



**Stichting
Voetgangersbeweging Nederland**

Postbus 3014
2301 DA Leiden

T: 06- 53 444 342

Email: info@Voetgangersbeweging.nl

KvK: 76043797
ANBI/ RSIN 8604 87 301

Aan: Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak Omgevingsvisie Binnenstad

binnenstad2040@utrecht.nl

Datum . : 18 april 2021
Nummer : 20.127/ BL/ BS
Onderwerp : **Reactie Omgevingsvisie Binnenstad 2040**

In eerste instantie willen wij u complimenteren met het in hoofdlijn, zeker vanuit het perspectief van de Voetgangersbeweging, positieve lijvige rapport. Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen en vormt de basis voor een leefbare stad, maar ook voor een sociale en inclusieve samenleving. Uw visie is een inspirerend geheel waar veel andere steden een voorbeeld aan kunnen nemen. Het biedt een prachtig perspectief voor de Utrechtse binnenstad. Hetgeen niet wegneemt dat er genoeg details zijn waar we dieper op willen ingaan.

De opgave

Utrecht heeft in de 20e eeuw voor de opgave gestaan een antwoord te bieden op schaalvergroting en de opkomende automobilititeit. Hierdoor heeft de stad een grote transformatie doorgemaakt. Met de komst van nieuwbouwwijken is de oppervlakte van de stad verveelvoudigd. Er zijn meer Utrechters gekomen en we zijn ruimer gaan wonen. Ook in de omgeving van Utrecht, met steden als Nieuwegein, Houten, Maarssen, is aanzienlijk bijgebouwd. De binnenstad van Utrecht heeft voor stad en regio een centrumfunctie.

Om dit mogelijk te maken is aanvankelijk ingezet op ruimte maken voor de auto. Dit begon al in de jaren '30 met het verbreden van de route van Lucasbolwerk naar Smakkelaarsveld en vond zijn hoogtepunt in de jaren '70 met het openen van de Catharijnebaan. Maar vervolgens heeft Utrecht een opmerkelijke wending doorgemaakt waarbij juist ingezet is op het terugdringen van het autoverkeer en behouden c.q. terugbrengen van de menselijke schaal. Utrecht heeft daarbij een voortrekkersrol gespeeld en is opmerkelijk succesvol geweest. In de omgevingsvisie wordt deze richting voortgezet en dat kunnen wij als Voetgangersbeweging natuurlijk alleen maar ondersteunen.

Terecht is er veel aandacht voor groen, ondervangen van hittestress en opvang van hemelwater. Prima, doen, geen aanmerkingen!

Ook fijn dat gekozen wordt voor een binnenstad die bedoeld is om gebruikt te worden en niet alleen een functie "museum" heeft.

Bereikbaarheid

Het Utrechtse beleid is, sinds de jaren '70, gericht geweest op het wegmasseren van het autoverkeer door de infrastructuur minder aantrekkelijk te maken: geleidelijk aan zijn parkeertarieven verhoogd, is het aantal rijstroken naar de binnenstad verminderd, zijn wachttijden om naar de binnenstad te rijden toegenomen. Aan bezoekers is overgelaten zelf hun weg naar de binnenstad te vinden en dat hebben zij massaal gedaan, veelal gebruik makend van fiets of OV.

De omgevingsvisie stelt een voortzetting van dit “wegmasseren” voor, waarbij de ruimte voor fiets(-parkeren) en OV (de doorgaande OV-as door de binnenstad) nu ook worden beperkt. Ingezet wordt op deelmobiliteit. Het zal spannend zijn hoeveel ruimte er in deze aanpak zit. De nota constateert terecht dat de binnenstad nu al door sommige groepen (ouderen, kinderen, mensen met beperkingen) als minder bereikbaar wordt ervaren (pagina 71). Wij delen deze zorg vanuit de grotere loopafstanden die ontstaan en die voor sommige groepen mensen te groot worden. Ook zal het belang van het Centraal Station voor de bereikbaarheid van de binnenstad alleen nog maar verder toenemen, een aspect dat naar onze mening onvoldoende aandacht krijgt.

Relatie tussen centrum en binnenstad

Uit de nota is op te maken dat “centrum” en “binnenstad” niet hetzelfde is (zie bijvoorbeeld pagina 89). Met “binnenstad” wordt heel het historische gebied binnen de singels bedoeld, een groot deel hiervan heeft primair een woonfunctie.

Een beperkt deel van de binnenstad heeft een echte centrumfunctie, concreet: het gebied tussen Potterstraat en Mariastraat. Traditioneel ligt de focus hier op detailhandel. De nota constateert twee ontwikkelingen:

1. Een verschuiving van detailhandel naar horeca en cultuur
2. Een vergroting van het centrumgebied waardoor ook het Beurskwartier bij het centrum zal gaan horen

Wij denken dat het betrekken van het Beurskwartier bij het centrum een goede ontwikkeling is. Dit gebied kan grootschaliger van opzet zijn dan de kwetsbare historische binnenstad, waardoor toekomstige toename van het aantal bezoekers makkelijker kan worden opgevangen. Uiteraard is ook de nabijheid van het Centraal Station gunstig.

Hier tegenover staat ook een zorg: de afstand tussen Beurskwartier en historisch centrum is (voor voetgangers) groot waardoor het twee onsamenhangende deelgebieden dreigen te worden. Om de aansluiting van het Beurskwartier tot een succes te maken, zou tussen Beurskwartier en historisch centrum een fijnmazig en doorlopend voetgangersnetwerk moeten bestaan met voldoende beschutting en aanliggende functies. De intentie om dat te bereiken is ongetwijfeld aanwezig, maar hier zou wat ons betreft meer inspanning op gezet mogen worden.

Doorsteekjes

Wij hebben waardering voor de analyse van knelpunten op pagina 148 en de voorgestelde oplossingen op pagina 149. Het invullen van “missing links” zorgt ervoor dat het gebied aantrekkelijker wordt voor de voetganger, maar ook dat het verkeer beter gespreid wordt zodat knelpunten qua drukte vermeden kunnen worden. Goed om te zien dat hierbij niet alleen naar verbindingen binnen de binnenstad maar juist ook naar aansluiting met de omgeving gekeken wordt.

Met vriendelijke groet,
Voetgangersbeweging Nederland

afd. regio Utrecht
Ir. Berend Schotanus



Boudewijn Leeuwenburgh, voorzitter