen voor de binnenstad, die de kern van de Omgevingsvisie Binnenstad2040 raken. Voor een zorgvuldige besluitvorming, en uit respect voor de betrokken organisaties en burgers, zouden zij samen moeten worden behandeld. Nu daar niet is voor gekozen, vragen wij de Raad om bij de behandeling van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie een voorbehoud te maken op hun effect op de binnenstad tot na de vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zo niet, dan wordt het participatie- en inspraakrecht van bewoners aangetast.

Binnenstad030 heeft een zienswijze op de Omgevingsvisie opgesteld die door meer dan duizend bewoners is gesteund. Zij stellen vast dat de woonfunctie van de Binnenstad zwaar onder druk staat en dat de voorgestelde Omgevingsvisie Binnenstad 2040 tot een dramatische verslechtering van het woon- en leefklimaat zal leiden. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie nemen hier alvast een flink voorschot op.

De binnenstad is niet alleen het dominante winkel- en uitgaansgebied van Utrecht, maar ook de meest dichtbevolkte woonwijk van de stad. 87% van de huizen worden er bewoond. Binnenstad030 streeft naar een gezonde balans tussen wonen, werken, winkelen en uitgaan. Deze balans is verstoord door het succesvolle beleid om zoveel mogelijk betalende bezoekers het historische hart van de stad in te lokken. Dit gaat er ten koste van het woon- en leefklimaat. Het College maakt ruim baan voor nog veel meer bezoekers, èn wil dat er meer bewoners in de binnenstad komen, maar heeft geen doelstellingen of criteria voor de kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Er wordt erkend dat de menging van functies ‘schuurt’ en voorgesteld dat wonen daarbij ‘niet leidend’ is.

Het lijkt erop dat de Binnenstad van iedereen is die er verblijft, behalve de bewoners.

Omdat het College geen visie heeft op de woonfunctie en de belangen van de bewoners negeert, hebben bewoners van de binnenstad zelf een woonvisie opgesteld. Die vindt u op:

binnenstad030.wordpress.com/omgevingsvisie-binnenstad-2040

Wat is er aan de hand?

Wij hebben Plan en Visie doorgespit op zaken die van belang zijn voor bewoners en ondernemers in de binnenstad, en hebben geconcludeerd dat de belangen van binnenstadsbewoners onderbelicht blijven. Denk bijvoorbeeld aan:
• Bereikbaarheid met eigen vervoermiddelen
• Kwaliteit van het OV
• De fiets niet overal welkom

Binnenstad030 vindt dat er in het mobiliteitsplan te grote nadruk wordt gelegd op het belang van de “verblijfsfunctie” van de binnenstad (economisch model). Dit plan stelt wijzigingen voor die uw woon- en leefomgeving ingrijpend zullen veranderen. Dit raakt ook de winkelier en zijn klanten.

Wat vinden wij?

Wij hebben in onze zienswijze per thema kort uiteengezet wat de plannen van de gemeente zijn, vervolgens aangegeven in welk opzicht en waarom wij die plannen onvoldoende vinden. Doorgaans is dat vooral omdat de plannen geen zekerheid bieden dat het belang van u als binnenstadsbewoner voldoende ter harte zal worden genomen bij de uitwerking van die plannen. Dat leidt dan tot vetgedrukte conclusies die wij hieronder per thema hebben herhaald en bij elkaar gezet hebben.
Als u van het hoe en waarom meer wil weten, dan verwijzen wij u naar de inhoud van onze zienswijze. De thema’s worden behandeld in dezelfde volgorde als waarin u ze in de flyer aantrof. Aan het slot volgt nog een extra thema, ’Bevoorrading’.

Voetgangers

In het Plan dient in ieder geval opgenomen te worden dat

- Uitbreiding van het voetgangersgebied in samenspraak met bewoners en ondernemers alleen dan kan worden overwogen als alle andere maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren
- Maar dan alleen als de nadelige effecten voor bewoners (in de binnenstad en daarbuiten) en ondernemers van de invoering van een vergroot voetgangersgebied deugdelijk zijn onderzocht
- En als er in ieder geval een oplossing gevonden is voor de toegankelijkheid per fiets van bestemmingen in het (bestaande of eventueel uit te breiden) voetgangersgebied
- Een beter perspectief kan worden geboden voor de bereikbaarheid van eigen woning en onderneming.
- De noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar wordt geëvalueerd.

Van belang is ook dat opgenomen wordt dat er in de Binnenstad meer verblijfruimte (ontmoeting/recreatieve ruimte, speelruimte) speciaal voor bewoners komt, bijvoorbeeld op beperkter toegankelijke binnenterreinen.

Fietsers

In het Plan dient opgenomen te worden dat de gemeente bij voorrang zal inzetten op het op orde te krijgen van fietsparkeren in de drukke delen van de Binnenstad, zodanig dat gehandhaafd kan worden en voorkomen kan worden dat met name uitgeweken moet worden naar de maatregel van uitbreiding van het voetgangersgebied. Voor de meeste binnenstadsbewoners (veelal geen autobezitters) is de fiets hun primaire vervoerswijze. Het Plan dient daarom ook tot uitdrukking te brengen dat die bewoners in hun fietsgebruik niet – of alleen in uiterste noodzaak – belemmerd mogen worden.

Auto's/parkeren

In het Plan dient uitdrukkelijk te worden opgenomen dat maatregelen zullen worden genomen die moeten bewerkstellingen dat voldoende parkeerruimte behouden blijft om te voldoen aan de parkeer- en laad – en losbehoefte van noodzakelijk bestemmingsverkeer, zoals bewoners en hun bezoek, winkeliers, bezorging, bevoorrading, laden/lossen, bouw/onderhoud,(huis)arts, gezinszorg, invaliden en dergelijke.
De invoering van de afsluiting van de Binnenstad voor gemotoriseerd verkeer van winkel- en recreatiepubliek dient ernstig overwogen te worden. Datzelfde geldt voor een langparkeerverbod in de binnenstad maar dan zal wel voldaan moeten zijn aan de maximaal 15 minuten/750 meter norm voor bewoners.

Openbaar vervoer

In het Plan dient in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat een maatwerkoplossing voor de bereikbaarheid per OV van de binnenstad nodig zal zijn, en wel van een hogere en fijnmaziger kwaliteit dan tot nu toe het geval is. Onduidelijkheid over verbindingen tussen de Binnenstad en de omliggende wijken en knooppunten dient weggenomen te worden.

Ruimtelijke ordening en veiligheid

Het is wenselijk dat de noodzaak van integrerend (en flankerend) beleid in voornoemde zin uitdrukkelijk in het Plan wordt opgenomen. In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat het aanwijzen van (een groot deel van) de Binnenstad als erf ("stadserf") in combinatie (bij voorkeur) met de hierboven gesuggereerde geslotenverklaring van de Binnenstad voor alle gemotoriseerd winkel- en recreatiebezoek, tot de voorkeursoplossingen behoort voor de specifieke mobiliteitsproblematiek van de Binnenstad.
Ook voor de oplossing van de problematiek van de binnenstadsas is de combinatie van beperken van de snelheid en geslotenverklaring een ernstig te overwegen perspectief dat in het Plan dient te worden opgenomen.

Bevoorrading

In het Plan dient in ieder geval uitdrukkelijk een implementatieplan met streefdata te worden opgenomen zodat op afzienbare termijn (3 jaar?) de meeste overlast zal zijn weggenomen.

AANVULLENDE ZIENSWIJZE

VAN

STICHTING BINNENSTAD030

MET BETREKKING TOT

HET MOBILITEITSPLAN 2040 EN DE PARKEERVISIE

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

INLEIDING

Deze zienswijze is aanvullend op de met datum 13 januari 2021 op 14 januari door Binnenstad030 ingediende zienswijze (hierna de "**Zienswijze**"). Aanleiding voor deze aanvulling is de ter inzagelegging van het plan Zuidpoort. Nadere informatie, naar aanleiding daarvan weer verkregen, heeft geleid tot het besef dat commentaar op het plan Zuidpoort alleen zinvol is vanuit een goed begrip van de ontwerpuitgangspunten van het Mobiliteitsplan ("**Plan**") en het besef dat een van de (impliciete) ontwerpuitgangspunten op gespannen voet staat met het woon- en leefklimaat zoals dat beoordeeld moet worden vanuit de positie van de binnenstadsbewoner en de ondernemer (hierna gemakshalve gezamenlijk als "**bewoner**" aan te duiden, tenzij het tegendeel uit de context blijkt).

In deze aanvullende zienswijze zullen wij achtereenvolgens behandelen:

I. de voorgestelde compartimentering van de binnenstad
II. het woon- en leefklimaat daar,
III. ons voorstel om met het oog daarop de binnenstad af te sluiten voor niet-noodzakelijk verkeer,
IV. de consequenties daarvan voor het Mobiliteitsplan en
V. de consequenties daarvan voor het plan Zuidpoort.

I DE COMPARTIMENTERING

Belangrijke ontwerpuitgangspunt van het Plan is de idee dat de stad voor gemotoriseerd verkeer (min of meer) opgedeeld wordt in compartimenten rond toegangswegen (die "spaken" worden genoemd) en dat de verbinding tussen die compartimenten zoveel mogelijk alleen plaats vindt via een binnenring (stadsboulevard en een buitenring: de Ring (A2, A12, A27 en N230) (ieder ook verbeeld als "wiel").

a) Het doel is ieder compartiment op deze manier te 'bevrijden' van gemotoriseerd verkeer tussen de compartimenten (sluipverkeer) en zo de verkeersdruk in de compartimenten te verlagen. In het Plan wordt die compartimenteringsgedachte doorgetrokken tot in het hart van de binnenstad. Gebleken is dat de gemeente het sluipverkeer via de binnenstad wil gaan voorkomen door een zeer vergaande compartimentering van de binnenstad in 5 of 6 compartimenten. Het Plan geeft dat aan, maar hoe precies is nog niet uitgedacht.
b) Die ontwerpgedachte maakt ook dat sluipverkeer via de singelring voorkomen moeten worden. De 'knippen' die nu voorgesteld zijn, worden duidelijk ingegeven door deze ontwerpgedachte.
c) Een en ander betekent dat, als bijvoorbeeld een bezorgdienst van het ene compartiment in het ander wil komen, het de bedoeling is dat (via de 'spaak' die vanuit dat compartiment bereikbaar is) teruggereden wordt naar de dichtstbijzijnde doorsteek naar een spaak die naar het andere compartiment in de binnenstad leidt. In principe betekent dit dat, in plaats van een simpele verplaatsing van enkele honderden meters in de binnenstad, vele (vaak meer dan 10!) kilometers omgereden zal moet worden.
d) Ook bewoners die aangewezen zijn op het gebruik van de auto treft hetzelfde lot. Erg milieuvriendelijk is dit niet.
e) Het is duidelijk dat deze ontwerpopvatting noodzakelijk leidt tot een behoorlijke aantasting van de bereikbaarheid van de binnenstad en het woon- en leefklimaat daar. Bezorging wordt lastiger en dus duurder. Bezorgdiensten kiezen er mogelijk

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

voor de binnenstad niet meer te bedienen; dienstverleners weigeren nu al te vaak om in de binnenstad te komen als er geen fatsoenlijke parkeerruimte is.

f) In de binnenstad verbreekt iedere compartimentering de organisch gegroeide samenhang die zo bepalend is voor haar leefbaarheid. Er moeten dan ook bijzonder zwaarwegende redenen zijn om die te verbreken. Als de doelstelling alleen is om sluipverkeer te voorkomen dan is die doelstelling te mager om een zo vergaande beslissing op te bouwen als compartimentering als er een maatregel beschikbaar is die hetzelfde doel dient maar minder 'bijwerkingen' heeft, zoals met name de door Binnenstad030 voorgestelde sluiting van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behalve verkeer dat er noodzakelijk moet zijn.

g) Dat plan heeft daarnaast, tezamen met door Binnenstad030 voorgestelde flankerende maatregelen, een bijzonder heilzaam effect op de woon- en leefomgeving van de bewoner, op de beschikbaarheid van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers, op het verblijfsklimaat en op de bereikbaarheid voor ieder die noodzakelijk in de binnenstad moet zijn.

II GOED WOON- EN LEEFKLIMAAT

In de Zienswijze wezen wij al op het belang aan van het creëren van een goed woon- en leefklimaat in de binnenstad (Zienswijze, p.2/3).

a) Stabiele en diverse bewoning is van grote waarde omdat het de sociale samenhang bevordert die een stad zijn karakter geeft en de veiligheid bevordert. Daarnaast vergroot stabiele bewoning de zorg voor de omgeving en bevordert die instelling bijzondere zorg voor het behoud van de monumentaliteit van de binnenstad. De bijdrage daarvan en van de daarmee gepaard gaande investeringen en koopkracht aan de economie van de binnenstad kan niet genoeg op waarde worden geschat. Ook de ondernemer die diensten verleent aan de binnenstadsbewoners maakt onderdeel uit van de gemeenschap die in de binnenstad thuishoort.

b) Het creëren van een goed woon- en leefklimaat heeft mede ten doel de bestaande diversiteit aan bewoners op zijn minst te handhaven en waar nodig te verbeteren, zodat wonen in de binnenstad voor met name ook de lagere en midden inkomensgroepen bereikbaar blijft en voor anderen nog steeds aantrekkelijk.

c) Wij vrezen dat het woon- en leefklimaat onder druk komt te staan als de voorwaarden daarvoor niet duidelijk worden geformuleerd. Die voorwaarden dienen uitdrukkelijk in het Plan tot uitdrukking te komen, omdat die ook medebepalend zijn voor de inrichting van het Plan en een duidelijke toets vormen voor de verdere uitwerking daarvan.

III AFSLUITEN BINNENSTAD EEN IN HET OOG SPRINGENDE OPTIE

Wij zijn van oordeel dat het woon- en leefklimaat in de binnenstad het beste gediend is met het afsluiten van de binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor "*noodzakelijk*" verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad. Een dergelijke maatregel is verre van disproportioneel of onevenredig en heeft veel voordelen boven de huidige voorstellen en nauwelijks nadelen. Mits gepaard gaand met flankerende maatregelen zou die maatregel een belangrijke basis kunnen leveren voor handhaving van een goed woon- en leefklimaat. Ter toelichting het volgende.

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

a) Het Plan gaat uit van het gegeven dat de openbare ruimte in de binnenstad schaars is, veel schaarser dan daarbuiten. Die uitzonderlijke schaarste is een goede legitimering om de toegang te beperken tot noodzakelijk verkeer. Waar de binnenstad qua schaarste in de openbare ruimte zich sterk onderscheidt van de rest van de stad is het beperken van toegang tot alleen gevallen van legitieme noodzaak disproportioneel noch onredelijk bezwarend.
b) De (gezonde) bezoeker van de binnenstad, of het nu is om te winkelen of te recreëren, heeft vele keuzes om die te bereiken. Het Plan voorziet in goede opties, waaronder ook voor de bezoeker met zijn eigen vervoermiddel. Met een combinatie van goedkope en goed toegankelijke parkeergelegenheid aan de stadsgrenzen en adequaat OV wordt getracht die bezoeker te verleiden om de binnenstad niet met het eigen voertuig te bezoeken. Wie dat toch doet kan rekenen op de aanwezigheid van weliswaar dure maar doorgaans voldoende parkeerruimte in de parkeergarages aan de singels. Die geven (zeker bij verwezenlijking van desbetreffende onderdelen van het Plan) de bezoeker goede toegang te voet (en - zeker te overwegen – per leenfiets) tot de binnenstad.
c) Het voorspiegelen van de mogelijkheid om ook in de binnenstad te parkeren is nu al een weinig reële. De bezoeker moet concurreren met de voertuigen van hen die er wonen of werken, terwijl nu al de parkeerruimte schaars is en het plan voorziet in verdere reductie daarvan. Het is veel beter om te voorkomen dat bezoekers de binnenstad inrijden, inefficiënt rondrijden in de steeds valser wordende verwachting een parkeerplaats te vinden en parkeeroverlast veroorzaken. Een afsluiting voor bezoekers is heel helder te communiceren, voorkomt valse verwachtingen en zal de geboden alternatieve opties aantrekkelijker maken.
d) Die afsluiting zal temeer te rechtvaardigen zijn als ook van de (gezonde) bewoner en ondernemer gevraagd wordt om – onder nadere in de Zienswijze geschetste condities[1] - zijn of haar steentje bij te dragen door te accepteren dat ook voor hem of haar in de binnenstad geen ruimte meer zal zijn voor (anders dan noodzakelijk) langparkeren.
e) De twee maatregelen komen, ieder voor zich, in bijzondere mate tegemoet aan de wens meer ruimte in de openbare ruimte van de binnenstad te creëren voor voetgangers en fietsers en kunnen aldus niet alleen een grote bijdrage leveren aan het gewenste woon- en leefklimaat voor de bewoner maar ook aan een betere bereikbaarheid, een aangenamer en veiliger verblijf en minder verkeershinder voor iedereen (inclusief en de grootst mogelijke beperking van exclusieve voetgangersgebieden).
f) Dat zal nog sterker gelden als in het verlengde van de zojuist genoemde maatregelen een verdere beperking van de snelheid in de binnenstad tot 15 km /uur wordt doorgevoerd die geldt voor alle voertuigen inclusief fietsers. Met die maatregel zal de gemeente de toezegging '*alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar*' (p.4 Plan, elders herhaald) volledig waar kunnen maken. Ook dat zal een belangrijke bijdrage aan het woon- en leefklimaat opleveren.
g) Een belangrijk bijkomend voordeel is dat met deze maatregelen de oversteekbaarheid in de binnenstad sterk zal toenemen, de menging van verschillende verkeerscategorieën eenvoudiger kan plaatsvinden en dat vele verkeersbeperkende maatregelen geheel of gedeeltelijk overbodig worden.

[1] Zoals het voorhanden zijn van voldoende (lang)parkeerruimte binnen maximaal 15 minuten of 750 meter lopen (of korter bij medische noodzaak). Zie Zienswijze p. ,3 (15 minutenstad) en uitgebreid p.6/7

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

Winkelstraten die – met uitzondering van extreme drukte – toegankelijk zijn voor fietsers en, binnen ruime venstertijden (afgestemd op extreme drukte), ook toegankelijk zijn voor minibus, taxi en bewonersauto voor kortdurende noodzakelijke aanwezigheid. Hotelgasten die hun koffers willen afzetten. Een klant die zware boodschappen moet ophalen.

h) In het oog springend is ook de sterk verminderde en wellicht geheel weggevallen noodzaak om sluipverkeer tegen te gaan en de daarmee samenhangende mogelijkheid om af te zien van compartimentering of beperkende verkeersregulering in de binnenstad (zie hierover nader in I sub f hierboven). Ook dat draagt bij aan een beter vestigingsklimaat doordat de bewoner en de ondernemer (die de auto moet gebruiken) maar ook de bezorger of andere dienstverlener een natuurlijker (kortere) route de binnenstad in en uit kan nemen en niet gedwongen wordt tot heilloze omwegen om andere delen van de stad of de binnenstad te bereiken (zie V sub m).

i) Verder bijkomend voordeel is dat het makkelijker wordt de toegang met grote flexibiliteit te reguleren via de elektronische kentekencontrole Wij noemden al dat een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem voorhanden en beproefd is. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer[2] (zie hierover nader IV, inleiding, sub a t/m e en concreet V sub e en m).

Het is valt daarom niet in te zien waarom in het Mobiliteitsplan niet voor deze ‘slimme’ optie gekozen zou worden. De optie verschaft helderheid en wekt bij bezoekers van de binnenstad geen valse verwachtingen die voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan voor de binnenstad ook nog eens nadelig zijn. De mogelijkheden voor het instandhouden en verbeteren van het woon- en leefklimaat en het creëren van meer ruimte in het openbaar domein van deze optie, gecombineerd met de flankerende door Binnenstad030 voorgestelde maatregelen zijn zodanig beter afgestemd op de doelstellingen van het Mobiliteitsplan, dat niet goed in te zien valt waarom een dergelijk pakket niet tot onderdeel daarvan gemaakt wordt.

IV CONSEQUENTIES VOOR HET MOBILITEITSPLAN

Wij gaven al aan dat de het afsluiten van de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ‘slimme’ ontheffing consequentie moet hebben voor het Plan als geheel. Daarbij gaat het niet alleen om het effect dat dit voorstel kan hebben op de verkeersstromen naar de binnenstad, maar ook omgekeerd. Wij doelen met dat laatste met name op de bereikbaarheid van (voorzieningen in) de stad vanuit de binnenstad. Hoe dat het beste past in de ontwerpbeginselen van het Plan zal door de experts moeten worden bekeken, maar wij hebben wel enkele kanttekeningen ter overweging.

a) Afsluiten van de binnenstad betekent wel dat parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad adequaat gesitueerd en bereikbaar moeten zijn. Als een bezoeker (ondanks alle ontmoedigende maatregelen) ervoor kiest om per auto naar de binnenstad te reizen, dan moet de toegang tot de voor hem of haar meest voor de hand liggende parkeermogelijkheid niet nog verder worden beperkt. Voorstelbaar is

[2] Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik.

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

dat de bezoeker vooraf moet kiezen voor een parkeerplaats in (bijvoorbeeld) een van de vier windstreken (noord, oost, west, zuid) door een daarvoor geëigende 'spaak' te kiezen.

b) Voor de hand ligt dan om daartoe in de singelring op bepaalde plekken een knip te leggen. Maar dat beperkt weer de mogelijkheid van bewoners in de om de binnenstad liggende wijken die binnen een bepaald compartiment wonen (en dus al voor een 'spaak' gekozen hebben) om van de ene 'spaak' bij een andere te komen. Om deze consequentie te voorkomen zou het voor de hand liggen om van de noodzakelijk "knippen" op de singelring 'slimme' knippen te maken. Ook hier dus elektronische kentekencontrole gekoppeld aan een ontheffingensysteem te regelen via een app. Een bewoner van ene compartiment kan dan via de app ontheffing krijgen, de knip wel passeren en in een aangrenzend compartiment komen.

c) Deze oplossing zou ook voor de binnenstadsbewoner een mogelijkheid bieden een 'spaak' van zijn keuze uit te zoeken om de binnenstad te verlaten met gebruikmaking van de singelring. Dat geeft ook ruimte om enige compartimentering te behouden met het oog op andere overwegingen dan het voorkomen van sluipverkeer, Denk bijvoorbeeld aan de bestaande noord/zuid compartimentering.

d) De zojuist genoemde oplossing zou ook ingezet kunnen worden als oplossing voor een aspect dat in het Plan ook onvoldoende onderkend wordt. Dat is de bereikbaarheid per auto van algemene voorzieningen vanuit de binnenstad of vanuit wijken waar omrijden via een 'wiel' geen voor de hand liggende optie is. Ook hiervoor geldt dat het een leefbaarheidseis is dat ook de auto redelijkerwijs als transport-middel beschikbaar moet blijven. Te denken valt in de eerste plaats aan de bereikbaarheid van ziekenhuizen (het Diaconessenhuis), maar ook die van sportvoorzieningen, Galgenwaard, Provinciehuis, enzovoort. Hoe dieper (verder van een 'wiel') bewoners in een compartiment wonen hoe absurder soms de omwegen worden met alle negatieve gevolgen voor het milieu (zie V sub m).

e) Het zou heilzaam zijn voor de acceptatie van het Plan en de leefbaarheid in de wijken en de binnenstad als door middel van de gesuggereerde slimme oplossing de minder wenselijke gevolgen van compartimentering en afsluitingen worden voorkomen.

f) In aansluiting op hetgeen daarover al in de Zienswijze is gezegd (zie p.8), wil hier nog opgemerkt zijn dat het Plan, waar het spreekt over het OV op geen enkele wijze duidelijk maakt dat de bereikbaarheid van grote publiekslokaties vanuit alle wijken (dus ook de binnenstad) bijzonder aandacht zal krijgen bij de uitwerking van het Plan.

g) Tot slot nog twee aspecten van het parkeren in of nabij de binnenstad. Allereerst is, naar het grotere geheel kijkend, de conclusie vrij onontkoombaar dat de binnenstad voldoende parkeergelegenheid aan de zuidoostrand ontbeert (zie Zienswijze p.7). Vooral om de langparkeerplaats te accommoderen, die nodig is voor de bewoner (zeker in het licht van toepassing van een 15 minuten/750 meter regel; Zienswijze p.7), maar ook om voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van de musea daar te kunnen aanbieden.
Het tweede aspect is dat toegangsregulering voor de binnenstad door middel van kentekenregistratie ook uitstekende mogelijkheden biedt om de parkeergelegen-heden voor bezoekers binnen de singels zonder formaliteiten toegankelijk te houden. Door koppeling van de kentekenregistratie aan de ingang van die parkeer-gelegenheid met de toegangsregistratie kan eenvoudig vastgesteld worden of een

Stichting Binnenstad030•Domplein 22•3512JE Utrecht•KvK 72658568•RSIN 859187792
Beschermt en bevordert de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad voor bewoners

auto rechtstreeks van het toegangspunt naar de ingang van de parkeergarage (en vice versa) is gereden.

Onze suggestie is dat voor de aspecten die hierboven genoemd worden de wenselijkheid van slimme oplossingen als ontwerpgrondslag in het Plan worden opgenomen. Nader onderzoek lijkt nodig naar de behoefte aan parkeergelegenheid in de zuidoosthoek van de binnenstad.

V CONSEQUENTIES VOOR HET PLAN ZUIDPOORT

Het plan Zuidpoort zou aangepast moeten worden aan de gewenste en wenselijke aanpassing van de ontwerpfilosofie van het Plan. Vanuit die gedachte volgen hier enkele kanttekeningen ter overweging.

a) Wij begrijpen dat het de wens van de gemeente is het gebied Zuidpoort te rekenen tot het centrumgebied en dan ook, net als Hoogh Boulandt, te behandelen als onderdeel van de wijk binnenstad.

b) Om dat fysiek te bereiken wordt het wenselijk geacht dat het gebied op de plaats van het Ledig Erf niet doorsneden wordt door een drukke verkeersader. Dat is op zich begrijpelijk, maar om te beginnen kan een vraagteken gezet worden bij de mate van drukte aldaar. Het valt op dat sinds de afschaffing van lijn 12 naar de Uithof de verkeersintensiteit danig is afgenomen. Zodanig dat de verkeersregeling met stoplichten is uitgezet.

c) De vraag mag daarom gesteld worden of maatregelen die bedoeld zijn om de 'oversteekbaarheid' te verzekeren nog wel nodig zijn. Op andere onderdelen van de singel-fietsstraat is het verkeer zodanig rustig geworden dat 'oversteekbaarheid' daar ook geen probleem is. Is het doorzetten van de 30 km/u singel-fietsstraat niet reeds voldoende, mede in aanmerking genomen de verwachte invloed van knip bij Hoog Catharijne? Het aanwijzen van het gebied hier als (stads)erf zou de oversteekbaarheid nog verder vergroten, terwijl de daaruit voortvloeiende snelheidsreductie tot 15 km/u tevens als een zachte barrière tegen ongewenst sluipverkeer zal werken. Er zijn dus nog vele voor de woon- en leefsituatie gunstige maatregelen mogelijk die de verdergaande maatregel van een knip overbodig kunnen maken.

d) Als niettemin de knip op de Vaartscherijnbrug toch nodig mocht blijken dan is het in hoge mate wenselijk dat die knip een slimme is, die ontheffing geeft voor bewoners en bestemmingsverkeer van de (vooral zuidelijke) binnenstad zodat zij (gaande naar de binnenstad) eenvoudig ook de optie hebben van toegang via de bruggen op de Catharijnesingel. Gaande uit de binnenstad kunnen zij eenvoudig toegang houden tot westelijke bestemmingen. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in zuidwestelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen.

e) Voor zowel vertrekkende bewoners van Hoogh Boulandt als het vanuit binnenstad via de Catharijnesingel vertrekkende bestemmingsverkeer is die ontheffing nodig om eenvoudig zuidelijke en oostelijke bestemmingen te bereiken. Dat is dan tevens een manier om de verkeersbelasting in noordoostelijke richting over de Albatrosstraat te verminderen. Om dit concreet te maken volgt een voorbeeld van een bewoner van Hoogh Boulandt die in het kader van vrijwilligerswerk geregeld materiaal moet aan- en afvoeren voor Scouting Utrecht Oost, bij Lunet 1: "*Dat is heen en weer (Bleekstraat, Vondellaan, Baden-Powellweg, Albatrosstraat, Gansstraat, Koningsweg) ongeveer 4,5KM. Dat wordt in de situatie van variant 4 [*NB: ook 5 en 6*]*

(via Briljantlaan, Goylaan, Waterlinieweg, afslag Stadion, Maarschalkerweerd, Koningsweg) bijna 15 km".

f) Als de knip bij de Vaartscherijnbrug er moet komen, dan is het ook onwenselijk dat de omrijroute om het Zuidpoortgebied langer is dan nodig. Dus geen afslagverboden (Albatrosstraat/Vondelbrug en Vondellaan/Bleekstraat). Maar wel een goede bereikbaarheid van de aan de route gelegen parkeergarages, zoals met name Vaartsche Rijn en de zuidelijke parkeergarages bij Hoog Catharijne.

g) Het lijkt dan wel wenselijk dat deze route zoveel mogelijk het profiel van een 30km/u fietsstraat krijgt, zodat de (aangename) pas van de fietsstraat niet verloren gaat voor diegene die vanaf de Tolsteegsingel naar Station Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel wil gaan en omgekeerd. Voor het verkeer op deze route functioneert een 30km/u beperking tevens als een zekere barrière. Een eventuele verlaging tot 15km/u versterkt dat effect.

h) Gegeven de relatief korte afstand waarover in de hiervoor genoemde optie het OV van en naar CS een 30km/uur beperking moet gelden, zal het OV geen betekenisvolle vertraging daardoor hoeven op te lopen.

i) Aandacht dient overigens ook besteed te worden aan de vrij voor de hand liggende sluiproute ter vermijding van de doseerlichten die overwogen worden op de Venuslaan, te weten de route noord/noordoostelijk van de Venuslaan via de Van Ostadelaan, Homeruslaan en Oosterstraat. Als de doseerlichten er komen lijkt het onnodig dat het rechtdoor gaande (bestemmings)verkeer voor de binnenstad uitgezonderd wordt van deze dosering.

j) Ten slotte is op geen enkele manier duidelijk of het de bedoeling is dat het (hopelijk fijnmaziger) OV voor de binnenstad (zie Zienswijze, p.8) ook station Vaartsche Rijn zal gaan aandoen. Zo ja, dan is de vraag waarom er in het plan geen kenbare voorzieningen daarvoor zijn getroffen? Zo nee, dan is de vraag: waarom niet? In ieder geval zou het Plan daar iets over moeten zeggen.

Afsluitend vragen wij de gemeente in het Plan tot uitdrukking te brengen dat:

- de binnenstad zal worden afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer met ontheffing voor (noodzakelijk) bestemmingsverkeer, dat van en voor bewoners daaronder begrepen;
- compartimentering van en andere verkeersbeperkende maatregelen in de Binnenstad niet langer nodig zijn;
- eventueel toe te passen 'knippen' en verkeersbeperkende maatregelen die beogen bezoekersverkeer te verminderen niet zullen gelden voor genoemde ontheffinghouders en al diegenen in omliggende wijken die een redelijk belang daarbij hebben.

Utrecht 28 januari 2021,
Namens Stichting Binnenstad030,

2E [redacted]

2E [redacted]