

Notitie Westplein naar minder motorvoertuigen

1. Inleiding

De gemeenteraad besluit binnenkort over de Omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein. Bij de besluitvorming over de Toekomstvisie heeft de gemeenteraad op 9 juli 2015 besloten dat het Westplein moet worden ingericht met als uitgangspunt een "stadsstraat met 2x1 profiel met pleinfuncties, 30 km zone en vastgoed". De gemeenteraad heeft besloten om "de haalbaarheid van deze uitgangspunten te onderzoeken, in samenhang met het nieuwe Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen." (amendement A55, 9 juli 2015).

Verkeerkundige analyses hebben laten zien dat het mogelijk is om op het Westplein zonder grote neveneffecten in de rest van de stad te komen tot ca. 17.000 motorvoertuigen per etmaal (zie bijlage 2 uit de omgevingsvisie). Met deze waarden is een kwalitatief ruimtelijk en verkeerskundig ontwerp mogelijk, met een goede leefbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid. In het verlengde van de regelfilosofie is ook de hoeveelheid auto's in het drukste uur aan te merken als 'goed oversteekbaar'.

Enkele leden van de Raad hebben gevraagd om, met de meest actuele inzichten, na te gaan welke aanvullende 'gereedschapskist' nodig zou zijn om op middellange termijn te kunnen komen tot een nog lagere autoverkeersbelasting op het Westplein zonder negatieve netwerkeffecten elders in de stad. Deze notitie beschrijft de resultaten, waarbij de sommige ingrepen binnen de reikwijdte van het project Lombokplein passen, maar sommige ook op stedelijk niveau om maatregelen vragen. Met name maatregelen met betrekking tot mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en Smart Mobility kunnen door extra inspanningen bij de uitwerking van het project Lombokplein leiden tot minder verkeer. Het betreft een kwalitatieve quick scan.

2. Werken in de geest van het gemeentelijk Mobiliteitsplan

Alle mobiliteitsverkenningen in de stad gebeuren volgens de filosofie van het gemeentelijk Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. De notitie sluit aan op deze drie 'slimme' invalshoeken:

1. Slim Bestemmen betreft ingrepen op het niveau van ruimtelijke ordening, gebouwen en parkeerbeleid. Het is een krachtige categorie maatregelen, omdat ze ingrijpen in de bron van mobiliteit: de vraag van de gebruiker: ga ik reizen en waarheen? ('voorkomen is beter dan genezen').
2. Slimme Routes betreft fysieke maatregelen op wegen en in de netwerken. Deze categorie maatregelen zorgt er voor dat de inrichting van de netwerken voor lopen, fietsen, auto en openbaar vervoer aansluit bij het beoogde gebruik als het gaat om de vervoerwijzekeuze en de routing.
3. Slim Regelen gaat over maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Hier gaat het om de vraag van de gebruiker: hoe ga ik reizen? Deze categorie kan worden gezien als het sluitstuk, met aanvullende maatregelen om de mobiliteit in goede banen te leiden.

Bij elk van bovenstaande categorieën zijn maatregelen denkbaar die helpen om de hoeveelheid autoverkeer op het Westplein te reduceren. Zie paragraaf 3, 4 en 5.



3. Slim Regelen

De volgende 'Slim Regelen'-maatregelen kunnen bijdragen aan minder autoverkeer op het Westplein en zijn goed te beïnvloeden vanuit het project Lombokplein. De effecten zullen veelal pas op middellange termijn waarneembaar zijn.

- Extra inzet op mobiliteitsmanagement. In de omgevingsvisie is het effect van mobiliteitsmanagement (zoals beleving van de weg als stadstraat en ander gedragseffecten), welke lastig zijn te modelleren, ingeschat op 5% verkeersreductie op het Westplein. Op verzoek van de gemeente Utrecht heeft het samenwerkingsverband 'Goed op Weg' (samenwerking tussen gemeente, provincie en Rijk op het gebied van mobiliteitsmanagement) een aanvullende kwantitatieve analyse gedaan. Uit deze aanvullende analyse volgt dat alleen al maatregelen gericht op de werknemers in het gebied kunnen leiden tot 6% reductie van het aantal autobewegingen.
- Dynamisch verkeersmanagement gericht op het informeren van de reiziger over reistijden en overstapmogelijkheden tijdens de rit bij grote drukte (verwijzen naar alternatieve parkeerplaatsen in combinatie met natransport of andere routes)
- Dynamisch verkeersmanagement gericht op bufferen van autoverkeer (sturen op reistijden). Door middel van de instelling van verkeerslichten kan de gemeente desgewenst sturen op de vervoerwijzekeuze van binnenstadsbezoekers. Bij verkeerslichten kan de gemeente prioriteit geven aan snelle reistijden voor de voetganger, fiets en het openbaar vervoer. Dit stimuleert binnenstadsbewoners en -bezoekers tot lopen, fietsen en openbaar vervoer.
- Inzet op technologische innovaties in mobiliteit (smart mobility) in het kader van het Smart Sustainable District programma. Dit is een samenwerking tussen Gemeente Utrecht, Jaarbeurs, USI, TNO en Deltares, gericht op het inbrengen van innovaties in de duurzaamheidsopgave van het Beurskwartier. Dit najaar wordt verkend welke smart mobility-maatregelen bijdragen aan

terugdringen van het autoverkeer over het Westplein. Bijvoorbeeld door inzamelen, koppelen en verstrekken van relevante actuele informatie.

4. Slimme Routes

De volgende 'Slim Routes'-maatregelen kunnen bijdragen aan minder autoverkeer op het Westplein, deze maatregelen vergen keuzes in andere projecten of zelfs op beleidsniveau en zullen dus effect kunnen hebben op langere termijn. Ze vallen dus buiten de reikwijdte van het project Lombokplein.

- Schaalprong openbaar vervoer, met bijvoorbeeld een tweede tram-as die de binnenstad ontsluit (reeds benoemd in Mobiliteitsplan). Dit stimuleert mensen om met het openbaar vervoer te reizen.
- Extra kwaliteitsimpuls van de fiets-infrastructuur naar de binnenstad, zodat mensen worden gestimuleerd om met de fiets te reizen (versnelling van doorfietsroutes uit het Mobiliteitsplan, nieuwe fietsroutes, extra hoogwaardige inrichting van fietsroutes).
- Slimme logistieke transferpunten aan de rand van de stad, zowel als het gaat om overslag/bevoorrading van de winkels in de binnenstad als afhaalpunten voor consumenten bij P+R.
- Goede herinrichting van de wegen van en naar de binnenstad zodat deze meer aansluiten op de beleving en de verblijfskwaliteit van de binnenstad zoals de Amsterdamsestraatweg en route de Oudenoord - Kaatstraat.
- Zoeken naar een netwerkeffect door maatregelen voor het autoverkeer buiten het Westplein, zodat er minder gebiedsvreemd autoverkeer over het Westplein gaat rijden.
 - Monicabrug (heeft reeds een knijp, uitbreiden met bijv. éénrichtingverkeer op de Weerdsingel)
 - Op de relatie Westplein-Amsterdamsestraatweg, in combinatie met 30 km/u op de Amsterdamsestraatweg
 - Op de relatie Westplein-Vleutenseweg
 - Op de relatie 24 oktoberplein-Graadt van Roggenweg (Sowetobrug).
 - Op de Catharijnesingel

Het maken extra knijps leidt mogelijk tot verdringing van verkeer naar andere wegen, deze effecten zijn niet onderzocht.

5. Slim Bestemmen

De volgende 'Slim Bestemmen'-maatregelen zijn gericht op de binnenstad en vallen buiten de scope van de Omgevingsvisie maar kunnen wel bijdragen aan minder autoverkeer op het Westplein. Dit zijn veelal maatregelen op de lange termijn en vragen veelal om beleidswijzigingen

- Transformeren van bezoekersparkeergarages in de binnenstad tot stallingsgarages voor bewoners en/of fietsenstallingen, bijvoorbeeld de Springweggarage. Dit leidt tot minder autoverkeer van en naar de binnenstad.
- Sterker inzetten op P+R voor bezoekers aan de rand van stad, in combinatie met snel en betrouwbaar openbaar vervoer naar de binnenstad. Dit zorgt dat autoverplaatsingen 'stoppen' bij de rand van de stad en niet doordringen tot het Westplein en de binnenstad.
- Verhoging van de parkeertarieven in en rond de binnenstad, zodat mensen worden gestimuleerd om andere vervoerwijzen te gebruiken. Ambitieuze inzet op fietsenstallingen in de binnenstad. Dit stimuleert mensen om met de fiets te reizen.
- Op termijn toepassen van ambitieuze parkeernormen in de binnenstad in combinatie met sterker stimuleren van deelmobiliteit (Mobility as a Service). Dit stimuleert

binnenstadsbewoners en -bezoekers tot het gebruik van andere vervoerwijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Quotum op uitgifte van parkeervergunningen in de binnenstad in combinatie met het aanbieden van parkeerrechten in P+R-voorzieningen aan de rand van de stad. Dit leidt tot een geleidelijke afname van het aantal parkeervergunningen in de binnenstad en dus tot minder autogebruik.

Deze maatregelen leiden tot minder autoverkeer op het Westplein, maar kunnen ook gepaard gaan met een ruimtelijke kwaliteitsimpuls van de binnenstad: transformatie van straatparkeerplaatsen in de binnenstad tot verblijfsruimte. Daarnaast kan het leiden tot efficiënter gebruik van de overblijvende bezoekersgarages in de binnenstad. Een deel van deze maatregelen valt niet binnen de huidige beleidskaders. De meeste maatregelen met betrekking tot reduceren van parkeren in de binnenstad passen op dit moment niet binnen de bestaande beleidskaders

6. Samenvattend

Er is een veel verschillende maatregelen denkbaar om op termijn richting 15.000 auto op het Westplein te gaan. Met name maatregelen gericht op mobiliteits- en verkeersmanagement kunnen in het kader van het project Lombokplein worden opgepakt. De effecten ervan zijn van te voren moeilijk kwantificeerbaar en dus niet opgenomen in deze notitie. . Maatregelen zoals verder knijpen en aanpassingen van parkeernormen, parkeervergunningen etc. en van buiten de invloedssfeer van het project Lombokplein of vragen om aanvullend beleid.