

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar
*of hoe een stad de slag maakt naar een aantrekkelijk en duurzaam
mobiliteitssysteem*

Marieke Zijp
Afdelingshoofd Verkeer en Vervoer
Gemeente Utrecht
m.zijp@utrecht.nl

Bas Govers
Adviseur Strategie en Beleid
Goudappel Coffeng BV
bgovers@goudappel.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen

Samenvatting

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar of hoe een stad de slag maakt naar een duurzaam mobiliteitssysteem

In de afgelopen jaren is de discussie over verkeer en vervoer in Utrecht sterk gedomineerd door de luchtkwaliteit. De opnamecapaciteit van de stad voor het autoverkeer lijkt bereikt. Toch groeit het gebruik van de auto trendmatig sterk. Het college wil daarom van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken. De bestuurlijke koers is uitgewerkt in zeven hoofdkeuzen, waarin naast de koers voor de netwerken van fiets, openbaar vervoer en auto ook maatregelen in de sfeer van gedragsverandering, verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en regulering van het parkeren zijn aangegeven. Belangrijk is dat de ambitie om een kwaliteitssprong in de openbare ruimte in de stad te realiseren inmiddels sterk is verankerd. De verkeersmaatregelen zijn daaraan dienstbaar. De bestuurlijke koers is nu vastgelegd in een samenhangende strategie, onder het motto 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Tegelijkertijd is een veranderingsproces op gang gebracht in de manier waarop planvorming totstandkomt. Dit heeft geleid tot een groot draagvlak voor de ingeslagen weg. De stad kan nu zowel bestuurlijk, ambtelijk als maatschappelijk op volle kracht vooruit bij de uitwerking naar maatregelen.

1. Aanleiding

Opnamecapaciteit stad bereikt

In de afgelopen jaren zijn in Utrecht forse discussies gevoerd over het autoverkeer in de stad. Aanleiding hiervoor vormden knelpunten in de luchtkwaliteit. Met het besluit 'Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht' (ALU) is daarom besloten tot een integraal pakket van maatregelen, waaronder enkele ingrijpende wijzigingen in de verkeerscirculatie ('knips'). Dat blijkt niet voldoende. Doordat de verkeersstromen verschuiven, zijn op andere plaatsen weer ingrijpende maatregelen nodig. Ook ontstaat een onduidelijke verkeersstructuur, waardoor de automobilist niet meer weet hoe deze te gebruiken. De wil, de ruimte en het geld om verder te gaan op deze weg ontbreken. De opnamecapaciteit van de stad voor nog meer autoverkeer is bereikt. Een andere, bredere benadering is nodig.

Aanpak RING Utrecht

Tegelijkertijd is in regionaal verband vastgesteld dat uitbreiding van de capaciteit van de Rijkswegen en de RING van Utrecht noodzakelijk is. Zonder verdere maatregelen zal hiermee de druk van het regionale autoverkeer op de stad verder toenemen, het wordt immers eenvoudiger per auto naar Utrecht te rijden. Dit is niet gewenst. Heldere keuzen zijn nodig over de plaats van de auto in het Utrechtse mobiliteitssysteem.

Tramplannen regio

Het openbaar vervoer in Utrecht wordt intensief gebruikt. De druk op het OV-systeem is groot en neemt de komende jaren verder toe. In de NMCA Regionaal OV is vastgesteld dat een toenemend aantal buslijnen in het centrum tegen capaciteitsproblemen aanloopt. Ook uit oogpunt van leefbaarheid en hinder loopt het bussysteem in de stad tegen zijn grenzen aan. Samen met de regio Utrecht wordt ingezet op vertramming. Het eerste project waar ook de financiering voor rond is, is de tramroute "om de Zuid" naar De Uithof (de "Uithoflijn").

Verdichtingsopgave van de stad

De druk op de Utrechtse woningmarkt is onverminderd groot met als gevolg een forse bouwopgave voor de stad. Utrecht richt zich daarbij in de komende periode op de ontwikkeling van Leidsche Rijn, het Stationsgebied, de krachtwijken en het binnenstedelijk bouwen. Waar te bouwen en welke typen woonmilieus te ontwikkelen heeft een directe relatie met de mobiliteit in de stad. Mede door de verdichtingsopgave groeit de automobiliteit op Utrechts grondgebied trendmatig nog met 30%.

Een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem

Het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' geeft een samenhangende beleidskoers voor de wijze waarop Utrecht de slag wil maken naar een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Doelen daarbij zijn:

- het duurzaam oplossen van de milieu- en veiligheidsknelpunten;
- het garanderen van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden;
- het stimuleren van gebruik van de fiets en een goed toegankelijk en sociaal veilig OV;
- het maken van een kwaliteitsslag in de openbare ruimte;
- het zorgdragen voor een financieel gezonde exploitatie van mobiliteitsvoorzieningen.

2. Aanpak proces

Eerste ronde

In de periode van december 2010 tot en met januari 2011 is een eerste bestuurlijke terugkoppeling van het proces geweest. Op basis van een aantal breed opgezette ambtelijke ateliers is een eerste insteek gepresenteerd van de integrale aanpak en de leidende principes. Op basis van de input uit deze eerste ronde heeft verdere invulling plaatsgevonden.

Stadsgesprekken en expertgesprekken

Belangrijke input voor de uitwerking is verder verkregen uit vier rondetafel-bijeenkomsten, die zijn gevoerd met vertegenwoordigers van instellingen uit de stad en met experts. In totaal is met circa zestig mensen gesproken. Deze gesprekken zijn in verslagen vastgelegd. Vanuit de richting die zowel experts als belanghebbenden aangaven, is de koers van het ambitiedocument verder uitgewerkt. Opvallend bij beide groepen is een groot draagvlak voor de voorgestelde ambitie.

Structuurverkenning

Inhoudelijk is de structuur van het Utrechtse mobiliteitssysteem op verschillende schaalniveaus nader verkend: nationaal, regionaal en lokaal. Specifiek onderdeel hiervan vormt de verkenning van de functie van de stedelijke verdeelring in drie scenario's: opwaarderen, knippen of alleen voor lokaal verkeer gebruiken.

Zeven hoofdkeuzen, vertaald in beleidsprincipes

Op basis van de opgave, zoals in de stadsgesprekken is vastgesteld, en de structuurverkenning, is in het ambitiedocument de gewenste koers afgeleid in zeven hoofdkeuzen. Elk van de hoofdkeuzen is weer doorvertaald in beleidsprincipes, die verder moeten worden uitgewerkt. Afgelopen juni heeft het college van B&W de hoofdkeuzen en de beleidsprincipes overgenomen en vrijgegeven voor de inspraak. Daarmee is de fase van besluitvorming en verdere uitwerking gestart.

Uitwerking

De uitwerking zal gebeuren in een drietal kaderstellende deelproducten: een kwaliteitsagenda, een mobiliteitskader en een strategienota parkeren. De onderlinge samenhang in de uitwerking wordt vastgelegd in het vervolg: 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar: van ambitie naar resultaat'. Hierin zal een pakket van maatregelen voor 2020 zijn opgenomen, afgestemd op de lopende projecten in de stad. Het is de bedoeling een en ander voor het voorjaar 2012 ook in de gemeentelijke begroting te verankeren.

Bijzonderheid 1: meer dan alleen inhoud

Er is meer dan alleen de inhoud; met de open en integrale werkwijze bij Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is ook een veranderingsproces op gang gebracht. Dit veranderingsproces draagt drie kenmerken:

- Ambtelijk gaat het om het vermogen te sturen op samenhangende structuren boven individuele projecten.
- Ten aanzien van de omgeving gaat het om het werken met een open planproces waarbij vroegtijdig ruimte ontstaat voor derden om inbreng te leveren.
- In relatie tot bestuur en management gaat het om het vroegtijdig communiceren op basis van halfproducten met ruimte voor bijsturing.

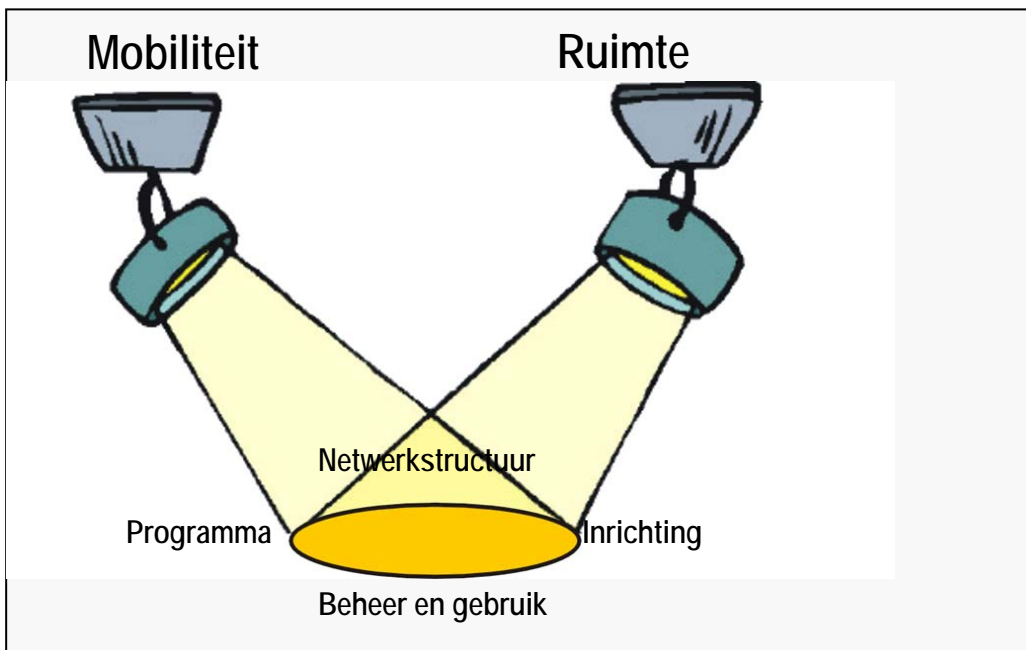
Dit alles heeft geleid tot een breed draagvlak voor het proces en daarmee voor de voorgestelde koers. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is in die zin ook een 'merknaam', gekoppeld aan een wijze van werken die continuering verdient.

Bijzonderheid 2: een nieuw product: de kwaliteitsagenda

De sectorale aanpak van ruimtelijke keuzen en verkeerskundige keuzen heeft in Utrecht geleid tot erosie van de kwaliteit van de openbare ruimte, met name rond de binnenstad. Met een nieuw product, de kwaliteitsagenda, wordt juist nadrukkelijk op samenhangende keuzen gestuurd. De gewenste samenhang tussen mobiliteit en ruimte vraagt om afstemming op:

- Programmaniveau: waar worden welke stedelijke programma's ontwikkeld.
- Structuurniveau: hoe hangen ruimtelijke structuur en mobiliteitsstructuur samen.
- Inrichtingsniveau: hoe wordt de inrichting van de openbare ruimte integraal vormgegeven?
- Beheer- en gebruiksniveau: hoe wordt de openbare ruimte gebruikt en beheerd?

Door afstemming te zoeken op elk van deze niveaus kan een kwaliteitsslag worden bereikt in de openbare ruimte van de stad.



Figuur 1: Afstemming verkeer en ruimte

3. Resultaat stadsgesprekken

De stadsgesprekken vonden plaats in een informele setting, met circa vijftien personen aan een ronde tafel. De aanpak was zodanig dat in een eerste ronde een ieder 3 minuten de gelegenheid kreeg om zijn of haar belangrijkste punten naar voren te brengen. Frits Lintmeijer, verantwoordelijk portefeuillehouder, kreeg de gelegenheid voor een verdiepende vraag. Vervolgens is in de tweede ronde op items die in de eerste ronde naar voren kwamen, verder gedebatteerd. De gesprekken zijn samengevat in tien punten die aan het gemeentebestuur zijn meegegeven:

- maak een duidelijke keuze voor fiets en openbaar vervoer in de stad;
- streef naar meer kwaliteit in de openbare ruimte;

- zet in op gedragsverandering;
- maak historische kwaliteiten belangrijk;
- kijk naast de binnenstad vooral ook naar de aantrekkelijkheid van wijken;
- zorg ook in de werkgebieden voor OV, meer functies en kwaliteit openbare ruimte;
- herorganiseer het OV-systeem: niet alles via Centraal;
- benut de ombouw van de RING om de relatie tussen stad en omgeving te verbeteren;
- reduceer de hinder van gestalde fietsen en busverkeer in de binnenstad;
- zorg voor concentratie van stedelijke activiteiten rond centra en OV-knopen.

4. Hoofdkeuzen

De aanbevelingen vanuit de stadsgesprekken en de structuurverkenningen hebben geleid tot zeven hoofdkeuzen met bijbehorende beleidsprincipes.

1) Gedragsbeïnvloeding is leidend voor het mobiliteitsbeleid

Dit betekent dat Utrecht kiest voor een ruimtelijke inrichting die aansluit bij en afgestemd is op het gewenste gedrag van mobilisten. Hierbij wordt een klantgerichte en - en keuzegerichte benadering voorgestaan op basis van doelgroepen. Maatregelen worden opgesteld vanuit een intensieve samenwerking met inwoners, instellingen en bedrijven en vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid.

2) De kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal

Dit betekent dat Utrecht kiest voor een samenhangende aanpak van ruimtelijke omgeving en de infrastructuur in een **kwaliteitsagenda**. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrumgebied, de poorten van de binnenstad en op andere plaatsen in de stad met een **hoge intensiteit aan fietsers en voetgangers** heeft prioriteit. Samen met **marktpartijen** zoekt de gemeente naar kwaliteit en een duurzame inrichting zonder daarbij de betaalbaarheid uit het oog te verliezen.

3) Concentratie van stedelijke activiteit in levendige centra

Dit betekent dat we kiezen voor het concentreren van activiteiten in **zones rond centra, OV-knopen** en het gebied daartussenin. In deze gebieden zetten we in op het verhogen van de **belevingswaarde**. Tussen deze gebieden zorgen we voor goede **OV- en fietsverbindingen**.

ZONE A:

- *Alleen bestemmingsverkeer*
- *Domein voor voetgangers en fietsers*
- *OV met aangepaste snelheid*
- *Blik van de straat*
- *Maximale verblijfskwaliteit*
- *Menging van verkeerssoorten (shared space)*



ZONE B:

- *Fiets, OV en autoverkeer in balans*
- *Autointensiteiten beperkt vanwege leefbaarheid en oversteekbaarheid*
- *Herkenbare structuur van pleinen en stadsboulevards*



ZONE C :

- *Gescheiden hoofdstructuren voor fiets, OV en autoverkeer*
- *Verblijfsseenheden met lage verkeersintensiteiten*



Figuur 2: Zonering in het verkeersbeleid

4) Zonering van de stad passend bij de mobiliteitskeuzen

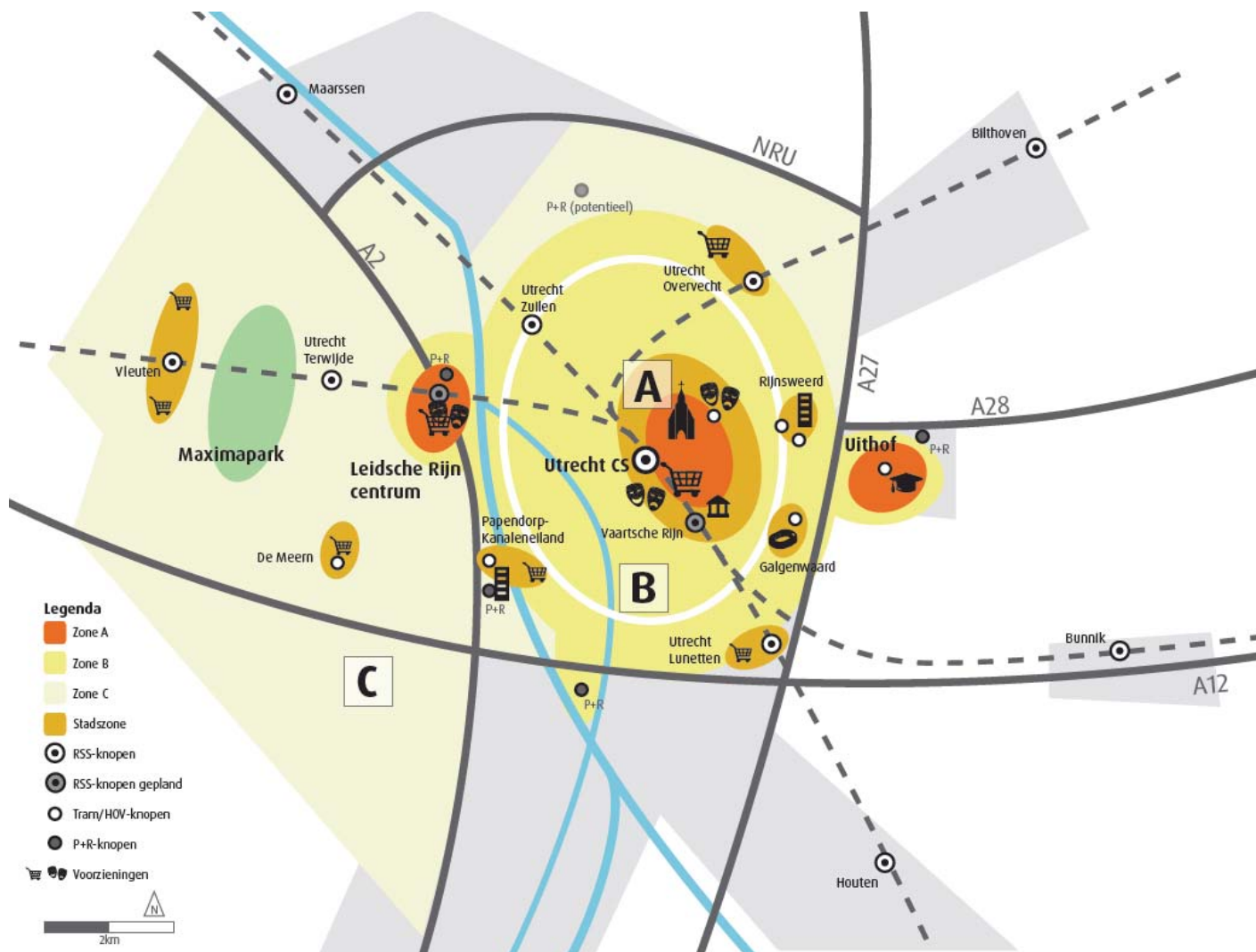
Dit betekent dat we kiezen voor een op de mobiliteitskeuzen gebaseerde **zonering** in de stad: een A-zone (centrum), een B-zone (het gebied binnen de RING) en een C-zone (overig). Een hierbij aansluitende **inrichting** van de infrastructuur voor auto, fiets en OV en een hierbij aansluitende **differentiatie in het parkeerbeleid**.

5) Regiotram als basis voor het OV-systeem

Dit betekent dat we kiezen voor de ontwikkeling van **doorgaande regionale HOV-corridors** in de stad met P+R op de knopen, met de ambitie te vertrammen waar mogelijk. We kiezen voor het **terugdringen van busverkeer** in het centrumgebied door vertramming en aanpassen van het OV-netwerk en een onderscheid in snelle verbindende trajecten naar de regio en minder snelle **ontsluitende trajecten** in de stad.

Regionaal (H)OV	Stedelijk (H)OV
	
<p>Snelheid: 30 a 35 km/h</p> <p>Halteafstand: circa 1.000m</p> <p>Baan: zelfstandig, niet geïntegreerd met ruimte</p> <p>Haltes: kleine 'stations'; integratie met omgeving</p> <p><i>Integratie Regiotram met ruimte alleen rond halten</i></p>	<p>Snelheid: 20 a 25 km/h</p> <p>Halteafstand: circa 600m (verbonden aan plekken)</p> <p>Baan: geïntegreerd in stedelijk weefsel</p> <p>Haltes: vormgegeven als haltes</p> <p><i>Integratie Regiotram niet alleen rond halten maar baan is geïntegreerd in stedelijk weefsel</i></p>

Figuur 3: Twee uitvoeringsvormen voor trambanen in de stad



Figuur 4: Zones en levendige centra

6) De fiets als primair vervoermiddel in de stad

Dit betekent dat we kiezen voor een sterke verruiming van de binnenstadszone waar de fiets (en voetganger) leidend zijn in de inrichting met ruime stallingsvoorzieningen. Daarnaast zetten we in op snelheid en comfort op een beperkt aantal 'snelfietsroutes' tussen de stedelijke en regionale centra. Daarnaast streven we naar het verhogen van de belevingswaarde rond de dragende fietsroutes (kwaliteitsnetwerk).

Snelfietsroutes



Snelheid: 20-25 km/h
Ontwerp: Comfortabel (glad en rood asfalt), zelfstandig, tweezijdig
Kruisingen: Ongelijkvloers of voorranginstelling bij verkeerslichten

Kwaliteitsnetwerk fiets

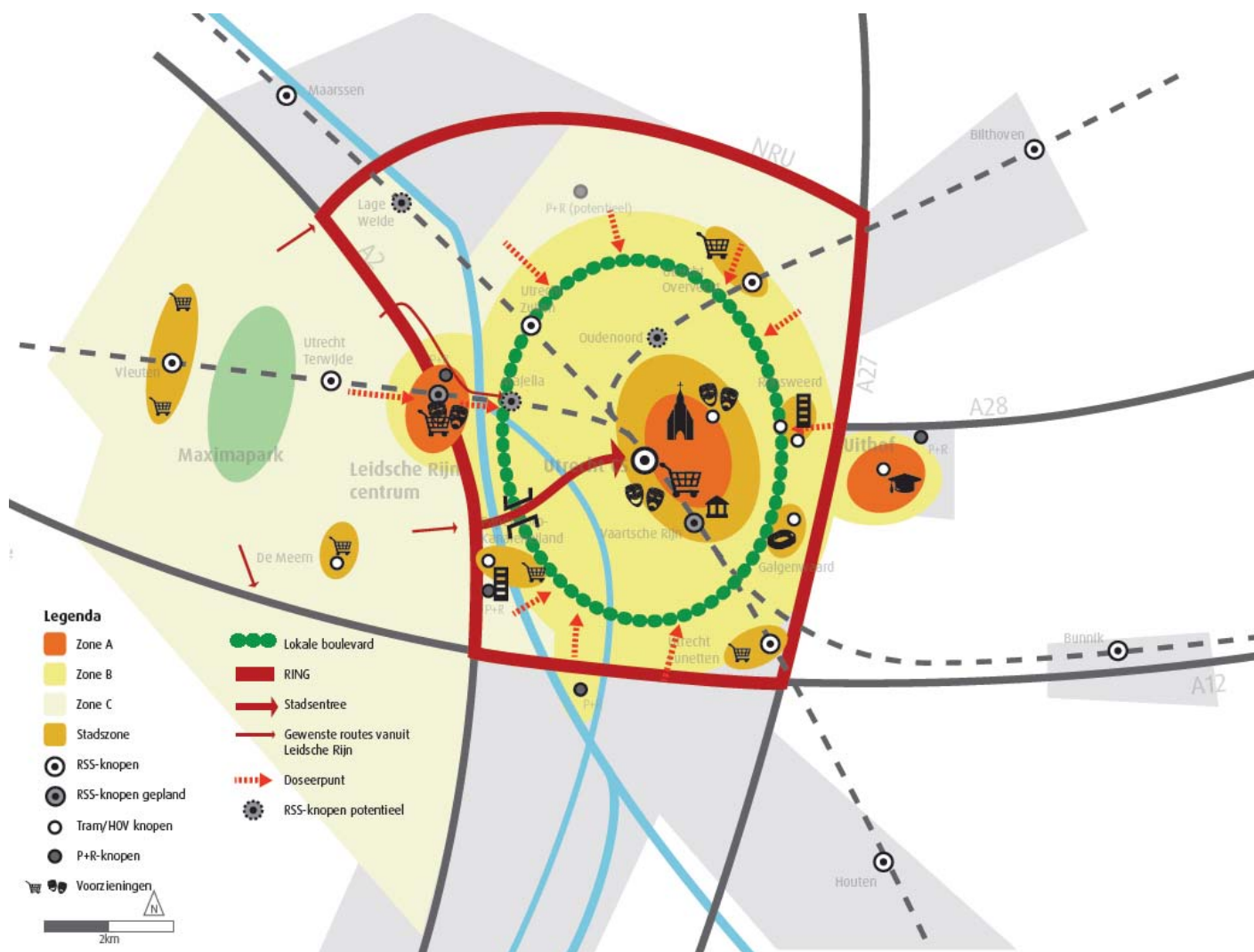


Snelheid: 15-20 km/h
Ontwerp: zelfstandig
Kruisingen: Gelijkvloers

Figuur 5: Twee uitvoeringsvormen hoofdfietsstructuur

7) Stedelijke verdeling wordt stedelijke boulevard

Dit betekent dat we kiezen voor alleen lokaal autoverkeer op de stedelijke boulevard van verkeer tussen woongebieden binnen de RING. Dit bereiken we door het regionaal verkeer op een eigen hoofdstructuur in de stad af te wikkelen en in te zetten op het doseren van het regionale verkeer op andere toegangen. We zetten verder in op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en oversteekbaarheid op de stadsboulevard en op meer ruimtelijke continuïteit op de hoofdwegen in het gebied tussen RING en binnenstad.



Figuur 6: Principes voor het autoverkeer en dynamisch verkeersmanagement

5. Het belang van kwaliteit openbare ruimte

Behoeft consumenten: stad van beleving

De belevingswaarde wordt steeds belangrijker als onderscheidend element in de concurrentie om de consument. Niet alleen door de concurrentie met andere winkellocaties en andere steden, maar ook door de concurrentie van het internet. Gebieden moeten zich richten op het creëren van levendigheid en het bieden van een mix aan functies. Dit speelt in op de wens van de consument om activiteiten te kunnen combineren. Hier liggen kansen voor de locaties in en rond de historische binnenstad en rond goed bereikbare knooppunten van openbaar vervoer (zoals Leidsche Rijn Centrum). Ook om andere werkgelegenheidslocaties als De Uithof, Papendorp en Rijnsweerd als vestigingsplek aantrekkelijk te houden is meer functiemening, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en een kwaliteitsslag in de bereikbaarheid per openbaar vervoer nodig.

Ruimtelijke kwaliteit is essentieel

Een stad van kennis en cultuur, van ontmoeting en beleving vraagt om ruimtelijke kwaliteit. Bij dit profiel past een hoge intensiteit van het stedelijk ruimtegebruik, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en openbaar vervoer en fiets als dragers van de

mobiliteit. Dit draagt bij aan het verhogen van de levendigheid. Utrecht heeft alles in zich om deze groepen aan zich te binden, mits ze er in slaagt de kwaliteit van het stedelijk leven te omarmen en vorm te geven.

Autodominantie in ruimtelijke inrichting

De opmars van de (auto)mobiliteit de afgelopen decennia heeft een sterke impact op het straatbeeld in de stad. De verkeersfunctie heeft op vele plekken in de stad de overhand gekregen, zowel door het rijdende verkeer als door geparkeerde auto's. Dit heeft consequenties voor de kwaliteit zoals inwoners en bezoekers Utrecht die beleven. In de inrichting van de openbare ruimte is de auto dominant aanwezig, ook in de binnenstad. Voor fietsers en voetgangers is de verkeerssituatie vaak chaotisch en onoverzichtelijk. De weginfrastructuur leidt met name in Utrecht-West tot ruimtelijke scheiding van wijken, slechte overstekbaarheid en onveilige situaties. De samenhang tussen het gebruik van de weginfrastructuur en de gebouwde omgeving van de weg is op verschillende plekken niet in balans



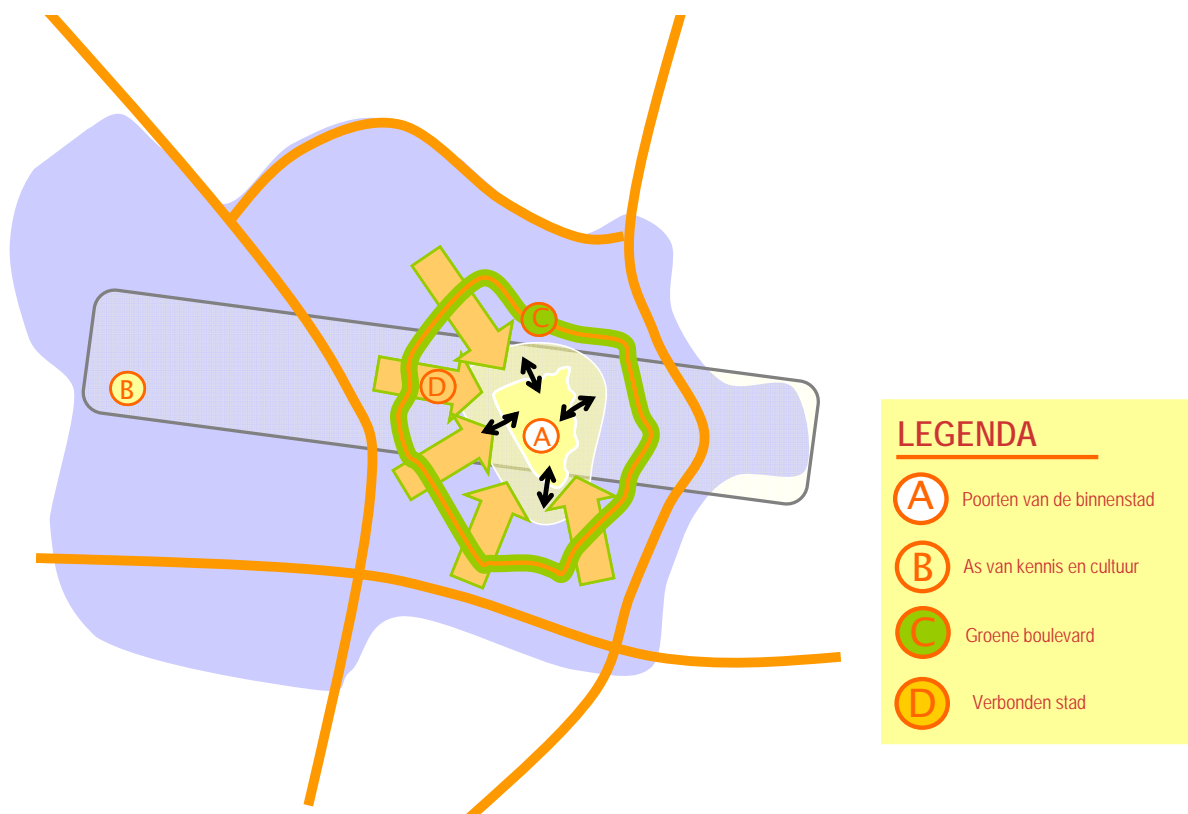
Figuur 7: Dominant bus- en autoverkeer in het centrum versus fiets en OV-centraal

Kwaliteitsagenda: Ruimtelijke inrichting en infrastructuur verbinden

Utrecht kiest voor een samenhangende aanpak van de ruimtelijke inrichting en infrastructuur in de vorm van een 'kwaliteitsagenda'. Aan de hand van vier thema's krijgt de gewenste samenhang vorm:

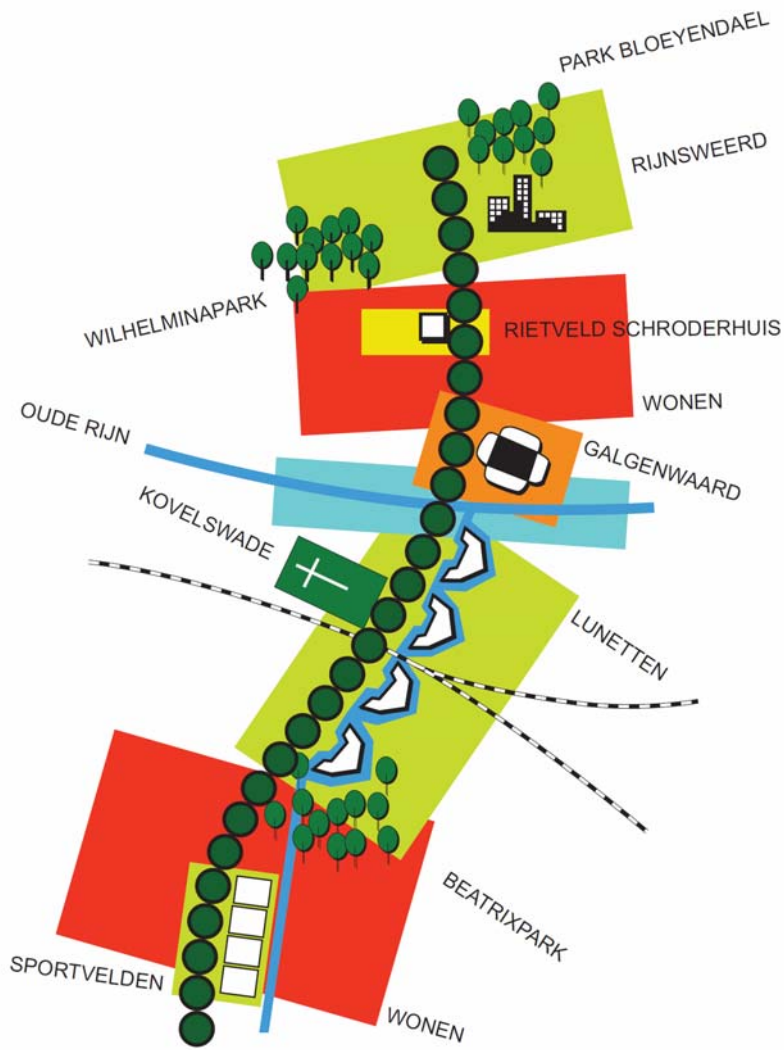
- poorten van de binnenstad;
- as van kennis en cultuur;
- verbonden stad;
- stedelijke boulevard.

In de 'kwaliteitsagenda' wordt de samenhang tussen verkeer en ruimte op vier aspecten geborgd: programma, structuur, inrichting en gebruik. Met de 'kwaliteitsagenda' wordt een ambitie geformuleerd. Deze zal in de volgende fase verder moeten worden geconcretiseerd.



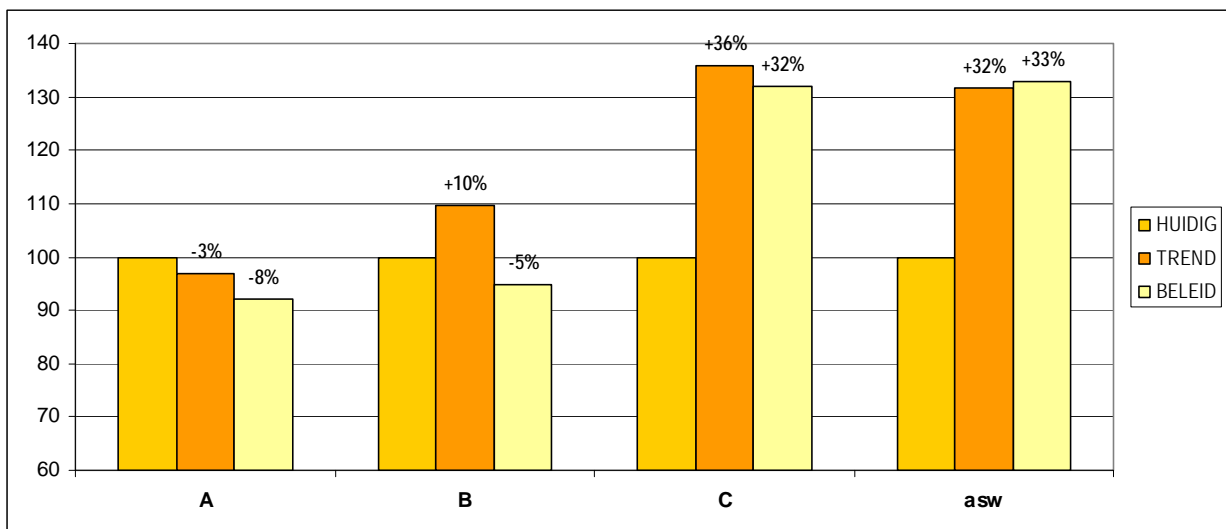
Figuur 8: Vier thema's in de kwaliteitsagenda

Onderdeel van de stedelijke boulevard vormt de huidige Waterlinieweg; een barrière in het stedelijk gebied, waardoor de uitzonderlijke stedelijke kwaliteiten in de omgeving van de weg niet worden beleefd. Juist die stedelijke kwaliteiten zijn voor de stad in de 21^e eeuw zo belangrijk: culturele kwaliteit, recreatieve kwaliteit, historische kwaliteit en stedelijke kwaliteit. Het is allemaal aanwezig. Door de Waterlinieweg onderdeel te maken van de stedelijke boulevard kunnen deze kwaliteiten weer betekenis krijgen. Gevoelsmatig komen De Uithof en Rijnsweerd, liggend op de as van kennis en cultuur dicht bij de stad te liggen. De boulevard wordt in plaats van een barrière, een drager van het stedelijk gebied.



Figuur 9: Waterlinieweg als drager van stedelijke kwaliteiten

6. Effecten



Figuur 10: Aantal autokilometers per etmaal per stedelijke zone

Een eerste doorrekening van de effecten van het integrale beleid laat zien dat de trendmatige groei in het aantal autokilometers op Utrechtse hoofdwegen afneemt. In de A-zone met -8% (tegenover -3% in de trend). In de B-zone met -5% (tegenover +10% in de trend) en in de C-zone met +32% (tegenover +36% in de trend). Dit laatste is vooral een gevolg van de bouw van Leidsche Rijn. Opvallend is verder dat het aantal autokilometers op de RING (Rijkswegen) rond de stad nauwelijks groeit (van +32% in de trendsituatie naar +33% door 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar').

	Utrecht: aantrekkelijk en bereikbaar <i>(groei tov huidige situatie)</i>		
	Auto	OV	Fiets
Binnenstad	+ 4%	+20%	+27%
Utrecht Centraal	+10%	+11%	+32%
Uithof	+18%	+40%	+42%
Rijnsweerd	gelijk	+26%	+20%
Leidsche Rijn Centrum	+ 6%	+53%	+177%
Lage Weide	+21%	+27%	+75%
Papendorp	+13%	+18%	+46%
Overvecht	+10%	+23%	+26%

Figuur 11: Bereikbaarheid economische kernlocaties (t.o.v. huidige situatie)

Verder valt op dat de bereikbaarheid van de economische kernlocaties sterk verbetert, voor alle vervoerwijzen, maar vooral voor OV en fiets. Locaties als De Uithof en Leidsche Rijn Centrum profiteren sterk. Dit sluit aan bij de economische ambitie op deze plekken. Verder valt op dat, ondanks de ingrepen in het wegennetwerk in de stad, de bereikbaarheid voor het autoverkeer er nergens op achteruitgaat. Dit is vooral een gevolg van de verbeteringen op het rijkswegennet.

7. Vervolg

Het ambitiedocument met de voorliggende keuzen komt in het najaar in de bestuurlijke besluitvorming. Naast de inhoud is vooral ook het proces van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' van groot belang. Het ambitiedocument is opgesteld in een **open planproces**, zowel intern ambtelijk als extern met experts en belanghebbenden in de stad. Concepten zijn vroegtijdig aan diverse betrokkenen gepresenteerd en daardoor ook aangescherpt. Het proces biedt ook een podium voor een integrale discussie, waarbij het beleid nadrukkelijk ook wordt ingekleurd door de inbreng van participanten in het proces. Deze 'dynamische en open werkwijze' wordt ook in de volgende fase voortgezet. Ook in de uitwerking speelt de interactiviteit uit het voortraject een belangrijke rol.

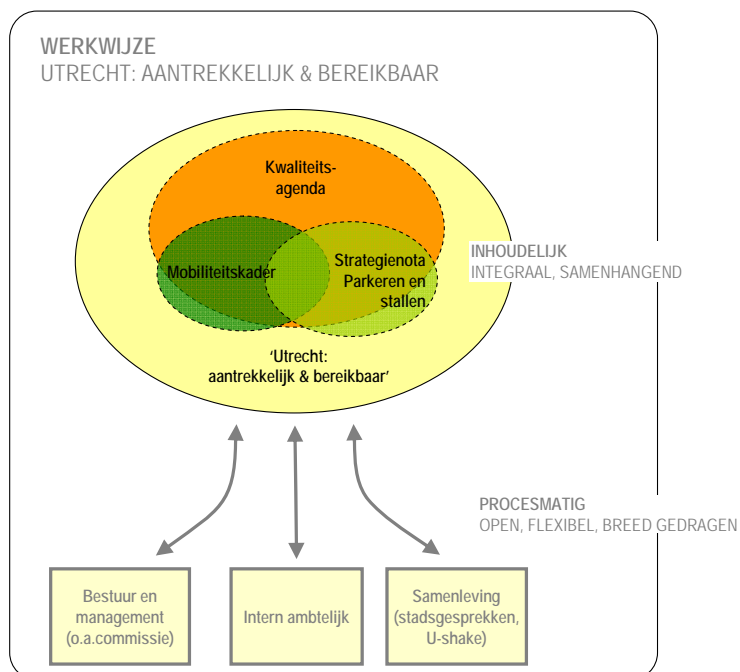
In de volgende fase wordt gewerkt aan drie deelproducten die de lijn uitwerken en de relatie zoeken met de lopende projecten:

- Een Mobiliteitskader (GVVP), waarin de mobiliteitsnetwerken worden geconcretiseerd en uitgewerkt tot maatregelen. Dit Mobiliteitskader vervangt het vigerende GVVP.
- Een Strategienota Parkeren en Stallen, waarin de hoofdlijnen van het parkeerbeleid integraal zijn vastgelegd voor een langere periode. Daarnaast kan worden gewerkt met uitvoeringsnotities die onderdelen van het parkeerbeleid verder concretiseren. Een voorbeeld hiervan is de notitie 'parkeernormering'. Uitvoeringsnotities kunnen

een kortere looptijd hebben. Deze werkwijze voorkomt dat de hoofdlijnen bestuurlijk worden gefrustreerd door politieke discussies over concrete onderdelen.

- Een Kwaliteitsagenda Verkeer en Ruimte, waarin de integrale sturing op structuurniveau is verankerd. Juist door samenhangende keuzen op het gebied van de ruimtelijke structuur en de mobiliteitsstructuur kan een kwaliteitsslag in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De Kwaliteitsagenda wordt opgespannen aan de hand van vier thema's die in de eerste fase zijn geïdentificeerd: poorten van de binnenstad, as van kennis en cultuur, verbonden stad en stadsboulevard.

De samenhang en communicatie vindt plaats onder de koepel van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar', wat daarmee ook een soort 'merknaam' is geworden. Deze organiseert ook een terugkombijeenkomst met experts en belanghebbenden uit de eerste ronde, een terugkoppeling met de commissie en een bijeenkomst van de jongerendenktank (U-shake) over het onderwerp. Ook binnen het ambtelijk apparaat zorgt de projectleiding voor terugkoppeling en verwerking van de input.



Figuur 12: Werkwijze vervolgproces

8. Conclusie

Utrecht is bezig met een verstrekkend veranderingsproces. Dit wordt bereikt door enerzijds integraal te werken en ruimtelijke kwaliteit belangrijk te maken en anderzijds door een open en interactieve werkwijze met inbreng van alle betrokkenen. Hierdoor ontstaat een groot draagvlak. Vanuit dit draagvlak kan nu de koppeling met alle lopende projecten in de stad worden gezocht en kan voor 2020 al een forse slag in de uitvoering worden gemaakt.

Literatuur

- Ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar', gemeente Utrecht in samenwerking met Goudappel Coffeng, juni 2011. Het volledige document is te downloaden op www.utrecht.nl of www.goudappel.nl.