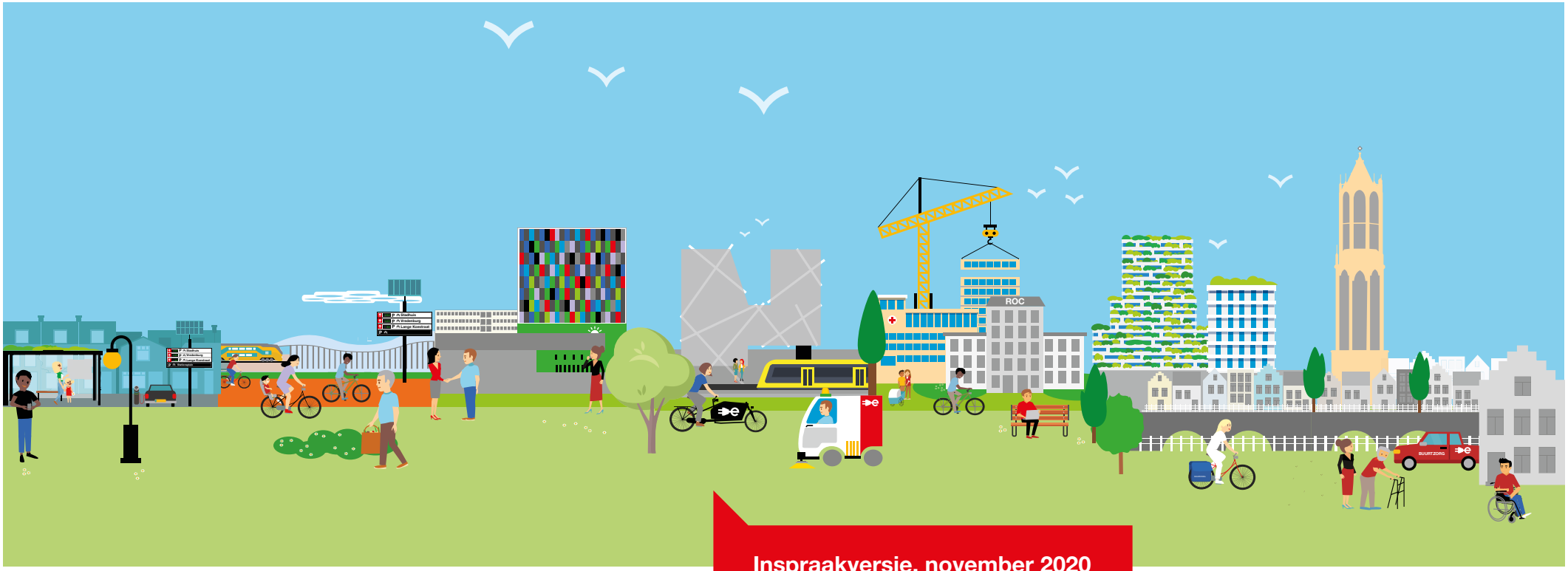
Mobiliteitsplan 2040

Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen



Inspraakversie, november 2020

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040

Colofon

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040

Inspraakversie, november 2020

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Utrecht, met ondersteuning van APPM. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

Concept en vormgeving: Utregse Ontwerpers i.s.m. Lawine visuele communicatie

Fotografen: Ronald Tamse, Stefan van der Voort, Het Utrechts Archief, Jurjen Drenth, Kees-Jan Bakker, Robert Oostbroek, Merijn van Vliet, Renzo Gerritsen, Kamiel Scholten, Juri Hiensch, Edwin van Wanrooij.

Voorwoord

Onze mooie stad Utrecht is in beweging en groeit hard. Het aantal inwoners van Utrecht verdubbelt tussen 2000 en 2040. U en al onze nieuwe inwoners en bezoekers gun ik een prettige en gezonde stad waarin u zich gemakkelijk en snel kunt verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen en sporten. Daarom zetten wij al jarenlang in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit dus. Dit moet een goed alternatief voor de (eigen) auto zijn. Hoe wij deze lijn doorzetten en tegelijkertijd een schaalsprong maken naar een heel ander mobiliteitssysteem leest u in voorliggend mobiliteitsplan 2040.

U leest over hoe we willen investeren in een veel beter regionaal OV-systeem ('Wiel met Spaken') en nog meer fietsverbindingen willen maken om grote stromen fietsers beter te spreiden. Over hoe we ook na de coronacrisis kunnen vasthouden aan één dag extra thuiswerken. En hoe we werken aan het ontwikkelen en verbeteren van mobiliteitsdiensten zoals elektrische deelauto's en bakfietsen als mooi alternatief voor een eigen auto.

Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Het beschrijft hoe we de grote groei tot aan 2040 gaan opvangen en kent een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht, waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers. Hoewel de toekomst zich nooit helemaal laat voorspellen ben ik blij dat we nu een plan kunnen voorleggen met een heldere stip op de horizon waar we in stappen naartoe kunnen werken.

Het bereiken van al onze ambities kan alleen als we samen de schouders eronder zetten. Het vraagt wat van werkgevers, onderwijsinstellingen en grote publiekstrekkers. Het vraagt ander reisgedrag van een deel van onze bewoners en bezoekers. En last but not least: er zijn forse investeringen nodig. Hierover zijn we in gesprek met Rijk en regio. Gelukkig hebben we afgelopen najaar al een mooie afspraak kunnen maken over een gezamenlijke eerste investering in het Wiel met Spaken om Utrecht Centraal en de binnenstad ontlasten en Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.

Zo werken we samen aan een gezonde, bereikbare en prettige stad voor iedereen.

Lot van Hooijdonk
wethouder Mobiliteit, Energie en Groen
Gemeente Utrecht

Samenvatting

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Intussen moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en jouw straat rustiger en veiliger.

Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan waarbij de horizon is verlegd van 2025 naar 2040 zetten we vol in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling. We werken hier stap voor stap aan.

Waar werken we naar toe?

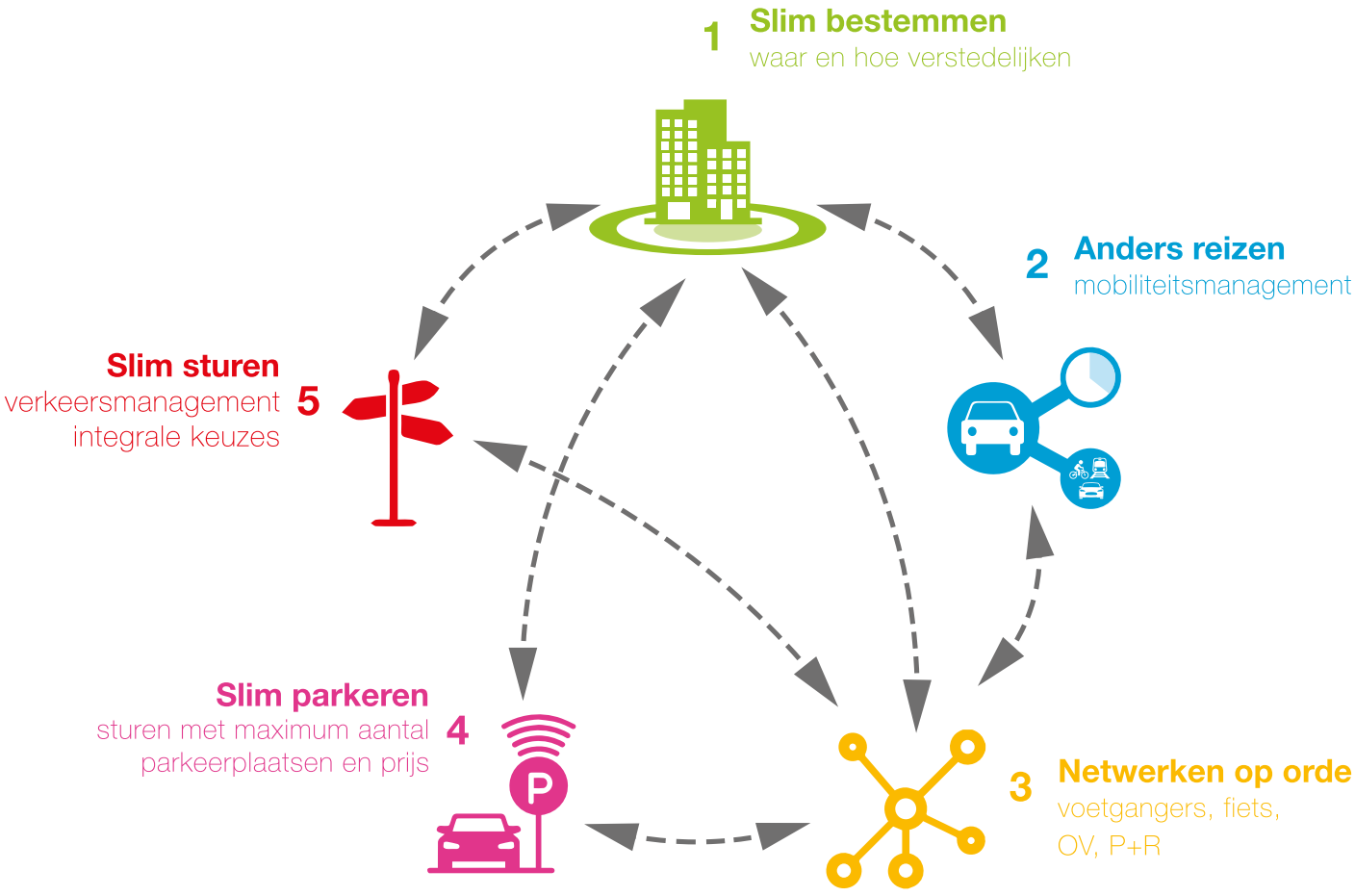
Als we kijken naar het jaar 2040, hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen,OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Hoe gaan we dat doen?

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Dit mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma’s. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.

Utrechtse mobiliteitsaanpak



1 Slim bestemmen

De groei van de stad stimuleren we langs het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen brengen we hiermee dichter bij elkaar zodat mensen minder hoeven te reizen.

2 Anders reizen

Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad gaan we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus.

3 Netwerken op orde

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, zetten we zowel voor fiets als OV in op spreiding van deze reizigers. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én voorkomen we knelpunten die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke manier om je te verplaatsen. We werken aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om je fiets makkelijk en veilig te stallen. We spreiden het fietsverkeer over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëren we voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routesom het centrum heen en sluiten we het fietsnetwerk beter aan op de OV-knooppunten aan het Wiel. Ook zorgen we daarnaast voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.

Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept Wiel met Spaken als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. Het netwerk bestaat uit spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum. En uit directe en frequente wielverbindingen tussen de regio, P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de knooppunten (waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen), kunnen reizigers zeer comfortabel overstappen (ook op fiets en deelmobiliteit). Deze knooppunten zijn interessant voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.

4 Slim parkeren

Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Een deel van de bezoekers parkeert gemakkelijk bij een 'P+R 2.0' buiten de Ring Utrecht. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.

5 Slim sturen

We gaan beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. Waar het knelt, sturen we op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doen we aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Bij de oversteek Vredenburg/Catharijnesingel(uitgewerkt plan), het Ledig Erf (participatie) en op het Utrecht Science Park (in studie) faciliteren we het doorgaand autoverkeer niet meer. Hier is de ruimte nodig voor lopen, fietsen en andere functies, zoals verblijven en groen.

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016?

De basis van het mobiliteitsplan uit 2016 blijft overeind. Wel voegen we onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

- Netwerk op orde voor het OV: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
- Netwerk op orde voor de fiets: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
- Netwerk op orde voor de multimodale reis: we faciliteren de multimodale reis door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
- Anders reizen: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
- Slim parkeren: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Parkeren gebeurt steeds minder bij de bestemming en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
- Slim sturen: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.

Vredenburg in 1969 (Bron: Het Utrechts Archief)

Vredenburg nu

Niet alles in hetzelfde tempo

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna langzaam maar zeker nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan. Nu kun je je toch ook niet meer voorstellen dat we in 1970 onze auto parkeerden op het Vredenburg of de Neude?

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1. Inleiding 10
- 1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht 11
- 1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan 12
- 1.3 Status van dit mobiliteitsplan 13
- 1.4 Leeswijzer 15

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad 16
- 2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven 16
- 2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert 19
- 2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem 28

3. Onze visie: De bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven 29
- 3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen 30
- 3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan 32
- 3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040 34
- 3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad 38
- 3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak 40

4. Slim bestemmen (stap 1) 44
- 4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht 45
- 4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen 51

5. Anders reizen (stap 2) 53
- 5.1 Stimuleren van minder reizen 55
- 5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip 56
- 5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen 59

6. Netwerken op orde (stap 3) 62
- 6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken 64
- 6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes 70
- 6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden 80
- 6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer 98
- 6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming 107
- 6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld 112

7. Slim parkeren (stap 4) 117

8. Slim sturen (stap 5) 122
- 8.1 Principes van Slim sturen 124
- 8.2 Integrale keuzes tussen netwerken 129
- 8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement 142
- 8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie 144

9. Programmering van projecten van stedelijk belang 147
- 9.1 Afwegingskader 148
- 9.2 Fasering op hoofdlijnen 148
- 9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen 150
- 9.4 Benodigde samenwerking 151

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het Mobiliteitsplan 152
- 10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel 153
- 10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen 154
- 10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad 155
- 10.4 Effecten voor de regio 161
- 10.5 Analyse en sturing per stap 162

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten 169

1. Inleiding

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Cijfers in algemene inleiding geactualiseerd.
- Inhoud paragraaf 1.1 verplaatst naar H2 (Trends en ontwikkelingen) en H3 (Visie), paragraaf 1.1 is daarmee geschrapt. Datzelfde gedaan met doel mobiliteitsplan (voorheen paragraaf 1.2) waardoor die paragraaf veel korter is geworden. De inleiding is daarmee meer een proceshoofdstuk geworden.
- Paragraaf 1.2 (totstandkoming): geactualiseerd op huidige participatie.
- Paragraaf 1.3 (status plan): aanleiding actualisering wat uitgebreider toegelicht en positionering ervan verduidelijkt, ook t.o.v. U Ned, andere programma's en nationale ambities uit b.v. Klimaatakkoord, planhorizon aangepast en beargumenteerd waarom, info over rekentool verwijderd (komt aangepast in verantwoording terug).
- Paragraaf 1.4 (leeswijzer): aangepast op nieuwe structuur.

Utrecht kent een dynamische ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad van ruim 350.000 inwoners nu naar ruim 450.000 inwoners in 2040. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit groeit ook mee, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. In dit mobiliteitsplan wordt onze visie op mobiliteit in een groeiende stad verduidelijkt en worden de keuzes die nodig zijn om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden aangescherpt. Zo werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.

Station Lunetten

Dit plan is een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016). De blauwe driehoek en de groene streep laten zien op welke plekken tekst is aangepast of toegevoegd.

gewijzigde tekst

nieuwe tekst

Het huidige Westplein verandert in een groen Lombokplein waar je kunt wonen en genieten van groen en water

1.1 Doel van het mobiliteitsplan Utrecht

Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht op lange termijn. Met het verlengen van het mobiliteitsplan naar 2040 versterken we de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit. Daarnaast scherpen we onze visie en de keuzes op het gebied van mobiliteit aan om zo meer houvast te bieden voor de uitvoering van projecten. Het mobiliteitsplan bevat ook informatie voor inwoners, bezoekers, bedrijven, onderwijsinstellingen, medeoverheden en andere belanghebbenden over hoe we mobiliteit in de stad schoon en duurzaam vorm willen geven. Samen met hen willen we invulling geven aan onze ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Zo zorgen we voor voldoende ruimte om de groei van Utrecht in de stad mogelijk te maken. Daarmee leveren we een bijdrage aan de ambitie uit het Nationaal Preventieakkoord om Nederland gezonder te maken en aan de afspraken uit het Klimaatakkoord.

gewijzigde tekst nieuwe tekst

1.2 Totstandkoming van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is opgesteld in overleg met bewoners, maatschappelijke organisaties, werkgevers, kennisinstellingen, provincie, omliggende gemeenten en het Rijk. Vanaf het begin is een interactief werkproces doorlopen. In diverse bijeenkomsten in 2019 en 2020 heeft de gemeente samen met bewoners, organisaties en andere overheden nagedacht over de wenselijke verkeersnetwerken en de bijbehorende maatregelen.
Dat gebeurde niet alleen tijdens het gesprek met de stad in november 2019 en twee digitale workshops met inwoners in juni 2020, maar ook tijdens diverse werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. Het bewonersinitiatief Het Wiel heeft tussentijds als klankbord voor de gemeente gefungeerd.

Online sessies met bewoners, 18 en 22 juni 2020

Gesprek met de stad, 25 november 2019

Jurjen Lerou - Denktank Het Wiel

“In denktank Het Wiel ontmoeten bewonersgroepen uit verschillende wijken elkaar sinds 2017. Ons doel is het college te stimuleren met meer lef, toekomstgerichter en integraal te werken aan de mobiliteit van onze stad. We hebben constructief meegedacht in de totstandkoming van het mobiliteitsplan, tonen initiatief, doen zelf onderzoek en geven tegengas als dat nodig is.”

1.3 Status van dit mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties kunnen zienswijzen indienen bij de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Pas bij de daarop volgende besluitvorming van uitwerkingsprojecten (bijvoorbeeld verkeersbesluiten en planologische besluiten) is bezwaar en beroep mogelijk, omdat deze besluiten wel direct rechtsgevolg hebben richting de samenleving.

Jeroen Willem Klomps – wethouder Stichtse Vecht, namens de U10

"De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen."

Het mobiliteitsplan is een verlenging en aanscherping van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 en heeft 2040 als planhorizon. Voor deze termijn is gekozen vanwege de sterke samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) die ook 2040 als horizon heeft en die de belangrijke keuzes over ruimtelijke ontwikkeling van de stad presenteert. De lange voorbereiding en doorlooptijd van grotere mobiliteitsprojecten speelt ook een rol. Om op tijd – en vaak samen met andere organisaties - de benodigde investeringen, ruimtereserveringen en uitwerking van projecten te organiseren, moet verder vooruit gekeken worden. Dat gebeurt al volop in het programma U Ned waarin Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht werken op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder het MIRT[1]-onderzoek Metropoolregio Utrecht en de MIRT-verkenning OV en Wonen. Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan programma's binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.

De keuzes die de gemeente met dit mobiliteitsplan maakt hebben effect op de gehele regio Utrecht. Daarom is de U10 intensief bij de totstandkoming van dit plan betrokken. Het mobiliteitsplan vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

[1] MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het investeringsprogramma van de Rijksoverheid voor infrastructuurnetwerken

1.4 Leeswijzer

Dit mobiliteitsplan kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in en rond Utrecht beschreven en kijken we vooruit naar 2040. Na een analyse van de verwachte situatie in 2040 zonder aanvullende maatregelen volgt het visiehoofdstuk (hoofdstuk 3). Daarin leggen we uit hoe we invulling geven aan de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dat gebeurt op basis van 10 doelen en aan de hand van 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'. De vijf stappen uit deze aanpak komen terug in de daarop volgende hoofdstukken:

1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4): hierin staat de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling centraal
2 Anders reizen (hoofdstuk 5): gaat in op ander reisgedrag van verschillende doelgroepen
3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6): beschrijft de benodigde netwerken van de verschillende vervoerwijzen
4 Slim parkeren (hoofdstuk 7): gaat in op de rol van parkeren bij het sturen op verkeersstromen en het vergroten van de leefbaarheid
5 Slim sturen (hoofdstuk 8): verduidelijkt de totale sturing op en de prioritering binnen het netwerk als basis voor herinrichtingen en verkeersmanagement.

In hoofdstuk 9 (Programmering van projecten van stedelijk belang) komen vervolgens de lijnen uit de eerdere hoofdstukken samen. Hoofdstuk 10 (Onderbouwing en effecten) geeft kwalitatief en kwantitatief weer hoe maatregelen bijdragen aan de gestelde doelstellingen en welke effecten dit heeft op de mobiliteit in stad en regio. Tot slot beschrijft hoofdstuk 11 (Monitoring en evaluatie) hoe we de voortgang van het mobiliteitsplan de komende jaren op straat meten en evalueren.

Kruispunt Vredenburg

2. Trends: Mobiliteit in de groeiende stad

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Geheel nieuwe tekst.
- De mobiliteitsopgave ten gevolge van de groei van de stad (wonen en werken) is veel groter omdat we kijken naar 2040 ipv 2025. We stellen dan ook het faciliteren van die groeiopgave meer centraal.
- Naast de groei in de afgelopen 10 jaar kijken we ook naar de verwachte groei tussen nu en 2040.
- We maken geen vergelijking meer met andere grote steden (G4).
- We geven niet meer aan waar de stromen naar Utrecht vandaan komen, en zoomen ook niet meer in op de zones A, B en C en de binnenstad, Leidsche Rijn en Utrecht Science Park.
- We duiden nu wat er gebeurt als we geen aanvullende maatregelen nemen (probleemanalyse 2040 bij niets extra doen).

2.1 Aantrekkelijk wonen, werken en verblijven

Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa[2]. Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.

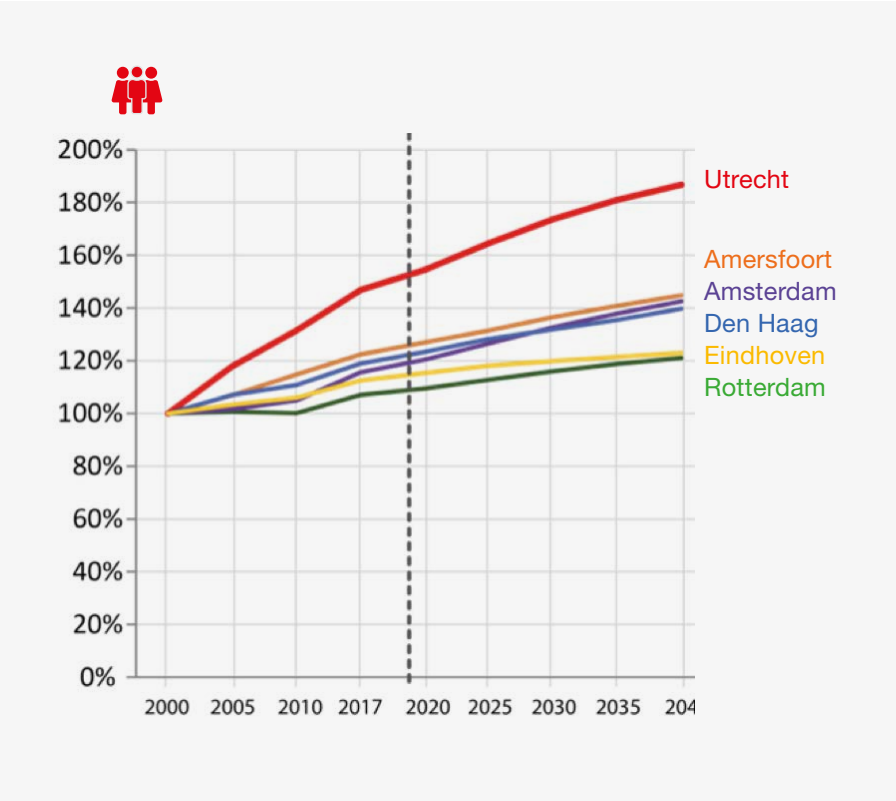
[2] https://invest.utrechtregion.com/top-meest-competitieve-regios/regio-utrecht-opnieuw-in-top-van-europas-meest-concurrerende-regios

Wonen

De bevolking van Utrecht groeit al ruim 20 jaar met gemiddeld 5.000 inwoners per jaar. Deze groei zet naar verwachting door, waardoor de stad naar verwachting rond 2040 ruim 450.000[3] inwoners telt. Daarmee verdubbelt het aantal inwoners in 40 jaar tijd (tussen 2000 en 2040). Het aantal inwoners neemt tussen 2020 en 2040 toe met 28%. Ook het aantal inwoners van de regio Utrecht groeit stevig door. Utrecht is een studentenstad waar veel studerende jongeren en starters wonen. Van de overige huishoudens in Utrecht bestaat 21% uit tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, 21% uit een paar mét kinderen en 6% uit eenoudergezinnen. Het aandeel jonge kinderen in de stad neemt relatief gezien de laatste jaren wat af, terwijl het aandeel ouderen toeneemt. De verwachting is dat het aantal inwoners met een belemmering (vooral bewegingsaandoeningen) daarom de komende jaren ook zal toenemen. Door de enorme groei van de stad neemt het aantal inwoners voor elke leeftijdscategorie toe.

	2019	2040
Inwoners	352.940	455.000
Woningvoorraad	153.845	+ 60.000
Banen	261.165	+ 70.000

Groei van Utrecht (wonen en werken)



Figuur: Bevolkingsgroei

[3] Bevolkingsprognose 2019

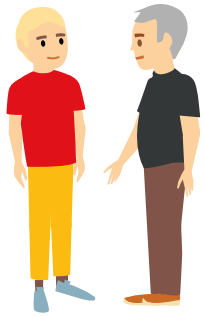
Werken

De werkgelegenheid in Utrecht groeit naar verwachting met gemiddeld ruim 4.000 banen per jaar, waarmee Utrecht in 2040 naar verwachting 350.000[3] arbeidsplaatsen heeft. Dit komt neer op ruim 25% groei tussen 2020 en 2040 en een verdubbeling van het aantal werkplekken tussen 2000 tot 2040. De sterke groei van de werkgelegenheid in de centrale stad is een ontwikkeling die in alle steden zichtbaar is. Dit komt onder andere voort uit de behoefte bij met name de zakelijke dienst-verlening om dichtbij concentraties van potentiële werknemers én dichtbij OV-knooppunten te zitten.

Utrecht is een forenzenstad. Zo'n 70% van de werkgelegenheid wordt op dit moment ingevuld door werknemers van buiten de gemeente. Ook werkt ruim 50% van de inwoners van Utrecht buiten de gemeente. Bijna de helft van de forenzen die in Utrecht werkt, doet dat op 1 van de 5 grote kantorenlocaties: Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven/Kanaleneiland en het Utrecht Science Park/ Rijnsweerd. Naar verwachting zal het aandeel forenzen door de verdere groei van werkgelegenheid verder toenemen[4].

Recreëren en verblijven

Met de groei van het aantal inwoners en bezoekers van de stad en de regio zal de behoefte om te recreëren, sporten, winkelen, op het terras te zitten of naar een restaurant te gaan in dezelfde mate meegroeien. Een deel van deze behoefte kan opgevangen worden in de wijken, een deel in nieuwe gebiedsontwikkelingen, maar een deel zal ook extra ruimte voor verblijven vergen in de binnenstad. Daarmee neemt de druk op de openbare ruimte in Utrecht toe en dat geldt in het bijzonder voor de binnenstad. Binnenstedelijke ontwikkeling moet hand in hand gaan met vergroening en het versterken van de openbare ruimte om daarmee te voldoen aan de behoefte van groen in de leefomgeving en een veilige en prettige openbare ruimte voor iedereen.



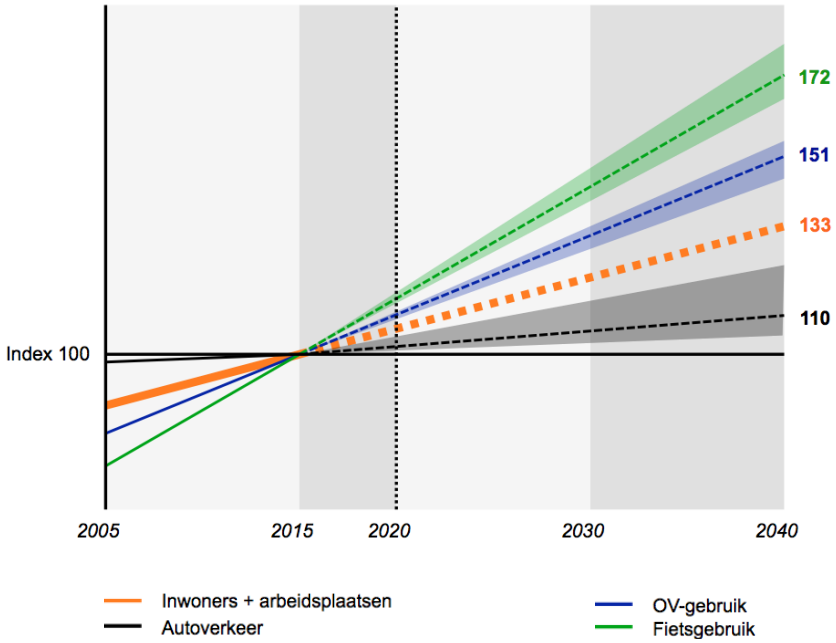
[4] Betreft een voorlopige schatting. Cijfers worden in de RSU nog geactualiseerd

[5] Utrecht monitor

2.2 Mobiliteit neemt toe en verandert

De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De prognoses hiervoor gaan uit van ongeveer 35% meer verplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2015. De groei treedt voornamelijk op bij fiets (72%) en OV (51%). Het autoverkeer groeit relatief minder hard met zo'n 10%. Groeicijfers betreffen de referentiesituatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040.

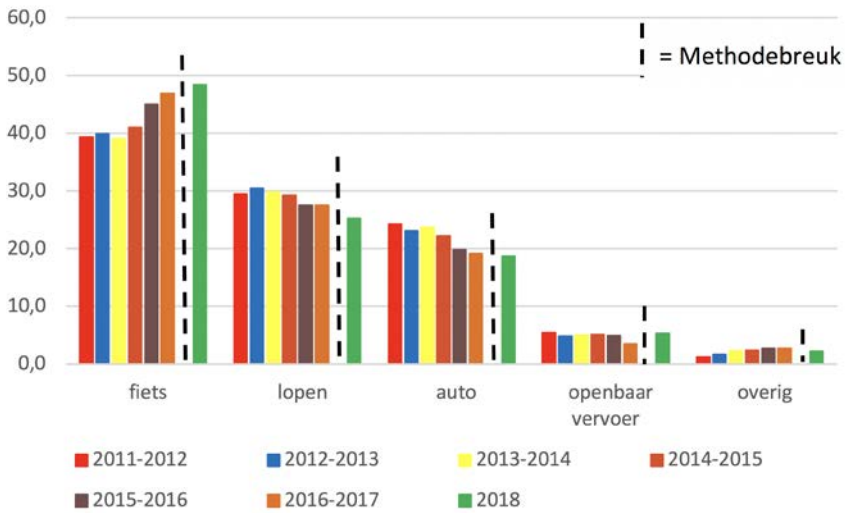
Fietsdrukte Smakkelaarsveld



Figuur: Groei van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze tussen 2015 en 2040, waarbij indexcijfers zijn weergegeven ten opzichte van 2015. Een indexcijfer 133 betekent 33% groei. Groeicijfers gaan over de referentie-situatie 2040 waarbij het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan uit 2016 als uitgangspunt is genomen, maar dan verlengd tot 2040. De bandbreedte in de figuur illustreert dat er nog allerlei onzekerheden zijn. De cijfers betreffen het vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (dus de stad ten oosten van de A2). Voor het deel Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern zijn de ontwikkelingen iets anders, maar ook daar neemt het aandeel fiets en OV toe ten opzichte van de auto.

Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid[6] over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040.

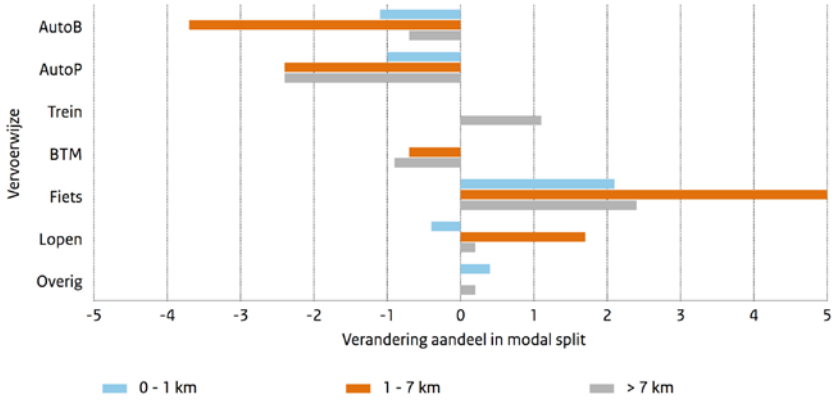
Aandeel vervoerwijze op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht (%)



Bron: CBS. Tot en met 2017: OViN. 2018: ODiN. Vanwege de overgang naar een nieuwe onderzoeksmethode kunnen de cijfers van 2018 niet met de cijfers van voorgaande jaren vergeleken worden

Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. Tegelijkertijd kiezen steden, ook Utrecht, al jarenlang voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er simpelweg niet is in de steden om meer auto's te faciliteren.

Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht

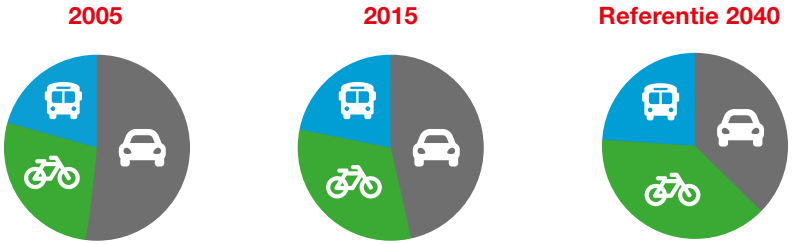


Bron: KIM 2019

[6] Mobiliteit in Stedelijk Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, 2019

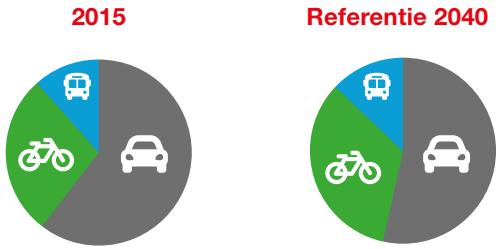
Ondanks dat we de toekomst niet precies kunnen voorspellen, kunnen we op basis van huidige vervoerstromen, het huidige reisgedrag en trends een onderbouwde inschatting van deze ontwikkelingen maken. Dit noemen we een prognose. Prognoses over mobiliteit in de toekomst maken we met een verkeersmodel. Het Utrechtse verkeersmodel VRU[7] heeft als basisjaar 2015. Dat betekent dat we alle prognoses afzetten tegenover 2015 als referentie. De ontwikkeling van de mobiliteit tussen 2015 en 2020 gebruiken we om te toetsen of de prognose en recente ontwikkelingen in elkaars verlengde liggen.

[7] Verkeersmodel Regio Utrecht, versie 3.4



	2005	2015	Referentie 2040
auto	52%	47%	37%
fiets	28%	32%	39%
OV	20%	21%	23%

Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid. Cijfers betreffen vervoer in, van en naar Utrecht exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.



	2015	Referentie 2040
auto	60%	53%
fiets	29%	34%
OV	11%	13

Ontwikkeling verdeling vervoerwijzen tussen 2005 en 2015 en de verwachting voor 2040 bij ongewijzigd beleid voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

Meer lopen door verdichting van de stad

In Nederland wordt meer dan de helft van de verplaatsingen tot 1 kilometer afstand te voet afgelegd. In Utrecht wordt 25-30% van alle verplaatsingen te voet gemaakt[8]. Hierbij telt het lopen naar de auto of het openbaar vervoer nog niet eens mee. Het aandeel lopen is in de afgelopen jaren iets afgenomen, ten gunste van fietsen. Dat komt onder andere door de bouw van Leidsche Rijn met relatief langere verplaatsingsafstanden naar veel bestemmingen in Utrecht. Met de verdichting van de stad neemt het aandeel lopen naar verwachting weer toe. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van de kwaliteit van de omgeving en de aantrekkelijkheid van looproutes in de stad. In en rondom de binnenstad en Utrecht Centraal komt de voetganger steeds meer in de knel, ofwel door te weinig ruimte ofwel door looproutes met omwegen. Deels is dit tijdelijk (alle verbouwingen in het stationsgebied) en maar deels wordt dit structureel (meer ruimteclaims door bebouwing, barrières van infrastructuur en hindernissen op de stoep) als we de voetganger niet meer ruimte geven.

Korte Jansstraat (heringericht in 2014)

[8] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Modal split

Enorme groei fiets vraagt om schaalsprong

In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren met gemiddeld 3-5% per jaar gestegen[9]. De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Ook raken de fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal dan overvol ondanks de enorme capaciteitsuitbreidingen van de afgelopen jaren. Nu al is het fietspad op het Vredenburg het drukste fietspad van Nederland en zijn de grote fietsenstallingen bij Utrecht Centraal (Stationsplein en Jaarbeursplein) soms al vol. Steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen vergroten de druk op het netwerk.

Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt, (het gevoel van) onveiligheid toeneemt en kwetsbare doelgroepen (kinderen en ouderen) in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Drukke fietsroutes en het stallen van fietsen leveren overlast op voor de omwonenden en voetgangers die moeilijk kunnen oversteken. Als we daar niets aan doen, wordt dit in en rond de binnenstad, rondom Utrecht Centraal en op routes naar het Utrecht Science Park een groot probleem.

[9] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019. Groei fietsverkeer op vaste telpunten

Uit onderzoek[10] blijkt dat in Utrecht 63% van de schoolfietsroutes te smal is. Hoewel Utrecht daarmee minder slecht scoort dan het landelijk gemiddelde (81%) is de achterstand aanzienlijk. Volgens het onderzoek gaat het in Utrecht om 66 kilometer fietspad dat te smal of veel te smal is. Uit een eerste bestudering van de analyse blijkt dat de krapte vrijwel in heel de stad speelt.

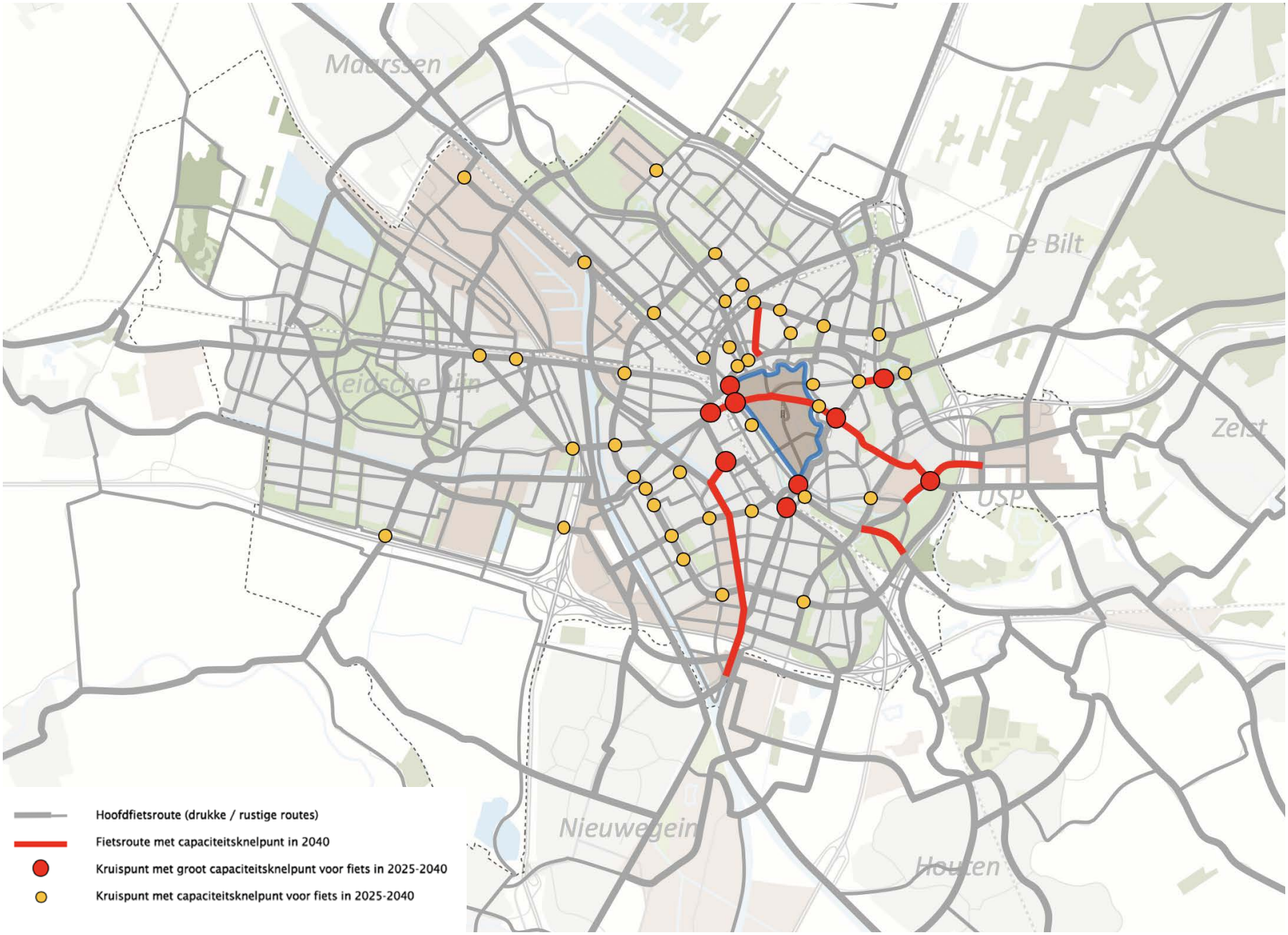
Groei openbaar vervoer leidt tot overbelasting van Utrecht Centraal

De verdichting van de stad en de groei van het aantal forenzen van buiten Utrecht heeft in de afgelopen jaren geleid tot fors meer OV-gebruik. Met name het gebruik van de trein en de OV-fiets in het algemeen en het vervoer naar het Utrecht Science Park in het bijzonder is flink toegenomen. Door de genoemde trends verwachten we dat de vraag naar openbaar vervoer in 2040 zo'n 50% toeneemt ten opzichte van 2015. Dit heeft vooral invloed op de directe omgeving van Utrecht Centraal als we verder geen maatregelen treffen. Het openbaar vervoer in Utrecht is namelijk zo georganiseerd dat Utrecht Centraal fungeert als de spin in het web. Veruit de meeste overstappen in Utrecht (ongeveer tweederde) vindt plaats op Utrecht Centraal. In en rondom Utrecht Centraal kunnen de huidige bussen, trams (met name de Uithoflijn), fietsenstallingen en haltes deze groei niet aan[11]. Op de aanwezige infrastructuur is er geen ruimte voor extra bussen en trams naar Utrecht Centraal. Ook zitten (kruisende) stromen voetgangers, fietsers, bussen, trams, taxi`s en auto's elkaar op steeds meer plekken in de stad in de weg zonder aanvullende maatregelen. Hierdoor functioneert het OV-systeem steeds minder snel, betrouwbaar en veilig. Op meerdere drukke OV-corridors (onder andere in de binnenstad, maar ook op de Van Zijstweg en Koningin Wilhelminalaan) gaan zoveel bussen rijden dat de omgeving hier bij het uitblijven van aanvullende maatregelen veel last van ondervindt, ook omdat oversteken lastig wordt.

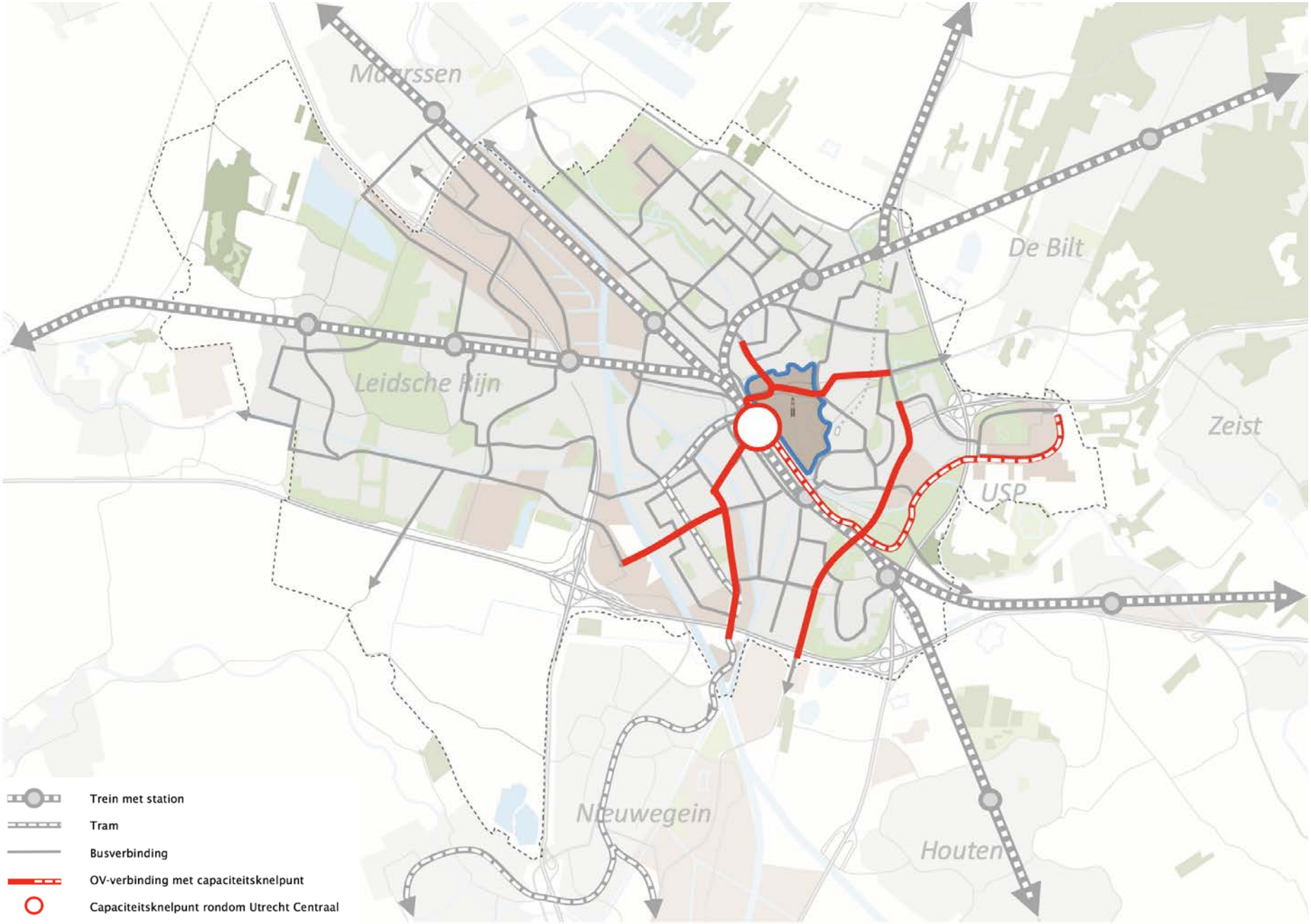
Drukte op Utrecht Centraal

[10] Bron: Onderzoek Sweco: https://www.sweco.nl/nieuws/nieuwsartikelen/2020/sweco-onderzoek-voor-bouwend-nederland/

[11] Bron: U Ned Pre-verkenning Multimodale knoop Utrecht Centraal



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid



Figuur: Verwachte capaciteitsknelpunten in openbaar vervoernetwerk bij ongewijzigd beleid

Corona laat zien dat trendbreuk mogelijk is

Sinds maart 2020 staat de wereld door het coronavirus op zijn kop. Ook op het gebied van mobiliteit is hierdoor sprake van een trendbreuk, want in één klap gingen mensen massaal thuiswerken waardoor er vrijwel geen woon-werkverkeer meer was, werd het openbaar vervoer gemeden en werd er meer gewandeld en gefietst. Wat dit voor de toekomst betekent is nog erg onzeker. Met ons gemeentelijk beleid zetten we in op het behouden van de positieve mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen (meer thuiswerken, spitsmijden en lopen en fietsen). Ongewenste mobiliteitseffecten van de coronamaatregelen, zoals minder OV-gebruik en (een mogelijke) toename van het autoverkeer willen we juist zoveel mogelijk tegengaan. Het uitbreken van het Coronavirus laat tegelijkertijd zien hoe lastig de ontwikkeling van de mobiliteit te voorspellen is.

Meer auto's op de Ring Utrecht, het stedelijke wegennet zit vol, parkeerdruk neemt toe

De afgelopen jaren is het autogebruik in Utrecht binnen de Ring nauwelijks gestegen, terwijl het autoverkeer op en buiten de Ring fors is toegenomen. Zowel het stedelijke wegennet als de snelwegen zijn zodanig druk, dat een klein knelpunt of kleine vertraging tot file op het netwerk leidt. Het gevolg is dat automobilisten bijvoorbeeld bij vertraging op de snelweg besluiten om (verder) door de stad te rijden, waardoor de doorstroming in de stad stagneert. Door de groei van het aantal inkomende forenzen verwachten we zonder verdere ingrepen een grote groei van het autogebruik naar de belangrijke werklocaties. Deze groei leidt tot knelpunten op de Ring Utrecht, bij vrijwel alle op- en afritten aan de Ring Utrecht en op het stedelijke wegennet naar deze werklocaties. Doordat veel van deze verplaatsingen op de drukste momenten van de dag (ochtend- en avondspits) plaatsvinden, zien we dat de spitsfiles langer duren en vaker voorkomen. Zonder aanvullende maatregelen neemt de overlast van het verkeer toe, neemt de nationale, regionale en lokale autobereikbaarheid af en stagneert de groei en ontwikkeling van de stad. Bij grote werklocaties neemt de parkeerdruk toe, waardoor werknemers en bezoekers in de directe (woon)omgeving een parkeerplaats proberen te vinden. Op verschillende plekken in Kanaleneiland, Rijnsweerd Zuid, de Dichterswijk, de Rivierenbuurt, Nieuwegein-Noord en Zeist-West is de parkeerdruk daarom nu overdag vaak al hoger dan na werktijd. Dit zorgt voor overlast.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. 40% van de Utrechters is tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt. 27% van de Utrechters geeft aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt. 15% van de Utrechters heeft vaak last van fietsers op de stoep, 10% van auto's of bussen die dicht langs de stoep rijden. Deze laatste twee problemen spelen vooral in de binnenstad. 'Verkeersproblematiek' is al jaren het door Utrechters meest genoemde buurtprobleem dat volgens inwoners moet worden opgelost.

Avondspits op snelweg A28 bij het Utrecht Science Park

Kerncijfers verkeersveiligheid

	2016	2017	2018	2019**
Verkeersongevallen*	2242	2062	1905	1742
Verkeersgewonden*	581	519	490	414
Verkeersdoden*	7	3	7	5

Figuur: Cijfers verkeersveiligheid Utrecht Monitor[12]

* Betreft alleen verkeersongevallen op wegen in het beheer van de gemeente Utrecht, geregistreerd door de politie.

** Cijfers 2019 kunnen nog licht wijzigen.

Verschoning van de mobiliteit

In 2040 is 75% van het personenverkeer in Nederland emissieloos (zonder uitstoot), als alle nieuw te verkopen auto's vanaf 2030 emissieloos zullen zijn. In het huidige coalitieakkoord is de ambitie van een zero emissie zone voor personenverkeer in de binnenstad van Utrecht vanaf 2030 neergelegd. Verschoning van het personenverkeer is al in volle gang. Tot 2030 zal ca 25% van het personenverkeer in Nederland emissieloos zijn, vanaf 2030 stijgt dat percentage met 5% per jaar volgens de huidige prognoses. In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het OV in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Vanaf 2025 komt er in Utrecht een zero emissie zone voor logistiek in de binnenstad. Dit geldt voor zowel bestelbusjes als vrachtverkeer. Ook de overgang van doelgroepenvervoer naar emissieloos vervoer zet door.

Innovatie

De technologische ontwikkelingen hebben de afgelopen jaren een vlucht genomen. De elektrische auto en elektrische fiets zijn vast onderdeel geworden van het straatbeeld. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden zijn een feit. Ook zien we in stedelijk gebied in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-bikes, e-deel-bakfietsen, Light Electric Vehicles (LEV's), speed-pedelecs en autonome deelshuttles. Andere nu bekende innovaties zijn bijvoorbeeld elektrische en zelfrijdende voertuigen.

Technologische ontwikkelingen maken de meervoudige ruimtevraag in de toch al drukke steden veelal complexer, maar bieden tegelijkertijd ook kansen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Zo biedt deelmobiliteit voor inwoners die slechts af en toe een auto nodig hebben een (goed-koper) alternatief voor de eigen auto en heeft de toename van elektrisch rijden een positief effect op de luchtkwaliteit. Innovaties op het gebied van (realtime) data bieden steeds meer mogelijkheden voor monitoring en (bij)sturing.

[12] Utrecht Monitor

2.3 Versneld naar een duurzaam mobiliteitssysteem

Samenhang tussen de modaliteiten

In Utrecht zien we een gestage verschuiving in de vervoerwijzekeuze van auto naar OV en fiets. Hierdoor wordt de groei van de stad vooral door lopen, fietsen en OV opgevangen. Echter, als we deze grote verwachte groei niet faciliteren met uitbreiding van de capaciteit voor deze vervoermiddelen dan is die verschuiving minder groot. Ook loopt dan de druk op het autosysteem op. Met meer files in en om de stad, een hogere parkeerdruk en veel langere reistijden tot gevolg. Inzet op capaciteitsuitbreiding van het wandel-, fiets- en OV-netwerk is daarom belangrijk. Daarnaast is het een uitdaging om de groei van bevoorradingsstromen duurzaam en efficiënt te organiseren.

De gevolgen van klimaatverandering op mobiliteit

Klimaatverandering heeft direct en indirect invloed op onze mobiliteit. Door hogere temperaturen in de zomer en meer regen in de winter verandert het reisgedrag. Op de (extreem) hete dagen reizen meer mensen met het openbaar vervoer en op aangename winterdagen wordt er veel gefietst. Hitte en regen zijn aanleiding om de openbare ruimte te vergroenen en ruimte voor de opvang van water te creëren. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere openbare ruimte en maakt lopen en fietsen aangenamer

Gezond stedelijk leven vraagt om herverdeling ruimte

De uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vragen om een kwalitatieve en kwantitatieve herverdeling van de ruimte. Zo is er extra ruimte nodig voor klimaatadaptatie (groen en waterberging), de energietransitie, wonen, werken en voorzieningen. Ruimte-efficiënte mobiliteit en slim gecombineerd ruimtegebruik (bijvoorbeeld groene middenbermen) is nodig om ook andere functies de ruimte te geven.

Noodzaak tot keuzes maken

De lucht is al uit het bestaande mobiliteitssysteem. Om de groei van de stad mogelijk te maken moeten we ons mobiliteitssysteem daarom anders organiseren. Daarvoor zijn grootschalige investeringen nodig, die vaak een lange doorlooptijd kennen. Als we daar nu niet aan beginnen, is er straks geen ruimte meer om te groeien, te verduurzamen en een gezonde, inclusieve stad te blijven. Omdat Utrecht een cruciale plek in het landelijke spoor- en snelwegennetwerk inneemt, heeft dit niet alleen invloed op de inwoners van Utrecht, maar ook op de regionale en landelijke bereikbaarheid.

Kortom, het is nu nodig om krachtig in te zetten op het doorzetten van de transitie naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit om Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te houden en stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

3. Onze visie: de bijdrage van mobiliteit aan gezond stedelijk leven

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk dat o.b.v. de probleemanalyse aangeeft met welke visie we de ambities willen gaan realiseren.
- De Utrechtse mobiliteitsaanpak (5 stappen) wordt geïntroduceerd.
- De 10 doelen van het mobiliteitsplan zijn licht aangepast.

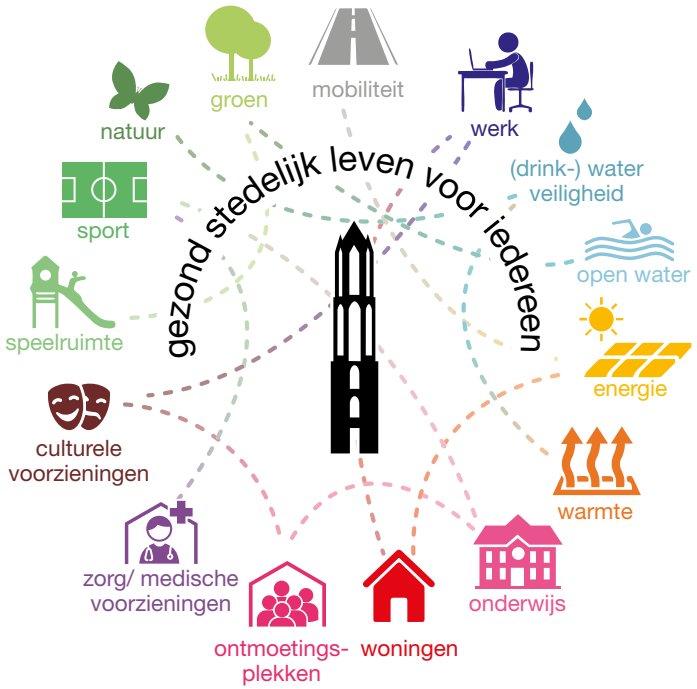
In het vorige hoofdstuk is de problematiek voor 2040 geschetst wanneer er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De bedoeling is uiteraard om de verwachte problematiek juist wél aan te pakken. Dit hoofdstuk verduidelijkt de visie daarbij. Met dit mobiliteitsplan geven we vanuit mobiliteit invulling aan de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen. Of het nu gaat om “gezond”, “stedelijk leven” of “voor iedereen”: keuzes op het gebied van mobiliteit zijn van invloed op deze aspecten. In dit hoofdstuk verduidelijken we de doelstellingen en ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’ daarbij, gebaseerd op het mobiliteitsconcept van het Wiel met Spaken.

3.1 Gezond stedelijk leven voor iedereen

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040) wordt het ruimtelijke toekomstperspectief geschetst voor 2040 en op hoofdlijnen uitgewerkt hoe we invulling willen geven aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van deze ruimtelijke strategie. Het verbindt verschillende functies in de stad (wonen, werken en recreëren) die van belang zijn voor inwoners en bezoekers van de stad. Actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen dragen bij aan de gezondheid. Mobiliteit neemt tegelijkertijd ook ruimte in beslag en gaat gepaard met hinder (drukte, verkeersonveiligheid, geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit).

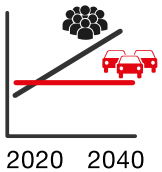


De belangrijkste uitgangspunten uit de RSU op het gebied van mobiliteit zijn:

1. Nabijheid: We concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten. Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit.

2. Inclusiviteit: De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Het mobiliteitssysteem richten we zodanig in, dat iedereen mee kan doen.

3. Geen groei autoverkeer: Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is.

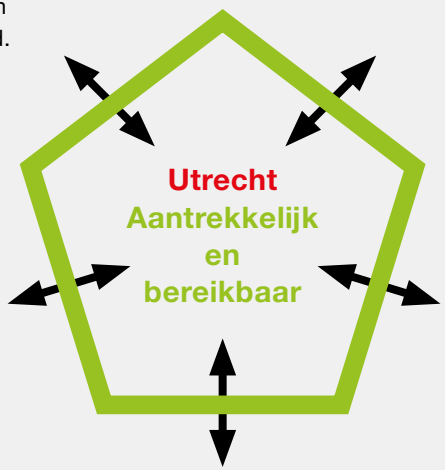


Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de ambitie waarmee Utrecht sinds 2012 richting geeft aan de stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte. De doelen uit het ambitiedocument zijn samengevat in onderstaande vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Mobiliteit draagt bij aan het bereiken van deze doelen.

Sociaal en gezond
Een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen en de gezondheid wordt bevorderd. Gezonde stad!

Duurzaam en leefbaar
Stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik en hoge verkeersveiligheid oplevert



Bereikbaarheid en economie
Garanderen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden met alle vervoerwijzen

Ruimtelijke kwaliteit
Ruimte bieden voor stedelijke intensivering en kwaliteitsopslag maken in openbare ruimte

Financieel verantwoord
Een effectieve en efficiënte inzet van middelen voor investering in infrastructuur en exploitatie van mobiliteitsdiensten

3.2 Doelen van dit mobiliteitsplan

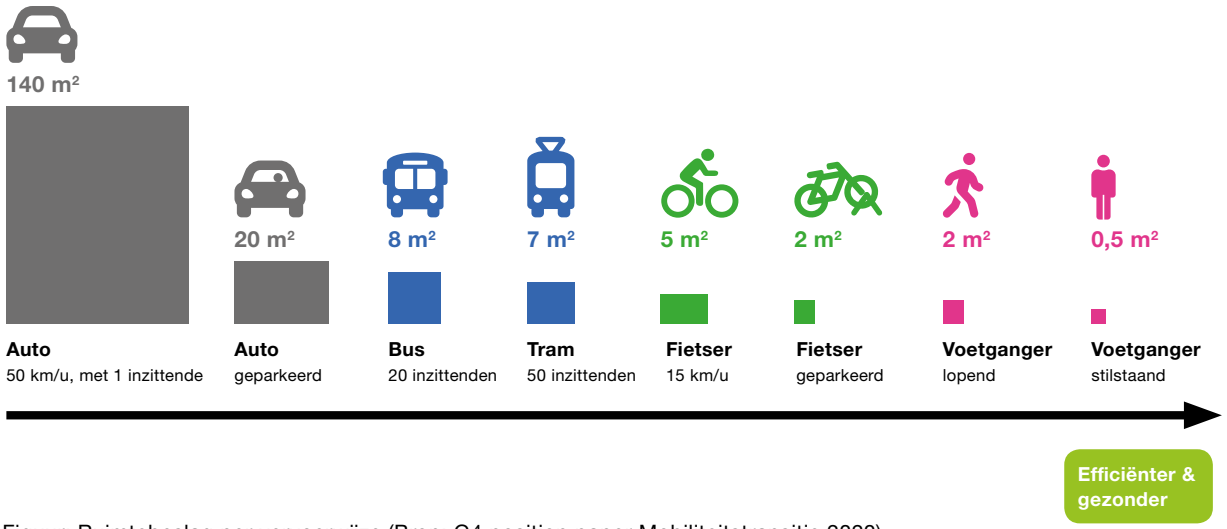
Op basis van de Ruimtelijke Strategie en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar stellen we 10 doelen voor dit mobiliteitsplan centraal:

1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid, toegankelijkheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Schaalsprong fiets: Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 kilometer per uur-regime
9. Sturen op reisgedrag: minder reizen, vaker buiten de spits reizen en meer gebruik van gezonde en gedeelde vervoerwijzen (lopen, fiets, OV en deelmobiliteit)
10. We bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteitssysteem te versterken

Elektrische deelauto

Geen groei autoverkeer

Efficiënt gebruik van de openbare ruimte en gezonde en duurzame mobiliteit zijn van wezenlijk belang om de doelen uit de RSU en dit mobiliteitsplan te behalen. Daarom zetten we in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen. Voor meer autoverkeer is immers in de stad geen ruimte. De mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit die gaande is, willen we maximaal ondersteunen om zo ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit nog meer te stimuleren. Daarmee verminderen we emissie van CO2, stikstof, fijnstof en geluid. Op deze manier maken wij de groei van de stad mogelijk en dragen we bij aan een gezonde en aantrekkelijke stad en de omvangrijke klimaat- en milieuopgaven waar we voor staan.



Figuur: Ruimtebeslag per vervoerwijze (Bron: G4 position paper Mobiliteitstransitie 2020)

3.3 Onze visie op mobiliteit in 2040

In 2040 zal Utrecht meer dan 450.000 inwoners en ruim 350.000 arbeidsplaatsen hebben. Utrecht houdt vast aan de keuze om die woningen en kantoren te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en de bereikbaarheid van groen in en om de stad. We willen dat mensen lopen, fietsen en het OV gebruiken als dat kan, want dat is gezond en helpt bij het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Vrijwel elke wijk heeft in 2040 een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. In en tussen de wijken zijn de voorzieningen goed lopend of met de fiets te bereiken. We zorgen ervoor dat deze loop- en fietsroutes logisch aansluiten op de knooppunten in stad en regio. Voor iedereen moet een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit beschikbaar zijn.

Zeker op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een gezonde en aantrekkelijke wijze om je te verplaatsen. Daarvoor wordt het fietsnetwerk uitgebreid en aantrekkelijker gemaakt voor fietsers vanuit stad en regio en zorgen we dat overal in de stad voorzieningen aanwezig zijn om je fiets makkelijk en veilig te stallen. In 2040 zal er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein rijden. Doordat (een deel van de) Intercitytreinen ook Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten met het nieuw te realiseren station Koningsweg aan gaat doen, kiezen meer reizigers ervoor om wel met het OV, maar niet via Utrecht Centraal te reizen. Hoogwaardige openbaar vervoer- en fietsverbindingen zullen de Intercitystations met de wijken, de belangrijke centra in de stad en de regio verbinden.

In 2040 rijden er ongeveer net zoveel auto's binnen de Ring Utrecht als in 2020. Het merendeel daarvan is dan emissieloos. Om de groei van de stad en lopen, fietsen en OV mogelijk te maken, kiezen we soms voor minder ruimte voor deze auto. Dat geldt op locaties waar de groei van het aantal voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer anders gaat knellen, maar ook voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Merwede als voorbeeld van een nieuwe autoluwe stadswijk

Alle bestemmingen blijven per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. We zetten erop in dat de geparkeerde auto stapje voor stapje minder dominant in het straatbeeld wordt, omdat bewoners en bezoekers hun eigen auto of deelauto op aantrekkelijke plekken buiten de wijken en aan de rand van de stad kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat ruimte in de straat voor meer groen, spelen, verblijven en duurzame mobiliteit. Denk aan bredere stoepen, genoeg plek om je fiets te stallen en ruimte voor deelmobiliteit. Lopend, fietsend, met het OV en met vormen van gedeelde mobiliteit kun je zonder file naar jouw bestemming. In 2040 is voor veel bezoekers reizen met een combinatie van verschillende vervoersmiddelen standaard bij het afleggen van grote afstanden. Door het aanbod aan goede alternatieven zullen bewoners van de stad Utrecht gemiddeld steeds minder vaak een auto gebruiken en naar verwachting ook minder behoefte aan een eigen auto hebben. We maken mogelijk dat als ze een auto nodig hebben, ze dan eenvoudig een deelauto vanuit huis kunnen reserveren en ophalen in hun eigen buurt.

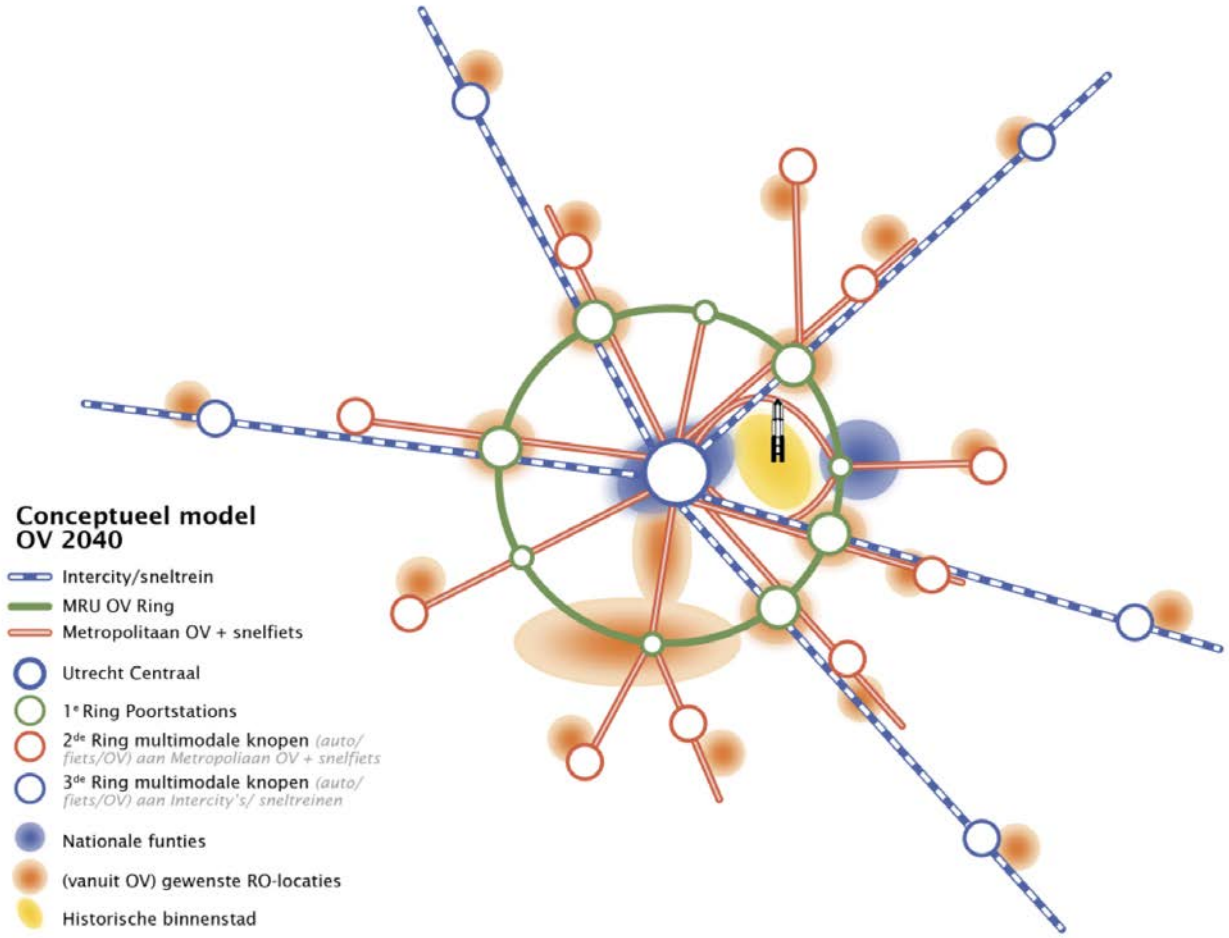
We willen dat Utrecht in 2040 een inclusieve stad is, omdat belemmeringen in de mobiliteit zoveel mogelijk zijn weggenomen. Zo maken we voorzieningen zoals supermarkten en scholen met goede looproutes toegankelijk en zorgen we ervoor dat er maatwerkoplossingen voor degenen zijn, die dat nodig hebben vanwege fysieke of andere beperkingen. Voor de inwoners en bezoekers voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Verstedelijking rond OV-knooppunt (Portland, Oregon, USA)

Wiel met Spaken

Het Wiel met Spaken is door stad, regio en provincie omarmd als ontwikkelconcept voor het openbaar vervoer van de toekomst in de regio Utrecht. Dit vormt de basis voor het mobiliteits- en verstedelijkings-concept van de stad Utrecht.

Toelichting: Het OV-netwerk ziet er in 2040 ongeveer uit als een Wiel met Spaken. Utrecht Centraal is de as van het wiel en andere belangrijke centra en knooppunten liggen op de kruisingen van de spaken met het wiel. Deze centra en knooppunten zijn vanwege de goede OV-bereikbaarheid dé plekken voor nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen. OV-verbindingen lopen vanuit stations en P+R voorzieningen in de regio via de 'doorgetrokken' spaken naar het dichtstbijzijnde knooppunt op het wiel en verder naar de bestemmingen aan het wiel (via een overstap of met een directe verbinding via het wiel) of Utrecht Centraal. Door het fijnmazige netwerk van fietsroutes zijn wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door logische, directe en aantrekkelijke routes met elkaar verbonden. Voor fietsers zonder bestemming in het centrum lopen deze routes zo veel mogelijk om het centrum heen.



Met dit mobiliteitssysteem zijn de alternatieven voor de auto in en rondom de stad aantrekkelijker geworden, wat uitnodigt tot ander reisgedrag. Om dit extra te ondersteunen hebben we met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers afspraken over duurzaam reisgedrag gemaakt. Hierdoor reizen veel mensen:

- Met de fiets en het openbaar vervoer via andere, snellere routes naar hun werk, waardoor Utrecht Centraal niet langer het enige overstappunt in de stad is en daarmee wordt ontlast.
- Minder met de auto op de Ring Utrecht, omdat forenzen en bezoekers vaker fietsen of kiezen voor een multimodale reis (bijvoorbeeld auto-OV/fiets of fiets-OV-lopen). Daarmee draagt de regio maximaal bij aan het ontlasten van het hoofdwegennet rond Utrecht. Het functioneren van de Ring Utrecht is van (inter)nationaal belang. Voor de stad en regio is enige doorstroming van de Ring Utrecht van belang om zo lang mogelijk rijden via de Ring, Zuilense ring en NRU aantrekkelijker te laten zijn dan rijden door de stad, maar niet zo aantrekkelijk dat dit leidt tot meer autoverkeer.

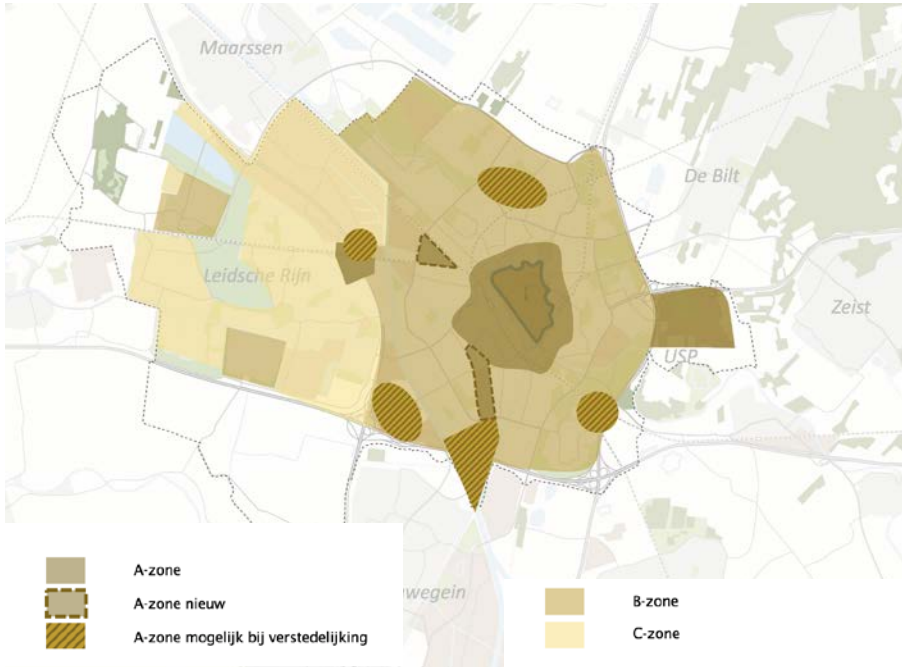
P+R Westraven

3.4 Beleid dat past bij de verschillen in de stad

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen (mede) de oplossing voor mobiliteitsopgaven. Er zijn per gebied verschillende oplossingen en manieren van werken. Dit noemen we mobiliteitsprofielen A, B en C:

- Zone A: in zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofd-gebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. Tussen nu en 2040 komen er mogelijk A-zones bij, afhankelijk van keuzes voor verstedelijking. Mogelijke A-zones zijn het centrum en/of stationsgebied van Overvecht, stationsgebied Lunetten-Koningsweg, het 4e kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en het gebied rondom OV-knooppunten Westraven en Papendorp als centra van mogelijke verstedelijking in de A12-zone.

- Zone B (de stadsdelen ten oosten van de A2 en de oude kernen Vleuten en De Meern). De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone maken we onderscheid in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto. Echter, in 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Papendorp en Leidsche Rijn Centrum liggen, indien er extra verstedelijking rond die twee OV-knooppunten gaat plaatsvinden.



Figuur: kaart met A, B- en C-zones uit het het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones erbij

gewijzigde tekst nieuwe tekst

De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, bus en tram. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone.

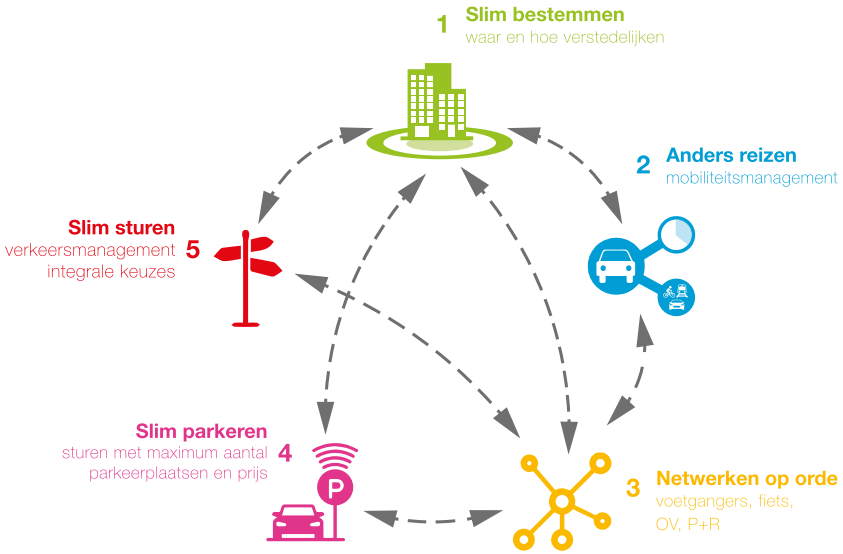
Voorbeeld B-zone (Adriaen van Ostadelaan)

- Zone C (het gebied ten westen van de A2 en Lage Weide). In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit leefbaarheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede banen, stations en fietsroutes zijn cruciaal. Er is geen ruimte voor doorgaand autoverkeer tussen A2 en A12.

Voorbeeld C-zone (Willhelminalaan in Vleuten)

3.5 De Utrechtse mobiliteitsaanpak

De stad groeit hard en we lopen tegen de grenzen van het mobiliteitssysteem aan. Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met dit mobiliteitsplan brengen we meer samenhang in de dingen die we al doen en willen we deze positieve ontwikkeling maximaal mogelijk maken. Deze visie helpt daarbij als stip op de horizon. Met een samenhangende aanpak gaat het ons lukken om de ambities waar te maken. De aanpak bevat vijf stappen:



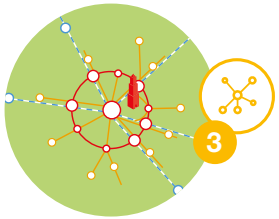
Figuur: Utrechtse mobiliteitsaanpak in 5 stappen

Stap 1 Slim bestemmen (hoofdstuk 4)

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (uitgangspunten RSU). In de RSU 2040 wordt uitgewerkt hoe de stad zich verder moet ontwikkelen. De knooppunten en onderlinge wiel- en spaakverbindingen bieden de basis voor een robuust mobiliteitssysteem bij ruimtelijke ontwikkelingen.

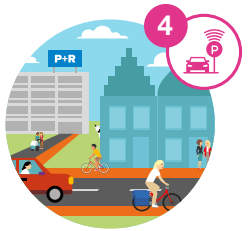
Stap 2 Anders reizen (hoofdstuk 5)

Je prettig kunnen verplaatsen biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd willen we de nadelen van ons reisgedrag (drukte, onveilige situaties en andere hinder) beperken. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad willen we inwoners en bezoekers daarom stimuleren om minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met gezonde en gedeelde vervoermiddelen). Daarbij zetten we vooral in op gedragsverandering onder forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen.



Stap 3 Netwerken op orde (hoofdstuk 6)

Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze alternatieven voor de auto op orde zijn en moet de toegankelijkheid voor iedereen tot het mobiliteitssysteem geborgd zijn. Ook de auto zal onderdeel uit blijven maken van het reisgedrag van onder andere forenzen en bezoekers. Om hen te verleiden om tijdens hun reis over te stappen van de auto op bijvoorbeeld de fiets, het OV of een vorm van deelmobiliteit moet deze multimodale reis minimaal net zo aantrekkelijk zijn als de autoreis naar de eindbestemming. Daarvoor moeten alle onderdelen van deze multimodale reis op orde zijn. Om de gewenste groei van fiets en OV te faciliteren pakken we de routes die verbeterd moeten worden aan en maken we nieuwe routes om de drukste routes te ontzien. Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden. Parken, natuur en sportvoorzieningen zijn goed met lopen, fietsen, het OV of deelmobiliteit te bereiken. Bij het op orde brengen van de hierboven genoemde netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer.



Stap 4 Slim parkeren (hoofdstuk 7)

Parkeerbeleid kan van grote invloed zijn op het autogebruik. Door de inzet van de stappen 1 (binnenstedelijk bouwen, bij OV-knooppunten), 2 (thuiswerken) en 3 (aantrekkelijke fiets- en OV-netwerken) zal de behoefte aan parkeren relatief afnemen. De inzet is dat bij economische kerngebieden en multifunctionele ontwikkelgebieden de bestaande hoeveelheid parkeerplekken op termijn voldoende is om ook nieuwe inwoners en werknemers te faciliteren. Ook omdat we gaan werken aan een regionaal netwerk voor P+R, waarin we aantrekkelijke P+R-locaties op plekken aan de stadsrand en in de regio voor verschillende doelgroepen willen realiseren. Ontwikkelaars worden uitgedaagd om in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit en het aantal parkeer-, laad- en losplekken te beperken.

Tegelijkertijd gaan we de huidige P+R-locaties beter benutten en realiseren we een P+R in Papendorp om de Merwedekanaalzone en verdere ontwikkelingen in Zuidwest mogelijk te maken. We zorgen dat de alternatieven voor de auto op orde zijn en gebruiken dat als basis om afspraken te maken over het maximale parkeergebruik met werkgevers en publiekstrekkers. Met dit parkeerbeleid sturen we op bereikbaarheid voor alle modaliteiten, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

Stap 5 Slim sturen (hoofdstuk 8)

Bij de uitwerking van de netwerken blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen en openbaar vervoer en zetten we in op de multimodale reis en deelmobiliteit om groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen. Daar zijn fysieke projecten voor nodig (bijvoorbeeld herinrichtingen en het verbeteren van fiets- en OV-infrastructuur), maar het vereist ook integrale netwerksturing aan de hand van de 10 doelen uit dit hoofdstuk. Tegelijkertijd zetten we verkeersmanagement in om autoverkeer over de gewenste routes te verdelen en de overlast van autoverkeer te beperken. Gebiedsontwikkeling vindt zoveel mogelijk autoluw plaats. Er is in en rondom het centrum geen ruimte voor autoverkeer dat hier geen bestemming heeft, ook om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.

Op basis van de visie in dit hoofdstuk en de vijf stappen uit bovenstaande aanpak gaan we de forse groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, deelmobiliteit en OV. Bezoekers die met de auto naar Utrecht komen, stimuleren we om een P+R te gebruiken en te kiezen voor een duurzaam alternatief op het laatste stuk van hun reis.

Naast een betere bereikbaarheid biedt deze totale mobiliteitsaanpak kansen om aantrekkelijke woon- en werkmilieus te creëren, de kwaliteit van de openbare ruimte, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren en andere verkeershinder te beperken. Locaties blijven per auto bereikbaar maar automobilisten moeten, met name binnen de Ring Utrecht, rekening houden met een langere reistijd in de spits gelet op de noodzakelijke prioriteit voor voetgangers, fietsers en OV.

De vijf geschetste stappen grijpen in op verschillende momenten in het keuzeproces van de reiziger. Ze zijn onderling afhankelijk, maar niet volgordelijk. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Als het alternatief voor de auto bijvoorbeeld niet op orde is, wordt het lastig om het parkeerbeleid anders vorm te geven. Tegelijkertijd zorgt alleen een goed fiets- en OV-aanbod niet automatisch voor ander reisgedrag. Daarnaast is de groei van de mobiliteit afhankelijk van de groei en de economische ontwikkeling van de stad en die laat zich niet precies voorspellen. Deze dynamische aanpak is veerkrachtig en stelt ons in staat om te gaan met wijzigende omstandigheden en voortschrijdend inzicht. Belangrijk onderdeel van deze aanpak is monitoring op zowel de effectiviteit van genomen maatregelen als de ontwikkeling van de mobiliteit. Zo is bijsturing mogelijk om de gestelde doelen te bereiken.

De mobiliteitsaanpak is een aanpak voor de komende 20 jaar. Veel grote investeringen vergen een lange voorbereidingstijd en kunnen niet voor 2030 gerealiseerd worden. Er zijn onderdelen van de aanpak die al op korte termijn ruimte voor verandering en ontwikkeling bieden. Door het stimuleren van thuiswerken kan op korte termijn ruimte worden gecreëerd voor verdichting op kantorenlocaties doordat nieuwe werknemers of inwoners gebruik kunnen maken van bestaande verkeers- en parkeerruimte die dan vrijkomt. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stapjes van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren.

Visieontwikkeling in samenwerking –U Ned/MIRT

Samen met de U10, de provincie en de ministeries I&W, BZK en EZK werken we in het programma U Ned aan een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Afspraken hierover worden vastgelegd in het BO MIRT. In 2020 is gezamenlijk een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio opgesteld (“Utrecht Nabij; Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050”). Bij het maken van dit perspectief is de inbreng van de gemeente Utrecht gebaseerd op de vastgestelde raadsdocumenten zoals de Uitgangspunten RSU. Het MIRT-ontwikkelperspectief beschrijft de koers op hoofdlijnen en geeft richting met brede marges. Met het vaststellen van RSU 2040 en het mobiliteitsplan geeft de gemeente Utrecht hier verdere invulling aan voor het Utrechtse grondgebied. En wordt ook de Utrechtse inzet vastgesteld voor de verdere uitwerkingen van het MIRT-onderzoek, zoals gebiedsverkenningen, regionale mobiliteitsstrategie en straks ook MIRT-verkenningen. Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2021 afgerond.

4. Slim bestemmen (stap 1)

Wijzigingen ten opzichte van het hoofdstuk 'Slim bestemmen' in het mobiliteitsplan uit 2016:

- In lijn gebracht met actualisering RSU.
- Dubbele informatie zoals al in de inleiding en hoofdstuk visie staat eruit gehaald.
- Eerste paragraaf aangevuld op huidige RSU, uitgangspunten actualisering RSU en kaartje met harde en zachte plancapaciteit.
- Tweede paragraaf geschrapt (Gebiedsvisies, Omgevingsvisies op gebiedsniveau en UAB-gebiedsagenda's), omdat de gebiedsgerichte aanpak terugkomt in het hoofdstuk Netwerken op orde.
- Algemene (ontwerp)uitgangspunten vanuit mobiliteit voor gebiedsontwikkeling aangescherpt en omgekeerd ontwerpen als uitgangspunt expliciet gemaakt
- Aangepaste 10e doel terug laten komen in tekst (we bouwen alleen als de bereikbaarheid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken).

Bereikbaarheid als onderdeel van ruimtelijke planvorming

Een robuust mobiliteitsbeleid staat of valt met de keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Omdat in Utrecht de komende jaren veel grotere en kleinere gebieden worden ontwikkeld, is Slim bestemmen een belangrijk speerpunt. We willen alleen bouwen als de bereikbaar-heid te organiseren is en benutten verstedelijking om het mobiliteits-systeem te versterken. De gemeente gaat stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid daarom nog meer afstemmen en samen laten optrekken. Dit gaat gebeuren op alle planniveaus; van ruimtelijke strategie tot omgevingsplan.

gewijzigde tekst nieuwe tekst

4.1 Ruimtelijke Strategie Utrecht

Mobiliteit steeds bepalender voor ruimtelijke planvorming
Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De gemeente zet in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

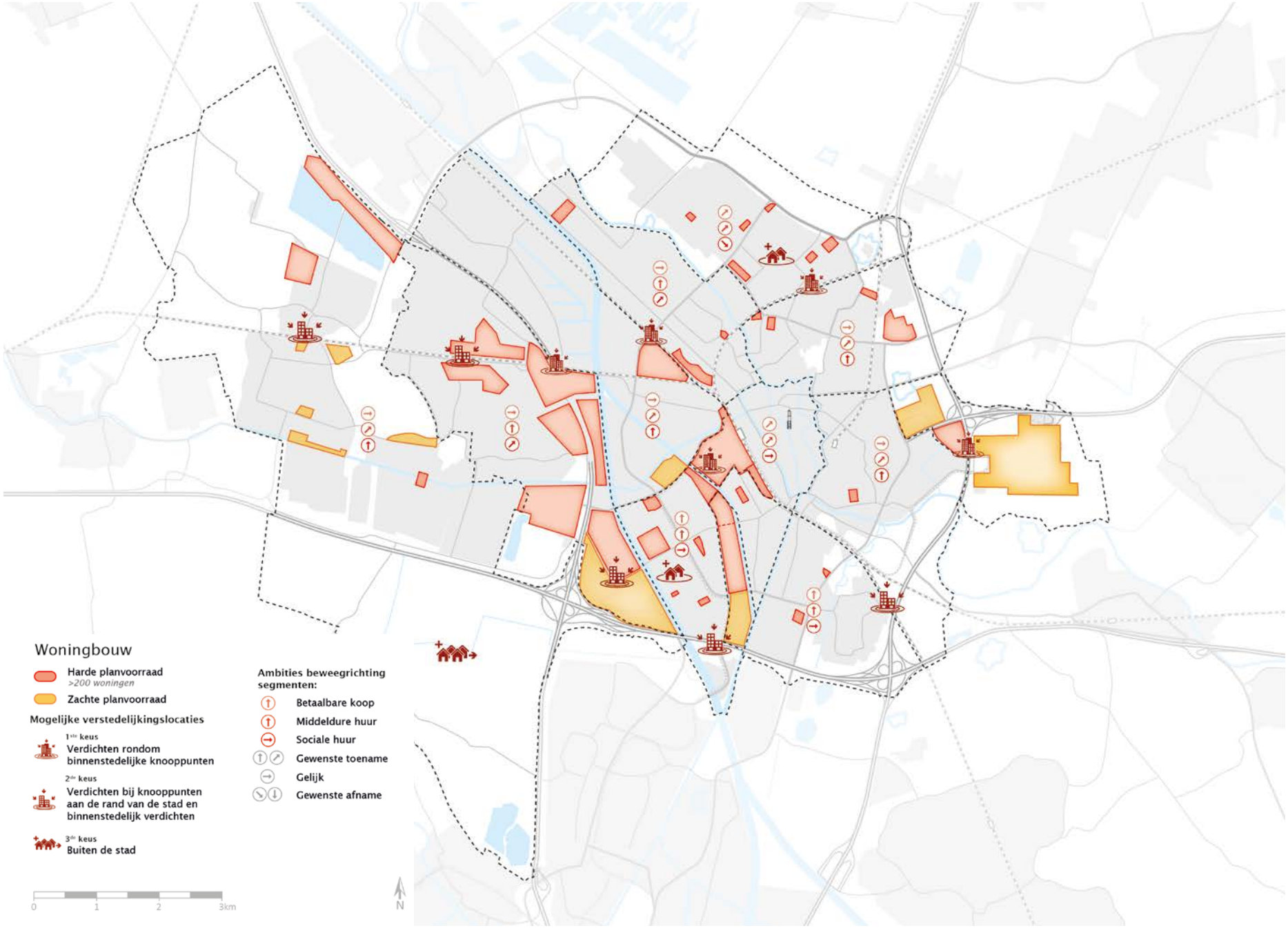
In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de herijking van de RSU door de gemeenteraad vastgesteld met het document ‘Op weg naar de RSU’. Op basis van deze uitgangspunten vindt een afweging plaats voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, vanuit de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen en rekening houdend met alle functies die om ruimte vragen in de stad. ‘Op weg naar de RSU’ maakt de volgende ruimtelijke principekeuzes met grote relevantie voor mobiliteit. De typologie hieronder beschrijft waar de stad zal groeien en geeft kaders voor de invulling ervan. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU 2040 nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
2. Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;
3. Buiten de stad.

De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Met ons ruimtelijk-economisch beleid dragen we bij aan het mobiliteits-beleid, door:

1. Nabijheid: Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen in een goede mix, zodat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn;
2. Concentratie: Intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid, zodat OV en voorzieningen voor deelmobiliteit met een hogere kwaliteit kunnen worden georganiseerd en de sociale veiligheid verbetert;
3. Verdichten rond stedelijke knooppunten, omdat hierdoor gebruik van fiets en OV gestimuleerd wordt;
4. Zoveel mogelijk de mobiliteitsvraag (in de spits) beperken door middel van het stimuleren van thuiswerken (en spitsmijden) om het mobiliteitssysteem te ontlasten (met name autonetwerk, OV en parkeren).

Per locatie wordt gestreefd naar een optimale, passende inzet op deze vier punten.



Figuur: Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)

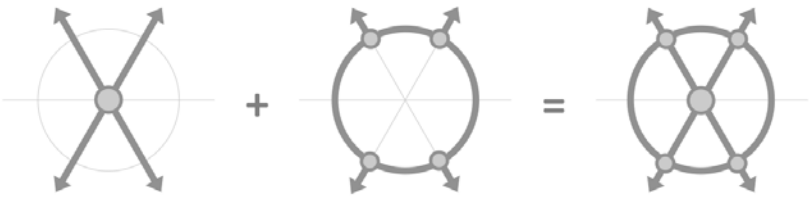
Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kenniswerkers

Werknemers stellen steeds hogere eisen aan hun werk- en leefomgeving. Die werknemer is een cruciale vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Door het toevoegen van wonen aan een werkmilieu krijgt de levendigheid een impuls, doordat er ook 'buiten kantoortijden' mensen aanwezig zijn en omdat het extra draagvlak oplevert voor voorzieningen die de werkomgeving aantrekkelijk maken: van lunchtentjes tot mobileitshub en van bruisende straat tot park. Anderzijds levert dit aantrekkelijke, stedelijke woonmilieus op waar veel vraag naar is.

Bron: College van Rijksadviseurs: Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij (2019)

Utrecht Science Park

Door ruimtelijke ontwikkeling te concentreren binnen de stad bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging. In de stad kiezen mensen vaker om te gaan lopen of de fiets of het openbaar vervoer te pakken. Binnenstedelijk verdichten leidt tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fiets-afstand en openbaar vervoer. Een ander positief effect van verdichting is dat hoge dichtheden kansen bieden om het mobiliteitsaanbod te versterken. Er zijn dan voldoende reizigers om bijvoorbeeld een mobiliteitshub in het gebied te starten en betere fiets- en OV-verbindingen naar omliggende gebieden te maken. Met het uitvoeren van het Wiel met Spaken spelen we hierop in en faciliteren we de ruimtelijke concentratie met een toekomstvast mobiliteitssysteem dat gezond stedelijk leven ook na 2030 mogelijk maakt. Het vergroten van de nabijheid en, het concentreren van functies biedt kansen om ook het goederenvervoer efficiënter te organiseren.



Figuur: Ontwikkeling van een mobiliteitssysteem met één centraal knooppunt naar een mobiliteitssysteem met meerdere knooppunten

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Thijs van Loon – VodafoneZiggo

"We willen zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor onze bezoekers en werknemers en merken dat de auto daarbij steeds minder belangrijk wordt. We zijn daarom blij met de inzet van de gemeente op duurzame mobiliteit."

Inbreiding is een uitdaging en een kans voor mobiliteit

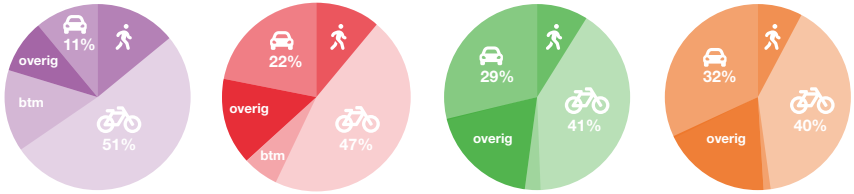
Uitdagingen zitten in de beperkte ruimte; meer mensen zullen zich gaan verplaatsen, maar hebben ook behoefte aan meer verblijfsruimte en -kwaliteit. De locatie- en programmakeuzes in de RSU en de (toekomstige) netwerken moeten daarom zorgvuldig op elkaar worden afgestemd, waarbij vanuit het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op zo veel mogelijk gebruik van ruimte-efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en duurzame en efficiënte bevoorrading. Dit maakt in de stad capaciteit vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook leidt het tot een betere milieuprestatie (zoals lucht en geluid). Daarbij blijft het belangrijk ook inzichtelijk te maken welke infrastructuurinvesteringen nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en de verschuiving naar duurzame mobiliteit te versnellen. Bij deze verschuiving is verkeers-veiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Slimme en duurzame mobiliteit maakt inbreiding mogelijk

Ruimtelijke verdichting, functiemenging en knooppuntontwikkeling bieden kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit: betere exploitatie voor het openbaar vervoer, knooppuntontwikkeling en deelmobiliteit en een grotere rol voor fietsen en lopen. Hoge ruimtelijke dichtheden bieden kansen om de frequenties van openbaar vervoer te verhogen, (deel-)mobiliteitsknooppunten te versterken met voorzieningen dichtbij en een systeemsprong te maken van bus naar tram. Voorwaarde is dat er goede afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke ontwikkeling, de OV- knooppunten en de kwaliteit van het (deel)mobiliteitsaanbod.

Mate van verdichting en gebruik vervoerwijzen in G4
De afgelopen jaren is in Utrecht ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke ontwikkeling heeft binnen de bestaande stad plaatsgevonden, waarmee het aantal banen en inwoners per vierkante kilometer is toegenomen. Utrecht staat hierin niet alleen. De vier grote steden van Nederland (G4) kennen een vergelijkbare ontwikkeling. De mate van verdichting heeft effect op het reisgedrag van inwoners en bezoekers. In hoogstedelijk gebied kiezen mensen vaker voor lopen, de fiets of het openbaar vervoer. Binnenstedelijk verdichten leidt daarom tot minder autoverkeer en meer draagvlak voor voorzieningen op loop- en fiets-afstand en openbaar vervoer. Belangrijke voorwaarde hiervoor is dat het mobiliteitsaanbod aansluit op deze veranderende vraag.

Wittevrouwesingel



Hoogstedelijk | Stedelijk | Suburbaan | Laag suburbaan

Stedelijkheidsklasse	Dichtheid in cirkel van r = 2,3 km
Hoogstedelijk	meer dan 12.500 inwoners + banen per km^2
Stedelijk	6.000 - 12.500 inwoners + banen per km^2
Suburbaan	4.000 - 6.000 inwoners + banen per km^2
Laag suburbaan	2.000 - 4.000 inwoners + banen per km^2

Figuur: Modal split per verstedelijkingsklasse (Bron: College van Rijksadviseurs)

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Ruimte en mobiliteit verknopen

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsknooppunten kunnen elkaar versterken: een ruimtelijke ontwikkeling profiteert van de goede verbindingen en een knooppunt profiteert van de extra gebruikers. Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal. Het ruimtelijk ontwikkelgebied Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) knooppunt. Hier is voor de gebiedsontwikkeling een hoogwaardige bus- of tramontsluiting nodig, om het gebied goed aan te sluiten op knooppunten.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

De gemeente ziet een goede bereikbaarheid als een gedeelde verantwoordelijkheid van alle partijen: ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers. Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en -services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is dus geen taak van alleen de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling. Dit wordt als uitgangspunt opgenomen in gebiedsvisies en omgevingsvisies.

Vredenburgplein

4.2 Programma's van eisen en omgevingsplannen

Afstemming tussen ruimtelijke functies en infrastructuurcapaciteit

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen enerzijds ruimtelijke functies en stedenbouwkundige structuur en anderzijds goed ingepaste straten en fijnmazige loop- en fietsroutes. Op tactisch niveau neemt de gemeente de hierna volgende punten op in toekomstige gebiedsvisies en omgevingsvisies op gebiedsniveau. Deze werkwijze continueren we onder de nieuwe Omgevingswet.

Stimuleren van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en efficiënt goederenvervoer

Ruimtelijke plannen moeten bijdragen aan een ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarom hanteren we als ontwerpvolgorde: verblijven, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, auto. Bij ruimtelijke plannen moet ook rekening gehouden worden met slimme en efficiënte logistiek, met logische distributievoorzieningen en mogelijkheden voor bundeling van goederenstromen.

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd

De gemeente zorgt dat concrete bereikbaarheidseisen worden opgenomen in ruimtelijke programma's van eisen en in Omgevingsplannen, gebaseerd op de tien doelen uit paragraaf 3.2 van het mobiliteitsplan. Partijen krijgen vervolgens de ruimte om deze randvoorwaarden concreet in te vullen met creatieve oplossingen en dit uit te werken tot een passend mobiliteitsconcept. Het gaat concreet om onderstaande eisen. Bij elk plan is het nodig deze lijst door te lopen en voor elk punt aan te geven hoe dit invulling krijgt óf aan te geven dat er een beter alternatief is, dan wel te onderbouwen waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets

- De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mindervaliden.
- Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.
- Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW[13] aanbeveling).
- Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.
- Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

[13] Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw.

Openbaar Vervoer

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/of hoogwaardig openbaar vervoer.
- Rondom (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkers).
- Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkel gebied door heldere loop- en zichtlijnen.
- OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.
- De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Auto en (her)inrichting van straten

- Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.
- De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.
- De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeersmanagementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).
- De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats.

J.M. de Muick Keizerlaan (heringericht tot stadsboulevard in 2014)

Parkeren en mobiliteitsmanagement

- De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.
- Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-)efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en –fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel-/koop/huurovereenkomsten of parkmanagement).
- Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Algemeen

- De mobiliteitstoets van de provincie Utrecht wordt toegepast bij de beoordeling van de mobiliteitssituatie bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

5. Anders reizen (stap 2)

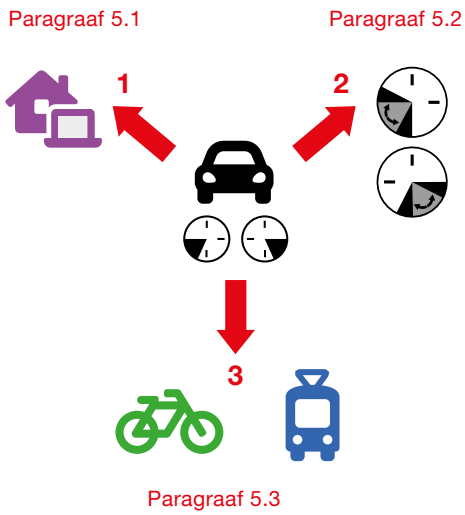
Wijzigingen ten opzicht van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuw hoofdstuk waarin beperkte info over mobiliteitsmanagement en De Gebruiker Centraal uit het mobiliteitsplan 2016 is herschreven (meer vanuit gebruiker ipv netwerk)
- Aanleiding herschreven, link met corona-periode gelegd
- Driedeling naar drie paragrafen vertaald (minder reizen, op ander tijdstip en met gezond en gedeeld vervoermiddel)
- Beprijzen en MaaS als kaders toegevoegd

Het is belangrijk om je prettig te kunnen verplaatsen. Dat biedt kansen om je te ontwikkelen, om naar je werk te gaan, om vrienden te ontmoeten en om gezond te leven. Tegelijkertijd kan ons reisgedrag voor drukte, onveilige situaties en andere hinder zorgen en zijn er aanzienlijke investeringen nodig om de stad en regio bereikbaar te houden. We willen inwoners en bezoekers daarom stimuleren om waar mogelijk minder te reizen (bijvoorbeeld door thuis te werken of te studeren), op een ander tijdstip te reizen (buiten de spits) of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Dit doen we niet alleen als gemeente. Samen met medeoverheden, werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten in de stad en regio zetten we ons in om inwoners én bezoekers te verleiden tot duurzame mobiliteitskeuzes. Dit noemen we mobiliteitsmanagement. Informatievoorziening en marketing gericht op anders reizen zijn ook onderdeel van deze aanpak. De coronamaatregelen versnellen anders reizen. Noodgedwongen werken en leren mensen massaal thuis. Werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over het spreiden van mobiliteit over de dag. Bovendien kiezen mensen vaker voor de fiets en deelmobiliteit. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit “nieuwe” gedrag vast te houden, ook na de corona-maatregelen.



Figuur: Anders reizen

Met dit mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.

Thuiswerken (Foto: Goedopweg / Shutterstock)

Richting 2040 zijn er een paar grote gebeurtenissen waarbij we ons extra inspannen om ander reisgedrag te stimuleren:

- Komende tijd zetten we ons extra in om de gewenste mobiliteits-effecten ten gevolge van de coronamaatregelen verduurzamen: denk aan meer thuiswerken en vaker buiten de spits reizen..
- Werkzaamheden in de stad zijn goede momenten om mensen extra te stimuleren hun reisgedrag aan te passen. Daarom zetten we in op mobiliteitsmanagement bij lopende projecten, maar werken we ook aan maatregelpakketten voor bijvoorbeeld de meerjarige werkzaam heden aan de ring Utrecht, Zuilense ring en NRU (2024-2028).
- Bij nieuwe grootschalige woningbouw zoals de Merwedekanaalzone is het kansrijk om nieuwe bewoners andere keuzes in reisgedrag aan te bieden.

Met de inzet op anders reizen proberen we mensen de mogelijkheid te geven meer plaats- en tijdsonafhankelijk te werken en te studeren met als doel om zo de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer te verminderen en/of beter over de dag te spreiden, de uitstoot van luchtverontreiniging en geluid te beperken en de stad aantrekkelijker te maken en bereikbaar te houden. Mobiliteits-management is daarvoor een relatief goedkoop middel maar alleen effectief als het alternatief op orde is. Daarover meer in het volgende hoofdstuk.

5.1 Stimuleren van minder reizen

Voor steeds meer werk- en studieactiviteiten is het niet langer nood-zakelijk om altijd fysiek aanwezig te zijn. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, vervoerders, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten maken we afspraken over het stimuleren van thuiswerken en thuis studeren. Hierdoor wordt er minder gereisd, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad ten goede komt.

Wittevrouwensingel

Coronatijd bewijst dat duurzame verandering in reisgedrag mogelijk is
Uit een enquête van Goedopweg[14] blijkt dat 47% van de ondervraagden in de regio Utrecht na de Corona-maatregelen meer thuis wil gaan werken dan voorheen. Als factoren met een belangrijke invloed op de keuze van thuiswerken worden vooral het beleid en de flexibiliteit van de werkgever en het hebben van een goede thuiswerkplek genoemd. Utrecht grijpt dit moment aan om goede afspraken met werkgevers te maken over thuiswerken, ook in de toekomst. Vooral voor personeel dat voorheen veel op kantoor aanwezig was, zijn er steeds betere mogelijkheden om thuis te werken. Juist deze doelgroep is van grote invloed op de verkeersdrukte en dan met name in de spits.

Een andere belangrijke doelgroep die van invloed is op de verkeersdrukte - met name in de spits - bestaat uit scholieren en studenten. Voor deze doelgroep zijn de mogelijkheden voor digitaal onderwijs vanuit huis tijdens de periode met coronamaatregelen vaak flink verbeterd en er is ook door nagenoeg iedereen ervaring mee opgedaan. Wanneer er vaker gebruik wordt gemaakt van digitaal onderwijs vanuit huis dan voor de periode met coronamaatregelen levert dat vooral minder fietsverkeer en drukte in het openbaar vervoer op.

5.2 Stimuleren van reizen op een ander tijdstip

De verkeersnetwerken in en om Utrecht worden het meest belast tijdens de spits. Op deze momenten staan er files en zijn de treinen, trams, bussen wegen en fietspaden overvol. We stimuleren mensen om buiten de spits te reizen, zodat de druk op de netwerken beter verdeeld wordt en de piekdrukte lager is.

We richten ons vooral op forenzen met een kantoorbaan, studenten/scholieren en op bezoekers van grote evenementen en de binnenstad. Met werkgevers en onderwijsinstellingen maken we afspraken over (flexibele) werk- en collegetijden. Met grote publiekstrekkers maken we afspraken over start- en eindtijden. Samen met aanbieders van mobiliteitsdiensten proberen we reizigers tijdig over drukte te informeren en een alternatief reisadvies te geven, zodat zij tijdig kunnen besluiten hoe laat te vertrekken. Mogelijk gaan we in de toekomst ook prijsprikkels inzetten om mensen te stimuleren op een ander moment te reizen. Vormen van deze prijsprikkels zijn belonen, beprijzen en tariefdifferentiatie.

[14] Thuiswerken Resultaten enquête Thuiswerken Utrecht | 30 april 2020 door GoedOpWeg

Anton Pijpers – Voorzitter College van Bestuur Universiteit Utrecht

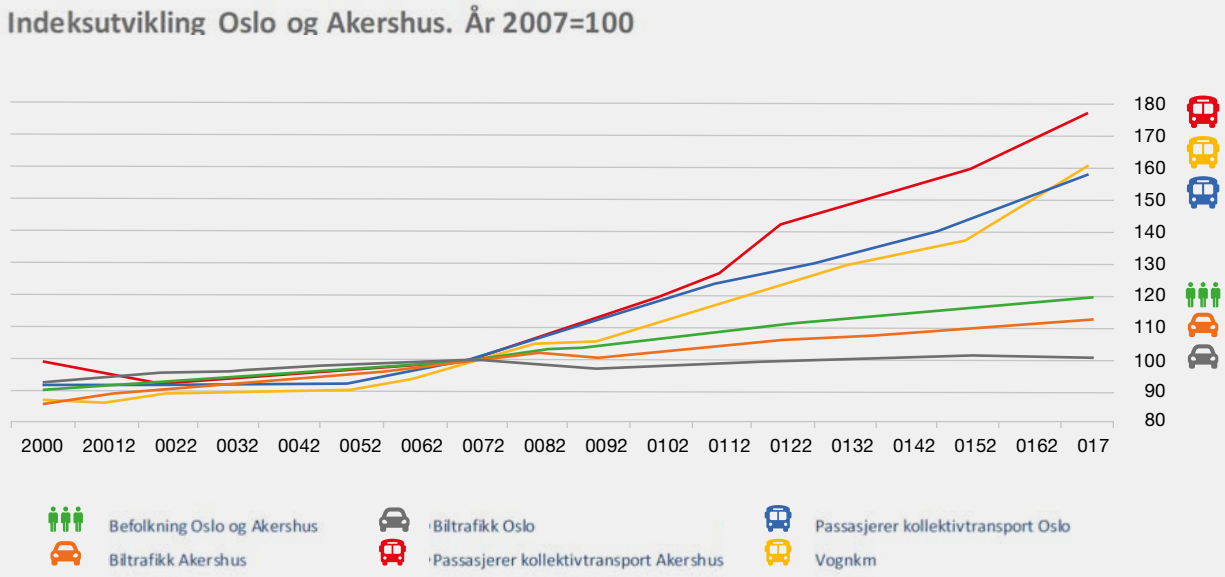
"De Universiteit Utrecht gaat samen met de gemeente en de gebiedspartners voor een goed bereikbaar Utrecht Science Park, waar het prettig wonen en werken is. We spreiden waar dat kan activiteiten en zetten ons gezamenlijk in om een autoluw gebied te ontwikkelen en OV en fiets te stimuleren. Duurzaam vervoer heeft de toekomst!"

Stationsplein

Beprijzen

Er zijn veel internationale voorbeelden waaruit blijkt dat het beprijzen van rijdend gemotoriseerd (goederen-)verkeer een effectief instrument is om te sturen op reisgedrag. Uit onderstaande grafiek over grootstedelijk Oslo blijkt dat door het invoeren van het beprijzen van de auto én het bekostigen daaruit van het alternatief voor de auto (in Oslo met name het openbaar vervoer) de groei van de groot-stedelijk Oslo nauwelijks meer gepaard gaat met een toename van het autoverkeer, maar vooral met een enorme toename van het OV-gebruik. We zijn daarom voorstander van de invoering van beprijzen. Zeker ook omdat dit instrument in de toekomst ingezet kan worden om te voorkomen dat autogebruik aantrekkelijker wordt doordat autorijden (o.a. door de opkomst van elektrisch rijden) goedkoper wordt. In U Ned-verband met regiogemeenten, provincie en Rijk onderzoeken we hoe dit instrument vormgegeven kan worden. De bijdrage aan de doelen van dit mobiliteitsplan is daarbij een belangrijk gemeentelijk criterium.

Oslo has broken the link between cars and growth



Figuur: Trendbreuk gebruik vervoerwijzen in Oslo

gewijzigde tekst nieuwe tekst

5.3 Stimuleren van (combinaties van) gezonde en gedeelde vervoerwijzen

We stimuleren dat mensen kiezen voor gezonde, actieve en gedeelde vormen om zich te verplaatsen. Lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (en/of combinaties van deze vormen) hebben de voorkeur boven het gebruik van de (eigen) auto. Daarom investeren we in het ondersteunende netwerk (hoofdstuk 6) voor deze vormen van mobiliteit. In samenwerking met werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerders richten we ons direct tot specifieke doelgroepen (forenzen, bezoekers, studenten) om anders reizen te stimuleren. Samen kunnen we de reizigers beter faciliteren (bijvoorbeeld door het gebruiken van mobiliteitsbudgetten en aanpassen van college-tijden) om anders te reizen.

Autodelen

Deelmobiliteit

We zetten in op het versnellen van de transitie van bezit naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Door het delen van voertuigen worden deze voertuigen beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, bieden we deelmobiliteit op een digitaal laagdrempelige manier stadsbreed aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken.

Grote veranderingen (een verhuizing, de herinrichting van een straat, het behalen van het rijbewijs, etc.) zijn kansrijke momenten voor overstappen op deelmobiliteit. Daarnaast wordt het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker als het onderdeel vormt van breder aanbod van mobiliteitsdiensten in de vorm van Mobility as a Service (MaaS).

Om te komen tot grootschalig én verantwoord gebruik gaan we sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem, het stimuleren schone en gezonde deelmobiliteit, maar ook op het borgen van maatschappelijke waarden als veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Daarom ontwikkelen we een set aan spelregels en verankeren dat in de regelgeving. We zetten in op een systeem met vergunningen.

Goederenvervoer

Bevoorrading van winkels en andere logistieke stromen stimuleren we meer gebruik te maken van vervoer over water, meer te bundelen, data-gedreven toegang tot (bepaalde delen en tijden van) de stad en indien mogelijk gebruik te maken van kleinere en schonere voertuigen.

Doelgroepgerichte aanpak anders reizen

We richten ons voornamelijk op routinematige reizigers onder de 15 kilometer (van hun woon-werkverkeer) die nu nog met de auto (in de spits) reizen. Routinematige reizigers hebben veel impact op de bereikbaarheid van Utrecht. Het zijn deze reizigers, die zonder navigatie gedurende de werkweek veelvuldig met de auto reizen, die we willen verleiden minder te reizen (thuiswerken), buiten de spits te reizen of op een andere manier te reizen (fiets, e-bike of OV). Dit laatste bereiken we door reisinformatie te verbeteren en de fietsstimuleringscampagnes (in samenwerking met de provincie, voorbeeld: IkFiets). Ook zorgen we ervoor dat deze doelgroep via probeeraanbod ervaring kan opdoen met andere vormen van mobiliteit. Bezoekers die toch met de auto komen proberen we te verleiden deze in een P+R nabij de Ring Utrecht te parkeren. Hiervoor zetten we veel meer dan nu in op een multimodale reis met geïntegreerde abonnementen en tarieven, P+R via MaaS, aanbieden van deelmobiliteit bij de P+R en deze reismogelijkheid samen met werkgevers en organisatoren van evenemen- ten actief te promoten bij werknemers en bezoekers. Hierdoor wordt de overstap via de P+R voor een deel van de bezoekers en forenzen aantrekkelijker dan doorrijden naar de eindbestemming.

Werkgevers en onderwijsinstellingen hebben veel invloed op het reisgedrag van hun werknemers, studenten en bezoekers. Door het anders inrichten van het eigen mobiliteitsbeleid of anders roosteren ontstaat er ruimte voor anders reizen. Vanuit Goedopweg wordt intensief samengewerkt met werkgevers, onderwijsinstellingen, maar ook met vervoerders en medeoverheden om deze verandering te realiseren. Juist de Corona-crisis laat zien dat het anders kan. We zetten in op drie sporen:

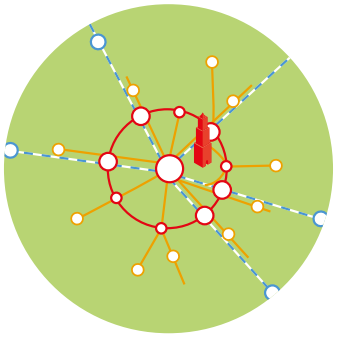
- ondersteuning van organisaties op maat en een gebiedsgerichte en branchegerichte benadering.
- We stimuleren onderwijsinstellingen om dakpansgewijs te roosteren, zodat de vraag naar mobiliteit beter wordt verspreid over de dag.
- Werkgevers stimuleren we om het complete mobiliteitsbeleid zo in te richten dat medewerkers plaats en tijd onafhankelijk kunnen werken en worden gestimuleerd vooral te kiezen voor (combinaties van) gezonde en gedeelde mobiliteit.

Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus of taxi en wellicht ook de eigen auto of fiets en de parkeerplek. MaaS speelt daarmee een belangrijke rol bij het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit. MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Gebruikers kunnen deze reismogelijkheden in één app plannen, boeken en betalen, waardoor het gemakkelijker wordt om van de verschillende (deel)vervoersmogelijkheden in de stad gebruik te maken. Voor elke reis is een aanbod beschikbaar dat is afgestemd en op maat gemaakt op de wensen van de reiziger, waardoor het gehele concept van het gebruik van deelmobiliteit een aantrekkelijk alternatief is voor de privéauto. De omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerwijzen.
De gemeente stimuleert de ontwikkeling van MaaS en (als onderdeel daarvan) het vergroten het aanbod en gebruik van deelmobiliteit.

Eerste 'mobility as a service'-pilot (MaaS) van Nederland startte in september 2020 in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

6. Netwerken op orde (stap 3)



Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Dit hoofdstuk bevat een selectie van de originele hoofdstukken Slimme Routes en Slim Regelen, alles wat betrekking heeft op het functioneren van netwerken.
- Voor voetganger is de beleidsinzet ongewijzigd. Toegevoegd is het belang om meer ruimte voor verblijven te creëren.
- Voor de fiets is toegevoegd/extra benadrukt dat het stationsgebied en de binnenstad worden ontzien d.m.v. spreiden en parallelle routes. Niet nieuw, maar wel explicieter en urgenter.
- Voor OV is het 3-knopenmodel vervangen door het Wiel met Spaken met een zwaarder wiel en ook zwaardere spaken vanwege de grotere opgave 2040. Daardoor is alle tekst aangepast.
- Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is.
- Nieuw is de multimodale reis als extra alternatief voor de auto.

- Voor auto is het beleid ongeveer gelijk gebleven. Concrete ingrepen in wegennet zit bij hoofdstuk Slim Sturen.
- Teksten over innovatie en nieuwe vervoerwijzen zijn nu verspreid over de thema's waar ze bijpassen (b.v. bij fiets, auto, Slim sturen, Anders reizen, etc.), zodat de samenhang met de beleidsinzet op die thema's logischer is.
- Knooppunten is als apart thema vervallen omdat de inhoud dubbelt met wat bij OV, de multimodale reis en Slim bestemmen is opgenomen.
- Kader over routes voor nood- en hulpdiensten toegevoegd.

Mobiliteitsconcept Wiel met Spaken

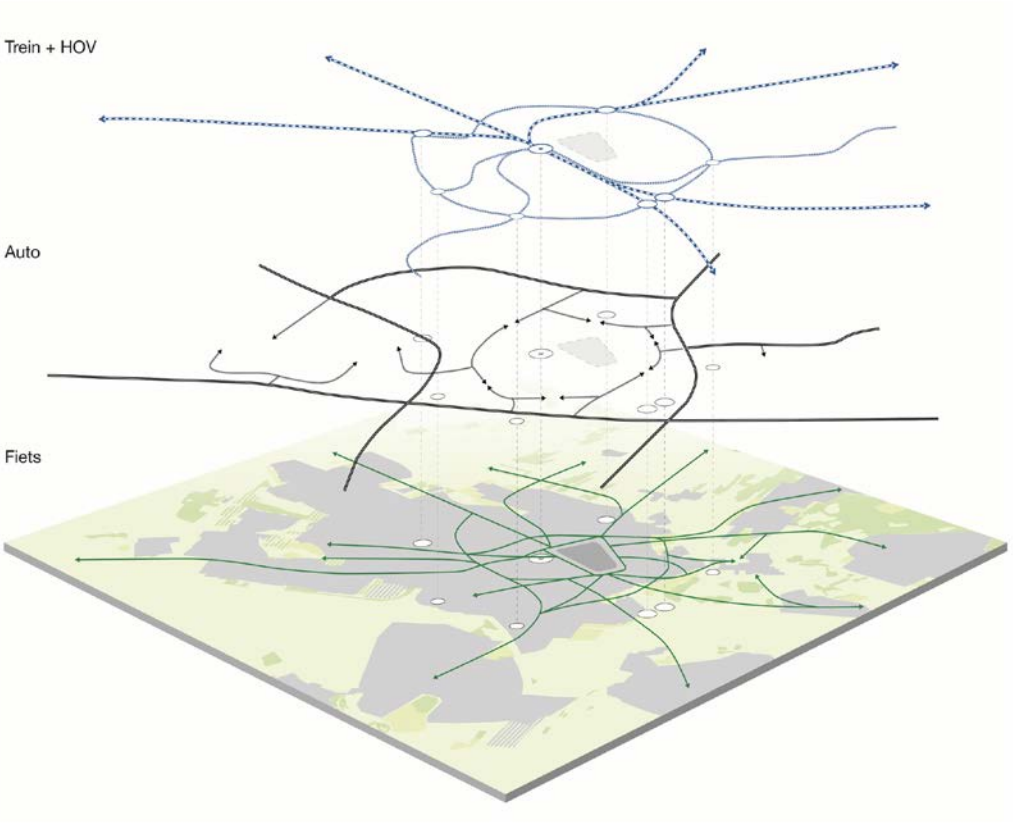
Als basis voor het Utrechtse multimodale mobiliteitsnetwerk kiezen we voor het Wiel met Spaken en een schaalsprong voor de fiets. De principes hierbij zijn:

1. Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt wijken, knooppunten en bestemmingen in stad en regio door middel van logische, directe en aantrekkelijke routes. Door de fijnmazigheid ontstaan er routekeuzemogelijkheden voor de fietser, waarmee de drukte over het netwerk wordt verspreid. Dit hoofdfietsnetwerk sluit naadloos aan op de regionale fietsroutes.

2. Het wiel is bedoeld voor de stromen die niet in de stad (en het centrum) hoeven te zijn. OV-knooppunten aan het wiel zorgen voor de overstap van reizigersstromen uit de regio naar bestemmingen aan het wiel. Goede fietsroutes maken deze OV-knooppunten ook aantrekkelijk vanuit de meeste wijken en de regio, om over te stappen op een spaak (trein, tram of bus) of een verbinding via het wiel.

3. De spaken zijn bedoeld om snel bestemmingsverkeer vanuit de regio naar de stad (en in het bijzonder het centrum en de nationale knoop Utrecht Centraal) te brengen.

4. Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers via ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met een spaak naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, ofwel met een verbinding via het wiel naar een bestemming aan het wiel (bijvoorbeeld de economische kerngebieden).



Conceptueel multimodaal netwerk 2040

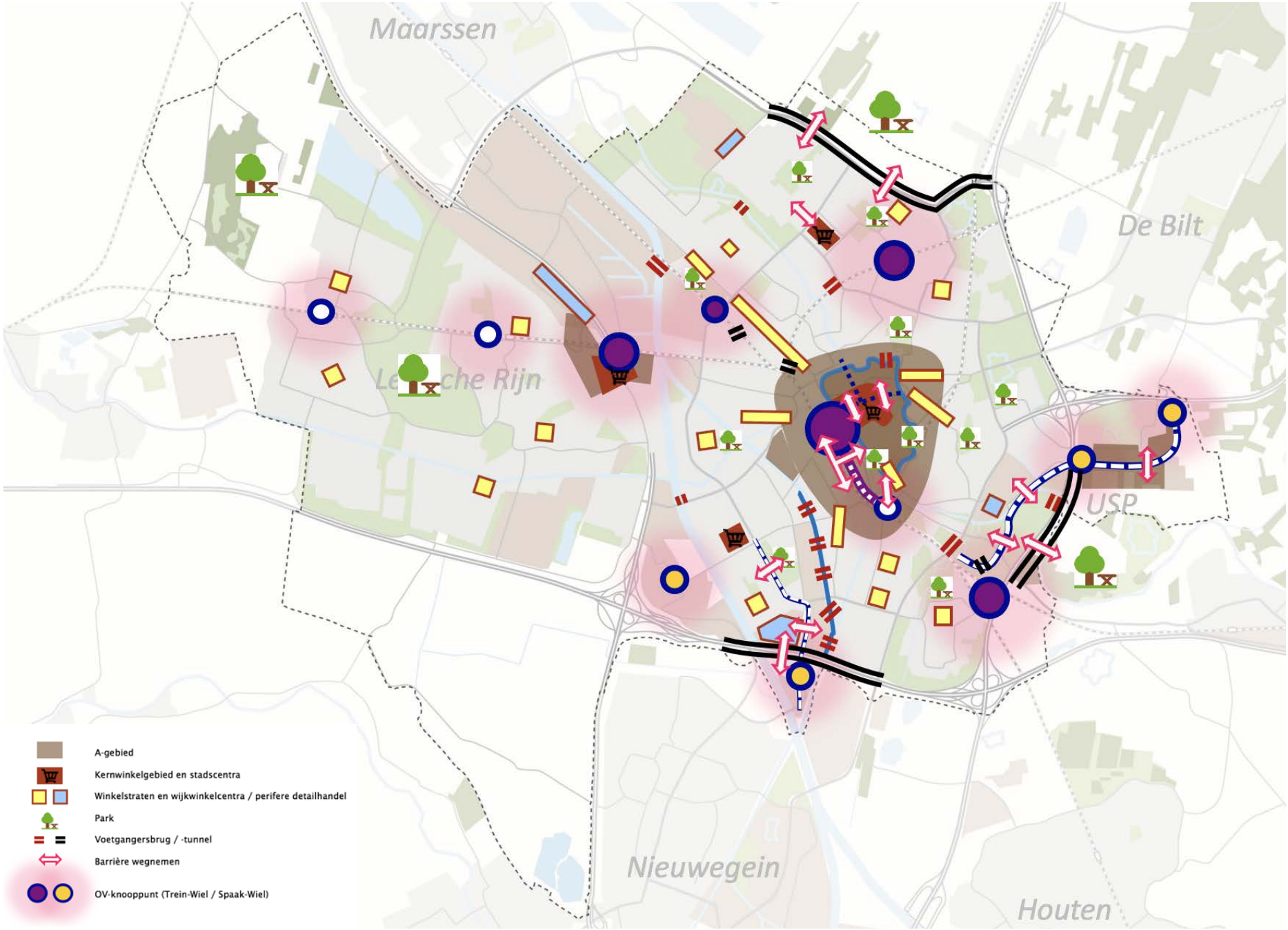
6.1 Voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken

Voetganger is meest duurzame vorm van mobiliteit

In een compacte, groeiende stad is lopen een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur vergeleken met andere vervoerwijzen, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangers-drukte versterkt het economisch functioneren van winkels.

Alle bestemmingen in de stad zijn voetgangersvriendelijk te bereiken. Elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis als voetganger. Daarom moeten alle bestemmingen in de stad goed toegankelijk zijn voor voetgangers, ook voor mensen met een beperking (minder validen, mensen met rolstoelen of kinderwagens, visueel gehandicapten). Zo kan iedereen zich vrij bewegen in de stad. Kruispunten moeten goed oversteekbaar zijn, met korte oversteeklengtes en wachttijden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het voetgangersnetwerk een maaswijdte krijgen van 50 tot 100 meter. Dit stelt eisen aan de doorwaadbaarheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook in de bestaande delen van de stad moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij fijnmazigheid, ook rondom grootschalige infrastructuurbundels zoals snelwegen, sporen en waterwegen.

Dit soort knelpunten met te weinig ruimte voor voetgangers pakken we aan



Figuur: Voetganger 2040

Om de stad als één samenhangend geheel te laten functioneren en het omliggende landschap toegankelijk te maken, moeten deze barrières zonder hinder gepasseerd kunnen worden. Dit vergt aanleg of verbetering van passages met het Amsterdam-Rijnkanaal, de snelwegen en de spoorlijnen.

Moreelsebrug bij station Utrecht Centraal

Prioriteit voor de voetganger in A-zone, rondom knopen en belangrijke bestemmingen

De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In de A-zones (centrum Utrecht, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn Centrum) is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. In de binnenstad en in Utrecht Science Park wordt het voetgangersgebied vergroot. In de binnenstad is ook buiten het voetgangersgebied meer aandacht voor de voetganger nodig. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.

Voetgangersruimte Mariaplaats

Job Haug - Solgu

“Niet alle wegen hoeven toegankelijk te zijn voor iedereen. Het is van belang dat voetgangers in staat worden gesteld om zich via bruikbare, veilige en logisch gelegen voetpaden te verplaatsen van A naar B.”

Voetgangersnetwerken

Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de eerste plaats op lokale schaal. Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeter¬programma’s op lokaal niveau per wijk uitwerken. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op:

- Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum
- Veilige schoolomgeving en schoolroutes
- Routes rondom verzorgingshuizen
- Groen in de wijk en verbindingen naar parken en groengebieden (i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma)

Voetgangersvriendelijke routes naar attractiepunten

Plekken die voetgangers aantrekken, moeten beter worden verbonden met de wijken. Dan gaat het niet alleen om de A-zones, maar ook om stations, winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheids- en sportcentra en parken in de hele stad. De gemeente verbetert hiertoe de wandelroutes (veilig, ruim, logisch, aantrekkelijk en obstakelvrij). Dit maakt dat inwoners en bezoekers op vanzelfsprekende wijze te voet hun bestemmingen kunnen bereiken.

Meer ruimte voor verblijven

Met de groei van de stad komen er ook meer bewoners en mensen die in de stad werken, naar school gaan en een voorziening of winkel bezoeken. Deze mensen hebben allemaal behoefte aan een aantrekkelijke omgeving. Er is dus (evenredig) meer ruimte nodig voor verblijven; dit kan ruimte zijn voor bankjes om rustig te zitten, terrassen, speelruimte, groen en soms ook vrije ruimte om even stil te staan en om je heen te kijken. Deze ruimte voor verblijven is nodig in centrumgebieden (A-zones), zoals de binnenstad en bij winkelcentra, maar ook in de eigen straat of net om de hoek. Op plekken met schaarse ruimte, vooral in de binnenstad en in de vooroorlogse wijken moet deze ruimte gezocht worden door het verkleinen en vergroenen van de ruimte voor verkeer en parkeren.

Voetgangersvriendelijke ruimte naar en bij attractiepunten, zoals scholen

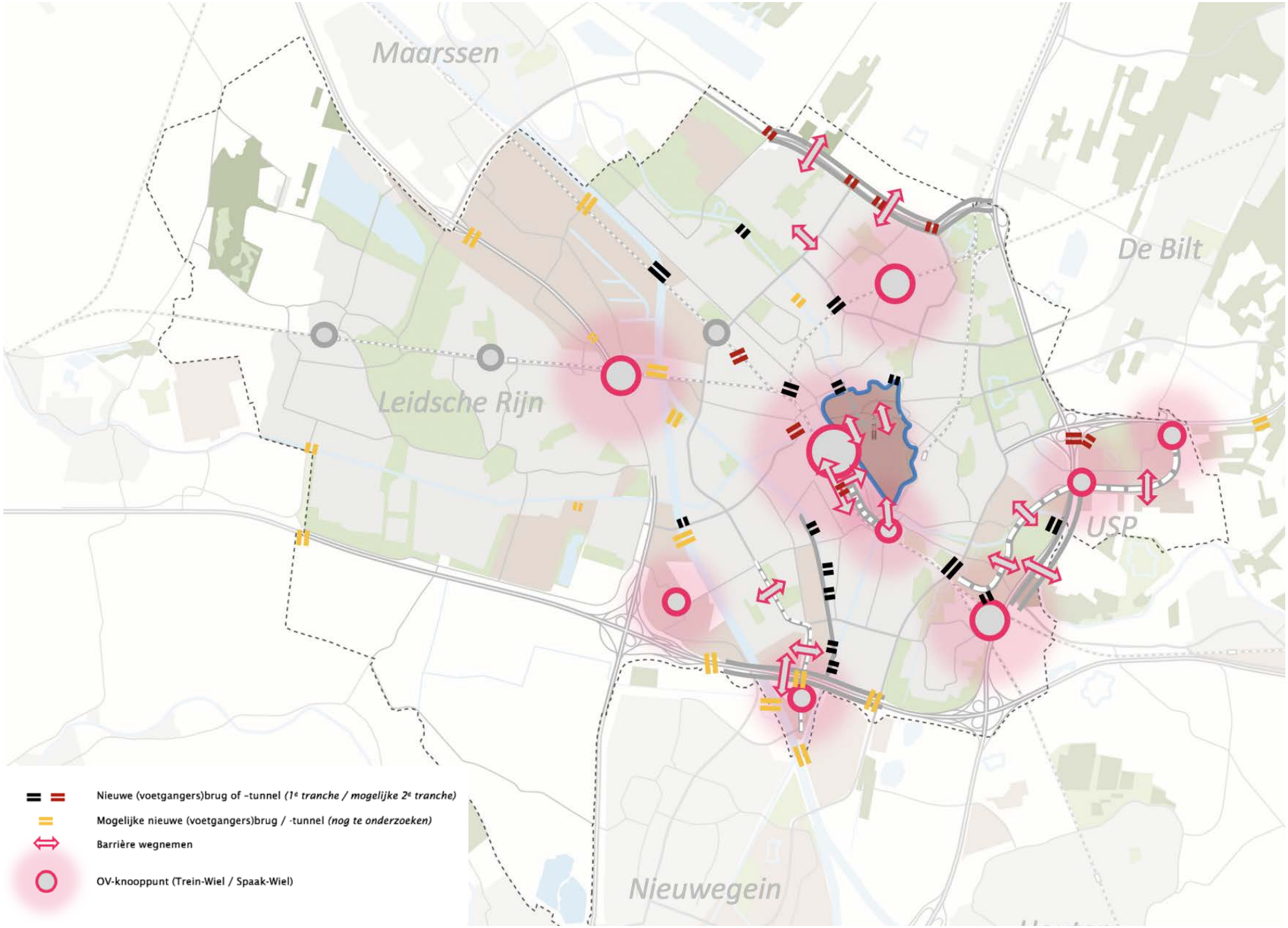
Ruimte voor recreatief lopen en sporten

Ter ondersteuning van een gezonde leefwijze is het wenselijk om goede voetgangers-verbindingen te maken vanuit woon- en werkgebieden naar recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten. Ook worden de recreatieve verbindingen langs bijvoorbeeld waterstructuren verbeterd: voetgangersroutes langs en over de Vecht, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Dit vergroot de reikwijdte van voetgangers, zodat mensen optimaal kunnen profiteren van de landschappelijke kwaliteiten in en rond de stad. Hierbij is het logisch om voor wandelroutes aan te sluiten bij de groene structuren in de stad. Daarnaast is het belangrijk om ook in de eigen wijk voldoende ommetjes te hebben.

Confrontatie toekomstbeeld voetganger met de huidige situatie

De belangrijke speerpunten voor de voetganger zijn:

- Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad en Utrecht Science Park
- Beter verbinden van de binnenstad met omliggende wijken (aanloopstraten) en station Vaartsche Rijn
- Verbeteren voetgangersvriendelijkheid rondom treinstations en OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen (winkelcentra, scholen, ouderencentra, gezondheidscentra en sportcentra)
- Opheffen of verminderen van barrières (grote wegen, trambanen, spoorlijnen, waterwegen) met nieuwe passages en verbetering van bestaande passages
- Vergroten van de ruimte en verbeteren positie van voetgangers in de historische binnenstad buiten het voetgangersgebied, onder andere door het verminderen van de barrièrewerking van de binnenstadsas.



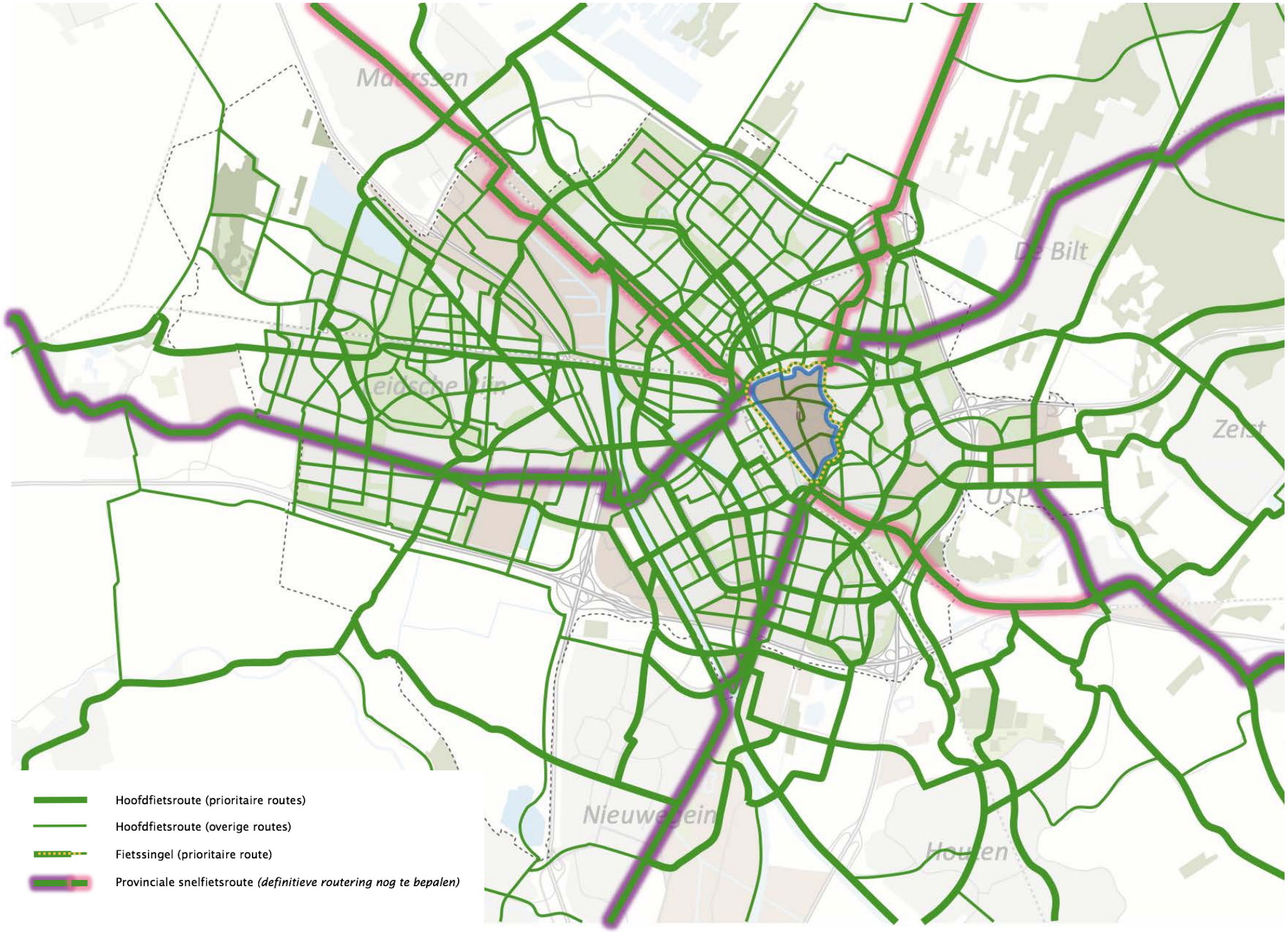
Figuur: Maatregelen voetganger 2040

6.2 Fiets: meer ruimte om de groei te faciliteren, drukte spreiden met nieuwe routes

Op weg naar wereldfietsstad

Fietsen is (met lopen) een duurzame vervoerwijze als het gaat om gezondheid, milieueffecten, energiegebruik, ruimtebeslag en infrastructuurkosten. Utrecht kiest er voor om fietsstad van wereldklasse te worden. Voor de nieuwe generatie stadsbewoners en bezoekers is de fiets hét vervoersmiddel. De opkomst van de elektrische fiets maakt fietsen over steeds langere afstanden aantrekkelijk. Circa 70% van alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht zijn potentiële fietsverplaatsingen (korter dan 15 kilometer).

Vredenburg, de drukste fietsroute van Nederland



Figuur: Fietsnetwerk 2040

Schaalsprong fiets

Door het ingezette beleid groeit het fietsgebruik met 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat er in 2040 75% meer fietsers zijn in Utrecht dan in 2015. Deze fietsers komen voor en belangrijk deel uit de regio. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op de schaalsprong fiets:

We zetten in de stad in op:

1. Het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels. Het Utrechtse hoofdfietsnetwerk zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.

2. Veel routes in de stad worden drukker. We passen fietsroutes aan en beter in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.

3. We sturen op het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspleinen.

4. De gemeente blijft werken aan een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. Om met het stijgende aantal fietsers de verkeersveiligheid onderling en met andere verkeersdeelnemers te borgen, is aandacht nodig voor de fietsvaardigheden en het gedrag van bewoners en bezoekers van onze stad.

Niet alle plekken in de stad hebben voldoende ruimte voor grote fietsstromen en gestalde fietsen. Met name in de binnenstad (gehele binnenstadsas) en in het stationsgebied rondom station Utrecht Centraal (Smakkelaarsveld, Van Sijpestijntunnel) is het niet mogelijk of wenselijk om verdere groei op te vangen. We creëren nieuwe routes om de stedelijke drukte van de binnenstad heen en bieden zo een alternatief voor fietsroutes door winkelstraten of routes met veel drukke kruisingen. Route ‘om de noord’ via de Herenweg, Kaatstraat en Griftpark en via de Weerdsingel zijn een voorbeeld voor fietsers tussen Utrecht Noordwest en Utrecht Science Park, evenals de route ‘om de zuid’ via Galgenwaard, Koningsweg en Ledig Erf voor fietsers tussen Utrecht Zuidwest en het Utrecht Science Park. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers uit Zuidwest makkelijker naar de fietsenstalling onder het stationsplein en naar de binnenstad. Daarnaast wordt ook ingezet op het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal, zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.

Nieuw toegevoegde fietsonderdoorgang Spinozabrug

Verschil tussen hoofdfietsroutes en doorfietsroutes

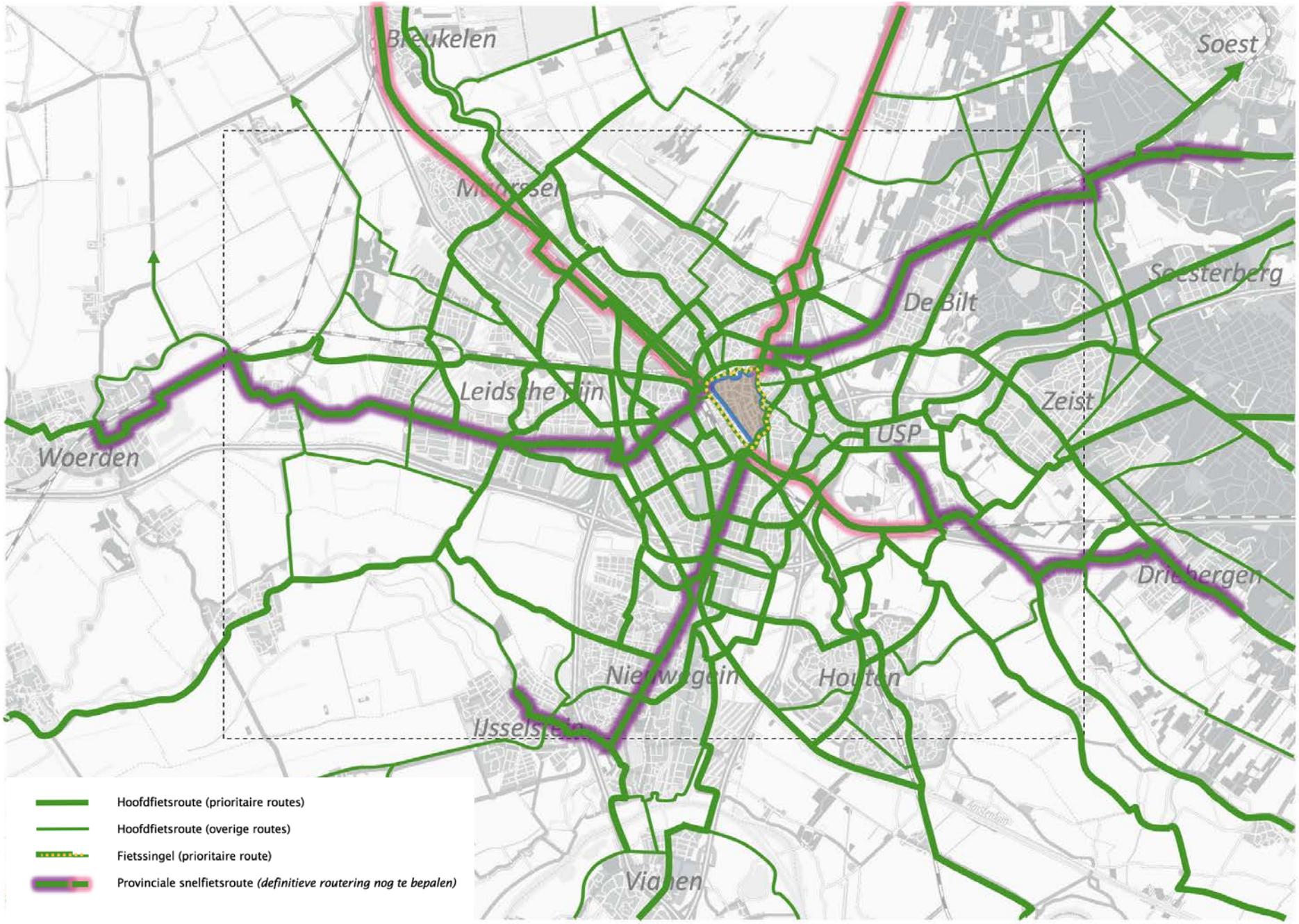
Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. Voorkeur gaat uit naar asfaltverharding en de maaswijdte van het netwerk bedraagt 400 meter, soms langs drukke straten. Zie voorbeeld Vleutenseweg.

Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding. Zie voorbeeld Troelstralaan.

Voetgangers- en fietsbrug De Gagel Overvecht (over NRU)

Hoofdfietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen

De groei van het fietsverkeer komt ook vanuit de regio. Er is een grote potentie voor meer fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer en daarmee het verminderen van het autoverkeer dat de stad in en uit rijdt. De hoofdfietsroutes in de gemeente Utrecht sluiten aan de randen van de stad aan op het regionale fietsnetwerk van de omliggende gemeenten (U10) en de provincie Utrecht. Hiermee vormen de hoofdfietsroutes logische en vanzelfsprekende schakels in het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk biedt ook snelle en comfortabele verbindingen van P+R-voorzieningen naar de economische kerngebieden en/of naar de eigen woning. Hiervoor zetten we in overleg met de provincie en buurgemeenten in op nieuwe schakels naar Zeist (langs A28 in combinatie met een nieuwe OV-route), naar Nieuwegein Galecop, en op betere oversteken van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) richting Hilversum en Maartensdijk. We zorgen dat de fietssnelwegen uit Hilversum, Amsterdam (van Dam tot Dom), Woerden, IJsselstein en Veenendaal en Amersfoort goed aansluiten op de hoofdfietsroutes in de stad. Ook bedrijventerreinen worden goed aangesloten op het stedelijke en regionale fietsnetwerk door verbetering van fietsroutes en nieuwe verbindingen.



Figuur: Regionaal fietsnetwerk

Fijnmazig en hoogwaardig hoofdfietsnetwerk voor keuzevrijheid

Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Ook vragen verschillende soorten fietsers om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes.

Hoofdfietsroute langs de Leidseweg

Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers ('8-80 jaar'). De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. De hoofdfietsroutes door de binnenstad faciliteren primair het bestemmingsverkeer naar de binnenstad, maar sommige routes van oost naar west en vice versa blijven logischerwijs via de binnenstad lopen.

Bromfiets, snorfiets, vrachtfiets, hoge snelheidsfiets en E-scooter

Utrecht wil daar waar het kan snorfietsers (verplicht) en de hoge snelheidsfiets (boven 30 kilometer per uur) op de rijbaan laten rijden. Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfietser met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker. De bromfiets rijdt inmiddels al op de rijbaan. We pleiten voor een landelijke helmplicht voor snorfietsers op de rijbaan én het fietspad, ten behoeve van de verkeersveiligheid en eenduidigheid. Scooter- en snorfietsgebruikers stimuleren we te kiezen voor de (elektrische) fiets of het OV. Als er geen alternatief voor de scooter is, pleiten we voor een e-scooter, omdat dit past in het streven naar geheel emissieloze mobiliteit. In fietsenstallingen houden we rekening met deze afwijkende fietstypen door hier een deel van de stallingscapaciteit voor in te richten.

We juichen het gebruik van vrachtfietsen in plaats van de bestelauto toe. Deze dienen zich te gedragen conform de categorie waartoe ze behoren (bromfiets of gewone fiets).

Josien van Breda - Parkmanagement Lage Weide

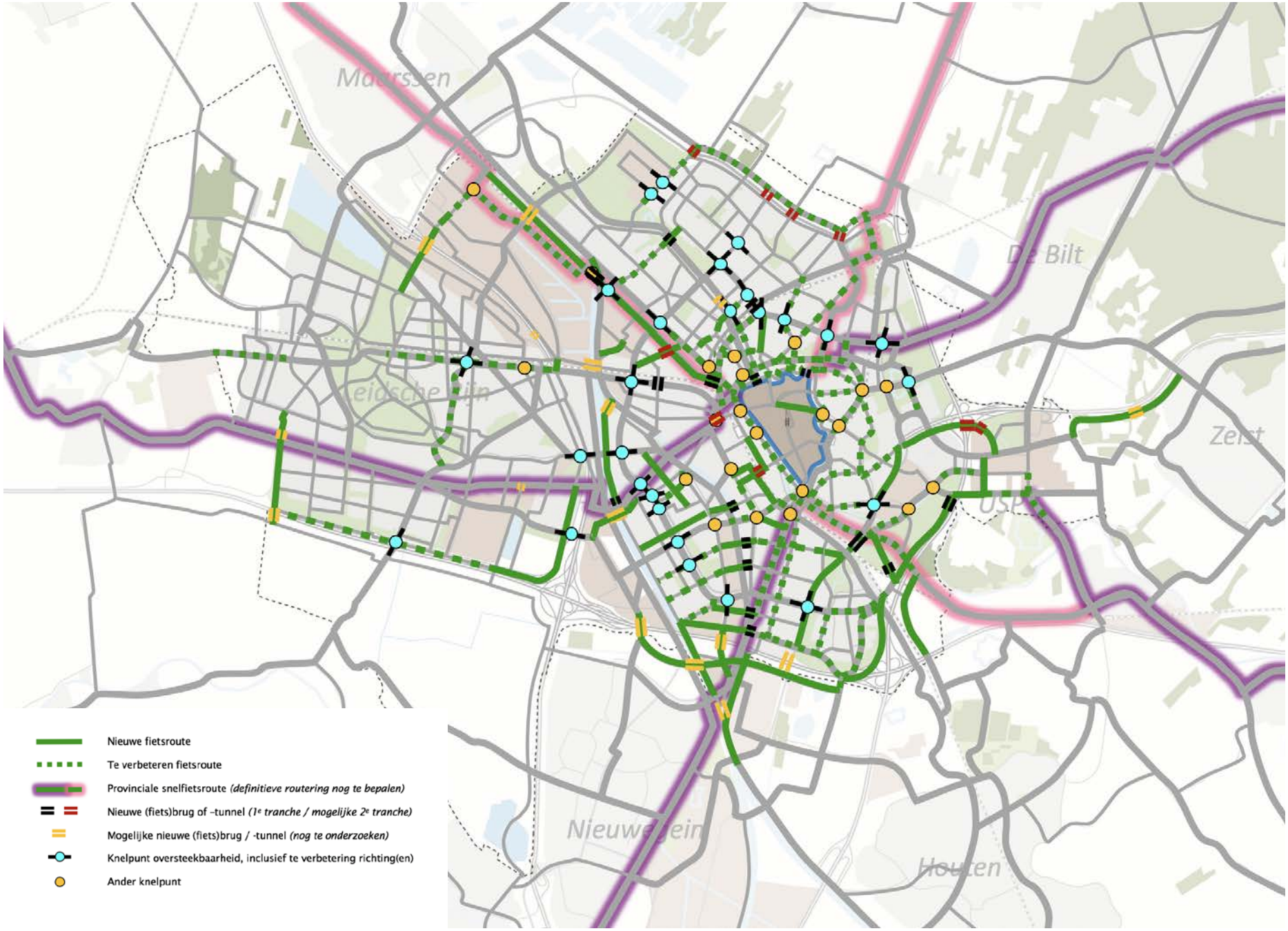
“Zorg voor een goede fietsbereikbaarheid van Lage Weide en wij zorgen ervoor dat onze werknemers meer gaan fietsen. Zo zorgen we samen voor een bereikbaar Utrecht.”

Sturen op gedrag

Het aanbieden van nieuwe of verbeterde routes betekent niet automatisch dat fietsers hun routekeuze aanpassen. We zullen fietsers actief op nieuwe mogelijkheden moeten wijzen. Hiervoor gebruiken we campagnes, informatie op straat bij keuzepunten, werkzaamheden benutten om alternatieve routes onder de aandacht te brengen. We passen dit toe bij de herinrichting van de Voorstraat. Randvoorwaarde is dat de alternatieve route ook daadwerkelijk kwalitatief een alternatief is, zowel wat betreft comfort als doorstroming. We realiseren ons dat verschillende fietsers op basis van eigen voorkeuren uiteindelijk een keuze voor de route maken. Dit kan per fietser zelfs per moment verschillen, afhankelijk van het weer, motief, haast, beleving van reistijd, of andere redenen.

De groei van de fiets past in de stad

Met 1) de uitbreiding van het netwerk, alternatieve routes om het centrum heen, de mogelijkheid tot spreiden door het fijnmazige fietsnetwerk, 2) het verbeteren van bestaande routes, goede aansluitingen op regionale verbindingen, 3) sturen op doorstroming met prioriteit bij kruisingen en het actief promoten van alternatieve routes maken we een groei van het fietsgebruik in, van en naar Utrecht met 75% mogelijk en faciliteren we de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie in de stad.



Figuur: Maatregelen fietsnetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld fiets met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het fietsnetwerk. Zie ook de figuur op de vorige pagina. De opgaven zijn als volgt samen te vatten:

- Alternatieve, parallelle fietsroutes om de binnenstad heen, o.a. ‘om de noord’ via Herenweg – Griftpark - Voorveldsepolder en via de Weerdsingel en ‘om de zuid’ via Galgenwaard - Koningsweg – Ledig Erf – Vondellaan.
- Ontlasten omgeving Utrecht Centraal (Van Sijpesteijntunnel/ Smakkelaarsveld) door een verschuiving naar de Daalsetunnel (om de noord) en de Nicolaas Beetstunnel richting fietsenstalling stationsplein oost.
- Nieuwe schakels in fietsnetwerk om tangentiele routes tussen Utrecht Science Park, knooppunt Lunetten en Zuidwest, van en naar station Lunetten, langs de Waterlinieweg, via nieuwe bruggen over het Merwedekanaal, nieuwe bruggen over Amsterdam-Rijnkanaal (Lage Weide en mogelijk A12-zone), nieuwe spoorkruisingen bij Nicolaas Beetsstraat en 2e Daalsedijk.
- Verbreden, transformeren en aantrekkelijker maken van veel fietsroutes in de stad om de groei veilig en zonder overlast voor omgeving op te vangen.
- Verbeteren en uitbreiden van fietsroutes en stallingsvoorzieningen naar en bij OV-knooppunten.
- Verbeteren prioriteit bij kruisingen van hoofdfietsroutes en de stedelijke verbindingswegen.
- Ontlasten Heidelberglaan in Utrecht Science Park door logischer routes via Cambridgelaan en Leuvenlaan.
- Ontlasten Weg tot de Wetenschap door nieuwe fietsroute Lunetten – Mytylweg – Utrecht Science Park met een brug over de Kromme Rijn
- Uitbreiden van de inpandige stallingscapaciteit en (tijdelijke) buiten-stallingen in de binnenstad.
- Handhaving van onveilig en belemmerend gestalde fietsen rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad (mits er voldoende stallings-capaciteit in de omgeving is).
- Veiligere fietsroute over de Amsterdamsestraatweg.
- De regionale en snelfietsverbindingen zoals met U10 en provincie afgesproken. We zorgen dat verbeteringen in het fietsnetwerk goed aansluiten bij het regionale fietsnetwerk.
- Ontlasten Kanaalwegroute langs de Merwedekanaalzone door in te zetten op parallelle routes (Jufaseweg en Europalaan), mede voor betere ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid.
- Verbeteren van de fietsverbindingen van grootschalige woning-bouwlocaties (o.a. Merwedekanaalzone en Beurskwartier) naar parkeerlocaties.

Fietsroute via Oosterspoorbaan

Peter van Bekkum - Fietsersbond

“De Fietsersbond is blij met dit nieuwe mobiliteits-plan, waarmee Utrecht werkt aan robuuste verbindingen voor snelle en zware fietsen, een compleet netwerk van vlotte doorfietsroutes en superveilige 30 kilometer per uur straten voor alle 8-tot-88-fietsers.”

Dafne Schippersbrug, de fiets- en wandelbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal

Fiets en openbaar vervoer bij station Driebergen-Zeist

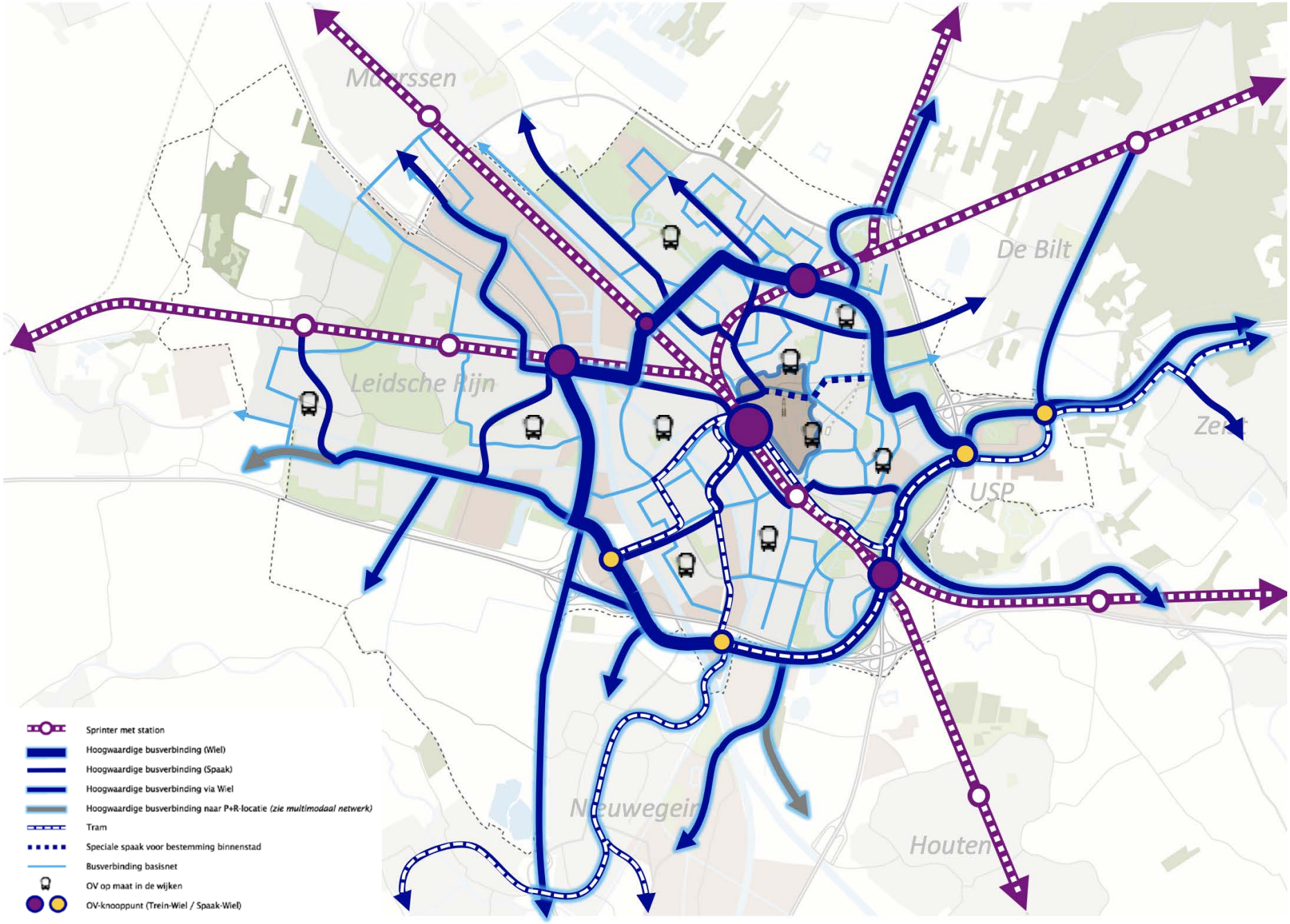
Groei OV vertraagd door Corona

De Corona-maatregelen hebben geleid tot een grote teruggang in het aantal OV-reizigers tot ongeveer 50% van het aantal voor Corona in dezelfde periode een jaar eerder. Deze teruggang komt door enerzijds een gevoel van onveiligheid in het OV (kans op besmetting) en anderzijds door de grote mate van thuiswerken van met name kantoorpersoneel. Deze doelgroep vormt in de spitsen een groot deel van de (voormalige) Ov-reizigers. Door de inzet op structureel meer thuiswerken zal een deel van deze reizigers niet meer in het OV terugkomen, of minder dagen per week, waardoor de bezetting afneemt. De OV-sector verwacht daarom een vertraging in de groei van het OV-gebruik. Voor de lange termijn zal het gevoel van onveiligheid naar verwachting verdwijnen, maar thuiswerken zal leiden tot een later moment waarop de hoge groeiprognoses gehaald worden. De OV-sector verwacht een vertraging van 5 jaar. Dit geeft lucht om enkele grote investeringen goed voor te bereiden.

6.3 Systeemsprong OV, stimuleren openbaar vervoer op de langere afstanden

Groei van de stad vraagt om systeemsprong in openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoer – over langere afstanden, binnen de regio én in de stad – is cruciaal om de doelen van dit mobiliteitsplan te bereiken. De groei van Utrecht door inbreiding biedt kansen voor openbaar vervoer (hoge frequenties, snelle verbindingen). Rijk, provincie en stad concluderen samen in U Ned dat optimalisaties in het bestaande openbaar vervoersysteem niet voldoende zijn om de groei van de stad te faciliteren. Een systeemsprong is nodig vanwege de groeiende reizigersstromen, vooral naar Utrecht Science Park en het centrum van Utrecht. In U Ned zijn dan ook de doelen geformuleerd om Utrecht Centraal te ontlasten, de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te vergroten en de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties mogelijk te maken. Daarnaast is het vanwege de leefbaarheid en verblijfskwaliteit gewenst het aantal (bus)voertuigbewegingen door de binnenstad niet verder te laten groeien. De doorstroming staat nu ook al op verschillende plekken onder druk. Ook vormen goed ontworpen en ingepaste OV-knooppunten en haltes interessante plekken voor een aantrekkelijke stad door hun goede bereikbaarheid te voet en per fiets.



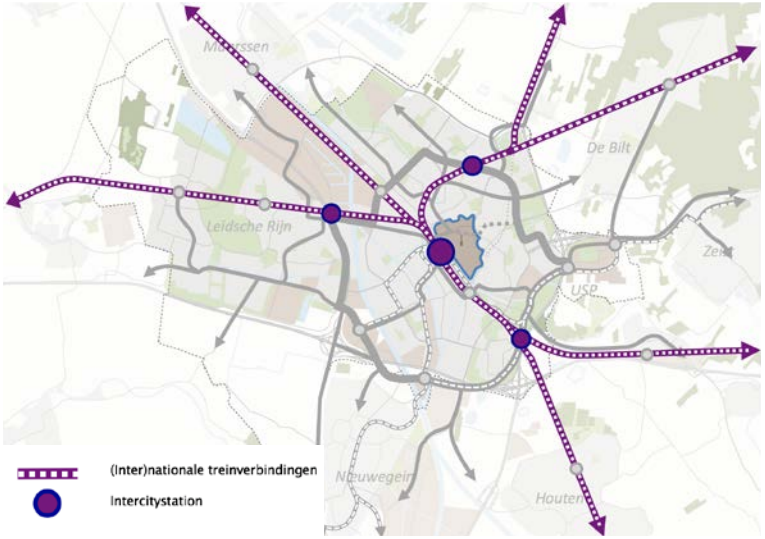
Figuur: Openbaarvervoernetwerk 2040

Het openbaar vervoer na de systeemsprong: concretisering van het Wiel met Spaken

In 2040 beschikt Utrecht over een robuust OV-netwerk, waar het openbaar vervoer niet langer (vrijwel) alleen op Utrecht Centraal is gericht, maar de druk beter verspreid is over het netwerk. Voor reizigers die geen herkomst of bestemming in het centrum van Utrecht hebben is het aantrekkelijker om via andere knooppunten te reizen. Dit OV-systeem noemen we het Wiel met Spaken en kent de volgende opbouw:

1. Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt
2. Wielverbindingen via voorstadstations
3. Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal en de regio
4. Hoogwaardige OV-knooppunten met goede voetgangers- en fietsvoorzieningen
5. Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken
6. Aanvullende vervoervoorzieningen als maatwerk

Tramlijn 22, halte Utrecht Centraal

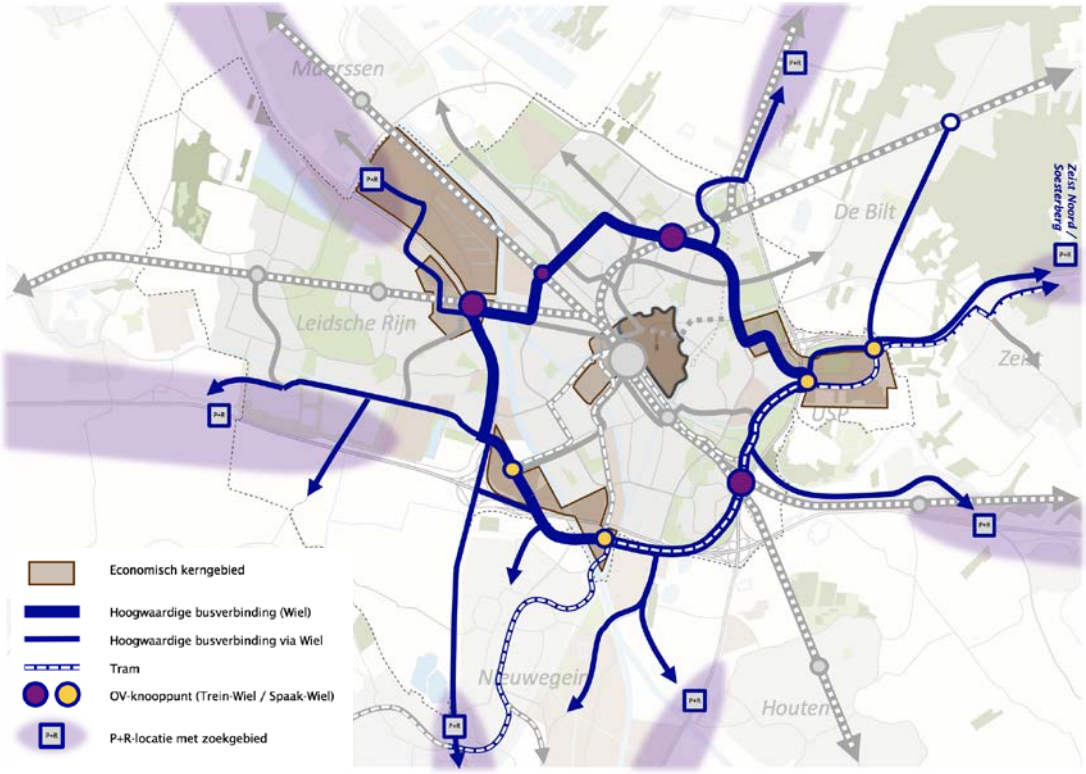


Figuur: (Inter)nationale spoorverbindingen 2040

Utrecht Centraal als internationale bestemming en hoofdknooppunt

Utrecht Centraal is en blijft vanwege de centrale ligging het belangrijkste knooppunt in het nationale spoornetwerk en aan de internationale corridor richting Duitsland. Utrecht centrum is een bestemming van groot (inter)nationaal belang. Dit vergt snelle, betrouwbare, comfortabele, hoogfrequente verbindingen met alle delen van Nederland en Schiphol als intercontinentale hub over de gehele dag. De ruimte nabij Utrecht Centraal benutten we voor hoogstedelijk wonen, werken en verblijven. De beschikbare ruimte voor OV gebruiken we zoveel mogelijk voor reizigers die in Utrecht centrum moeten zijn of waarvoor Utrecht Centraal het meest aantrekkelijke overstappunt is, met name de (inter)nationale reizigers.
We creëren meer ruimte voor reizigers die op Utrecht Centraal hun bestemming hebben of een (inter)nationale reis maken door regionale overstappers te verleiden via andere (Intercity)stations over te stappen naar hun bestemming in stad en regio. Als we de OV-stromen niet weten te spreiden, zijn miljardeninvesteringen en complexe, langdurige bouwwerkzaamheden rondom Utrecht Centraal nodig om met name het regionale OV ondergronds te brengen. Bovendien realiseren we dan de doelen van de RSU niet om verdichting rond knooppunten elders in de stad mogelijk te maken.

Station Utrecht Centraal



Figuur: OV-verbindingen via het Wiel 2040

Wielverbindingen via voorstadstations

De wielverbindingen verbinden de grote woongebieden en locaties voor P+R in de regio met de grote economische kerngebieden. Deze verbindingen zijn snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel en vormen daarmee aantrekkelijke alternatieve routes, die niet via Utrecht Centraal lopen.
Om de druk op Utrecht Centraal effectief te verlichten is het belangrijk dat zoveel mogelijk reisrelaties via de wielverbinding sneller zijn dan via Utrecht Centraal.

De voorstadstations Lunetten-Koningsweg (zowel vanuit Arnhem en Den Bosch als ook Amsterdam en Schiphol), Leidsche Rijn Centrum (vanuit Den Haag, Rotterdam en Leiden) en Overvecht (vanuit Amersfoort, Baarn en Hilversum) nemen een deel van de overstapfunctie van Utrecht Centraal over, doordat reizigers vanuit bijvoorbeeld Amsterdam naar het Utrecht Science Park bij Lunetten-Koningsweg overstappen op de wielverbinding. Wanneer ook Intercitytreinen bij deze voorstadstations halteren is deze overstapfunctie aantrekkelijker, waardoor de druk op Utrecht Centraal wordt verminderd.

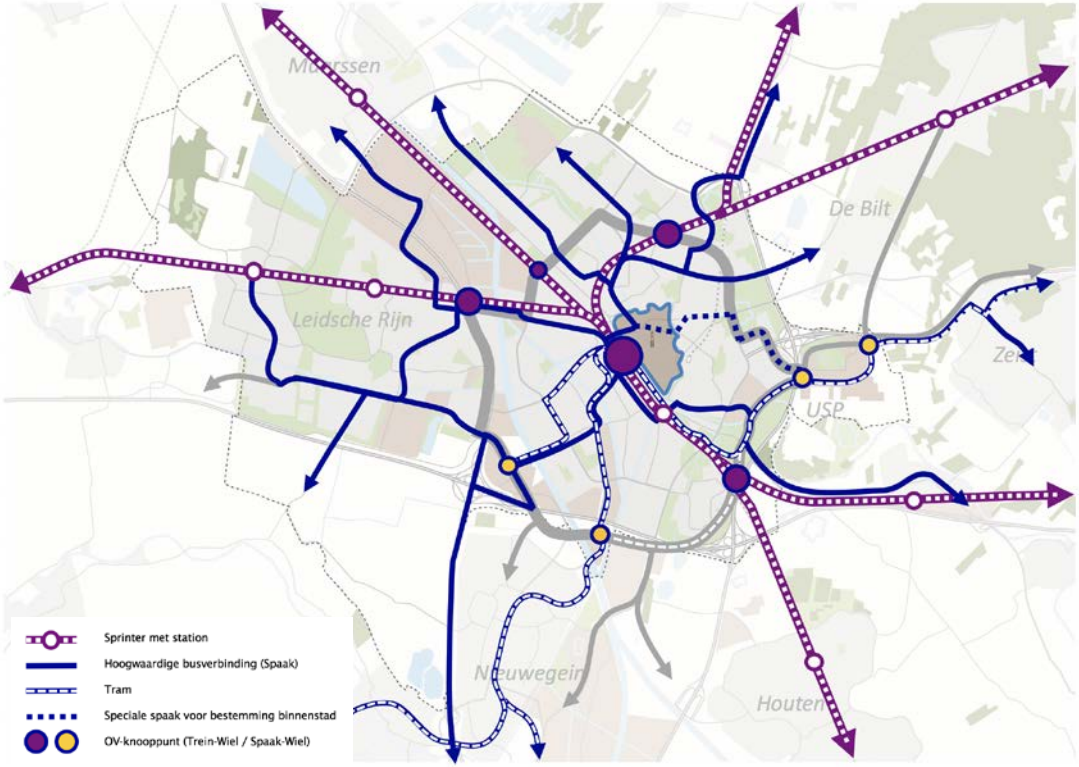
De wielverbindingen bieden een aantrekkelijk multimodaal alternatief voor autogebruikers tussen aan de snelweg gelegen P+R-voorzieningen buiten de Ring Utrecht en belangrijke werklocaties. Hierdoor neemt de druk op het wegennet af (met name op de Ring Utrecht en de snelwegaansluitingen).

Station Utrecht Lunetten

De wielverbinding tussen Nieuwegein – knooppunt Lunetten/Koningsweg – Utrecht Science Park en Zeist heeft de potentie om als tramlijn geëxploiteerd te worden. Deze tramlijn maakt grotendeels gebruik van bestaande traminfrastructuur (Uithoflijn en tram naar Nieuwegein) en vergt een nieuw stuk tramlijn tussen de Koningsweg en Westraven. Ook deze tram-wielverbinding ontsluit mogelijke locaties voor P+R in Nieuwegein (A2) en Zeist (A28).

Tramlijn 22 in Utrecht Science Park

Het wiel dient zeer snelle verbindingen mogelijk te maken en wordt daarom grotendeels als vrijliggende bus-/trambaan gerealiseerd, grotendeels ongelijkvloers, vooral op de drukke delen (aan de oost- en zuidwestzijde van het wiel). Voor dit wiel zijn (op delen) meerdere tracés mogelijk.



Figuur: OV-verbindingen via Spaken 2040

Spaakverbindingen naar Utrecht Centraal

De Spaken bieden betrouwbare, comfortabele, frequente verbindingen met korte reistijden vanuit de regio naar de bestemming en nationaal overstapknooppunt Utrecht Centraal, het centrum en economische kerngebieden langs de spaak. Op het spoor rijden Sprinters met een frequentie van 4 tot 8 keer per uur. Naast de spaken op het spoor zijn er ook enkele tram-spaken (Uithoflijn, tram naar Nieuwegein-IJsselstein via een nieuw tracé over de Europalaan en een tram naar Papendorp) en hoogfrequente hoogwaardige buslijnen die samen als een metrosysteem gaan functioneren. De nieuwe tramlijnen zijn nodig omdat de grote vervoervraag op de OV-corridors in 2040 niet meer per bus kan worden afgewikkeld. Deze spaken vergen investeringen in spoorverdubbeling richting Driebergen-Zeist in combinatie met het realiseren van station Lunetten-Koningsweg, het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, een nieuw tramtracé via de Europalaan en een aftakking van een tramlijn naar Papendorp vanaf de tramlijn door Kanaleneiland. Voor deze spaken zijn meerdere tracés mogelijk.
In het Utrecht Science Park komen spaken en wielverbindingen samen. De bestaande bus/trambaan over de Heidelberglaan kan dit niet verwerken. Daarom zullen vooral de doorgaande wielverbindingen langs het Utrecht Science Park worden geleid via een nieuwe route.
Verschillende treinstations, tram- en bushaltes aan deze spaken zijn zeer geschikt als overstappunt, vooral die dicht bij de snelwegen en vóór de Ring Utrecht liggen.

OV-knooppunten aan het Wiel

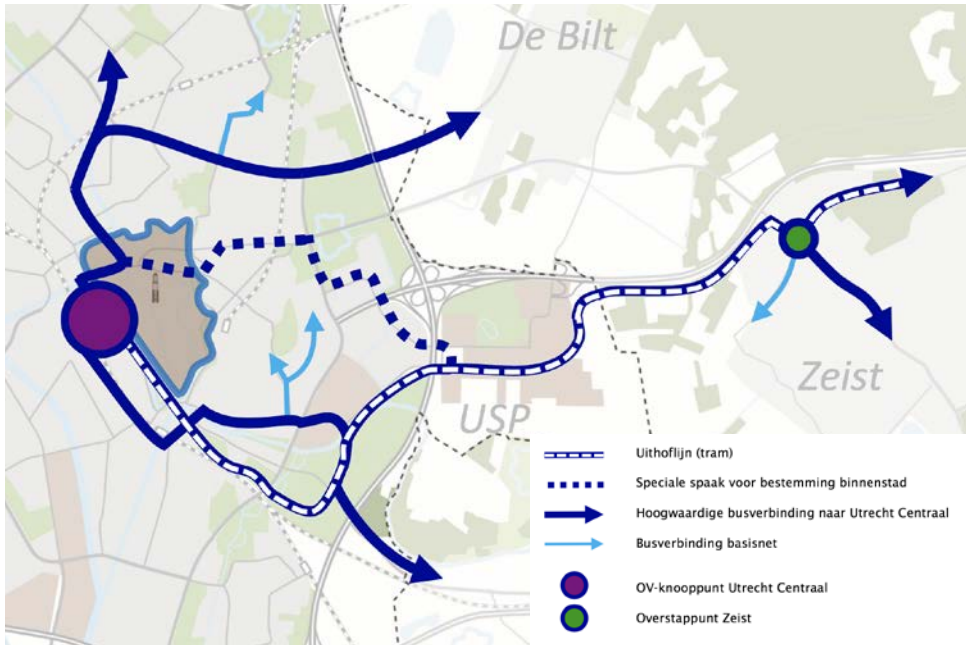
Op de kruispunten van de spaken en het wiel liggen de OV-knooppunten die de overstap tussen trein en bus/tram, tussen spaak en wiel en tussen lopen, fiets en OV faciliteren. Deze OV-knooppunten ontlasten hierdoor Utrecht Centraal van een deel van de overstappers, waardoor op Utrecht Centraal meer ruimte is voor bestemmingsreizigers. Zonder het Wiel met Spaken zou Utrecht Centraal groeien van 196.000 in- of uitstappers op de trein in 2019 naar ongeveer 250.000 in- en uitstappers in 2040. Door het Wiel met Spaken blijft de groei beperkt tot 210.000 in- en uitstappers[16] waarvan een groter aandeel reizigers betreft die daar in de buurt een bestemming heeft.

Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels. Bovendien zijn deze locaties geschikte verstedelijkings- en verdichtingslocaties. Het gaat om de stations Overvecht, Leidsche Rijn en Lunetten/Koningsweg waar bij voorkeur ook een deel van de Intercity's gaat halteren en de regionale knooppunten Utrecht Science Park, Westraven en Papendorp.

Naast de OV-knooppunten zullen tangenten via het wiel ook op een beperkt aantal andere haltes stoppen. Door slechts beperkt te halteren kunnen korte reistijden worden gerealiseerd.

OV-knooppunt Utrecht Science Park

[16] 210.000 in- en uitstappers op Utrecht Centraal indien er Intercity's halteren op de voorstadstations en ongeveer 225.000 in- en uitstappers op deze stations alleen Sprinters halteren.



Figuur: Alternatieve OV-routes om de binnenstad heen

Huidige situatie binnenstadsas

Tramlijn 22

Inpassing tram en vrije businfrastructuur in de omgeving

In de A-zones past het OV zich aan het tempo van de voetganger en fietser aan. Met de hiervoor beschreven wielverbindingen zorgen we ervoor dat doorgaande OV-reizigers zoveel mogelijk via alternatieve routes om de A-zone (waar ze niet hoeven te zijn) heen geleid worden. Voor OV-reizigers met een bestemming (of herkomst) in de A-zone is van belang dat op het laatste (of eerste) deel van hun reis er niet onnodig gestopt wordt bij haltes of verkeerslichten. Dit is veel bepalender voor een vlotte en betrouwbare reis dan een hoge snelheid (die niet past in een A-zone).

Op de binnenstadsas (Sint Jacobsstraat/Vredenburg-Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) is meer ruimte voor de voetganger en andere functies, zoals groen en verblijfsruimte gewenst. Tegelijkertijd willen we de OV-bereikbaarheid van deze binnenstadsas borgen voor de vele duizenden reizigers met een herkomst of bestemming aan deze binnenstadsas. Gezamenlijk met de provincie onderzoeken we hoe we het aantal voertuigbewegingen over het hoofddeel van deze as (Lange Viestraat-Potterstraat-Neude-Lange Jansstraat-Janskerkhof-Nobelstraat-Lucasbrug) zodanig kunnen verlagen, dat een andere inrichting van (delen van) de binnenstadsas mogelijk wordt. Het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist en een verbetering van de OV-doorstroming op de Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg zijn hier een belangrijke randvoorwaarde voor. De route Oudenoord-Kardinaal de Jongweg-Voordorp/De Bilt moet daarbij sneller en tenminste net zo aantrekkelijk zijn als de huidige route via de binnenstadsas.

Tram- en businfrastructuur moet in de stad goed worden ingepast. Het mag geen barrière worden in het stedelijk gebied. Belangen voor vlotte doorstroming en betrouwbaarheid moeten afgewogen worden tegen oversteekbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. We kiezen hierbij voor korte reistijden en niet voor hoge snelheden. Bij ontwerp van bus- en trambanen moeten voldoende en veilige oversteken worden gecreëerd.

Tramverbinding of Bus Rapid Transit

De stad Utrecht zet zich in voor een goede vervoersoplossingen met meer reizigerscapaciteit en comfort, die tegelijk bijdragen aan de stedelijke kwaliteit (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit) en kansen biedt voor verstedelijking (wonen en werken). Een tram biedt duidelijk kansen; een tram is een geschikt vervoermiddel bij grote aantallen reizigers. Een tram is efficiënter dan de bus in hoogstedelijke gebieden. Voor dezelfde hoeveelheid reizigers is een vijfde van het aantal voertuigen nodig. Dit maakt groot verschil bij de oversteekbaarheid van de straat, de doorstroming bij kruispunten en bij haltes. Bovendien kan een tram een impuls geven aan ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé. De tram is een vervoermiddel, maar zeker ook een instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke stedelijke gebieden binnen de stad.

Uit de groei van het vervoer in de eerste drie maanden na ingebruikname van de Uithoflijn (van 20.000 reizigers per dag in buslijn 12 tot 30.000 reizigers op de drukste dag in de Uithoflijn) blijkt wel de grote aantrekkingskracht van een dergelijke hoogwaardige tramlijn. Een tramlijn vergt echter grote investerings-, beheer- en onderhoudskosten en is daarom alleen haalbaar bij het vervoer van grote aantallen reizigers. Buiten het hoogstedelijke gebied zijn er veelal onvoldoende potentiële reizigers om de aanleg van tramverbindingen te rechtvaardigen. Bij de aanleg van tramlijnen kijken we zorgvuldig naar de reisrelaties en eventuele (extra) overstappen. Bus Rapid Transit (BRT) is een

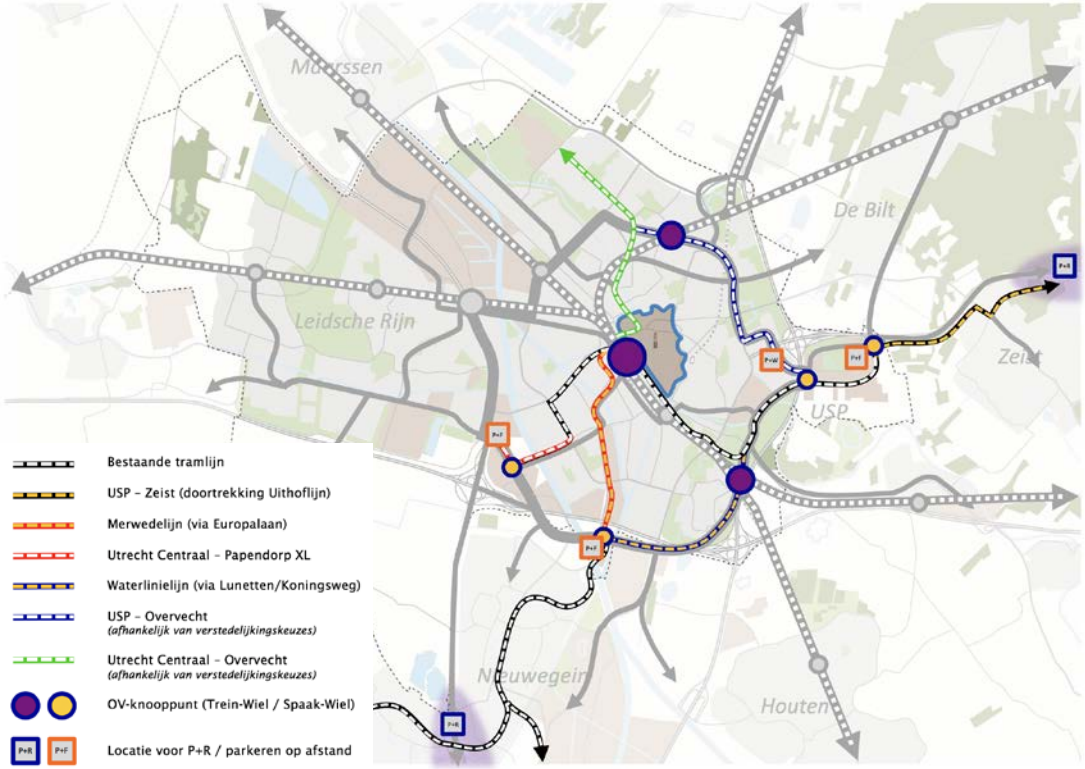
Bus Rapid Transit (Nantes, Frankrijk)

internationale naam voor metroachtige hoogwaardige busverbindingen, met veelal vergelijkbare kenmerken als een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn. Een BRT-systeem is goedkoper, leidt tot minder (noodzakelijke) overstappen, maar biedt ten opzichte van tram ook minder comfort en minder capaciteit. Alle wiel- en spaakverbindingen verbindingen geven we tenminste vorm als hoogwaardige busverbinding. Op een aantal wiel- en spaakverbindingen is dit ontoereikend en is traminfrastructuur nodig om de groei van de stad mogelijk te maken. Het betreft:

- Uithoflijn doortrekken parallel aan de A28 naar Zeist
- Tramlijn Nieuwegein en IJsselstein versnellen via Europalaan naar Utrecht Centraal (Merwedelijn)
- Tramlijn (de multimodale hub XL in) Papendorp via 24 oktoberplein naar Utrecht Centraal
- Tramlijn Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg-Utrecht Science Park-Zeist (Waterlinielijn)
- Afhankelijk van verstedelijking: Utrecht Centraal-Oudenoord-Over vecht en Utrecht Science Park – Overvecht

De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen. Door technologische ontwikkeling zien we dat tram en hoogwaardige bus steeds meer op elkaar gaan lijken. Zo zijn er al tramsystemen zonder bovenleiding en zelfs zonder rails. Ook bestaan er bussen die qua vormgeving erg op een tram lijken en mogelijk dat na 2040 bussen virtueel aan elkaar gekoppeld kunnen worden als een (lange) tram. Deze ontwikkelingen zijn mogelijk ook voor Utrecht interessant.

Tramverbinding (Almada, Portugal)

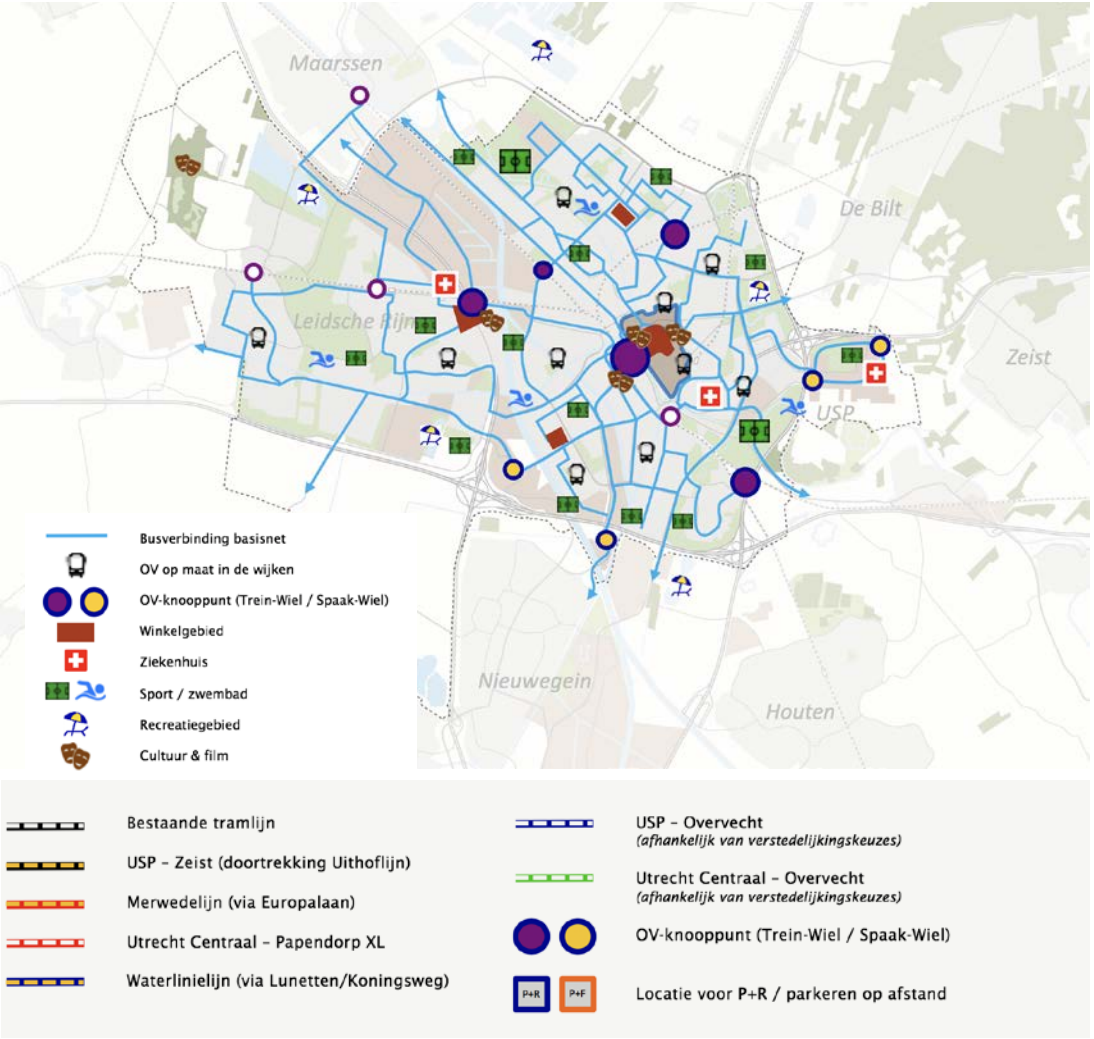


Figuur: Tramnetwerk 2040

Een basisnetwerk voor fijnmazigere ontsluiting van de wijken

Aanvullend op het Wiel met Spaken rijdt het basisnet, een netwerk van reguliere buslijnen naar wijken (vergelijkbaar met de huidige stadslijnen). Het basisnet heeft een ontsluitende functie. Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden. Frequentie en snelheid zijn voor deze lijnen minder belangrijk dan bij hoogwaardige bus- en tramverbindingen, maar een betrouwbare dienstregeling is ook voor deze lijnen vereist. De routes waar basisnetlijnen rijden worden zodanig ingericht dat een betrouwbare dienstregeling kan worden gereden en het vervoer comfortabel voelt, ook bij een weginrichting gericht op een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur.

Tramlijn 22, halte Vaartsche Rijn



Figuur: Basisnetwerk 2040

Vervoer voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij. Hiervoor moeten mensen zich kunnen verplaatsen en bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Om dit te realiseren is het belangrijk dat al het openbaar vervoer toegankelijk is (eenvoudig te begrijpen, fysiek en mentaal). Daarom zorgen wij voor een voetgangersvriendelijke bereikbaarheid van OV haltes met aantrekkelijke looproutes en toegankelijke haltes.

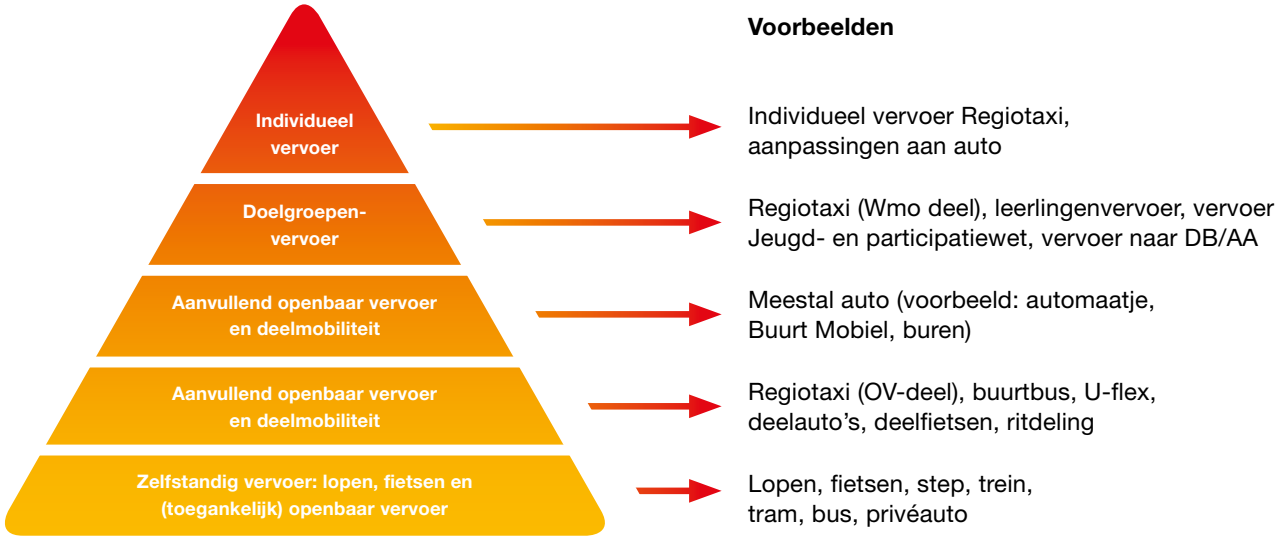
Verschillende reizigers hebben verschillende behoeften bij het openbaar vervoer. Het Wiel met Spaken richt zich meer op snelheid en frequentie, terwijl het basisnet meer georiënteerd is op de reiziger die minder ver wil of kan lopen. Voor veel reizigers zijn andere of aanvullende vervoersvoorzieningen gewenst om zo gelijkwaardig mogelijk deel te nemen aan de maatschappij.

In de visie “Vervoer voor iedereen” hanteren we daarom een hiërarchie in het aanbod van vervoersvoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.

Doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid van het OV

Betere doorstroming van het openbaar vervoer. Voor al het bus- en tramvervoer zijn korte reistijden, maar vooral betrouwbaarheid van groot belang. Betrouwbaarheid is nodig om overstappen tussen OV-lijnen te laten lukken en om reistijden voorspelbaar te houden. Enerzijds vergroot dit de aantrekkelijkheid van het OV als alternatief voor de auto. Anderzijds kan de exploitatiesubsidie van de provincie voor het OV dan worden besteed aan vervoerontwikkeling in plaats van aan steeds hogere exploitatiekosten door vertraging. Daarom is een goede doorstroming van alle type bus- en tramlijnen van groot belang. Doorstroming van het OV kan worden geregeld met aparte bus- of traminfrastructuur. Doordat er geen of weinig overig verkeer van deze infrastructuur gebruik mag maken, kan het OV ongehinderd doorstromen. Nadeel van deze vrije infrastructuur is dat het veel ruimte inneemt en kruisingen groter, complexer en onoverzichtelijker maakt. Een andere manier om ongehinderde doorstroming van het OV te regelen is het doseren van overig verkeer (eventueel in combinatie met aparte wacht- of opstelstroken), waardoor het overige verkeer op van tevoren bepaalde plekken in het netwerk moet wachten als er een bus of tram aankomt. Een bijzondere vorm van doseren is het halteren van het OV op de rijbaan, waardoor de wachtrij voor auto`s achter de bus of tram ontstaat en de bus na het in- en uitstappen vrij baan heeft. Afhankelijk van de situatie kiezen we voor een uitvoeringsvorm. In stedelijke herinrichtingsprojecten zal de gemeente met de provincie afspraken maken over de vereiste doorstromingskwaliteit.

Tramlijn 22, Koningsweg



Hiërarchie in vervoersvoorzieningen

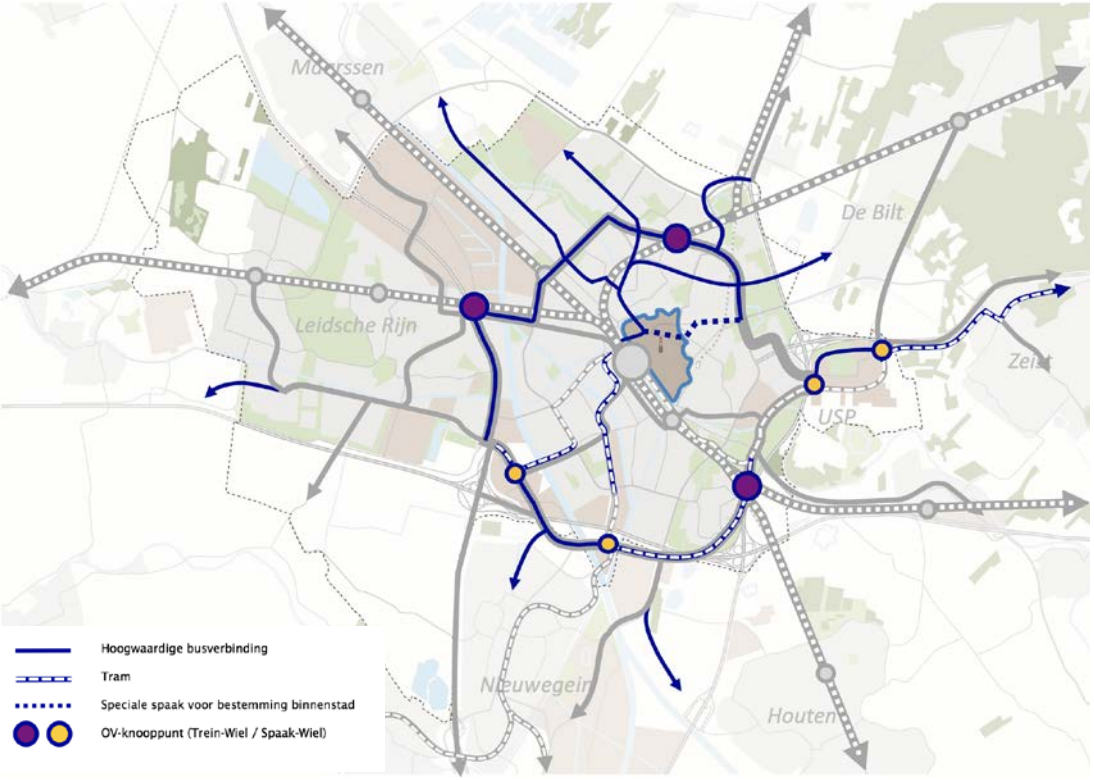
De verschillende onderdelen van het vervoeraanbod ontwerpen we zodanig dat er een samenhangend systeem ontstaat waardoor er geen mensen tussen wal en schip vallen. Dat kan ook betekenen dat we nieuwe diensten inzetten om meerdere treden van de piramide te bedienen. We brengen deelmobiliteit en Mobility as a service (MaaS)-diensten binnen het bereik van iedereen, met speciale aandacht voor mensen met een kleine beurs, mensen met beweegaandoeningen of mensen die anderszins fysieke of mentale belemmeringen ondervinden. Reisinformatie is voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk (meertalig, eenvoudig te vinden en te gebruiken). Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt.

Voorbeelden innovatief aanvullend openbaar vervoer

Overal in Nederland wordt door vervoerders en overheden geëxperimenteerd met verschillende vormen van maatwerk OV. Maar er zijn ook al vele lokale initiatieven voor maatwerkvervoer voor specifieke doelgroepen. Samen met de provincie en andere gemeenten brengen we de behoefte goed in beeld en volgen we de pilots die de provincie nu al uitvoert. In de voorbereiding van nieuwe OV-concessies in de regio per 2023 is dit onderwerp van gesprek.

Taxi

Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. De gemeente kiest voor taxistandplaatsen in het stadscentrum (bij uitgaanstraten en uitvallocaties) en bij Utrecht Centraal en de drukkere treinstations. De reiziger moet vanaf de taxistandplaatsen kunnen rekenen op goed kwalitatief taxivervoer. De gemeente ziet toe of taxichauffeurs voldoen aan de kwaliteitseisen. Medegebruik van bus- en trambanen is slechts mogelijk wanneer dit geen invloed heeft op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente ziet een toenemende vervlechting van de opstapmarkt (vanaf standplaatsen) en besteld vervoer (bijvoorbeeld via app of telefoon bestelde taxi's). Samen met betrokken partijen en andere overheden gaan we zoeken naar een wijze om de schaarse openbare ruimte optimaal te benutten.



Figuur: Maatregelen Openbaarvervoernetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld 2040 met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het openbaar vervoernetwerk. Bij de uitwerking van deze opgaven, maar ook bij andere (herinrichtings)projecten waarin OV een rol speelt, is samenwerking met andere overheden en vervoerders nodig en wenselijk. De belangrijke speerpunten voor het OV zijn:

- Verbeteren fietsroutes en looproutes naar de knoop punten en haltes.
- Meer overstapknooppunten als alternatief voor Utrecht Centraal, bij voorkeur bediend door (een deel van de) Intercity's: stations Lunetten/Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn (Centrum).
- Verbeteren en versterken van spaken:
  - Sprinters: bediening van 4x tot 8x per uur met voldoende betrouwbaarheid en voldoende zitplaatskans.
  - Doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist
  - Versnellen van de tram naar Nieuwegein en IJsselstein door een sneller tracé via de Europalaan en Van Zijstweg.
  - Nieuwe tramlijn naar Papendorp vanaf Utrecht Centraal via aftakking tram Kanaleneiland.
  - Verbeteren doorstroming en verkorten reistijd op spaken Vleutenseweg en Rubenslaan.
  - Verbeteren OV-doorstroming Oudenoord en Kardinaal de Jongweg richting Zuilen, Overvecht en Bilthoven.
  - Afhankelijk van verstedelijking in Overvecht een nieuwe tramlijn naar Overvecht vanaf Utrecht Centraal.

- Alternatieve routes voor doorgaande OV-reizigers om binnenstad heen en transformeren OV op binnenstadsas naar speciale OV-lijn voor de binnenstad.
- Realisatie van vrije tram- of businfrastructuur op het wiel tussen Overvecht en het Utrecht Science Park, tussen Utrecht Science Park via Lunetten naar Westraven en tussen Westraven via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum.
- Realisatie van een hoogwaardige busverbinding tussen Overvecht, Zuilen en Leidsche Rijn Centrum door middel van doorstromings-maatregelen die passen bij de inrichting als een Stadsboulevard.
- Nieuwe tramverbinding Nieuwegein – Lunetten – Utrecht Science Park – Zeist via het wiel, gebruik makend van tracés van Uithoflijn en de tram naar Nieuwegein.
- Doorontwikkelen internationale treinverbinding tussen Randstad Noord, Ruhrgebied en Frankfurt en Berlijn door versnelling en frequentieverhoging van de internationale trein (verbeteren concurrentiepositie ten opzichte van vliegverkeer).
- Frequente, snelle, comfortabele OV-verbindingen van locaties voor P+R via het wiel naar de economische kerngebieden en Utrecht Centraal.
- Met provincie verkennen mogelijkheden voor maatwerk OV.

Hoogwaardige busverbinding Transwijk

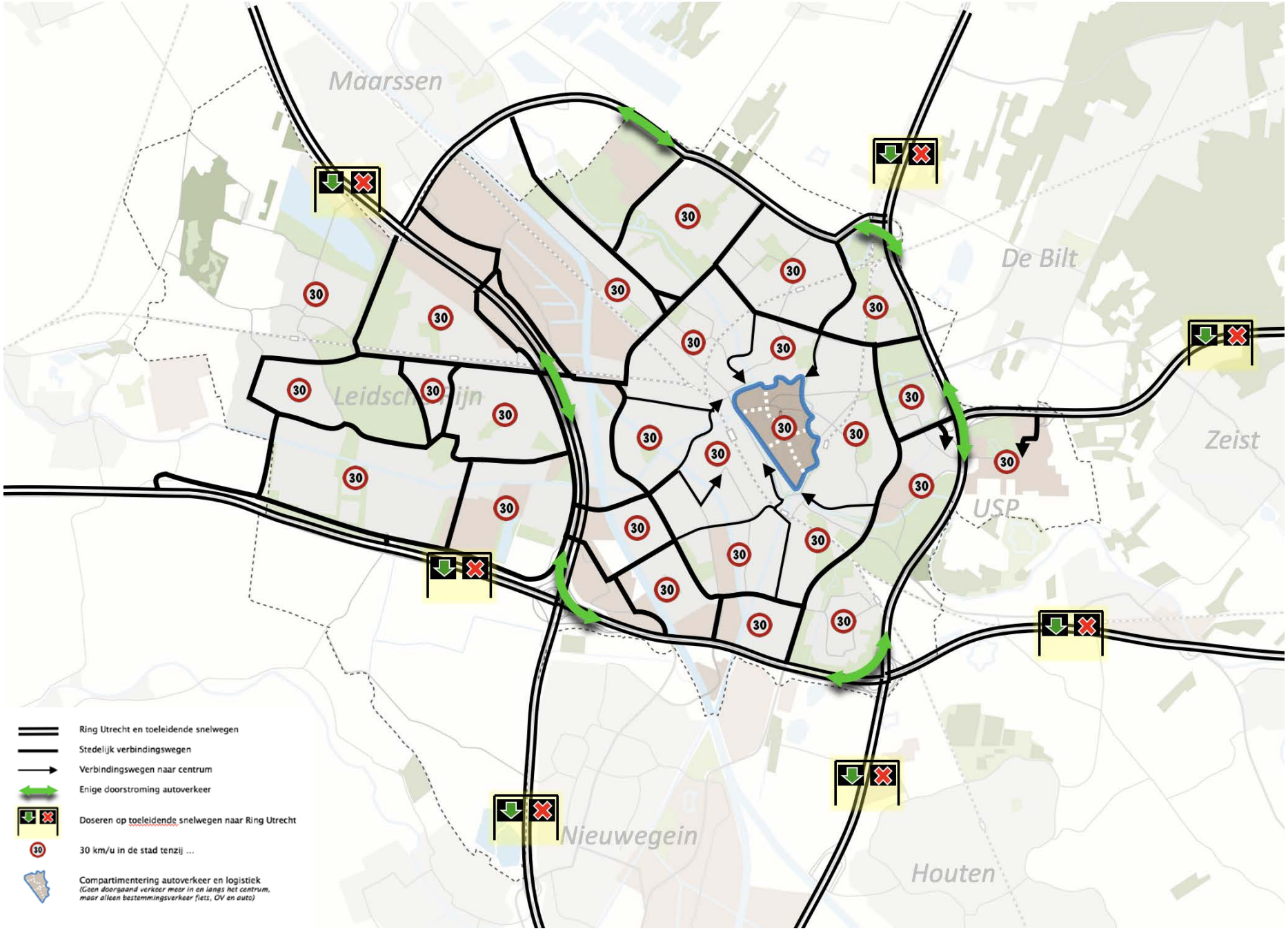
6.4 Auto: goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer

Geen groei autoverkeer, maar goede autobereikbaarheid indien nodig
Het huidige autonetwerk zit in de spitsperiode zo goed als vol. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. We zetten daarom in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). Mensen zullen de auto gemiddeld minder gebruiken. We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen. In hoofdstuk 5 is beschreven hoe we automobilisten stimuleren anders te gaan reizen. In deze paragraaf geven we aan hoe we met het autonetwerk (de wegen) omgaan.

Stadsboulevard ‘t Goylaan

Niet meer auto’s in de stad dan dat de stad aan kan
We zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto’s die over een weg kan rijden. De belangrijkste maatregelen hiervoor zijn:

- We doseren per route in de stad de hoeveelheid autoverkeer tot een aantal dat past bij de omgeving. Zo is gekozen voor maximaal 15.000 auto’s per gemiddelde werkdag op de route via het Westplein om de ontwikkeling Lombokplein mogelijk te maken. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim sturen.
- Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto’s die naar die bestemming rijden. Dit wordt toegelicht in het hoofdstuk Slim parkeren.
- Door met Rijkswaterstaat te sturen op enige doorstroming op de Ring Utrecht, wordt voorkomen dat vanwege congestie op de Ring autoverkeer meer door de stad of door Leidsche Rijn gaat rijden. We hanteren de principes geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden. Tegelijkertijd zorgen we ervoor de routes in de stad niet te snel en aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.



Figuur: Autonetwerk 2040

De Planstudie Ring is uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan

Een goed functionerende Ring is voor alle wegbeheerders in de regio van belang. Het project Planstudie Ring is daarom uitgangspunt voor dit Mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat wij ervan uitgaan dat met dit project maatregelen worden genomen om de benodigde kwaliteit van de Ring te bereiken, namelijk altijd enige mate van doorstroming

Snelweg A12

Autoverkeer zo lang mogelijk op de Ring

Utrecht wil dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, blijft rijden via de Ring. Ook willen we dat autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijft rijden via de Ring, Zuilense Ring en NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden (rijden via de juiste invalsroute). Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer.

Met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio willen we ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring. Hiervoor zetten we in op:

- Geen groei van het autoverkeer van en naar de stad door de alternatieven aantrekkelijker te maken. Dit vermindert het aantal auto's op de Ring.
- Verminderen van autoverkeer op de Ring door reizigers hun auto te laten parkeren op P+R locaties op enige afstand vóór de Ring met een goede overstap op snelle OV-lijnen en goede fietsvoorzieningen naar hun bestemming in een economisch kerngebied.
- Op toeleidende routes naar de Ring doseren op het aantal auto's dat tegelijk de Ring op rijdt. Hiermee wordt voorkomen dat de Ring zelf vastloopt. Dit doseren kan het beste plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving is en geen logische alternatieve routes zijn.

Enige doorstroming op de Ring, Zuilense Ring en NRU, voorkomt onnodige autokilometers door de stad. Bijkomend voordeel is dat de reistijden voor doorgaand verkeer op de Ring niet verslechteren.

Waterlinieweg

De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht:

- **Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken**
- **Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en 't Goyplein**
- **Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur**
- **Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven.**

Stedelijke verbindingswegen voor verkeer naar de wijken

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur. Dit ondersteunt het beleid dat autoverkeer zo veel mogelijk via de Ring naar de bestemming rijdt. Enkele kenmerken van de stedelijke verbindingswegen:

- Goed oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers
- Goede trottoirs
- Goede fietspaden
- Wegcapaciteit voor de auto die is afgestemd op de hoeveelheid bestemmingsverkeer
- Dynamisch verkeersmanagement als ondersteunende maatregelen (zie 'slim regelen')
- Vrijliggende businfrastructuur als dit voor de doorstroming van de bussen nodig is (vrijliggende busbanen of busstroken)
- Op enkele stedelijke verbindingswegen rijdt ook een tram in 2040.

Oversteekbaarheid Vondellaan

Verbindingswegen naar het centrum

De stedelijke verbindingswegen richting het centrum hebben als functie om het verkeer uit en naar de wijken en het centrum te verzamelen en richting de Ring te geleiden. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 30 kilometer of 50 kilometer per uur, afhankelijk van de lokale situatie, maar met aparte fietspaden vanwege de drukte. Voor vrijliggende bus- of trambanen op deze wegen kan een afwijkend snelheidsregime gelden. Bij kruispunten kijken we kritisch of het autoverkeer niet over minder rijstroken kan worden afgewikkeld, zodat ruimte ontstaat voor bredere middenbermen (veiliger), bredere stoepen en/of meer groen.

Buurtontsluitingswegen, centrum- en buurtstraten als haarvaten in het autonetwerk in de wijken en A-gebied

Naast de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum zijn er nog een aantal wegen die als snelheidslimiet 50 kilometer per uur hebben, maar die primair een functie hebben in het ontsluiten van de direct aangelegen buurt(en). Stapsgewijs krijgen deze wegen een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur en bijbehorende weginrichting. Ook de (snel)fiets en het openbaar vervoer passen zich aan deze snelheid aan. Snelheidsremmers worden zodanig uitgevoerd dat dit niet ten koste gaat van het comfort van de fietser en het openbaar vervoer. Waar mogelijk liggen langs deze wegen fietsstroken of vrijliggende fietspaden.

De centrum- en buurtstraten binnen de wijken en in het A-zone zijn bedoeld voor het laatste stukje van de autoreis. De inrichting moet zorgen dat automobilisten zich als gast gedragen, omdat de verblijfsfunctie prevaleert. Hier geldt een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op een aantal centrum- en wijkstraten is de inrichting achtergebleven bij het (gewenste) gebruik. Stapsgewijs krijgen deze straten een herinrichting, met meer ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers. Met name in Overvecht en Kanaleneiland ligt hier een grote opgave.

30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. Enkele uitzonderingen zijn de Haarrijnse Rading, Veldhuizerweg en de NOUW2[17], hier is een hogere snelheid van 70 kilometer per uur nodig, dit is om te sturen op gewenste routes vanwege de bereikbaarheid. Er wordt verder altijd gekeken naar de randvoorwaarden vanuit bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hoogwaardige busverbindingen en tramlijnen kennen waar mogelijk een snelheid van 50 kilometer per uur of 70 kilometer per uur, behalve in A-zones. De nieuwe snelheidslimieten worden stapsgewijs gerealiseerd, gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is.

Een lagere rijsnelheid heeft verschillende voordelen. Het geeft meer verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers door lagere snelheid. Ook geeft het meer ruimte, omdat verkeerssoorten gemakkelijker veilig kunnen worden gemengd bij lagere snelheden. Tot slot krijgen voetganger en fietser een betere reistijdconcurrentie met de auto, zeker op korte afstanden. Dit stimuleert milieuvriendelijke vervoerwijzen. Tevens is een lagere snelheid gunstig voor luchtkwaliteit en geluidshinder.

[17] De NOUW2 is de weg van Douwe Egberts, over de Gele Brug, langs Lage Weide naar de oprit van A2

Verkeersveiligheid versus bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De ambitie om de verkeersruimte te verkleinen, op meer wegen een 30 kilometer per uur limiet in te voeren en routes te vertragen met verkeersmanagement staat op gespannen voet met bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze moeten immers zo snel mogelijk naar de plaats waar hulp nodig is. Maar niet overal is snel rijden mogelijk binnen de vormgeving van de straten. Daarom is het belangrijk om onderscheid te maken in wat moet en mogelijk is op de verschillende onderdelen van het netwerk.

Schema opbouw netwerk voor nood- en hulpdiensten

Deze figuur maakt duidelijk dat nood- en hulpdiensten om vanaf de uitruklocatie snel in de buurt van de bestemming te komen, behoefte hebben aan een netwerk van snelle routes. Dit netwerk bestaat uit de stedelijke verbindingswegen en verbindingswegen naar het centrum, aangevuld met de vrijliggende busbanen voor busverkeer. Op dit netwerk is meestal een hoge, stedelijk snelheid van 50 kilometer per uurmogelijk door het voeren van alarmsignalen. Met behulp van verkeerslichtbeïnvloeding net als het busverkeer kan extra prioriteit worden afgedwongen (KAR[18]).

Vervolgens zijn er routes nodig om van de rand van de wijk door de wijken zo dicht mogelijk bij de bestemming te komen. Dit zijn routes met voorrang, maar wel een maximale snelheid van 30 kilometer per uur, bijvoorbeeld routes voor OV-basisnetlijnen of fietsstraten.

Voor het laatste stukje in de wijk naar de locatie waar hulp nodig is, rijden de nood- en hulpdiensten door woonstraten. Hierbij is vooral van belang dat het er rustig is (geen druk auto- of fietsverkeer) en er geen obstakels zijn. Bij het (her)inrichten van woonstraat en autoluwe ontwikkelingen moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. Deze diensten worden dan ook bij het ontwerpproces betrokken.

[18] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten

Elektrische auto

We zien liever elektrische auto's dan traditionele brandstofauto's rondrijden. Ze zijn immers schoner en stiller. Utrecht creëert een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte en ondersteunt particulieren in het realiseren van oplaadvoorzieningen op eigen terrein. Het ruimtebeslag van een elektrische auto is echter hetzelfde als van een auto die rijdt op fossiele brandstof. De inzet op geen groei autoverkeer is dan ook van toepassing op het totaal van elektrische en niet elektrische auto's.

Opkomst van zelfrijdend vervoer

Afgezien van maatschappelijke vraagstukken rondom verkeersveiligheid en wettelijke aansprakelijkheden, gaan de technologische ontwikkelingen richting autonoom rijdende auto's snel. Automatisering van voertuigen ontwikkelt zich stapsgewijs, waarbij wij er desalniettemin van uitgaan dat zelfrijdende auto's gemengd met ander verkeer op straten binnen de stad naar verwachting niet mogelijk is binnen de planhorizon van het mobiliteitsplan (2040). Gezien de schaarse ruimte in de stad is het niet wenselijk om aparte infrastructuur voor zelfrijdende auto's te realiseren. Op reguliere wegen én op vrijliggende busbanen in de stad is het autonoom rijden van auto's ongewenst vanwege de complexe interactie met fietsers en voetgangers. Naar verwachting zal het autonoom rijden van zelfrijdende auto's alleen mogelijk zijn op wegen waar geen interactie is met andersoortige verkeersdeelnemers, zoals op snel- en autowegen (met ongelijkvloerse kruisingen).

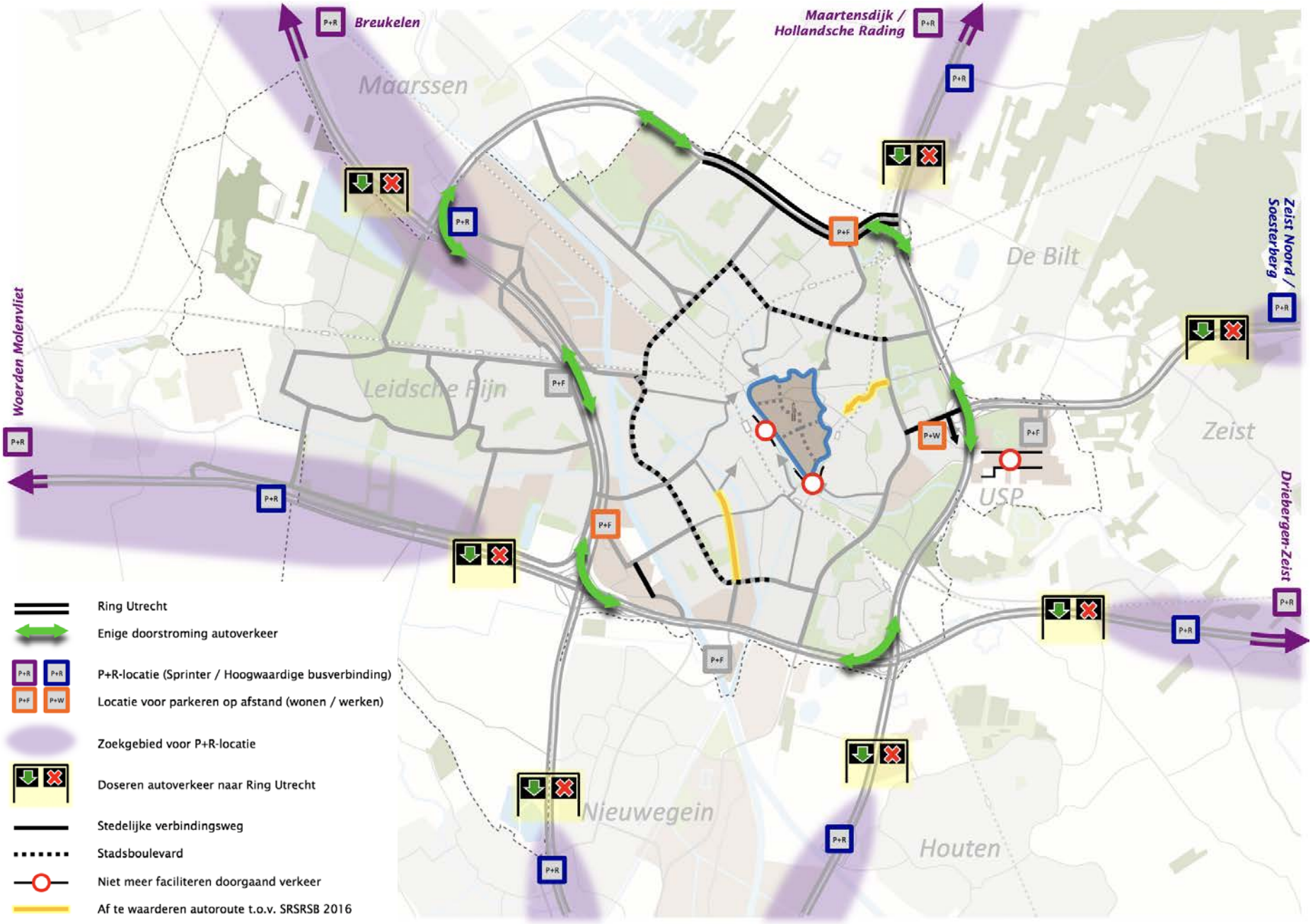
Autonoom rijdend OV op (bestaande) bus- en trambanen biedt wel kansen op grotere efficiëntie en lagere kosten, zo blijkt uit een studie naar de impact van automatisering op de stad. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan geautomatiseerde mobiliteit een versneller zijn voor de mobiliteitstransities in dat gebied. Parkeren in autoluwe wijken kan worden vervangen door hop-on/hop off punten naar de parkeerlocaties en buurthubs met deelmobiliteit. In werkgebieden als

Haga shuttle in Den Haag

Papendorp en Utrecht Science Park is ruimte om autonoom vervoer te testen, bijvoorbeeld tussen de P+R en het UMCU, of tussen de Mobiliteitshub XL en de kantoren in Papendorp. Als autonoom vervoer zich technologisch heeft doorontwikkeld, kunnen we de centrale besturing inzetten om meer flexibiliteit in de ruimte te creëren, door bijvoorbeeld real time toegang te verlenen, of snelheden op (delen van) wegen aan te passen.

Touringcars

Steeds meer toeristen weten Utrecht te vinden als bestemming per touringcar. De stad maakt onderscheid tussen in- en uitstappen en het parkeren. Utrecht wil dat touringcars hun passagiers aan de randen van de binnenstad laten in- en uitstappen, bijvoorbeeld op of bij de singels. Het parkeren tijdens het bezoek moet plaatsvinden op geschikte overstaplocaties. Voor internationaal lijnvervoer ziet de gemeente Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie: dicht bij de snelweg en bij een treinstation.



Figuur: Maatregelen autonetwerk 2040

Confrontatie toekomstbeeld auto met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, komt een aantal opgaven naar voren voor het autonetwerk. De opgaven zijn als volgt te identificeren:

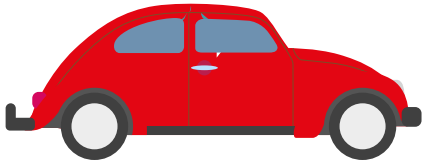
- **Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein – Weerdsingel – Amsterdamsestraatweg, Vredenburg-Catharijnesingel, Vondellaan-Ledig Erf en Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noortstraat-Juliusstraat door herinrichting.**
- **Verbeteren leefbaarheid in de B- en C-zone zoals herinrichting tot stadsboulevard van de Brailledreef, Kardinaal de Jongweg, Socrateslaan en Westelijke Stadsboulevard.**
- **Transformatie van enkele stedelijke inprikkers naar wegen met een betere inpassing in de omgeving, zoals de kop van de A28 en de Europalaan-zuid ten behoeve van een betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fiets en/of OV.**
- **Afwaarderen van de Maliebaan en de Europalaan-Noord van stedelijke verbindingsweg naar wijkontsluitingsweg. Afhankelijk van de wijze en het moment waarop de afwaardering wordt gerealiseerd, zijn ook randvoor waardelijke aanpassingen op parallelle wegen nodig om ongewenste routekeuze-effecten tegen te gaan (bijvoorbeeld Rijnlaan).**
- **Uitbreiden van 30 kilometer per uur-snelheidsregime op verblijfsstraten.**

Impressie Westelijke Stadsboulevard

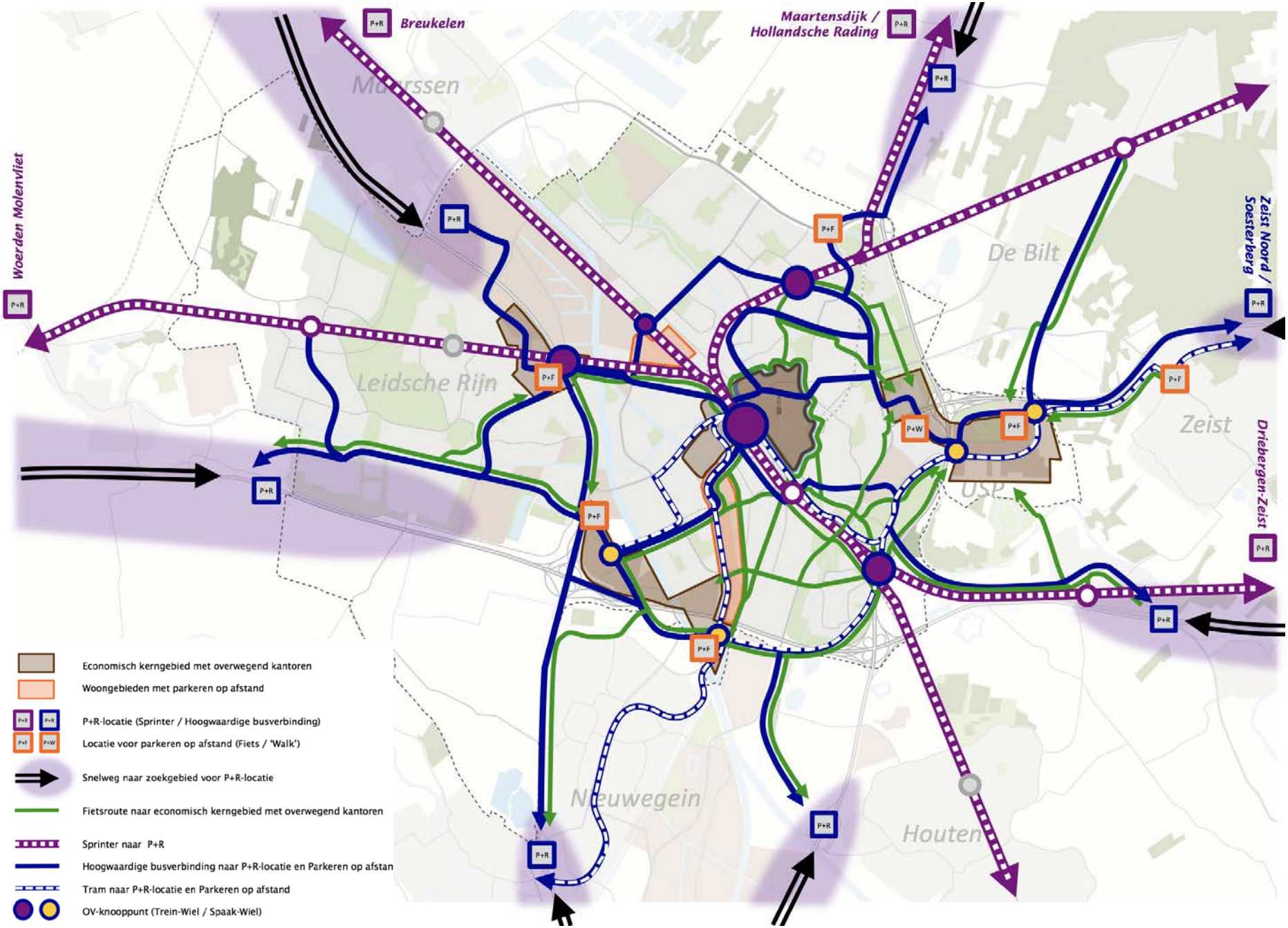
6.5 Multimodale reis: alternatief voor de autorit naar de bestemming

Een nieuw alternatief: de multimodale reis met de auto

Voor steeds meer reizen is het aantrekkelijk om voor verschillende delen van de reis een ander vervoermiddel te gebruiken. Zo is de auto het meest geschikt voor de langere reizen vanuit gebieden waar het openbaar vervoer niet snel en frequent rijdt en is het openbaar vervoer vooral aantrekkelijk als zowel je herkomst als je bestemming nabij een halte of station ligt, vaak in stedelijk gebied. We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad gebruik te maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen (van koffie en wifi tot werkplekken, afhaalpunten, kleinschalige retail, etc.). Met Mobility as a service (MaaS) stimuleren we de multimodale reis. Daarmee wordt de multimodale reis steeds meer de standaard voor een verplaatsing in 2040.



Snelweg A27 bij knooppunt Lunetten



Figuur: Netwerk voor multimodaal reizen 2040

P+R 2.0 voor forenzen en bezoekers

Forenzen en bezoekers van het centrum en evenementen (onder andere in de Jaarbeurs) die met de auto richting Utrecht reizen, verleiden we over te stappen op openbaar vervoer en fiets op plekken vóór de Ring Utrecht. We stimuleren het gebruik van P+R, door te zorgen voor goede voorzieningen voor P+R en goede fiets- en OV-verbindingen naar de werklocaties. Deze locaties voor P+R voor forenzen liggen in de regio langs de routes naar Utrecht, maar op een logische plek vóórdat men de file in rijdt. Vanaf de locaties voor P+R rijden frequente, directe, snelle en comfortabele bussen of trams naar de belangrijkste economische kerngebieden, de bestemming van de reiziger. P+R is vooral geschikt voor werknemers die niet in ploegen- of avond- en nachtdiensten werken, omdat 's avonds en 's nachts minder of geen OV rijdt. Eventueel is samen met werkgevers te organiseren dat ook buiten kantooruren een werkgever van de P+R naar kantoor kan reizen en vice versa (maatwerk).

De huidige P+R's zijn hiervoor minder geschikt, vooral omdat ze voor forenzen niet op de goede plek liggen. Ze liggen namelijk direct aan de Ring Utrecht waardoor ze pas bereikt worden nadat men op de Ring heeft gereden (mogelijk in de file) en het laatste stukje naar de bestemming eigenlijk nauwelijks meer een probleem vormt. Huidige gebruikers parkeren daar voornamelijk omdat ze geen parkeerplek bij de bestemming hebben of omdat het tarief gunstig is ten opzichte van het tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteithet tarief in de binnenstad. De huidige P+R's worden wel gebruikt als extra parkeercapaciteit voor nabij gelegen werkgevers (Park+Walk), maar dit leidt niet tot minder verkeersdruk op de Ring Utrecht.

We promoten het gebruik van deze P+R's door samen met de werkgevers en organisatoren van evenementen actief potentiele gebruikers te informeren, zowel via reisadviezen, abonnementen, combinatietickets voor toegang en P+R-gebruik, etc.

Parkeren voor bewoners

Bewoners van de gemeente Utrecht, die toch een auto willen bezitten, maar geen plek voor de deur hebben om deze te parkeren, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R's (Westraven, Utrecht Science Park) zijn hier zeer geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. Om bij de auto te komen, zijn dan wel goede fiets- en OV-verbindingen en een thuiskomgarantie benodigd (ook voor de avond en de nacht). Hierbij richten we ons in eerste instantie op nieuwe bewoners van grote ontwikkellocaties. In deze gebieden zorgen we dat er beperkt parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Maar ook voor bewoners van bestaande wijken is P+R beschikbaar als een variant op de parkeervergunning. Naar verwachting is dit ook voor bewoners van de binnenstad interessant, als alternatief voor een schaarse plek voor de deur of een duurdere plek in een binnenstadsgarage. Deze ontwikkeling zal naar verwachting de komende 20 jaar stapje voor stapje groeien.

P+R in de regio, station Driebergen-Zeist

Het vormgeven van P+R locaties

Een overstap is altijd een stukje discomfort in een reis ten gevolge van wachten en risico's. Daarom is het van belang om de overstap zo comfortabel mogelijk te laten zijn en om met voorzieningen de overstap te compenseren. Daarom is het van belang om zo kort mogelijk te wachten (hoge frequenties), om beschut en droog te kunnen wachten, en om praktische voorzieningen (koffie, wifi, afhaalpunt, etc.) aan te bieden. Mogelijk kunnen ook kleinschalige goederenhubs hier worden ondergebracht.
Bij grote locaties voor P+R zijn deze voorzieningen rendabeler dan bij kleine locaties. Echter, grote locaties zijn veel duurder in aanleg, vaak omdat het gebouwde voorzieningen zijn. Soms kan een serie van kleine locaties makkelijker te realiseren, ook qua investering, maar dit is wellicht minder rendabel voor wat betreft de exploitatie. Kleine locaties naast bestaande OV-lijnen lijken hierdoor kansrijk, zeker ook voor de korte termijn. P+R locaties zijn geschikte plekken waar servicelogistiek, dienstverlening en (ver)bouw logistiek kunnen overstappen op (vracht)fietsen en OV. Tot slot zijn locaties voor P+R ook interessant voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Het zijn immers multimodaal goed bereikbare plekken met allerlei voorzieningen.

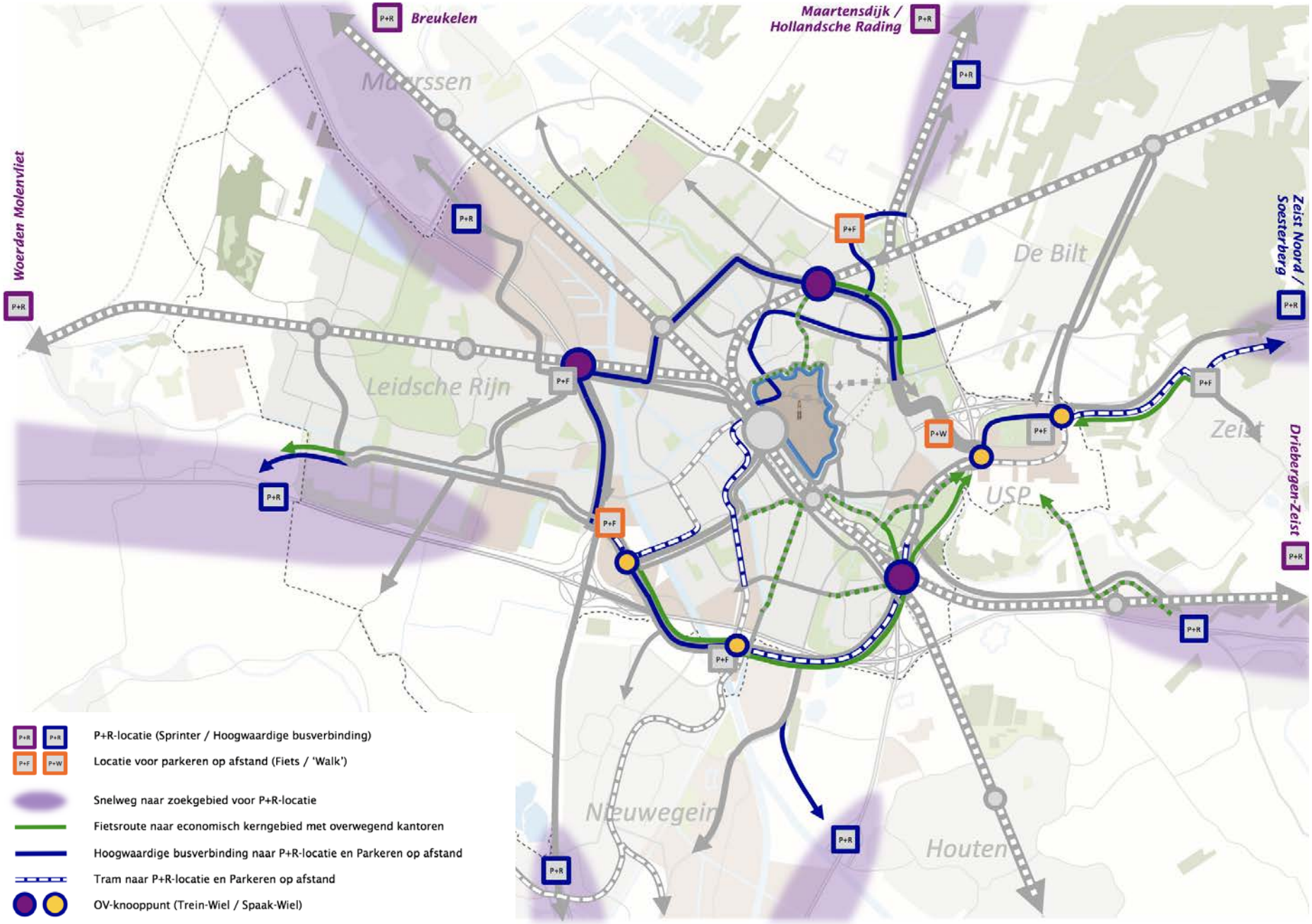
OV en fiets een slimme combinatie

De fiets en het OV zijn nu al een slimme combinatie. Zo'n 40% van het voor- en natransport van de trein bestaat uit fietsen. Maar ook fietsen naar een bus- of tramhalte wordt steeds interessanter en gangbaarder. Naast het aanleggen van directe en comfortabele fietsroutes naar haltes en knooppunten faciliteren we dit door samen met ProRail, de provincie en buurgemeenten stallingscapaciteit bij stations uit te breiden en de stallingsvoorzieningen bij haltes van tram en hoogwaardige bus te verbeteren.

Om de multimodale reis mogelijk te maken zijn de volgende speerpunten belangrijk:

- Locaties voor P+R voor bezoekers in alle windrichtingen, vooral in de regio, ruim voor de Ring, liefst vóór de file (die ook vóór de Ring staat)
- Parkeerlocaties voor bewoners aan de rand van de stad
- Een netwerk van OV-verbindingen van de P+R locaties naar de economische kerngebieden
- Aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport (van/naar P+R en eindbestemmingen/buurthubs)
- Beschikbaarheid van een slimme MaaS-app die kan zorgen voor een snelle en comfortabele ketenreis

MaaS app Gaiyo



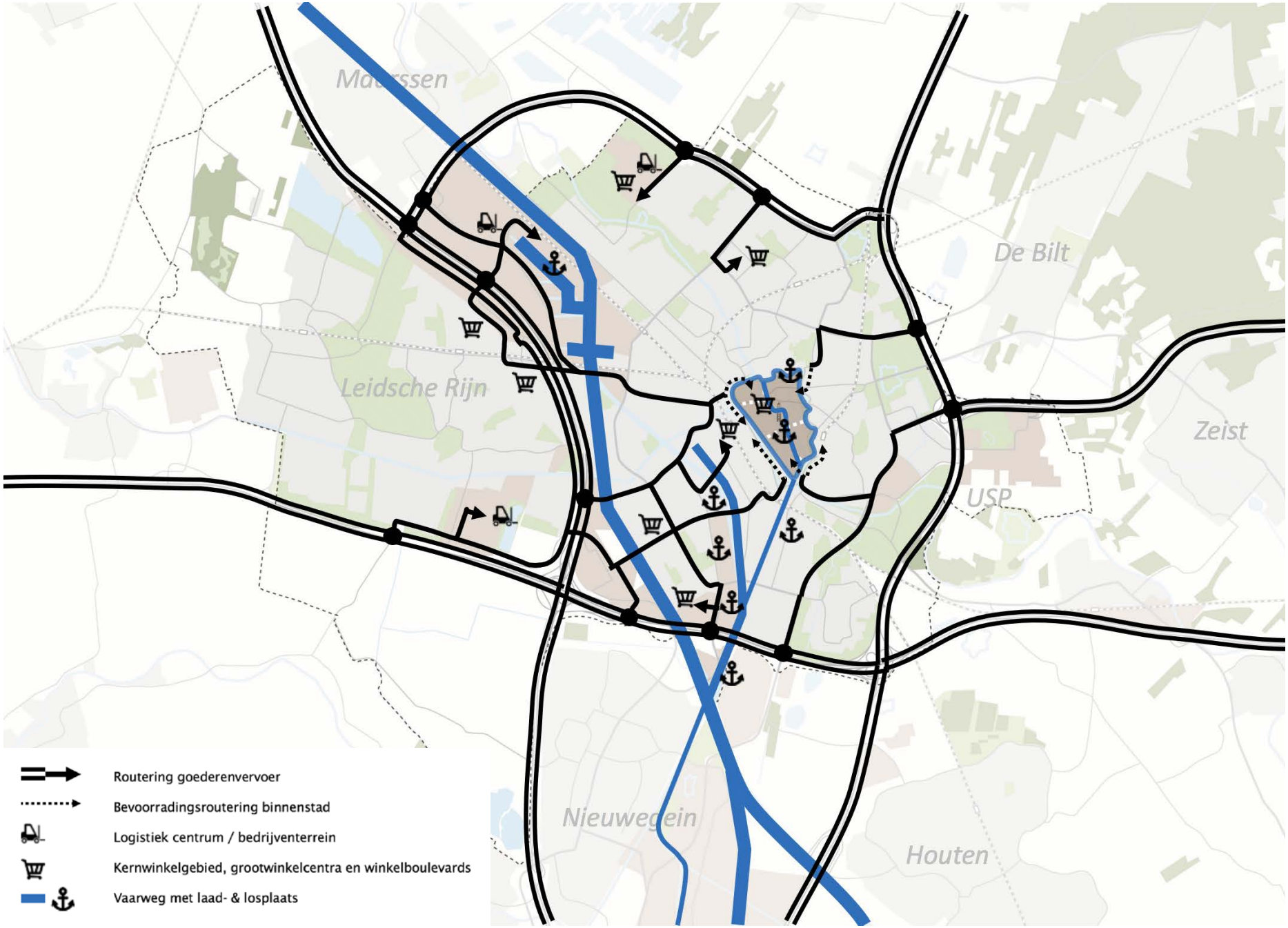
Figuur: Speerpunten netwerk voor multimodaal reizen 2040

6.6 Goederenvervoer: via Kwaliteitsnet duurzaam en efficiënt afgewikkeld

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit de voorkeursroutes voor goederenvervoer over weg, water en spoor. Het is, inclusief kwaliteitseisen, regionaal vastgesteld en onderdeel van het provinciale kwaliteitsnet. Het goederennetwerk in dit mobiliteitsplan vormt een update van het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet. De regionaal vastgestelde kwaliteitseisen blijven onverkort van kracht.
Binnen de stad vormt een aantal stedelijke verbindingswegen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Deze hoofdroutes verbinden de grote winkelgebieden en bedrijventerreinen via een korte route met de Ring Utrecht en hebben extra kwaliteit: speciale instelling van verkeerslichten, bredere opstelstroken en (voor milieuvriendelijk goederenvervoer medegebruik van busbanen). Hiermee, en met routegeleiding door 'in-car'-technologie, stimuleert de gemeente het gebruik van deze routes. Om de winkelcentra en woongebieden (afval, verhuizen) die niet aan het kwaliteitsnet liggen goed te kunnen bevoorraden zijn ook de overige stedelijke verbindingswegen toegankelijk voor goederenvervoer. De wegen langs de singels en de binnenstadsas horen niet bij de stedelijke verbindingswegen, maar zijn wel cruciaal voor het bevoorraden van de gecompartimenteerde binnenstad. Dit fijnmazige netwerk voor goederenvervoer naar kleine(re) winkelstraten en de binnenstad wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda goederenvervoer.

Complexe bevoorrading Utrechtse binnenstad



Figuur: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer 2040

(Inter)nationale netwerken

Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. Ook bedrijventerreinen Strijkviertel en Overvecht zijn mogelijk geschikte locaties voor op- en overslag naar stadsdistributie.

Binnenstedelijke vaarwegen

Vervoer over water is een bijzondere kwaliteit van het binnenstedelijk goederenvervoer in Utrecht. In het centrum is bevoorrading per Bierboot en Afvalboot mogelijk over Vaartsche Rijn en Oudegracht, vanaf goed bereikbare overslagpunten bij de Zeehavenkade, de Vaartsche Rijn en de Grifthoek. Deze vaarwegen en overslagpunten horen bij het kwaliteitsnet. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water. Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouwmateriaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Efficiënte bevoorrading beter ingepast

Voor minder impact op de leefomgeving en minimale hinder voor voetgangers- en fietsstromen is per situatie een afweging nodig tussen bevoorrading met grotere (minder ritten, meer hinder per rit) of kleinere voertuigen (meer ritten, minder hinder per rit). Onderstaande voorzieningen, die in samenwerking met het bedrijfsleven tot stand komen, maken bevoorrading mogelijk met minder overlast met kansen voor betere verblijfsgebieden:

Bevoorrading over water (Oudegracht)

CABU (Commissie Advies Bevoorrading Utrecht) - Jaap Verkiel

"Waar mensen wonen, werken en recreëren blijft goederenvervoer en stabiel gemeentelijk beleid nodig. CABU benadrukt daarom slim, duurzaam en veilig goederenvervoer vroeg te betrekken in visie- en planvormingsprocessen. De uitgangspunten staan in het Mobiliteitsplan."

- Bevoorrading scheiden van andere stromen door inpandige bevoorrading. Bijvoorbeeld via aparte (ondergrondse) expeditie-straten en -deuren. Waarbij ook gedacht kan worden aan ontvangst aan de rand van het gebied bij een wijk- of buurthub. Dit is een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen, en waar deze voorzieningen al zijn, moeten ze worden gebruikt.
- Bevoorrading op rustige tijdstippen (dagranden). Dit geeft vervoerders tijdwinst en minder hinder. In het winkelwandelgebied in de binnenstad gelden venstertijden vanwege grote bezoekersaantallen, om zo bevoorrading en bezoekers te scheiden. Op andere plekken hebben venstertijden niet de voorkeur, omdat dit op stadsniveau leidt tot meer ritten, meer uitstoot en meer kosten, tenzij daar conflicten tussen winkelend publiek en logistiek gaan ontstaan.
- Stop & drop locaties in de (binnen)stad voor voertuigen met 'stekker' voor de koeling. Horeca leveranciers met een elektrische koeling kunnen zodoende hun motor uitzetten en vanaf daar de horeca bevoorraden.
- De groei van e-commerce zorgt dat de goederenstroom direct naar de consument steeds groter wordt. Afleverpunten voor internetaankopen zijn een middel tegen drukte van leveranciers in woonstraten en mislukte leveringen. De markt ontwikkelt dit zelf, maar Utrecht stimuleert dit op geschikte locaties.
- Laad- en losplekken worden in de toekomst efficiënter benut door gebruik te maken van realtime data en IT-systemen.
- Bundelen van goederenstromen bij de bestemming: stad, wijk, of zelfs straatniveau.
- Scheiden van bezoekersstromen in winkel-, horeca- en woon gebieden van de bevoorradingsstromen, om de verblijfskwaliteit voor bewoners, winkelend publiek en horecabezoekers te verhogen, maar gecombineerd met verhoogde efficiëntie in de bevoorrading.
- Inzet van schone en veilige voertuigen, inclusief nieuwe vormen van goederenvervoer zoals vracht(bak)fietsen.

Naar slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek

Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs.

Multimodaal knooppunt Lage Weide: toegangspoort voor stad en regio

Lage Weide is hèt multimodale knooppunt van Utrecht en de toegangspoort voor stad en regio en vestigingsplaats van veel logistieke ondernemingen. Hier komen de lange-afstandsnetwerken voor grote volumes samen en is overslag tussen trein, binnenvaart en wegvervoer mogelijk. Het is een cruciaal onderdeel van het Utrechtse Kwaliteitsnet Goederenvervoer, waar infrastructuur en overslagvoorzieningen op orde moeten zijn. Door investeringen in de laatste jaren is de infrastructuur op orde: verdiepte havens, vernieuwde kades, een betere haventoegang en een directere aansluiting op de A2.

Naast Lage Weide is Laagraven een grote concentratie van logistieke bedrijven voor onder andere stadsdistributie. Naast het multimodale knooppunt Lage Weide is de A12-zone (deels in Nieuwegein) een belangrijk gebied voor de stadslogistiek. Verschillende bedrijven bundelen daar voor de (binnen)stad van Utrecht en de enige haven dat op hetzelfde waterpeil ligt als de binnenstad van Utrecht ligt in het gebied.

Sturen op bouwverkeer

Vanwege de ontwikkeling van Utrecht vergen bouwstromen speciale aandacht. Via bouwlogistieke centra kunnen bouwers hun goederen- en personeelsstromen beter organiseren. Gebundeld, in elkaar gezet en op afroep kunnen goederen naar de bouwplaats just-in-time en met minder hinder voor de omgeving. Ook kunnen op het bouwlogistieke centrum goederen tijdelijk worden opgeslagen, vaak goedkoper en met minder overlast dan bij de bouwplaats zelf.

Confrontatie toekomstbeeld met de huidige situatie

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld met de huidige situatie op straat, blijkt dat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer met alle maatregelen vrijwel geheel aan de eisen voldoet. Daar waar dit nog niet het geval is, zit het oplossen daarvan in lopende plannen.

Er zijn echter verschillende uitdagingen voor goederenvervoer voor de toekomst. Vervoer over water kan beter benut worden, maar vergt grote investeringen op plekken waar goederen op en van het water kunnen. Naast het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de ontsluitende wegen is het fijnmazige netwerk belangrijk om de stad goed te kunnen bevoorraden. We maken met de logistieke sector afspraken over hoe zijn hun logistieke processen kunnen afstemmen op de beschikbare netwerken en passen maatwerk toe indien dit past bij onze doelen. We willen vooral stimuleren dat door middel van digitale infrastructuur het voor de logistieke sector makkelijker en efficiënter wordt om Utrecht te bevoorraden. We onderzoeken hoe we met intelligente toegangssystemen rond de binnenstad de logistiek voldoende ruimte kunnen geven binnen de kaders die wij aan die toegang stellen.

Bouwactiviteiten vragen om slimme logistieke oplossingen

7. Slim parkeren (stap 4)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Nieuwe hoofdstuk als vervanger van korte paragraaf over parkeren in huidig SRSRSB
- Kern van parkeervisie komt nu terug in dit hoofdstuk

Parkeervisie

In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto’s, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Berekening parkeerbalans economische kerngebieden

In 2020 werken er 58.000 werknemers op de 4 grote kantorenlocaties aan de stadsrand (Utrecht Science Park /Rijnsweerd, Stadseiland-Zuid, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum) en nabij station Lunetten. 48% van de werknemers kwam in 2015 per auto. Daarvoor zijn 27.800 parkeerplaatsen nodig.

Indien in 2040 20% (meer dan in 2015) van de werknemers thuiswerkt (1 dag per week gemiddeld, inzet voor stap 2), dan zijn 5.600 parkeerplekken minder bezet. Als door betere fiets - en OV-bereikbaarheid nog maar 34% van de werknemers per auto komt (effect stap 3 Netwerken op orde), dan komen nog eens 6.500 parkeerplekken beschikbaar. Er komen in 2040 dan nog maar 15.800 werknemers met de auto die een parkeerplaats nodig hebben. Er komen dan in totaal 12.100 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe gebruikers.

Aangezien 34% van de werknemers in 2040 met de auto komt, kunnen er meer dan 44.000 werknemers extra werken op deze kantorenlocaties zonder uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Van deze nieuwe werknemers werken er dan 8.900 thuis, 12.100 komen per auto en 23.400 komen per OV of fiets).

Daarnaast kunnen we nog een paar duizend werknemers een parkeerplaats op afstand aanbieden, waardoor in totaal 45-50.000 extra werknemers op deze kantorenlocaties kunnen werken, zonder uitbreiding van het parkeren op die locaties.

Kantorenlocatie Papendorp

Vooralsnog rekenen we met ongeveer 35.000 extra kantoorbanen in Utrecht, 14.000 op bedrijventerreinen (hiervoor zijn wel nieuwe parkeerplaatsen nodig op deze bedrijventerreinen, want daar wordt minder thuisgewerkt en komt een groter percentage met de auto) en 16.000 banen ‘in de wijk’ (op kleinere kantoren, retail, horeca, bedrijf aan huis, zorg, logistiek, etc.).

Portaal - Marnix van Namen

“We maken ons hard voor voldoende goede woningen. Bereikbaarheid is van groot belang. Per soort huishouden en locatie verschilt de afweging tussen fietsen, lopen, OV en eigen autogebruik. Kies daarom voor maatwerk per locatie, ook bij de realisatie van parkeerplaatsen.”

Groei wonen en werken mogelijk door slim parkeren

We kiezen voor het faciliteren van de groei van Utrecht met een aantrekkelijk vestigingsklimaat met gemengde milieus voor wonen, werken en voorzieningen rond knooppunten in de stad. Door de inzet op ontwikkelen van wonen en werken bij OV-knooppunten (stap 1), thuiswerken (Anders reizen, stap 2) en de inzet op het aantrekkelijker maken van fiets en OV (Netwerken op orde, stap 3) neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn daarmee minder parkeerplaatsen in de gebieden nodig. Werknemers die deels gaan thuiswerken en werknemers die kiezen voor fiets of OV zorgen er dus voor dat bij huidige kantoorpanden parkeerplaatsen vrij komen die gebruikt kunnen worden door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. In het volgende kader is met een berekening op hoofdlijnen uitgelegd hoe dat kwantitatief uitpakt voor de economische kerngebieden.

We gaan in deze gebieden met eigenaren van parkeervoorzieningen en werkgevers in gesprek hoe de voorraad bestaande parkeerplaatsen op een efficiënte wijze kan worden hergebruikt door nieuwe werkgelegenheid en/of nieuwe woningen in het gebied. Hierbij kan ook de mogelijkheid worden meegenomen om een deel van de parkeerbehoefte door middel van P+R in de regio te realiseren. Ook dit draagt eraan bij dat het autoverkeer naar de eindbestemming niet groeit. Door middel van gebiedsvisies kan dit per ontwikkeling in beeld gebracht worden. We denken dat deze integrale aanpak vooral kansrijk en effectief is voor de grote kantorenlocaties (Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Kanaleneiland-Zuid/Merwedekanaalzone en Rijnsweerd) en het Utrecht Science Park, vooral als hier gemengde woon -en werkmilieus worden ontwikkeld, maar bij andere mogelijke gebieds(her)ontwikkelingen zoals Werkspoorkwartier/Cartesiusdriehoek, Overvecht, Jaarbeurs, Lunetten-Koningsweg, etc. Hierbij wordt rekening gehouden met maatwerk voor bedrijven of instellingen die afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

In de rest van de stad vindt er een vergelijkbare verschuiving plaats. De effecten van thuiswerken zijn daar echter vaak kleiner en er komen relatief minder parkeerplaatsen vrij omdat een deel van de inwoners niet direct de auto wegdoet als ze minder of anders gaan reizen. Maar op kleinere schaal kunnen kleine verstedelijkingsprojecten haalbaar zijn zonder nieuwe parkeerplekken indien er lokaal mogelijkheden zich voordoen om parkeerplaatsen her te gebruiken. Een andere optie is om parkeerplaatsen te transformeren naar andere functies (zie verderop). Desalniettemin zullen er ook ontwikkelingen van wonen en werken in de stad plaatsvinden waar wel de noodzaak is om parkeerplaatsen toe te voegen, meestal in de B- en C-zone.

Aantrekkelijke woonstraten

We gaan een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven (bijvoorbeeld bankjes of terrasjes) en/of spelen. Dit maken we mogelijk door een andere inrichting van de straat (of zelfs buurt). Hierdoor ontstaan aantrekkelijkere woonstraten. De gemeente gaat deze mogelijkheid actief onder de aandacht brengen van de inwoners van de stad.

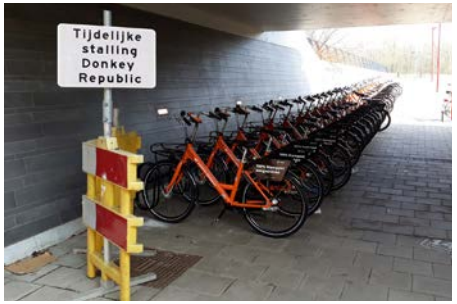
Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module “Aanpak parkeren openbare ruimte” bij de parkeervisie.

Impressie van straat waar parkeerplaatsen veranderen in ruimte voor groen

Invoering betaald parkeren

De gemeente continueert haar beleid als het gaat om invoering betaald parkeren. Dit vindt alleen plaats door middel van draagvlakmeting in de betreffende buurt. Daarnaast kiest de gemeente in geval van grootschalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen dan in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. Dit mobiliteitsplan bevat geen voorstel voor verhoging van de parkeertarieven.

Betaald parkeren Laan van Soestbergen



Deelfietsen station Utrecht Lunetten

Stallen van fietsen

Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en minder validen. Daarom dragen wij zorg voor voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen. We maken duidelijk waar wel en niet in de openbare ruimte een fiets gestald kan worden en handhaven erop indien er gevaarlijke situaties ontstaan. In overleg met bewoners kunnen we in woonstraten ervoor kiezen om een deel van de parkeerplaatsen op te heffen en deze ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen (naast meer ruimte voor groen en verblijven). Voor e-bikes en andere bijzondere fietsen is voldoende stallingscapaciteit in inpandige stallingen, maar ook op straat in de vorm van stallingsplekken met een goede aanbindmogelijkheid.

Deelfietssystemen bieden vooral mogelijkheden om je reis per openbaar vervoer of auto voort te zetten met een geleende fiets. Daarmee is dit een belangrijke schakel in een aantrekkelijke multimodale reis om vanuit het station of de parkeerlocatie naar je eindbestemming te komen. Voordeel is dat deelfietssystemen bij goed gebruik de behoefde aan fietsstallingsplekken verminderen, omdat ze vaker worden gebruikt en minder lang in de stalling staan. Om de beschikbare ruimte op straat en in stallingen optimaal te benutten, reguleren we waar deelfietsen (en andere deelvoertuigen) wel en niet gestald mogen worden. Om het verwachte stallingsprobleem bij Utrecht Centraal op te lossen, faciliteren en stimuleren we lopen op korte afstanden tot 1 kilometer, maken we het gebruik van andere OV-knooppunten aantrekkelijker, zorgen we voor een betere benutting van de beschikbare plekken door onder andere de P-route fiets (een fietsparkeerverwijssysteem) en monitoren we met NS en } ProRail de stallingsbehoefte en bouwen we capaciteit bij indien nodig.

8. Slim sturen (stap 5)

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- In Slim sturen stellen we de sturing en prioritering meer centraal en niet zozeer de techniek daarbij die in SRSRSB vooral in het hoofdstuk Slim regelen terugkwam (info over dynamisch verkeersmanagement en het regelen van kruispunten). Deze technische middelen komen nog wel als paragrafen terug (net als de gebruikerskant), maar worden nu voorafgegaan door een paragraaf over de principes van deze sturing en een paragraaf waarin de integrale netwerkkeuzes veel scherper beschreven staan op stedelijk niveau en voor enkele gebieden.
- Het hoofdstuk oogt daardoor veel concreter en gedetailleerder dan de rest van het mobiliteitsplan. Het is daardoor ook iets moeilijker te begrijpen en er staan veel keuzes in die naar verwachting politiek gevoelig liggen. Tegelijkertijd komt het daarmee tegemoet aan de behoefte aan een scherp stuk qua inzet richting college (dat zit vooral in dit hoofdstuk) en geeft het de duidelijkheid die programmamanagers, projectleiders en vakspecialisten nodig hebben, maar ook raadsleden (het voorkomt/structureert de discussie in de Raad bij individuele projecten).
- In SRSRSB 2016 werd per zone in de stad (A, B of C) de prioritering tussen vervoerwijzen aangegeven. Door de grotere opgave (groei tot 2040) voldoen deze principes niet meer. Daarom maken we in de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk expliciete integrale keuzes tussen vervoerwijzen op basis van het gewenste functioneren van het multimodale netwerk. Dat doen we ook meer gedetailleerd voor enkele gebieden waar scherpere netwerkkeuzes nodig zijn, omdat de (verwachte) verkeersafwikkeling knelt.
- Tevens is toegevoegd hoe prioriteit per vervoerwijze concreet vormgegeven moet worden als houvast voor keuzes bij het verdelen van schaarse regelruimte bij verkeerslichtinstellingen. Daarnaast is bij dynamische verkeersmanagement aangevuld op het expliciet doseren op een aantal routes. Ook nieuw is de nadrukkelijke aandacht voor de doorstroming van het OV.

Met het mobiliteitsplan zetten we in op gebruik van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Als zoveel mogelijk mensen gaan lopen, fietsen en van OV gebruik maken en waar mogelijk buiten de spits reizen, dan neemt de druk op het autonetwerk minder snel toe. Dit is de inzet van de voorgaande hoofdstukken. De mobiliteit die dit per vervoerwijze oplevert, dient vervolgens door de netwerken op de gewenste wijze, met voldoende kwaliteit en veiligheid en minder hinder voor de omgeving te worden afgewikkeld. Op sommige plekken in de stad willen we de verkeersruimte zelfs beperken om meer ruimte te creëren voor woningbouw, verblijven en groen. In het hoofdstuk Netwerken op orde is per vervoerwijze aangegeven hoe Utrecht wil dat deze netwerken functioneren. Als we deze netwerken echter over elkaar heen leggen, zien we dat ze overal in de stad elkaar kruisen en dat er dus steeds keuzes gemaakt moeten worden tussen de netwerken. De groei van de stad en de mobiliteit vergroot die noodzaak. In het hoofdstuk ‘Slim sturen’ maken we deze keuzes.

Sturen op autoverkeer bij toegang ‘t Goylaan

8.1 Principes van Slim sturen

Slim sturen in drie stappen

We sturen op de kwaliteit van de doorstroming van en de interactie tussen de vervoerwijzen met drie keuzes, die we achtereenvolgens toepassen:

1. Door het (anders) vormgeven van een kruising en het (anders) afstellen van verkeerslichten geven we invulling aan welke vervoerwijzen we willen prioriteren en een goede doorstroming willen geven. In de A- en B-zone is in het algemeen geen ruimte voor fysieke uitbreiding (of gebruiken we die ruimte liever voor verblijven en groen).
2. Als er onvoldoende fysieke ruimte op de kruising is en ook de afstelling van de verkeerslichten geen afdoende oplossing biedt voor alle vervoerwijzen, dan beïnvloeden we de routekeuze van gebruikers zodat ze in mindere mate van het overbelaste kruispunt gebruik maken: dit heet verkeersmanagement. Welke vervoerwijze we beïnvloeden hangt af van welke vervoerwijze we op die plek belangrijker vinden. Voor autoverkeer gebruiken we hiervoor het instrument doseren.

Adriaen van Ostadelaan (heringericht in 2016)

Verkeersdrukte ‘t Goyplein

3. Als er vervolgens nog steeds teveel gebruikers van het kruispunt gebruik maken, dan kiezen we ervoor om een van de vervoerwijzen niet meer van het kruispunt gebruik te laten maken. Hierdoor komt fysieke ruimte én ruimte in de verkeersregeling vrij om het kruispunt opnieuw vorm te geven en veilig te laten functioneren. Utrecht heeft dit al gedaan bij het eenrichtingsverkeer maken van de Biltstraat, het opheffen van de tramoversteek Bernadottelaan/Struijckenlaan, het afkoppelen van de Truus van Lierlaan van de Tellegenlaan. Ook het autovrij maken van de Thomas á Kempisweg (FRIS-alternatief) en langer geleden het autovrij maken van het Vredenburg zijn hier een voorbeeld van.

Een keuze bij stap 2 en zeker bij stap 3 leidt vervolgens tot netwerkeffecten die op andere kruispunten tot een nieuwe afweging kunnen leiden (met weer stap 1 en stap 2).

Regelen van kruispunten alleen waar nodig

Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Voorbeelden zijn voorrangskruisingen, rotondes en voorrangspleinen. Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument.

Principes prioritering vervoerwijzen

Voor de kruispunten waar meerdere vervoerwijzen elkaar tegenkomen, hanteren we een aantal principes om aan te geven hoe we omgaan met prioriteiten in de ordening van de verkeersnetwerken. Voor het goed functioneren van de verschillende vervoerwijzen pakt de prioriteit voor elke vervoerwijze anders uit:

- Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om over te steken en niet zozeer in voorrang. Voor voetgangers betekent dit dat ze niet te lang hoeven te wachten voor een rood licht of een ongeregelde oversteek. Dit betekent dus een korte tijd rood licht en een oversteek in verschillende stappen (per richting en per vervoerwijze, dus met voldoende brede middenbermen). Ook is een looproute in een rechte lijn met vrij zicht belangrijk, met zo min mogelijk omlopen.
- Voor fiets is een gestage, weinig onderbroken reis van belang. Dit betekent zo min mogelijk verkeerslichten en bij verkeerslichten kort wachten. Een klein stukje omfietsen om een drukke kruising te vermijden is voor de fiets handig.
- Voor alle OV-lijnen geldt dat stoppen, wachten en weer optrekken zeer oncomfortabel is. Prioriteit betekent dat stoppen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor tram en hoogwaardige busverbindingen betekent prioriteit dat ze zo min mogelijk onnodig stil staan, liefst alleen bij haltes, maar ook dat de rijtijd altijd ongeveer even lang is. Bij voorkeur is dit absolute prioriteit. Op veel plekken in Utrecht is dit niet haalbaar omdat er zoveel bussen rijden, dat andere vervoerwijzen dan continu voor rood licht staan. Dan is een korte wachttijd van belang (kort rood). Bij overige buslijnen is van belang dat ze kort wachten bij verkeerslichten en bij overige, niet met verkeerslichten geregelde kruisingen op een voorrangsweg rijden. Absolute prioriteit is alleen mogelijk indien OV een eigen vrije baan heeft, zoals een trambaan of een vrijliggende busbaan.

- We kiezen ervoor om de auto een lagere prioriteit te geven, omdat de auto veel ruimte inneemt en hinder veroorzaakt. Omdat de auto een snel en comfortabel vervoermiddel is, vinden we langer wachten bij verkeerslichten minder erg. Wel is het van belang dat voorkeurs-routes, zoals de stedelijke verbindingswegen richting de snelweg, qua rijtijden sneller zijn dan ongewenste routes door de wijken. Voor efficiënt en schoon goederenvervoer is maatwerk nodig.
- Voor nood- en hulpdiensten is het van belang om van OV-routes gebruik te kunnen maken en daarmee van de prioriteit van OV-lijnen. Daarvoor is wel KAR[19] nodig.

Uitwerking prioriteit per zone

Hoe willen we deze prioriteiten hanteren op kruispunten? Hierbij gelden de volgende principes, gekoppeld aan de vervoerswijzen, de plek in de stad (A-B-C-zone) en de hiërarchie in netwerken:

Alle zones:

- Vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming krijgt de tram altijd absolute prioriteit. Hier zit echter wel een rand-voorwaarde aan. Als trams elkaar namelijk te snel opvolgen of als de tram mee rijdt met bussen (Heidelberglaan), dan moet het kruisend verkeer te lang wachten. Daarom geldt er een minimum aan de opvolgtijd (tijd tussen twee opeenvolgende trams). Als een volgende tram aankomt voordat alle andere weggebruikers een keer groen hebben gehad, dan moet deze alsnog op zijn beurt wachten. Als de tramfrequenties (te) hoog zijn, dan zijn ongelijkvloerse kruisingen nodig.

A-zone:

- In de A-zones staat de voetganger op 1. Dit betekent niet dat de voetganger altijd voorrang of heel veel groentijd bij verkeerslichten heeft, maar dat de ruimtelijke inrichting in combinatie met de drukte van kruisende stromen het mogelijk maakt om zoveel mogelijk zonder verkeerslichten en zonder lang te hoeven wachten over te steken. Zoals eerder aangegeven is hiervoor belangrijk dat doorgaande OV-, fiets- en autostromen zoveel mogelijk om de A-zones heen gaan. Soms zijn verkeerslichten toch nodig, en dan is het van belang om de voetganger snel groen te geven (oftewel kort rood, maar niet perse lang groen).
- Autoverkeer in de A-zone en in in 30 kilometer gebieden heeft nooit prioriteit.
- In de A-zones zal apart gekeken moeten worden naar de mogelijk-heden voor logistieke stromen. Hiervoor gelden in algemene zin de regels voor autoverkeer, maar ten behoeve van laden en lossen en fysieke beperkingen voor grote voertuigen, zal vaak maatwerk nodig zijn.

B- en C-zones:

- Fietsers op drukke hoofdfietsroutes krijgen bij geregelde kruisingen vaak groen, oftewel kort rood. Lange groentijden zijn juist niet effectief, omdat de andere stromen dan ook lang groen moeten krijgen om het verkeer te kunnen afwikkelen. Dan staat de fietser juist weer lang te wachten. Bovendien kunnen er veel fietsers tegelijk in een korte (groen)tijd oversteken. Kort rood betekent vaak twee keer groen per cyclus, maar ook korte groentijden voor andere modaliteiten. Bij kruisingen van hoofdfietsroutes met hoogwaardige OV-verbindingen en de stedelijke verbindingswegen geldt dit ook. Bij niet geregelde kruisingen krijgt de drukke hoofdfietsroute voorrang op andere fietsroutes, op de auto, op de bus op de gewone rijbaan en op voetgangers.

[19] KAR: Korte afstandsradio, dit is een systeem om in te melden bij verkeerslichten.

- Voor fietsers op minder drukke hoofdfietsroutes geldt hetzelfde, maar met minder prioriteit.
- OV-lijnen van het basisnet rijden zoveel mogelijk op voorrangswegen, ook binnen de 30 kilometer per uur gebieden.
- Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen heeft geen prioriteit, maar met de afstelling van verkeerslichten zorgen we ervoor dat deze routes wel sneller zijn dan ongewenste alternatieve routes door de wijken.

B-zone:

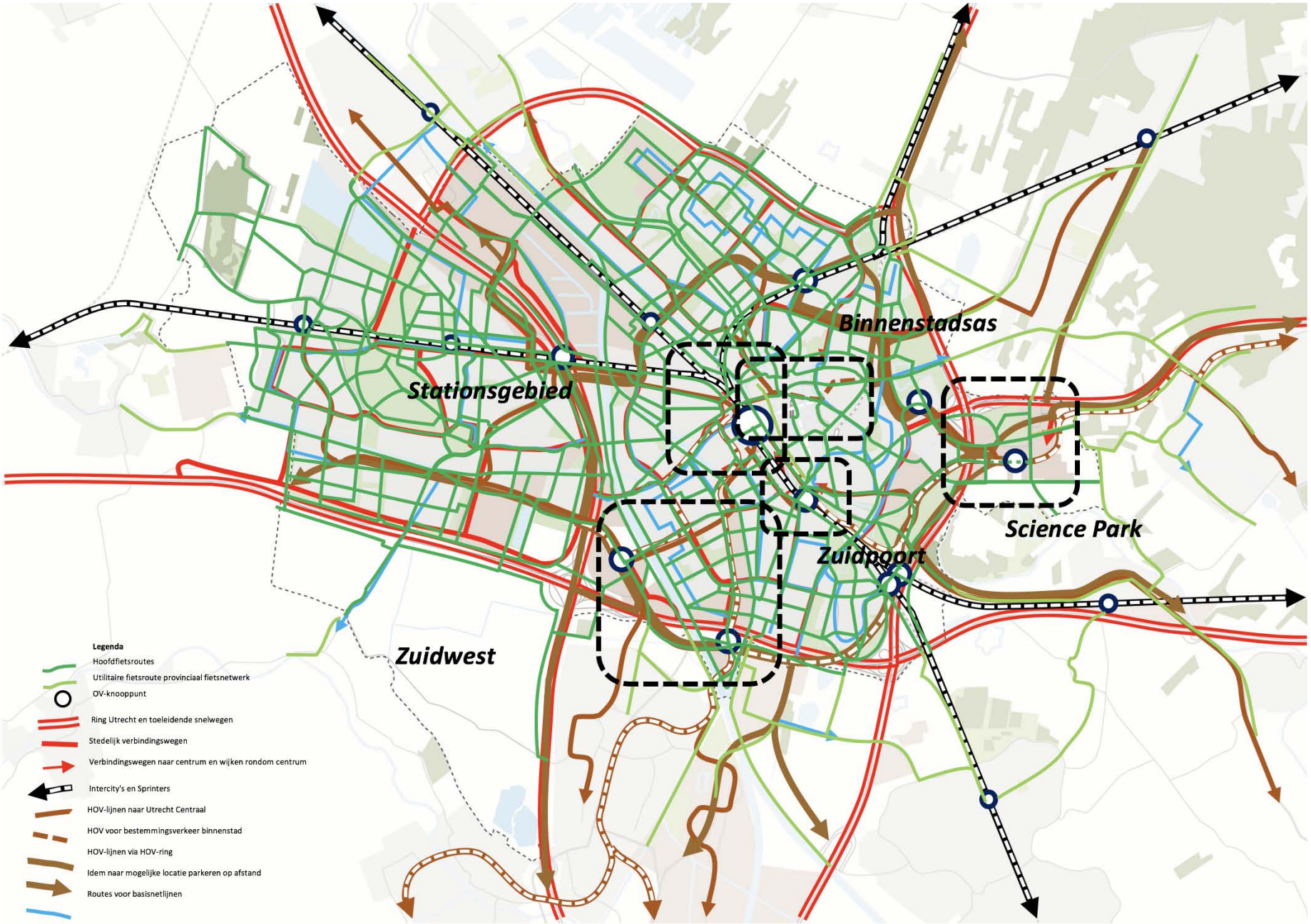
- Om bij hoge frequenties de bus vlot de kruising te laten passeren, krijgt de bus (net als de fiets) twee keer kort groen per cyclus. Op kruisingen zonder verkeerslichten heeft de bus op de vrijliggende busbaan altijd voorrang, ook op de fiets. Omdat er per uur relatief weinig bussen rijden ten opzichte van het aantal fietsers of auto's hebben deze hier nauwelijks hinder van. Andersom zouden bussen zonder voorrang bij veel kruisingen vertraging oplopen en onbetrouwbaar worden.

C-zone:

- Alle bussen op vrijliggende busbanen krijgen absolute prioriteit vanuit het belang van korte reistijden en een goede doorstroming. In de C-zone kan dit op alle plekken waar niet zoveel bussen rijden.

Ruimte voor innovatie met verkeersmanagement

De gemeente geeft ruimte aan innovaties op het gebied van technologie en/of gedrag die verkeersdeelnemers helpen. We doen pilots met innovatie manieren van detectie van (groepen) fietsers (via Thermicam en radar) om fietsers eerder te detecteren en zo meer kans te geven op groen licht bij de VRI. Ook aftellers bij verkeerslichten voor voetganger en fietser helpen hierbij, vooral bij relatief lange wachttijden.



Figuur: Integrale netwerkkaart 2040

8.2 Integrale keuzes tussen netwerken

We constateren dat in de stad, vooral ten oosten van de A2, de ruimte voor mobiliteit schaars is. Dat betekent dat waar belangrijke netwerken van de verschillende vervoerwijzen samenkomen, de fysieke ruimte en/of regelruimte van de verkeerslichten ontbreekt om alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit te geven. Dit vraagt om integrale keuzes tussen de vervoerwijzen. In de integrale netwerkkaart leggen we de netwerken op elkaar en identificeren we de locaties waar keuzes nodig zijn. Vervolgens geven we voor deze specifieke locaties welke keuzes we maken.

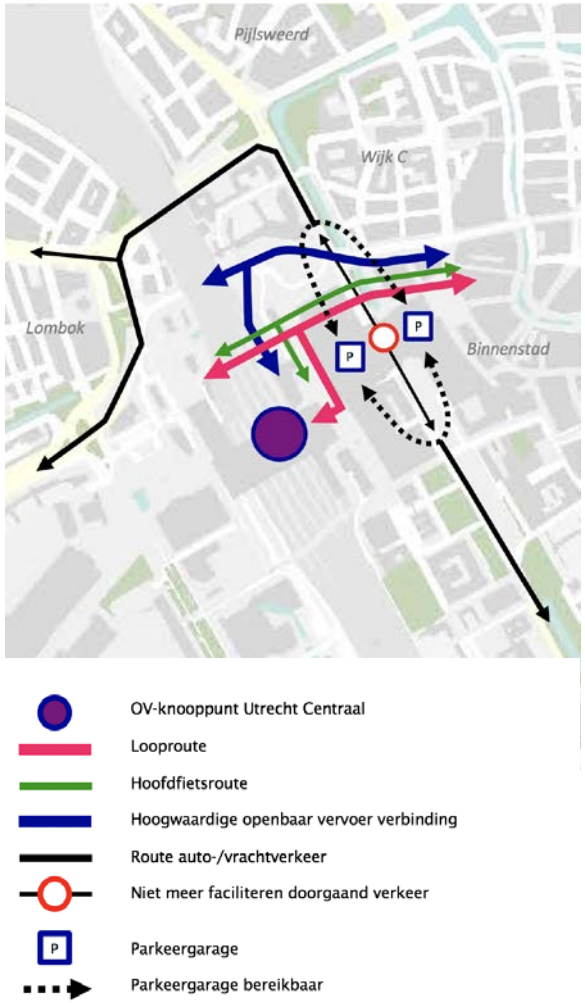
Op een aantal plekken in de stad maken we integrale keuzes, omdat we in de schaarse ruimte de verkeersruimte willen verkleinen om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte (met name voor verblijven en groen) te maken of meer ruimte nodig hebben voor de groei van het fietsverkeer en de voetganger. Dit is het geval op de binnenstadsas, in het stationsgebied rondom het Smakkelaarsveld, Westplein/Lombokplein en Paardenveld/Amsterdamsestraatweg en rondom station Vaartsche Rijn en het Ledig Erf.
Op een aantal andere plekken in de stad ontstaat noodzaak om anders om te gaan met ruimte voor verkeer en prioritering van vervoerwijzen indien verstedelijkingskeuzes worden gemaakt of een kwaliteitsverandering gewenst is. Dit is het geval in het Utrecht Science Park en Rijnsweerd, bij het Thomas à Kempisplantsoen, bij de Merwedekanaalzone en in de A12-zone als daar verdere verstedelijking gaat plaatsvinden.

Voorbeelden van integrale keuzes uit het verleden zijn de herinrichting van het Jaarbeursplein en het autovrij maken van het noordelijke deel van de Croeselaan en de herinrichting van de Catharijnesingel en de Mariaplaats.

In de hierna volgende kaders geven we voor een aantal gebieden aan welke opgaven daar spelen en welke keuzes daar gemaakt kunnen worden.

Fietsstraat Karel Doormanlaan

Stationsgebied-Oost

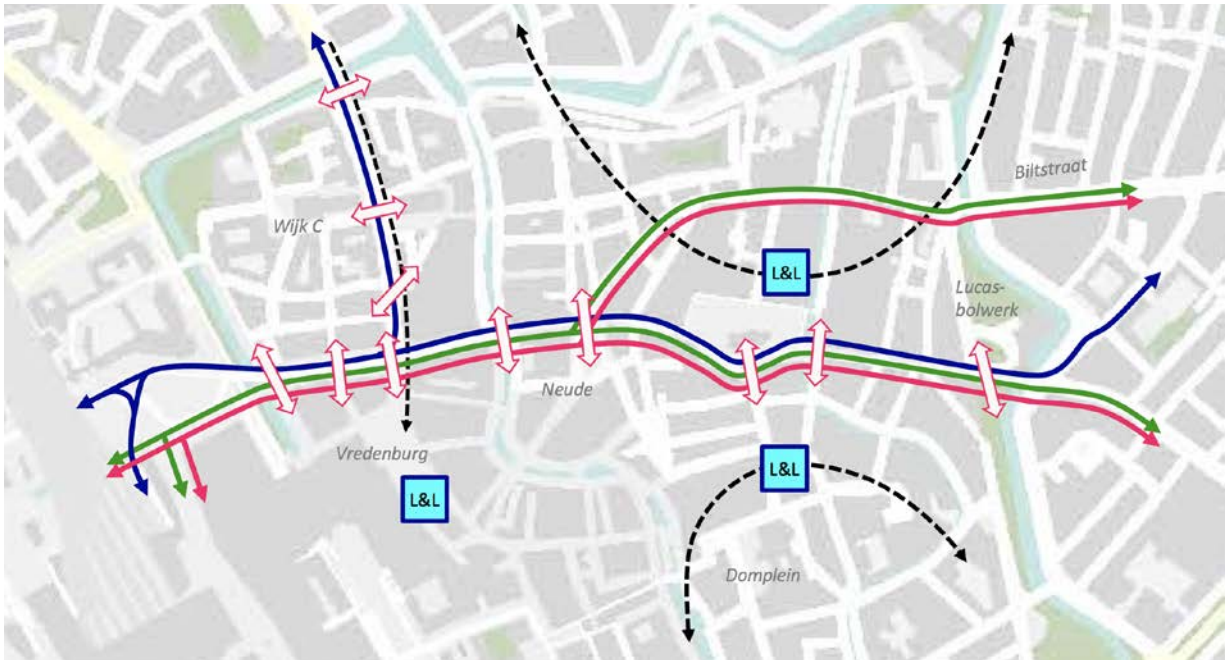


- Opgave: De laatste jaren is het aantal voetgangers, fietsers en bussen op de drukke oost-west verbinding tussen Utrecht West/Utrecht Centraal en Utrecht binnenstad sterk gegroeid. Met name het aantal voetgangers zal naar verwachting flink doorgroeien waardoor de oversteek over de Catharijne-singel nog veel drukker wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente de loopverbinding tussen het station en de binnenstad juist meer kwaliteit geven. Hiervoor is onder andere de singel hersteld en de Catharijnesingel heringericht. Ook wil de gemeente het zuidelijk deel van de Catharijnesingel net als de rest van de singels herinrichten als fietssingel. Hiervoor is het nodig om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

- Oplossing: Het optimaliseren van de verkeersregeling is op deze plek niet meer mogelijk. Daarom zal voor deze plek gekozen moeten worden om één van de vervoerwijzen veel minder ruimte te geven.

- Keuze: Daarom kiezen we ervoor om doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel niet langer te faciliteren. De bereikbaarheid van alle parkeergarages aan de Catharijnesingel moet echter geborgd blijven, evenals belangrijke routes voor logistieke stromen. Hierdoor is er meer fysieke ruimte, maar vooral een kortere wachttijd om over te steken voor voetganger, fietsers en OV, waardoor de (huidige) drukte beter afgewikkeld kan worden. Dit maakt de situatie overzichtelijker, het gebied blijft goed bereikbaar voor iedereen en de omgeving wordt aantrekkelijker. Tevens maakt dit het makkelijker om het zuidelijk deel van de Catharijnesingel her in te richten als fietssingel.

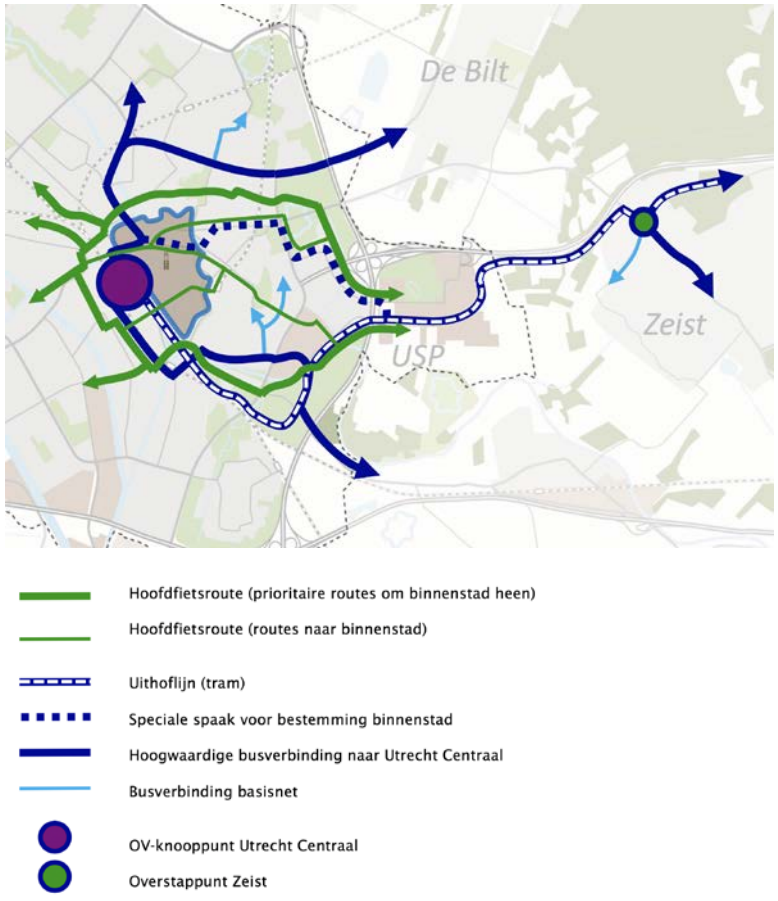
Binnenstadsas



Janskerkhof

- Opgave: In de hele binnenstad en in het bijzonder langs de binnenstadsas (van Vredenburg tot Stadsschouwburg) hebben we de ambitie om meer ruimte aan verblijven en de voetganger te geven. In de huidige inrichting is de ruimte voor de voetganger krap, is er weinig groen en de oversteekbaarheid moeilijk door de vele fietsers, bussen en auto's, veelal doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad. Dit maakt de binnenstadsas erg druk en niet aantrekkelijk om te verblijven. Doelgroepen als (ouders met) kinderen en ouderen mijden daarom de binnenstadsas op drukke momenten. Dit probleem wordt groter als het aantal voetgangers, fietsers en bussen verder groeit.

- Oplossingen: Om (het gevoel van) veiligheid en aantrekkelijkheid te vergroten en fysiek de smalle binnenstadsas anders te kunnen inrichten met meer ruimte voor groen en verblijven, is randvoorwaardelijk om de totale verkeersdrukte te verminderen en de interactie tussen de vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, dan is het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen, stoepen te verbreden en groen toe te voegen.



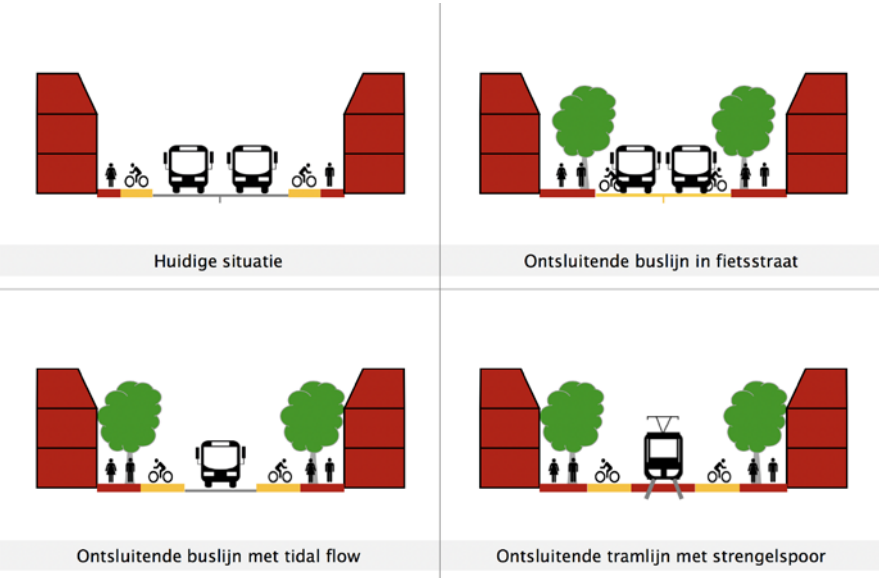
Figuur: Openbaarvervoer- en fietsroutes om de binnenstad heen

- Keuzes: Ten eerste verleiden we al het verkeer dat er niet hoeft te zijn omdat het geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft, om buiten de binnenstad om te reizen. Dit doen we door:

  1. Een andere compartimentering van de binnenstad voor auto- en vrachtverkeer waardoor geen auto- en vrachtverkeer meer over de binnenstadsas rijdt (uitgezonderd zwaar vrachtverkeer en laden en lossen) en het niet meer aantrekkelijk is om van de Vogelenbuurt via de binnenstad naar Wittevrouwen te rijden met de auto en vice versa. Ook verkeer dat nu een ontheffing heeft om over de busbaan te rijden, mag dat dan niet meer.
  2. Doorgaande fietsers ‘om de noord’ en ‘om de zuid’ om het centrum heen te laten fietsen. We zorgen dat die routes (onder andere via Kaatstraat-Griftpark en Ledig Erf-Koningsweg) sneller en logischer zijn dan de route door de binnenstad.
  3. Doorgaande OV-reizigers met om de binnenstad heen te laten reizen via ofwel de OV-route via de Oudenoord en Kardinaal de Jongweg ofwel via station Vaartsche Rijn en de Dichtersbaan ofwel door in Zeist of het Utrecht Science Park over te stappen op de (doorgetrokken) Uithoflijn. Deze alternatieve routes dienen sneller en minstens net zo aantrekkelijk te zijn als de huidige route via de binnenstadsas.
  4. De hoogwaardige busroute door de binnenstad (de ‘binnenstadas’) is alleen bestemd om reizigers die in de binnenstad willen in- of uitstappen daarnaartoe te brengen. Dit faciliteren we met lijn 28 die als speciale hoogwaardige binnenstadslijn een frequente, betrouwbare verbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park en Zeist biedt. Met één buslijn komt er altijd slechts één bus per richting aan, waardoor voetgangers (en fietsers) makkelijker kunnen oversteken.
  5. Fietsers met bestemming binnenstad of Utrecht Centraal te verleiden om andere routes te laten fietsen (dus minder via het Vredenburg en Smakkelaarsveld). We realiseren hiervoor een nieuwe fietsverbinding over/onder het spoor bij de Nicolaas Beetstraat voor fietsers uit Zuidwest en maken de fietsroute vanuit Zuilen naar Utrecht Centraal via de Daalsetunnel naar het Jaarbeursplein aantrekkelijker door de herinrichting van het Lombokplein.

Profielen OV Binnenstad

Principes mogelijk andere inrichting verkeersruimte op binnenstadsas. Bij een tidal flow (bus) of stengelspoor (tram) maakt voertuigen in beide richtingen om en om gebruik van één rijstrook.



Figuur: Profielen openbaarvervoer Binnenstad

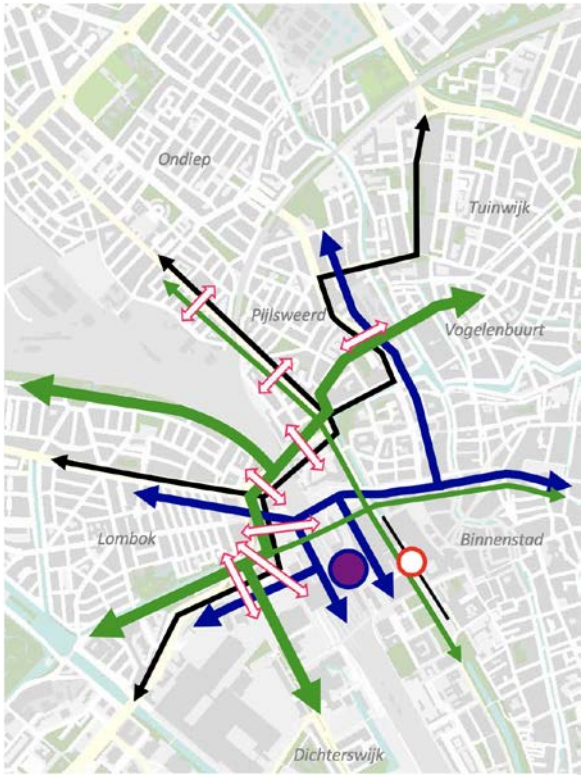
- Ten tweede willen we de verkeersruimte op de binnenstadsas versmallen ten behoeve van meer ruimte voor voetganger, verblijven of groen. Mogelijk kunnen fiets en bus (of zelfs tram) bij minder drukte samen met minder ruimtebeslag toe. Samen met de provincie onderzoeken we de mogelijkheden. Ook voor wat betreft vormgeving krijgt de OV-route door de binnenstad een speciale inrichting.

- Aandachtspunt van deze keuzes voor de binnenstadsas is dat de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, ook minder validen, per OV, fiets en indien noodzakelijk per auto gewaarborgd blijft. Daarnaast is het vervoer van reizigers naar de binnenstad voor het openbaar vervoer zeer belangrijk voor een gezonde exploitatie van het OV-netwerk in de regio Utrecht.

- Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang.

- Voor (zwaar) vrachtverkeer wordt de gewenste verkeerscirculatie in de binnenstad apart in beeld gebracht. Hierbij wordt vooral gestuurd op routes die fysiek mogelijk zijn in verband met de belasting van werfkelders en bruggen.

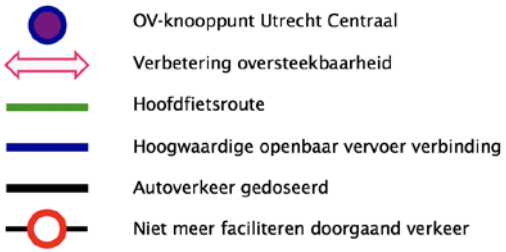
Stationsgebied-Noordwest



- Opgaven: De gemeente heeft voor het gebied aan de noordwestzijde van het centrum een aantal ambities: het Westplein wordt het Lombokplein met een voetgangers- en fiets¬vriendelijke inrichting en een smaller wegprofiel (één rijstrook per richting voor de auto) en meer ruimte voor groen, verblijven, fiets en voetganger. Daarvoor is het nodig dat er minder auto's dat nu via het Westplein rijden (maximaal 15.000 per dag). De ambities voor de Amsterdamse¬straatweg zijn om de leefbaarheid te vergroten en de verkeersveiligheid voor de (groeiende stroom) fietsers te verbeteren. Tevens is er aan de noordzijde van het centrum meer ruimte nodig om de groeiende fietsstromen vanaf meerdere richtingen te kunnen faciliteren. Zo wordt de route Westplein – Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat - Griftpark (en verder) een belangrijke hoofdfietsroute voor de fiets als alternatief voor de route door de binnenstad voor een deel van de fietsers die daar nu fietsen (bijvoorbeeld vanuit Lombok naar Noordoost).

- Oplossingen: Minder auto's op de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Amsterdamse-straatweg en richting Weerdsingel – Oudenoord, zodat het Westplein getransformeerd kan worden door het minder aantrekkelijk maken voor autoverkeer dat niet in het gebied hoeft te zijn. Dit geldt ook voor autoverkeer vanaf de Catharijnesingel (zie eerder kader Stationsgebied-Oost). Een aantrekkelijke hoofdfietsroute vanaf het Lombokplein via Daalsetunnel, Herenweg naar de Kaatstraat. Het gehele gebied moet aantrek-kelijker worden voor de voetganger met directe looproutes en meer en vlottere oversteken.

- Keuzes: Met het onmogelijk maken van doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel zal er minder verkeer over het Westplein en de Amsterdamsestraatweg rijden. Maar dit is niet genoeg om de opgaven voor Westplein en Amsterdamsestraatweg te faciliteren. Daarom willen we er ook op sturen om verkeer dat niet in het centrum of de omliggende wijken hoeft te zijn, minder over de routes via het Westplein en Amsterdamsestraatweg te laten rijden. We hanteren hiervoor de volgende strategie:



Prinses Irenelaan

1 Vertragen van het doorgaande autoverkeer door te doseren op de toeleidende routes, namelijk de Graadt van Roggenweg, vanaf de Marnixlaan richting Amsterdamsestraatweg, vanaf de Vleutenseweg en vanaf het Kardinaal Alfrinkplein en Nijenoord richting Oudenoord en Weerdsingel.

2 De fietsroute Lombokplein - Daalsetunnel – Herenweg – Kaatstraat krijgt logischer en herkenbaar profiel als hoofdfietsroute door directe routering, logische en snelle oversteken (voorrang of prioriteit). Ook de fietsroute langs de Weerdsingel is een alternatieve fietsroute voor de binnenstad.

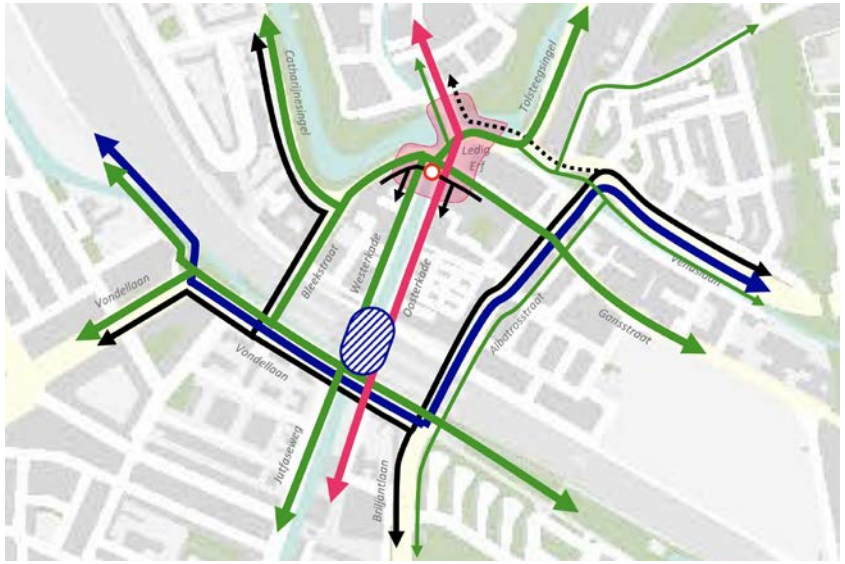
3 Het afslagverbod Kaatstraat past goed bij deze keuze om te doseren en maakt het ook makkelijker om de Kaatstraat als hoofdfietsroute te verbeteren.

4 De keuze om geen doorgaand verkeer over Catharijnesingel te faciliteren helpt bij het reduceren van het autoverkeer in dit gebied (zie kader stationsgebied-oost).

5 Om de doorstroming van het OV te borgen op deze corridor waar het autoverkeer actief gedoseerd wordt, is mogelijk een vrijliggende busbaan op de Oudenoord nodig om vlot langs de doseerpunten te kunnen rijden.

6 Het herinrichten van het wegprofiel Vanaf de Graadt van Roggenweg tot en met de Oudenoord wordt mogelijk indien hier minder autoverkeer rijdt, maar draagt ook fysiek bij aan het principe van doseren (versmallingen, minder opstelruimte). Dit biedt kansen voor betere oversteken voor de voetganger en de fiets, een betere OV-doorstroming, een groener profiel en het verbeteren van de leefbaarheid.

Zuidpoort



Sprinterstation & tramhalte

Autoluw, alleen bestemmingsverkeer

Looproute

Hoofdfietsroute

Hoogwaardige openbaar vervoer verbinding

Route auto-/vrachtverkeer

Bevoorradingsverkeer

Niet meer faciliteren doorgaand verkeer

- Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad wordt steeds belangrijker en vraagt om een fatsoenlijke, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes vanaf de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe, vooral als alternatief voor de route door de binnenstad en komen allemaal langs het Ledig Erf. Het Ledig Erf is ook een interessante plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015. Tegelijkertijd dient de doorstroming van het OV door de Albatrosstraat, Baden Powellweg en Vondellaan geborgd te worden om een goede doorstroming voor de belangrijke regionale OV-lijn die hier rijdt (spaak).

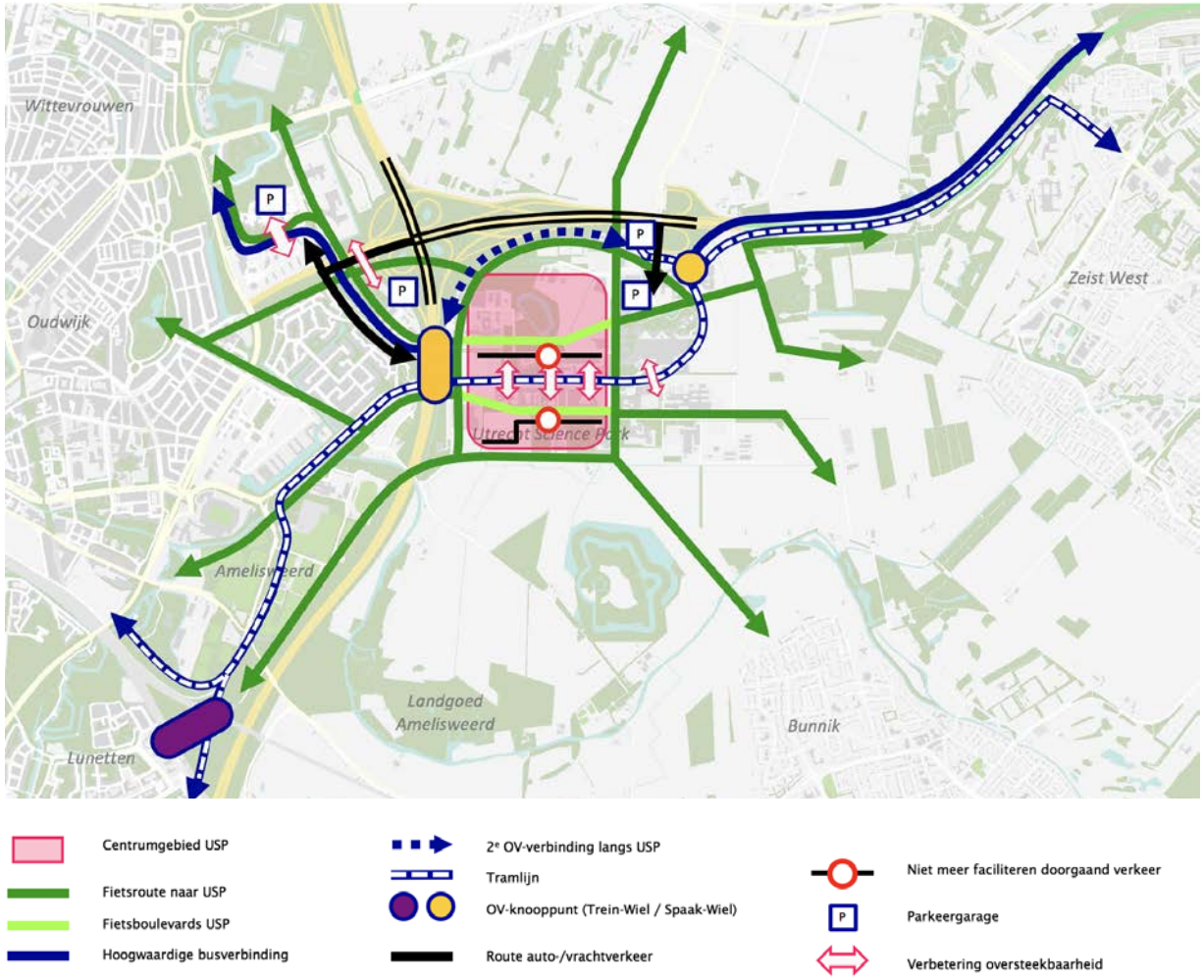
- Oplossingen: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend. Er is daar onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto naast elkaar een plek te geven en voor mengen zijn er te veel fietsers. Om fietser en voetganger voldoende ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken.
  Voor een goede doorstroming van het OV en voldoende ruimte om de grote fietsstromen te laten oversteken, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat er altijd voldoende doorstroming is en fietsers en voetgangers met voldoende prioriteit en veilig kunnen oversteken. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door:
  - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartste Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase.
  - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel/Bleekstraat– Vondellaan meer prioriteit te geven bij oversteken en inrichten als fietsstraat of fietssingel.
  - Doorgaand autoverkeer dat nu via het Ledig Erf rijdt, om te leiden via de Albatrosstraat als ze in de omgeving een bestemming hebben en via de Waterlinieweg als ze alleen door het gebied heen rijden. Bestemmingsverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade kan er nog wel komen.
  - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV te borgen door middel van het (in de spits) doseren van het autoverkeer op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV steeds prioriteit te geven boven het autoverkeer. De drukte in de Albatrosstraat zal hierdoor niet toenemen en opstopping van autoverkeer rondom Vaartsche Rijn wordt hierdoor voorkomen. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.

Als doseren onvoldoende effectief is, kan de doorgaande verkeersstroom ook geknipt worden, logischerwijs in de Albatrosstraat ter hoogte van het spoorviaduct. Hieraan kleven echter een aantal nadelen, namelijk dat de omliggende wijken vanuit minder kanten bereikbaar worden en dat de stedelijke verdeelring (Waterlinieweg – ‘t Goylaan) zwaarder belast wordt.

Voor de omgeving Ledig Erf wordt in de Zuidpoortstudie specifieker onderzocht welke oplossingen mogelijk zijn om bovenstaande opgaven te faciliteren. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie vindt participatie parallel plaats. Op basis van deze participatie zal in het mobiliteitsplan nader geconcretiseerd worden welke keuzes de gemeente voor deze opgave maakt.

Utrecht Science Park



- Opgaven: De partners op het Utrecht Science Park en de gemeente willen van het Utrecht Science Park een aantrekkelijk kenniscluster maken met een autoluw centrum en meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen en ontmoeting. Ook is er ruimte voor de groei van wonen en werken. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor instellingen en bedrijven is daarvoor noodzakelijk. Dagelijks komen nu al meer dan 70.000 mensen naar het gebied. De bereikbaarheid van het gebied staat hierdoor onder druk. De drukke OV-corridor door het Utrecht Science Park (met name de Heidelberglaan) staat op gespannen voet met de ambitie voor een campus waarin verblijven en ontmoeten centraal staat. Bij groei van het Utrecht Science Park en dus groei van het OV gebruik is dit ruimtelijk niet in te passen op de Heidelberglaan en is een tweede OV-as nodig. Nu al hebben fietspaden bij verschillende oversteken te weinig opstelruimte tijdens de fietsspits. Een verdere groei van het fietsverkeer vraagt dan ook om bredere en betere fietspaden en fietsstraten, zowel in de richting van de Weg tot de Wetenschap als in het verlengde van de Archimedeslaan. Een ander knelpunt is de overbelasting van de Universiteitsweg als belangrijke toegangsweg tot het Utrecht Science Park.

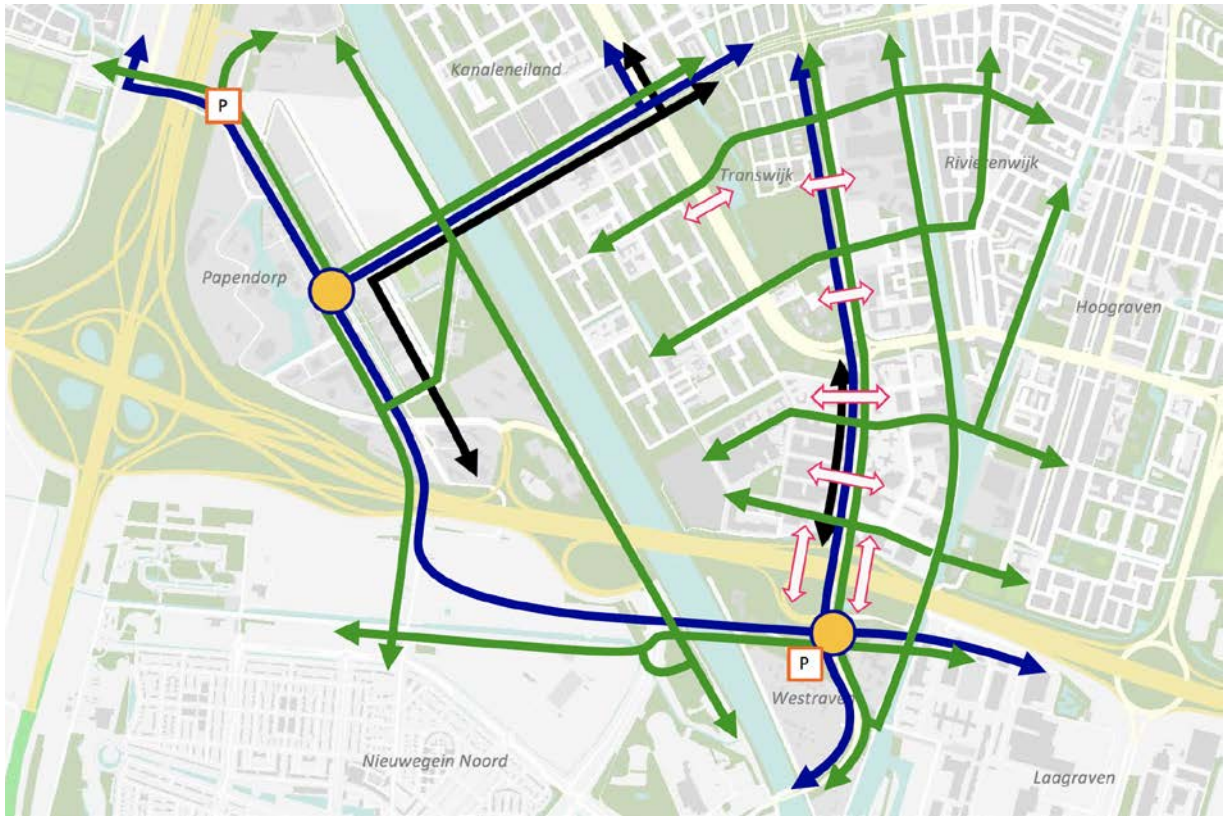
Dit komt deels door sluipverkeer door het Utrecht Science Park van oost naar west om congestie op de A28 en A27 te omzeilen, maar ook door de ingewikkelde kruising met de Heidelberglaan. Door de groei van het Utrecht Science Park zal de druk op deze weg alleen maar toenemen en het nog langer duren voordat werknemers, bezoekers en soms ook patiënten het gebied in en uit kunnen. In Rijnsweerd-Noord is de ambitie dat de Pythagoraslaan een autoluwe centrumboulevard wordt met ruimte voor verdichting en met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een goede doorstroming van het OV.

- Oplossingen: Samen met de Utrecht Science Park -partners zetten we allereerst in op mobiliteitsmanagement om de groei van de mobiliteit (op drukke momenten) te verminderen en vooral per fiets en OV te laten plaatsvinden (thuiswerken, aanpassen collegetijden, deels online onderwijs). De ontwikkeling tot een aantrekkelijke campus kan worden bereikt door het centrumgebied zoveel vrij te spelen van verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Net als bij de binnenstad maken we voor alle modaliteiten onderscheid in bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer leiden we om het centrumgebied of zelfs het Utrecht Science Park heen, zowel fiets, OV als autoverkeer. Dit sluit aan op de ambitie om het parkeren te verplaatsen naar de rand van het gebied.

- Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door de volgende keuzes die samen met de Utrecht Science Park -partners uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden:
  a. Het autoluw maken van het Utrecht Science Park en het weren van doorgaand verkeer door het Utrecht Science Park en Rijnsweerd kan worden gerealiseerd door het onmogelijke maken om van oost naar west en west naar oost door het gebied te rijden. Door het knippen van de Oost-west verbindingen en het verplaatsen van (een deel van) het parkeren wordt de Universiteitsweg zodanig rustig dat de kruisingen met het OV en de fiets op de Heidelberglaan en Leuvenlaan geen probleem meer zijn. Hierdoor nemen de verkeersveiligheid voor fietsers en de autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer (patiënten, bezoekers, nood- en hulpdiensten en goederenvervoer) en de doorstroming van de tram toe.
  b. Om meer ruimte voor de fietser te maken, worden meerdere wegen omgevormd tot fietsboulevards waar alleen logistiek verkeer en parkeren voor bijzondere doelgroepen gefaciliteerd wordt (Leuvenlaan en Cambridgelaan en op termijn de Weg tot de Wetenschap vanaf de Platolaan). Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor de voetganger. Regionale doorfietsroutes worden zoveel mogelijk langs het Utrecht Science Park geleid, aan de noordzijde langs de A28, aan de zuidzijde over de Toulouselaan/Yalelaan en over de Universiteitsweg. Het realiseren van een systeem met twee Mobiliteitshubs aan de rand van het gebied en gelegenheid voor P+R. De Mobiliteitshub in het noorden bestaat uit de huidige P+R en de nieuwe parkeergarage UMC-noord. De tweede Mobiliteitshub bevindt zich aan de westkant van het Utrecht Science Park. Deze Mobiliteitshubs bieden ruimte voor parkeren, OV en deelfietsen. Vanaf deze hubs lopen aantrekkelijk looproutes het gebied in. De westelijke hub wordt bij voorkeur zo direct mogelijk op het knooppunt Rijnsweerd aangesloten. Hiermee wordt ook de Pythagoraslaan ontlast. Extra behoefte aan parkeren door de groei van het Utrecht Science Park faciliteren we op P+R-locaties in de regio.
  c. Voor doorgroeien van het OV is op de Heidelberg te weinig capaciteit. Bovendien vergroot een verdere groei daar de conflicten met oversteekbaarheid en verblijven in het centrumgebied. Daarom is een 2e OV-as nodig: doorgaande bussen halteren dan bij de twee Mobiliteitshubs en worden via een vrijliggende busbaan langs de rand van het Utrecht Science Park geleid. De OV-route over de Heidelberglaan wordt hierdoor beter oversteekbaar als onderdeel van het centrale campusgebied.

Deze keuzes worden verder uitgewerkt in de omgevingsvisie Utrecht Science Park.

Utrecht Zuidwest



- Opgaven: De Europalaan is vanaf de A12 de centrale inprikker naar de zuidkant van Utrecht. Deze route wordt gebruikt door verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs, bestaande wijken Kanaleneiland, Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven, en de Merwede-kanaalzone. Ook alle werkgelegenheid rond Westraven en Kanaleneiland-Zuid maakt gebruikt van deze invalsweg. Door de grote ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidwest-Utrecht wordt deze weg steeds drukker. Deze drukte zorgt in de huidige situatie al voor verkeers-problemen. Ook de tram naar Nieuwegein en veel buslijnen maken gebruik van de Europa-laan. De ambitie is dat deze weg beter over-steekbaar wordt voor fietsers en voetgangers, dat de beide gebieden ten oosten en ten westen van de Europalaan beter onderling verbonden worden en naast de auto en de tram ook bussen en fietsers goed gefaciliteerd worden. Dit past allemaal niet binnen het huidige profiel.

- Oplossingen: De ambitie is om de autover-keersfunctie van de Europalaan te verkleinen, zodat de weg beter oversteekbaar wordt en er voldoende ruimte ontstaat voor fiets en OV.

- Keuzes: We willen deze ambitie waarmaken door een mix van verschillende maatregelen:
  - Een generieke modal shift: minder autoverkeer van en naar Utrecht, vooral naar het centrum en het stationsgebied, maar ook naar werklocaties in Kanaleneiland-zuid, de meubelboulevard en Westraven, door het versterken van de fiets met nieuwe routes, het versnellen en betrouwbaarder maken van het OV, maar ook door het organiseren van P+R. Dit is randvoorwaardelijk voor de volgende sturingskeuzes.
  - Het logischer maken voor autoverkeer om van de andere snelwegaansluitingen Laagraven en Papendorp gebruik te maken. De route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp willen we logischer maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor verleiden we autoverkeer vanaf de A12 naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone om via Papendorp te rijden. Een optie is om (in overleg met de gemeente Nieuwegein) de spitsknip Liesbosch te verschuiven naar de Liesboschbrug.
  - Hierdoor wordt het mogelijk om de Europalaan-zuid ter hoogte van de A12 te versmallen (minder opstelstroken). Die ruimte is nodig om onder de A12 een hoofdfietsroute over de Europalaan naar Westraven te realiseren om de fietsroute over de Kanaalweg te ontlasten. De Kanaalweg wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone anders te druk.
  - Tenslotte verbeteren we de oversteekbaarheid van de Europalaan door het beter vormgeven van de oversteken en een andere verkeerslichtenprioritering. Deze oversteken organiseren we voor nieuwe oost-westfietsroutes die ontstaan door nieuwe bruggen over het Merwedekanaal.

Als na 2030 er aanvullend op de reeds geplande ontwikkelingen meer grootschalige verstedelijking van wonen en werken plaatsvindt in de A12-zone, zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig. Dit wordt onderzocht door het programma U Ned. Een mogelijke maatregel die onderzocht wordt, is een regionale weg parallel aan de A12 waar de A12-zone voor wat betreft auto-ontsluiting op aan kan takken. De hierboven aangeven keuzes vormen een goed vertrekpunt voor verdere ontwikkelingen.

Knooppunt Oudenrijn en Papendorp

8.3 Slim regelen op netwerkniveau: dynamisch verkeersmanagement

Het dynamisch en samenhangend regelen van netwerken

Dynamisch verkeersmanagement is het multimodaal sturen en regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes. Het gaat bijvoorbeeld om kruispunten die onderling hun groen- en roodtijden op elkaar afstemmen. Met de huidige technologische ontwikkelingen is het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar om grotere netwerken samenhangend te coördineren. Dit heeft voordelen: verkeersstromen worden over een groter gebied gevolgd waarbij verkeerslichten vroegtijdig op elkaar reageren met subtiele bijsturingen. Hiermee kunnen binnen een groter netwerk permanente of tijdelijke voorkeursroutes worden gecreëerd. Het doel is het borgen van een goede fiets-, openbaar vervoer- of autobereikbaarheid, een betere ruimtelijke omgevingskwaliteit, leefbaarheid, oversteekbaarheid en/of veiligheid.

Met de inzet van stadsbreed verkeersmanagement zorgt de gemeente ervoor dat er nooit meer auto's van een weg of route gebruik maken of een gebied inrijden, dan de hoeveelheid die het gebied of de route binnen de randvoorwaarden van verkeersafwikkeling en leefbaarheid kan verwerken.

De gemeente werkt de multimodale verkeersmanagementstrategie uit in een tactisch netwerk- en sturingskader, waarin we aangeven hoe en met welke (hulp)middelen we al het verkeer in de stad multimodaal willen regelen en sturen. Hieronder staan de principes van verkeersmanagement beschreven.

Strategie: Werken van binnen naar buiten

De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes naar de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijkverkeer) gaat rijden via de stedelijke ring. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger, fietser en OV.

Deze vorm van verkeersmanagement ("doseren en verleiden") passen we toe op de routes langs de binnenstad waar geen ruimte is voor gebiedsvreemd verkeer: de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Talmalaan en de route Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan. In beperkte mate gaan we ook sturen op de reistijden en hoeveelheid autoverkeer op stedelijke verbindingswegen, zodat deze enerzijds aantrekkelijker zijn dan de routes langs de binnenstad, maar minder aantrekkelijk dan rijden via de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU.

In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden, omdat rijden via de Ring dan sneller is. De gemeente gaat met Rijkswaterstaat in gesprek over de mogelijkheid om naast het verminderen van het regionaal verkeer op de snelweg ook op het hoofdwegennet te gaan doseren. Door op de toeleidende snelwegen naar de Ring Utrecht het autoverkeer te doseren, kan ervoor gezorgd worden dat de Ring zelf niet vastloopt. Als de Ring in enige mate blijft doorstromen, blijft het verkeer zo lang mogelijk op de Ring rijden omdat die route sneller is dan door de stad. Naar verwachting leidt dit doseren op toeleidende snelwegroutes tot minder verliesuren

Voorbeeld: Doseren van een route

’t Goylaan is een weg die is bedoeld voor wijk-wijkverkeer en niet als alternatieve route voor verkeer dat over de Ring kan rijden. Tevens is de oversteekbaarheid van ’t Goylaan belangrijk om de voorzieningen en winkels goed bereikbaar te maken voor voetgangers en fietsers uit de omliggende wijken. Bij de nieuwe inrichting van ’t Goylaan is daarom ervoor gezorgd dat overstekende voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen door de verkeerslichten op de kruising Constant Erzeijstraat te verwijderen. Door een radarsysteem bij het winkelcentrum worden signalen verzonden zodra er file dreigt. Verkeerslichten stroomopwaarts pikken deze signalen op, en zorgen dat er niet meer autoverkeer wordt doorgelaten dan er stroomafwaarts kunnen worden verwerkt. Op deze wijze komen de wachtrijen te staan op plekken waar ze de minste hinder veroorzaken, en waar doorgaande automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de Ring. Op plekken waar veel mensen wonen, werken of winkelen komen dan geen files te staan. Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij

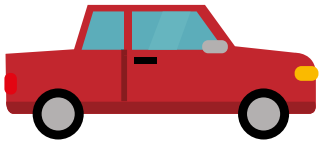
(fileomvang en fileduur) dan in de situatie dat niet expliciet gestuurd wordt op het doorstromen van de Ring. Dit komt doordat er minder vervolgfiles ontstaan en dus meer verkeer niet of nauwelijks meer last krijgt van de file.

Tactiek: sturen op reistijden

Reizigers kiezen, ondersteund met persoonlijke reisinformatie, de route met de kortste reistijd. Het is dus belangrijk dat de gemeente dynamisch verkeersmanagement gebruikt om te sturen op reistijden: de gewenste routes voor het autoverkeer moeten ook de relatief kortste reistijd hebben. Het onderling laten communiceren van verkeerslichten kan de reistijden binnen een netwerk beïnvloeden. De gewenste routes kunnen kortere reistijden krijgen door voldoende ruime groentijden. Bij routes die alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer is een snelle doorstroming juist minder belangrijk, en ligt de nadruk meer op meer groen voor overstekende voetgangers en fietsers. De gemeente neemt in alle herinrichtingsprojecten een regeltactiek op voor dynamisch verkeersmanagement, wanneer dit bijdraagt aan de doelen van het mobiliteitsplan.

Operationeel beheer samen met regiopartners

Het sturen van verkeersstromen op netwerkniveau vergt goede afspraken tussen de verschillende wegbeheerders, omdat weggebruikers van de weg van de ene beheerder naar de weg van een andere beheerder rijden. Regionaal vindt afstemming plaats in het programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM). In dat kader is een regionale sturingsvisie vastgesteld, die een herziening zal krijgen in de geest van het mobiliteitsplan. Dan gaat het onder andere om afspraken over het zo lang mogelijk laten rijden van auto's op de Ring en over de verkeersverdeling over de snelwegaansluitingen en de invalsroutes naar de stad. De afspraken moeten uiteindelijk hun beslag krijgen in de dagelijkse praktijk in de Verkeerscentrale Papendorp. Hier zijn specialisten bezig om per minuut proactief instellingen in verkeerslichten of reisinformatiepanelen te optimaliseren, afhankelijk van de feitelijke verkeerssituatie op straat.



8.4 Gebruikerskant: gebruiksvriendelijke en duidelijke reisinformatie

Naar dynamische en geïndividualiseerde reisinformatie

Een gebruiksvriendelijke inrichting van infrastructuur en dynamisch verkeersmanagement moeten gepaard gaan met heldere reisinformatie over de meest geschikte route die het minste hinder geeft voor de omgeving. In veel gevallen is bijvoorbeeld het rijden via de Ring in tijd al het snelste, maar veel weggebruikers rijden uit gewoontegedrag door de stad. Het realtime informeren van weggebruikers over reistijden moet dit gewoontegedrag doorbreken. Utrecht zet in op een verschuiving van klassieke statische route-informatie die altijd dezelfde boodschappen communiceert naar dynamische reisinformatie die mee verandert met de omstandigheden en geïndividualiseerde reisinformatie via social media en in-car-systemen. Op deze wijze krijgt de verkeersdeelnemer informatie op maat.

Realtime mobiliteitsdata ter beschikking stellen

Utrecht stelt alle relevante mobiliteitsdata als open data beschikbaar aan de markt. App-ontwikkelaars kunnen realtime mobiliteitsdata gebruiken om actuele en persoonlijke reizigersinformatie aan te bieden. Gedacht kan worden aan informatie over opstoppingen bij werkzaamheden, realtime reizigersinformatie over parkeerplekken of aanbod van OV-fiets, informatie over reistijden per verschillende vervoerwijzen, of reisinformatie voor frequente reizigers naar gebieden zoals Utrecht Science Park.

9. Programmering van projecten van stedelijk belang

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Er is een afwegingskader toegevoegd en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk.
- De kaart met projecten in uitvoering is verwijderd.
- De tabellen met projecten per periode zijn vervangen door een fasering op hoofdlijnen van de belangrijkste maatregelenpakketten op korte, middellange en lange termijn.
- Er is procesinformatie opgenomen over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar mobiliteit onderdeel van uitmaakt.
- Daarbij is ook een bandbreedte (grove schatting) aangegeven van de totaal benodigde investeringen op mobiliteit tot 2040 en is de relatie verduidelijkt met de jaarlijkse (her)programmering van middelen bij de voorjaarsnota.
- De samenwerking op OV is vervangen door actuele info over U Ned, Korte Termijn Aanpak, MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, Toekomstbeeld OV, etc.
- De tekst over structurele inzet op mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en verkeersveiligheid is vervallen.

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke beleidskeuzes Utrecht maakt en welke pakketten van maatregelen nodig zijn om de 10 doelen te behalen. De maatregelen die in dit mobiliteitsplan 2040 aan bod komen zijn aanvullend op de reeds geprogrammeerde maatregelen op basis van het huidige mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat 2025 als planhorizon had. Deze aanvullende maatregelen moeten nog worden onderzocht en verder worden uitgewerkt, al dan niet in samenwerking met partners. Met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij besluitvorming over de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota.

In dit hoofdstuk wordt in de eerste paragraaf het afwegingskader weergegeven en daarmee een duidelijkere verbinding gelegd met de doelen uit het visiehoofdstuk. Deze paragraaf wordt gevolgd door een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. Daarna volgt informatie over de investeringsstrategie bij de RSU 2040 waar aan gewerkt wordt en waar ook mobiliteit onderdeel van uitmaakt en wordt verduidelijkt op welke wijze na vaststelling van dit plan en de RSU 2040 de jaarlijkse (her) programmering bij de voorjaarsnota plaatsvindt. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk is er aandacht voor de benodigde samenwerking met andere partijen.

9.1 Afwegingskader

Om te kunnen toetsen of maatregelen en projecten bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan, willen we een afwegingskader gebruiken. Het afwegingskader gebruiken we:

1. Als handvat voor de bredere afweging bij het bepalen van nut en noodzaak van maatregelen, het prioriteren van maatregelen en in gesprekken met partners en werkgevers

2. Om mee te geven aan projecten als kader zij hun voorstel voor projectbesluiten op kunnen richten.

Zie afwegingskader op pagina 149.

In de eerste plaats zal het toepassen van het afwegingskader leiden tot een bredere verkenning van de projecten naar de bijdrage aan de doelen, waardoor meer evenwichtige basisinformatie beschikbaar komt. Beoordeling en prioritering van projecten kan vervolgens plaatsvinden door het op een rij zetten van de mate van bijdrage aan de onderdelen van het afweegkader.

9.2 Fasering op hoofdlijnen

Dit mobiliteitsplan geeft een beeld voor een mobiliteitsaanpak voor de periode van 2021 tot aan 2040. Sommige maatregelen zijn geschikt om ‘morgen’ mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd door onder andere besluitvorming waar ook andere overheden bij betrokken zijn, hoge investeringskosten waarvoor eerst dekking geregeld moet worden. De gewenste volgorde van het voorbereiden en uitvoeren van alle maatregelen is echter niet willekeurig. De aanpak heeft ook in zich dat sommige maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor andere maatregelen en/of dat maatregelen prioriteit hebben om een probleem op te lossen of een ontwikkeling mogelijk te maken. Tenslotte: de middelen en de uitvoeringscapaciteit zijn er niet om alles tegelijkertijd uit te voeren. Wat kunnen we dan zeggen over een logische en gewenste fasering? We onderscheiden hierin drie termijnen voor de uitvoering van beleid en maatregelen. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid over programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daardoor overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. In elke periode zijn maatregelen vanuit de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak nodig.

2021-2025: de korte termijn (‘ruimte creëren’)

De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Daarnaast kunnen we ook al aan de slag met een aantal nieuwe of aangescherpte maatregelen die al een groot effect kunnen hebben en al ruimte scheppen voor groei.

- Zo gaan we met werkgevers in gesprek over het mogelijk maken dat personeel relatief meer gaat thuiswerken, of meer buiten de spits naar het werk komt. Het gaat hierbij om afspraken over de noodzaak om aanwezig te zijn, cultuur, thuiswerkmogelijkheden faciliteren, etc. Voor onderwijsinstellingen gaat het om het flexibeler indelen van online en fysiek onderwijs, zodanig dat relatief minder studenten in de spits reizen. Hiermee spelen we in op de inzichten die overheden, werkgevers en werknemers in deze Corona-crisis opdoen stap 2).
- Voor de korte termijn parkeerproblematiek in gebieden waar fiets en OV nog niet gewenste kwaliteit hebben, is het mogelijk om P+R in te zetten als overloop van parkeren in deze gebieden (bijvoorbeeld hub Papendorp XL in Papendorp of in de regio). Hiervoor zijn locaties mogelijk aan bestaande OV-lijnen die al goede verbindingen bieden (stap 3 en 4). Zodra Utrecht Science park-partners parkeergelegenheid hebben gereorganiseerd, kan daar gestart worden met de ontwikkeling van het autoluwe campusgebied (stap 4 en 5).
- Op deze termijn is het ook mogelijk om al stevig in te zetten op het spreiden van fietsverkeer, door het verbeteren van routes die de drukke routes (o.a. de binnenstadsas) ontlasten. Het in deze periode uitvoeren van investeringen die al gepland zijn (o.a. prioriteiten bruggen- en tunnelstudie) leidt tot meer keuzemogelijkheden. De herinrichting van Ledig Erf en Catharijnesingel zijn belangrijke quick wins om op de grootste knelpunten meer capaciteit te bieden en veiligheid te vergroten (stap 3).
- We starten in deze periode met het initiatief om jaarlijks tot 0,5-1% parkeerplaatsen in woonstraten in overleg met bewoners te transformeren naar ruimte voor groen, spelen, fietsenstallingen en verblijven.
- Gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone wordt betaald parkeren in het gebied en de nabije omgeving ingevoerd.
- Ook kan al een start worden gemaakt met doseren van verkeer door een andere afstelling van verkeerslichten. Dit kan in kleine stapjes plaatsvinden (stap 5).
- We verbeteren de doorstroming van het busverkeer op belangrijke corridors door kleinschalige of tijdelijke maatregelen, aansluitend bij de U Ned no regretmaatregelen en door met verkeersmanagement te sturen op de doorstroming van het autoverkeer (stap 5).

Het lijkt mogelijk door de inzet op al deze stappen om ondanks de realisatie van het harde woningbouwprogramma en nieuwe werkgelegenheid, de gestage verschuiving in vervoerwijzekeuze van de afgelopen 10 jaar vast te houden. Hierdoor en door het perspectief van een goede OV-bereikbaarheid van het Wiel met Spaken is het realistisch om bij besluiten in deze periode over gebiedsontwikkeling het gewenste mobiliteitsprofiel mee te geven (stap 1).

Sommige maatregelen voor deze periode kunnen een tijdelijk karakter hebben, omdat het een route betreft die in de komende 10 jaar nog belangrijk is, maar daarna mogelijk niet meer. Ook kan het zijn dat de ruimte nog niet beschikbaar is om een definitieve, toekomstvaste inpassing te realiseren of omdat de keuze voor een lange termijn oplossing voorlopig nog niet wordt gemaakt. Voor tijdelijke maatregelen kan dan ook gekozen worden voor de sobere uitvoering, maar wel met voldoende functionaliteit.

2025-2035: de middellange termijn (‘alternatieven op orde in zuidwest’)

In deze periode gaan we verder met het spreiden van het fietsverkeer door het realiseren van fietsbruggen en ontbrekende verbindingen, ook van en naar de OV-knooppunten van het Wiel met Spaken. Het gaat hierbij ook om het verbeteren van de routes via deze nu nog missende schakels (stap 3).

De eerste grote uitbreiding in het kader van het Wiel met Spaken is niet eerder dan 2030 haalbaar. Bij start van de planvoorbereiding in 2021 en snelle besluitvorming is zeker 10 jaar nodig voor zo’n project uitgevoerd kan worden. De inzet is om als eerste de versnelling van de tramlijn naar Nieuwegein (Merwedelijn) en de tramlijn naar Papendorp te realiseren (stap 3). Deze lijnen zijn nodig om verstedelijking in de Merwedekanaalzone en verdichting in Papendorp (wonen en werken) mogelijk te maken, doordat dan een verschuiving in het gebruik van vervoerwijzen gaat plaatsvinden in Zuidwest Utrecht en er ruimte komt voor groei. De ontlasting van de Europalaan-zuid door een verbeterde autoroute via Papendorp draagt hier ook aan bij (stap 3 en 5). Vervolgens zou 5 jaar later een tweede tranche tram kunnen worden gerealiseerd: verlenging naar Zeist en het Wiel tussen Westraven en het Utrecht Science Park. Hierdoor wordt het mogelijk om OV over de binnenstadsas anders te organiseren en de binnenstadsas anders te gaan gebruiken. De realisatie van deze delen van het Wiel maken het ook mogelijk om de meeste kantorenlocaties met diverse P+R-locaties in de regio direct te verbinden. Daarmee ontstaat een extra overloop voor parkeren (stap 3). De uitbreiding van dit deel van het Wiel met Spaken, de uitbreiding van het P+R-netwerk en het verder uitbreiden van het fietsnetwerk maakt verdere groei van wonen en werken mogelijk, met name rondom de nieuwe OV-knooppunten (stap 3).

Dit zijn grote projecten met een lange voorbereiding waardoor al op korte termijn met een verkenning gestart zal moeten worden en waarvoor ook financiering op korte termijn georganiseerd moet worden.

2030-2040: de lange termijn (‘alternatieven op orde voor Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’)

Het Wiel aan de zuidoostzijde van de stad kan dus rond 2035 gereed zijn. Dan gaat het OV-knooppunt Lunetten functioneren. Mogelijk kan rond die tijd ook een station Koningsweg gerealiseerd zijn, mogelijk in eerste instantie alleen met Sprinterbediening. De knooppunten Leidsche Rijn Centrum en Overvecht kunnen al eerder functioneren. Intercity bediening is daar vooral afhankelijk van de ontwikkeling van de landelijke dienstregeling. Hiervoor zijn geen grote investeringen met lange voorbereidingstijd nodig.

Deze termijn betreft de adaptieve doorontwikkeling van het Wiel met Spaken, het netwerk van P+R en het fietsnetwerk, verder te concretise- ren op basis van de verstedelijkingskeuzes van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Voor specifieke ontwikkelgebieden zijn aanvullende fiets, OV- en auto-infrastructuur nodig en aanpassingen aan bestaande netwerken op basis van integrale keuzes. Indien deze verstedelijkingskeuzes zijn gemaakt (in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040), kan worden aangegeven welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

In elke fase van de ontwikkeling blijven we met werkgevers, medeoverheden, onderwijsinstellingen en vervoerders in gesprek over de mogelijkheden van dat moment en van de volgende ontwikkelstap en kunnen we per gebied of wijk bijsturen.

Afwegingskader

Stap 1
Slim bestemmen

A Is sprake van het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in de vorm van groen, ruimte voor voetganger, ruimte voor verblijven en toegankelijkheid voor iedereen?

B Is sprake van functiemenging en nabijheid en daarmee van verbetering van de leefbaarheid en het reduceren van mobiliteit?

C Is sprake van een mobiliteits profiel dat leidt tot een laag autogebruik en hoog gebruik van lopen, fietsen en OV, passend bij geldend mobiliteitsprofiel A, B of C?

d) Is sprake van een binnenstedelijke ontwikkeling bij een OV-knooppunt?

e) Draagt de ontwikkeling bij aan het draagvlak voor investeringen en een goede exploitatie van het OV?

Stap 2
Anders reizen

F Wordt bijgedragen aan voorkomen van mobiliteit in de spits door minder of buiten de spits te reizen?

G Wordt bijgedragen aan het minder met de auto reizen en meer te lopen, fietsen en gebruik van het OV (modal shift)?

Stap 3
Netwerken op orde

H Wordt bijgedragen aan het stimuleren van lopen op korte ritten tot 1 kilometer in plaats van fiets en auto door aantrekkelijke looproutes, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte?

I Is er voldoende fietsstallings capaciteit op eigen terrein of in de openbare ruimte om stallingsoverlast te voorkomen?

J Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?

K Is er sprake van het verbeteren van onderdelen van het Wiel met Spaken?

L Is er sprake van het toegankelijk maken van het loop, fiets- en OV-netwerk voor iedereen?

M Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?

N Wordt het gebruiken van P+R of parkeren buiten de wijk gestimuleerd om zo autoritten in de stad te verminderen?

Stap 4
Slim parkeren

O Is er sprake van het begrenzen van het parkeren om verkeersoverlast door groei van het autoverkeer te voorkomen?

P Is er sprake van het verminderen van parkeeroverlast door het reguleren van parkeren?

Stap 5
Slim sturen

Q Is er sprake van een goed evenwicht tussen verkeersaanbod en de maximum belasting van een weg, bezien vanuit verkeersoverlast, leefbaarheid en oversteekbaarheid

R Wordt bijgedragen aan het in enige mate doorstromen van de Ring Utrecht ter voorkoming van het kiezen van een route die meer door de stad loopt?

9.3 Investeringsstrategie op hoofdlijnen

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn om onze groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die nodig zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo'n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare groeimiddelen van de gemeente en de nog vrij besteedbare middelen uit het meerjaren-programma bereikbaarheid (zo'n 333 miljoen euro tot 2040). Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De focus van de investerings-strategie is het in kaart brengen en waar mogelijk verbeteren van de haalbaarheid en betaalbaarheid van de ambities door mogelijke dekkingsbronnen te koppelen aan de investeringsopgave. Dit alles laat onverlet dat significante overheidsfondsen nodig zullen zijn om de ambities uit dit mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. Hoe beter de integrale investeringsagenda, met een helder beeld van de (fasering van de) ambities, en hoe robuuster het lokale investeringsklimaat, hoe groter de kansen op cofinanciering.

In het mobiliteitsplan worden diverse maatregelen genoemd, maar met besluitvorming over het mobiliteitsplan vindt geen besluit over financiële middelen voor deze maatregelen plaats: dat gebeurt jaarlijks bij de voorjaarsnota. Als het niet lukt om de benodigde investeringen te organiseren, heeft dat invloed op keuzes bij maatregelen op het gebied van mobiliteit en de fasering van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit hoofdstuk Programmering zal na het ter inzage leggen van het mobiliteitsplan worden aangepast op de verstedelijkingskeuzes uit de concept-RSU en de verder uitgewerkte investeringsstrategie. Bijstellen van de programmering gebeurt na vaststelling vervolgens jaarlijks bij de voorjaarsnota.

Station Utrecht Vaartsche Rijn

9.4 Benodigde samenwerking

In hoofdstuk 3 werd de regionale samenwerking bij het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) en de samenwerking tussen Rijk en regio bij het programma U Ned genoemd om de groeiopgaven van de regio te verknopen met mobiliteitsbeleid. Er werd geconstateerd dat een samenhangende multimodale aanpak nodig is om de regio bereikbaar te houden en gezond leven in een stedelijke regio mogelijk te maken. Met dit mobiliteitsplan leveren we daaraan als gemeente Utrecht een bijdrage. Het aanscherpen van ambities en keuzes van de gemeentelijke ambities is slechts een eerste stap om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen.

Rijk en regio zijn actief betrokken bij dit plan, maar er wordt ook al op verschillende vlakken samengewerkt. Niet alleen met mede-overheden bij fysieke projecten, onderzoeken en programma's, maar ook met werkgevers op het gebied van mobiliteitsmanagement, met ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen en met maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen zoals de Universiteit Utrecht op tal van onderwerpen. Die samenwerking is en blijft onverminderd nodig. Zo worden spoorprojecten (hoofdrailnet) niet door de gemeente, maar door ProRail in opdracht van het Rijk gerealiseerd en meestal ook bekostigd. De gemeente voert dan vooral een lobby om deze projecten, al of niet in samenhang met samenhangende, meer lokale maatregelen, bij het Rijk te laten besluiten en programmeren. Op korte termijn is het van belang om gewenste maatregelen in het landelijke programma Toekomstbeeld OV te agenderen. Meer regionale projecten met zowel een regionaal als Rijksbelang worden meestal gezamenlijk verkend, besloten en bekostigd in de rijk-regio-samenwerking van het programma U Ned. De gemeente is deelnemer in deze samenwerking van Rijk, provincie, gemeente Utrecht en U10. Na gezamenlijke besluitvorming kan de realisatie door een van de partners uitgevoerd worden. In deze categorie van projecten zitten de grotere OV-projecten, maar ook het gezamenlijk organiseren van P+R's. Voor bekostiging staan partijen ook gezamenlijk aan de lat. Het uitwerken en realiseren van regionale maatregelen op het gebied van fiets en openbaar vervoer gebeurt in samenwerking met provincie en omliggende gemeenten. Deze samenwerking vindt altijd plaats vanuit eigen verantwoordelijkheden van de betrokken organisaties, maar met een groot gezamenlijk belang om stad en regio gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor inwoners én bezoekers.

Fietsenstalling station Utrecht Centraal

10. Kwantitatieve onderbouwing: de effecten van het mobiliteitsplan

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Verkeersmodel VRU ipv Rekentool+ gebruikt.
- Effecten herschreven naar aanleiding van nieuwe maatregelen en gebruik 5-stappenplan van Utrechtse mobiltieitsaanpak.
- Regioparagraaf toegevoegd.

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar moet bijdragen aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel VRU zijn de kwantitatieve effecten van de maatregelen uit de stappen 1 tot en met 5 in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad. Daarnaast is onderzocht wat de effecten op enkele specifieke situaties in de stad zijn.

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Resultaten op waarde schatten

De resultaten van de doorrekening met het verkeersmodel geven een indicatie van de mogelijke effecten van de maatregelen die zijn doorgerekend. Om deze resultaten op waarde te kunnen schatten is het van belang om het volgende in beschouwing te nemen:

- **We maken een prognose voor 2040. Dat is 20 jaar van nu. Het model baseert de effecten echter voor een belangrijk deel op het gedrag van mensen uit 2015 en eerder. Er is echter geen zekerheid dat die ontwikkeling van het gedrag op een zelfde wijze doorgaat.**
- **Het model berekent een moment in de toekomst, op basis van uitgangspunten voor allerlei aspecten die mobiliteitskeuzen bepalen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met effecten van gebeurtenissen onderweg, zoals een economische crisis of Corona.**
- **De nauwkeurigheid en het detailniveau van de maatregelen die we hebben doorgerekend, maakt het mogelijk om conclusies op stedelijk niveau te trekken. Het is echter niet mogelijk om conclusies op weg- of buurtniveau te trekken.**
- **Het verkeersmodel rekent grotendeels met het gedrag van een gemiddelde Nederlander. In de praktijk maakt echter niet iedereen dezelfde afweging. Dit geldt onder andere voor de voorkeuren voor een vervoerwijze, maar ook voor een routekeuze.**

Desalniettemin denken wij de effecten van het verkeersmodel in grote lijnen, zeker op stedelijke schaal, wel een goede indicatie geven van de ontwikkeling van de mobiliteit. Denk aan een groei of afname van het gebruik van een vervoerwijze.

10.1 Kwantitatieve onderbouwing met Verkeersmodel

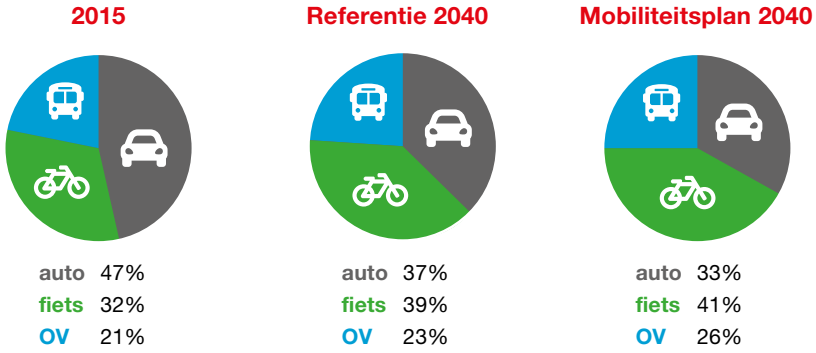
De berekeningen naar de effecten van het Mobiliteitsplan hebben plaatsgevonden met het gemeentelijke verkeersmodel VRU. Als eerste is een referentiesituatie 2040 opgesteld. Hierin is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en verstedelijking gebruikt om een prognose te maken van hoeveel mensen met welke vervoerwijze in 2040 van welke herkomst naar welke bestemming reizen. Hierbij is rekening gehouden met (inter)nationale ontwikkelingen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB) hebben beschreven in de WLO-scenario's[20]. In hoofdstuk 2 zijn de opgaven en knelpunten van deze referentiesituatie beschreven. Vervolgens is het beschreven beleid van het mobiliteitsplan zoals gepresenteerd in de hoofdstukken 4 tot en met 8 in het verkeersmodel vertaald en doorgerekend. De effecten van dit beleidsscenario worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. Hierbij is een berekening van stap op stap van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak uitgevoerd.

[20] WLO: scenario's voor Welvaart en Leefomgeving. Voor het mobiliteitsplan is uitgegaan van het scenario 'hoog' dat het beste aansluit bij de verwachte verstedelijkingsopgave waarmee de RSU rekening houdt. Ook het programma U Ned neemt dit scenario als uitgangspunt.

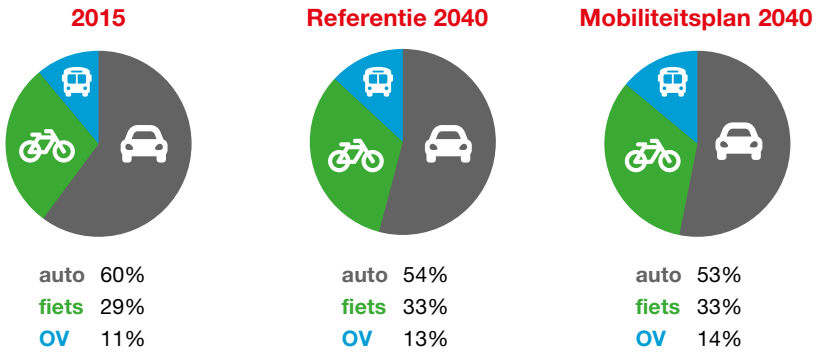
10.2 Mobiliteitsplan leidt tot nieuwe balans tussen vervoerwijzen

Verschuiving in de balans tussen vervoerwijzen richting fiets

Naast een groei in het aantal verplaatsingen, zal in de toekomst ook de balans in het gebruik van vervoerwijzen veranderen. In 2015 verzorgt de auto circa 47% van alle van alle verplaatsingen van ofnaar Utrecht, de fiets circa 32% en het openbaar vervoer circa 21%. Dankzij reeds genomen besluiten, maar zonder de maatregelen van het Mobiliteitsplan zou het aandeel van de auto tot 2040 afnemen naar circa 37% volgens het verkeersmodel. Het aandeel fiets zou stijgen naar circa 39% en het aandeel openbaar vervoer zou toenemen tot circa 23%. De maatregelen (het totaal van de 5 stappen) van het Mobiliteitsplan hebben invloed op het gebruik van de beschikbare vervoerwijzen. Volgens de analyses daalt het aandeel van de auto verder tot 33%, het aandeel fiets stijgt door tot 41% en het aandeel openbaar vervoer stijgt tot 26%. Dit laatste is het resultaat van enerzijds een deel van de automobilisten dat kiest voor het openbaar vervoer, terwijl ook een deel van de openbaar vervoerreizigers kiest voor de fiets. Het openbaar vervoer gaat dus meer concurreren met de auto en minder met de fiets, wat netto leidt tot een groei van het OV-gebruik.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



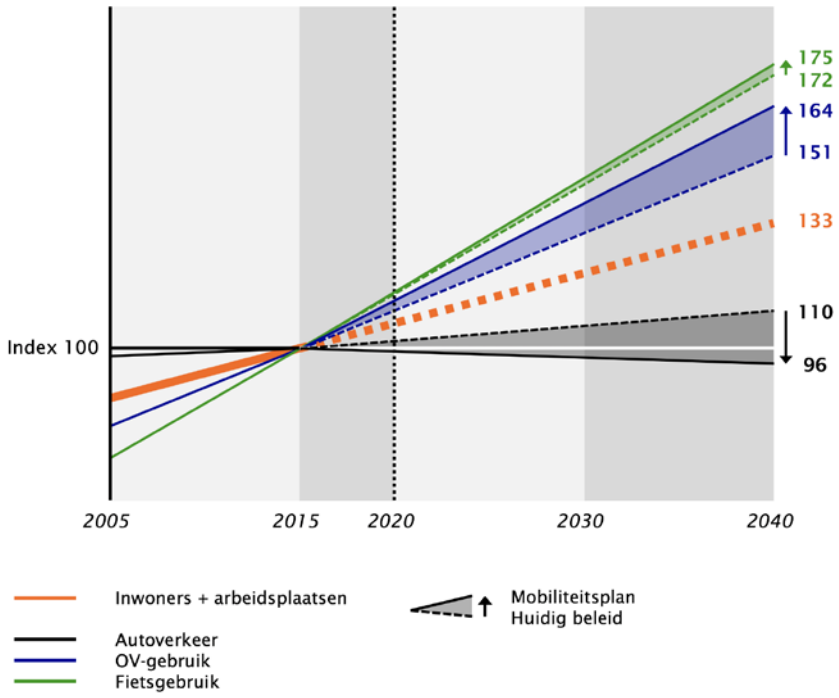
Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split) verplaatsingen in, van en naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern

Gebruik van vervoerwijzen varieert per gedeelte van de stad

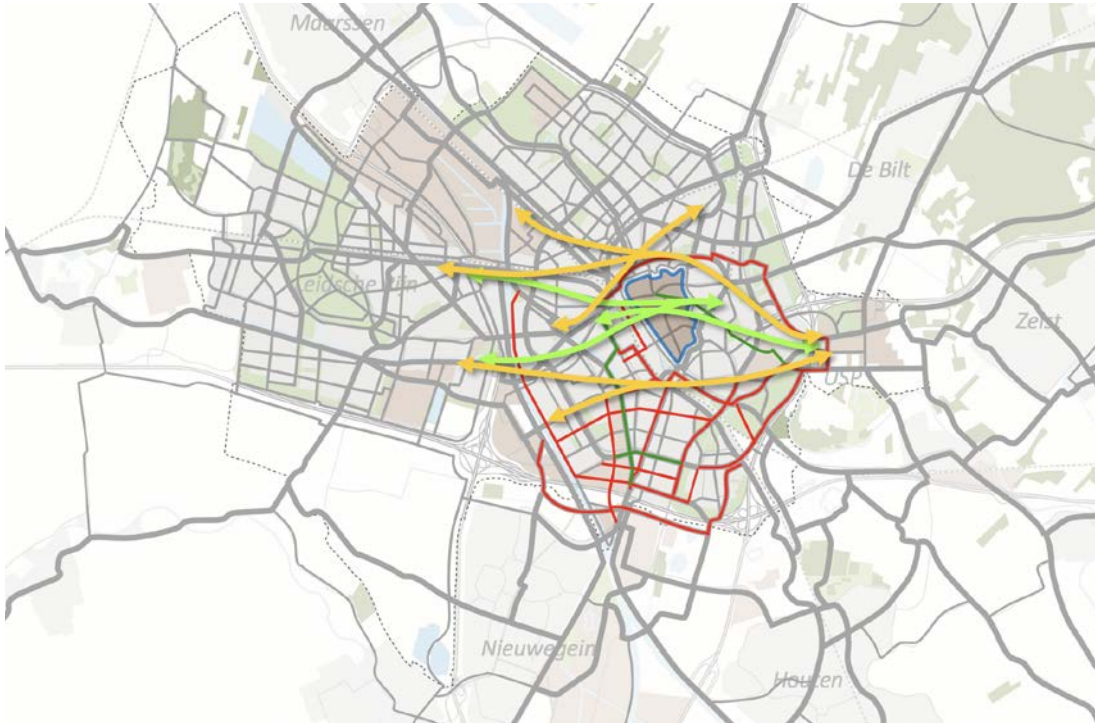
De balans tussen de verschillende vervoerwijzen verschilt sterk per type gebied in de stad. De maatregelen in het Mobiliteitsplan zorgen volgens de analyses in elk van de gebieden voor een verschuiving richting fiets en openbaar vervoer, ten koste van het autoverkeer:

- Van alle verplaatsingen van/naar de binnenstad stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 49% (2015) naar circa 55% (2040), het aandeel openbaar vervoer daalt iets van circa 33% naar circa 31%. De verschuivingen gaan ten koste van het aandeel autoverkeer: van circa 18% daalt dit naar circa 14%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de 5 grootste kantorenlocaties stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 30% (2015) naar circa 45% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 25% naar ongeveer 28% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 45% naar circa 27%.
- Van alle verplaatsingen van/naar de wijken ten oosten van de A2 stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 32% (2015) naar circa 40% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 20% naar circa 23% en het aandeel autoverkeer daalt van circa 48% naar circa 37%.
- Van alle verplaatsingen van/naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern stijgt het aandeel fietsverkeer van circa 29% (2015) naar circa 33% (2040), het aandeel openbaar vervoer stijgt van circa 11% naar circa 14%. Het aandeel autoverkeer daalt van circa 60% naar circa 53%.

10.3 Doorvertaling naar de verkeersdrukte in de stad



Figuur: Effecten mobiliteitsplan op groei vervoerwijzen (aantal ritten in, van en naar Utrecht, exclusief Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern)



Hoofdfietsroute (prioritaire routes)

Hoofdfietsroute (overige routes)

Toename door gewijzigde routekeuzes

Afname door gewijzigde routekeuzes

Fietsroute logischerwijs door de binnenstad

Fietsroute logischerwijs om de binnenstad (Om de Noord of Om de Zuid)

Figuur: Spreiding fietsverkeer en aangepaste fietsroutes tussen wijken

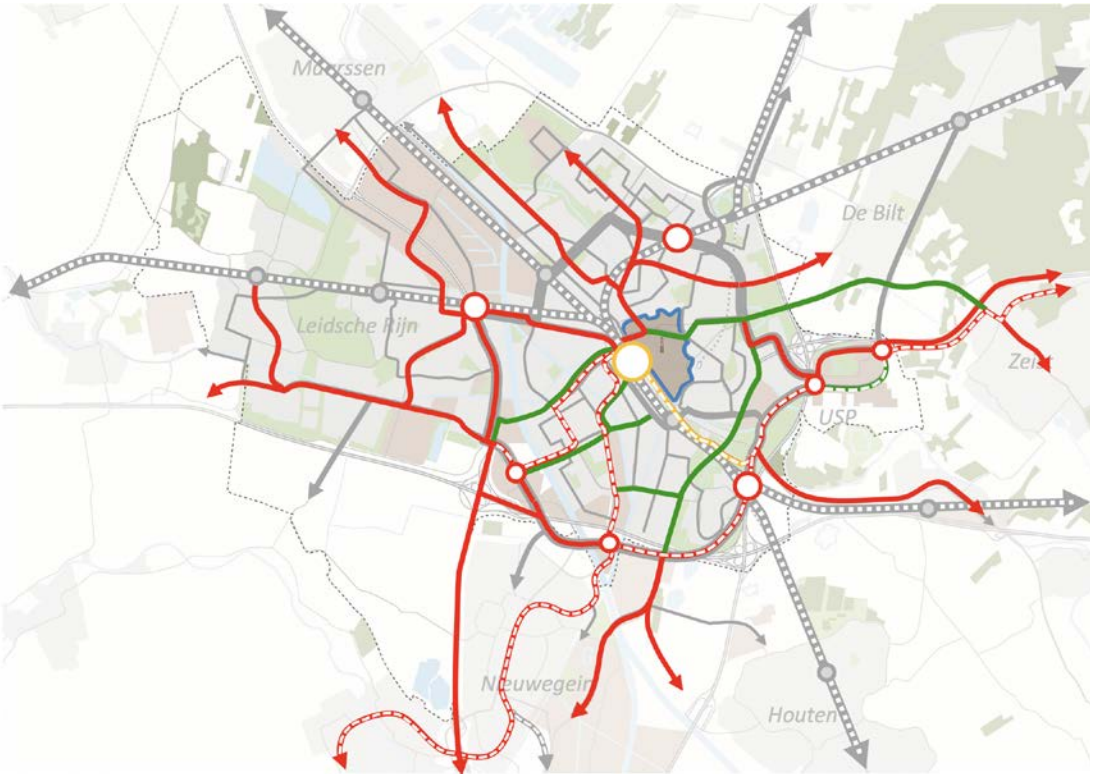
De maatregelen van het mobiliteitsplan leiden tot een afname van de mobiliteit (ten opzichte van de referentie zonder maatregelen, de mobiliteit blijft groeien ten opzichte van 2015) en tot een verschuiving van het gebruik van de auto naar gebruik van de fiets en OV. De afname van de mobiliteit komt vooral door het thuiswerken. De verschuiving van auto naar fiets en OV is een totaal effect van de 5 stappen van de mobiliteitsaanpak. Hierdoor groeit de fiets nog iets harder dan in de referentie (75% in plaats van 72%). De extra groei van de fiets is beperkt, omdat de fiets in de referentie al veel marktaandeel heeft gewonnen ten gevolge van het door de gemeente reeds ingezette beleid. OV groeit flink harder dan in de referentie (64% in plaats van 51%), vooral doordat veel reizigers de overstap maken van auto naar OV op de P+R (in dat geval is de OV-rit meegeteld omdat deze in Utrecht aankomt of vertrekt). De verbetering van het OV (en dus de groei in het OV) gaat ook deels ten koste van de fiets, vooral op die corridors met een sterke verbetering. Dit vindt ook andersom plaats op corridors waar het OV niet verbetert en de fiets wel. Het autogebruik neemt af tot een niveau lager dan in 2015. Dat betekent dat in de stad het autoverkeer niet drukker wordt, ondanks de grote groei van inwoners en banen.

Het fietsverkeer groeit verspreid over de stad

Het fietsverkeer in de stad groeit ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70%. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers meer dan verdubbelt. Dit is op veel plekken in de stad geen probleem, maar op sommige plekken wordt het zonder spreiden erg druk, met name rond het Centraal Station en op de binnenstadsas. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum kunnen we de hoeveelheid fietsers op de binnenstadsas ongeveer op het huidige niveau houden. Daarvan zijn in 2040 relatief meer fietsers die in de binnenstad of het stations-gebied moeten zijn. Een ander deel van de groei van de fiets verschuift richting de stations Overvecht, Leidsche Rijn Centrum en vooral Lunetten-Koningsweg. In het stationsgebied vindt ook spreiding plaats doordat meer fietsers gebruik maken van de Daalsetunnel in plaats van de Seijpesteijntunnel. Tevens maken fietsers uit Zuidwest meer gebruik van de nieuwe Nicolaas Beetstunnel om naar de Stationspleinstalling te gaan in plaats van via het Smakkelaarsveld.

Groei van het OV vooral via het wiel

De flinke groei van het OV wordt voor een belangrijk deel opgevangen door het Wiel en de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn. Zo groeit het aantal in- en uitstappers van Utrecht Centraal niet meer met bijna 50% tot 239.000, maar met ongeveer 30% tot 209.000 in- en uitstappers. Hiervan heeft een groter deel een bestemming in de directe omgeving. Daar waar in 2015 nog bijna tweederde van alle OV-reizen via Utrecht Centraal gaat, daalt dit door het Wiel met Spaken tot de helft. De Uithoflijn wordt iets rustiger, waardoor de druk op het tramstation bij Utrecht Centraal afneemt. Het aantal OV-reizigers op de binnenstadsas neemt door verschuiving naar de Uithoflijn en de route via de Oudenoord af tot iets minder dan 10.000 (bestemmings)reizigers, ongeveer een kwart van het huidige gebruik. De spaken naar Papendorp, Westraven, Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en De Bilt groeien met 20-100%, deels ten gevolge van reizigers uit P+R's, deels omdat er meer mensen wonen en werken in het stationsgebied (bestemmingsreizigers).



Figuur: Groei OV-gebruik

Wel of geen Intercity-stop op station Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum

Het Wiel met Spaken is het meest aantrekkelijk indien een deel van de Intercity's die hier langs rijden, halteert op deze stations. Indien er alleen frequente Sprinters op deze stations halteren, dan werkt het principe van Wiel met Spaken nog steeds, maar wordt Utrecht Centraal minder ontlast, zowel wat betreft in- en uitstappers, fietsers als bus- en tramreizigers.

Station	Verwachte in+uitstappers met Intercity-stop	Verwachte in+uitstappers zonder Intercity-stop
Utrecht Centraal	209.000	222.000
Lunetten-Koningsweg	70.000	31.000
Overvecht	17.000	14.000
Leidsche Rijn (Centrum)[21]	11.000	5.000

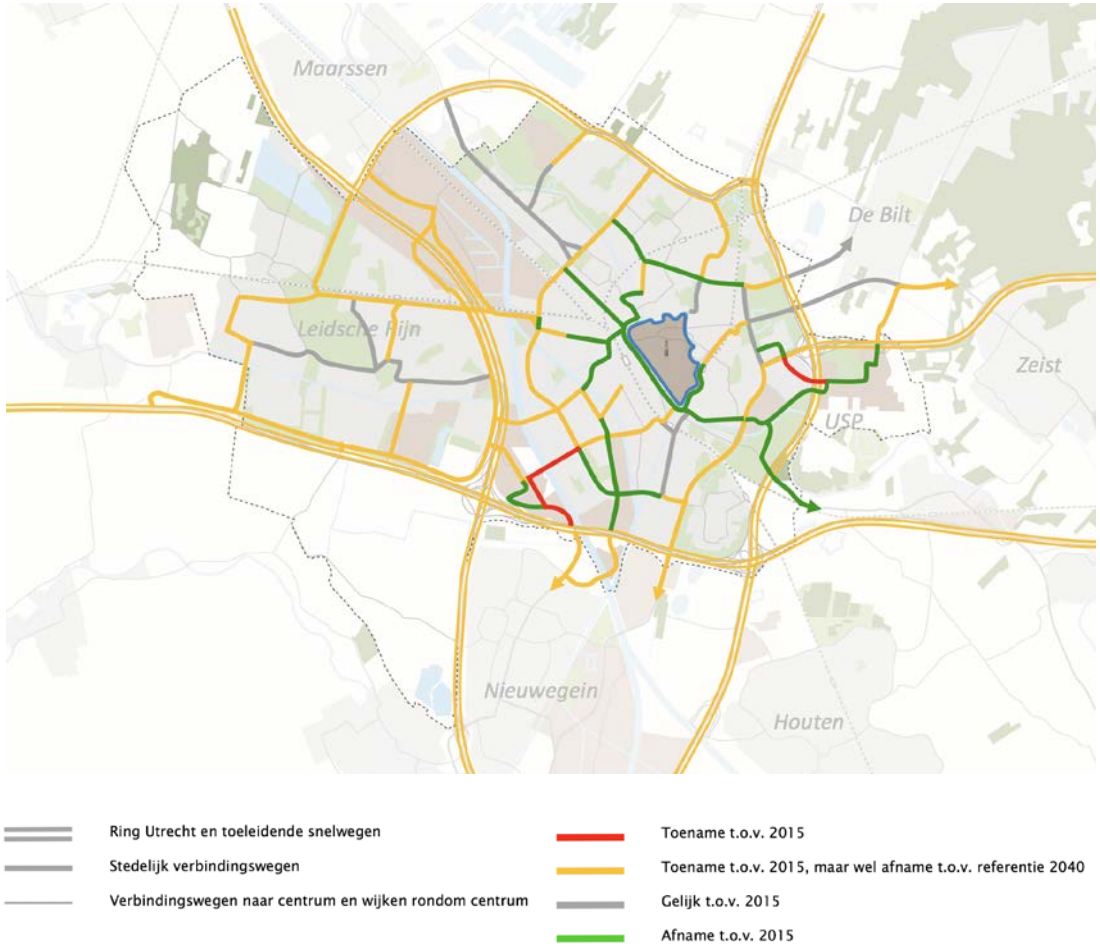
[21] De officiële naam van dit station is station Utrecht Leidsche Rijn

De verkeersdrukte op stedelijke verbindingswegen blijft beheersbaar

De uitgevoerde analyses zijn gericht op het schaalniveau van de hele stad. Daarnaast zijn indicatieve uitspraken mogelijk op het schaalniveau van verbindingen. Binnen de stad komt de autoverkeersdrukte verhoudingsgewijs meer bij de invalsroutes te liggen en minder bij de stedelijke verbindingswegen dieper in de stad. Dieper in de stad zijn, ook in het hoge scenario, absolute afnames te zien van de autoverkeersdrukte.

Op de snelwegen neemt het autoverkeer ten opzichte van 2015 toe. Doordat fiets en OV relatief vaker gebruikt worden om van en naar Utrecht te reizen en door P+R minder auto's de stad in rijden, wordt de groei 3 tot 5% minder groot dan zonder maatregelen (oranje). De groei op de snelwegen wordt dan ook voornamelijk veroorzaakt door doorgaand en regionaal verkeer dat geen herkomst- of bestemming in Utrecht heeft. Ook voor veel stedelijke verbindingswegen (zoals de westelijke stadsboulevard en de Waterlinieweg) geldt dat het autoverkeer ten opzichte van 2015 wel iets toeneemt, maar niet zoveel als zonder de maatregelen van het mobiliteitsplan. De wegen langs het centrum worden rustiger ten opzichte van 2015 (groen), evenals de wegen in het Utrecht Science Park, omdat daar vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer rijdt. De Europalaan (groen) wordt rustiger door het introduceren van een relatief snellere route naar Kanaleneiland via Papendorp (rood). Door de autoluwe campus in het Utrecht Science Park wordt het eerste deel van de Archimedeslaan drukker, omdat daar een deel van het parkeren van het Utrecht Science Park wordt gerealiseerd. Door een directe aansluiting van die parkeervoorziening op het (in 2040 voormalige) uiteinde van de A28, leidt dit niet tot meer verkeer in Rijnsweerd-Noord, zelfs minder.

Snelweg A12



Figuur: Verandering drukte autoverkeer

Perspectief voor geluid en luchtkwaliteit

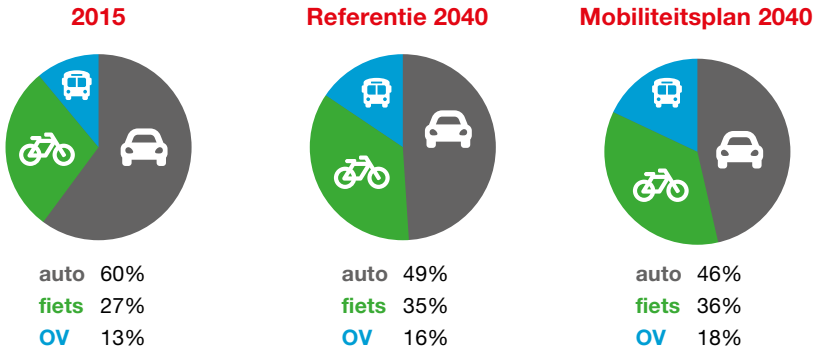
Het mobiliteitsplan leidt in grote lijnen tot een afname van het autoverkeer, vooral in kwetsbare gebieden. Hiermee zal, samen met het verschonen van het wagenpark, de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Naast minder autoverkeer zal de vormgeving van stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard zorgen voor lagere snelheden. Zo zijn grote woongebieden in de stad verzekerd van een goed akoestisch leefklimaat. Waar dat nodig is, gaat de stad door met het aanbrengen van geluidsisolatie aan de gevel. Ook het gebruik van stiller asfalt is een mogelijke maatregel. Wellicht zijn door technische innovatie de komende 20 jaar grotere effecten te behalen.

Effecten op klimaat: CO2

De maatregelen in het mobiliteitsplan leiden tot een verschuiving naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit). Binnen de stad blijft de automobiliteit gelijk en het doorgaande verkeer op de ring toont een lichte groei. Door de toename van het aantal elektrische voertuigen (auto, OV en bestelverkeer) verminderen de CO2 emissies. Onduidelijk is hoe snel het aandeel elektrische voertuigen dan toeneemt. Afgesproken is dat het OV in 2040 volledig elektrisch rijdt. Bovendien sturen we op schone (bouw) logistiek. Voor personenauto's gaan we uit van een aandeel van 30% elektrische auto's in 2040.

10.4 Betekenis voor de regio Utrecht

Ongeveer 50% van de verplaatsingen van en naar Utrecht komt uit de regio (15 gemeenten rondom Utrecht[22]). Andersom komt 40% van de verplaatsingen van en naar de gemeenten in de regio uit gemeente Utrecht. Zowel vanuit Utrecht als vanuit de regio gezien, is de onderlinge relatie dus erg belangrijk. Het aantal verplaatsingen tussen deze gemeenten en Utrecht neemt tussen 2015 en 2040 toe met 28% (ongeveer 100.000 verplaatsingen).
De mobiliteitsaanpak van de gemeente Utrecht heeft dan ook een grote invloed op de mobiliteit van de gemeenten in de regio. Ook voor deze gemeenten leidt dit tot een verschuiving in het gebruik van de vervoerwijzen fiets, OV en auto.



Ontwikkeling aandelen vervoerwijzen (modal split verplaatsingen tussen U16 en Utrecht)

Het effect van de 5 stappen op de regio: meer fiets en OV, lager aandeel auto
Om gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen te bewerkstelligen zetten we ook regionaal in op het verminderen van de auto-afhankelijkheid. Met behulp van de 5 stappen uit dit mobiliteitsplan bereiken we daarmee dat het aandeel regionale autoverplaatsingen afneemt ten gunste van OV en fiets.

De doorontwikkeling van het regionale fietsnetwerk en een daarop afgestemd fijnmazig netwerk van fietsverbindingen in de stad zorgen voor aantrekkelijkere verbindingen en routemogelijkheden tussen de woon- en werkgebieden in de stad en regio. Daarmee is de fiets voor veel regionale verplaatsingen een volwaardig alternatief voor de auto en neemt het aandeel fiets toe.

Het Wiel met Spaken concept is een gezamenlijk product van de provincie, regio en gemeente Utrecht. De benodigde infrastructuur van de wiel- en spaakverbindingen ligt voor het grootste deel in de gemeente Utrecht, maar zowel stad als regio profiteren van de kwaliteitssprong in het OV. De in dit mobiliteitsplan gemaakte uitwerkingsslag van het Wiel met Spaken concept zorgt voor betrouwbaardere verbindingen en snellere, in veel gevallen rechtstreekse verbindingen vanuit de regio via het wiel naar de belangrijke bestemmingen in de regio, waardoor het OV-gebruik vanuit de regio toeneemt.

[22] Dit zijn de gemeenten De Bilt, Zeist, Bunnik, Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Woerden, Stichtse Vecht, De Ronde Venen, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Vijfheerenlanden, Montfoort, Oudewater en Lopik.

Binnenstedelijke ontwikkeling zorgt voor een toename van het fiets- en OV-gebruik, doordat mensen die van en naar hoogstedelijke gebieden reizen vaker kiezen voor de fiets en het OV. Daarmee worden investeringen in fiets- en OV-verbindingen beter benut en zijn bijvoorbeeld frequentieverhogingen van regionale bussen en treinen mogelijk. Het OV-systeem met wiel en spaakverbindingen biedt ruimte om de regionale groei opgaven wonen en werken aan te koppelen. Een hoger aandeel fiets en OV zorgt ervoor dat het aantal autoverplaatsingen afneemt, waardoor ook de druk op de ring Utrecht afneemt. Met P+R locaties in de regio neemt deze druk op de ring Utrecht verder af, waardoor de Ring een betere doorstroming biedt voor autoverkeer dat geen alternatief heeft. Ook bieden deze P+R locaties (als onderdeel van de multimodale reis) kansen om de fiets- en OV-verbindingen tussen stad en regio verder te versterken. Voorzichtige inschatting is dat vanuit de regio ongeveer 2 tot 3% van de verplaatsingen tussen stad en regio een aantrekkelijk alternatief via deze P+R locaties geboden kan worden. Dit komt neer op 10.000 tot 15.000 reizen per dag.

Om de voordelen van P+R in de regio te verzilveren en te voorkomen dat parkeerbeleid in de stad leidt tot ongewenst parkeren in de omliggende wijken (in stad en regio) werken we met rijk en regio samen in het programma U Ned aan een regionale parkeerstrategie.

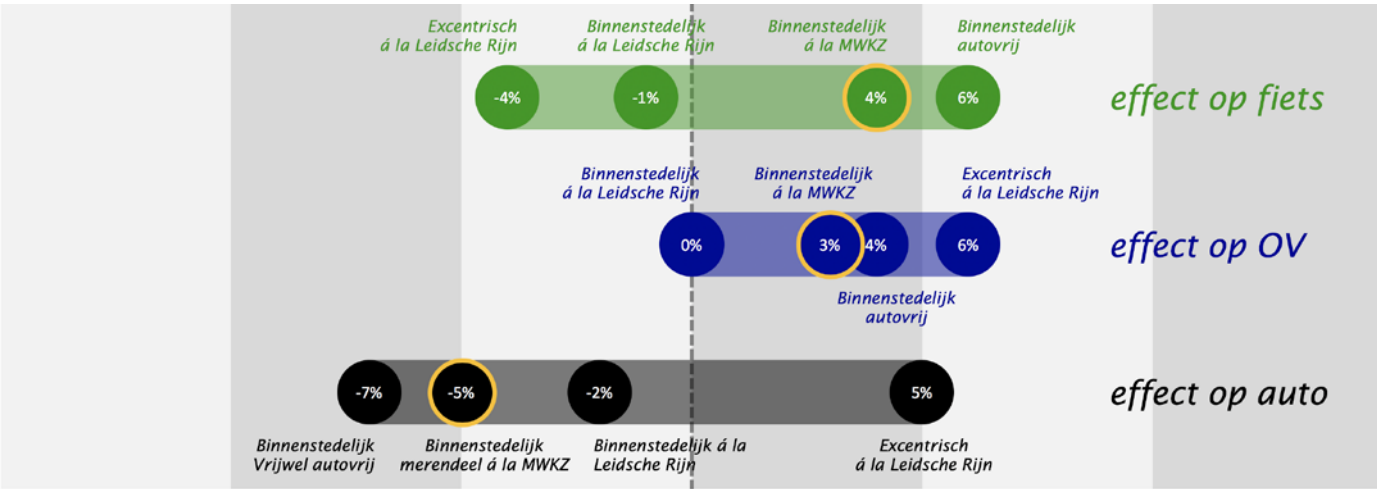
10.5 Analyse en sturing per stap

De hiervoor beschreven effecten zijn de totaaleffecten van de beleidsmaatregelen van de stappen 1 tot en met 5. Hier brengen we de effecten per stap in beeld. Tevens geven we aan wat de effecten kunnen zijn indien andere keuzes per stap worden gemaakt. Dit is relevant omdat we een eindbeeld voor 2040 schetsen, terwijl er de komende 20 jaar nog diverse ontwikkelingen zich kunnen voordoen, waardoor de ontwikkeling van de mobiliteit anders zal verlopen. Het is dan belangrijk om bij te kunnen sturen. Tevens kunnen andere accenten worden gelegd per stap om hetzelfde totaaleffect te bereiken. Indien bijvoorbeeld thuiswerken een structureel grotere rol gaat spelen dan waar nu op in wordt gezet, dan is het minder nodig om met Slim sturen de verkeersstromen in de spits te beïnvloeden.

Stap 1: Slim bestemmen

De variabelen binnen de stap Slim bestemmen zijn:

- **Waar bouwen?** Het ontwikkelen van wonen en werken binnenstedelijk en bij OV-knooppunten of meer excentrische stadsuitleg zoals Rijnenburg.
- **Welk profiel?** Mobiliteitsprofiel bij nieuwbouw: klassiek volgens CROW-normen (á la Leidsche Rijn) of merendeel ontwikkelingen autoluw à la Merwedekanaalzone (vooral bouwen bij knooppunten zoals in A-zone) of merendeel bouwen zonder auto (á la Het Platform) of wisselend een van deze profielen per ontwikkeling (zowel bouwen volgens A, B- en C-zone).

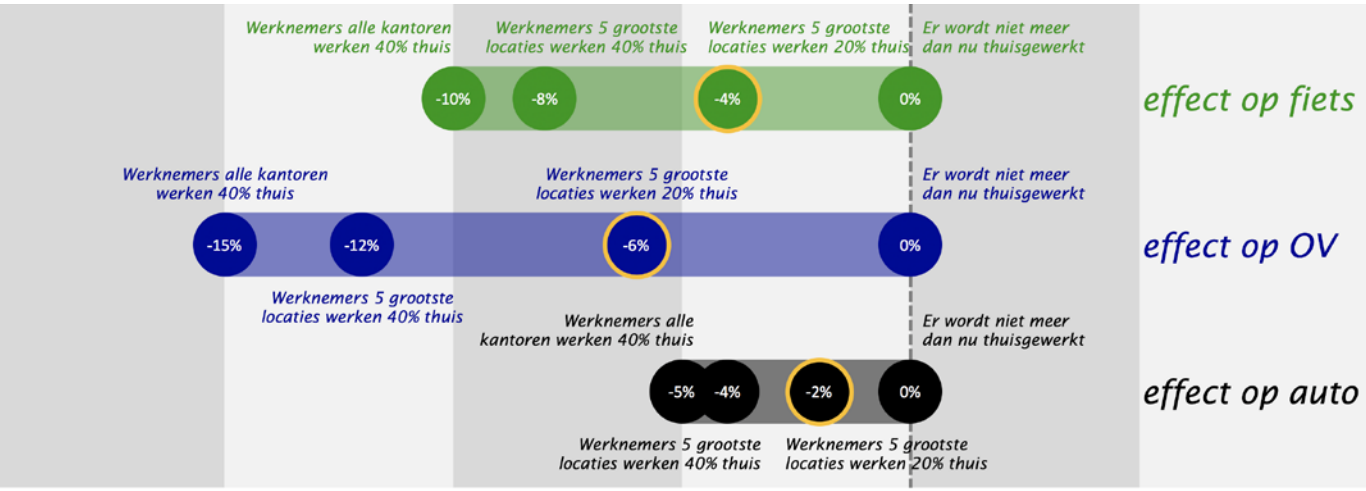


Figuur: Variabelen en effecten voor stap 1 Slim bestemmen. De bolletjes met de geel-oranje rand geven de effecten weer zoals die zijn doorgerekend op basis van het beleid van dit Mobiliteitsplan en die onderdeel zijn van de hiervoor gepresenteerde totaaleffecten. De percentages betreffen een effect op de hoeveelheid verplaatsingen van elke vervoerwijze ten opzichte van de referentie zonder maatregelen uit het mobiliteitsplan.

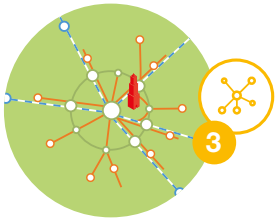
Stap 2: Anders reizen

De variabelen binnen de stap Anders reizen zijn:

- **Wie werken thuis?** Alleen werknemers van de 5 grote kantoren-locaties of alle werknemers met kantoorbaan of ook werknemers in andere beroepen (deels).
- **Hoeveel thuiswerken?** Op de drukste dagen werkt 40% van al deze werknemers thuis of idem 20% of thuiswerken is in 2040 niet meer mogelijk/zinvol.



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 2 Anders reizen. Andere maatregelen zoals 10% van de werknemers van kantoren reist buiten de spits heeft alleen een spitseffect of 70% studenten reist buiten de spits (vooral spitseffect, relevant voor capaciteit OV en fietsnetwerk) hebben geen invloed op het gebruik per vervoerwijze per dag en kunnen niet weergegeven worden in deze figuur.

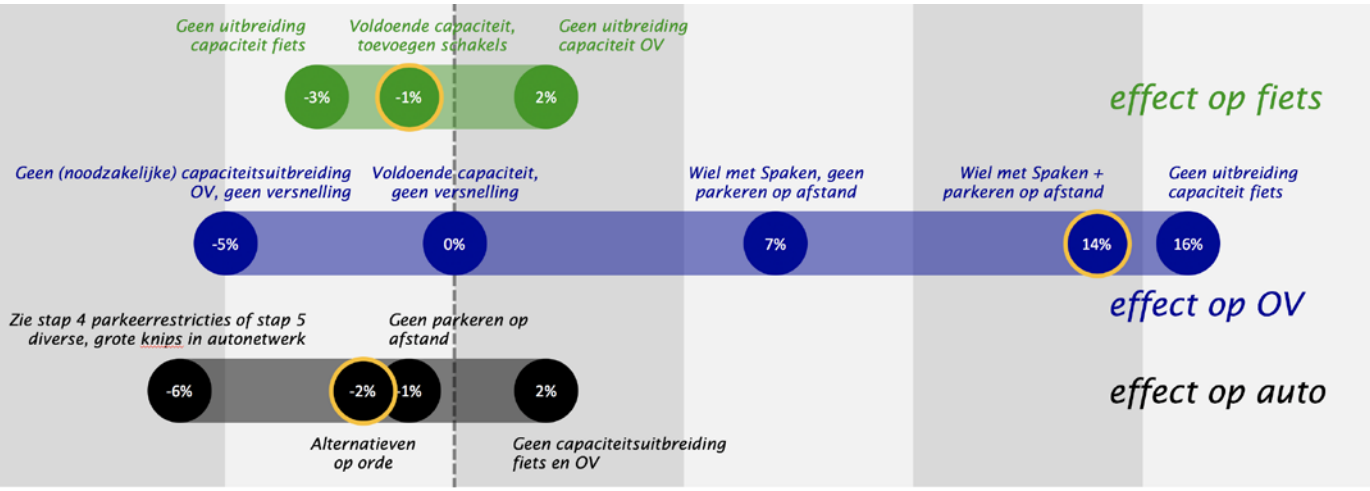


Stap 3: Netwerken op orde

De variabelen binnen de stap netwerken op orde zijn:

- **Uitbreiden fietsnetwerk:** Meer of minder nieuwe verbindingen, vooral via nieuwe bruggen en tunnels. Meer of minder spreidingseffect.
- **Uitbreiden OV-netwerk Wiel met Spaken:** Meer of minder reistijdwinst, meer of minder capaciteitsuitbreiding, meer of minder P+R-gebruik.
- **Netwerk van P+R:** wel/niet/meer/minder inzetten op P+R
- **Geen uitbreiding capaciteit autonetwerk:** alternatieven meer of minder aantrekkelijk, meer of minder knips, wel of niet capaciteitsuitbreiding.

De maatregelen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 6 Netwerken op orde voor fiets, OV en auto zijn doorgerekend en de effecten daarvan weergegeven door middel van de oranje bollen, oftewel uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk, het Wiel met Spaken (met Intercity-bediening van de stations Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn) en P+R in de regio ten behoeve van de multimodale reis. Multimodale reizen zijn als OV- of fietsrit meegeteld.

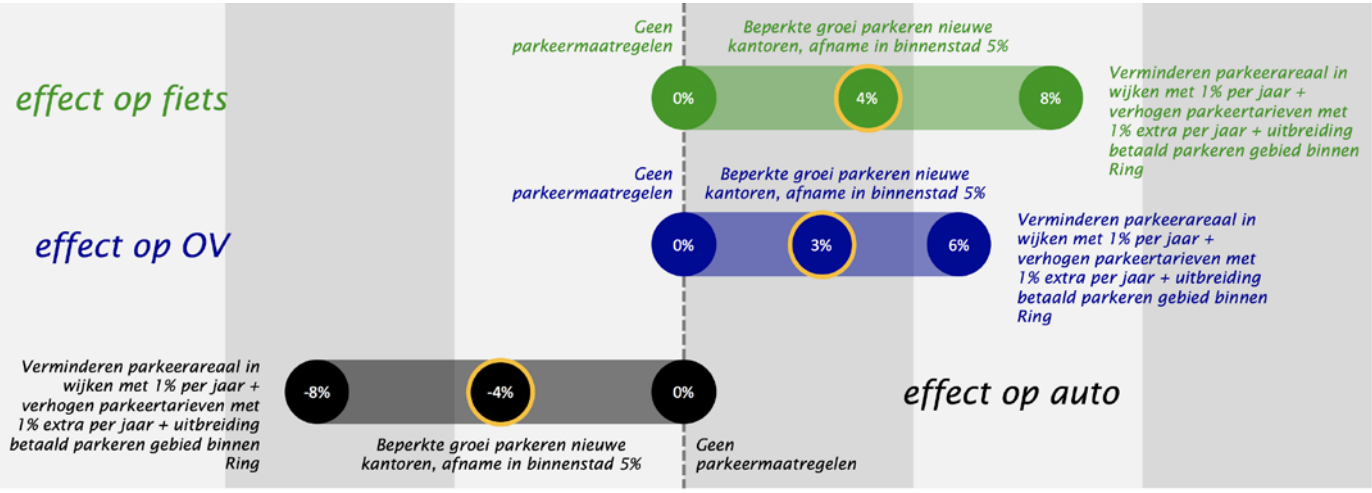


Figuur: Variabelen en effecten voor stap 3 Netwerken op orde

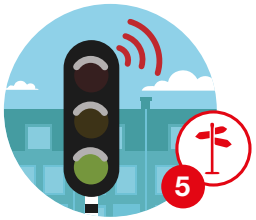
Stap 4: Slim parkeren

De variabelen binnen de stap Slim parkeren zijn:

- **Beperken aantal extra parkeerplaatsen** bij bestemming: minder of geen uitbreiding aantal parkeerplaatsen bij nieuwe kantoren.
- **Uitbreiden gebied betaald parkeren:** verdere uitbreiding op basis van draagvlakmeting, in en rondom grote gebiedsontwikkelingen (zoals Merwedekanaalzone) of naar alle wijken ten oosten van de A2.
- **Verhogen parkeertarieven:** conform inflatie, vergelijkbare verhoging als afgelopen jaren of meer dan een vergelijkbare verhoging als in afgelopen jaren.



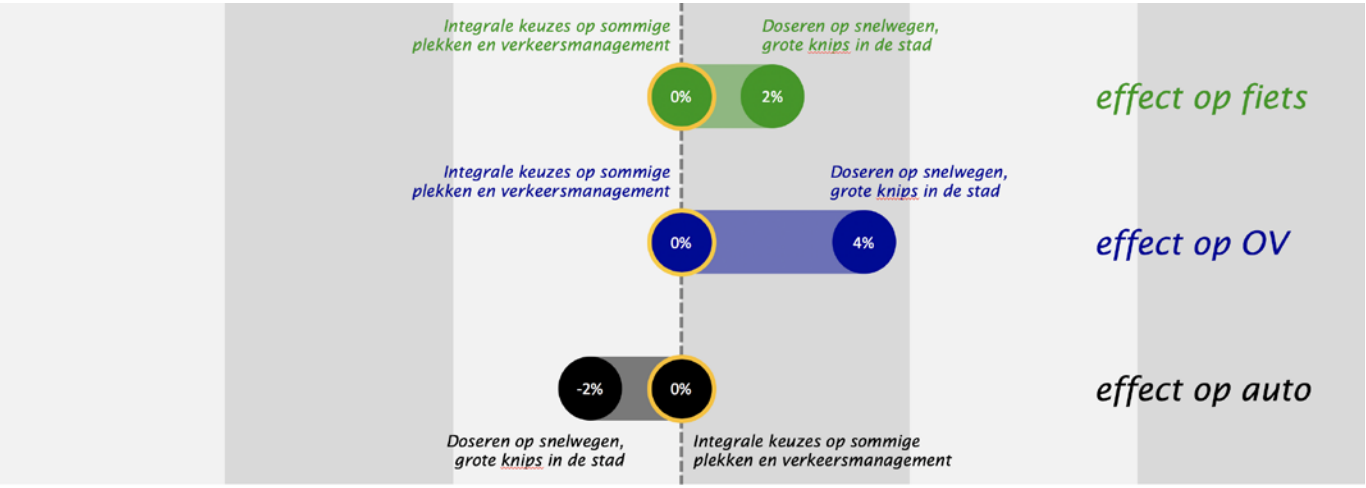
Figuur: Variabelen en effecten voor stap 4 Slim parkeren



De Stap 5: Slim sturen

De variabelen binnen de stap Slim sturen zijn:

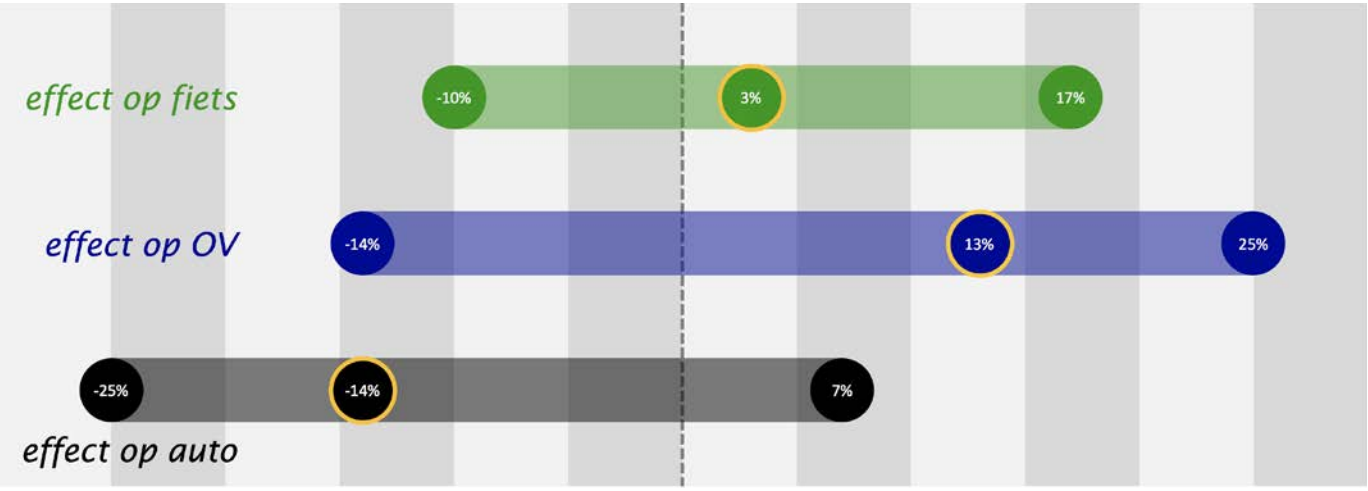
- **Verkeersmanagement:** dit heeft geen invloed op omvang van vervoerstromen, alleen op de routes
- **Integrale keuzes tussen modaliteiten:** fiets en OV ruimte geven, soms ten koste van ruimte auto
- **Doseren op snelwegen:** autoverkeer deels tegenhouden op snelwegen naar Utrecht om hoeveelheid autoverkeer op de Ring Utrecht te begrenzen
- **Vertragen autoverkeer:** knips, snelheidsverlagingen en geen uitbreiding van de Ring Utrecht



Figuur: Variabelen en effecten voor stap 5 Slim sturen

Als alle effecten en variabelen bij elkaar worden opgeteld, dan ontstaat de bandbreedte in de volgende figuur. Deze effecten betreffen het gemiddeld gebruik van vervoerwijzen voor de gehele stad (deel ten oosten van de A2). De paragrafen hiervoor beschrijven de effecten op andere doelen van het Mobiliteitsplan of lokale effecten.

De effecten van de bolletjes met de oranje cirkels corresponderen met de eerder in de dit hoofdstuk gepresenteerde grafiek en deeleffecten per stap.



Figuur: Variabelen en effecten voor de vijf stappen gesommeerd

11. Monitoring en evaluatie: meten is weten

Wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016:

- Toegevoegd: lijst met indicatoren.
- Uitbreiding toelichting hoe we data gaan verkrijgen.

Met het mobiliteitsplan kiest de gemeente voor een transformatie van het verkeerssysteem met een multimodale systeemsprong. Dit leidt tot betere prestaties op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Monitoring laat zien wat de effecten van beleid zijn. Maar ook is het een essentieel instrument in de aansturing. Op basis van de resultaten uit de monitoring kan van jaar tot jaar gevolgd worden hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. Dit maakt het mogelijk om niet nu al vast te stellen welke maatregelen we tot 2040 hoeven te nemen. Dat kan ook eigenlijk niet, omdat er nog veel onzekerheden en onverwachte gebeurtenissen zijn. Zo had niemand bij het vaststellen van het mobiliteitsplan in 2016 de Coronacrisis voorspeld en weet ook nog niemand op dit moment wat de structurele gevolgen van de Corona-maatregelen op mobiliteit zijn, net zo min als de effecten van elektrische of automatische voertuigen. Het kunnen bijsturen van de beleidsinzet (investeringen in OV en fiets, parkeertarieven, verkeersmanagement) is dan ook nodig om effectief om de doelstelling van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen te bereiken. Ook geldt dat als het beleid op de stappen 1, 2 en 3 succesvol blijkt, er minder inzet op de stappen 4 en 5 nodig is.

gewijzigde tekst nieuwe tekst

Tot slot is het monitoren van de mobiliteit een voorwaarde voor het doeltreffend ‘sturen van verkeersstromen’ (hoofdstuk 8). Monitoren kan met traditionele methoden, maar de gemeente zal daarnaast ook steeds meer nieuwe (soms experimentele) technologieën inzetten.

Welke indicatoren gaan we monitoren

Belangrijk is om de juiste indicatoren te monitoren zodat de juiste beslisinformatie beschikbaar komt. De volgende indicatoren willen we in beeld brengen:

a. Ontwikkeling modal split: aandeel lopen, fietsen, OV-gebruik en autogebruik (gemeente, stadsdelen, intern, extern, economische kerngebieden en ontwikkellocaties).
b. In- en uitgaande pendel: omvang per modaliteit van reizigers met herkomst en/of bestemming in Utrecht, vooral in relatie wonen-werken.
c. Multimodaal reizen: gebruik van P+R, knooppunten en hubs, reistijden van en naar die knooppunten, tevredenheid.
d. (Geen) groei autoverkeer: tellingen op belangrijkste stedelijke hoofdwegen, maar ook op de snelwegen en aansluitingen. ook op de snelwegen en aansluitingen.
e. Gebiedsvreemd verkeer: aandeel gebiedsvreemd autoverkeer binnen gebied stadsboulevard (van stedelijke ring naar stedelijke ring), maar ook de herkomsten en bestemming. Ook voor delen van stedelijke ring.
f. Doorstroming op de Ring Utrecht, Zuilense ring en NRU: metingen Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en gemeente Utrecht in gemiddelde snelheid en/of file-uren .
g. Parkeergebruik: aantal parkeerplaatsen, parkeerdruk, zowel op openbare plekken als ook private parkeerplekken.
h. Verkeersveiligheid: snelheidsmetingen en rapportcijfers verkeers veiligheid per wijk en ongevallenregistratie.
i. Leefbaarheid: rapportcijfers over inwonerstevredenheid.
j. Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk, gebruik fietsenstallingen, zowel in gebouwde stallingen als op straat.
k. Ontlasten Utrecht Centraal: in/uitstappers Utrecht Centraal in relatie tot voorstadstations.
l. Groei OV faciliteren: bezettingscijfers op drukke OV-corridors, zowel trein, tram als bus.
m. Deelmobiliteit: ontwikkeling aanbod en gebruik diverse vormen van deelmobiliteit (in stad, per wijk).
n. Mobiliteit voor iedereen: meten toegankelijkheid van stoepen, voorzieningen en openbaar vervoer, loopafstanden naar haltes en stations, toegang tot een (deel)fiets, beschikbaarheid reisinformatie (gemiddeld, per wijk).
o. Schoon goederenvervoer: het aandeel in de goederenstromen in, van en naar Utrecht die per schoon goederenvervoer (Zero Emissie) wordt vervoerd.
p. Thuiswerken: via werkgevers en CBS ontwikkeling thuiswerken, bij voorkeur per beroepsgroep.

De gemeente gaat werken aan het beschikbaar krijgen van de juiste data om deze indicatoren te vullen. Deze informatie wordt jaarlijks gerapporteerd in mobiliteitsmonitor. Op basis hiervan kan geregeld een beleidsevaluatie plaatsvinden en voorstellen voor aanscherping van beleidskeuzes en nieuwe maatregelen worden gedaan.

Digitalisering overheden

Toenemende complexiteit en ambities vragen om specifieke aandacht voor digitalisering. Zo draagt het digitaal en realtime inwinnen en ontsluiten van data bij aan efficiënter en effectiever werken, het faciliteren van burgers en het bedienen van bedrijven, zodat zij kunnen bijdragen aan een gezonde, slimme en veilige mobiliteit. Op basis van de data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed en kan beleid worden ontwikkeld en gemonitord. Ook biedt het informatie ten behoeve van assetmanagement.

Landelijk en vanuit de Regio wordt gewerkt aan de "digitalisering overheden": In 2023 zal van tenminste 15 data-items de publieke data in het mobiliteits-domein voor 90% beschikbaar zijn, actueel, betrouwbaar, correct, cyber-proof en voor 100% conform de AVG. Mobiliteitsdata wordt ingewonnen conform landelijke of Europese standaarden, openbaar gedeeld en gebruikt via moderne technologieën als API's[23]. Deze data is beschikbaar voor iedereen: voor inwoners, voor bedrijven die hierop hun producten willen ontwikkelen en voor overheden om beleid te maken, sturen en monitoren.

Op- en afrit naar Daphne Schippersbrug, zijde Oog in Al

[23] Een application programming interface (API) is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma

Data bundelen om verkeerstromen in beeld te brengen (a, b, c, d, f, j, k, l)

Om voor de verschillende vervoerwijzen en multimodale reizen te weten hoeveel reizigers waar reizen, waarvandaan en waarnaartoe is informatie uit verschillende bronnen nodig. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert jaarlijks enquêtes naar verplaatsingspatronen uit. Door deze data te combineren met eigen tellingen van verkeer (auto, fiets, vrachtwagens) en met data van vervoerders (bus, tram en treingebruik), is een goed beeld te krijgen hoeveel reizigers per vervoerwijze van en naar Utrecht reizen, waar ze (ongeveer) vandaan komen en waar ze naar toe gaan. Tevens is dan duidelijk hoe deze reizigers over de dag reizen. Ook floating car data kan hiermee gecombineerd worden.

Het parkeervraagstuk in beeld brengen (c en g)

Over parkeren weten we nu nog niet genoeg. Van openbare parkeerplaatsen op straat en in garages waar betaald parkeren is, weten we inmiddels dankzij de scanauto's redelijk wat de capaciteit en de bezetting (het gebruik) is. Echter, van private parkeergelegenheid weten we dat niet. We gaan op zoek naar data van deze eigenaren om te proberen een compleet beeld van parkeren in Utrecht te krijgen. Dit is nodig om beter te kunnen bepalen welke parkeerbeleidsmaatregelen effectief kunnen worden ingezet.

Hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer (e)

Gezien de ambities voor de stedelijke verbindingswegen is het nodig om inzicht te hebben in de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer. De gemeente gaat op regelmatige basis een onderzoek naar gebiedsvreemd autoverkeer doen met behulp van anoniem herkomst- en bestemmingenonderzoek.

Snelheidsmetingen autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen (h)

Bij het autoverkeer, snorscooters en (brom)fietsen kunnen snelheidsverschillen leiden tot verkeersonveiligheid. Voor deze doelgroepen is monitoring belangrijk, in het bijzonder op plekken waar de gemeente de snelheidslimiet aanpast. Monitoring van de snelheden is wenselijk op de stedelijke verbindingswegen, wijkstraten, maar ook drukke fietsroutes.

Metingen van belevingskwaliteit (i)

Het is belangrijk om de waardering van verkeersdeelnemers over de infrastructuur en de verkeers- en vervoervoorzieningen in de gemeente te meten. Daarom gaat de gemeente enquêtes houden onder verkeersdeelnemers. Het kan gaan om straatenquêtes, een enquête van het Utrechtse bewonerspanel of nagestuurde enquêtes (bij automobilisten). Daarnaast willen we ook onderzoek doen onder inwoners die niet aan het verkeer kunnen deelnemen.

Aanbod en gebruik deelmobiliteit (m)

Door het monitoren van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit brengen we in beeld welke vormen van deelmobiliteit in welke wijken succesvol zijn en welke niet. Op basis hiervan kunnen we de markt helpen en stimuleren bij het uitrollen en doorontwikkelen van succesvolle initiatieven.

Mobiliteit voor iedereen (n)

Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.

In beeld brengen van aandeel Zero Emission voertuigen voor goederenvervoer (o)

Door het koppelen van meerdere databronnen van vervoerders en het meten van het vrachtvervoer willen we inzicht krijgen in welke deel van de goederenstroom met Zero Emission voertuigen wordt vervoerd, per vrachtauto, fiets of over water.

Thuiswerken (p)

Via CBS wordt bijgehouden hoeveel en hoeveel tijd werknemers thuiswerken.

Inzet van nieuwe monitoringstechnologie voor het meten van drukte

De gemeente gaat onderzoeken of en hoe de volgende experimentele technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het realtime monitoren van verkeersstromen:

- Hoeveelheid voetgangers in en rond voetgangersgebieden en rondom treinstations, met anonieme, geautomatiseerde camera-tellingen. Nieuwere camera's kunnen hierbij automatisch voetgangers onderscheiden van andere verkeerssoorten.
- Hoeveelheid fietsers op een selectie van doorfietsroutes en hoofd fietsroutes door continue, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, WiFi en bluetoothsensoren, regelmatig aangevuld met metingen met telslangen en camera's ter controle.
- Hoeveelheid en doorstroming autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen en belangrijke wijkstraten door anonieme, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, blue-tooth, radar en WiFi-sensoren.
- Analyseren van doorstroming, voertuigverliesuren en -knelpunten in het wegennet kan ook met 'floating car data'. Deze data komen uit miljoenen GPS-snelheidsmetingen uit navigatiesystemen en apps op mobiele telefoons. De gemeente zal met name real-time data gebruiken voor Slim sturen.
- Bezetting van stallingen (auto's en fietsen) door het koppelen van gebruikersaantallen met databestanden van de gemeente, onder andere verkregen door de inzet van scanauto's.

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
mobiliteitsplan2040