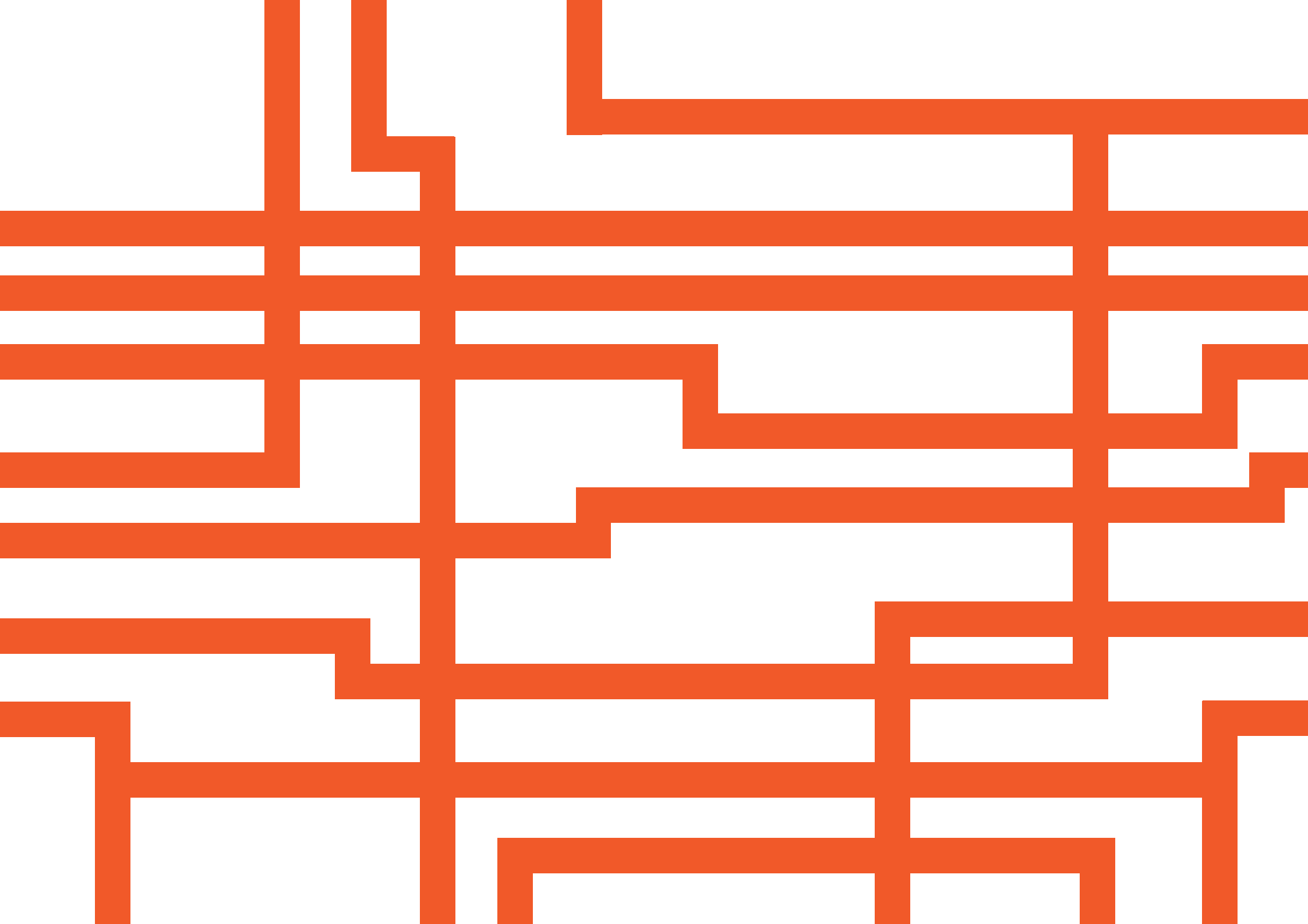




Gemeente Utrecht  
Verkeer en Vervoer

**GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN**  
UTRECHT 2005-2020





Gemeente Utrecht  
*Verkeer en Vervoer*

DSO-Afdeling Verkeer en Vervoer  
Postbus 8406  
3503 RK Utrecht  
T 030 - 2863676

# **GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERPLAN** **UTRECHT 2005-2020**

Door de Raad vastgesteld op 8 september 2005

## Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid

De stad Utrecht ontwikkelt zich in snel tempo. De meest sprekende voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling van de grootste Vinex-locatie in Nederland, Leidsche Rijn, aan de westkant van de stad en de herontwikkeling van het Stationsgebied. Hierdoor en door het groeiend autobezit is de verwachting dat het autoverkeer in de periode van nu tot 2020 met nog eens 30% zal groeien. Behalve de groei van het autogebruik neemt ook de behoefte aan openbaar vervoer- en fietsvoorzieningen de komende decennia toe.

Op dit moment voert gemeente Utrecht het bereikbaarheidsprogramma uit dat loopt tot 2012. Hierin is een groot aantal projecten opgenomen om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren. Voorbeelden van deze projecten zijn de herinrichting van het 24 Oktoberplein, de reconstructie van de Majellaknoop en de uitbreiding van de capaciteit van de Europalaan en de Overste den Oudenweg. Ook op de groei van het openbaar vervoer speelt dit bereikbaarheidsprogramma in, bijvoorbeeld met de aanleg van een netwerk van vrijliggende busbanen en de komst van Randstadspoor. Toch zijn we er daarmee nog niet en voorzien we dat op dit bereikbaarheidsfront aanvullende maatregelen hard nodig zijn.

Voor u ligt het **Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 (GVVP)**. Hierin staat onze visie op het verkeer en vervoer in Utrecht tot 2020. Zo'n lange termijn visie is nodig om de groei van mobiliteit in de toekomst goed op te kunnen vangen.

Mensen willen in Utrecht graag prettig wonen, werken, ondernemen en recreëren. Het is dan ook van groot belang dat Utrecht aantrekkelijk en vitaal

blijft. We willen namelijk ook de kwaliteit van ons monumentale stadscentrum bewaren en de leefbaarheid in de omliggende woongebieden handhaven.

In dit Verkeers- en Vervoerplan leest u onze visie op de mobiliteit per auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. We maken onderscheid tussen economisch belangrijke kerngebieden die via een aantal verkeersassen optimaal bereikbaar moeten blijven en verblijfsgebieden waar leefbaarheid en verkeersveiligheid voorrang hebben. Ook leest u over de beheersing van verkeersstromen (verkeersmanagement) en de beïnvloeding van de route- en vervoerkeuze van de verkeersdeelnemers met behulp van mobiliteitsmanagement. Het bedrijfsleven nodigen we nadrukkelijk uit over het laatstgenoemde mee te denken en hier zelf ook in te investeren. Alleen samen komen we tot optimale resultaten.

Het GVVP staat niet op zichzelf. Daarnaast is er het regionaal Verkeers- en Vervoerplan en komt het Rijk dit jaar nog met de Nota Mobiliteit. Dit alles vormt voor Utrecht het totale beleid op het gebied van Verkeer en Vervoer voor de komende jaren. Dit Verkeers- en Vervoerplan draagt bij aan het vinden van de juiste balans tussen bereikbaarheid waar dat cruciaal is voor de toekomst van onze stad en meer prioriteit voor leefmilieu en veiligheid waar dat cruciaal is voor de bewoners ervan.



**Yet van den Bergh,**  
Wethouder Verkeer en Vervoer  
Utrecht, september 2005

## Utrecht groeit!

Utrecht groeit en de mobiliteit groeit mee, maar Utrecht wil een aantrekkelijke en vitale stad blijven, waar mensen prettig kunnen wonen, recreëren, ondernemen en werken. Om een **goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu** te realiseren worden de economisch belangrijke gebieden, de kerngebieden, via een aantal verkeersassen goed bereikbaar gemaakt. In de overige gebieden (de verblijfsgebieden) en rond de overige verkeersassen krijgen veiligheid en leefmilieu prioriteit. Het GVVP besluit met projectvoorstellen die aansluiten bij de geformuleerde uitdagingen die Utrecht tot 2020 te wachten staan.

De groei van het **autoverkeer** zal selectief worden gefaciliteerd waardoor (onder meer) de reissnelheid betrouwbaar wordt. Het stellen van prioriteiten ten aanzien van de verkeersassen zorgt ervoor dat de stad bereikbaar blijft, de kerngebieden goed ontsloten zijn en verkeersstromen gebundeld kunnen worden. Verblijfsgebieden worden ontlast. Tijdens de daluren moet het verkeersaanbod verwerkt kunnen worden. Tijdens de piekuren mag de doorstromingsnelheid op de netwerken lager liggen, maar deze moet wel voorspelbaar zijn. Het uitgangspunt is derhalve een 'betrouwbare reissnelheid' voor de verschillende modaliteiten, analoog aan de Nota Mobiliteit.

Om de kerngebieden en Leidsche Rijn snel en betrouwbaar per **openbaar vervoer** te kunnen bereiken is de afgelopen jaren een programma opgezet van hoogwaardige, verbindende OV-routes, bestaande uit Randstadspoor, sneltram en HOV-routes. Dit netwerk dekt nog niet alle kerngebieden en stadsranden van de stad en regio Utrecht. Met name in de noord-zuid richting ontbreken tracés met een snelle en betrouwbare reis- en rijtijd. Utrecht zet in op een verbindend busnetwerk dat deze ontbrekende schakels aanvult (routes waar de bus vooral op congestiegevoelige onderdelen de nodige prioriteit en doorstroming krijgt). Daarnaast zal het huidige stelsel van busknooppunten en -haltes worden geoptimaliseerd uit oogpunt van betrouwbaarheid en reistijd voor de OV-reiziger.

Het bestaande **fietsbeleid** wordt met dit GVVP niet gewijzigd. De nota 'Verder met de fiets' (2002) blijft van kracht. Wel wordt het regionale kernnet fiets uit het RVVP in het GVVP overgenomen, waardoor een drietal schakels wordt toegevoegd aan het bestaande uitvoeringsprogramma. Het Utrechtse netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen wordt hierdoor uitgebreid en verbeterd.

In samenwerking met de regio zullen logistieke routes en knooppunten van weg, water en spoor in de stad worden gerealiseerd. Door logistieke routes aan te wijzen is beter te sturen op **goederenvervoer** in de stad (en omgeving). Concentratie van goederenvervoer op die routes maakt het mogelijk op en langs die routes faciliteiten te bieden waardoor het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk plaatsvindt en geluidshinder en luchtkwaliteit beter kunnen worden aangepakt. Knooppunten voor goederenvervoer maken het mogelijk meer vervoer over water en spoor te laten plaatsvinden en bij het wegtransport de goederen beter gebundeld te vervoeren. Verblijfsgebieden worden hierdoor ontlast.

Ten behoeve van de **verkeersveiligheid** zal - naast het nemen van infrastructurele maatregelen - worden ingezet op gedragsbeïnvloeding, in samenwerking met BRU, politie en OM. Permanente verkeerseducatie en handhaving, waaronder bestuurlijke boete, kunnen bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid.

Gebieds- en branchegericht **mobiliteitsmanagement** richt zich op vermindering van het autoverkeer op met name de piekmomenten. De mobiliteit wordt meer gestuurd. Met mobiliteitsmaatregelen worden keuzemomenten van de mobilisten beïnvloed en gewoontegedrag mogelijk doorbroken. Samenwerking met de diverse branches is hierbij een vereiste.

**Beprijzing** is één van de manieren om een betrouwbare reissnelheid te creëren. Utrecht volgt hierbij het rijksbeleid.



<b>VOORWOORD</b>	<b>4</b>	<b>5. LANGZAAM VERKEER</b>	<b>45</b>
<b>SAMENVATTING</b>	<b>5</b>	5.1 Opbouw netwerk fiets 2020	45
<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>7</b>	5.2 Fietsparkeren	48
<b>1. EEN NIEUW VERKEERS- EN VERVOERPLAN VOOR UTRECHT</b>	<b>8</b>	5.3 Uitdagingen in het fietsnetwerk	49
<b>2. HOOFDLIJN VAN HET BELEID</b>	<b>12</b>	5.4 Voetgangers	50
2.1 Gebiedsprofielen	12	<b>6. GOEDERENVERVOER</b>	<b>51</b>
2.2 Doelen van verkeers- en vervoerbeleid voor 2020	14	6.1 Opbouw netwerk goederenvervoer 2020	52
2.3 Streefkwaliteiten: doelen meetbaar gemaakt	17	6.2 Knooppunten in het goederenvervoer	54
2.4 Op wat voor wijze wil Utrecht de doelstellingen bereiken?	21	6.3 Laden en lossen	55
2.5 Stedelijk vervoernetwerk in 2020	22	6.4 Uitdagingen in het goederenvervoernetwerk	56
<b>3. PERSONENAUTO</b>	<b>24</b>	<b>7. VERKEERSMANAGEMENT: BEHEERSEN VAN DE VERKEERSSTROMEN</b>	<b>58</b>
3.1 Opbouw stedelijk netwerk personenauto 2020	24	7.1 Soorten maatregelen	58
3.2 Knooppunten	28	7.2 Uitdagingen op het gebied van verkeersmanagement	59
3.3 Parkeren	29	<b>8. MOBILITEITSMANAGEMENT: MOBILIST MEDEVERANTWOORDELIJK MAKEN</b>	<b>61</b>
3.4 Bereikbaarheid	30	8.1 Soorten maatregelen	61
3.5 Verkeersveiligheid	30	8.2 Uitdagingen op het gebied van mobiliteitsmanagement	62
3.6 Leefmilieu (lucht en geluid)	32	<b>9. PROJECTENLIJST</b>	<b>64</b>
3.7 Uitdagingen in het autonetwerk	33	BIJLAGE 1: OVERZICHT STREEFKWALITEITEN	68
<b>4. OPENBAAR VERVOER</b>	<b>36</b>	BIJLAGE 2: KWALITEITSEISEN AAN DE OV-NETWERKEN	70
4.1 Opbouw openbaar vervoer 2020	36	BIJLAGE 3: REALISTISCHE DOELSTELLINGEN VOOR VERKEERSVEILIGHEID	71
4.2 Knooppunten	40	BIJLAGE 4: AMENDEMENTEN EN MOTIE	73
4.3 Uitdagingen in het netwerk openbaar vervoer	41		

## 1. Een nieuw verkeers- en vervoerplan voor Utrecht

De komende jaren groeit Utrecht flink. Niet alleen wordt Leidsche Rijn verder ontwikkeld, ook elders in de stad en in de regio worden woningen, kantoren, winkels en bedrijventerreinen gebouwd. Daardoor blijft de stad Utrecht sterk bijdragen aan het grote aandeel dat de regio Utrecht heeft in het Bruto Nationaal Product.

Door de groei van Utrecht zullen meer mensen zich willen verplaatsen door de stad en regio. Ook zullen meer goederen Utrecht in en uit moeten. Met andere woorden: de mobiliteit in Utrecht neemt de komende jaren toe. Om die mobiliteit te kunnen blijven verwerken zijn aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk. Bovendien neemt Utrecht in meerdere opzichten een centrale plaats in Nederland in. Zo is Utrecht de draaischijf van het Nederlandse verkeers- en vervoernetwerk. Dat betekent dat de groei van de mobiliteit elders in de Randstad en in het land ook in en om Utrecht goed te merken zal zijn.

### Utrecht groeit

In de periode 2005-2015 worden in de stad Utrecht veel woningen gebouwd: nog ruim 20.000 nieuwe woningen in Leidsche Rijn en 7.500 tot 10.000 nieuwe woningen in de bestaande stad. In het kader van DUO (De Utrechtse Opgave) worden in de bestaande stad nog eens 9.500 woningen gesloopt, waarvoor 9.000 woningen worden terug gebouwd. Ook na 2015 zal de woningbouw in de stad moeten doorgaan om in de behoefte te kunnen voorzien.

Tot 2015 wordt voorts naar verwachting zo'n 600.000 m<sup>2</sup> kantoren gebouwd, met name in het Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ook hierbij geldt dat na 2015 de vraag zal blijven groeien. Wat betreft bedrijventerreinen worden bestaande terreinen geïntensiveerd of herstructu-

reerd, maar na 2010 zal er toch een tekort ontstaan aan ruimte voor uitbreiding of verplaatsing van bestaande bedrijven.

Verder bouwt Utrecht conform het Economisch Profiel Utrecht (EPU) zijn positie als gastvrije ontmoetingsplaats uit. Zo wordt het detailhandelareaal uitgebreid (200.000 m<sup>2</sup> nieuw bvo tot 2015, daarna een aanvullend programma), samenhangend met de ontwikkeling van Leidsche Rijn, het Stationsgebied en de mogelijke uitbreiding van de woonboulevard. Bovendien ambieert Utrecht evenementen en festivals binnen te halen die Utrecht (inter)nationaal op de kaart zetten: grote sportevenementen als de Tour de France, culturele manifestaties (Utrecht culturele hoofdstad van Europa in 2018) en internationale beurzen/tentoonstellingen/exposities.





### Utrecht en haar omgeving

Utrecht is onderdeel van en toegangspoort tot de Randstad, het economische hart van Nederland. Hierdoor is Utrecht aangesloten op de (inter)nationale auto- en treinnetwerken en ligt mainport Schiphol dichtbij. Utrecht is zodoende goed ontsloten, maar krijgt ook te maken met veel doorgaand verkeer, waar de stad weinig invloed op heeft. Daarnaast groeit de behoefte aan verplaatsingen binnen de Randstad. Om dit verkeer goed te faciliteren streeft Utrecht samen met de andere G4-steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag het Deltanet<sup>1</sup> na: hoofdnetten voor auto en OV die de belangrijkste knooppunten en kerngebieden binnen de Randstad, waaronder Utrecht-binnenstad en Leidsche Rijn-centrum snel (= binnen 45 tot 60 minuten) en vooral betrouwbaar met elkaar verbinden. Met Deltanet kan het verkeer van, naar en in het economische hart van het land blijvend goed worden verwerkt. Daarom staat ook in het EPU en de Structuurvisie dat de totstandkoming van Deltanet essentieel is voor de stad.

Daarnaast maakt Utrecht deel uit van de stadsregio Utrecht en van de NV (Noordvleugel) Utrecht, waarin Utrecht, Amersfoort en Hilversum centrale posities innemen. Een groot deel van het dagelijks leven van de inwoners en werknemers van Utrecht speelt zich in dit gebied af, wat zijn weerslag vindt in de vervoersbehoefte. Randstadspoor voorziet in deze vervoersbehoefte.

### Mobiliteitsgroei

Door de groei van Utrecht en de ontwikkelingen in de Randstad en de rest van het land neemt het aantal verplaatsingen van mensen en goederen van, naar en in Utrecht in de periode 2005-2020 toe met circa 30%.

In 2020 worden ruim 2 miljoen personenverplaatsingen per dag gemaakt van, naar en in Utrecht, vanwege de groei van de economie en de groei van het autobezit. Doordat bovendien de stad groter wordt en de verplaatsingsafstanden dus ook, worden auto (van 53% naar 54% van de verplaatsingen exclusief de voetgangersverplaatsingen) en openbaar vervoer (van 22% naar 24%) relatief aantrekkelijker dan de fiets (van 25% naar 22%).

Het goederenverkeer neemt relatief sterker toe dan het personenverkeer, vanwege stijging van de welvaart en ICT-ontwikkelingen, maar ook door congestie op de wegen, waardoor meer vrachtwagens moeten worden ingezet om nog op tijd te kunnen leveren.

### Bereikbaarheidsprogramma vastgesteld tot 2010

Om aan de verwachte ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden is een uitgebreid infrastructureel programma tot 2010 à 2012 vastgesteld. Er wordt tot die tijd gewerkt aan de HOV-banen, OV-terminal, spoorverdubbeling en Randstadspoor. Ook worden in Utrecht West het 24 Oktoberplein, de Majellaknoop en de NOUW 1 en 2 ter hand genomen, worden parkeergarages en transferia aangelegd en worden voor het bevoorradingsverkeer de routing en laad/losmogelijkheden verbeterd. Het uitgebreide programma van investeringen in het openbaar vervoer zorgt ervoor dat de groei van het autogebruik wordt afgevlakt en het aandeel van het autogebruik ten opzichte van de andere vervoerwijzen vrijwel constant blijft. Absoluut gezien zal het autogebruik echter blijven groeien. Daarom zullen ook na realisatie van het programma tot 2010/2012 aanvullende maatregelen nodig zijn.

<sup>1</sup>. Zie brochures Deltanet (G4, 2001 en 2004).

### Utrechts verkeersbeleid aan vernieuwing toe

Het vorige gemeentelijke verkeersplan (de nota Hoofdlijnen Verkeers- en Vervoerbeleid Utrecht 1993) is meer dan tien jaar oud en heeft de afgelopen jaren geleid tot verschillende maatregelen. Dit heeft geleid tot een beperking van de groei van de mobiliteit, verbetering van de verkeersveiligheid en tot het bijna overal halen van de gestelde normen voor geluid en luchtkwaliteit.

De autonome groei van het verkeer en ontwikkelingen in de stad zijn echter voortgegaan. Bovendien worden de milieunormen op termijn strenger; tijdens het schrijven van dit GVVP vindt nog nationaal discussie plaats wanneer en hoe dit precies gaat gebeuren. Daarom is het noodzakelijk om een nieuw eindbeeld neer te zetten: waar willen we met het verkeer en vervoer in en rond de stad Utrecht staan anno 2020?

### Kortom: redenen te over voor een nieuw GVVP

Dit Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) voor Utrecht beslaat de jaren 2005-2020 en herdefinieert het streefbeeld voor verkeer en vervoer in Utrecht. Het biedt de handvaten en uitgangspunten voor het bereiken van de doelstelling "balans tussen bereikbaarheid, leefmilieu en verkeersveiligheid", waar de komende jaren hard aan zal worden gewerkt. Het geeft aan waar maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer gewenst zijn om de doorgaande groei van Utrecht mogelijk te maken. In het voorliggende GVVP zijn de inspraakreacties op het Ontwerp GVVP (22 februari 2005) verwerkt.

### Relatie met ander beleid

Het GVVP staat niet op zich. Ten eerste ontwikkelen ook het rijk en de regio verkeers- en vervoerbeleid. Het landelijke en regionale beleid zijn in beweging. De Nota Mobiliteit (PKB1) is onlangs verschenen en het Regionale

Verkeers- en Vervoerplan van het BRU is recent vastgesteld. Het GVVP is een logisch vervolg op de Nota Mobiliteit en het RVVP: het sluit grotendeels aan bij het beleid van die nota's en is er op onderdelen een uitwerking van.

De gemeente is bij de realisatie van haar beleid ook afhankelijk van medewerking en bijdragen van hogere overheden, met name van BRU en Rijk. Daarom sluit dit GVVP wat betreft de uitdagingen en projecten aan bij projecten die BRU en Rijk in hun beleid hebben vastgelegd.

Binnen de gemeente is het GVVP onderdeel van het integrale strategische beleid van Utrecht en sluit aan bij de door de Raad vastgestelde nota's Structuurvisie, Visie Wonen, Economisch Profiel Utrecht (EPU), Milieubeleidsplan en Waterplan. Met name de filosofie zoals neergelegd in de Structuurvisie vormt een belangrijke basis voor de keuzes die in dit GVVP zijn gemaakt.

Het GVVP zelf stelt randvoorwaarden aan de wijkverkeersplannen. Daarnaast geeft het richting aan de stedelijke en regionale investeringsprogramma's. Het GVVP formuleert doelen, streefkwaliteiten en randvoorwaarden voor de bereikbaarheid, het leefmilieu en de veiligheid in alle deelgebieden van de stad.

Voor onder meer openbaar vervoer, de wegenstructuur en mobiliteitsmanagement bevat het GVVP nieuwe beleidslijnen. Op andere gebieden is een aantal recent vastgestelde beleidsnota's als uitgangspunt genomen. Dit zijn:

- de fietsnota "Verder met de fiets" (2002);
- de parkeernota 'Een kwestie van kiezen' (2003);
- het Bevoorradersplan Binnenstad Utrecht (2003);
- het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010 (2004).

Naar deze nota's wordt op verschillende punten in het GVWP verwezen.

Met het GVWP komt ook het beleid te vervallen uit een aantal nota's, te weten:

- de nota Hoofdlijnen Verkeers- en Vervoerbeleid Utrecht 1993 (HVVU 1993);
- de nota Hoofdwegennet verkeersstructuur Utrecht 1993;
- de nota Regionaal Netwerk HOV 1996;
- het Verkeersveiligheidsplan uit 1996.

### Leeswijzer

Het GVWP is als volgt opgebouwd:

In Hoofdstuk 2 worden de principes van het verkeers- en vervoerbeleid van Utrecht geschetst: van een onderscheid in gebiedstypen, via de doelstellingen en streefkwaliteiten voor het verkeers- en vervoerbeleid, naar een verkeers- en vervoernetwerk dat het beste vooruitzicht biedt om de doelstellingen te halen.

Vervolgens worden de verschillende onderdelen van het netwerk nader toegelicht. Achtereenvolgens gaat het om de netwerken voor personenauto (H3), openbaar vervoer (H4), langzaam verkeer (H5) en goederenvervoer (H6). Per hoofdstuk wordt ingegaan op het netwerk, de knooppunten, parkeren en de uitdagingen voor de komende jaren.

Daarna wordt de visie van Utrecht gegeven op verkeersmanagement (hoe het verkeer door de stad geleid en beheerst moet worden) en mobiliteit-

management (gericht op de eigen verantwoordelijkheid van de (potentiële) automobilist, OV-gebruiker, fietser, chauffeur, etc.).

Afgesloten wordt met een lijst van projecten die Utrecht wil uitvoeren om de doelstellingen van dit GVWP te bereiken. De projecten lopen uiteen van voorstellen voor concrete maatregelen tot voorstellen die nadere studie vereisen.

## 2. Hoofdlijn van het beleid

In dit hoofdstuk wordt de filosofie van het Utrechtse verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren gepresenteerd. Kernwoord hierbij is selectiviteit, zowel naar gebied, route als tijdstip. De reeds vastgestelde Structuurvisie vormt de basis voor deze filosofie. Daarom kent het beleid een gebiedsindeling als startpunt. Vervolgens worden de doelstellingen van het Utrechtse verkeers- en vervoerbeleid, de streef-kwaliteiten voor de verschillende netwerken en de handelwijze gepresenteerd. Dit mondt tenslotte uit in een beschrijving van een stedelijk verkeers- en vervoernetwerk voor 2020.

### 2.1 Gebiedsprofilen

Utrecht is moeilijk onder één noemer te vatten. De kracht van de stad is echter terug te voeren op drie kernkwaliteiten:

- **Utrecht als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.** Utrecht is als knooppunt in het (inter)nationale infrastructuurnetwerk toegangspoort tot en onderdeel van de Randstad of Deltametropool, het belangrijkste stedelijk gebied van Nederland. Utrecht is qua inwonertal de vierde stad van Nederland, levert een duidelijke bijdrage aan de economische ontwikkeling van de Deltametropool en wil die positie behouden en versterken.
- **Utrecht als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.** Voor vele mensen is Utrecht een aantrekkelijke stad om te verblijven. Het sterkste geldt dit voor de inwoners van de stad en de ons omringende steden en dorpen in het stadsgewest Utrecht. Zij voelen zich vaak economisch en op cultureel gebied verbonden met de stad, vanwege de (kwaliteit van de) aanwezige voorzieningen.

- **Utrecht als grote stad met kleinschalige wijken met een sterke sociale binding.** In Utrecht is de kleinschaligheid nog herkenbaar aanwezig. De fiets is nog steeds uitermate geschikt om je in Utrecht te verplaatsen en de wijken bieden geborgenheid en rust.

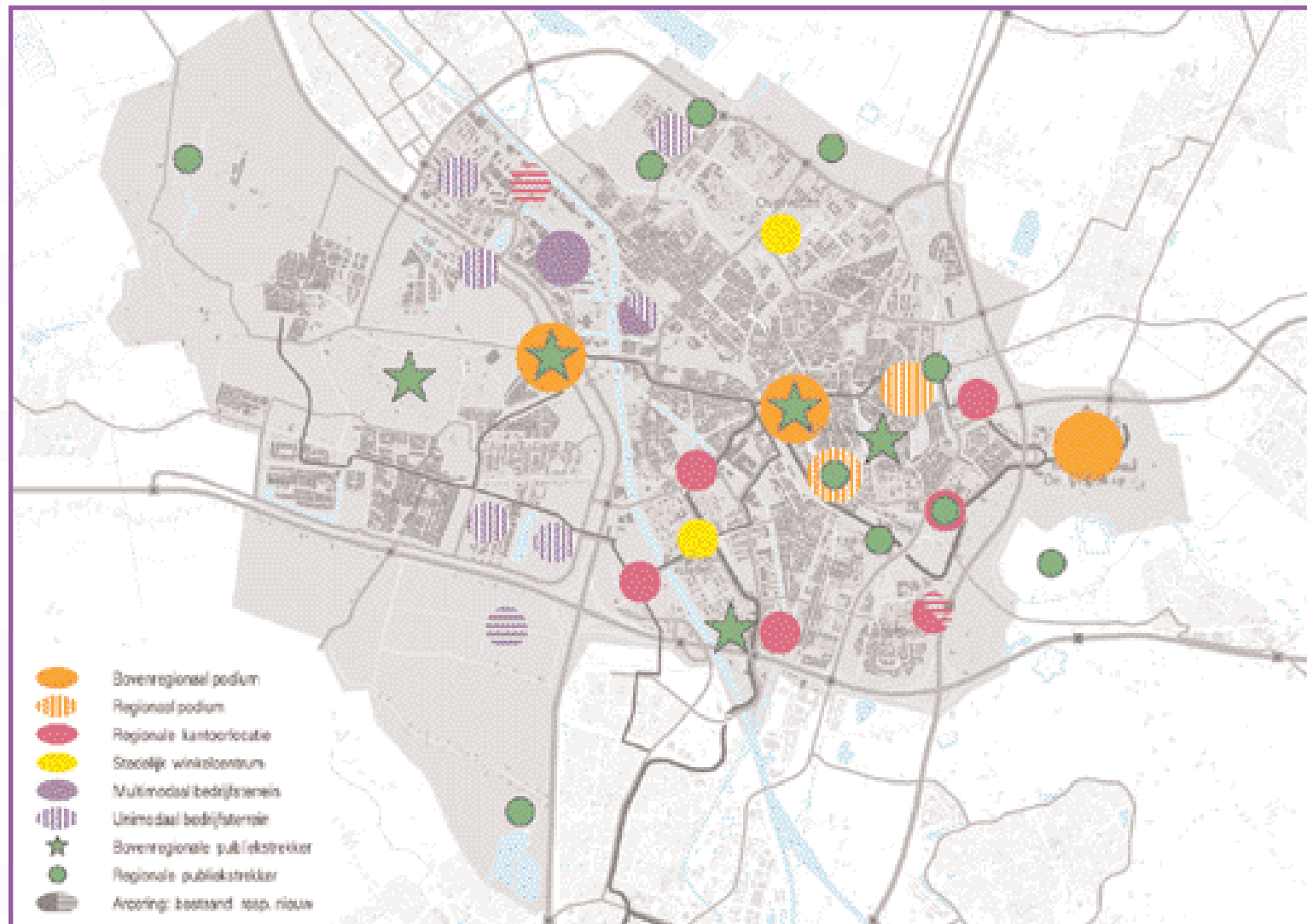
Deze drie kernkwaliteiten wil de stad de komende jaren behouden en versterken. De kwaliteiten tezamen maken Utrecht tot een complete, vitale stad, waar mensen uit alle lagen van de bevolking willen (blijven) wonen en waar bedrijven zich willen vestigen.

Daarom vormen de drie kernkwaliteiten de basis voor de visie op de gewenste ontwikkelingen van de stad Utrecht in de komende decennia, vastgelegd in de Structuurvisie Utrecht. De Structuurvisie schetst de economische positie van Utrecht, de toekomstige woningbehoefte en de behoefte aan voorzieningen. De visie is onder meer gericht op beheersing van het woonwerkverkeer van en naar Utrecht, door aantrekkelijke woningen in de stad te bouwen en nieuwe werkgelegenheid voor de huidige bewoners van Utrecht te scheppen.

### Van kernkwaliteiten naar gebiedsprofilen

Utrecht als geheel kent drie kernkwaliteiten, maar in de afzonderlijke buurten en wijken heeft vaak één kwaliteit duidelijk de overhand. Er zijn economisch dynamische en hoogstedelijke gebieden (in de Structuurvisie benoemd als "Markt"), ontmoetingsplaatsen met tal van voorzieningen ("Podium") en kleinschalige woonwijken met een sterke sociale binding ("Binnentuin"). Er is binnen de stad dus sprake van verschillende gebiedsprofilen.

Kaart 1: Kerngebieden in Utrecht 2020



Type kerngebied	Hoofdfunctie(s)
(boven)regionaal centrum	kantoren, (boven-)regionale winkelcentra en dito voorzieningen, gemengd stedelijk wonen
stedelijk centrum	stedelijke winkelcentra, kantoren en regionale voorzieningen en stedelijk wonen
multimodaal bedrijfsterrein	bedrijven en distributie
unimodaal bedrijfsterrein	bedrijven (ook kantoorhoudend), aangevuld met perifere detailhandel en evt. bijzondere voorzieningen
groen kerngebied	regionale recreatieve groenvoorzieningen

Tabel 1: Kerngebieden nader uitgesplitst

Verskillende typen gebieden stellen verschillende eisen aan het verkeer en vervoer van, naar en in het gebied. Het verkeers- en vervoerbeleid kan dus ook verschillen per gebiedsprofiel. Een indeling in gebiedsprofielen vormt daarom een belangrijk uitgangspunt voor dit GVVP. Daarbij wordt aangesloten bij de Structuurvisie en het Economisch Profiel Utrecht:

- De **kerngebieden** in dit GVVP komen in hoofdzaak overeen met de "Markt" en het "Podium" uit de Structuurvisie. De verdere onderverdeling in de kerngebieden (zie tabel 1 en kaart 1) is gebaseerd op de indeling uit het EPU.
- De **verblijfsgebieden** in dit GVVP zijn de "Binnentuinen" uit de Structuurvisie. Dit zijn met name woongebieden.

## 2.2. Doelen van verkeers- en vervoerbeleid voor 2020

Utrecht wil een aantrekkelijke en vitale stad blijven, waar de mensen prettig wonen, recreëren, ondernemen en werken. Om dit te bereiken wil de gemeente Utrecht op het gebied van verkeer en vervoer:

- A. een balans realiseren tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu.
- B. de groei van de mobiliteit faciliteren waar en wanneer dat mogelijk is.

Daarbij gelden zorgvuldig ruimtegebruik - onder meer door uit te gaan van benutten vóór bouwen - waarborging van de sociale functie van mobiliteit en financiële haalbaarheid als belangrijke randvoorwaarden. De doelstellingen zijn hieronder verder uitgewerkt.

### A. Utrecht wil een balans realiseren tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu door:

- **selectief, op de belangrijkste assen voor openbaar vervoer, autoverkeer en goederenvervoer naar de kerngebieden, de bereikbaarheid op een goed niveau te brengen en/of te houden;**
- **op de andere wegen in de stad verbetering van de verkeersveiligheid en het leefmilieu voorrang te geven.**

Het zoeken naar een **evenwicht** tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefmilieu is niet nieuw in het verkeers- en vervoerbeleid. De vraag naar mobiliteit is in Utrecht echter dusdanig hoog geworden dat het ruimtelijk en financieel niet meer mogelijk is elk deel van de stad op elk moment van de dag zowel optimaal bereikbaar, veilig als leefbaar te maken. Aan de andere kant

gelden wettelijke milieunormen en wil Utrecht zo veel mogelijk voldoen aan de doelstelling van de Nota Mobiliteit en de eigen doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid (zie hiervoor Bijlage 3: Realistische doelstellingen voor verkeersveiligheid).

**Selectiviteit** is dus nog meer dan in het verleden een sleutelwoord bij het vinden van het evenwicht. Dit GVVP is op drie manieren selectief:

- De bereikbaarheidsnormen verschillen ten eerste per **type gebied**:  
Centrumgebieden moeten goed bereikbaar zijn voor alle vervoerwijzen en voor bevoorradingsverkeer, zowel buiten als binnen de spits.  
Voor bedrijfsterrinen is een goede autobereikbaarheid voorwaarde, evenals voor groene kerngebieden (regionale recreatiegebieden worden veelal met de auto bezocht). Maar om tijdens piekuren de vraag te verwerken is het gewenst dat beide typen gebieden tijdens piekuren ook goed per fiets en OV bereikbaar zijn. Daarnaast dienen bedrijfsterrinen voor goederenvervoer goed bereikbaar te zijn.  
Voor de verblijfsgebieden moet de bereikbaarheid per auto, OV en fiets samen aan een minimum voldoen. Dit betekent dat de autobereikbaarheid iets minder goed mag zijn, als OV en fietsbereik wel goed zijn. Leefmilieu en verkeersveiligheid daarentegen dienen in deze verblijfsgebieden optimaal te zijn. Ook moet altijd worden gezorgd voor een goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.  
De nagestreefde bereikbaarheid hangt dus af van het type gebied. Aansluitend op de Nota Mobiliteit geldt ook het omgekeerde: de bereikbaarheid van een gebied en de beschikbare infrastructuurcapaciteit bepalen mede op wat voor manier de gemeente Utrecht een gebied gaat ontwikkelen.

Daarnaast wil Utrecht **binnen** de gebieden voldoende menging van wonen en buurt-/wijkvoorzieningen realiseren. Daarmee worden de verkeersvolumes beter over de dag gespreid en autoverkeer beperkt.

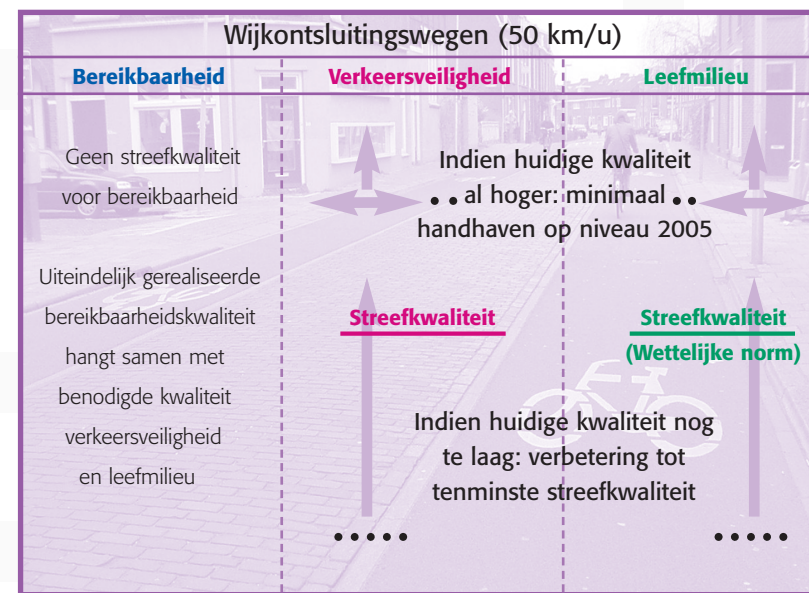
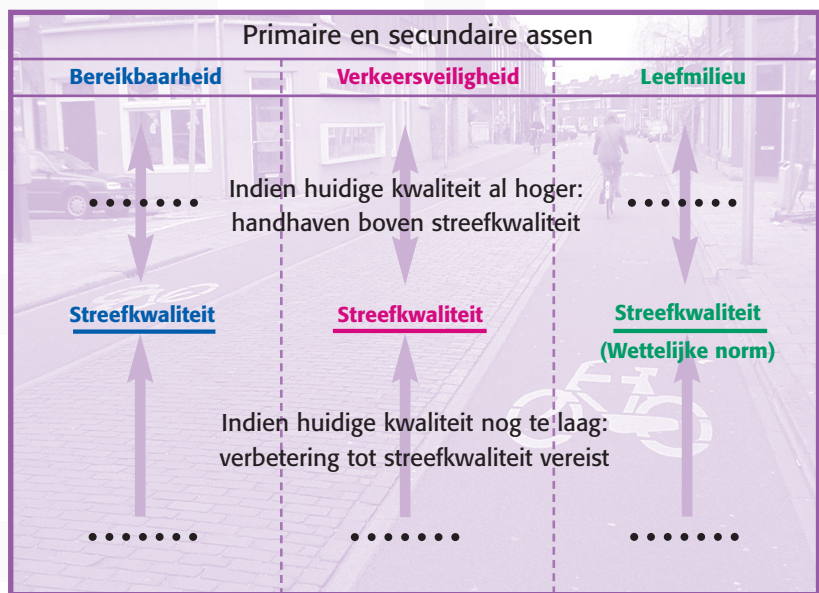
- De normen verschillen ten tweede per **type verkeersas**. Dit GVVP onderscheidt primaire en secundaire assen, wijkontsluitingswegen en overige wegen en straten.  
Om enerzijds de bereikbaarheid selectief te vergroten en anderzijds de hinder en de risico's van gemotoriseerd verkeer voor de omgeving te beperken, streeft de gemeente ernaar dit verkeer zo veel mogelijk te bundelen op een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen: de primaire en secundaire verkeersassen. Hierdoor ontstaan zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden. Vooral de primaire assen zijn de "slagaders" van de stad. Hier worden hoge eisen gesteld aan de doorstroming en de hoeveelheid af te wikkelen verkeer (bereikbaarheid).  
Ook op secundaire assen staat bereikbaarheid voorop, maar hier wordt een iets lagere doorstroming nagestreefd, met kleinere hoeveelheden verkeer. Veiligheid, oversteekbaarheid (met name bij gebieden met onvoldoende voorzieningen binnen de eigen grenzen) en leefmilieu op en om primaire en secundaire assen moeten wel voldoen aan wettelijke minimumnormen.  
Voor de aansluiting van de verblijfsgebieden op de primaire en secundaire wegen zorgen wijkontsluitingswegen. Op deze wijkontsluitingswegen en op de overige wegen en straten in de wijken kunnen maatregelen worden genomen ten gunste van het leefmilieu, de verkeersveiligheid of de beperkte ruimte. Vanwege de beperkte financiële middelen ligt de prioriteit bij het nemen van maatregelen bij de wegen waar nog niet aan de (wettelijke) normen wordt voldaan.

In Figuur 1 zijn de principes van selectiviteit naar type as grafisch weergegeven: hoe handelt de gemeente als de streefkwaliiteit op een bepaald type as al gehaald wordt en hoe als de kwaliteit daar nog onder de streefkwaliiteit ligt?

Om op primaire en secundaire assen tegelijk te voldoen aan wettelijke milieunormen én aan de eigen bereikbaarheidsnormen kunnen maatregelen nodig zijn. In eerste instantie wordt dan gekeken naar maatregelen als doseren van het verkeer, afleiden van verkeer naar bestaande infrastructuur of versoepelen van de doorstroming middels groene golven. Als met dergelijke maatregelen niet (volledig) aan de milieunormen wordt voldaan, dan kan ook

worden gedacht aan maatregelen in de omgeving van de as (waarvan voorbeelden zijn te vinden in het Luchtkwaliteitsplan, zoals de aankoop van twee woningen bij het 24 Oktoberplein) of aanleg van een vervangende as (om op de oorspronkelijke as aan de normen te kunnen voldoen).

- De bereikbaarheidsnormen verschillen ten derde per **tijdstip**. Dit komt tot uitdrukking in de tweede doelstelling.



Figuur 1: Principe van selectiviteit naar type as: hoe wordt omgegaan met streefkwaliiteiten?



## B. Utrecht wil de groei van de mobiliteit faciliteren waar en wanneer dat mogelijk is.

Concreet betekent dit dat de gemeente:

- tijdens de piekuren de groei in de mobiliteitsvraag in Utrecht wil afvlakken, met name voor de auto;
- er gedurende de rest van de dag voor zorgt dat de groeiende vraag naar mobiliteit in Utrecht kan worden verwerkt.

Gedurende het grootste deel van de dag heeft de infrastructuur van Utrecht meer dan voldoende capaciteit. Alleen tijdens de piekperiodes (ochtend- en avondspits, grote evenementen en dergelijke) is de capaciteit op een aantal plekken onvoldoende. Het is niet gewenst om alleen voor deze relatief korte piekperiodes de capaciteit uit te breiden.

Uitbreiding om problemen in de piek op te lossen houdt immers in dat er overcapaciteit ontstaat voor de rest van de dag, de investering verhoudingsgewijs weinig rendement oplevert en er beslag wordt gelegd op de schaarse fysieke ruimte. Daarom worden de daluren en de piekuren verschillend benaderd.

In de **daluren** dient de capaciteit van de verkeersnetwerken in Utrecht voldoende te zijn om de vraag naar auto-, openbaar vervoer-, fiets- en goederenvervoerplaatsingen redelijk te verwerken, zonder daarvoor de vraag te moeten beïnvloeden. De gemeente wil dat de mobilist in de daluren kan reizen op het moment dat hij wil, met de vervoerwijze die hij wil, met bovendien een betrouwbare reistijd.

Als de capaciteit op een as tijdens de daluren niet voldoet, worden maatregelen genomen. Hierbij geldt: benutten vóór bouwen. Aanleg van nieuwe infrastructuur is kostbaar en neemt schaarse ruimte in beslag. Daarom is het gewenst eerst de aanwezige verkeersruimte zo goed mogelijk te benutten.

Waar het bouwen van extra infrastructuur toch noodzakelijk is, staat een kwalitatief goede inpassing in de omgeving voorop. Dit betekent dat de geluidbelasting, luchtkwaliteit, (verkeers)veiligheid en oversteekbaarheid altijd van een aanvaardbaar niveau dienen te zijn.

Tijdens de **piekperiodes** (ochtend- en avondspits, winkelpieken, beurzen en evenementen) wil de gemeente de vraag naar mobiliteit in Utrecht op een redelijke manier kunnen afwikkelen op het totale netwerk van auto, OV en fiets. De betrouwbaarheid van de reistijd en snelheid mag daarbij lager zijn dan in de daluren. Als de capaciteit tijdens de piekperiodes niet voldoet maar tijdens de daluren wel, dan zal de gemeente in principe geen extra capaciteit bieden.

De grootste uitdaging hierbij is om tijdens de piekuren voldoende doorstroming voor het autoverkeer te bereiken. Dit wil Utrecht bereiken door het totale vervoernetwerk beter te benutten: verplaatsen van een deel van het autoverkeer naar een andere route, naar de daluren of een andere vervoerwijze zoals fiets of openbaar vervoer.

### 2.3 Streefkwaliteiten: doelen meetbaar gemaakt

Om te kunnen bepalen of doelen worden gehaald is het nodig de doelstellingen meetbaar te maken. Utrecht doet dit door aan de doelstellingen streefkwaliteiten voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefmilieu te koppelen. Indien niet aan deze waarden kan worden voldaan, is sprake van een knelpunt. De te verwachten knelpunten in de netwerken worden bij de beschrijving van de verschillende netwerken expliciet benoemd.

De Streefkwaliteiten zijn ook samengevat en cijfermatig weergegeven in Bijlage 1: Overzicht streefkwaliteiten. Daar zijn de streefkwaliteiten ook gekoppeld aan de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoernetwerk, zoals deze in het vervolg van dit GWVP worden gepresenteerd.

### A. Streefkwaliteiten bereikbaarheid

Om te bepalen of de bereikbaarheidsdoelstellingen worden gehaald stelt Utrecht streefkwaliteiten vast voor de hoogte en betrouwbaarheid van de reistijd en reissnelheid. Deze verschillen per deelgebied van de stad, per vervoerwijze en per tijdstip op de dag. De gemeente streeft ernaar om deze streefkwaliteiten gedurende de gehele periode 2005-2020 te bieden aan de mobilist, ook als de hoeveelheid verkeer blijft toenemen.

De belangrijkste aspecten van bereikbaarheid zijn reistijd, reissnelheid, reiskosten en verplaatsingsgemak (inclusief comfort en herkenbaarheid). Van deze aspecten zijn reistijd en reissnelheid het best meetbaar. Bovendien zijn reistijd en reissnelheid belangrijke componenten in de reiskosten en het verplaatsingsgemak. Daarom wordt, net als in de Nota Mobiliteit, de streefkwaliteit voor de bereikbaarheid van Utrecht uitgedrukt als een reissnelheid of reistijd. De aspecten kosten en verplaatsingsgemak worden bij de afweging van maatregelen echter wel meegenomen.

Een hoge snelheid of korte reistijd alleen is niet voldoende; de mobilist wil er ook op kunnen rekenen dat die snelheid in de meeste gevallen gehaald wordt. Door files en incidenten neemt de betrouwbaarheid af. Daarom wordt ook gedefinieerd in hoeveel procent van de gevallen Utrecht wil dat de voorspelde reissnelheid of reistijd minimaal gehaald worden.

Utrecht verbetert de bereikbaarheid selectief. De bereikbaarheid verschilt dus per type gebied en per type verkeersas. Utrecht vindt het belangrijker een hoge reissnelheid te bieden op de routes naar kerngebieden (Markt en Podium) dan op de routes naar de verblijfsgebieden (Binnentuinen).

Behalve per gebied mag de bereikbaarheidskwaliteit verschillen tussen piekperiode en dalperiode. In de dalperiode wil Utrecht een goede doorstroming bieden. In de piekperiode moet het verkeer redelijk goed kunnen doorstromen, maar de streefwaarde voor de snelheid mag dan lager liggen dan in de dalperiode.

De streefkwaliteiten voor bereikbaarheid verschillen ten slotte per vervoerwijze. Zo kan de fiets bijvoorbeeld over langere afstanden in het algemeen een minder hoge snelheid bereiken dan de bus of de auto. Zie hiervoor Bijlage 1: Overzicht streefkwaliteiten.

### B. Streefkwaliteiten verkeersveiligheid

Om de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te halen hanteert Utrecht gedurende de periode 2005-2020 streefkwaliteiten voor het ongevalsrisico op hoofdwegen en black spots op kruispunten. Daarnaast wil Utrecht in 2010 alle verblijfsgebieden volledig ingericht hebben als aaneengesloten gebied van 30 km/uur gebieden of woonerven, uitgezonderd de expliciet aangewezen wijkontsluitingswegen. Ten slotte streeft Utrecht naar een betere naleving van de verkeersregels in 2020.

#### Streefkwaliteit verkeersveiligheid 1:

Ongevalsrisico op primaire en secundaire assen bedraagt in 2020 minder dan 1,0 letselongevallen per miljoen voertuigkilometers per jaar.

Als op een stedelijke hoofdweg met veel verkeer evenveel ongelukken gebeuren als op een woonstraat dan is de hoofdweg relatief, per passerend voertuig, verkeersveiliger. Om het risico op een ongeval op routes onderling te kunnen vergelijken is het daarom beter niet alleen het aantal ongelukken, maar

ook de verkeersintensiteit in de vergelijking te betrekken. Daarom drukt Utrecht het ongevalsrisico uit in het aantal letselongevallen per miljoen voertuigkilometers per jaar. Deze indicator sluit aan bij de richtlijn van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek verkeersveiligheid (SWOV).

#### Streefkwaliteit verkeersveiligheid 2:

##### Geen black spots op kruispunten en wegvakken in 2020.

"Black spots" definieert de gemeente als de gevaarlijke (kruis)punten en wegvakken in het wegennet waar in een periode van drie jaar zes of meer geregistreerde letselongevallen zijn gebeurd. Utrecht streeft ernaar thans bestaande black spots in 2020 te hebben opgelost en nieuwe te hebben voorkomen. De black spots die nog niet in het lopende programma worden aangepakt, worden expliciet benoemd in dit GVVP (Zie Hoofdstuk 3).

#### Streefkwaliteit verkeersveiligheid 3:

##### Alle verblijfsgebieden in 2010 volledig ingericht als aaneengesloten gebied van 30 km/uur gebieden of woonerven, uitgezonderd de expliciet aangewezen wijkontsluitingswegen.

Verblijfsgebieden zijn de aaneengesloten gebieden tussen de primaire en secundaire assen van de hoofdinfrastructuur. In verblijfsgebieden heeft leefbaarheid prioriteit. Daarom worden de wegen en straten ingericht als erftoegangsweg: 30 km/uur gebied of woonerf. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten, die wel gegarandeerd moet zijn.

Voor een goede ontsluiting van de verblijfsgebieden met auto en/of bus zijn echter ook ontsluitingswegen nodig. Belangrijke wegen in de wijk worden daarom aangewezen als wijkontsluitingsweg, waar een voorrangmaatregel geldt

en de maximumsnelheid 50 km/h bedraagt. Zie verder hoofdstuk 3.

#### Streefkwaliteit verkeersveiligheid 4:

##### Naleving van verkeersregels in 2020 beter dan in 2005.

Betere naleving van de verkeersregels is noodzakelijk om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te kunnen bereiken. De gemeente wil dit allereerst bereiken door betere handhaving. Essentieel hierbij is dat de gemeente de bevoegdheid krijgt zelf "bestuurlijke boetes" uit te delen. Hiervoor moeten echter eerst de boetes op verkeersovertredingen in de nationale wetgeving worden gefiscaliseerd. Utrecht roept het Rijk op de wetgeving op dit punt zo snel mogelijk aan te passen.

Behalve handhaving speelt ook educatie een rol bij betere naleving van de regels. Bovendien komen op langere termijn voertuigoplossingen beschikbaar die de naleving van regels automatiseren en daarmee de veiligheid verbeteren, zoals automatische snelheidsbegrenzers.

In hoofdstuk 7 en 8 wordt specifiek aandacht besteed aan handhaving en educatie.



### C. Streefkwaliteiten leefmilieu

**De na te streven kwaliteit van het leefmilieu wordt vastgelegd in de vorm van streefkwaliteiten voor de geluidbelasting, de luchtkwaliteit langs de weg, de externe veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer.**

Langs de primaire en secundaire assen streeft Utrecht de wettelijke normen na. Aangezien Utrecht ook de opdracht heeft het stedelijk gebied verder te verdichten is dit al een hele opgave.

Langs de wijkontsluitingswegen en de overige wegen streeft Utrecht ernaar dat de milieusituatie minimaal op het niveau van 2005 blijft, waarbij de wettelijke normen als minimum gelden. Dit streven volgt uit de doelstelling om op de wegen, die geen primaire of secundaire as zijn, de verkeersveiligheid en het leefmilieu voorrang te geven. Vanwege de beperkte financiële middelen zullen prioriteiten worden gesteld. Hoge prioriteit hebben in principe maatregelen op wegen waar de kwaliteit niet aan de streefkwaliteit voldoet. Een lagere prioriteit hebben maatregelen op wegen waar de milieukwaliteit zonder maatregelen daalt ten opzichte van 2005, maar wel boven de streefkwaliteit blijft liggen.

#### Streefkwaliteit leefmilieu 1:

##### Voldoen aan de wettelijke normen aangaande geluidbelasting.

De basisnorm voor verkeerslawaai bedraagt 50 dB(A). Bij aanpassingen van weginfrastructuur mag de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in principe niet toenemen. Indien eventuele toename van het geluid niet of onvoldoende gecompenseerd kan worden door het toepassen van bronmaatregelen zoals een geluidsreducerend wegdek kan onder voorwaarden ontheffing verkregen worden tot maximaal 65 dB(A).

In 2004 is de Wet geluidhinder uitgebreid met Europese regelgeving. Gemeenten moeten met ingang van 2007 de geluidssituatie in de stad in beeld brengen en in een actieplan een zelf gekozen geluidsniveau (plandrempel) aangeven. Daarbij moeten zij aangeven welke maatregelen zij denkt te gaan nemen om overschrijdingen van die plandrempel te voorkomen.

#### Streefkwaliteit leefmilieu 2:

##### Tijdig voldoen aan de Europese norm voor luchtkwaliteit.

In de meeste steden is het verkeer veruit de belangrijkste bron van luchtvervuiling. Langs veel drukke wegen is teveel luchtvervuiling, waardoor ongewenste gezondheidseffecten optreden. Om die effecten te voorkomen is er Europese en nationale wetgeving. Zo moet in 2005 en 2010 worden voldaan aan grenswaarden voor respectievelijk fijn stof en stikstofdioxide. Hierbij richten de Europese Commissie en nationale overheden zich hoofdzakelijk op de invoering van schonere motoren. Aanvullend daarop nemen gemeenten maatregelen voor knelpunten die niet tijdig met maatregelen op internationaal en nationaal niveau kunnen worden opgelost. Daartoe heeft de gemeente Utrecht in 2004 het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010 vastgesteld. In het algemeen ontstaan knelpunten op plekken met veel (met name zwaar) verkeer in smalle straten. Ook stagnatie en hoge snelheden leveren meer vervuiling op.

#### Streefkwaliteit leefmilieu 3:

##### Voldoen aan de wettelijke eisen voor externe veiligheid.

Externe veiligheid heeft onder andere betrekking op risico's voor de omgeving bij het vervoer van gevaarlijke stoffen<sup>2</sup>. Aan de hoogte van de risico's zijn grenzen gesteld. Er wordt gewerkt met twee normen: het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico.

<sup>2</sup>. Daarnaast is er de interne veiligheid: het risico van andere weggebruikers ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen en branden onder bijvoorbeeld overkappingen. Hiervoor is nog geen norm vastgesteld. Wel brengt Utrecht de interne veiligheid in kaart bij projecten op het eigen grondgebied.

De normhoogte voor Plaatsgebonden Risico bedraagt  $10^{-6}$ /jaar voor gevoelige bebouwing. Voor het Groepsrisico is een oriënterende waarde vastgesteld. Voor transport bedraagt deze waarde  $10^{-4}$ /jaar bij 10 doden,  $10^{-6}$ /jaar bij 100 doden enz. Het is een oriënterende waarde omdat onder voorwaarden van deze waarde mag worden afgeweken.

Voor gevaarlijke stoffen heeft de gemeente in 2003 een Routing vastgesteld. Deze houdt in dat voor transport van gevaarlijke stoffen (in hoofdzaak LPG-vervoer en vuurwerk) een ontheffing aangevraagd moet worden. De meest gunstige weg vanaf een Rijksweg naar een afleverpunt kan hiermee worden voorgeschreven. Bij ieder bestemmingsplan in de nabijheid van transport van gevaarlijke stoffen wordt berekend of voldaan wordt aan Plaatsgebonden Risico en Groepsrisico. Door vermindering van het aantal verkooppunten van vuurwerk en van het aantal LPG-stations in de komende jaren, zal het aantal transporten verminderen.

#### Streekwaliteit leefmilieu 4:

##### De stedelijke hoofdinfrastructuur dient goed oversteekbaar te zijn.

De hoofdwegen, spoorwegen en waterwegen vormen belangrijke barrières voor het langzame verkeer. Er bestaan geen wettelijke normen voor de oversteekbaarheid. Toch is oversteekbaarheid van de primaire en secundaire assen van groot belang en is daarom een aandachtspunt in het GVVP (Hoofdstuk 5, Langzaam verkeer). De oversteekbaarheid van wijkontsluitingswegen is een item voor wijkverkeersplannen.

#### 2.4 Op wat voor wijze wil Utrecht de doelstellingen bereiken?

Doelstellingen en streekwaliteiten op het gebied van verkeer en vervoer kunnen op zeer verschillende manieren worden bereikt. De gemeente kan

alleen actie ondernemen of in samenwerking met anderen. Ook kan dit gebeuren met rigoureuze ingrepen of juist door bij te sturen. Utrecht hanteert bij de uitwerking van het verkeers- en vervoerbeleid de volgende principes.

De aanpak is **klantgericht**. De gemeente neemt maatregelen voor de klant, zijnde mobilisten en omwonenden van infrastructuur. Om de acceptatie van maatregelen te verhogen kunnen de mobilist en de omwonende meepraten en meedenken. Daarbij kan de situatie per gebied in de stad verschillen. Een gebiedsgerichte aanpak is dus nodig.

Klantgerichtheid betekent echter ook dat de gemeente een rol ziet voor de klant zelf: door andere keuzes te maken kan de klant zelf (bewoners, maar vooral ook bedrijven) bijdragen aan de oplossing van een verkeersprobleem. Utrecht wil dat bedrijven de mobiliteit van hun werknemers, klanten en goederen dusdanig regelen dat dit niet alleen positief is voor het bedrijf zelf, maar ook voor de stad Utrecht als geheel (mobiliteitsmanagement).

Behalve gericht op samenwerking met de klant gaat Utrecht ook uit van **samenwerking met andere overheden in de regio**. Ten eerste is de gemeente bij de realisatie van haar beleid vaak afhankelijk van medewerking van hogere overheden, met name van BRU en Rijk.

Daarnaast houdt verkeer zich niet aan gemeentegrenzen of grenzen van beheersgebieden. De weggebruiker wil van A naar B en over wiens weg of spoor hij zich verplaatst maakt hem daarbij niet uit. Daarom vindt Utrecht het in navolging van de Nota Mobiliteit noodzakelijk dat de verkeers- en vervoerproblemen in de stad en regio gezamenlijk met andere overheden worden opgepakt. Hierbij is het ook mogelijk dat een overheid/wegbeheerder meebetaalt aan de oplossing van een knelpunt buiten zijn eigen beheersgebied,

als dat voor het totale regionale netwerk de beste oplossing biedt. De samenwerking zoals ingezet met "Luteijn Utrecht" wordt dus voortgezet. Er wordt voor de lange termijn een regionale netwerkvisie ontwikkeld, op basis waarvan investeringsbeslissingen kunnen worden genomen en regelgeving kan worden bepaald.

Verder biedt Utrecht ruimte aan **innovatieve oplossingen**. Veel problemen van dit moment zijn namelijk ook, of alleen, oplosbaar met technieken die nu nog in de kinderschoenen staan. Als deze technieken duurzame oplossingen blijken te bieden voor de Utrechtse verkeers- en vervoerproblemen van de komende jaren, wil Utrecht de toepassing hiervan stimuleren.

Ten slotte wil Utrecht structureel **monitoring van de verkeerssituatie en evaluatie van projecten** toepassen om te bepalen hoe de kwaliteiten van het verkeerssysteem zich ontwikkelen: worden de streefkwaliteiten gehaald met behulp van de genomen maatregelen, of is meer actie nodig?

## 2.5 Stedelijk vervoernetwerk in 2020

Het verkeers- en vervoersysteem van Utrecht bestaat uit een samenhangend netwerk voor personenauto, openbaar vervoer, fiets, voetganger en goederenvervoer (vrachtwagen, schip en trein). Dit netwerk moet dusdanig worden vormgegeven dat de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad kunnen worden gehaald. Gezien de groei van Utrecht vormt dit een grote uitdaging. Een vervoersysteem dat is opgebouwd vanuit de volgende principes biedt volgens Utrecht de beste mogelijkheden de gewenste balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu te realiseren en de groei van de mobiliteit te faciliteren waar en wanneer dat mogelijk is:

- De "poorten" van de stad zijn de punten waar het gros van de mobilisten de keuze maakt Utrecht in te gaan of niet en zo ja, met welke vervoerwijze de reis in Utrecht wordt voortgezet. Voor wegverkeer liggen de poorten aan het begin van de Ring Utrecht. Voor openbaar vervoer zijn Utrecht CS en Leidsche Rijn Centrum de poorten tot Utrecht. Lage Weide is de poort tot Utrecht voor de binnenvaart en goederentreinen.
- Personenauto's, openbaar vervoer en goederenvervoer worden zo veel mogelijk gebundeld op een aantal primaire en secundaire assen, die tezamen de hoofdstructuur vormen. Hier staat bereikbaarheid voorop. Sommige assen zijn primaire of secundaire as voor zowel personenauto's, openbaar vervoer als goederenvervoer. Andere assen zijn aangewezen voor één van de drie groepen gemotoriseerd verkeer, bijvoorbeeld een HOV-baan die alleen een primaire as voor openbaar vervoer is. Weer andere assen (bijvoorbeeld de Vleutenseweg) zijn voor de ene groep primair (openbaar vervoer) en voor de andere secundair (auto).
- In de verblijfsgebieden heeft leefbaarheid prioriteit. Daarom worden deze zo veel mogelijk ingericht als 30 km/u-gebied. Het verkeer dat de verblijfsgebieden zelf genereren dient binnen de wijk echter wel op een goede manier te worden afgewikkeld. Daarom worden wijkontsluitingswegen met een hogere maximum snelheid (50 km/u) aangewezen, die zorgen voor de ontsluiting van de wijk met auto en OV, een goede bereikbaarheid van de wijk- en buurtvoorzieningen en een goede aansluiting van de wijk op de hoofdstructuur. Door het wijkverkeer op wijkontsluitingswegen te bundelen kan de rest van de wijk verkeerssluw en zo leefbaar mogelijk blijven. Bij de totstandkoming van plannen in de wijk mag (conform de door de Raad vastgestelde Spelregels Wijkverkeersplannen) van de in dit GVVP aangewezen

structuur van wijkontsluitingswegen worden afgeweken, mits dit goed beargumenteerd wordt, er elders in de wijk een alternatieve route wordt ingericht als wijkontsluitingsweg en (daarmee) de ontsluiting van de wijk voor OV en auto op peil blijft.

- Om de groei van het autoverkeer in de piekuren af te vlakken wordt het openbaar vervoer verder versterkt. Dit gebeurt door aan de primaire OV-assen, bestaande uit Randstadspoor en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), secundaire assen toe te voegen in de vorm van Verbindend Openbaar Vervoer (VOV). Dit is minder hoogwaardig (bijvoorbeeld geen eigen infrastructuur) dan het Randstadspoor en het HOV, maar biedt wel directe en relatief snelle verbindingen door de stad.
- Het fietsnetwerk wordt verder versterkt door het stedelijk fietsnet uit de Fietsnota aan te vullen met een aantal verbindingen van regionaal belang uit het regionaal kernnet fiets uit het RVVP. Zo ontstaat een compleet netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen tussen de belangrijkste kerngebieden in en om Utrecht. Ook dit moet bijdragen aan de afvlakking van de groei van de automobilititeit.
- De parkeercapaciteit op een locatie en de capaciteit van de toevoerwegen (verkeersassen) naar de locatie dienen op elkaar te zijn afgestemd. Zo kan worden voorkomen dat parkeerfaciliteiten in een gebied meer verkeer aantrekken dan de infrastructuur van en naar een gebied binnen redelijke tijd kan verwerken<sup>3</sup>.
- Knooppunten in het personenvervoernetwerk zijn nodig om ketenmobiliteit mogelijk te maken: het gebruik van meerdere vervoermiddelen in één reis, met name bij reizen over langere afstand van en naar de stad. Ketenmobiliteit vlak de groei van het autoverkeer in de stad af en leidt tot betere benutting van het OV en de fiets.
- Knooppunten binnen het openbaar vervoer faciliteren de overstap tussen verschillende OV-lijnen. Met verbetering van bestaande knooppunten en realisatie van nieuwe knooppunten streeft Utrecht ernaar dat het totale OV-netwerk beter functioneert en wordt het voor de reizigers mogelijk om een kortere en directere route te kiezen. Ook zijn de OV-knooppunten aantrekkelijke locaties voor ruimtelijke ontwikkelingen, vanwege de goede (OV)bereikbaarheid en het grote aantal passanten.
- Knooppunten in het goederenvervoernetwerk zijn nodig om de kansen voor binnenvaart en spoorvervoer van en naar de regio Utrecht te verhogen en om gebundeld vrachtverkeer binnen de stadsgrenzen te realiseren.
- Met verkeersmanagement wordt een dusdanige verdeling van de verkeersstromen over het totale netwerk nagestreefd dat de deelnetwerken optimaal benut worden.
- Om de mobilist bewust te maken van zijn verplaatsingsgedrag en van de verschillende mogelijkheden die het vervoersysteem biedt, zet Utrecht in op mobiliteitsmanagement. Hiermee wil de gemeente bereiken dat de mobilist het vervoernetwerk gebruikt op een manier die niet alleen beter is voor de mobilist zelf, maar ook voor de stad als geheel.

Hoe Utrecht de bovengenoemde principes invult staat beschreven in de rest van dit GWVP.

<sup>3</sup>. Uiteraard bepalen ook andere belangen dan parkeer- en verkeersbelangen de wenselijkheid van een ruimtelijke ontwikkeling.

### 3. Personenauto

De personenauto is zowel in de stad als in de regio Utrecht het meest gebruikte vervoermiddel. In totaal wordt voor ongeveer de helft van alle verplaatsingen van, naar en in Utrecht de auto gebruikt. Er zijn wel verschillen per verplaatsingsmotief. Bij zakelijk vervoer is het aandeel van de auto 75%, in het woon-werkverkeer 50% en bij sociaal-recreatieve verplaatsingen 45%. Bij verplaatsingen naar school of winkel is het aandeel lager. Gemeten naar het aantal afgelegde kilometers is de positie van de auto nog dominanter. Het aandeel van de personenauto in het verkeer verandert in de toekomst niet wezenlijk. Jaarlijks zal het autogebruik groeien met 1,5% tot 2%. Oorzaken hiervan zijn de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de stad, de economische groei en maatschappelijke ontwikkelingen zoals meer tweeverdieners en kleinere huishoudens. Er zijn wel verschillen: voor verplaatsingen binnen de Ring Utrecht neemt het gebruik van de auto verder af, maar door de ontwikkeling van Leidsche Rijn neemt het autoverkeer tussen Leidsche Rijn en de binnenstad toe.

De auto is niet voor niets populair. De auto geeft status, is comfortabel en kan vrijwel overal in de nabijheid van de bestemming worden geparkeerd. Via het uitgebreide wegennet is iedere plek in en rond de stad snel te bereiken. Het Utrechtse autonetwerk functioneert een groot deel van de dag prima en een groot deel van de stad is ook tijdens piekperioden goed te bereiken. Tenslotte zijn de bijkomende (variabele) kosten per kilometer relatief laag, in vergelijking met het openbaar vervoer.

Maar net als in de andere steden in de Randstad veroorzaakt het gebruik van de auto in Utrecht op bepaalde plekken ook steeds meer problemen. In de piekuren zitten de auto's elkaar letterlijk in de weg, waardoor het verkeer minder goed doorstroomt en de reistijd minder betrouwbaar wordt. Ook levert het toenemende autoverkeer problemen op voor de omgeving: uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstofdioxide en fijn stof, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid,

barrièrewerking voor fietsers en voetgangers en toenemend sluipverkeer.

Met het huidige uitvoeringsprogramma voor infrastructuur, dat doorloopt tot en met 2010/2012, worden al veel maatregelen genomen om deze problemen op te lossen. Toch laten berekeningen zien dat de situatie na 2010 opnieuw zal verslechteren, als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen en het groeiende autobezit en -gebruik. Zonder aanvullende maatregelen wordt het netwerk gevoeliger voor verstoringen, waardoor de reistijden zullen toenemen, en worden de verkeersveiligheid en het leefmilieu in de stad onvoldoende verbeterd.

#### 3.1 Opbouw stedelijk netwerk personenauto 2020

Utrecht gaat uit van de volgende opbouw van het stedelijke netwerk auto:

1. De **hoofdstructuur** maakt de stad als geheel bereikbaar, voor verplaatsingen van en naar Utrecht en voor verplaatsingen van wijk naar wijk. De hoofdstructuur bestaat uit:
  - **de Ring Utrecht:** de parallelbanen<sup>4</sup> van de snelwegen rond Utrecht en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). De Ring vormt de schakel tussen het landelijke net van autosnelwegen en de primaire en secundaire assen. Vanaf de autosnelwegen betreedt de automobilist via de "poorten" de Ring, en daarmee Utrecht;
  - **primaire assen**, die de kerngebieden bereikbaar maken. Het grootste deel van het autoverkeer naar de kerngebieden gaat via deze assen;
  - **secundaire assen**, die zorgen voor aanvullende bereikbaarheid van de kerngebieden.
4. Deze zijn nog niet langs alle snelwegen die deel uitmaken van de Ring aanwezig of gepland. Dit is echter wel het wensbeeld van Utrecht.



2. De **wijkontsluitingswegen** zorgen voor de aansluiting van de **wijken** op de hoofdstructuur. Het autoverkeer rijdt bij voorkeur via deze wegen de wijk in en uit.

Met deze gelaagde opbouw van het personenautonetwerk wil Utrecht bereiken dat:

- het soort verkeer (bovenregionaal, regionaal, stedelijk of binnen een wijk) het soort weg bepaalt en omgekeerd (waarbij hoofdwegen vaak meerdere soorten verkeer verwerken). Het is immers niet nodig om elke weg voor alle typen verkeer te gebruiken. De gewenste functie (bereikbaarheid) van de wegen bepaalt dus de opbouw. Belangrijk hierbij is dat de weggebruiker, vooral ook de incidentele bezoeker, aan de vormgeving van de weg herkent voor wat voor type verplaatsingen de weg bedoeld is en daar zijn gedrag op aanpast. Of de weggebruiker daadwerkelijk zijn gedrag aanpast is een tweede. Daarom zet de gemeente ook in op handhaving, bewustwording en educatie (zie hoofdstuk 7 en 8).
- omgeving en functie van de weg op elkaar zijn afgestemd (leefmilieu en verkeersveiligheid): als een weg omgeven is door gevoelige functies zoals woningen, zijn er grenzen aan de hoeveelheid en snelheid van het verkeer uit oogpunt van geluid en luchtkwaliteit. Bovendien stelt de omgeving eisen aan de externe veiligheid, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Omdat op de ene weg de omgeving meer beperkingen oplegt dan op de andere, is het wenselijk deze wegen op een verschillende manier te gebruiken.

Voor de opbouw van de hoofdstructuur is het regionale autonetwerk uit het RVVP, dat de (boven)regionale centra in de gemeente Utrecht ontsluit, als uitgangspunt genomen. Ter completering van de hoofdstructuur is dit netwerk

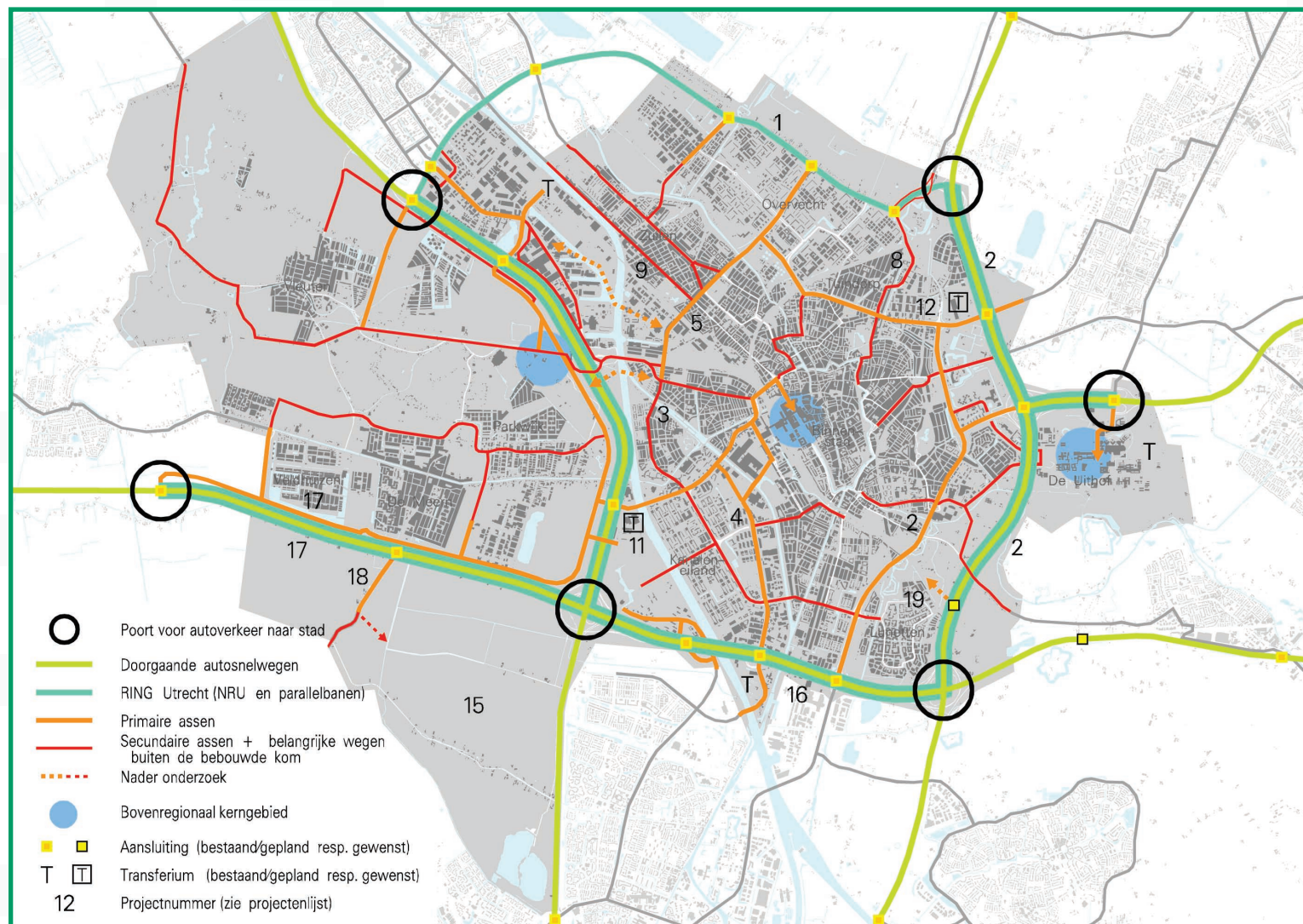
aangevuld met wegen die de stedelijke centra bereikbaar maken en wegen die wijken onderling verbinden. Daarbij zet Utrecht haar beleid voort om doorgaand regionaal verkeer via de Ring Utrecht af te wikkelen en niet door de stad heen.

Verder houdt Utrecht bij de opbouw, regelgeving en vormgeving (waaronder de manier waarop de langs een weg gelegen bestemmingen worden aangesloten op de weg) van het netwerk de landelijke principes van een duurzaam veilige weginrichting aan. Door deze principes te hanteren kan de automobilist snel herkennen op wat voor type weg hij zich bevindt en zijn gedrag en snelheid aan dit specifieke wegtype aanpassen.

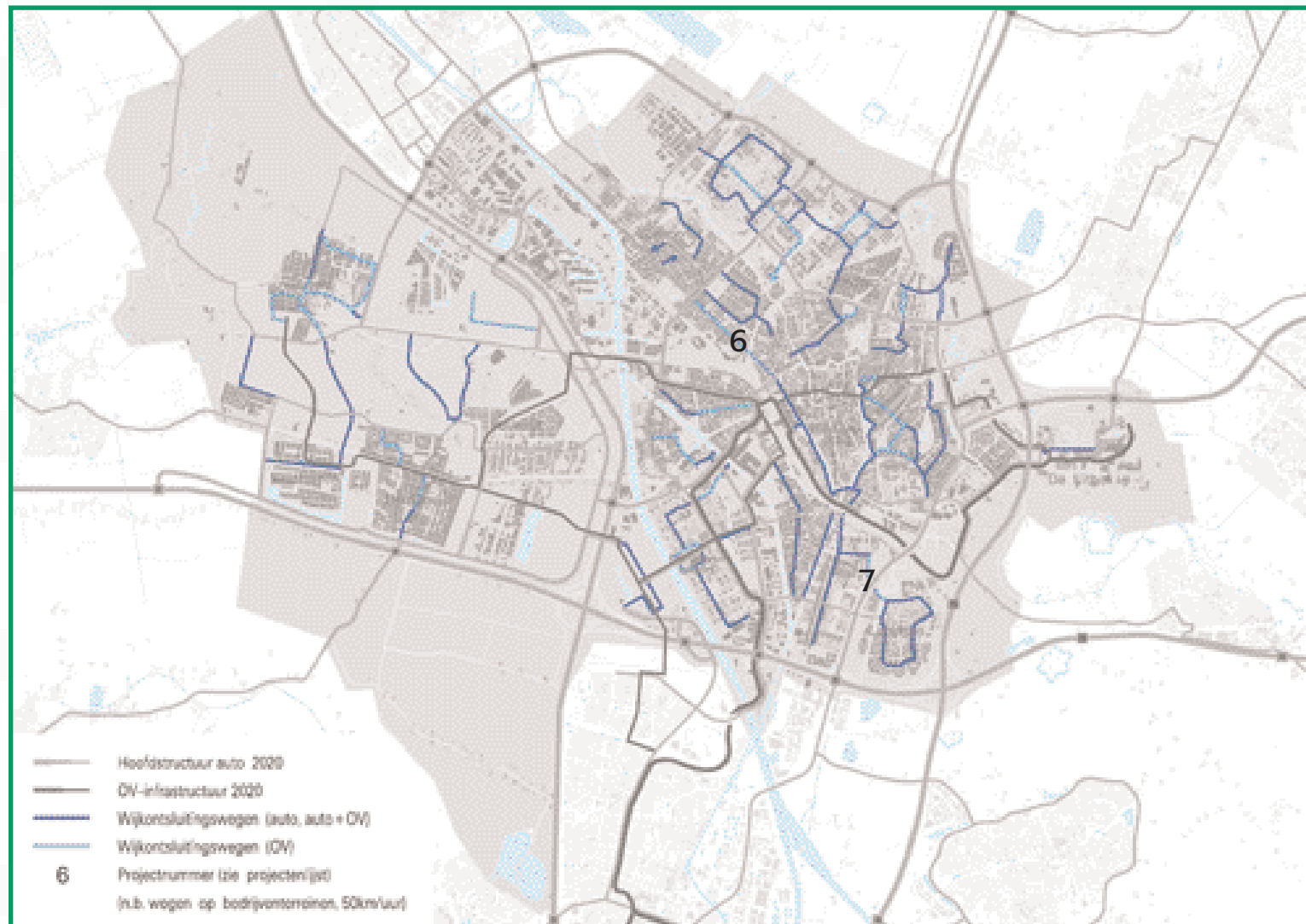
Hoe de hoofdstructuur en de wijkontsluitingswegen in Utrecht concreet zijn opgebouwd, is weergegeven in kaarten 2 en 3.



Kaart 2: Hoofdstructuur auto 2020



## Kaart 3: Wijkontsluitingswegen 2020



Uit kaart 2 valt op te maken dat de primaire assen binnen de Ring Utrecht in feite bestaan uit de verbindingen tussen de Ring Utrecht en de verdeelring, de verdeelring zelf en assen naar de kerngebieden die niet aan de verdeelring liggen. Op deze manier wordt het autoverkeer zo lang mogelijk aan de buitenkant van de stad, op de Ring, gehouden en vanaf de Ring via korte routes met zo min mogelijk overlast naar de kerngebieden geleid. Op enkele punten wordt echter afgeweken van deze structuur.

Naar het Stationsgebied en de binnenstad, de belangrijkste kerngebieden binnen de Ring, lopen twee primaire assen. Omdat aan de oostzijde van het centrum geen geschikte wegen aanwezig zijn om als primaire as te dienen, liggen beide assen aan de zuidwestzijde van het centrum (de route van de A2 via de M.L. Kinglaan tot en met de Daalsetunnel en de route van A12 via de Europalaan tot aan de Croeselaan). Hierdoor is de zuidwestelijke verdeelring niet meer nodig als primaire as, maar wel als secundaire as (aanvullende bereikbaarheid van de kerngebieden).

Een andere uitzondering vormt de route Nouw 2-Vleutenseweg. Deze verbindt weliswaar de Ring met de verdeelring, maar via een langere route. Bovendien is de Vleutenseweg gereconstrueerd (HOV-baan). De interne verbindingfunctie tussen Leidsche Rijn en de stad is vanwege de bouw van Leidsche Rijn groter geworden. Daarom is deze route een secundaire as. Daarnaast is de zuidelijke verdeelring tussen 't Goyplein en het Europaplein een secundaire as, omdat het (boven)regionale verkeer hier sneller via de parallelbanen van rijksweg A12 kan worden geleid. Ten slotte is de Nouw 1 op Lage Weide een primaire as voor de ontsluiting van multimodaal distributieknooppunt Lage Weide en voor de aansluiting op het transferium bij RSS-station Lage Weide.

In Leidsche Rijn vormen de randwegen rond Leidsche Rijn de primaire assen, aangevuld met belangrijke inprikkers zoals Stroomweg De Tol. Bovendien wordt rekening gehouden met een primaire as richting Rijnenburg, als deze nieuwe locatie voor woningbouw en werkgelegenheid op termijn wordt ontwikkeld.

### 3.2 Knooppunten

Een belangrijk instrument om de groei van de automobilititeit in de piekuren in Utrecht af te vlakken is de ontwikkeling van knooppunten, waar van de auto (deel van de reis buiten Utrecht) op OV of fiets (binnen Utrecht) kan worden overgestapt. Een deel van de reizigers zal worden verleid de auto te parkeren bij het knooppunt - een transferium, P+R-locatie, carpoolplek of parkeergarage aan de stadsrand - en vandaar verder te gaan met OV, fiets, taxi, bedrijfsbus, te voet of te gaan carpoolen. Ook kan de reiziger door een andere automobilist worden afgezet bij een treinstation of streekbushalte (Kiss & Ride).

Om dit te bereiken dient te worden aangesloten bij de motieven die de reiziger heeft om over te stappen, zoals minder reistijd, kosten en meer comfort. Voor veel bezoekers en woon-werkers spelen de kosten een rol: het is overdag vaak goedkoper om de auto aan de rand van de stad te laten staan en de weg te vervolgen met bus of tram dan om de auto op een openbare plek in het centrum te parkeren. Ook zal een deel van de incidentele Utrechtse bezoekers het prettiger vinden om de auto buiten het centrum te parkeren dan in een drukke onbekende stad een parkeerplaats te moeten zoeken.

De onderdelen van de mobiliteitsketen dienen goed op elkaar aan te sluiten, zodat de reiziger op een gemakkelijke manier zijn bestemming kan

bereiken. Elke overstap kost tijd. Daarom zal ketenmobiliteit, waarbij op een knooppunt wordt overstapt van de ene naar de andere vervoerwijze, maar weinig voorkomen bij korte ritten. Op langere afstanden is het vaak wel aantrekkelijk.

Om ketenmobiliteit voor bezoekers van Utrecht aantrekkelijk te laten zijn dient het overstapknooppunt bij voorkeur:

- dicht bij een "poort" van Utrecht te liggen (het moment waarop gekozen wordt hoe de reis binnen Utrecht wordt voortgezet);
- gelegen te zijn aan of niet ver af liggen van de normale autoroute naar de bestemming;
- gelegen te zijn aan de hoofdstructuur (goede doorstroming gegarandeerd) en
- parkeertarieven te kennen die lager zijn dan de tarieven in de binnenstad.

Daarnaast is wenselijk dat de verbinding voor fiets of OV vanaf het knooppunt naar de bestemming snel en comfortabel is.

Het knooppuntenbeleid van Utrecht krijgt vorm in het transferiumbeleid uit de nota "Parkeren, een kwestie van kiezen" (2003).

### 3.3 Parkeren

De kerngebieden in de stad dienen bereikbaar te zijn voor belanghebbenden en bezoekers. In de nota "Parkeren, een kwestie van kiezen" (2003) heeft de gemeente Utrecht haar parkeerbeleid vastgelegd. In deze nota is de aandacht gericht op accommoderen van de parkeervraag voor noodzakelijk verkeer en het bieden van een alternatief voor het niet-noodzakelijke autoverkeer in de vorm van transferia aan de rand van de stad. Om het transferiumbeleid tot een succes te maken is het nodig een gedifferentieerd parkeertarievenbeleid te blijven voeren.

Daarnaast richt Utrecht zich met de parkeernota op het bouwen van parkeergarages aan de rand van de binnenstad.

In kerngebieden buiten de binnenstad kan op lange termijn door toenemend autogebruik ook tekort aan parkeer ruimte ontstaan. Hiervoor is een oplossing gewenst, aanvullend op het programma voor parkeergarages aan de rand van de binnenstad.

Het nieuwe parkeervolumebeleid is vastgelegd in de notitie "Parkeernormen". Dit heeft geleid tot een flinke verruiming van het huidige parkeernormenbeleid en biedt bovendien flexibiliteit. Deze notitie vormt de inzet van Utrecht in de onderhandelingen over het regionaal vast te stellen locatiebeleid.



### 3.4 Bereikbaarheid

Utrecht streeft ernaar gedurende de periode 2005-2020 op elke weg aan de bijbehorende streefkwaliteit voor de bereikbaarheid te voldoen. Voor de eerstkomende jaren slaagt Utrecht hier redelijk goed in door de uitvoering van het huidige infrastructuurprogramma. Gedurende de daluren functioneert het netwerk zelfs prima. Tijdens werkzaamheden dient wel tijdelijk met een mindere kwaliteit rekening te worden gehouden.

De vraag naar mobiliteit, en dus ook naar automobilititeit, neemt echter toe. Bij ongewijzigd beleid zal hierdoor de kwaliteit op bepaalde wegen in de piekperiodes naar verwachting onder de streefkwaliteit voor bereikbaarheid komen te liggen. In tabel 2 (stedelijk wegennet) en kaart 4 (stedelijk, provinciaal en rijkswegennet) is aangegeven op welke wegvakken dit in 2020 het geval is. Tijdens de rest van de dag functioneert het netwerk naar verwachting goed. Ook blijkt uit de kaart dat in grote delen van de stad geen problemen optreden met de bereikbaarheid.

### 3.5 Verkeersveiligheid

Utrecht streeft ernaar dat gedurende de periode 2005-2020 op elke weg de streefkwaliteit voor de verkeersveiligheid wordt gehaald.

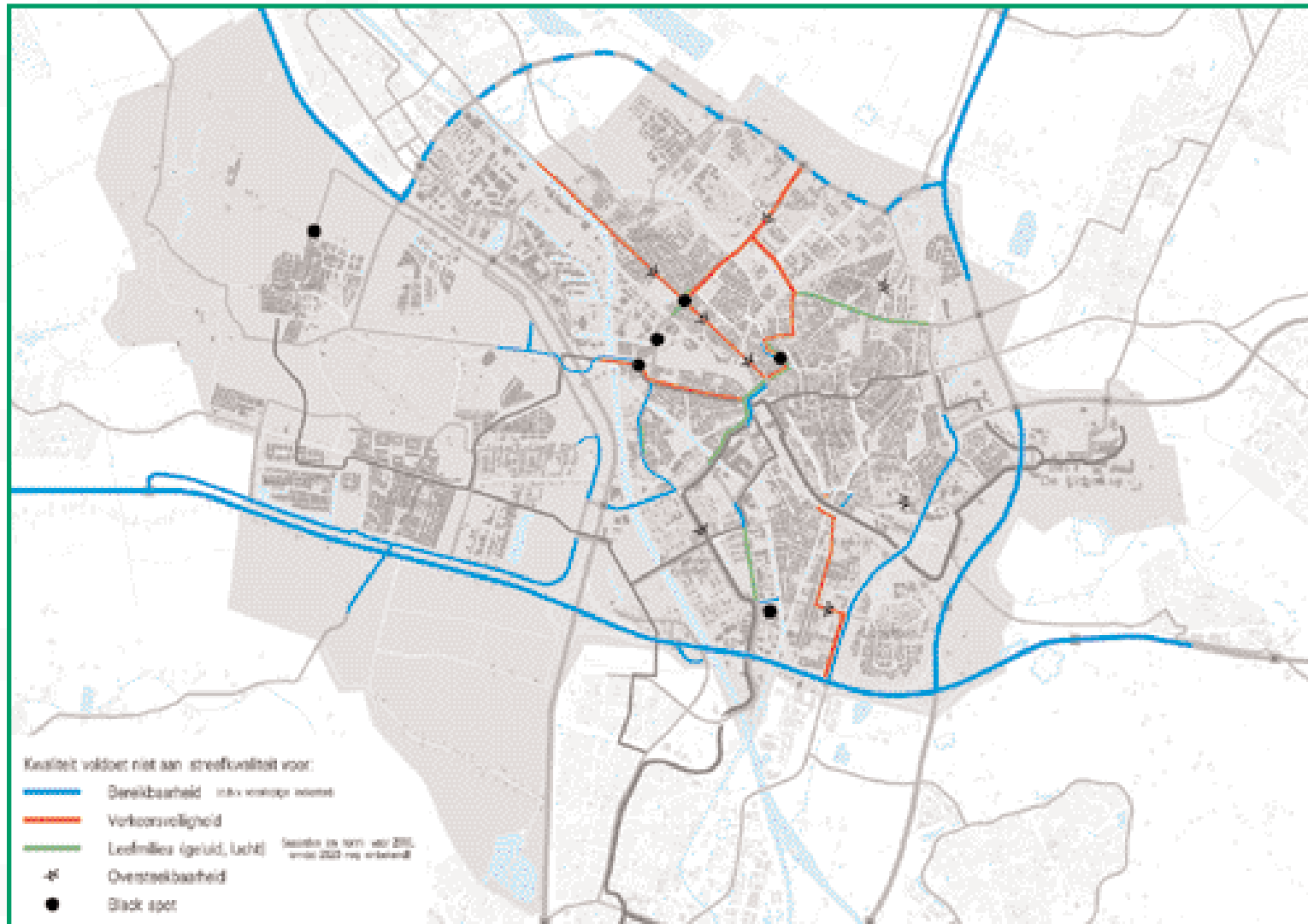
Op de invalsroutes van Utrecht binnen de Ring is op basis van de verkeersongevallengegevens van de regiopolitie het risico op een letselongeval berekend. Vijf invalsroutes voldoen momenteel niet aan de Utrechtse streefkwaliteit van maximaal 1,0 letselongevallen per miljoen voertuigkilometers per jaar. Deze routes zijn weergegeven op kaart 4 en in tabel 3. Op deze routes moeten maatregelen worden getroffen om de veiligheid te verhogen en alsnog aan de streefwaarde te voldoen.

Wegvak/route	Bereikbaarheidskwaliteit in 2020 <sup>5</sup> zonder aanvullende maatregelen (intensiteit-capaciteitverhouding)
Vleutenseweg-west	> 1,0
M.L.Kinglaan	> 1,0
Spinozaweg-Haydnlaan-Lessinglaan-Pijperlaan	0,8 - > 1,0
Westplein-Daalsetunnel	0,5 - > 1,0
Weerdsingel WZ-Oudenoord	0,8 - 1,0
Overste den Oudenlaan-zuid	0,8 - 1,0
Beneluxlaan-oost	0,5 - 1,0
Albatrosstraat	> 1,0
Waterlinieweg	0,5 - > 1,0
Karl Marxdreef-Albert Schweitzerdreef-Eindhovenreef	0,8 - > 1,0
Stadsweg Leidsche Rijn-zuid (Hoge weg)-Letschertweg	0,8 - 1,0

Tabel 2: *Onderbouwing verbeterpunten bereikbaarheid (stedelijk wegennet)*

5. Voor bereikbaarheid is een voorlopige indicator gebruikt, namelijk de I/C-verhouding: de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer op een weg en de capaciteit van die weg. Als de hoeveelheid verkeer de capaciteit nadert ( $I/C > 0,9$ ), ontstaan problemen met de doorstroming. De I/C-verhouding zegt dus wat over de snelheid op een wegvak. Modelvoorspellingen van de snelheden komen later in 2005 beschikbaar. De kaart zal dan getoetst worden op basis van die snelheden.

Kaart 4:  
Verbeterpunten netwerk auto 2020



Utrecht streeft ernaar nieuwe routes met een te hoog ongevalsrisico en nieuwe black spots te voorkomen. Er zijn echter geen goede instrumenten om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid goed te voorspellen. Mochten toch nieuwe verkeersveiligheidsknelpunten (dreigen te) ontstaan, dan zullen te zijner tijd maatregelen moeten worden genomen.

Daarnaast streeft Utrecht ernaar alle black spots (ongevallenconcentraties) op kruisingen en wegvakken uiterlijk in 2020 te hebben opgelost. Op deze plekken zal Utrecht maatregelen treffen.

Routes met te hoog ongevalsrisico	Letselongevallen per mln voertuigkm per jaar (2000-2002)
Vleutenseweg (A2-centrum)	1,0
Amsterdamsestraatweg (gemeentegrens-centrum)	1,7
Einsteindreef-Marnixlaan-Amsterdamsestraatweg	1,7
Einsteindreef-Brilledreef-Talmalaan-Oudenoord	1,5
Waterlinieweg-'t Goylaan-Briljantlaan-Bleekstraat	1,0
Black spots	Letselongevallen 2000-2002
kruising Amsterdamsestraatweg-Marnixlaan	6
kruising Herenweg-Kaatstraat-Oudenoord	8
wegvak Vleutenseweg	12
kruising Cartesiusweg-Cartesiusweg	7
kruising Eendrachtlaan-Vliegend Hertlaan	6
wegvak Maarssenseweg-Schoolstraat	6

Tabel 3: Onderbouwing verbeterpunten verkeersveiligheid

### 3.6 Leefmilieu (lucht en geluid)

Utrecht streeft ernaar gedurende de periode 2005-2020 op elke weg aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en de geluidbelasting te voldoen.

Voor luchtkwaliteit is nog onbekend welke wettelijke normen zullen gelden in 2020. Daarom is gewerkt met de wettelijke normen en verwachte luchtkwaliteitsniveaus voor 2010. In het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010 zijn de plekken geïnventariseerd waar naar verwachting de wettelijke norm voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in 2010 zonder aanvullende maatregelen op het lopende bereikbaarheidsprogramma wordt overschreden. Momenteel is de interpretatie van de wetgeving over luchtkwaliteit (NO<sub>2</sub> en fijn stof) sterk in beweging. Bij de planvorming rondom infrastructuur zal steeds op basis van de op dat ogenblik geldende wetgeving moeten worden bepaald of maatregelen nodig zijn. In 2006 zal het Luchtkwaliteitsplan worden geactualiseerd. Op kaart 4 zijn de locaties te vinden die volgens het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010 mogelijk een knelpunt vormen.

In 2006 wordt de Geluidsnota vastgesteld. Hierin worden vooruitlopend op de Europese richtlijn Omgevingslawaai drempelwaarden ten aanzien van gemeentelijke wegen opgenomen. Op een later tijdstip wordt een actieplan opgesteld waarin de gemeente aangeeft welke maatregelen getroffen worden om overschrijdingen van de drempelwaarden tegen te gaan. Op welke locaties maatregelen nodig zijn is nog niet bekend. Wel is bekend waar de geluidbelasting momenteel hoger is dan 65 dB(A), zie kaart 4. Het is waarschijnlijk dat op deze punten de drempelwaarden niet zullen worden gehaald.



### 3.7 Uitdagingen in het autonetwerk

Als de kwaliteit van bereikbaarheid, leefmilieu en/of verkeersveiligheid onder de streefkwaliteit ligt, dient te worden bepaald of ingrijpen noodzakelijk wordt geacht, of dat (tijdelijk) met een mindere kwaliteit genoegen wordt genomen. Knelpunten in het leefmilieu worden in elk geval aangepakt. Voor bereikbaarheid geldt dat als de kwaliteit alleen tijdens piekperiodes niet voldoet, de gemeente zich vooral richt op afvlakking van de groei van de automobiliteit in de piekperiodes, door de alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. Daarom wordt ingezet op verdere ontwikkeling van de knooppunten zoals genoemd in paragraaf 3.2 en op verbetering van het OV en het fietsnetwerk (hoofdstukken 4 en 5).

Afvlakking van de groei betekent per saldo nog altijd meer autoverkeer. Om dit te kunnen blijven verwerken binnen de grenzen van leefmilieu en verkeersveiligheid, vormen de volgende punten de grootste uitdagingen:

#### Ring Utrecht, Waterlinieweg, Letschertweg en Darwindreef: doorstroming en bereikbaarheid

De auto(snel)wegen rond Utrecht en de NRU raken, met uitzondering van de A2, tussen 2010 en 2020 overbelast. De geplande maatregelen als spitsstroken en dynamisch verkeersmanagement (DVM) kunnen dit niet voldoende tegengaan.

Voor de snelwegen (Rijk) en het westelijk deel van de NRU (Provincie) ligt de oplossing hiervoor niet in handen van de gemeente, maar Utrecht streeft ernaar middels gezamenlijke netwerkprojecten mee te bepalen wat de wenselijke oplossingen zijn voor deze problemen. Zeker daar Utrecht de Ring Utrecht beschouwt als onderdeel van het stedelijk netwerk. Bovendien kunnen in

dergelijke projecten ook oplossingen worden gevonden voor de bereikbaarheidskwaliteit van stedelijke wegen die parallel aan de snelwegen lopen, met name de Letschertweg (parallel aan A12) en de Waterlinieweg (parallel aan A27, waarbij ook de bereikbaarheid van de Uithof een belangrijke rol speelt; bovendien kan de vormgeving dan worden aangepast aan de functie van de weg, namelijk een primaire as).

Over het oostelijk deel van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) heeft de gemeente wel zeggenschap. Om de problemen op deze weg, maar mogelijk ook elders op de Ring te verlichten of op te lossen, zet Utrecht in op opwaardering van deze weg, van stedelijke hoofdweg naar bij voorkeur autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Speciale aandacht is hierbij nodig voor inpassing en leefmilieu. Ook kan bij opwaarderen van de NRU de Darwindreef eventueel gedeeltelijk losgekoppeld worden van de NRU. Deze invalsweg is dan geen primaire as meer, maar een secundaire as.

Aansluitend op het RVVP uit Utrecht de wens de maximum snelheid op (delen van) de Ring Utrecht te verlagen van 100 km/u naar 80 km/u. Net als het BRU stelt Utrecht de voorwaarde dat uit een studie moet blijken dat de positieve effecten voor doorstroming, geluidsoverlast en luchtkwaliteit die zich in Rotterdam voordeden na snelheidsverlaging op de Ring, zich ook hier zullen voordoen. Daarnaast is voor Utrecht een voorwaarde dat er door de snelheidsverlaging op de Ring geen nadelige verkeerseffecten optreden in de stad zelf.

#### Utrecht-West: doorstroming en leefmilieu

Het meeste verkeer komt Utrecht binnen via de westzijde. Bovendien wordt het deel van Utrecht tussen de A2 en de binnenstad door de ontwikkeling van Leidsche Rijn en het Stationsgebied zwaarder belast. Op de westelijke

invalsroutes voldoet de bereikbaarheidskwaliteit daardoor in 2020 niet aan de streefkwaliteit, wat ook leidt tot vermindering van de bereikbaarheidskwaliteit bij Leidsche Rijn Centrum. Aan de andere kant vraagt op de invalswegen en op de westelijke verdeelring de kwaliteit van het leefmilieu om verbetering, met name op het stuk van de verdeelring door Oog in Al. De verkeersstructuur van het noordwesten van Utrecht zorgt ervoor dat de route door Oog in Al relatief zwaar wordt belast. Een redelijk goede doorstroming over dit deel van de verdeelring is echter ook essentieel, om het gebruik van de route langs het centrum (Weerdsingel-Oudenoord) te beperken: het leefmilieu vraagt daar om een lage verkeersdruk.

De combinatie van bereikbaarheidsopgaven en opgaven voor het leefmilieu maakt de problematiek van Utrecht-West tot de belangrijkste opgave voor de personenauto voor de lange termijn. In een verkenning zal Utrecht onderzoeken welke structurele oplossingen effectief zijn om invulling te geven aan de opgaven voor Utrecht-West. Mogelijkheden die in elk geval worden onderzocht zijn verbetering van de toegang tot Utrecht voor autoverkeer in de noordwesthoek (bijvoorbeeld de NOUW 3), capaciteitsuitbreiding van de Vleutensebrug, gebruik van de route via Papendorp en de Prins Clausbrug als invalsroute en afleiden van het verkeer naar een weg parallel aan de route door Oog in Al. In het laatste geval zou ook de A2 dat alternatief kunnen zijn. Hiervoor moet dan ruimte worden vrijgemaakt door het doorgaand verkeer van de A2 via een andere route te leiden, buiten Utrecht om. Dit is temeer wenselijk daar door de ontwikkeling van Leidsche Rijn en op termijn Rijnenburg de A2 midden in de stad ligt.

### Josephlaan-Marnixlaan: bereikbaarheid en leefmilieu

Op de Josephlaan en Marnixlaan vormen de handhaving van de doorstromings- en milieukwaliteit, gecombineerd met een goede inpassing in de omgeving een belangrijke opgave. Dit deel van de verdeelring moet een primaire as blijven: het vervult een belangrijke interne functie voor verkeer tussen Zuilen/Overvecht en Leidsche Rijn/Kanaleneiland.

### Europalaan-noord-Overste Den Oudenlaan: bereikbaarheid

In het kader van de ontwikkeling van het Stationsgebied wordt de Europalaan-zuid (tussen Europaplein en A12) opgewaarderd. Op lange termijn is voor de bereikbaarheid van de binnenstad opwaardering van het noordelijk deel van de Europalaan plus de Overste den Oudenlaan tussen Anne Frankplein en Van Zijstweg gewenst.

### Amsterdamsestraatweg en route Briljantlaan: verkeersveiligheid

Op enkele (centrumgerichte) wegen/routes voldoet de verkeersveiligheidskwaliteit tot 2020 waarschijnlijk niet aan de streefkwaliteiten voor ongevalsrisico's en oversteekbaarheid, met name bij de winkelgebieden. Tot deze wegen behoren de Amsterdamsestraatweg en de route via de Briljantlaan. In het verleden hadden deze wegen een functie vergelijkbaar met de secundaire assen. Een dergelijke functie is echter niet te bewerkstelligen als ook de verkeersveiligheid op een aanvaardbaar niveau gehouden moet worden. Omdat voor deze routes parallelle primaire en secundaire routes voorhanden zijn, is het wenselijk de Amsterdamsestraatweg tussen de Marnixlaan en de Daalsetunnel (winkelstraat) en de route C.Erzeystraat-W.A.Vultostraat-Briljantlaan voortaan als wijkontsluitingsweg te beschouwen.

Voor het noordelijk deel van de Amsterdamsestraatweg, die als secundaire as nodig blijft, dient de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op een andere manier verbeterd te worden.

Verkeersveiligheid hangt niet alleen samen met de infrastructuur, maar ook met het gedrag van de weggebruiker. Om op bovengenoemde wegen de streefkwaliiteit voor verkeersveiligheid te maken is het nodig dat de verkeersregels beter worden nageleefd. Daarom is ook inzet op handhaving en educatie essentieel; zie hoofdstuk 7 en 8.

### Gebiedsontwikkeling Rijnenburg

Bij de ontwikkeling van Rijnenburg zal een nieuwe verkeersstructuur voor het gebied worden ontworpen. Van belang hierbij is de aansluiting op de A12 via de Meerndijk te verbeteren. De provincie pakt dit reeds op in het kader van het SMPU (Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht).

### Ontwikkeling Lunettendriehoek

Op lange termijn is een Randstadspoorstation Koningsweg gewenst (zie hoofdstuk 4). Op dat moment wordt het ook mogelijk de Lunettendriehoek te ontwikkelen. Om de ontwikkelingen kansrijker te maken is een directe aansluiting op de A27 wenselijk. Voor de lange termijn wil Utrecht deze optie openhouden.

### Transferia bij de poorten van de stad

In aanvulling op het lopende transferiumprogramma is het wenselijk op lange termijn transferia te ontwikkelen bij of nabij poorten van de stad waar nog

geen transferium gerealiseerd is of wordt. Het gaat om Hooggelegen en op of bij het Veemarkterrein.

### P+R-locaties

De gemeente zal onderzoeken in hoeverre bestaande of geplande parkeerterreinen bij voorzieningen tevens bruikbaar zijn als P+R-locatie op piekmomenten in het verkeersaanbod. Daarbij worden ook de huidige P+R-locaties betrokken. Momenteel hebben stations Vleuten, Terwijde en Overvecht een P+R-status. Vleuten blijft een goede locatie voor P+R. De P+R-status van Overvecht wil Utrecht heroverwegen vanwege de beperkte ontsluiting over de weg. Daarnaast moet worden bepaald of het wenselijk is station Terwijde ook op lange termijn, na voltooiing van Leidsche Rijn, te behouden als P+R-locatie.

### Bezoekersgarages in kerngebieden buiten de binnenstad

Om in kerngebieden buiten de binnenstad tekorten aan parkeerruimte op te vangen zijn bezoekersgarages een oplossing. Deze kunnen dienen als flexibele openbare aanvulling op de parkeerruimte op eigen terrein. Utrecht gaat de mogelijkheden hiervoor onderzoeken. Vanwege de noodzakelijke goede OV-ontsluiting van kerngebieden is wellicht ook medegebruik van deze garages als P+R of transferium mogelijk.

## 4. Openbaar Vervoer

Utrecht heeft een openbaar vervoer (OV) systeem om trots op te zijn. Het OV-systeem wordt steeds completer, de meeste lijnen rijden met hoge frequenties en er maken veel mensen gebruik van. Het biedt reizigers die geen eigen vervoermiddel ter beschikking hebben de mogelijkheid zich te verplaatsen en zodoende deel te nemen aan het sociale leven. Daarnaast kan OV, met name bij verplaatsingen over wat grotere afstanden (zoals voor forensen uit de regio) een aantrekkelijk alternatief bieden voor de auto. Zo draagt het OV bij aan de afvlakking van de groei van het autoverkeer tijdens de piekuren. Bovendien is het OV ten opzichte van de auto efficiënter in ruimtegebruik en milieuvriendelijker. De kansen voor het openbaar vervoer zijn het grootst tijdens de piekuren: vanwege het grote aanbod aan reizigers wordt een hogere frequentie mogelijk, waardoor OV aantrekkelijker wordt voor nog meer reizigers.

Utrecht heeft een grotendeels vastgesteld OV-infrastructuurprogramma voor de middellange termijn. De stad ontwikkelt in de periode tot en met 2011 een aantal HOV-busbanen voor snel en hoogwaardig openbaar vervoer binnen de stad. In regionaal en provinciaal verband wordt in de periode tot 2015 Randstadspoor (RSS) gerealiseerd. Samen met de groei van de stad (waardoor de verplaatsingsafstanden gemiddeld groter worden, wat positief is voor de positie van het OV (en de auto) ten opzichte van de fiets) leidt de realisatie van de HOV-banen en RSS ertoe dat het aandeel van het openbaar vervoer in het aantal verplaatsingen de komende jaren licht stijgt: van een kleine 22% nu naar ruim 24% in 2015.

Uit eerste berekeningen van het BRU is echter duidelijk geworden dat naast het huidige infrastructuurprogramma voor OV, fiets en auto een aanvullend investeringsprogramma voor het openbaar vervoer nodig is om de groeiende mobiliteit in en om de stad ook in 2020 goed te kunnen verwerken.

In dit hoofdstuk is weergegeven welk beeld Utrecht nastreeft voor het openbaar vervoer in 2020. De gemeente is voor het realiseren van dit beeld grotendeels afhankelijk is van de medewerking van andere overheden (met name BRU en Rijk) en van vervoerders (met name NS, GVVU en Connexion). Deze overheden en vervoerders zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer van, naar en in Utrecht. De directe verantwoordelijkheid van Utrecht blijft beperkt tot de stedelijke OV-infrastructuur en de verkeersregelininstallaties (vri's). Het OV-beleid in dit GVVP bestaat daarom enerzijds uit concrete uitdagingen voor de gemeente op het gebied van infrastructuur en verkeersregeling en anderzijds uit wensen van Utrecht met betrekking tot het OV in en om de stad, die Utrecht kenbaar zal maken richting andere overheden en vervoerders.

### 4.1 Opbouw openbaar vervoer 2020

Het openbaar vervoer kent twee elementen: enerzijds de infrastructuur, anderzijds de geleverde vervoersdiensten (OV-lijnen), met als belangrijkste kenmerken de lijnvoering en frequentie. De vervoersdiensten zijn het meest bepalend voor de opbouw van het openbaar vervoer in Utrecht. De frequentie en de lijnvoering - welke herkomsten en bestemmingen worden bediend - bepalen sterk of het OV een aantrekkelijke vervoerwijze is. De infrastructuur is in feite ondersteunend: deze maakt het mogelijk om dienstverlening van een bepaalde kwaliteit (snelheid) te bieden.

#### Lijnennetwerk

Utrecht maakt onderscheid in een ontsluitend stelsel en een verbindend stelsel. Dit is nodig omdat de ontsluitende en verbindende functie van openbaar vervoer vaak tegenstrijdig zijn en niet kunnen worden gecombineerd. Voor de ontsluitende functie is het namelijk belangrijk dat de gebruikers kunnen

in- en uitstappen vlak bij de woning en bestemming. Dit betekent relatief veel haltes op relatief korte afstand van elkaar. Een hoge snelheid kan dan niet worden gehaald. Voor de verbindende functie is een hoge snelheid daarentegen juist essentieel. Dit stelsel dient om grote groepen reizigers snel en comfortabel te vervoeren over grotere afstanden en zo te kunnen concurreren met de personenauto.

Utrecht gaat uit van de volgende opbouw van het OV-lijnnennetwerk (conform het RVVP: lijnvoering en frequentie van het stedelijk OV vallen onder verantwoordelijkheid van het BRU):

1. Een **verbindend stelsel** bestaand uit de volgende elementen:
  - **Bovenregionale treinen en interliners** zorgen voor (inter)nationale en interregionale verbindingen naar Utrecht. De HSL en Intercity's, met als station Utrecht CS, dienen voor verplaatsingen met hoge snelheid over grotere afstanden (meer dan 80 km). Sneltreinen en interlinerbussen verzorgen verplaatsingen over 30-80 km. Sneltreinen stoppen in Utrecht op de InterRegiostations Utrecht CS en Leidsche Rijn Centrum.
  - **Randstadspoor (RSS)** verzorgt, aangevuld met **streekbussen**, het regionale OV: verbindend vervoer over 10-30 km.
  - De **sneltramlijn en snelle buslijnen (HOV- en VOV-lijnen<sup>6</sup>)** vormen de stedelijke hoofdstructuur en verbinden de kerngebieden in en rond Utrecht met elkaar en met de stations, over afstanden van 3 tot 10 km. Voldoende snelheid, doorstroming, regelmaat en stiptheid zijn hierbij vereist, waarbij de hoogste eisen gelden voor de sneltram, daarna voor de HOV-lijnen en tenslotte voor de VOV-lijnen.

6. HOV = Hoogwaardig Openbaar Vervoer; VOV = Verbindend Openbaar Vervoer.

2. Een **fijnmazig stelsel van stadsbuslijnen** zorgt voor de ontsluiting van alle delen van de stad. De stadsbuslijnen hebben haltes binnen ongeveer 400 meter van de woning of bestemming en een bereik van 1-3 km.



## OV-Infrastructuur

In de infrastructuur komt het onderscheid verbindend-ontsluitend terug. Het verbindend stelsel heeft (grotendeels) eigen infrastructuur, ontsluitend OV niet. De OV-infrastructuur in Utrecht is als volgt opgebouwd (de infrastructuur valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente, tenzij anders vermeld):

- **Spoor** (ProRail)  
Dit wordt gebruikt door trein en RSS.
- **Primaire assen**, in de vorm van de **sneltambaan** (ProRail) en **HOV-banen**  
Het betreft exclusieve OV-infrastructuur, met hoge prioriteit voor het OV bij de verkeerslichten. De HOV-infrastructuur (de "HOV-bril") zal rond 2008 volledig gereed zijn en dan een snelle, stipte en betrouwbare doorstroming bieden aan de HOV-lijnen, interliners en streekbussen. Waar VOV-lijnen en stadsbuslijnen gelijk lopen met een HOV-lijn gebruiken deze ook de HOV-baan. Vertramming van HOV-banen op lange termijn wordt niet uitgesloten. Voorwaarde is wel dat de tambaan een mindere barrière vormt dan de huidige sneltambaan<sup>7</sup>.
- **Secundaire assen**, in de vorm van **VOV-infrastructuur**  
Deze assen kennen niet over het volledige traject eigen OV-infrastructuur. Wel worden er maatregelen genomen om een betrouwbare snelheid te bieden: op congestiegevoelige wegvakken kan een busstrook of -baan worden aangelegd en op kruisingen wordt voldoende prioriteit voor de bus geboden. De VOV-infrastructuur dient voor de afwikkeling van VOV-lijnen, interliners en streekbussen. Waar stadsbuslijnen gelijk lopen met een VOV-lijn gebruiken deze ook de VOV-infrastructuur.
- **Wijkontsluitingswegen**  
Wegen in de wijk met een maximumsnelheid van 50 km/u, die zijn aangewezen om de doorstroming van de stadsbuslijnen te garanderen in

verblijfsgebieden. Deze wegen worden behalve door OV ook door auto's (en fiets) gebruikt. Meestal dient een wijkontsluitingsweg waar busverkeer over rijdt ook als wijkontsluiting voor de auto, maar soms ook niet. Dit onderscheid in de wijkontsluitingswegen is in kaart 3 aangegeven (zie hoofdstuk 3).

De infrastructuur ten behoeve van het verbindend stelsel (trein, Randstadspoor, sneltram, HOV, VOV) is weergegeven in kaart 5.

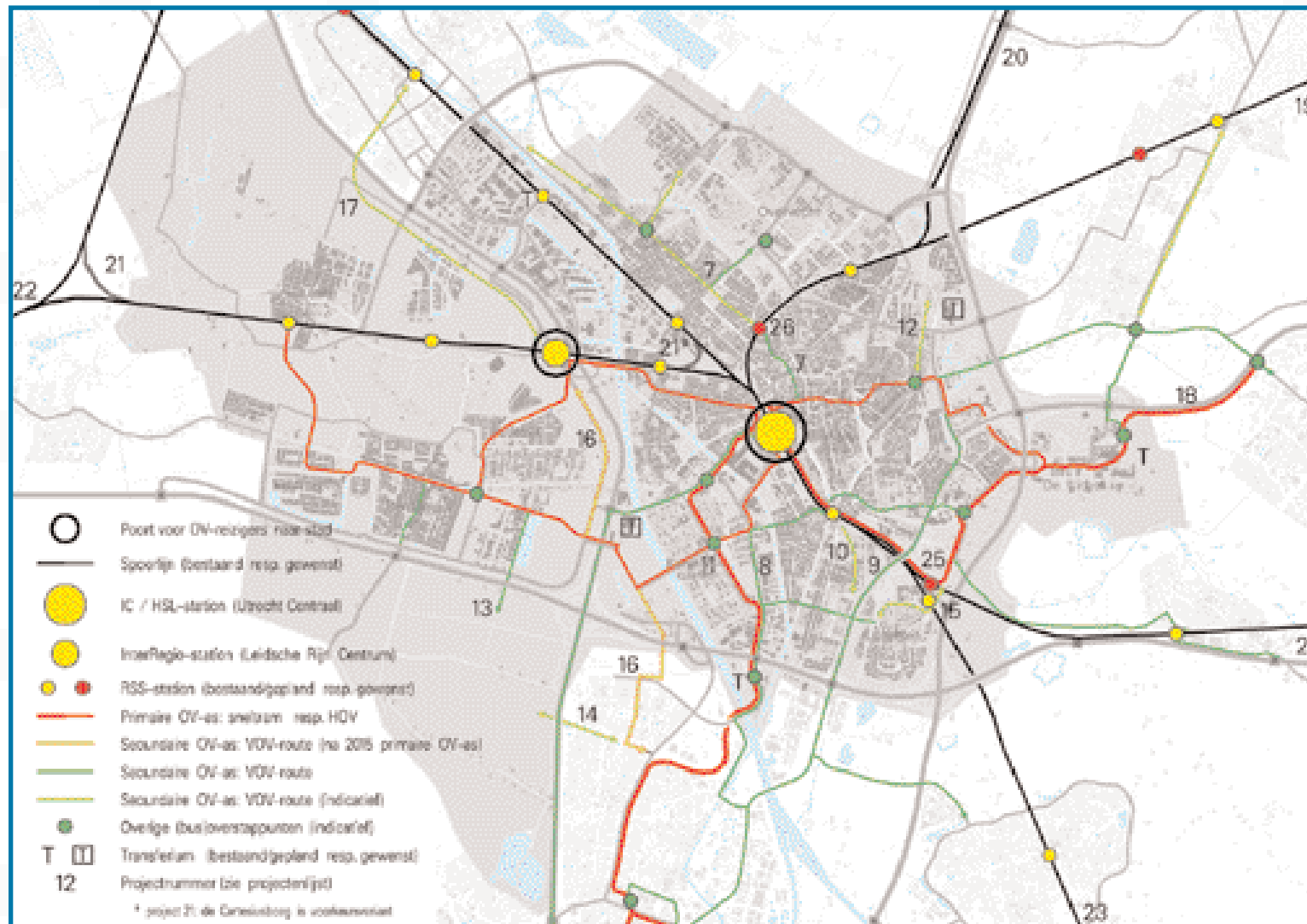
Met dit OV-systeem streeft Utrecht naar handhaving van de bereikbaarheid van de stad per OV tot 2010 en selectieve verbetering met name na 2010. De aandacht wordt daarbij gericht op kansrijke verbindingen waar het OV in potentie kan concurreren met de auto. Het aandeel van het OV in de mobiliteit dient op alle relaties minimaal gehandhaafd te blijven en vooral op de kansrijke relaties toe te nemen.

Daarnaast zal de sociale functie van het OV in de stad worden gewaarborgd. Daarvoor is minimaal het huidige serviceniveau van het ontsluitende OV noodzakelijk, in termen van beschikbaarheid gedurende de dag, frequenties en deur-tot-deur reistijden.

Als aanvulling op dit netwerk fungeert het **aanvullend vraagafhankelijk vervoer** (met name regiotaxi en taxi). Dit wordt aangeboden waar of wanneer lijngebonden OV niet voldoende rendabel is, zoals buiten het stedelijk gebied, in de nacht en voor bijzondere doelgroepen (bijvoorbeeld regiotaxi voor minder validen, de taxi voor toeristen, zakelijk reizigers etc.

<sup>7</sup> Mede daarom is het de wens van de gemeente dat de nieuwe sneltrams (vervanging gepland in 2013) een minder "zware" uitstraling hebben zodat ze beter in de stad passen; een lage vloer hebben; en geschikt zijn voor de boogstralen die bij de HOV-banen zijn toegepast.

Kaart 5 OV-infrastructuur 2020



## 4.2 Knooppunten

Om het OV-netwerk optimaal te laten functioneren zijn knooppunten essentieel. Knooppunten zorgen voor de aansluiting van het nationale en regionale OV (trein, Randstadspoor) op de primaire en secundaire OV-assen van de stad (sneltram, HOV, VOV) en bieden de mogelijkheid om over te stappen van de ene buslijn op de andere. Daarnaast zijn knooppunten nodig voor de overstap van auto op OV, als bijdrage aan de afvlakking van de groei van het autoverkeer in de stad in de piekuren.

### Treinstations

De treinstations, inclusief de RSS-stations, vormen de schakel tussen het nationale en (boven)regionale OV enerzijds en het stedelijk verkeerssysteem anderzijds. Dit stelt eisen aan de aansluiting op het stedelijk OV op de stations, maar ook aan de fietsenstallingen, P+R-ruimte, Kiss & Ride, taxistandplaatsen en opstelruimte voor bedrijfsbussen, eventueel aangevuld met mogelijkheden voor OV-fiets en autoverhuur. De reiziger zal zelf het voor hem meest geschikte vervoermiddel kiezen. Op deze manier worden de mogelijkheden van het vervoersysteem als totaal optimaal benut.

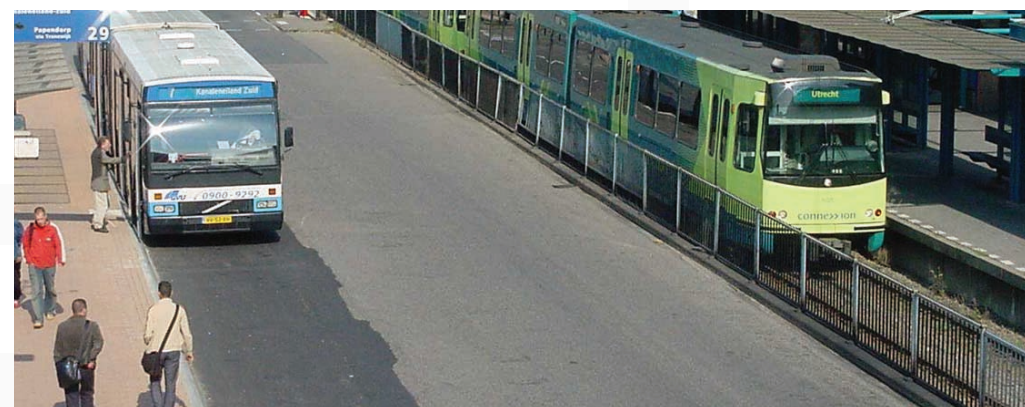
### Overstappunten in het stedelijk OV-netwerk

Op halteplaatsen waar meerdere OV-lijnen bij elkaar komen ontstaan mogelijkheden om over te stappen, zowel tussen lijnen van eenzelfde OV-deelsysteem (bijvoorbeeld tussen Randstadspoor onderling) als tussen lijnen van verschillende deelsystemen (bijvoorbeeld tussen HOV en trein). De overstappunten zorgen voor het beter functioneren van het totale OV-netwerk. Door over te stappen kan de reiziger bovendien een kortere en directere OV-route kiezen. Daarmee kan de reiziger kiezen voor de OV-route die het best past bij zijn wensen.

In de huidige situatie is Utrecht Centraal veruit het belangrijkste overstappunt. De NS-stations Overvecht, Lunetten en Vleuten spelen op dit moment een bijrol als OV-overstappunt.

De komende jaren groeit de behoefte aan overstapmogelijkheden elders in de stad. Dit is het gevolg van de groei van de stad, het toenemend aantal kerngebieden aan de stadsranden, de komst van nieuwe HOV- en RSS-haltes en de geplande splitsing van het busstation binnen de OV-Terminal. Het OV netwerk zal veranderen van enkele redelijk los van elkaar staande deelsystemen (stadsbus, trein en streekbus) in een samenhangend OV-systeem voor de hele regio en provincie. Door aanvullende overstappunten te creëren in combinatie met lijnen buiten Utrecht CS om, ontstaat een betrouwbaarder OV-systeem dat minder afhankelijk is van één centraal overstappunt. Bovendien ontstaan er kortere verbindingen binnen de stad en regio. Bijkomend effect is dat de overstappunten aantrekkelijke locaties zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Leidsche Rijn Centrum moet een belangrijk station en dus een belangrijk overstappunt worden naast Utrecht CS. De Randstadspoorstations en transferia





liggen voor de hand als aanvullende OV-overstappunten, maar ook stedelijke kerngebieden als de centra van Kanaleneiland en Overvecht zijn hiervoor goede locaties.

#### Knooppunten tussen auto en openbaar vervoer

Bij de gewenste afvlakking van de groei van de automobiliteit in de piekuren spelen knooppunten van auto en OV een belangrijke rol. Op deze knooppunten kan de automobilist overstappen op het OV (ketenmobiliteit).

Belangrijkste knooppunten zijn de transferia: locaties dicht bij de poorten van de stad aan de Ring Utrecht waar de automobilist snel kan overstappen op het openbaar vervoer. De locaties hiervoor zijn vastgelegd in de parkeernota.

Daarnaast zijn er de P+R-locaties (Park & Ride) met een vergelijkbare functie als transferia, maar minder geprofileerd, kleiner van schaal en meer gericht op het opvangen van regionaal of stedelijk verkeer.

Aan de OV-ontsluiting van deze knooppunten worden (net als aan de auto-ontsluiting; zie hoofdstuk 3) eisen gesteld. Parkeerterrein en OV-halte dienen goed op elkaar aan te sluiten, met korte loopafstanden. De wachttijd voor het OV dient beperkt te zijn, evenals de reistijd per OV naar de bestemming (in vergelijking met de reistijd per auto). Daarnaast is comfortabel OV een vereiste en mag de prijs van het OV geen belemmering vormen voor overstappen.

Zie voor de uitdagingen met betrekking tot transferia en P+R hoofdstuk 3.

#### 4.3 Uitdagingen in het netwerk openbaar vervoer

Het streven van Utrecht is om gedurende de periode 2005-2020 op het OV-netwerk aan de gestelde streefkwaliteiten (zie Bijlage 1) te voldoen en daar-

mee het openbaar vervoer in Utrecht blijvend een grote rol laten vervullen.

Uitvoering van het lopende OV-infrastructuurprogramma leidt ertoe dat de OV-streefkwaliteiten de eerstkomende jaren op de meeste plaatsen in het netwerk worden gehaald. Op langere termijn is voor bepaalde delen van het OV-systeem een kwaliteitsverbetering nodig om aan de ambitieuze, maar realistische streefkwaliteiten te blijven voldoen. Deze verbeteringen vormen de uitdagingen in het openbaar vervoer.

Utrecht kan zelf vooral invulling geven aan uitdagingen op het gebied van stedelijke OV-infrastructuur en de verkeersregelinstanties (waarbij in veel gevallen het BRU een financiële bijdrage levert). Waar het dienstregelingen, de bediening van haltes of het nationaal/regionaal OV betreft, is kwaliteitsverbetering de verantwoordelijkheid van het BRU, de NS of het Rijk (bij streekvervoer de provincie Utrecht of andere provincies). In die gevallen bestaat de inspanning van de gemeente eruit de verantwoordelijke partijen te overtuigen van het belang invulling te geven aan de uitdagingen, liefst volgens de wensen van Utrecht.

#### Directe verantwoordelijkheid gemeente Utrecht: stedelijke OV-infrastructuur

##### VOV-infrastructuur

Het VOV-infrastructuurnetwerk bestaat als netwerk nog niet in Utrecht, maar op onderdelen is het al wel gerealiseerd, zoals busstroken en prioriteit voor de bus bij een groot aantal verkeerslichten<sup>8</sup>.

<sup>8</sup>. (Mede)gefinancierd uit de landelijke 'De Boer'-regeling, die inmiddels is afgesloten.

Uitdaging voor de komende jaren is om het VOV-stelsel verder te ontwikkelen als een samenhangend netwerk met voldoende doorstromingsmaatregelen. Het VOV zal bestaan uit een stelsel van drukbereden busroutes, met een eigen rijstrook of rijbaan op congestiegevoelige wegvakken en voldoende prioriteit voor de bus op de kruisingen om een betrouwbare snelheid te realiseren. De buslijnen die tot het VOV-stelsel gaan behoren moeten voldoende snelheid kunnen behalen. Daarom worden de haltes op de VOV-routes kritisch tegen het licht gehouden en geoptimaliseerd. Het VOV bestaat vooral uit lijnen naar Utrecht CS (radialen), maar soms zijn verbindingen buiten Utrecht CS om (tangentiële verbindingen, met name naar de Uithof en Leidsche Rijn Centrum) van belang als aanvulling op de radialen.

Utrecht streeft er naar ook Rijnenburg te ontsluiten over een VOV-route. HOV is hier niet haalbaar vanwege het beperkte bouwvolume. Maar snel OV naar de stad is in Rijnenburg wel belangrijk omdat de bouwlocatie minder goed per fiets bereikbaar is en met name jongeren en ouderen niet altijd een auto beschikbaar hebben. Vanwege de voorgenomen bebouwing in lage dichtheden in Rijnenburg is het essentieel het OV vanaf het begin in het ontwerpproces van Rijnenburg mee te nemen. Op die manier kunnen VOV en gebiedsontwikkeling optimaal op elkaar worden aangesloten.

#### Aanvullende OV-overstappunten

Met de groei van de stad is het wenselijk dat niet alle overstaprelaties meer plaatsvinden op Utrecht Centraal. Aansluitend bij de ontwikkeling van het VOV-stelsel moet worden bepaald welke locaties in aanmerking komen voor ontwikkeling tot een aanvullend OV-overstappunt. In elk geval wordt gekeken naar de mogelijkheden bij de RSS-stations, transferia en stedelijke kerngebieden.

Vanwege de belangrijke functie in het OV-netwerk ligt het voor de hand

de OV-overstappunten (samen met HOV-haltes) prioriteit te geven bij de uitrusting van haltes met voorzieningen als halte-informatie, fietsklemmen en -stallingen, toegankelijkheid voor minder validen, etc.

#### Optimalisatie haltenet binnen Ring Utrecht

Er bevinden zich relatief veel haltes in het gebied binnen de Ring. Dit lijkt in eerste instantie aantrekkelijk vanwege de korte loopafstanden, maar voor de meeste reizigers (met name op meer dan 2 km van het centraal station) leidt dit tot relatief lange reistijden. Bovendien gaan de exploitatiekosten voor het OV omlaag door de hogere snelheid en de betere verdeling van de reizigers over het netwerk. Deze 'winst' kan weer ten goede komen aan hogere frequenties of andere verbeteringen in het lijnennet. Optimalisatie van het haltenet is nodig. Dit hoeft niet altijd te leiden tot langere looptijden. Goede aansluiting van haltes op de omliggende looproutes kan ook looptijd besparen. Met de herijking van het haltenet wil Utrecht ook de kwaliteit van de haltes verder verbeteren, zoals betere toegankelijkheid, sociale veiligheid en reizigersinformatie. Gelijktijdig worden de hiervoor genoemde aanvullende OV-overstappunten ingepast.

#### Verantwoordelijkheid andere partijen: wensen gemeente Utrecht

Met betrekking tot de onderdelen van het OV-netwerk waarvoor de gemeente zelf niet verantwoordelijk is heeft Utrecht de volgende wensen.

#### Spoor

In de onderhandelingen met het Rijk over de treininfrastructuur en treindiensten zet Utrecht voor de lange termijn in op de volgende verbeteringen:

- Richting **Arnhem**: op termijn wil Utrecht tot aan Driebergen-Zeist een hogere

frequentie voor het Randstadspoor. Tegelijk dienen er voldoende InterRegio/Intercity-treinen naar Arnhem te blijven rijden en is het van belang dat de hogesnelheidstrein richting Duitsland met voldoende hoge snelheid kan rijden. Een onderzoek om te bepalen wat de mogelijkheden hiervoor zijn is gewenst, waarbij ook rekening wordt gehouden met de door Utrecht nagestreefde realisatie van RSS-station Koningsweg.

- Richting **Amersfoort**: meer InterRegio/Intercity-treinen en mogelijk een hogere frequentie van Randstadspoor. De vraag is of dat mogelijk is op de beschikbare spoorinfrastructuur.
- Richting **Amsterdam**: een betere verbinding van Leidsche Rijn met de regio Amsterdam is op termijn wenselijk. De aanleg van de Cartesiusboog, die de bestaande spoorlijnen Utrecht-Amsterdam en Utrecht-Woerden met elkaar verbindt, heeft daarbij onze voorkeur. De Cartesiusboog maakt het mogelijk de mede door Utrecht gedragen G4-visie van het Rondje Randstad te realiseren. Een andere mogelijkheid is de aanleg van de Leidsche Rijn-boog waardoor de bestaande spoorlijnen Utrecht-Woerden en Woerden-Breukelen worden verbonden.
- Richting **Rotterdam/Den Haag**: in het kader van Deltanet is een snellere verbinding met Den Haag en Rotterdam gewenst, bijvoorbeeld in de vorm van de HSL-West. Zowel voor de goede verbinding tussen de randstadsteden onderling als voor de aansluiting van Rotterdam en Den Haag op de HSL naar Duitsland.
- Richting **Den Bosch/Eindhoven**: de vier sneltreinen en intercity's per uur in de spits naar Den Bosch zitten vol. Utrecht wenst een hogere frequentie, met behoud van kwaliteit. De vraag is met name of dit kan met de huidige capaciteit ten zuiden van Houten Castellum.

### OV-verbinding met Almere

Deze verbinding heeft momenteel een lage snelheid en een lage frequentie. Utrecht wenst een snellere en frequentere OV-verbinding met Almere.

### Randstadspoorstations

Spoedige realisatie van de RSS-stations **Lage Weide** (2007) en **Majella** (2010 of later) is wat betreft Utrecht gewenst, onder meer om ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek mogelijk te maken. Goedkeuring door de Minister is hiervoor uiteraard een vereiste.

De RSS-stations **Oudenoord** en **Koningsweg** worden tot 2015 niet gerealiseerd. De gemeente blijft aanleg na 2015 echter nastreven, al dan niet met ruimtelijke ontwikkeling bij die stations. Als station Koningsweg wordt gerealiseerd kan de Lunettendriehoek worden ontwikkeld. In dat geval is het dan ook wenselijk de auto-ontsluiting richting de Ring te verbeteren en een busverbinding te realiseren onder de sporen door bij de stations Lunetten en Koningsweg.

### Westtangent

Om op de verbinding tussen de regionale kerngebieden Maarssen en Nieuwegein/Houten aan de streekwaliteit voor bereikbaarheid te voldoen, is een snelle busverbinding gewenst via Leidsche Rijn Centrum<sup>9</sup>. Deze verbinding, de Westtangent, is reeds lang voorzien. In eerste instantie kan deze als VOV worden uitgevoerd. Voor het gedeelte tussen Leidsche Rijn Centrum en Nieuwegein streeft Utrecht op lange termijn, in de periode tussen 2015 en 2020, naar opwaardering tot HOV-kwaliteit.

<sup>9</sup>. Deze verbinding kan ook zorgen voor een betere ontsluiting van Leidsche Rijn richting Amsterdam, als Maarssen een InterRegio-station wordt.

### Doortrekking HOV vanaf De Uithof naar Zeist en VOV naar Driebergen/ Zeist en Bilthoven

In het RVVP en het BOR (Bereikbaarheids-offensief Randstad) hebben provincie, BRU en betrokken gemeentes vastgelegd dat het gewenst is de HOV vanaf De Uithof door te trekken naar Zeist (langs de A28) met een vervolg als VOV-route naar station Driebergen/Zeist. Ook is een directe busverbinding met VOV-kwaliteit wenselijk tussen de Uithof, De Bilt en station Bilthoven. De HOV-routes naar de Uithof krijgen daarmee een regionale functie, vergelijkbaar met de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein, maar dan in de vorm van een bus. De infrastructuur en lijnvoering in dit gebied is nader uitgewerkt in de Heuvelrugstudie (BRU).

### Optimalisatie OV-netwerk binnen de Ring

Het ontsluitende busvervoer in de stad Utrecht wordt al goed gebruikt. Het gemiddeld aantal reizigers per rit is in vergelijking met andere 'bus'-steden hoog en de afgelopen jaren is een belangrijke efficiëncyslag gemaakt in het stadsbusvervoer.

Het BRU heeft in goed overleg met de gemeente Utrecht de afgelopen jaren studies gedaan naar verbetering van het lijnennet in de Zuidlob (het gebied ten zuiden van de A12), Leidsche Rijn (ten westen van de A2) en de Heuvelrug (ten oosten van de A27). Voor het resterende deel van de regio, globaal Utrecht binnen de Ring plus Maarssen, is nog geen optimalisatiestudie uitgevoerd. Dit is van oudsher het vervoersgebied van het stedelijk vervoerbedrijf.

Optimalisatie van het busnetwerk in Utrecht binnen de Ring is om verschillende redenen belangrijk. Op veel routes wordt de streefsnelheid voor de bus nog niet gehaald en veel busroutes rijden vaak met omwegen naar het

centrum. Dit maakt de bus minder aantrekkelijk voor reizigers van/naar de buitenkant van de centrale stad. Verschillende woon- en werkgebieden op 3 tot 5 km afstand van het centraal station worden zodoende nog niet optimaal bediend. Toenemende autocongestie op de hoofdwegen en de bouwactiviteiten in de stad in de komende jaren kunnen ertoe leiden dat de doorstroming van veel buslijnen verder vertraagt in plaats van versnelt tot de streefkwaliteit. Bovendien wordt in de toekomstige OV-terminal op Utrecht CS het busstation gesplitst in twee delen. Ook dit is aanleiding om het lijnennet binnen de Ring Utrecht te herijken.

### Schone en stille bussen

Om de bijdrage van het busverkeer aan de geluids- en luchtkwaliteitsproblematiek tot een minimum te beperken kunnen eisen worden gesteld aan de geluidsproductie en uitstoot (emissie) van lijnbussen. Utrecht wil binnen de gemeentegrenzen het gebruik van schonere en stillere bussen stimuleren. De gemeente verzoekt de overheden die verantwoordelijk zijn voor het OV binnen de Utrechtse gemeentegrenzen (BRU, provincie Utrecht en enkele andere provincies) strenge geluids- en emissie-eisen toe te passen bij de concessieverlening voor openbaar vervoer in Utrecht.

## 5. Langzaam verkeer

De fiets vervult een onmisbare rol in het Utrechtse vervoersysteem. Een kwart van de verplaatsingen van, naar en binnen de stad gebeurt met de fiets. Bovendien is er potentieel om de rol van de fiets uit te breiden: van de huidige autoritten bestaat circa de helft uit ritten over korte afstanden (7,5 km). De fiets kan in principe een groot deel van deze ritten overnemen en zo een flinke bijdrage leveren aan de afvlakking van de automobiliteitsgroei in de piekuren. Het voordeel is daarbij dat de fiets, net als de auto, altijd en overal beschikbaar is. Daarnaast zijn de fiets (maar ook lopen) erg belangrijk in het voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Beleid ter bevordering van de fiets en maatregelen voor de voetganger zijn belangrijk voor het verkrijgen en behouden van optimale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefmilieu. Bovendien is het kostenefficiënt en kent het veel draagvlak onder de bevolking.

In het najaar van 2003 is de beleidsnota "Verder met de fiets" door de gemeenteraad aangenomen. Deze fietsnota geeft richting aan het fietsbeleid voor de komende tien jaar en geeft aan hoe het hoofdfietsnetwerk van Utrecht verbeterd en gecompleteerd kan worden. Veel aandacht gaat uit naar de aansluiting van het fietsnetwerk van Leidsche Rijn en Vleuten - De Meern op het deel van Utrecht ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Naast een visie op het netwerk in 2015 heeft Utrecht in de fietsnota het hoofdfietsnetwerk voor 2006 vastgelegd, een concrete invulling van het netwerk voor de kortere termijn. De infrastructuurprojecten die uit de netwerken voor 2006 en 2015 voortkomen zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Ook verbetering van bewegwijzering en communicatie behoren tot dit programma, om het fietsgebruik onder inwoners van Utrecht te stimuleren.

De fietsnota vormt, samen met het fietsbeleid en -programma van het RVVP, het uitgangspunt voor het fietsbeleid van het GVVP. Alle in de fietsnota

genoemde plannen voor de fiets blijven onverkort van toepassing in dit GVVP. Het beleid uit de fietsnota wordt in dit GVVP aangevuld met beleid en projecten gericht op de periode 2015-2020.

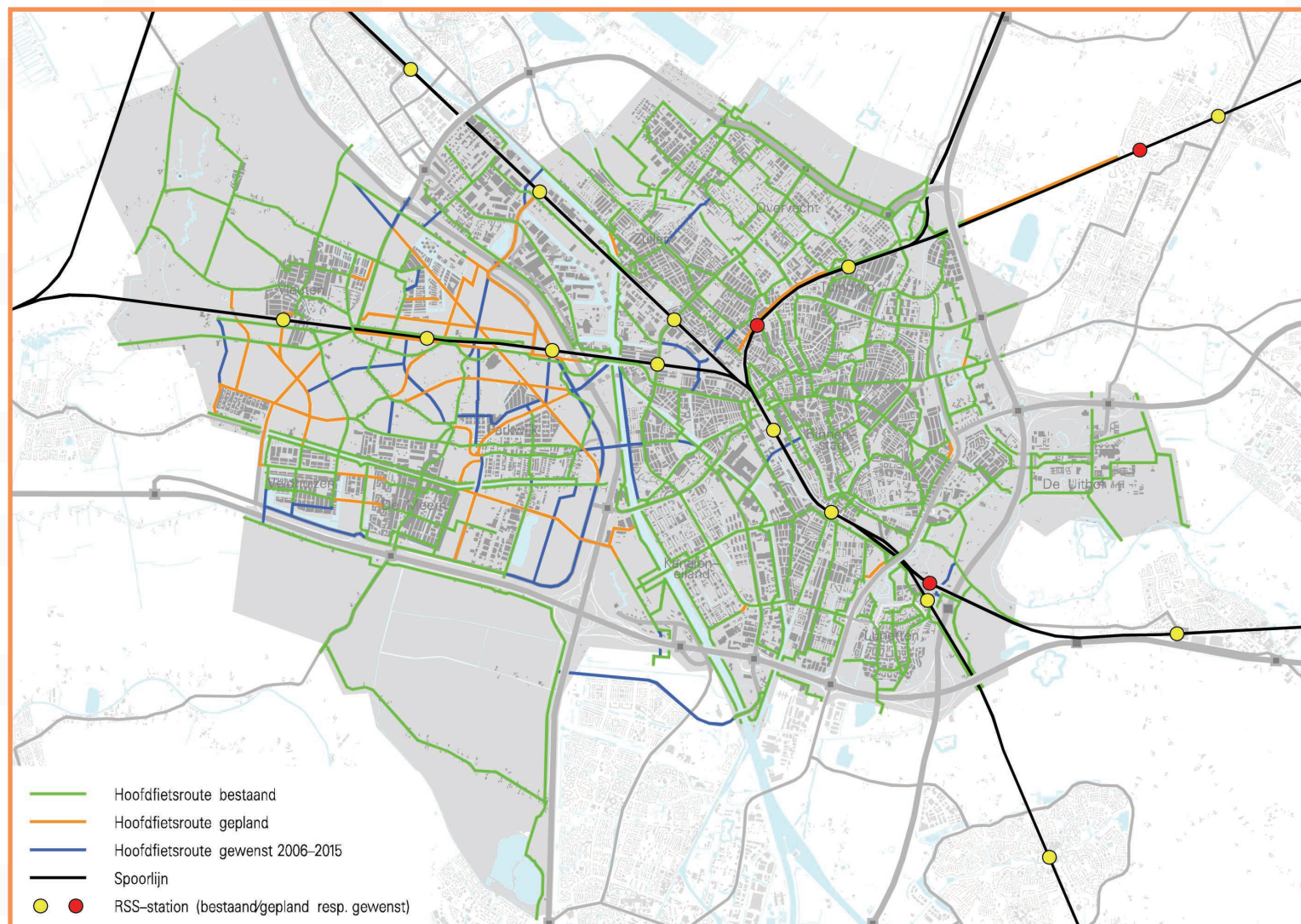
Om de verkeersveiligheid van de fietser te verbeteren zijn handhaving en educatie essentieel. Zie hiervoor hoofdstuk 7 en 8.

### 5.1 Opbouw netwerk fiets 2020

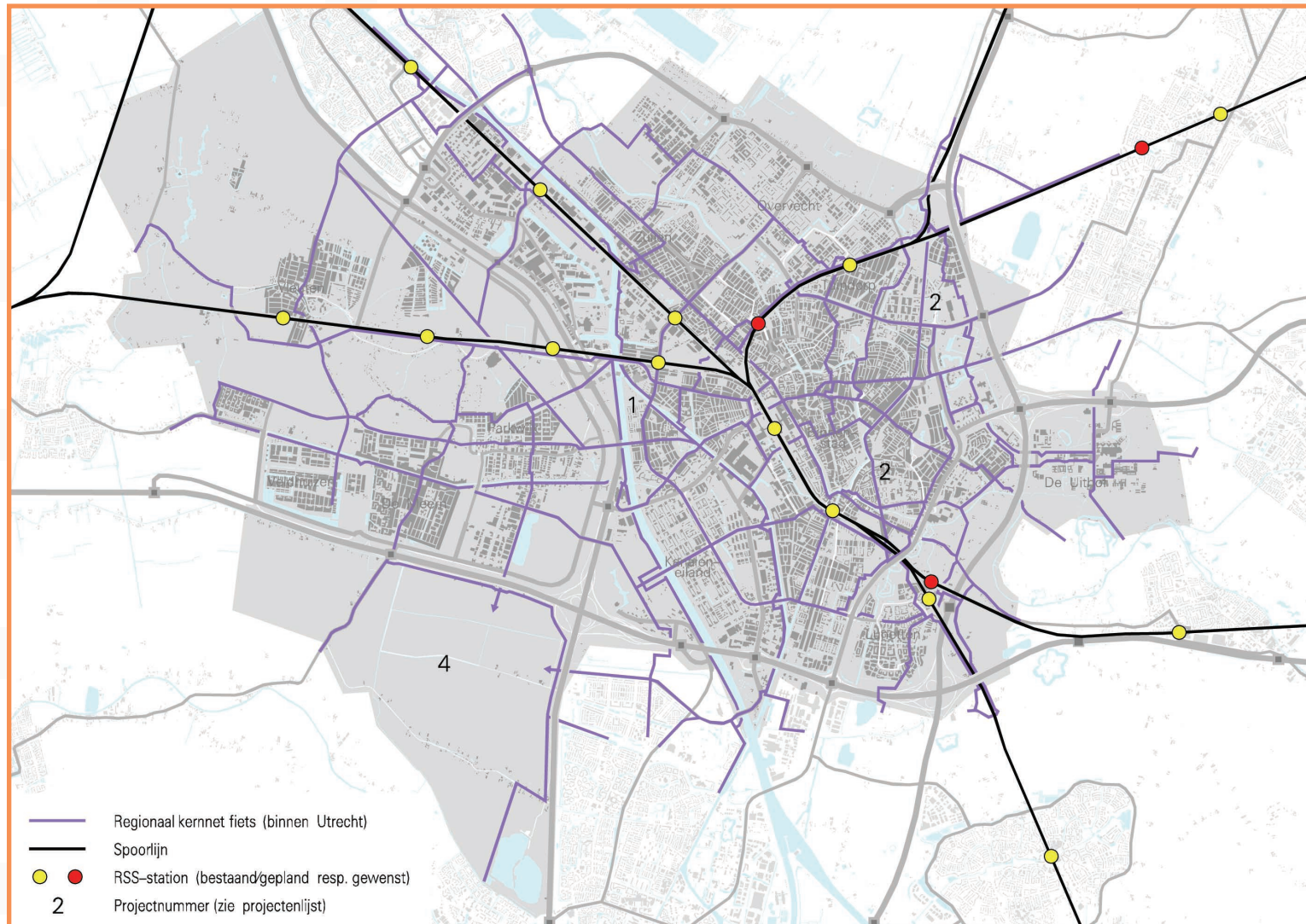
Het fietsnetwerk dat Utrecht in 2020 voorziet bestaat in feite uit het **stedelijk hoofdfietsnetwerk 2015**, zoals vastgelegd in de fietsnota "Verder met de Fiets". Het stedelijk hoofdfietsnetwerk 2015 (Zie kaart 6) is een fijnmazig netwerk van hoogwaardige verbindingen dat alle stadsdelen met elkaar verbindt.



## Kaart 6: Hoofdfietsnetwerk 2015



## Kaart 7: Regionaal kernnet fiets 2020



Dit netwerk geeft de fiets een volwaardige plaats in de stad. Het netwerk is erop gericht het huidige hoge aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen in Utrecht te behouden. Ook biedt het mogelijkheden voor de fiets als natransport vanaf de knooppunten naar de kerngebieden. Het hoofdfietsnetwerk is vastgesteld als streefbeeld, dus richtinggevend voor de ontwikkeling van het verkeers- en vervoersysteem in Utrecht tot 2015.

Daarnaast heeft het BRU in het RVVP een regionaal kernnet voor de fiets vastgelegd (zie kaart 7). Dit kernnet is een streefbeeld voor 2020 van hoogwaardige fietsverbindingen tussen de belangrijkste kerngebieden in de regio Utrecht. Het kernnet is binnen de stad Utrecht hoofdzakelijk onderdeel van het hoofdfietsnetwerk 2015. Op enkele locaties in de stad vormt het kernnet echter een aanvulling op het hoofdfietsnetwerk. Het gaat dan om regionale verbindingen die door de stad Utrecht lopen én om verbindingen die na 2015 (maar vóór 2020) gewenst zijn.

### Algemene eisen aan het fietsnetwerk

Zoals in de fietsnota vermeld staat hanteert Utrecht bij de verbetering en uitbouw van het fietsnetwerk vijf eisen, gebaseerd op de wensen en eisen van fietsers:

- **Directheid:** omrijden tot een minimum beperken. Gestreefd wordt naar een maximale omrijfactor van 20% (maximaal 20% meer afstand moeten afleggen dan de hemelsbrede afstand). Temeer daar de fietser zelf de kortste weg kiest buiten de aangewezen routes om als deze hem te lang zijn.
- **Samenhang:** gestrekte routes, logische aansluitingen van de fietsroutes onderling en bewegwijzering, zowel op de routes als naar de fietsstallingen.
- **Veiligheid:** fietsveiligheid bestaat uit drie elementen: verkeersveiligheid op

routes, tegengaan van fietsdiefstal en sociale veiligheid op routes en in stallingen.

- **Doorstroming en comfort:** doorstroming op kruispunten, comfort in de stallingen en beheer en onderhoud van fietsroutes en stallingen.
- **Aantrekkelijkheid:** sociale veiligheid op de routes en in/rond de stallingen, gemakkelijke toegang tot de stallingen (herkenbaarheid, hellingen, e.d.) en aanvullende voorzieningen bij stallingen en langs de routes.

Daarnaast is het wenselijk om waar mogelijk de drukke autowegen, met name de primaire assen, te kunnen mijden. De mogelijkheden voor het autoverkeer worden dan niet beperkt. Aanwezigheid van fietsers langs een weg betekent immers strengere luchtkwaliteitseisen en daarmee beperkingen voor het autoverkeer.

### 5.2 Fietsparkeren

De aanwezigheid van stallingsvoorzieningen zoals fietsklemmen, fietstrommels, openbare en besloten fietsenstallingen stimuleert het fietsgebruik en voorkomt fietsdiefstal. Daarnaast voorkomen stallingsvoorzieningen dat fietsen "wild" worden gestald, overlast voor voetgangers ontstaat en het straatbeeld wordt ontsierd.

De nota "Verder met de fiets" is gericht op het ontwikkelen van een netwerk van fietsparkeervoorzieningen door de hele stad. Zowel bij de woningen (besloten onbewaakte stallingen op eigen terrein of in de openbare ruimte) als bij bestemmingen (fietsklemmen bij voorzieningen, kantoren en bedrijven; openbare bewaakte stallingen bij geclusterde voorzieningen) zet de gemeente in op een voldoende groot aanbod van goede fietsparkeerplaatsen. Afhankelijk van de vraag worden fietsklemmen, fietstrommels, buurtstallingen of bewaakte



stallingen gerealiseerd. Waar mogelijk wordt daarvoor aangehaakt bij gebiedsontwikkelingen, die kansen bieden om stallingsvoorzieningen te creëren. Daarnaast geeft de gemeente extra aandacht aan de stallingsvoorzieningen bij overstapknooppunten als de OV-stations en transferia, om het gebruik van de fiets als natransport vanaf deze knooppunten te stimuleren.

### 5.3 Uitdagingen in het fietsnetwerk

Het hoofdfietsnetwerk voor 2015 uit de fietsnota en het regionale kernnet 2020 uit het RVVP komen al voor 95% overeen. De schakels uit het regionale kernnet 2020 die geen deel uitmaken van hoofdfietsnetwerk 2015 vormen in feite de verbindingen die Utrecht wenst in de periode tussen 2015 en 2020<sup>10</sup>. Samen met de realisatie van een recreatief fietsnetwerk vormen deze schakels de opgaven voor de lange termijn.

Bij de prioriteitsstelling van maatregelen ligt de hoogste prioriteit bij de realisatie van het hoofdfietsnetwerk en het regionale kernnet en vervolgens bij de fietsenstallingen. Laagste prioriteit heeft realisatie van het recreatieve netwerk.

#### Merwedekanaal-Amsterdam-Rijnkanaal (Keulsekade)

De hoofdfietsroute langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal is onderbroken bij de Spinozaweg. De Spinozaweg loopt omhoog naar de Spinozabrug. Hierdoor is de fietsroute via de Keulsekade onderbroken. Utrecht streeft ernaar deze onderbreking op te heffen, bijvoorbeeld door een onderdoorgang te creëren.

<sup>10</sup>. Uitzondering: verbeterde fietsroute van Rijnenburg naar IJsselstein. Deze route staat niet in de fietsnota en wel in het RVVP, maar wordt conform het RVVP reeds in 2005 gerealiseerd. Dit is geen opgave voor het GVVP.

#### Corridor Amersfoort-Utrecht

In Utrecht-Oost is een doorgaande noord-zuid fietsverbinding gewenst. De Oosterspoorbaan loopt van noord naar zuid door Utrecht-Oost. Omdat deze spoorbaan naar verwachting over enkele jaren buiten gebruik wordt gesteld als spoorlijn voor goederen, ontstaan er hier mogelijkheden een fietsverbinding te realiseren.

#### Rijnenburg

Rond 2015 is Utrecht van plan de ontwikkeling te starten van de polder Rijnenburg als woon- en werklocatie. Rijnenburg dient dan te worden opgenomen in het Utrechtse hoofdfietsnetwerk.



### Recreatief netwerk fiets

Om de fietsrecreatie te faciliteren en te stimuleren is een samenhangend netwerk van recreatieve fietsroutes in de stad, regio en provincie gewenst. Momenteel is er al een netwerk van recreatieve lange afstand fietsroutes vastgelegd. Daarom is een recreatief netwerk fiets gewenst, dat (ook) is gericht op kortere afstanden.

### 5.4 Voetgangers

Voetgangers vormen een belangrijke groep verkeersdeelnemers in de stad. Op ontwerpniveau bestaan er algemene richtlijnen van het CROW over bijvoorbeeld de breedte van trottoirs, die Utrecht ook hanteert.

In het kader van dit GWP is Utrecht van plan middels een verkenning de grote voetgangersstromen in de stad in beeld brengen. Daarbij wordt gekeken naar de knelpunten en wensen van voetgangers wat betreft de oversteekbaarheid van infrastructuur en de voorzieningen voor de voetganger in en rond de openbaar vervoerknooppunten. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald of er voor Utrecht een aanvulling op de richtlijnen van het CROW gewenst is.



## 6. Goederenvervoer

**Goederenvervoer is van essentieel belang voor de economie van Utrecht. De ondernemingen in Utrecht moeten worden bevoorrad, vuil moet worden opgehaald, bouwmaterialen moeten worden getransporteerd. Daarnaast dragen de transport- en distributieactiviteiten op het randstedelijke goederenvervoerknooppunt Lage Weide (opgenomen in EPU en Structuurvisie) bij aan de werkgelegenheid van Utrecht en aan de beperking van het wegverkeer in de Randstad. Maar goederenvervoer, met name vrachtverkeer over de weg, veroorzaakt ook relatief veel hinder op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid.**

Utrecht heeft de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan goederenvervoer. Zo is in het najaar van 2003 het Bevoorradingsplan Binnenstad Utrecht vastgesteld. Hierin zijn de kaders voor de bevoorrading van de binnenstad (routing, laad- en losplaatsen, venstertijden, stadsdistributiecentra) vastgelegd. Daarnaast is eind 2004 besloten het Middengebied van Lage Weide, het gebied rond de havenbekkens, verder uit te bouwen als multimodaal bedrijventerrein en knooppunt voor het goederenvervoer. Beide besluiten vormen uitgangspunt voor het goederenvervoerbeleid van dit GVVP.

Daarnaast heeft Utrecht al ruim tien jaar een adviescommissie ten aanzien van bevoorrading, de CABU. Via de CABU betreft Utrecht het bedrijfsleven bij het goederenvervoerbeleid. Ten slotte participeert Utrecht in GOVERA, het samenwerkingsverband tussen overheid en bedrijfsleven in de Randstad op het gebied van goederenvervoer. De aandacht die Utrecht besteedt aan het goederenvervoer is ook landelijk niet onopgemerkt gebleven. Zo fungeert Utrecht op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat als proefregio voor het gedachtegoed van de commissie Lemstra. Dit gedachtegoed is gericht op regionale afstemming van regelgeving met betrekking tot stedelijke distributie tussen

overheden en bedrijven. Utrecht heeft dit ingebed in een groter project dat in 2005 wordt uitgevoerd, waarbij behalve aan afstemming ook gewerkt wordt aan een Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer (conform de Nota Mobiliteit) en bundelingsprojecten bij het bedrijfsleven. De gemeente Utrecht is één van de tien regionale partijen die dit project trekken en financieren (vier overheden, zes bedrijfslevenorganisaties).

Uit de inzet van Utrecht van de afgelopen jaren blijkt dat de gemeente een belangrijke rol voor het bedrijfsleven ziet in haar goederenvervoerbeleid. Het bedrijfsleven vervoert immers de goederen en heeft direct baat bij goederenvervoerprojecten van de gemeente. Daarom vindt Utrecht het ook van belang dat het bedrijfsleven zelf bijdraagt aan en investeert in verbetering van het goederenvervoer in Utrecht. Dit kan zijn in de vorm van mobiliteitsmanagement in het goederenvervoer (zie hoofdstuk 8), maar Utrecht kijkt ook naar de mogelijkheden van medefinanciering door het bedrijfsleven bij gemeentelijke goederenvervoerprojecten.

Omdat het goederenvervoer de komende jaren sterker groeit dan het personenvervoer, is een evenwichtige benadering nodig. Daarbij is aandacht voor de stand van de techniek van belang. Door technologische ontwikkelingen wordt het eenvoudiger om de logistiek beter te organiseren, wat kansen biedt voor bundeling van goederen vergroot. Anderzijds wordt het makkelijker om snel en vaak kleinere hoeveelheden goederen te bestellen. Ook worden door de opkomst van e-commerce meer goederen thuisbezorgd, wat leidt tot meer bevoorradingsverkeer in woonbuurten.

### 6.1 Opbouw netwerk goederenvervoer 2020

Utrecht gaat uit van een samenhangend goederenvervoernetwerk: weg, water en spoor zorgen samen voor de bereikbaarheid van Utrecht voor goederen. Utrecht baseert de opbouw van het goederenvervoernetwerk daarom op de functies van de verschillende schakels in het netwerk en niet op het onderscheid weg-water-spoor.

Voor goederenvervoer worden alleen **primaire assen** aangegeven. De primaire assen zijn onder te verdelen in:

- **Primaire assen ten behoeve van het Lange Afstandsvervoer<sup>11</sup>**: Over dit netwerk wordt zowel doorgaand verkeer (met Utrecht als draaischijf) als lange afstandsverkeer met bestemming of herkomst in Utrecht (met name Lage Weide) afgewikkeld. Het netwerk omvat weg, water (Amsterdam-Rijnkanaal) en spoor. Utrecht zet daarbij in op zo veel mogelijk vervoer over water en spoor: de autosnelwegen rond Utrecht zijn al zwaar belast, terwijl op het spoor en met name het water voldoende restcapaciteit aanwezig is. Bovendien is vervoer over water en spoor veelal gunstiger voor het milieu.
- **Primaire assen ten behoeve van Bevoorrading<sup>12</sup>**. Dit netwerk van bewegwijzerde, logistieke routes verbindt de belangrijkste te bevoorraden kerngebieden met de "poorten" tot Utrecht: knooppunt Lage Weide en de Ring Utrecht. Het netwerk bestaat uit weg- en waterverbindingen. De waterverbindingen dienen voor bevoorrading met de Bierboot - die meer dan alleen drank kan vervoeren - en vuil ophalen met de Afvalboot. De menging met recreatief gebruik van de vaarwegen verdient hierbij aandacht.

Wat betreft de weg is het Netwerk Bevoorrading een selectie uit het netwerk van primaire en secundaire assen voor de personenauto, aangevuld met de uit twee delen bestaande Singelring, als essentiële schakel in de

bevoorrading van de binnenstad (conform Bevoorradingsplan). Op deze routes wordt gestreefd naar een geschikte vormgeving en voldoende doorstroming voor het vrachtverkeer. Dit is niet alleen economisch gunstig, maar leidt ook tot minder milieuvuiling en geluidshinder.

Indien nodig kunnen op deze routes maatregelen worden genomen ten behoeve van de doorstroming van het vrachtverkeer, zoals op vrachtverkeer afgestelde groene golven of doelgroepstroken. Utrecht bekijkt hierbij de mogelijkheden voor medefinanciering door het bedrijfsleven.

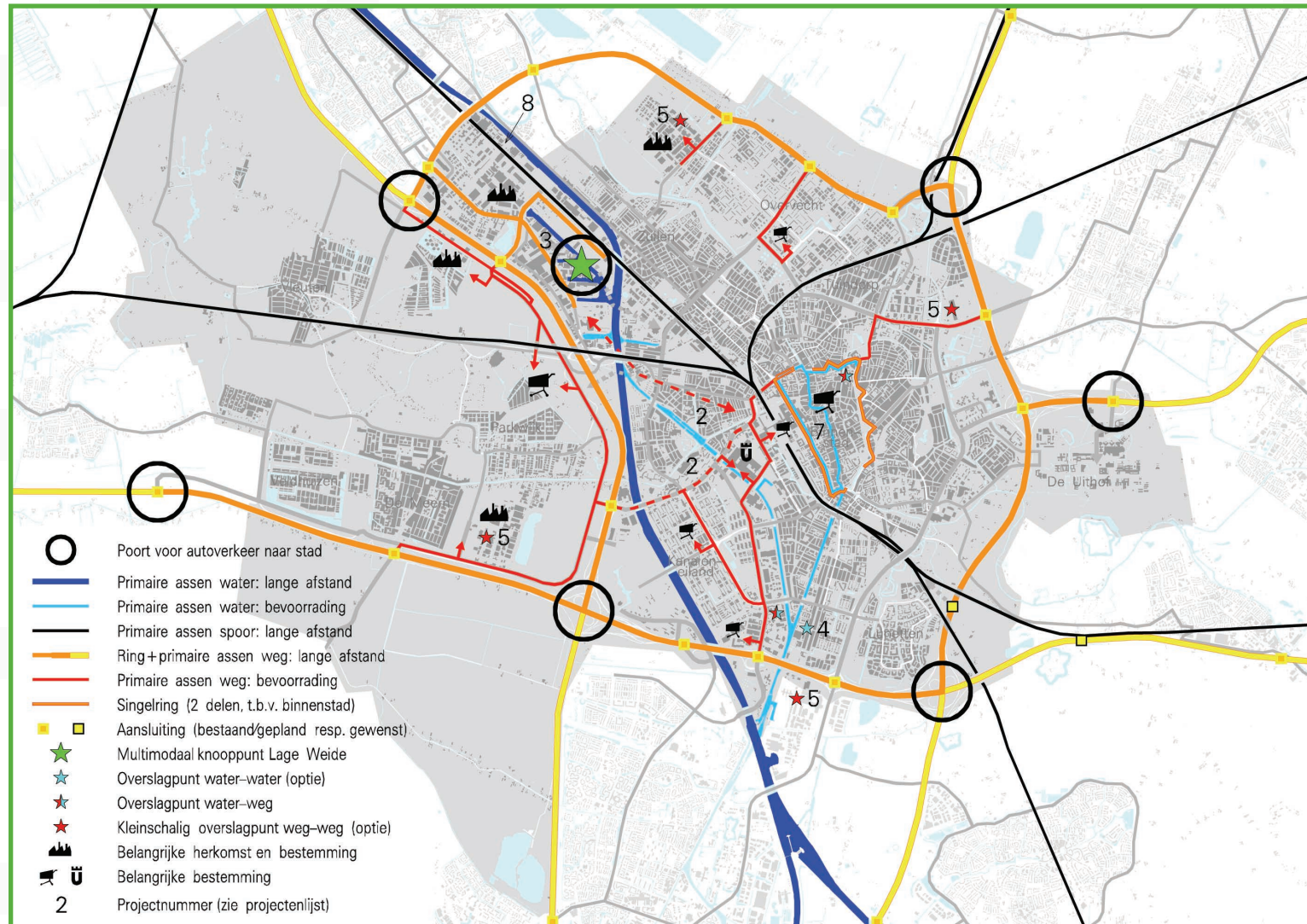
Door op het Netwerk Bevoorrading het bevoorradende vrachtverkeer te concentreren, wordt de hinder (geluid, luchtkwaliteit, trillingen) langs andere, kwetsbaardere routes beperkt. Deze routes worden echter niet afgesloten voor vrachtverkeer: de bedrijven en woningen langs deze weg moeten immers nog steeds worden bevoorradad.

Het streefbeeld voor de hoofdstructuur goederenvervoer 2020 is weergegeven op kaart 8.

<sup>11</sup>. Deze assen gaan deel uitmaken van het Randstedelijk Kwaliteitsnet Goederenvervoer, dat momenteel door GOVERA wordt ontwikkeld.

<sup>12</sup>. Samen met de assen voor het lange afstandsvervoer gaan deze assen deel uitmaken van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor de regio Utrecht.

Kaart 8:  
Hoofdstructuur goederenvervoer 2020



Een categorie goederenvervoer die de komende jaren van groot belang is voor Utrecht is **bouwwerkeer**. Vanwege de grote bouwopgave de komende jaren (Leidsche Rijn, Stationsgebied, DUO, RSS-stations, infrastructuur in Utrecht-West) zullen grote hoeveelheden bouwmaterial, materieel en sloopafval worden vervoerd van en naar Utrecht. Voor het bouwwerkeer wordt geen permanent netwerk aangewezen. Enerzijds vanwege de tijdelijkheid, anderzijds omdat dit verkeer gebruik kan maken van het netwerk lange afstandsvervoer en het netwerk bevoorrading. Projectsgewijs kan echter wel tijdelijk een bouwlogistiek netwerk worden gecreëerd: verplichte rijroutes voor bouwwerkeer, realisatie van tijdelijke bouwwegen en overslagvoorzieningen, etc.

Waar mogelijk (technisch én financieel) wil Utrecht het bouwwerkeer over water, spoor of via buisleidingen afwikkelen. Dit kan via Lage Weide: aanvoer per water of spoor naar Lage Weide; eventueel tijdelijk opslaan op Lage Weide; vanaf daar gebundeld per vrachtwagen of per buisleiding naar de bouwlocatie in Utrecht. Maar het kan ook direct, als de bouwlocatie aan of dicht bij het water ligt.

## 6.2 Knooppunten in het goederenvervoer

Om het netwerk goederenvervoer daadwerkelijk als samenhangend netwerk te laten functioneren zijn knooppunten essentieel.

### Randstedelijk knooppunt Lage Weide

Lage Weide is een belangrijke schakel in de overslag tussen weg, water en spoor. De ontsluiting is uniek in Midden-Nederland. Water- en spoorvervoer met bestemming regio Utrecht loopt daardoor veelal via Lage Weide. Maar ook doorgaand vervoer wordt overgeslagen op Lage Weide (bijvoorbeeld: tot Lage Weide per schip, vanaf Lage Weide per auto verder).

Door zijn rol als distributieknooppunt genereert Lage Weide lokaal in Utrecht extra verkeer. Maar op randstedelijk en landelijk niveau levert Lage Weide een bijdrage aan de bundeling van verkeer, stimuleert het vervoer over water en spoor en zorgt het dus voor een beperking van het wegverkeer. Bovendien biedt de aanwezigheid van het randstedelijke knooppunt kansen om ook de goederen voor Utrechtse bedrijven en bewoners gebundeld over weg, water of spoor aan te voeren.

Voor het functioneren van het knooppunt is het noodzakelijk dat de infrastructuur op orde is. Niet alleen het water en spoor (voldoende diepgang havenbekkens, goede kades, kwalitatief goed stamspoor), maar ook de wegontsluiting: bij vervoer over water en spoor is bijna altijd voor- of natransport over de weg nodig.

### Stedelijke knooppunten: weg

Op stedelijke knooppunten vindt de overgang plaats van het grootschalige vervoer over langere afstanden naar kleinschaliger bevoorravingsverkeer voor in de stad.

Een vergaande vorm van een stedelijk knooppunt is een logistiek stadspark. Hier vindt naast overslag ook opslag en bewerking van de goederen plaats en is sprake van nauwe logistieke samenwerking tussen bedrijven op het bedrijventerrein waar het overslagpunt zich bevindt. Lage Weide vormt samen met De Wetering een potentieel logistiek stadspark, door de aanwezigheid van distributiebedrijven en de twee stadsdistributiecentra (SDC's).

Op termijn is er in Utrecht naast Lage Weide wellicht behoefte aan kleinschalige overslaglocaties voor wegverkeer aan de rand van de stad, bijvoorbeeld bij de introductie van kleine standaardlaa eenheden zoals de Stadsbox. Opslag en bewerking wordt op deze punten tot een minimum beperkt.

### Stedelijke knooppunten: water

Voor de Bierboot bestaan reeds enkele laadlocaties. De belangrijkste ligt momenteel aan de Wittevrouwensingel. Overwogen kan worden een locatie dicht bij de Ring Utrecht als hoofd-laadlocatie te gaan gebruiken, bijvoorbeeld bij de kruising van Merwedekanaal en Vaartsche Rijn. Deze locatie biedt tevens de mogelijkheid om over te slaan van een groot schip (met laadvermogen van 1100 tot 1500 ton) op kleinere schepen, geschikt voor de binnenstad (100 ton), zonder tussenkomst van vrachtauto's.

### Lokale goederenuitleverpunten

Goederenuitleverpunten beperken het vrachtverkeer in verblijfsgebieden. Ze spelen in op de groei van e-commerce en het toenemend aantal kleine leveringen. De goederen worden afgeleverd op het goederenuitleverpunt en daar door de klant afgehaald. Voor e-commercegebruikers en voor bedrijven met veel personeel in de buitendienst (monteurs) functioneren al verschillende commerciële systemen van uitleverpunten. Utrecht vindt dit een positieve ontwikkeling.

Andere typen uitleverpunten komen vanwege financiële en organisatorische vraagstukken nog minder goed van de grond. Het gaat om punten centraal in, of aan de rand van een winkel-, uitgaans- of kantorengedebied waar de goederen voor de ondernemers (of werknemers) centraal worden afgeleverd. Op uitleverpunten aan de stadsrand, bijvoorbeeld bij transferia, zouden daarnaast consumenten producten kunnen afhalen die ze eerder in de binnenstad hebben gekocht. De consument hoeft dan niet meer met de auto naar de binnenstad. Als de producten ook op of bij het uitgiftepunt liggen opgeslagen, hoeft bovendien minder vrachtverkeer de binnenstad in: de goederen komen helemaal niet meer in de winkel, dus de vrachtwagen hoeft dan ook de binnenstad niet meer in.

### 6.3 Laden en lossen

Eindpunt van de bevoorrading over de weg is een winkel of bedrijf. Goede doorstroming op het goederenvervoernetwerk heeft alleen zin als de chauffeur bij het bedrijf ruimte heeft om te laden en lossen. Er komen landelijk, maar ook binnen de gemeente, steeds meer instrumenten beschikbaar om te toetsen of deze laatste schakel in de bevoorrading voldoet. Vóóraf, maar ook achteraf. Het gaat om toetsing van de ruimtelijke en verkeerstechnische invulling, maar ook om toetsing op milieugebied: rond laden en lossen gelden strenge geluidsnormen. Utrecht wil deze toetsingsinstrumenten consequent toepassen bij grote projecten binnen de gemeente.

Behalve de laad- en losruimte is ook de beschikbare laad- en lostijd belangrijk. In het voetgangersgebied in de binnenstad zijn venstertijden



ingesteld: alleen binnen deze tijden is het gebied vrij toegankelijk voor bevoorradingsverkeer. Hierdoor wordt buiten deze tijden de aantrekkelijkheid van het gebied voor voetgangers gewaarborgd.

Buiten het voetgangersgebied streeft Utrecht ernaar venstertijden te voorkomen. Invoering van venstertijden kan lokaal een verbetering betekenen, maar kent ook een keerzijde. Als op meer plekken in Utrecht venstertijden worden ingevoerd, maakt dat een efficiënte planning van bevoorradingsritten ingewikkeld. Dat kan leiden tot de inzet van meer, slecht beladen voertuigen. Voor Utrecht als geheel betekent dat dus meer verkeer, wat in het algemeen niet gewenst is.

Een bevoorradingsprofiel, een objectieve schets van de bevoorradings-situatie in een gebied, is een goed hulpmiddel bij het bepalen van maatregelen op het gebied van bevoorrading. Voor de binnenstad is reeds een bevoorradingsprofiel opgesteld. De informatie uit dit profiel is een belangrijke basis geweest voor het Bevoorradingsplan voor de binnenstad.

#### 6.4 Uitdagingen in het goederenvervoernetwerk

Voor het Utrechtse goederenvervoernetwerk gelden de volgende uitdagingen:

##### Lange afstandsvervoer

##### Diepgang havens Lage Weide

Het Amsterdam-Rijnkanaal is inmiddels geschikt voor schepen met een diepgang van 4,00 m. De havens en kademuren op Lage Weide, eigendom van de gemeente, voldoen nog niet allemaal aan deze diepte. Hierdoor kunnen niet alle schepen die op het kanaal varen Lage Weide aandoen, of alleen als ze niet

volledig beladen zijn. Voor Lage Weide als multimodaal knooppunt is het wenselijk dat alle havenbekkens en kademuren geschikt worden gemaakt voor schepen met 4,00 m diepgang.

##### Ruimtelijke reservering laad-/losspoor aan oostzijde spoorlijn Utrecht-Amsterdam

Mogelijk ontstaan op lange termijn kansen voor een treindienst ten behoeve van stedelijke distributie. Voorwaarde is onder meer een laad- en losspoor dat relatief snel bereikt en weer verlaten kan worden vanaf het hoofdspoor. In Utrecht zal zo'n spoor waarschijnlijk vanuit het zuiden worden opgereden en richting Amsterdam verlaten. Een spoor dat hieraan voldoet én goed ontsloten is over de weg ontbreekt echter nog.

##### Bevoorradingsverkeer

##### Logistieke routes (lokaal Kwaliteitsnet Goederenvervoer)

In dit GVVP zijn de logistieke routes uit het Bevoorradingsplan aangevuld met logistieke routes naar de te bevoorraden kerngebieden buiten de binnenstad. Onderzocht dient te worden of dit netwerk van routes voldoet en of er maatregelen op deze routes wenselijk zijn.

Daarbij is in elk geval aandacht nodig voor de logistieke routes aan de westkant van de stad: in het Bevoorradingsplan is de Graadt van Roggenweg verkozen boven de Vleutenseweg als logistieke route, vanwege het profiel van de weg en de intensieve bewoning langs de Vleutenseweg. Lage Weide is op deze manier niet direct met een logistieke route verbonden met de binnenstad, terwijl dit wel gewenst is. Lage weide is, mede vanwege de Stadsdistributiecentra, een belangrijke herkomst van bevoorradingsverkeer. Bovendien kan het



bij nader inzien wenselijk zijn het vrachtverkeer op de Graadt van Roggenweg vanwege de kwaliteit van het leefmilieu te beperken.

#### Overslag water-water voor bevoorrading en bouwlogistiek

De binnenstad en het Stationsgebied zijn niet bereikbaar met grote vaartuigen. Met kleine schepen pendelen tussen Lage Weide en de binnenstad is onrendabel. Als een locatie wordt gecreëerd voor overslag van grote naar kleine schepen, kan vervoer per vrachtwagen van Lage Weide (of elders) naar de laadlocatie worden voorkomen. Het dichtstbijzijnde punt waar men met grote schepen kan komen is de kruising Vaartse Rijn-Merwedekanaal. Mogelijk kan dit ook een nieuwe laadlocatie voor de Bierboot worden.

#### Kleinschalige weg-weg-overslagpunten aan de rand van de stad

Nieuwe technieken maken in de toekomst snelle overslag mogelijk. Daarbij kan het wenselijk zijn elders dan op Lage Weide over te slaan.

#### Goederenuitleverpunten aan de rand van de stad

Deze kunnen voorkomen dat de consument met de auto naar de binnenstad moet om grote aankopen mee te nemen. Indien binnenstadsondernemers op het uitgiftepunt ook goederen opslaan, vermindert ook het vrachtverkeer naar de binnenstad. Daarom streeft Utrecht op lange termijn naar totstandkoming van dergelijke uitleverpunten.

#### Logistieke vaarroutes binnenstad

De Bierboot is niet alleen voor het vervoer van dranken geschikt, maar ook voor andere goederen. Binnenkort wordt gestart met een proef met vervoer

van koel- en vriesproducten naar de horeca aan de Oudegracht. Bovendien vormt in de toekomst de bedrijvigheid langs de Catharijnesingel een nieuwe markt voor de Bierboot of bevoorrading met andere schepen. De recreatievaart neemt echter toe. Het is verstandig te onderzoeken of dit conflicten oplevert en zo ja, of er mogelijkheden zijn conflicten te voorkomen, bijvoorbeeld door gedeeltelijke ontmenging van de recreatievaart en de vrachtvaart ten behoeve van stadsdistributie.

#### Schonere vrachtwagens

Vrachtwagens leveren een relatief grote bijdrage aan de luchtvervuiling. Als de luchtvervuiling de wettelijke norm overschrijdt, is ingrijpen nodig. Het zou helpen als de bevoorrading van Utrecht met zo schoon mogelijke voertuigen plaatsvindt. Daarom steunt Utrecht een pleidooi van het Rijk bij de Europese Unie voor versnelde invoering van schonere motoren.

Daarnaast wil Utrecht met het bedrijfsleven bekijken wat de mogelijkheden zijn om het gebruik van schonere voertuigen in Utrecht, met name binnen de verdeelring, te bevorderen, zonder dat dit de bedrijfsvoering van het bedrijfsleven (met name vervoerders) ernstig schaadt. Een mogelijkheid is een systeem zoals in Amsterdam, waar de binnenstad voor oude voertuigen alleen toegankelijk is als de motoren van die voertuigen aan bepaalde milieunormen voldoen.

## 7. Verkeersmanagement: beheersen van de verkeersstromen

De komende jaren wordt het drukker op de verkeersaders in Utrecht. Verkeersmanagement, ofwel een goede beheersing van de verkeersstromen in de stad, kan knelpunten voorkomen, al dan niet tijdelijk. Het is gericht op verbetering van het samenspel tussen verkeerssoorten die van dezelfde verkeersruimte in de stad gebruik maken. Met verkeersmanagement zoekt Utrecht binnen de infrastructurele en financiële ruimte bovendien naar een optimaal evenwicht tussen doorstroming, veiligheid en leefmilieu.

Aansluitend bij de doelstellingen van dit GVVP is verkeersmanagement gericht op:

- voldoende doorstroming voor alle modaliteiten naar de kerngebieden;
- verbetering van de regelmaat en stiptheid van het OV (met name Sneltram, HOV en VOV);
- bieden van helderheid over de routekeuze (voor bezoekers van de stad);
- verbetering van de verkeersveiligheid;
- een beter leefmilieu in stedelijk gebied;
- optimaal gebruik van de beschikbare verkeersruimte voor rijdend verkeer;
- handhaving van verkeersregels.

### 7.1 Soorten maatregelen

Met de volgende maatregelen en instrumenten - die in de praktijk vaak sterk met elkaar samenhangen - wil de gemeente Utrecht verkeersmanagement uitvoeren:

#### Vormgevingsbeleid

Door de weginfrastructuur duurzaam veilig in te richten kan de weggebruiker herkennen op wat voor type weg hij zich bevindt, waarbij zijn gedrag zich naar verwachting aanpast aan het type weg. Dit leidt tot een betere

verkeersveiligheid. Utrecht heeft het vormgevingsbeleid vastgelegd in het Startprogramma Duurzaam Veilig (1997), op basis van nationaal beleid.

#### Doelgroepenbeleid in het verkeer

Bepaalde verkeerssoorten eigen infrastructuur bieden (OV) of medegebruik toestaan van de infrastructuur van een andere verkeerssoort (bromfietzers op de rijbaan; taxi's, nood- en hulpdiensten en/of specifieke groepen binnen het goederenvervoer (zoals momenteel de SDC's) op OV-banen) kan leiden tot een betere bereikbaarheid voor deze verkeerssoorten, een betere verkeersveiligheid en/of een schoner en stiller leefmilieu.



### Regelfilosofie voor verkeerslichten

In basisrichtlijnen voor het ontwerp van verkeerslichtenregelingen is vastgelegd welke verkeersstromen op kruisingen prioriteit krijgen. Dit kan verschillen per type infrastructuur. De Utrechtse richtlijnen zijn vastgelegd in de Nota Verkeersregelfilosofie (januari 2002).

### Bewegwijzering, verkeersinformatie en dynamisch verkeersmanagement (DVM)

Sturing en regeling van het verkeer, al dan niet afhankelijk van de actuele verkeerssituatie. De maatregelen zijn gericht op betere benutting van de infrastructuurcapaciteit en reductie van de nadelige effecten van verkeer. De Nota Dynamisch Verkeersmanagement (juli 1999) geeft het DVM-beleid van Utrecht weer.

### Verkeershandhaving

Instrumenten en maatregelen (bijvoorbeeld de bestuurlijke boete), gericht op het handhaven van de verkeerswet- en -regelgeving en daarmee het halen van de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu.

## 7.2 Uitdagingen op het gebied van verkeersmanagement

Een aantal maatregelen op het gebied van verkeersmanagement worden of zijn reeds ingevoerd in Utrecht. Er ligt echter nog een aantal uitdagingen om het verkeersmanagement van Utrecht te verbeteren:

### Doelgroepenbeleid in het verkeer

Utrecht is terughoudend met medegebruik van busbanen door andere weggebruikers zoals taxi, goederenvervoer, bedrijfsbusjes e.d. Desondanks is Utrecht bereid om in bijzondere situaties te overwegen om busbanen open te stellen voor andere specifieke groepen verkeer. Een voorbeeld is het medegebruik van busbanen voor de Stadsdistributiecentra.

Utrecht gaat bij studies naar nieuwe businfrastructuur dan wel heraanleg van businfrastructuur de optie 'inrichten als doelgroepstrook of -baan' in de afweging betrekken. Doelgroepstroken en -banen komen met name in beeld als op een bepaalde route de te verwachten vraag naar OV de aanleg van aparte



OV-infrastructuur niet rechtvaardigt, maar een optimale doorstroming van het OV toch gewenst is. Door de infrastructuur ook voor andere doelgroepen, bijvoorbeeld vrachtwagens, te bestemmen kan de aanleg van aparte infrastructuur wellicht wél gerechtvaardigd zijn. Daarbij is ook selectieve toegang een mogelijkheid, bijvoorbeeld op basis van milieueisen of door een prijs te vragen. Net als OV-banen kunnen ook doelgroepstroken in aanmerking komen voor subsidie.

### Regelfilosofie voor verkeerslichten

De verkeerslichten (vri's) in Utrecht functioneren per afzonderlijke kruising en in diverse groene golven vrij goed. Als volgende stap in de regelfilosofie is het wenselijk te onderzoeken hoe vri-regelingen gebiedsgericht gekoppeld kunnen worden. Koppeling maakt het wellicht mogelijk om op bepaalde routes betere doorstromingen te realiseren voor auto, OV, goederenvervoer en wellicht zelfs voor de fiets. Tot 2008 zijn hiervoor middelen beschikbaar in het kader van Dynamisch Verkeersmanagement. Om de koppeling te kunnen vervolmaken zijn voor de periode daarna ook investeringen gewenst.

### Bewegwijzering, verkeersinformatie en DVM

Vernieuwing van bewegwijzering (ANWB en PRIS) en route- en reisinformatie is nodig, omdat de netwerken voor auto, OV en fiets de komende jaren verder worden ontwikkeld en aangepast. De informatievoorziening aan de mobilist wordt bovendien uitgebreid met nieuwe media, zoals dynamische route-informatie in de auto en op het internet. Deze informatie is bovendien van groot belang tijdens de bouwwerkzaamheden in Utrecht de komende jaren.

### Verkeershandhaving ten behoeve van verkeersveiligheid

Op korte termijn maakt Utrecht zich (samen met de VNG en IPO) sterk

voor bestuurlijke handhaving. Dit houdt in dat niet de politie, maar de wegbeheerders zelf mogen handhaven (dus bestuurlijke boetes uitdelen) op lichte verkeersovertredingen, zoals door rood licht rijden, snelheidsovertredingen en fout parkeren.

Voor Utrecht is de bestuurlijke handhaving een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Met infrastructurele maatregelen kan de door de Nota Mobiliteit gewenste reductie met 30% van het aantal ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van 2002 niet worden bereikt: de meeste gevaarlijke kruispunten en wegvakken zijn de laatste jaren al aangepakt. Door de resterende onveilige punten aan te pakken kan de helft van de gewenste reductie worden bereikt. Uit de ongevalsanalyses blijkt dan ook dat veel ongevallen niet te wijten zijn aan een onveilige verkeerssituatie, maar aan onveilig gedrag van de weggebruiker. Om in de buurt van de reductie van de Nota Mobiliteit te komen is het dus noodzakelijk in te zetten op maatregelen die het gedrag van de weggebruiker beïnvloeden. Handhaving is daarvoor een goed middel. De prioriteit van de politie ligt echter niet bij handhaving van verkeersveilig gedrag. Door bestuurlijke handhaving op lichte verkeersovertredingen in te voeren kan de gemeente zelf de gewenste prioriteit geven aan de handhaving en daarmee verkeersveilig gedrag bevorderen.

Op lange termijn is het van belang dat Utrecht meedoet aan de invoering van de Intelligente SnelheidsAdaptor (ISA). Hiermee kan de snelheid van auto's automatisch (via GPS) worden beperkt tot de maximumsnelheid die op het betreffende wegvak geldt.

## 8. Mobiliteitsmanagement: mobilist medeverantwoordelijk maken

Mobiliteitsmanagement is het geheel aan niet-infrastructurele maatregelen en instrumenten dat gericht is op beïnvloeding van de keuzes van de verkeersdeelnemers, op verschillende momenten en verschillende plaatsen. Met name de piekmomenten zijn hierbij van belang. Het kan bijdragen aan de bereikbaarheid van de kerngebieden, het leefmilieu en de verkeersveiligheid in de stad.

De overheid kan de groei van gemotoriseerd verkeer niet alléén opvangen. Iedere mobilist heeft als inwoner, werkende of bezoeker van de stad de verantwoordelijkheid om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Tussen de individuele mobilist en de overheid staan tal van private en maatschappelijke organisaties die zich hiervoor ook kunnen inzetten.

Mobiliteitsmanagement richt zich daarom met name op de medeverantwoordelijkheid van derden zoals bedrijven, instellingen, branche-organisaties, vervoer- en transportbedrijven, investeerders, corporaties, bewonersorganisaties en maatschappelijke organisaties in de stad. Uiteraard is ook de overheid medeverantwoordelijk in haar hoedanigheid als werkgever en vastgoedbeheerder (voorbeeldfunctie) en als beheerder van infrastructuur en openbare ruimte.

### 8.1 Soorten maatregelen

De overheid heeft zelf een aantal instrumenten om de mobiliteit te beïnvloeden:

- Vestigings-/locatiebeleid: vanuit verkeersoptiek in essentie gericht op afspraken tussen overheden onderling en met marktpartijen over de afstemming tussen het ruimtelijke ontwikkelingsprogramma, het infrastructuurprogramma en het totale parkeervolume op de ontwikkelingslocaties. In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit is aangegeven dat infrastructuur structurerend werkt bij

ruimtelijke ontwikkeling. Het gaat dan ook om "het juiste vastgoed op de juiste plek": functies die veel verkeer genereren op plekken vestigen die goed ontsloten zijn en waar dat verkeer ook kan worden verwerkt. Dit is nodig omdat de overheid niet overal en altijd voor alle modaliteiten een maximale bereikbaarheid kan en wil garanderen.

- Integraal prijsbeleid: gericht op het binnen de stad en regio afstemmen van de verschillende tarieven in het verkeer en vervoer. Iedere modaliteit kent één of meer vormen van prijsbeleid: parkeertarieven, fietsenstallingtarieven, OV-tarieven, motorrijtuigenbelasting, etc. Deze zijn onderling tot nu toe beperkt afgestemd. Integraal prijsbeleid heeft een relatief grote invloed op de vervoerwijzekeuze. Ook biedt het de mogelijkheid om financiële middelen te genereren.



Daarnaast kan veel worden bereikt door samenwerking van de overheid met bedrijven en organisaties. Gezamenlijk of zelfstandig kunnen zij maatregelen nemen om gewoontegedrag van hun werknemers of leden te doorbreken. Hierbij is onderscheid te maken in gebiedsgerichte en branchegerichte maatregelen:

- Bij gebiedsgericht mobiliteitsmanagement moet gedacht worden aan kantoorgebieden (Papendorp, Rijnsweerd), bovenlokale voorzieningen in (goed bereikbare) kerngebieden (Jaarbeurs, woonboulevard Kanaleneiland, Uithof) en bedrijventerreinen (Lage Weide, Overvecht Noord).
- Branchegericht mobiliteitsmanagement kan plaatsvinden binnen de transportsector (vervoerders, verladers), OV-bedrijven, de bouwsector, de detailhandel, de zorgsector, onderwijs, commerciële dienstverlening en de overheid (als werkgever).

Gebieds- en branchegericht mobiliteitsmanagement resulteert uiteindelijk in afspraken tussen gemeente en betrokken partijen, waarin doelen en maatregelen worden opgenomen, het verwachte effect wordt bepaald en achteraf wordt gemeten.

Directe beïnvloeding van de individuele mobilist of verlader, die vóór of tijdens een verplaatsing besluit om de reis geheel of gedeeltelijk met een ander vervoermiddel of buiten de verkeerspiek af te leggen, kan worden bereikt door reisinformatie, marketing en management van goederenvervoer:

- Op individueel reizigersniveau valt te denken aan marketing van alternatieven (OV-marketing, promotie van fietsen naar het werk), maar ook aan betrouwbare en actuele informatie over reistijden, routes en alternatieve vervoerwijzen.
- Bestellen wordt steeds eenvoudiger via internet, waardoor er steeds meer

kleine pakketten worden afgeleverd en er voor dezelfde hoeveelheid goederen mogelijk meer autoverplaatsingen worden gemaakt. Maatregelen zouden kunnen zijn: algemene bewustwordingsacties van het eigen bestelgedrag en het ontwikkelen van afleverpunten bij winkelcentra op loop- of fietsafstand van de woningen (dit laatste wordt al opgepikt door de markt).

- Andere voorbeelden van mobiliteitsmanagement: telewerken, collectief vervoer vanaf transferia, dubbelgebruik van parkeerplaatsen, autodelen, etc.

Bewustwordingsacties en educatie kunnen ten slotte worden ingezet om de mobilist bewust te maken van zijn verkeersgedrag. Dergelijke acties zijn met name gericht op een betere verkeersveiligheid.

## 8.2 Uitdagingen op het gebied van mobiliteitsmanagement

Bij mobiliteitsmanagement ziet Utrecht de volgende onderwerpen als de grootste uitdagingen voor de komende jaren:

### Locatiebeleid en integraal prijsbeleid

Voor de komende jaren is uitwerking van het locatiebeleid en integraal prijsbeleid (tarievenbeleid) van groot belang. Regionale afstemming, dan wel ontwikkeling van regionaal beleid is daarbij noodzakelijk: de regio bepaalt (mede) het prijsbeleid en het succes van locatiebeleid is afhankelijk van het locatiebeleid van de andere gemeenten in de regio.

### Gebiedsgericht en branchegericht mobiliteitsmanagement

De bereikbaarheid van een aantal Utrechtse kerngebieden staat onder druk, met name vanwege de concentratie van autoverkeer op piekmomenten. Gebiedsgericht en branchegericht mobiliteitsmanagement kan bijdragen aan de

oplossing van knelpunten en is daarom een belangrijk aandachtspunt voor de komende jaren. Binnen gebiedsgericht mobiliteitsmanagement is één van de speerpunten stimulering van het fietsgebruik in het natransport vanaf nabijgelegen OV-knooppunten. Dit kan de concurrentiepositie van het OV verbeteren.

De ervaring met mobiliteitsmanagement in het personenvervoer tot nu toe is dat de overheid zich sterk inspant om mobiliteitsmanagement bij het bedrijfsleven van de grond te krijgen, maar dat het bedrijfsleven niet of traag handelt. Zoals aangegeven vindt Utrecht het belangrijk dat de bedrijven zelf verantwoordelijkheid nemen en zo helpen een goed verkeer en vervoer in Utrecht te realiseren. Utrecht vraagt het bedrijfsleven daarom meer dan nu het geval is mee te werken aan mobiliteitsmanagement.

Ook belangrijk is mobiliteitsmanagement in het goederenvervoer. Dit is kansrijk omdat bundeling kostenreductie, dus direct voordeel voor de ondernemer kan betekenen. Samenwerking tussen het bedrijfsleven is echter een voorwaarde voor succes. Dit vormt een drempel, die Utrecht wil helpen overwinnen.

#### **Bewustwording en educatie: permanente verkeerseducatie**

Educatie dient er net als handhaving toe bij te dragen dat de daling van het aantal ziekenhuisgewonden tussen 2002 en 2020 in de buurt komt van de 30% reductie die de Nota Mobiliteit vraagt. Daarom zet Utrecht sterk in op verkeerseducatie.

De educatie op het gebied van verkeersveiligheid is de experimentele fase voorbij. Permanente verkeerseducatie is nodig. Verkeerseducatie heeft namelijk vooral effect wanneer dit op grote schaal en op het juiste moment wordt meegegeven aan de doelgroepen (kinderen, jongeren, nieuwe automobi-

listen, ouders, ouderen, etc.). Losse verkeerseducatieprojecten dienen tot een doorlopend en samenhangend proces van permanente verkeerseducatie te worden omgevormd, dat aan (vrijwel) alle nieuwkomers in een bepaalde doelgroep of levensfase wordt aangeboden.



## 9. Projectenlijst

Om de doelen en streefbeelden uit het GVVP te bereiken en invulling te geven aan de geconstateerde uitdagingen zijn naast het lopende infrastructuurprogramma aanvullende projecten nodig. Deze projecten sluiten aan bij de uitdagingen die in de voorgaande hoofdstukken zijn genoemd. De projecten richten zich niet alleen op het jaar 2020, maar ook op tussengelegen jaren. Ook in die jaren streeft Utrecht er naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefmilieu op peil te brengen en/of te houden. De projecten zijn opgenomen in de GVVP-projectenlijst. Daarbij geldt de volgende tweedeling:

- **Lijst A:** vanaf 2005 tot 2010/2012 (en daarna doorlopend) ligt de nadruk op aanvullende niet-infrastructurele maatregelen zoals verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, parkeren en prijsbeleid, om daarmee de beschikbare infrastructuurcapaciteit optimaal te benutten. Voor deze periode zijn de grote infrastructuurprojecten reeds bepaald en hiervoor financiële middelen gereserveerd. Dit lopende infrastructuurprogramma is niet opgenomen in de projectenlijst.
- **Lijst B:** voor de periode vanaf 2010/2012 tot 2020 worden aanvullend infrastructuurle maatregelen voorgesteld; deze zijn nog niet financieel gedekt in lopende programma's. Om grote infrastructuurle projecten tijdig na 2010 te kunnen uitvoeren moeten nu reeds voorbereidingen voor de uitvoering worden getroffen. De projecten hebben de status van verkenning (V) of uitwerkingsproject (U). Verkenningen betreffen projecten waar de problematiek nog in beeld moet worden gebracht en/of verschillende oplossingsrichtingen tegen elkaar moeten worden afgewogen. Bij uitwerkingsprojecten is er reeds een oplossingsrichting die de voorkeur heeft, maar moet die nodig verder worden uitgewerkt.

Binnen de lijsten A en B is verder te herkennen binnen welk programma of door welke partij de kosten van het project moeten worden gedekt. Ten eerste zijn er projecten waarvoor de financiële dekking direct aan het GVVP gekoppeld is. Dit is het **GVVP-uitvoeringsprogramma**. Daarnaast is er een groep projecten die horen bij lopende of toekomstige gebiedsontwikkelingen en in de begroting van die ontwikkelingen dienen te worden opgenomen. Ten slotte zijn er projecten onder de primaire verantwoordelijkheid van **andere overheden en vervoerders**. Hiervoor is aangegeven wat de wensen van de gemeente zijn, waarbij soms een financiële bijdrage van de gemeente nodig is (afhankelijk van de uiteindelijk gekozen oplossingsrichting). Budgettaire gezien worden dergelijke bijdragen direct aan het GVVP gekoppeld.

Voor projecten die financieel gezien aan het GVVP zijn gekoppeld - het GVVP-uitvoeringsprogramma en enkele externe projecten waarvoor mogelijk een gemeentelijke bijdrage vereist is (dan staat de indicatie tussen vierkante haakjes) - is een indicatie van de kosten gegeven. Voor enkele projecten uit lijst A is een concreet bedrag genoemd. Voor de andere projecten uit lijst A en alle projecten uit lijst B kan momenteel alleen een bandbreedte voor de gemeentelijke investering worden gegeven: deze projecten moeten eerst verder worden uitgewerkt om de kosten te kunnen specificeren.

De projectenlijst is weergegeven op de volgende pagina's. De lijst is onderverdeeld aan de hand van de hoofdstukken van het GVVP. Ook is aangegeven in welke kaart de projecten (mits locatiegebonden) zijn terug te vinden middels de projectnummers in de eerste kolom.



# Lijst A: Activiteiten in de periode 2005-2010

nr.	Onderwerp	Maatregel/activiteit	Verantwoordelijkheid	Indicatie extra investering gemeente ihkv GVVP
<b>ALGEMEEN</b>				
Opnemen in begroting van verkeer- en vervoerprojecten				
1	Projectevaluatie	Structureel evalueren van verkeer- en vervoerprojecten	Individuele projecten	-
<b>OPENBAAR VERVOER (kaart 5)</b>				
GVVP-uitvoeringsprogramma (stedelijke infrastructuur) (grotendeels gefinancierd door BRU; hier alleen de gemeentelijke bijdrage genoemd)				
1	Haltenet binnen Ring Utrecht	Optimalisatie haltenet	Gemeente (BRU)	€ 0,5 mln
2	Haltes VOV-routes	Uitrusten met dynamische halte-informatie	Gemeente (BRU)	€ 0,5 mln
3	Bushaltes	Toegankelijkheid bushaltes verbeteren	Gemeente (BRU)	€ 0,25 mln
4	Overstappunten stad/streekvervoer buiten CS	Realiseren aanvullende overstappunten	Gemeente (BRU)	€ 0,25 mln
Gemeentelijke wensen richting anderen				
5	OV-lijnnet binnen Ring Utrecht	Optimalisatie	BRU (gemeente)	-
6	Schone lijnbussen	Stimuleren schonere bussen + Voorwaarden in OV-concessies	BRU/Provincies/Gemeente	[€ 0,5 mln]
<b>GOEDERENVERVOER (kaart 8)</b>				
GVVP-uitvoeringsprogramma				
1	Schone vrachtoertuigen	Schone voertuigen binnen verdeelring stimuleren/afdwingen	Gemeente + bedrijfsleven	€ 0,25 mln
<b>VERKEERSMANAGEMENT</b>				
GVVP-uitvoeringsprogramma				
1	Doelgroepenbeleid	Kleine infrastructurele aanpassingen (vri's)	Gemeente (BRU)	€ 0,5 mln
2	Regelfilosofie verkeerslichten	Gebiedsgerichte koppeling van verkeersregelinstanties	Gemeente	€ 0,5 mln
3	Bewegwijzering en verkeersinformatie	Dynamische route-informatie op straat, in de auto en op internet	Gemeente	€ 1,0 mln
4	Verkeershandhaving	Bestuurlijke handhaving	Gemeente	nihil *
<b>MOBILITEITSMANAGEMENT</b>				
GVVP-uitvoeringsprogramma				
1	Gebieds-/branchegericht mobiliteitsmanagement	In drie gebieden mobiliteitsmanagement stimuleren	Gemeente + bedrijfsleven	€ 0,25 mln
2	Bewustwording en educatie	Permanente verkeerseducatie	Gemeente/ROV	nihil **

Toelichting bij indicatie gemeentelijk investering in het kader van GVVP:

- : geen investering (in het kader van GVVP)  
 0 : minder dan € 500.000  
 OO : € 500.000 tot € 1.000.000  
 OOO : meer dan € 1.000.000  
 [ ] : mogelijk gemeentelijke bedrage nodig

\* : voorlopig ingeschat als kostenneutraal  
 \*\* : elders opgenomen in de gemeentelijke begroting

De categorie "OOO" is niet verder uitgesplitst, maar de kosten van projecten binnen deze categorie kunnen onderling ver uiteenlopen. Dit hangt af van de gekozen oplossingsrichting en van de verdeling van de kosten (veel projecten worden slechts gedeeltelijk door de gemeente betaald).

# Lijst B: Aanvullende infrastructuurprojecten 2010/2012-2020

nr.	Traject/locatie	Maatregel/activiteit (V=Verkenning; U=Uitwerking oplossingsrichting)	Verantwoordelijkheid	Indicatie extra investering gemeente ihkv GVVP
<b>PERSONENAUTO (kaart 2 en 3)</b>				
<b>GVVP-uitvoeringsprogramma (stedelijke infrastructuur)</b>				
1	Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)	Stedelijk deel NRU opwaarderen (U)	Gemeente/Provincie/Rijk	OOO
2	A27 Lunetten-Utrecht N. + Waterlinieweg	Capaciteitsvergroting A27/ontlasting Waterlinieweg (V)	Rijk en gemeente	O
3	Ontsluiting Utrecht-West Lange Termijn	Structurele oplossing bereikbaarheid en leefbaarheid (V)	Gemeente	OOO
4	Europalaan (noord)-Overste den Oudenlaan	Capaciteitsvergroting (U)	Gemeente	OO
5	Josephlaan-Marnixlaan	Verbetering bereikbaarheid en leefmilieu (V)	Gemeente	O(OO)
6	Amsterdamsestraatweg-zuid	Inrichten als wijkontsluitingsweg (U)	Gemeente	O
7	C. Erzeijstraat-Briljantlaan	Inrichten als wijkontsluitingsweg (U)	Gemeente	O
8	Darwindreef-Eijkmanlaan	Inrichten als secundaire as (U)	Gemeente	O
9	Amsterdamsestraatweg-noord	Verbeteren veiligheid incl. oversteekbaarheid (U)	Gemeente	O
10	P+R-locaties in de stad	Bepalen nut/noodzaak bestaande en mogelijke P+R-locaties (V)	Gemeente	O
11	Hooggelegen	Transferium (U)	Gemeente	OO
12	Veemarktterrein of omgeving	Transferium (V)	Gemeente	OO
13	6 locaties in Utrecht	Infrastructurele aanpassing i.h.k.v. aanpak black spots (U)	Gemeente	O
<b>Stedelijke projecten, op te nemen in gebiedsontwikkelingstrajecten</b>				
14	Kerngebieden buiten de binnenstad	Parkeerterreinen/garages aanvullend aan eigen terrein (V)	Gebiedsontwikkeling	-
15	Rijnenburg	Ontwikkeling structuur van secundaire assen (V)	Ontwikkeling Rijnenburg	-
<b>Gemeentelijke wensen richting anderen</b>				
16	A12 Lunetten-Oudenrijn	Capaciteitsvergroting (V)	Rijk	-
17	Corridor Oudenrijn-Woerden: A12/Letschertweg	Capaciteitsvergroting (studie "LT Bravo") (U)	Rijk, Provincie Utrecht	-
18	Ontsluiting Rijnenburg op A12 (Meerndijk)	Opwaarderen (t.b.v. ontwikkeling Rijnenburg) (U)	Provincie Utrecht	-
19	Koningsweggebied	Nieuwe ontsluiting op Ring (V)	Rijk	-
<b>OPENBAAR VERVOER (kaart 5)</b>				
<b>GVVP-uitvoeringsprogramma (stedelijke infrastructuur)</b>				
7	VOV Utrecht CS-Overvecht/Zuilen/Maarssen	Inrichten als VOV-route (U)	Gemeente (BRU)	OO
8	VOV Nieuwegein W-Vaartsche Rijn/Utrecht CS	Doorstromingsmaatregelen op de kruisingen (U)	Gemeente (BRU)	O
9	VOV tangent Nieuwegein-Waterlinieweg-Uithof	Waterlinieweg inrichten als VOV-route (U)	Gemeente (BRU)	OOO
10	VOV Vaartsche Rijn-Lunetten	Inrichten als VOV-route (U)	Gemeente (BRU)	OO
11	5 Meiplein	Herinrichting t.b.v. intensiever gebruik HOV-Zuidradiaal (V)	Gemeente (BRU)	OOO
12	VOV in Utrecht Noordoost	Busbaan realiseren op noordelijk deel Oosterspoorbaan (U)	Gemeente (BRU)	OO
<b>Stedelijke projecten, op te nemen in gebiedsontwikkelingstrajecten</b>				
13	VOV Rijnenburg-Strijkviertel	Inrichten/realisatie als VOV-route (V)	Ontwikkeling Rijnenburg	-
14	VOV A2-zuid-Galecop/Rijnenburg	Inrichten als VOV-route, realisatie op-/afrit voor VOV (V)	Ontwikkeling Rijnenburg	-
15	VOV Bustunnel Lunettendriehoek	Realisatie onderdoorgang bij station Koningsweg (V)	Ontw. Lunettendriehoek	-

# Lijst B vervolg: Aanvullende infrastructuurprojecten 2010/2012-2020

nr.	Traject/locatie	Maatregel/activiteit (V=Verkenning; U=Uitwerking oplossingsrichting)	Verantwoordelijkheid	Indicatie extra investering gemeente ihkv GVV
<b>OPENBAAR VERVOER (kaart 5)</b>				
<b>Gemeentelijke wensen richting anderen</b>				
16	Westtangent Nieuwegein-LR Centrum	Realisatie VOV-route; lange termijn: opwaarderen tot HOV (U)	BRU (gemeente)	[O(OO)]
17	VOV-tangent LR Centrum-Maarssen	Realisatie als VOV-route (U)	BRU (gemeente)	[OO]
18	Busverbinding Uithof-Zeist-Driebergen/Bilthoven	Zeist: HOV; stations Driebergen-Zeist en Bilthoven: VOV (U)	BRU (gemeente)	[OO]
19	Spoor Utrecht-Amersfoort	Meer IR/IC-treinen en hogere frequentie RSS (V)	Rijk/ProRail	-
20	OV-verbinding Utrecht-Almere	Snellere verbinding naar Almere met hogere frequentie (V)	Rijk	-
21	Spoorrelatie Leidsche Rijn Centrum-Amsterdam	Verbeteren met Cartesiusboog (voorkeur) of Leidsche Rijnboog (V)	Rijk/ProRail	-
22	Spoor Utrecht-Rotterdam/Den Haag	Snellere verbinding met Den Haag en Rotterdam (HSL-West) (V)	Rijk/ProRail	-
23	Spoor Utrecht-Den Bosch/Eindhoven	Hogere frequentie IR/IC met behoud van kwaliteit (V)	Rijk/ProRail	-
24	Spoor Utrecht-Driebergen/Zeist-Arnhem	Hogere frequentie RSS + voldoende kwaliteit voor IR, IC, HSL (V)	Rijk/ProRail	-
25	RSS-station Koningsweg	Realisatie station, incl. opname in dienstregeling (U)	Rijk/ProRail (gemeente)	[OOO]
26	RSS-station Oudenoord	Realisatie station, incl. opname in dienstregeling (U)	Rijk/ProRail (gemeente)	[OOO]
<b>LANGZAAM VERKEER (kaart 7)</b>				
<b>GVVP-uitvoeringsprogramma (stedelijke infrastructuur, tevens deel van Regionaal Kernnet Fiets)</b>				
1	Route Merwedekanaal-Amsterdam-Rijnkanaal	Ontbrekende schakel Keulsekade onder Spinozaweg (RVVP) (U)	Gemeente (BRU)	O
2	Corridor Amersfoort-Utrecht	Fietsroute over Oosterspoorbaan (RVVP) (U)	Gemeente (BRU)	OO
3	Voetgangersstromen nabij winkelconcentraties	Verbeteren veiligheid/oversteekbaarheid (V)	Gemeente	OO
<b>Stedelijke projecten, op te nemen in gebiedsontwikkelingstrajecten</b>				
4	Rijnenburg	Ontwikkeling fietspadennet Rijnenburg (RVVP) (V)	Ontwikkeling Rijnenburg	-
<b>GOEDERENVERVOER (kaart 8)</b>				
<b>GVVP-uitvoeringsprogramma (stedelijke infrastructuur)</b>				
1	Gehele stad (aandachtspunt: Utrecht-W/LW)	Instellen lokaal Kwaliteitsnet Goederenvervoer (log. routes) (U)	Gemeente	O(O)
2	Havenbekkens en Kades Lage Weide	Geschiktmaken voor schepen met diepgang 4,0 m (U)	Gemeente	OOO
3	Kruising Vaartse Rijn-Merwedekanaal	Water-water overslagpunt (van groot naar klein schip) (U)	Gemeente (Rijk)	O
4	Bij Ring Utrecht	Kleine aanvullende weg-weg overslagpunten (V)	Gemeente, bedrijfsleven	O
5	Bij Ring Utrecht en overstappunten	Goederenuitleverpunten t.b.v. consumenten (V)	Gemeente, bedrijfsleven	O
6	Logistieke vaarroutes binnenstad	Ontvlechten recreatieve vaart en stadsdistributievaartuigen (V)	Gemeente	O
<b>Gemeentelijke wensen richting anderen</b>				
7	Spoorontsluiting Lage Weide	Aanvullend laad/losspoor tussen A'dam-Rijnkanaal en spoor (V)	Rijk/ProRail (gemeente)	[O(O)]

Toelichting bij indicatie gemeentelijk investering in het kader van GVVP:

- : geen investering (in het kader van GVVP)  
 O : minder dan € 500.000  
 OO : € 500.000 tot € 1.000.000  
 OOO : meer dan € 1.000.000  
 [] : mogelijk gemeentelijke bedrage nodig

\* : voorlopig ingeschat als kostenneutraal  
 \*\* : elders opgenomen in de gemeentelijke begroting

De categorie "OOO" is niet verder uitgesplitst, maar de kosten van projecten binnen deze categorie kunnen onderling ver uiteenlopen. Dit hangt af van de gekozen oplossingsrichting en van de verdeling van de kosten (veel projecten worden slechts gedeeltelijk door de gemeente betaald).

## Bijlage 1: Overzicht streefkwaliteiten

Voor het verkeer en vervoer streeft Utrecht in de periode 2005-2020 de volgende streefkwaliteiten na.

### Streefkwaliteiten bereikbaarheid

#### Personenauto

- De gemiddelde snelheid over het stedelijk hoofdwegennet vanaf de meest nabije poort op de Ring Utrecht bedraagt bij voorkeur minimaal:
  - Over routes via primaire assen, in daluren: 40 km/u; in piekuren: 30 km/u.
  - Over routes via secundaire assen, in daluren: 35 km/u; in piekuren: 25 km/u.
 Dit moet gelden voor ten minste 85% van de verplaatsingen over de betreffende route.
- De reistijd per auto tussen een Randstedelijke bestemming in Utrecht en de meest nabije poort op de Ring Utrecht bedraagt bij voorkeur maximaal 15 minuten, zowel tijdens de piekuren als de daluren (aansluitend op Deltanet). Dit moet gelden voor ten minste 85% van de verplaatsingen over de betreffende route.

Voor wijkontsluitingswegen en overige wegen en straten wordt geen streefkwaliteit voor bereikbaarheid vastgesteld.

#### Openbaar vervoer

De gemiddelde operationele snelheid van de bus of sneltram vanaf de meest nabijgelegen "poort" voor openbaar vervoer (Utrecht Centraal of Leidsche Rijn Centrum) bedraagt bij voorkeur minimaal<sup>13</sup>:

- over routes naar (boven)regionale kerngebieden, in daluren: 25 km/u; in piekuren: 23 km/u.

- over routes naar stedelijke kerngebieden, in daluren: 22 km/u; in piekuren: 20 km/u.
  - over routes naar verblijfsgebieden, in daluren: 20 km/u; in piekuren: 18 km/u.
- Dit moet gelden voor tenminste 85% van de verplaatsingen over de betreffende route.

De reistijd per OV is bij voorkeur maximaal:

- 15 minuten zonder overstap, naar Utrecht CS vanuit de kerngebieden en verblijfgebieden in Utrecht (aansluitend op Deltanet).
- 30 minuten, met maximaal 1 overstap, naar Utrecht CS vanuit 90% van de woon- en kerngebieden in de agglomeratie en 90% van de regionale kerngebieden in de regio en NV Utrecht.
- 30 minuten met maximaal 1 overstap, tussen de verblijfs- en kerngebieden van Utrecht onderling.
- 45 minuten met maximaal 1 overstap, naar de (boven)regionale kerngebieden in en rond Utrecht vanuit 90% van de woongebieden in de regio.

Zie voor de kerngebieden buiten de stad Utrecht het RVVP<sup>14</sup>.

#### Langzaam verkeer

- De gemiddelde snelheid over het hoofdfietsnet bedraagt bij een ritafstand van 4 tot 7 km bij voorkeur minimaal 16 km/u, voor ten minste 85% van de verplaatsingen.
- De rijtijd (inclusief oponthoud) per fiets naar de meest nabije afsluitbare fietsenstalling bij een halte van RSS, HOV of VOV bedraagt bij voorkeur maximaal:
  - vanaf een locatie in een (boven)regionaal kerngebied: 5 minuten.
  - vanaf de woning: maximaal 10 minuten.

### Goederenvervoer

- Voor het goederenvervoer over de weg streeft Utrecht in de periode 2005-2020 dezelfde kwaliteiten na als die gelden voor de personenauto.
- Voor het vrachtvervoer per trein en schip worden geen streefkwaliteiten voor de bereikbaarheid vastgesteld: op de totale reistijd hiervan heeft de gemeente weinig invloed.

### Streefkwaliteiten verkeersveiligheid

- Op de hoofdstructuur (primaire en secundaire assen) voor personenauto, OV en goederenvervoer wordt ernaar gestreefd het ongevalsrisico maximaal 1,0 letselongevallen per miljoen voertuigkilometer per jaar te laten bedragen. Bovendien wordt getracht (reeds bestaande en in de toekomst optredende) black spots op kruisingen op te lossen.
- Op wijkontsluitingswegen en overige wegen dient het ongevalsrisico in 2020 minimaal gelijk, maar bij voorkeur lager te zijn dan in 2005, waarbij een ongevalsrisico van 1,0 letselongevallen per miljoen voertuigkilometer per jaar als maximum geldt. Bovendien wordt getracht (reeds bestaande en in de toekomst optredende) black spots op kruisingen op te lossen.
- Alle verblijfsgebieden dienen in 2010 volledig ingericht te zijn als aaneengesloten gebied van 30 km/uur gebieden of woonerven, uitgezonderd de expliciet aangewezen wijkontsluitingswegen.
- De verkeersregels worden in 2020 beter nageleefd dan in 2005. Dit is noodzakelijk om voornoemde streefkwaliteiten te behalen. Ingezet wordt op handhaving en educatie.

### Streefkwaliteiten leefmilieu

- Op de hoofdstructuur (primaire en secundaire assen) voor auto, OV en

goederenvervoer moet aan de wettelijke milieunormen met betrekking tot geluidbelasting en externe veiligheid worden voldaan.

- Op de hoofdstructuur (primaire en secundaire assen) voor auto, OV en goederenvervoer en op het hoofdfietsnet streeft de gemeente ernaar tijdig te voldoen aan de Europese norm voor luchtkwaliteit.
- Op de wijkontsluitingswegen en de overige wegen streeft Utrecht ernaar dat de milieusituatie minimaal op het niveau van 2005 blijft, waarbij de wettelijke normen als minimum gelden.
- De stedelijke hoofdinfrastructuur dient goed oversteekbaar te zijn.

13. Deze streefsnelheden voor OV zijn ambitieus, maar realistisch. Een belangrijk project om dit te realiseren is de optimalisatie van het lijnnet binnen de Ring Utrecht. Voor de HOV-infrastructuur zijn bovendien snelheden verankerd in de subsidievoorwaarden. Deze komen hier tot uitdrukking als de streefsnelheid voor routes naar (boven)regionale kerngebieden.

14. De streefkwaliteiten voor OV-bereikbaarheid hebben een regionale component, omdat het stedelijke OV-netwerk ook voor regionale verplaatsingen gebruikt wordt: verplaatsingen vanuit de regio naar de stad, maar ook verplaatsingen tussen kerngebieden buiten de stad Utrecht, zoals van Maarssen naar Nieuwegein/Houten. De bereikbaarheidskwaliteiten zijn niet direct gekoppeld aan de typen vervoerdiensten waaruit het OV-netwerk is opgebouwd. Sommige koppelingen liggen echter voor de hand. Zo wordt de bereikbaarheidskwaliteit vooral geleverd door Randstadspoor, sneltram, HOV en VOV. In Bijlage 2 is meer gedetailleerd aangegeven aan welke kwaliteiten Utrecht de verschillende onderdelen van het OV-netwerk in principe wil laten voldoen. Vasthouden aan deze kwaliteitsniveaus voor de verschillende OV-diensten draagt bij aan het behalen van de OV-streefkwaliteiten voor het OV-netwerk als geheel.

## Bijlage 2: Kwaliteitseisen aan de OV-netwerken

Utrecht streeft voor de verschillende OV-systemen een aantal minimum kwaliteitseisen na die bepalend zijn voor de reistijd. Deze eisen zijn samengevat in onderstaand schema. De gemeente heeft met name invloed op de systeem-snelheid (o.a. via de verkeerslichten) en de halte-afstanden voor de bus. Als aandeelhouder van het GVV kan de gemeente ook op andere punten haar wensen kenbaar binnen het concessiegebied. Voor het overige kan de gemeente alleen indirect, namelijk via de concessieverleners (BRU, provincie en rijk) de kwaliteitseisen nastreven.

OV-systeem		min. operationele snelheid (85% betrouwbaar)		min. frequentie per uur per lijn			afstanden (gemiddeld*)		
		spits + overige piekuren	overig tijden	spits	dal + zaterdag	avond + zondag	halteafstand minimaal	Invloeds- gebied	
Verbindend	(inter)nationaal-HSL/IC	120	120	1		0,5	40 km	-	
	interregionaal	-sneltrain	80	90	4		2	15 km	-
		-interliners	60	70	2-4		1	15 km	-
	regionaal	-RSS	50	60	4		2	2 km	-
		-streekbus	40	50	4		2	(2 km)	-
	stedelijk	-sneltram/HOV+	28	30	12-8 (4**)		6	800 m	-
-overig HOV		23	25	12-8 (4**)		6	700 m	600 m	
-verbindend OV		20	22	8 (4**)		4	600 m	500 m	
Ontsluitend	stedelijk	-radiale bus	18	20	6		4	500 m	400 m****
		-tangent. bus	18	20	4		4	500 m	400 m****
	agglomeratief (bus)		18	22	4	2	2	500 m	400 m****
	regionaal (bus)		nvt	nvt	2		1	nvt	400 m***
Aanvullend	regiotaxi	25***	30***	nvt	nvt	nvt	nvt	50 m	
	taxi	idem	idem					nvt	
	bedrijfsvervoer	idem	idem					nvt	

\* de na te streven afstanden binnen de stedelijke gebieden zijn kleiner dan daarbuiten

\*\* frequentie op de uitlopers (na splitsing) is minimaal 4x per uur

\*\*\* gemiddelde snelheid exclusief erftoegangswegen

\*\*\*\* voor bijzondere functies, zoals ouderenhuisvesting maximaal 250 meter

## Bijlage 3: Realistische doelstellingen voor verkeersveiligheid

De Nota Mobiliteit stelt als landelijk doel dat het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002 afneemt: -15% resp. -7,5% in 2010 (waarvan circa een derde deel met infrastructurele aanpassingen), -40% resp. -30% in 2020 (waarvan de helft met infrastructurele aanpassingen). Deze doelstelling moeten provincies en regio's als het BRU overnemen, maar binnen de provincie en regio worden de middelen zo kosteneffectief mogelijk ingezet. De doelstelling geldt dus niet automatisch voor Utrecht; in regionaal verband kan worden bepaald welke gemeente welk deel van de doelstelling voor zijn rekening neemt.

De landelijke doelstelling houdt echter, net als de landelijke doelstelling van de afgelopen jaren, geen rekening met de groei van het verkeer. Terwijl als het verkeer groeit de kans op ongelukken toeneemt. Dit geldt ook voor Utrecht: alleen door de groei van het verkeer heeft Utrecht op papier de vorige landelijke doelstelling voor verkeersveiligheid niet gehaald.

Terwijl een blik in de praktijk van Utrecht leert dat de afgelopen jaren middels ingrepen in de infrastructuur op veel plekken in Utrecht grote vooruitgang is geboekt op het gebied van verkeersveiligheid. Dit is juist reden voor tevredenheid, ook al is elke verkeersdode of verkeersgewonde er natuurlijk één teveel.

Utrecht heeft berekend hoeveel de verkeersveiligheid in Utrecht nog kan verbeteren als de resterende verkeersonveilige punten in de infrastructuur worden aangepakt en hoe dit aansluit bij de doelstellingen van het RVVP en de Nota Mobiliteit. Het volgende blijkt:

Doel RVVP/NOMO vertaald in Utrecht	Doden	Ziekenhuis- gewonden
Basisjaar 2002	6	164
Reductie 2010 t.o.v. 2002 d.m.v. infra (procentueel)	-1 <sup>15</sup> (35% van -15% = -5%)	-4 (35% van -7,5% = -2,5%)
Reductie 2020 t.o.v. 2002 d.m.v. infra (procentueel)	-1 (50% van -40% = -20%)	-25 (50% van -30% = -15)

Realiseerbaar in Utrecht	Doden	Ziekenhuis- gewonden
Basisjaar 2002	6	164
Reductie 2010 t.o.v. 2002 d.m.v. infra (procentueel)	-2 (-33%)	-7 (-4%)
Reductie 2020 t.o.v. 2002 d.m.v. infra (procentueel)	-4 (-67%)	-22 (-13%)

15. Naar boven afgerond. Vandaar gelijk aan norm voor 2020.

Utrecht lijkt dus aan de landelijke en regionale doelstellingen te kunnen voldoen, waar het de reductie middels infrastructurele maatregelen betreft.

Uitzondering hierop vormt de reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2020, maar dit komt wel dicht in de buurt van de landelijke doelstelling.

De **totale** doelstelling van de Nota Mobiliteit (30% minder ziekenhuisgewonden) kan in Utrecht gezien het bovenstaande zeker niet met infrastructurele ingrepen alléén worden bereikt. Dit komt doordat een groot deel van de ongevallen momenteel het gevolg is van slecht naleven van de verkeersregels. Infrastructurele maatregelen helpen daar niet tegen. Handhaving en educatie wel. Utrecht wil hieraan veel aandacht besteden, maar het precieze effect is niet te voorspellen: in Nederland is (nog) niet betrouwbaar aangetoond wat de exacte effecten van verschillende educatie- en handhavingsmaatregelen zijn.

Daarom, en gezien de voortgaande groei van het verkeer, kan Utrecht zich er niet op vastleggen dat de nieuwe landelijke doelstelling in Utrecht zal worden gehaald.

Daarnaast is het voor Utrecht beter zich niet vast te leggen op de vermindering van het aantal ziekenhuisgewonden. Het aantal ziekenhuisgewonden is in Utrecht namelijk relatief beperkt. Eén enkel ongeval met meerdere ziekenhuisgewonden heeft daardoor een grote invloed op het wel of niet halen van de doelstelling. Bovendien maakt dit een betrouwbare vergelijking van jaar tot jaar lastig. Utrecht geeft er de voorkeur aan haar doelstelling voor verkeersveiligheid te baseren op het aantal letselslachtoffers. Dit betreft een veel groter aantal dan het aantal ziekenhuisgewonden, waardoor veranderingen ook statistisch meer betrouwbaar zijn en minder van toeval afhangen.

Uit de eerder genoemde berekeningen is gebleken dat het aantal letselslachtoffers met behulp van infrastructurele ingrepen in 2020 met ongeveer 7% kan worden verminderd ten opzichte van 2002. **Dit leidt tot de volgende dubbele doelstelling:**

- De gemeente Utrecht streeft ernaar om met behulp van infrastructurele ingrepen, educatie en handhaving in de buurt te komen van de doelstelling van de Nota Mobiliteit: vermindering van het aantal ziekenhuisgewonden in Utrecht met 7,5% in 2010 en met 30% in 2020, ten opzichte van 2002.
- De gemeente streeft ernaar dat ten gevolge van infrastructurele aanpassingen het aantal letselslachtoffers in Utrecht in 2010 afgenomen is met 3,5% en in 2020 met 7%, ten opzichte van 2002.



## Bijlage 4: Amendementen en motie

Ingediend raad 8.g. 2005 (a)  
Aangenomen raad 8.g. 2005 (a) 2005/A17

**Amendement: GVVVP deel twee**

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 8 september 2005 ter behandeling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP),

Overwegende dat:

- Het GVVVP een meerjarig beleidsdocument is dat een visie op het gemeentelijk verkeer en vervoer tot 2020 moet bieden,
- De actuele ontwikkelingen rond de luchtkwaliteit en de hoeveelheid fijnstof nopen tot een integrale afweging van verkeer en vervoer én milieugevolgen,
- Deze afweging in het GVVVP niet wordt gemaakt.

Besluit het raadsbesluit als volgt aan te passen (het **dikgedrukte** gedeelte is de tekst van het voorgestelde raadsbesluit):

**1. In te stemmen met het op basis van de inspraak aangepaste Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan, en daaraan toe te voegen:**

A: een integraal visiedocument aan de Raad voor te leggen, waarin:

- De beleidsterreinen ruimtelijke ordening (stedelijke verdichting), verkeer, economische zaken en milieu in samenhang worden belicht,
- De EU-normen op gebied van luchtkwaliteit en fijnstof uitgangspunt vormen en de volksgezondheid van de inwoners van Utrecht randvoorwaardelijk is,
- De prognoses voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en fijnstof in relatie zijn gebracht tot de planontwikkelingen van het Stationsgebied, de bereikbaarheid, de binnengemeentelijke bouwopgave en het verdiend vermogen,
- De mogelijkheden tot bijstelling van bovengenoemde beleidsterreinen inzichtelijk worden gemaakt, zodat de gemeenteraad op basis van dit document afwegingen kan maken;
- Op basis van de nieuwe Wet Luchtkwaliteit;

B: bovengenoemd visiedocument te verwerken in de begroting 2007 en meerjarenraming 2007-2011"

en gaat over tot de orde van de dag

Bart Engbers,  
PvdA-Utrecht

V. de Koning LU

Amendement 1: GVVVP deel 2

Ingediend raad 8.g. 2005 (a)  
Aangenomen raad 8.g. 2005 (a) 2005/A23  
voor: VVD/CDA/SP/LW/PvdA

**Amendement**  
"Voorwaarde beprijzen"

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 8 september 2005 ter behandeling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

**Constaterende**

- dat in Nederland de discussie rond beprijzen van het autoverkeer opnieuw is opgegaard
- dat er vanuit verschillende commissies en partijen diverse visies op worden losgelaten.

**Overwegende**

- dat de raad bij meerderheid van stemmen heeft aangegeven gedifferentieerd beprijzen ongewenst te vinden, omdat dit onevenredig kan drukken op de mensen met een smalle beurs en invloed kan hebben op de concurrentiepositie van Utrecht.

**Besluit**  
aan het besluit onder 1 de volgende tekst toe te voegen

met dien verstande dat in het gemeentelijk Verkeers en vervoerplan Utrecht 2005-2020 paragraaf 8.2 "Uitdagingen op het gebied van mobiliteitsmanagement" de tekst onder het kopje Locatiebeleid en integraal prijsbeleid met de volgende tekst wordt vervangen:

Voor de komende jaren heeft uitwerking van het locatiebeleid en integraal prijsbeleid (tarievenbeleid) grote invloed op Utrecht. Regionale afstemming, dan wel ontwikkeling van regionaal beleid is noodzakelijk. Daarbij is de Utrechtse lijn over beprijzen reeds vastgesteld en handelt Utrecht met de volgende uitgangspunten:

- Utrecht hecht aan een platte heffing vanuit het principe: de vervuiler betaalt. Daarbij dient de automobilist gecompenseerd te worden door de wegenbelasting sterk te verlagen.
- Beprijzen kan alleen worden ingevoerd als beprijzen tenminste randstedelijk wordt ingevoerd. Het mag dus geen negatief effect hebben op de concurrentiepositie van Utrecht.
- Als beprijzen wordt ingevoerd zullen er behoorlijke alternatieven moeten zijn voor de automobilist,

En gaat over tot de orde van de dag

Wid  
V. de Koning LU  
CDA  
Bart PvdA

Amendement 2: Beprijzen

Ingediend raad 8.g.2005(a)  
 aangekomen raad 8.g.2005(e) 2005/M 71  
 MOTIE: OV-KNOOPPUNT BIJ LUNETTEN voor: Lu/Sp/Grl/Cu/BdG

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht in vergadering bijeen op 8 september 2005 ter bespreking van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).


Constateernde dat in het GVVP OV-knooppunten worden genoemd als middel om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.

Overwegende dat:

- een OV-knooppunt bij Lunetten, waar diverse bussen en stoptreinen uit de richtingen Houten en Bunnik samenkomen, een mogelijkheid is om grote verbeteringen te realiseren in de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- een overstapmogelijkheid bieden op deze plaats betekent dat veel passagiers dan geen omweg meer hoeven te maken via het hart van de stad, wat zowel ten goede komt aan de leefbaarheid van de stad als aan het verkorten van reistijden van passagiers;
- een dergelijk knooppunt thans ontbreekt in het GVVP.

Roept het college op te streven naar realisering van genoemd OV-knooppunt en dit een prominente plaats te geven in het GVVP.

En gaat over tot de orde van de dag.

WOLFGANG SPIET (LU)  


september 2005

**Redactie**  
Afdeling Verkeer en Vervoer

**Uitgave**  
Gemeente Utrecht  
Dienst Stadsontwikkeling  
Afdeling Verkeer en Vervoer

Rachmaninoffplantsoen 61  
Postbus 8406  
3503 RK Utrecht  
T 030 - 2863676  
[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

**Oplage**  
500 stuks

**Vormgeving**  
H.U.M. Communicatie & Grafische Vormgeving  
Rotterdam

**Drukwerk**  
Drukkerij Broekzitter, Ridderkerk

