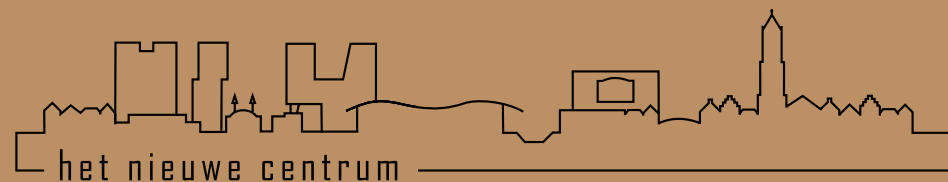




Mobiliteit

→ Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...





De transformatie van het westelijk deel van het stationsgebied tot het 'Nieuwe Centrum' moet tot een duurzaam en gezond stadsdeel leiden. Mobiliteit is hierbij een veelbepalende factor. Dan gaat het om een goede inrichting van pleinen, paden en straten die lopen, fietsen en openbaar vervoer maximaal stimuleert. Het gaat om goede oplossingen voor het autoverkeer, het goederenvervoer en het stallen en parkeren van fietsen en auto's. Voor dit keuzedocument is het in mei 2016 vastgestelde Mobiliteitsplan Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen het vertrekpunt.

Het Mobiliteitsplan speelt in op de groei van Utrecht, uiteindelijk naar 400.000 inwoners rond 2030. De groei komt voornamelijk in de bestaande stad terecht, door stedelijke verdichting. De stedelijke groei leidt onherroepelijk tot meer mobiliteitsstromen, maar het biedt ook kansen. In hoogstedelijke gebieden hebben voetgangers en fietsers een sterke positie als hoofdvervoerswijze. Bovendien liggen er mogelijkheden om het openbaar vervoer te verbeteren en knooppuntontwikkeling van de grond te krijgen.

Het Mobiliteitsplan kiest er voor om zo veel mogelijk bewoners, werknemers en bezoekers te verleiden om te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer te reizen. Dit zijn de meest gezonde en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit, zowel onderweg als bij het stallen. Bezoekers die met de auto naar de stad komen kunnen gebruik maken van de P+R-voorzieningen aan de rand van de stad en in de regio. Rijden ze door de stad in, dan worden de bezoekers met behulp van het dynamisch verkeersmanagementsysteem over gewenste routes naar hun bestemming geleid. Vanaf de Ring Utrecht naar de kortste route in de stad wordt verwezen via de A2-aansluiting Hooggelegen en de Martin Luther Kinglaan (slim regelen). Bij grote evenementen moet het uitgaande verkeer naar Ring Utrecht soepel de stad uit worden geleid. Automobilisten met een herkomst of bestemming in het (nieuwe) centrum, die in de stad zelf willen parkeren, kunnen dat doen in bestaande en reeds geplande parkeervoorzieningen (beter benutten van bestaande infrastructuur). Daarbij gaat het om de geplande Jaarbeursparkeergarage en de parkeerterreinen aan de westzijde van het Jaarbeursterrein. Eventuele resterende parkeerbehoefte kan een plek krijgen in het nieuwe centrum zelf, voor zover de verkeerscapaciteit van de toelidende wegen dit toelaat (slim bestemmen). Voor de fiets zullen in het nieuwe centrum voldoende fietsstallingen moeten komen, passend binnen de Nota Stallen en Parkeren.

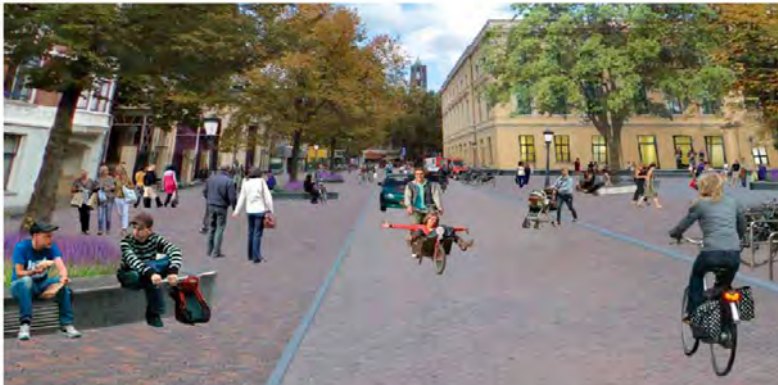


Moreelse brug, aantrekkelijk route voor langzaam verkeer

Door de stedelijke groei en verdichting zal het stadscentrum zich uitbreiden, ook richting Westplein en Graadt van Roggenweg. Dit gebied fungeert nu nog vooral als doorgangsbied, voor bezoekers op weg naar de historische binnenstad, voor reizigers die met de trein via Utrecht Centraal reizen, voor bewoners en werkenden die tussen de wijken reizen. De uitdaging is om hier een aangename verblijfskwaliteit te realiseren met nieuwe woon-, werk- en recreatieve functies. Voor het nieuwe centrum geldt dat de inrichting van de openbare ruimte aangenaam moet zijn en van hoge kwaliteit, met fietsvoorzieningen en straten die veilig kunnen worden overgestoken.



Voorgaande situatie



Huidige situatie

Voor de verschillende vervoerwijzen bevat het mobiliteitsplan uitgangspunten voor het nieuwe centrum:

- Lopen en fietsen zijn de belangrijkste vervoersmiddelen. De voetganger krijgt meer ruimte in de openbare ruimte. Een goede overstekbaarheid en verblijfskwaliteit zorgen dat het gebied voor voetgangers toegankelijk is en maximaal verbonden is met omliggende stadsdelen. Het Nieuwe Centrum krijgt ook aantrekkelijke loop- en fietsroutes tussen oost en west. Verder wordt lopen via de centrumboulevard zoveel mogelijk gestimuleerd. De gemeente wil het gebruik van de Moreelse brug door voetgangers en fietsers zo makkelijk mogelijk maken. Het fietspadennetwerk wordt uitgebreid met zogenoemde 'doorfietsroutes' die aansluiten op regionale fietsroutes. Hierdoor worden groepen fietsers apart van elkaar door en langs het centrum geleid. Simpel gezegd: fietsers met verschillende bestemmingen zitten elkaar niet in de weg.
- Utrecht Centraal is het grootste openbaar vervoer knooppunt van Nederland en de beste plek voor ruimtelijke ontwikkelingen met veel mobiliteit. Er wordt gewerkt aan een 'meerknopig' openbaarvervoernetwerk met Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Centraal en Utrecht Sciencepark (De Uithof) als belangrijkste knooppunten. Het idee is om ruimtelijke ontwikkelingen nog meer te situeren rondom vervoersknooppunten. De transformatieplannen voor het westelijk deel van het stationsgebied sluiten hier naadloos op aan.
- Doorgaand autoverkeer zonder bestemming in het centrum, inclusief het nieuwe centrum kiest een andere route. Wegen in het centrum worden ingericht als stadsstraten, met ruimte om te verblijven, wandelen en fietsen. Parkeervoorzieningen komen zoveel mogelijk aan de randen. Dit vergt hoogwaardige voetgangers- en fietsverbindingen tussen de parkeervoorzieningen en het centrum.
- Goederenvervoer moet op efficiënte en duurzame wijze een plek krijgen in de openbare ruimte. Dat betekent onder meer het bundelen van goederenstromen, het scheiden van goederenvervoer en ander verkeer om de hinder zoveel mogelijk te beperken en de inzet van schone, stille, zuinige en veilige voertuigen met duurzaam opgewekte energie. Het streven is naar nul uitstoot in 2025 voor openbaar vervoer (bussen) en stadsdistributie en veilige voertuigen.



Voor



Na

Westplein voor en na



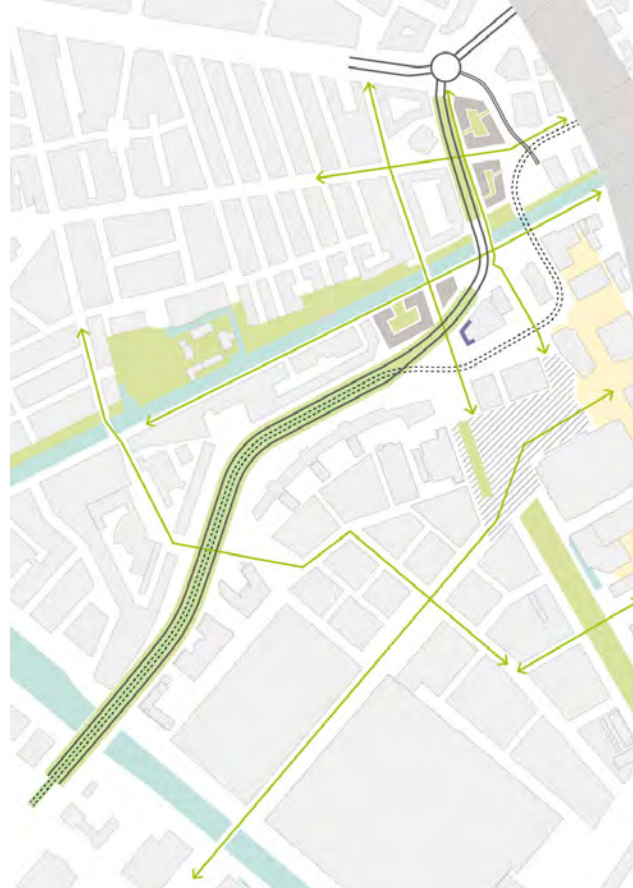
(tramlijn)



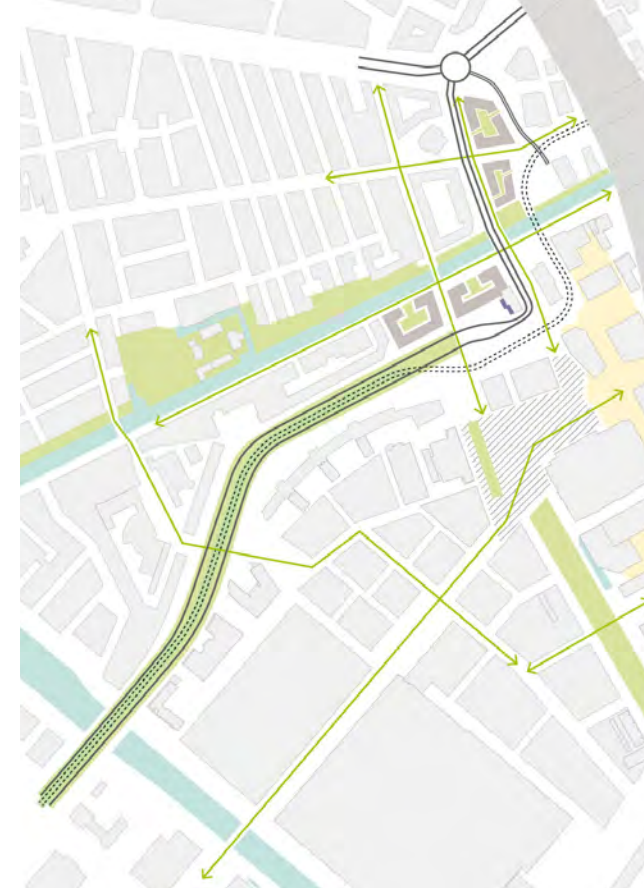
Mobiliteitsplan - Vier netwerken: voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto



Huidige situatie



Model 1a - Stadsstraat voorlangs NH Hotel



Model 1b - Stadsstraat achterlangs NH Hotel

1. Autobereikbaarheid Graadt van Roggenweg-Westplein

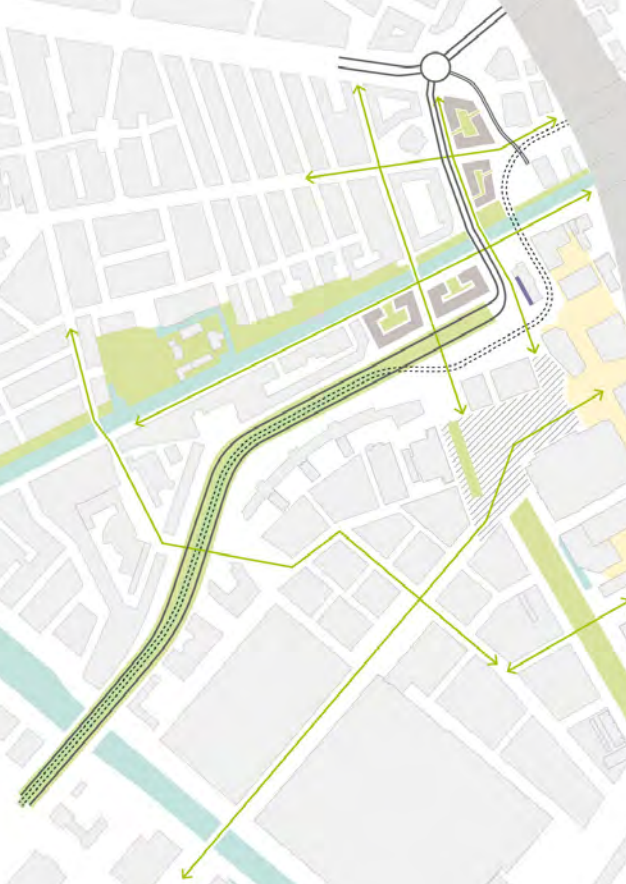
Om de ontwikkeling van het 'Nieuwe Centrum' tot een succes te maken, moeten ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes op elkaar worden afgestemd. Op het Westplein, Graadt van Roggenweg en Van Zijstweg is het wenselijk om de verblijfs-, wandel- en fietskwaliteit te verbeteren. Het bestemmingsverkeer per auto is in het centrum te gast. De buslijnen vereisen een goede doorstroming. De inrichting van de weg moet beter in balans komen met het gebruik. Het idee is om overstekbare stadsstraten te maken met gebouwen, groen, wandel- en fietspaden.. Een eerste stap wordt gezet: al in 2017 wordt de openbare ruimte op het Westplein aantrekkelijker gemaakt (placemaking).

In het Keuzedocument Structuur worden 2 modellen geïntroduceerd die ruimtelijke en verkeerskundig een oplossing bieden voor het

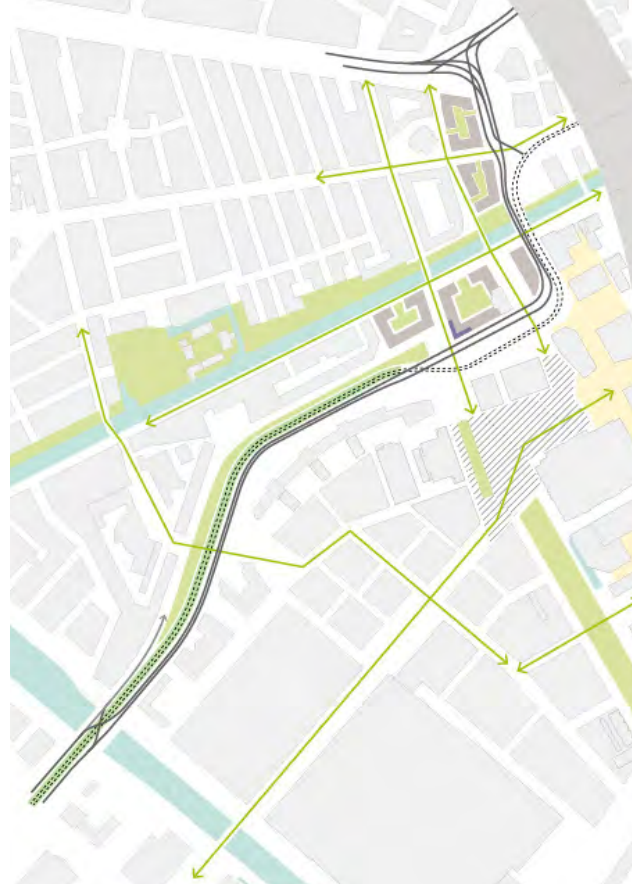
Westplein en de Graadt van Roggenweg: twee verschillende principes, -de stadsstraat en het gescheiden systeem-, die duidelijk van elkaar verschillen. Voor het eerste model worden in Keuzedocument Structuur bovendien een drietal varianten besproken.

Model 1 – Stadsstraat

De weg wordt omgevormd tot een gewone stadsstraat met fiets- en voetpaden aan weerszijden, al dan niet een groene middenberm, en aan beide zijden bebouwing en waar mogelijk functies in de plinten. Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg ligt de tram in middenligging. De Graadt van Roggenweg krijgt één autorijstrook per rijrichting. De weg krijgt een versmalling bij het Lombokplein, zodat ruimte ontstaat voor gebouwen en een aangename openbare ruimte.



Model 1c - Stadsstraat zonder NH Hotel



Model 2 - Gescheiden verkeer

Model 2 – Gescheiden verkeer

Het verkeer richting de binnenstad wordt in dit model gescheiden van het verkeer naar Lombok. Er ontstaan zo twee verkeerssystemen. Eén doorgaand systeem voor al het parkeren (langs Graadt van Roggenweg en aan Catharijnesingel), en één lokaal systeem voor wijkontsluiting. Een deel van het autoverkeer wordt 'achterlangs' geleid, hoog over, parallel aan het nieuwe HOV viaduct.

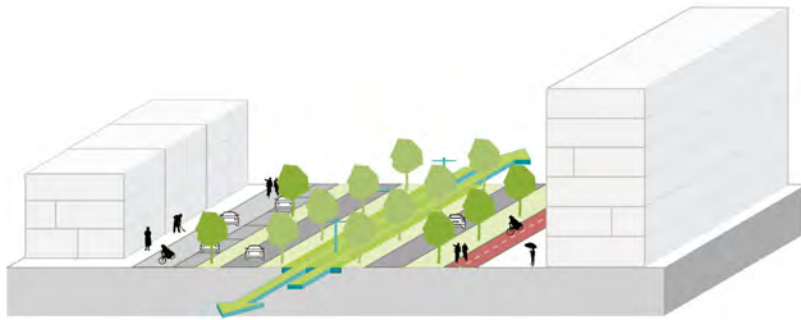
Het Lombok plein krijgt zo minder verkeer, maar de Hagelbuurt en de Sijpesteijnkade komen geïsoleerder te liggen. In dit model wordt het lage deel van het NH hotel gesloopt, en het Sijpesteijngebouw.

Het verbindende openbaar vervoer mag geen hinder ondervinden van de ingrepen.

Alle scenario's bevatten:

Herinrichting Westplein met twee rijstroken en een 30 kilometerzone.
Herinrichting Graadt van Roggenweg tussen de Overste den Oudenlaan en het Westplein, waarbij delen van de Graadt van Roggenweg mogelijk later worden aangepakt dan het Westplein.

Eventueel aanvullende maatregelen, afhankelijk van de detailuitwerking. Uit analyses blijkt dat de autoreistijd tussen de A2 en het Paardenveld met 1 à 2 minuten toeneemt op een totale huidige ochtendspitsreistijd van circa 10 tot 18 minuten. Zoals in de nota Slimme Routes Slim Regelen is afgesproken blijft de bereikbaarheid van de historische binnenstad gegarandeerd.



Model 1a



Model 1b en 1c



Model 2

Profiel ter hoogte van de Graadt van Roggenweg

De varianten verschillen niet alleen van elkaar ter hoogte van Lombok, maar ook op de Graadt van Roggenweg. In alle varianten wordt een veel groenere Graadt van Roggenweg geschetst: De trambaan in gras, met aan weerszijden groene hagen, en bomenrijen. Het geschetste beeld gaat uit van een minimaal verkeersprofiel. Ter hoogte van de oversteek Koningsbergerstraat zullen meer opstelvakken nodig zijn.

Model 1a lijkt sterk op de huidige Graadt van Roggenweg: de parallelweg blijft bestaan, maar het verdere verkeersprofiel is teruggebracht naar 2x1 rijbaan.

Model 1b en 1c is een volledig symmetrisch profiel van 2x1 rijbaan met parkeervakken, met aan weerszijden fietspaden.

Model 2 is een gescheiden verkeerssysteem: aan de zijde van de kantoren ligt een doorgaande route van 2x1 rijbaan, Aan de kant van de woongebouwen ligt de ontsluitingsroute –ook 2x1 rijbaan– van Lombok.



Model 1a



Model 1b en 1c



Model 2

Profiel ter hoogte van oversteek over de Leidse Rijn naar Lombok

De varianten verschillen heel duidelijk van elkaar ter hoogte van Lombok.

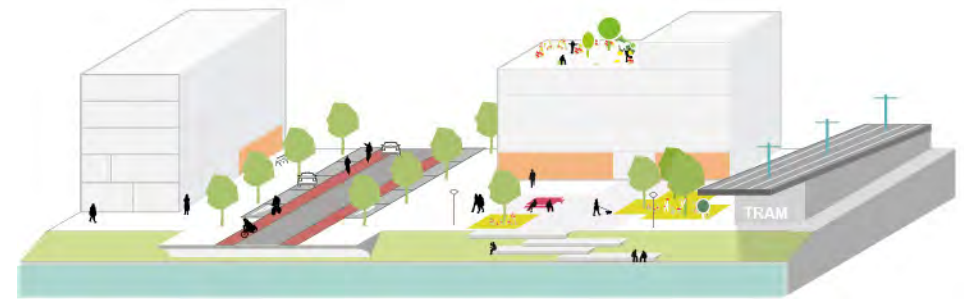
De stadsstraat gaat laag over de Leidse Rijn, net voldoende voor een doorvaarthoogte van 2.10.

Bij het gescheiden systeem ligt de doorgaande route op een hoog viaduct, naast het HOV viaduct.

Model 1a De straat heeft al dan niet een middenberm. Het heeft een 'normaal' profiel met parkeervakken, dubbelzijdige fietspaden en voetpaden.

Model 1b en 1c De stadsstraat lijkt sprekend op variant 1a. In dit model is echter niet aan weerszijden een dubbelfietspad nodig.

Model 2 De straat voorlans is een bescheiden rustige straat waar de fiets mee kan over de weg. De doorgaande route gaat hoog over, naast de al aangelegde HOV-baan.



Alternatief model 1, zonder middenberm

Eerste ruimtelijke en verkeerskundige beoordeling van de varianten

Uit de eerste ruimtelijke en verkeerskundige beoordeling van de Stadsstraat en Gescheiden systeem lijkt dat de varianten op een aantal belangrijke punten ruimtelijk of verkeerskundig vergelijkbaar zijn. Op deze punten scoren de modellen dus min of meer vergelijkbaar. Dit zijn dus, vooralsnog, niet-onderscheidende aspecten.

Deze niet-onderscheidende aspecten zijn:

- de doorstroming voor autoverkeer;
- de doorstroming en kwaliteit voor langzaam verkeer;
- de doorstroming en de kwaliteit van het OV;
- de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving;
- de ruimte voor taxi/kiss and ride;
- sociale veiligheid.

Overige aspecten die wél onderscheidend blijken voor de verkeerskundige en ruimtelijke kwaliteit zijn:

- de mate waarin voldaan wordt aan de principes van duurzaam veilig;
- de kwaliteit van de doorgaande fietsroute (de zogenaamde stadscorridor);
- de helderheid en de leesbaarheid van de route; de verblijfskwaliteit van Lombok;
- de totale stedenbouwkundige samenhang;
- de kwaliteit van het profiel ter hoogte van de Graadt van Roggenweg;
- de kosten die samenhangen met het ontwerp.

Deze aspecten zijn verder uitgewerkt in bijgevoegd schema.

Eerste doorrekening

Met behulp van de rekentool met bijna 400.000 inwoners in 2025/2030 en met 6.000 extra woningen in Merwedekanaalzone zijn berekeningen voor het programma in het Nieuwe Centrum gemaakt.

Eerste conclusies zijn:

- Door de nieuwe inrichting van het Westplein en Graadt van Roggenweg zullen er naar verwachting in 2025 in alle varianten ongeveer 15.000 motorvoertuigen per etmaal over het Westplein gaan rijden, waardoor deze stadsstraat door voetgangers en fietsers goed kan worden overgestoken. In model 2 worden nog een aantal extra motorvoertuigen verplaatst van het Westplein naar de nieuwe woonstraat langs de moskee.
- Door de voorgestelde ontwikkelingen in het Beurskwartier wordt de Graadt van Roggenweg tussen de Koningsbergerstraat en de Sowetobrug drukker. Door slim ontwerpen en regelen kunnen auto's redelijk doorrijden en is er voldoende ruimte voor het overige verkeer.
- De Van Zijstweg wordt drukker dan nu, deels door ontwikkeling van Fase 1 en deels door de voorziene nieuwe invulling in het Beurskwartier. Deze effecten passen binnen de reeds meegenomen kaders van het project van Zijstweg waarin ook voor de lange termijn een goede doorstroming en een goede oversteekbaarheid uitgangspunt is.
- Voorgesteld wordt de verkeerscirculatie van Lombok aan te passen. De verkeersdruk in de Damstraat en omgeving kan worden vermindert door de Koningsbergerweg en zo mogelijk ook de Muntkade direct aan te sluiten op de Graadt van Roggenweg.
- De bereikbaarheid van de historische binnenstad blijft gegarandeerd, conform nota Slimme routes Slim Regelen.

Zie voor verdere uitwerking de bijlage: rapport 'Rekentool+ 2025, het Nieuwe Centrum'.

Aspecten waar de varianten zich lijken te onderscheiden	Stadsstraat variant 1a bestaand versmald behoud NH	Stadsstraat variant 1b symmetrisch zonder vent- weg / behoud toren NH	Stadsstraat variant 1c symmetrisch zonder vent- weg / sloop NH	Gescheiden systeem variant 2 asymmetrisch
Duurzaam veilig	+	+	+	- Fietsoversteek Kanaalstraat minder veilig vanwege snelheid die wordt opgeroepen door autoviaduct.
Kwaliteit stadscorridor	- Geen continue begeleiding met bebouwing/groen zuidoever Leidse Rijn.	+	+	- Onderbreking continue begeleiding zuidoever Leidse Rijn door viaduct.
Helderheid/ leesbaarheid van het systeem	+/- Bocht bij NH straalt uit dat hard rijden de bedoeling is. Ventweg past niet in 30 kmgebied.	+	++ Heldere opzet betekent een robuuste oplossing die ruimtelijke flexibiliteit biedt in de toekomst.	- Splitsing in lokale en doorgaande autoroutes moeilijk leesbaar. Ventweg past niet in 30 kmgebied.
Verblijfskwaliteit Lombok	- Autoroute verlaagt verblijfskwaliteit.	- Autoroute verlaagt verblijfskwaliteit.	- Autoroute verlaagt verblijfskwaliteit.	+
Stedenbouwkundige samenhang	+	+	+	- Autoroute scheidt buurten Hagelbuurt/Sijpesteijn en Lombok.
Kwaliteit profiel GvRoggenweg	+/- Onderbreking profiel bij Koningsbergerstraat.	+	+	+/- Groene berm tussen ventweg en tram.
Kosten	-- Stadsbrug en fietsonderdoorgang.	-- Stadsbrug. Sloop laagbouw NH. Evt. fietsonderdoorgang	--- Stadsbrug. Sloop NH. Evt. fietsonderdoorgang.	---- Viaduct en fietsbrug. Sloop Sijpesteijn en laagbouw NH-hotel..
Overige aspecten?				

Bereikbaarheid van Zijstweg

Uitgangspunt voor de Van Zijstweg is een wegcapaciteit voor autoverkeer van 2x1 rijstroken en een maximum snelheid van 30 km/uur vanaf de Mandelabrug. Op de Van Zijstweg zal bovendien een vrijliggende busbaan worden gerealiseerd. Halverwege de Dr. M.A. Tellegenlaan komt een bushalte.

Een goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer tussen het Beurskwartier en de Veilinghaven heeft naast de doorstroming van het HOV prioriteit.

Parkeren en stallen

De ontwikkeling van het nieuwe centrum zal meer bezoekers trekken. Dit mag niet leiden tot een ongebreidelde groei van het autoverkeer, overlast en aantasting van de verblijfskwaliteit. Om dit te bereiken is een ingenieuze parkeerstrategie nodig, passend binnen de nota Stallen en Parkeren en zelfs verdergaand (slim bestemmen).

De gemeente wil fietsen stimuleren. De nieuwe functies in het Nieuwe Centrum krijgen voldoende fietsparkeerplaatsen, waarbij het los stallen van fietsen in de openbare ruimte wordt voorkomen. Het is de ambitie om alle fietsstallingen op korte loopafstand te realiseren, waar mogelijk inpandig en zonder steile hellingen. Er wordt een strengere fietsparkeernorm voorgesteld dan de huidige 10%, vooral als ontwikkelaars minder dan de minimum norm aan parkeerplaatsen willen realiseren. Nabij de hoofdfietsroutes Van Zijstweg – Telligenlaan en Graadt van Roggenweg komen op het Jaarbeursparkeerterrein voldoende stallingsvoorzieningen. Ook OV-fiets, leenfietsen en e-bikes kunnen hier worden gestald en opgeladen. Het voor- en natransport per fiets van het Nieuwe Centrum naar de binnenstad moet zo aantrekkelijk mogelijk worden.



Voorbeelden van car sharing

Als het gaat om autoparkeren, wordt de volgende strategie voorgesteld:

- Het nieuwe centrum gaat horen bij het meest hoogstedelijke milieu in de stad (A1-zone), waarbij de laagste parkeernorm uit de geldende gemeentelijke Nota Stallen en Parkeren gaat gelden als maximum parkeernorm. Deze nota geldt als kader voor het parkeerbeleid.
- Voor zover ontwikkelaars parkeerplaatsen bij de toekomstige functies willen aanbieden, gebeurt dit op bestaande en geplande parkeervoorzieningen op 700 tot 1000 m afstand. Dit leidt tot een betere benutting van bestaande en reeds geplande parkeervoorzieningen, en er ontstaat minder verkeershinder in het gebied zelf. Het gaat hier om medegebruik van bijvoorbeeld de parkeergarage Jaarbeursplein en de parkeerterreinen aan de westzijde van het Jaarbeursterrein. De gemeente, ontwikkelaars en de eigenaren van de parkeerplaatsen maken hierover afspraken.



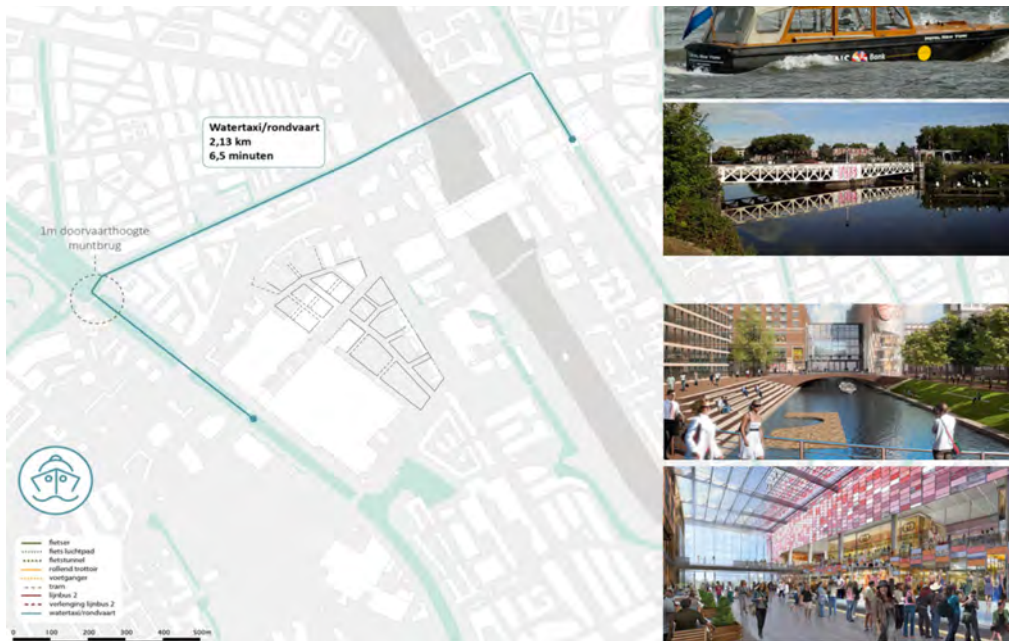
- Indien gewenst mogen ontwikkelaars minder parkeerplaatsen onder de toekomstige functies realiseren dan het minimum van de nota Stallen en Parkeren. In dat geval moet de ontwikkelaar aantonen dat de parkeerdruk dit toelaat. De gemeente toetst dit.

Onderdeel van het parkeersysteem is het aanbieden van deelautovoorzieningen in het gebied. Afgezien van deelautovoorzieningen, kiss&ride en laden en lossen vindt er geen parkeren in de openbare ruimte plaats.

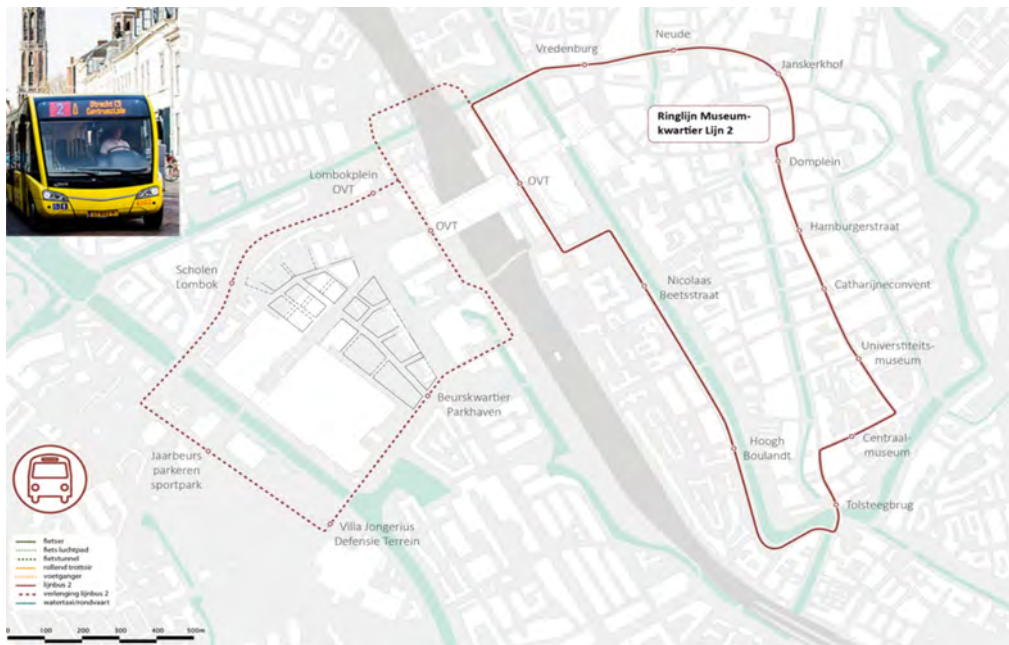
Onderzoek naar kabelbaan

De raad heeft in de Toekomstvisie Healty Urban Boast aangegeven dat de parkeervoorziening van de Jaarbeurs aan de Overste den Oudenlaan ook een functie krijgt voor het bestemmingsverkeer per auto naar de binnenstad. Met een snelle verbinding vanaf deze parkeervoorziening naar de binnenstad is de verwachting dat een deel van het bestemmingsverkeer ervoor zal kiezen op de parkeervoorziening van de Jaarbeurs te gaan staan en met de snelle verbinding verder naar de binnenstad te reizen. Het Westplein en de Graadt van Roggenweg worden daardoor ontlast.

Eén van de mogelijkheden voor een snelle verbinding is een kabelbaan. Adviesbureau Rebel heeft onderzocht of en hoe een kabelbaan als snelle verbinding mogelijk is. Er zijn meerdere tracékeuzes onderzocht. De reistijd van de P-voorziening naar de binnenstad (Moreelsepark) bedraagt ca. 13 minuten. Het bureau heeft een inschatting gemaakt van het aantal potentiële reizigers, zowel dagelijks verkeer (woon-werk, winkel, sociaal-recreatief) als toeristen die éénmalig als attractie met de kabelbaan over het Centraal Station naar de binnenstad willen reizen. Hierbij is rekening gehouden met nieuwe bewoners en werknemers + bezoekers in het Nieuwe Centrum, die voor een deel op de P-voorziening gaan parkeren. Met een inschatting van 1.600 tot maximaal 2.000 reizigers per dag is de kabelbaan niet rendabel te exploiteren. Hierbij is uitgegaan van een regulier OV-tarief (€ 1,10 per rit).



Overstap op muziek-/winkelboot



Overstap op de stadsbus



Potentie van het watersysteem: alle musea bereikbaar via het water

Van parkeerplaats naar bestemming: een fijnmazig systeem van verbindingen

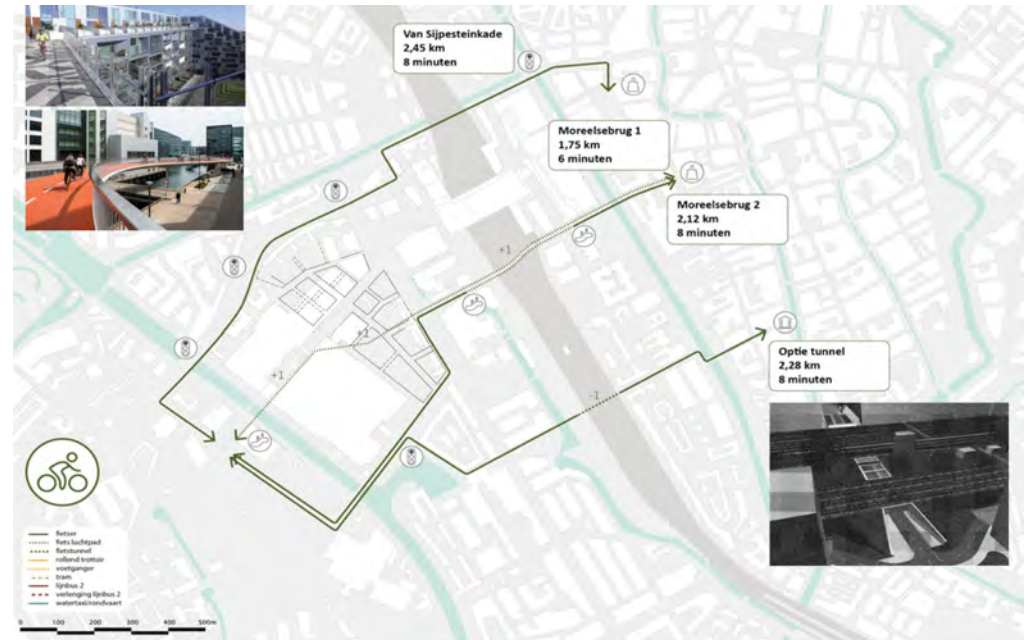
Er komen veel parkeerplaatsen beschikbaar op het Jaarbeursterrein aan de westzijde van het Merwedekanaal. De vraag is wat er nodig is aan vervolgvervoer om deze parkeerplaatsen interessant te laten zijn voor zowel bezoekers aan het Nieuwe Centrum (afstand ca 0,5 km) als voor bezoekers aan Hoog Catharijne of de historische Binnenstad (afstand ca 2 km). De mogelijkheid van een hele snelle overstap lijkt niet voorhanden. Onderzoek naar een kabelbaan leert dat dit geen haalbaar of snel alternatief is. De reistijd per kabelbaan tot het Jaarbeursplein is namelijk ongeveer 7 minuten en tot Vredenburg 9 minuten, inclusief overstaptijd. Dan is het gemakkelijker om maar even door te rijden met de auto naar bijvoorbeeld de parkeergarages van Hoog Catharijne. Een kabelbaan concentreert bovendien de bezoekers naar 1 of maximaal 2 punten. Dit terwijl bezoekers een groot aantal mogelijke bestemmingen hebben.

Wat daarom veel interessanter lijkt is om te kiezen voor een fijnmazige pallet van overstapmogelijkheden, die alle om verschillende redenen aantrekkelijk zijn:

- Overstap op de muziek-/winkelboot.** Een bijzondere verbinding voor mensen van buitenaf is de overstap op een lage watertaxi die aanlegt vóór Tivoli of onder de Nieuwe Stadskamer. Direct op de locatie van het festival in Tivoli, of op een hele leuke manier in het hartje van het vernieuwde Hoog Catharijne.
- Overstap op de stadsbus.** Voor een andere doelgroep is overstap op de elektrische stadsbus -een extra lusje aan lijn 2- een perfecte oplossing. Net als in de historische binnenstad halteert lijn 2 ook aan de kant van het Nieuwe Centrum op een aantal belangrijke bestemmingen.

- Overstap op fiets.** Overstap op een, al dan niet elektrische, huurfiets lijkt een voor de hand liggende mogelijkheid. Deze optie kan onderdeel zijn van het reguliere ov-fietsstelsel. Een snelle aanpakking op de verschillende oost-west routes door de stad, maakt de fiets heel aantrekkelijk voor het bereiken van uiteenlopende bestemmingen. Een geweldig mooie toevoeging zou hierbij zijn: de aanleg van een extra tunneltje onder het spoor voor langzaam verkeer, die uit komt op de Nicolaas Beetsstraat – Lange Smeestraat – Maliebaan. Hiermee worden andere drukke fietsroutes door het centrum ontlast en wordt een nog ontbrekende schakel in het fietsnetwerk ingevuld.
- Vervolg over een rollend trottoir.** Vooral voor de bezoekers aan het nieuwe deel van het centrum of aan het Station kan een rollend trottoir het extra comfort en de extra snelheid bieden die parkeren aan de westzijde van het Merwedekanaal acceptabel maakt.
- Overstap op innovatief zelfrijdend vervoer.** Een niet minder aantrekkelijke mogelijkheid tenslotte is zelfrijdend elektrisch vervoer over de busbaan. Juist vanwege de vrije ligging leent de busbaan zich voor experiment met zelfrijdende autootjes of zelfrijdende busjes. In o.a. Masdar, Singapore, Londen, maar ook in Rotterdam zijn dergelijke nieuwe systemen al operationeel.

Behalve als overstaplocatie kan het parkeerterrein ook nog dienst doen als afhaalpunt of distributiepunt van goederen. Ook zo'n functie versterkt de betekenis van het parkeergebied,



Overstap op fiets



Vervolg over rollend trottoir



Overstap op innovatief zelfrijdend vervoer



Peoplemover ("wepod")

Ruimte voor mobiliteitsinnovaties en smart mobility

Het nieuwe centrum is bij uitstek een gebied waarin innovaties op het gebied van 'smart city' en 'smart mobility' een plek moeten krijgen. De overheden stimuleren dat de markt mobiliteitsdiensten gaan aanbieden voor een reis naar een bestemming in de stad (Malmö als voorbeeld). Per moment van de dag (in of buiten de spitsuren) worden een reis aangeboden met verschillende vervoermiddelen met eventuele overstappen (P+R in regio of stadsrand). De reiziger kan vervolgens zelf kiezen welk moment van de dag deze reis wordt gemaakt, met welk vervoermiddel, tegen welke kosten en hoelang de verwachte reistijd van A naar B duurt. De reizigers wordt vervolgens over de gekozen route geleid en er wordt een (fiets)parkeerplaats of zitplaats in het openbaar vervoer op de overstap of nabij de bestemming gereserveerd. Daarnaast is het bijvoorbeeld denkbaar om in te zetten op slimme haalen bezorgservices. Op het Jaarbeursterrein zou een uitgiftepunt van goederen kunnen worden ingericht. In de entreehal van appartementencomplexen kunnen standaard bezorgkluisen worden ingebouwd voor internetaankopen. Een ander voorbeeld is het toepassen van slimme verlichting, straatmeubilair en dynamische wegdekmarkeringen (bijvoorbeeld street art), die reageren op de aanwezigheid van mensen.

10 Kwestie 10 | Bereikbaarheid vanaf P6500: niet een snelle maar een fijnmazige verbinding?

Jaarbeurs zal in 2023 al haar parkeren concentreren aan de westzijde van het Merwedekanaal. Maximaal 6500 parkeerplaatsen, niet uitsluitend voor de evenementen op Jaarbeursterrein, maar ook als 'parkeren op afstand' voor wonen, werken en recreëren in het Nieuwe Centrum. En ook voor bezoekers aan het Nieuwe Centrum en wellicht zelfs voor bezoekers aan de historische binnenstad. Wanneer gaat dit werken? Wat is het ideale vervolgttransport? Een kabelbaan blijkt niet de aangewezen oplossing, want de afstand tot de binnenstad is per auto zo kort dat andere vervoerswijzen hier niet voldoende mee kunnen concurreren. Wat bijdraagt is niet een 'hele snelle', maar een 'fijnmazige' verbinding. Inzetten op een pallet van maatregelen die samen bijdragen aan de bereikbaarheid van het gehele vergrote centrum. Welke maatregelen moeten dit zijn? Is inzet op de (elektrische) fiets de goede keuze? Kan dan volstaan worden met goede aansluitingen op de al geplande fietsroutes door het stationsgebied? Is een hoge fietsroute over de Jaarbeurs een mogelijkheid? Of moet nu werk worden gemaakt van een extra fietstunnel die uitkomt op de Nicolaas Beetsstraat?

En is transport over water een goede aanvulling?: bijvoorbeeld een 'theater/winkel'-taxi die aanlegt voor Tivoli en onder de Stadskamer? Voor de hand liggend lijkt het om de elektrische stadsbus, - lijn 2-, een extra rondje te geven. En wat te denken van een rollend trottoir? En misschien zelfs zelfrijdende systemen? Waar moeten we op inzetten? Of is het zo dat we het parkeersysteem zo moeten inrichten dat de Jaarbeursparkeerplaats vooral betekenis krijgt voor het nieuwe centrum en de parkeerplaatsen rond het oude centrum de historische binnenstad blijven bedienen. Park en Walk dus rond het centrum, en Park en Ride vanaf de transferia aan de rand van de stad?

Dit versterkt de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid, ook op rustigere uren. Het is ook mogelijk om aan bezoekers elektrische fietsen of nieuwe typen voertuigen aan te bieden voor de verplaatsing tussen het parkeervoorzieningen en de historische binnenstad.

Duurzame mobiliteit als opstap naar de gezonde en duurzame stad

Utrecht heeft zich als doel gesteld om op korte tot middellange termijn te richten op schoon en duurzaam vervoer. Zero-emission vervoer draagt bij aan een gezonde stad. Door deze voertuigen op duurzame energie (zoals zonne-energie) is het ook nog eens duurzaam. En samen met ondernemers in de stad zetten we ons in om 'Living labs' te organiseren gericht op het realiseren van de energietransitie door gebruik te maken van lokale netbalancing. Overdag opgeslagen zonne-energie in auto's wordt in de avonden gebruikt om op korte afstand huishoudens van energie te voorzien.

Hier liggen kansen voor de stad en het stationsgebied in het bijzonder. Lomboxnet en de Jaarbeurs zijn voorbeelden van een onderneming die hiervoor hun nek uitsteken om dit in de stad en regio mogelijk te maken. Deze lokale netbalancing kan voorkomen dat forse investeringen nodig zijn als elektriciteit de belangrijkste energiedrager gaat worden en dit biedt economische impulsen. De ontwikkelingen gaan snel! We staan aan de vooravond van een impuls voor een energie- en mobiliteitstransitie voor Utrecht, maar ook richting heel Nederland en de wereld.

Landelijk is het perspectief om in 2025 zero emission openbaar vervoer (bus) te bereiken, net als zero emission stadsdistributie in 2025.

"Het slimme elektriciteitsnet stelt Utrecht in staat te groeien naar een zonne-energiestad, een stad van e-mobiliteit en een stad van de economie voor de toekomst."

Deze ontwikkelingen zullen ook ruimtelijke consequenties hebben. Vragen waar we nu voor staan is hoe krijgt dit elektrisch rijden met de benodigde oplaadinfrastructuur zijn inpassing in de ruimtelijke ordening. Op dit moment worden veel oplaadpalen geplaatst bij de openbare parkeerplekken langs openbare wegen. Is dat een wenselijk beeld voor de toekomst? Of willen we liever dat elektrische voertuigen worden opgeladen bij laadeilanden, bijv in parkeergarages, dus uit het zicht van bezoekers en bewoners? Vragen waar we nu nog geen antwoorden op hebben.



Digitaal reserveringssysteem

2. Tot slot

Mobiliteit is een belangrijk aspect in de ruimtelijke koers van het nieuwe centrum, maar altijd dienstbaar aan andere doelen. Zo heeft de keuze voor woonfuncties met 'parkeren op afstand' of zonder parkeervoorzieningen alleen zin bij de realisatie van stedelijke milieus in hoge dichtheden. Een volledige focus op wandelen en fietsen werkt vooral in samenhang met een sterke inzet op een 'energie neutrale en gezonde stad'. En de keuze voor een automatische people mover past bij een nadrukkelijke keuze voor technologische innovatie als hoofdmotto.

Als de koers voor het 'nieuwe centrum' bevestigd is, vindt opnieuw een kwantitatieve toetsing plaats van de consequenties van de keuzes. Dan gaat het om de verkeerskundige maakbaarheid op de korte en lange termijn, de ruimtelijke inpassing, de financiële haalbaarheid en de milieuo- en duurzaamheidseffecten.



Infocentrum

Adres Stadspaleau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

cu2030.nl

