

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen



Het plannen en ontwerpen van mobiliteit ...
... in een aantrekkelijk en bereikbaar Utrecht



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

WAAROM EEN NIEUW MOBILITEITSPLAN?



Verstedelijking volgens vier Nota's Ruimtelijke Ordening (1)

GROEIKERNEN (1960-1980)

- 1^e Nota (1960) en 2^e Nota (1966).
- Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO, 1965).
- Verstedelijking geleiden d.m.v. spreiden naar bevolkingskernen (satellietsteden).
- 3^e Nota (1972) heeft actiever beleid centrale overheid.
- Aanwijzing groeikernen (o.a. Zoetermeer, Purmerend, Houten, Nieuwegein / IJsselstein).

VINEX WIJKEN (1995-2005)

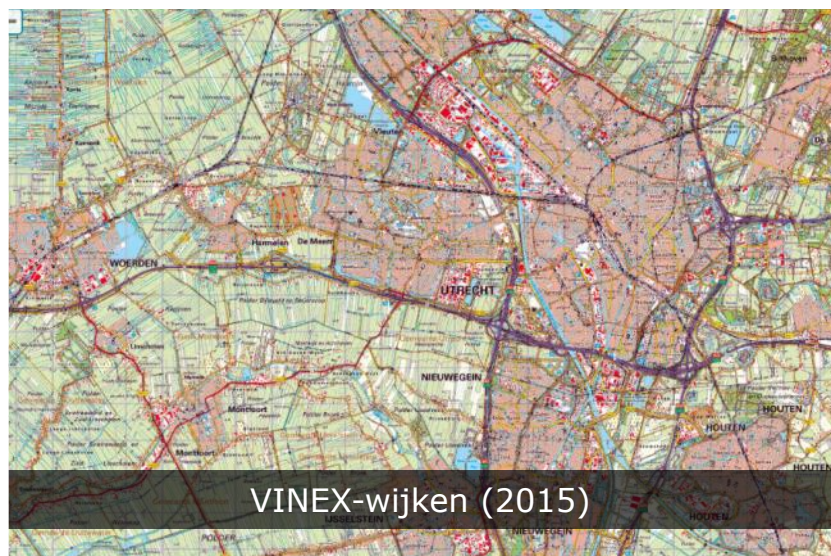
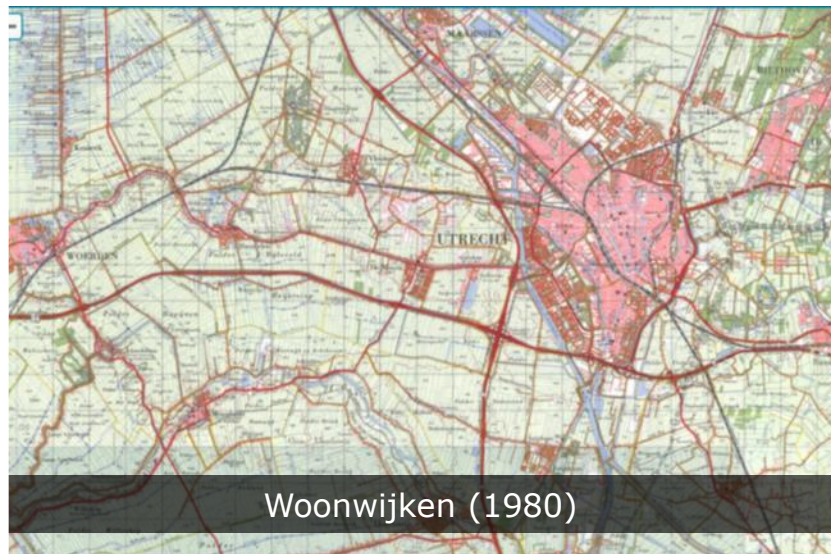
- 4^e Nota (1988) en Extra (1991).
- Beleid richt zich op 'contact' tussen bestaande stad en aanliggende nieuwbouwwijken.

STEDELIJKE VERDICHTING (2010- ...)

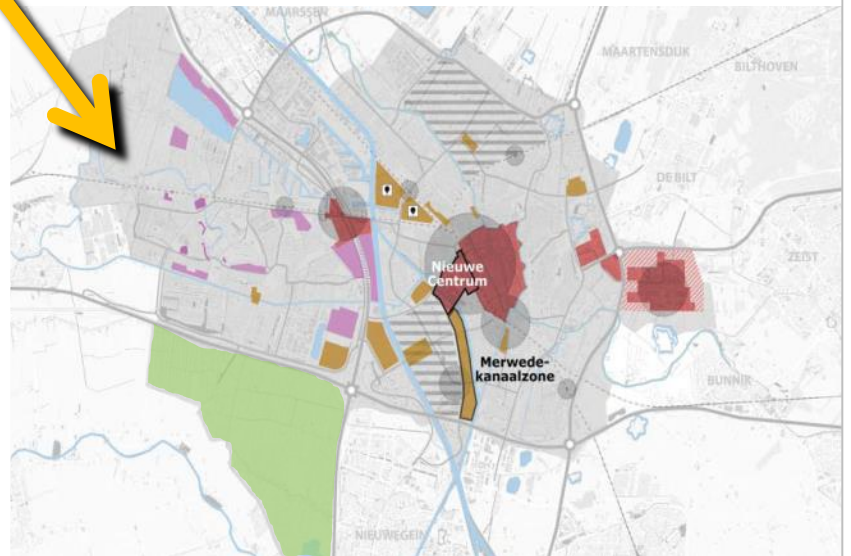
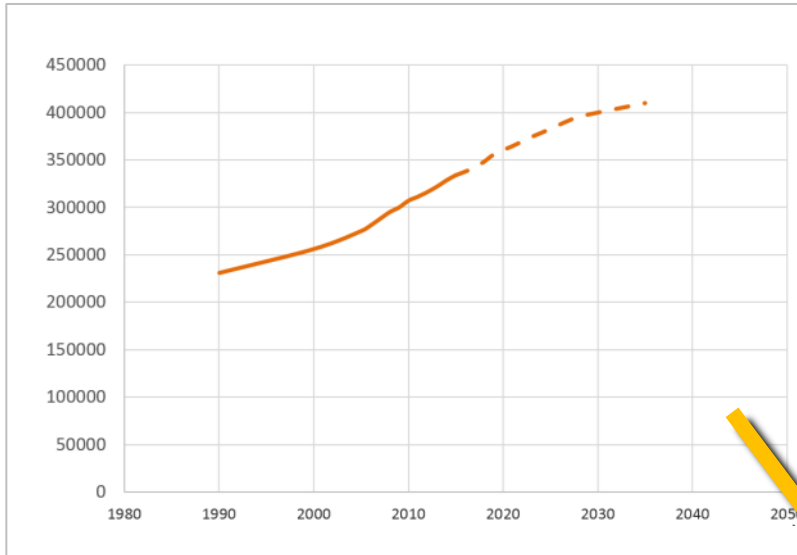
- Geen 5^e Nota RO.



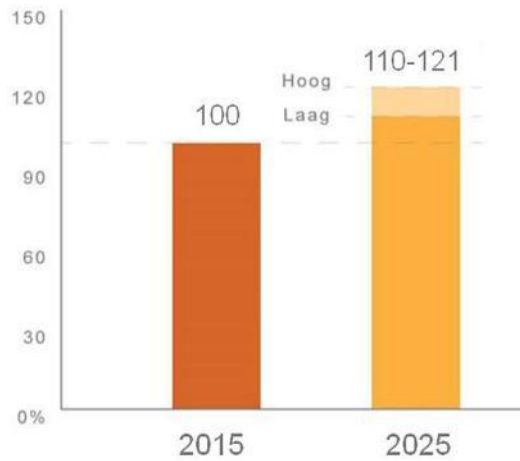
Verstedelijking volgens vier nota's ruimtelijke ordening (2)



Stedelijke verdichting: groeien binnen de huidige stadsgrens



Daarmee groeit de mobiliteit ...



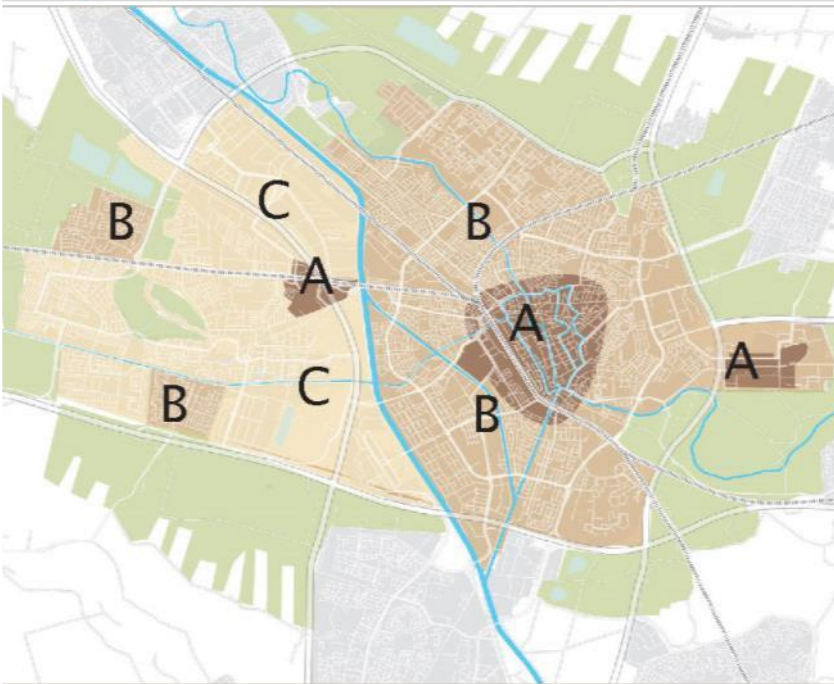
... binnen dezelfde beperkte openbare ruimte



En daarom kiezen we er voor ...



... dat de plaats de mobiliteitskeuze bepaalt



INTEGRAAL ONTWERPEN VAN OPENBARE RUIMTE



De stad bekeken vanuit een historisch perspectief

Veranderingen door de tijd:

- De bebouwde omgeving en de openbare ruimte verandert continue.
- Er ontstaan telkens nieuwe (modernere) vormen van mobiliteit.

Openbare ruimte wordt zo ontworpen, dat het past bij wensen van die tijd.

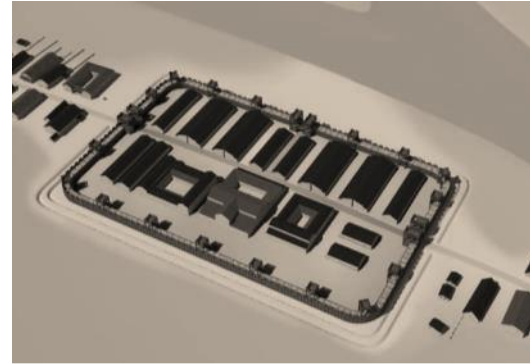
Het is door bovengenoemde veranderingen dat openbare ruimte later soms niet meer past bij het gewenst gebruik.



In het verleden is er continue sprake van 'sloop en nieuwbouw'



In den beginne



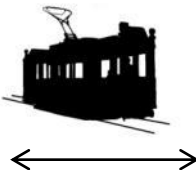
70 AD



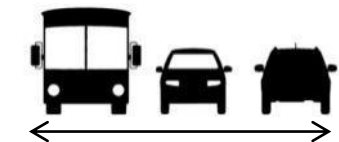
1122



1674



1936



1970

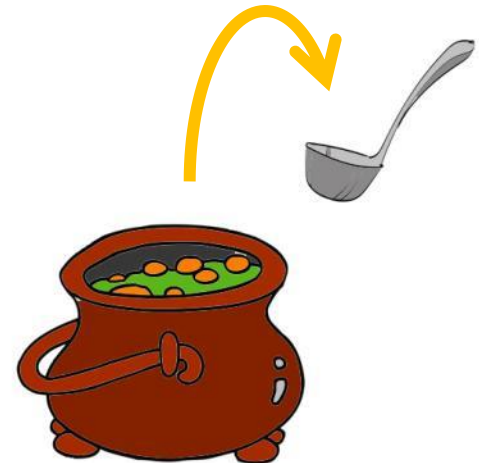
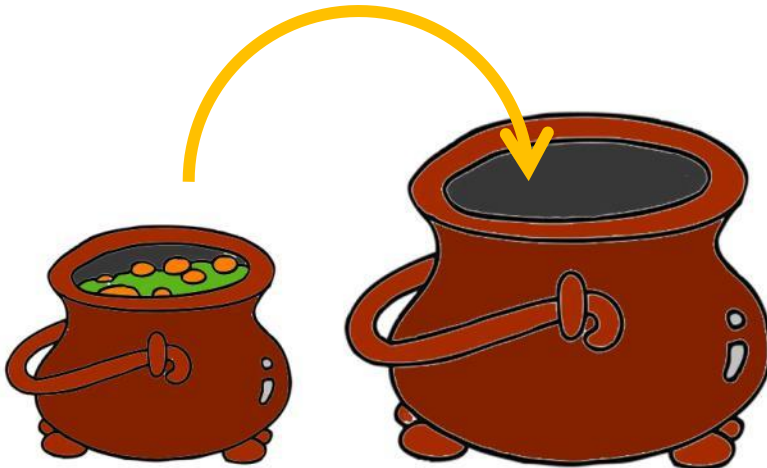
Is 'sloop en nieuwbouw' daarmee opnieuw de juiste keuze?



Een grotere pan soep of wat minder ingrediënten?



Een pan met groentesoep



Ontwerpen volgens het principe van DGC (1)

Een mogelijk resultaat van een **slecht ontwerp** is:

- Ongewenst verkeersgedrag.
- Onveilig verkeersgedrag.

DGC staat voor 'De Gebruiker Centraal'.



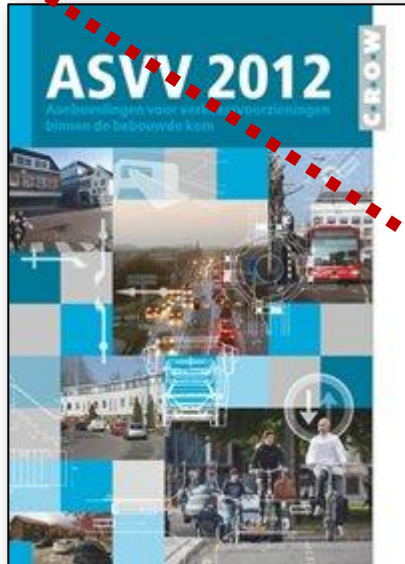
Ontwerpen volgens het principe van DGC (2)

Een mogelijk resultaat van een **goed ontwerp** is:

- Aangepast en veiliger *gedrag* in het verkeer.
- Slimmere *mobiliteitskeuzes*.
- Beter en slimmer *voetgangersbeleid* (... in een land van *fietzers* !!!).

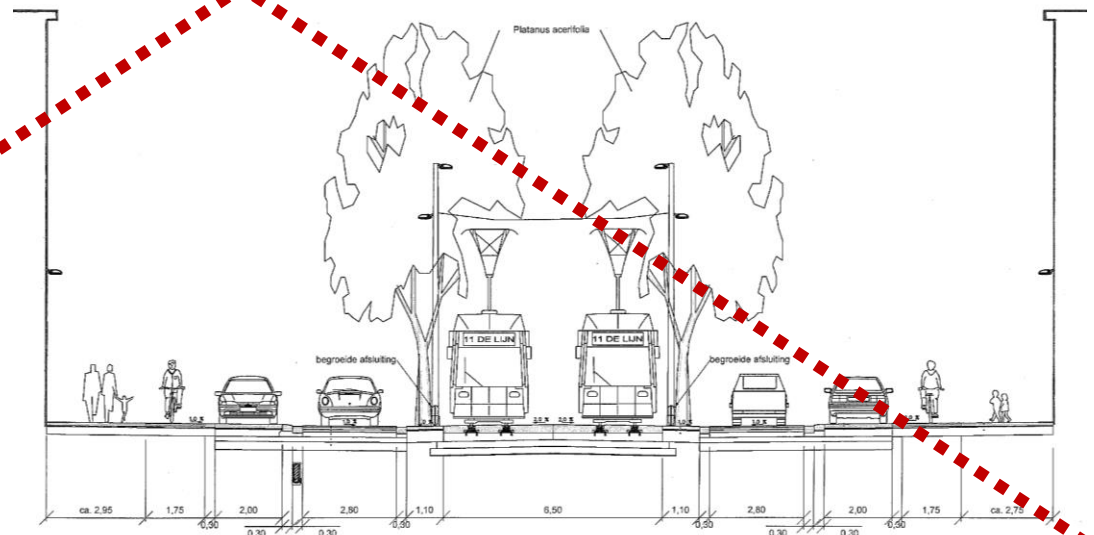
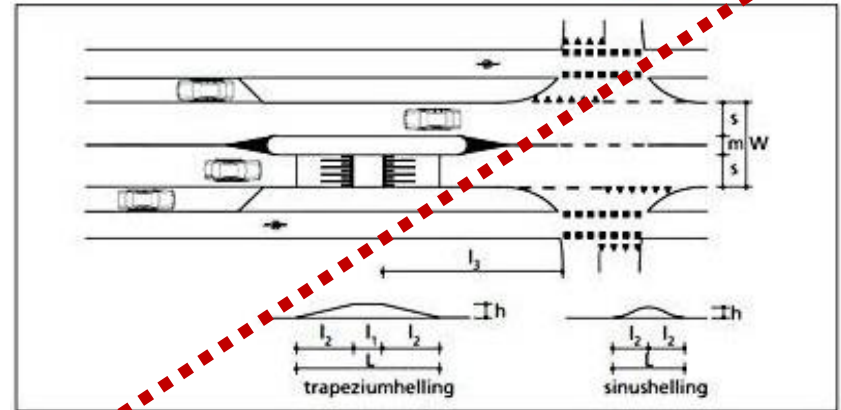


Daarom is startpunt voor ontwerp niet langer 'techniek' ...



Verkeersdrempel – 50 km/h, voor kruispunt

ASVV 12.2.6
●●●●●



... maar kijken we vanuit het menselijk perspectief

1. Bestudering van menselijk gedrag.
2. De omgeving van gebouwen.
3. Functional Ambiance© (FA).



WORLD OF
Flows



Net



Flow



Criss-Cross



Weaving

WORLD OF
Places



Zoning



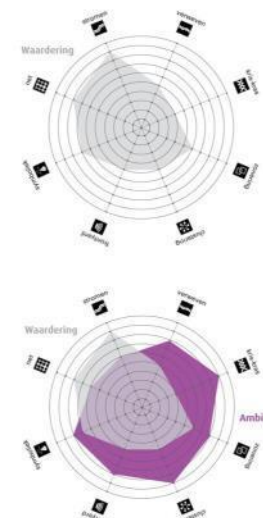
Clustering



Frontyard



Symbolism



PROJECTEN



Binnenstad: Korte Jansstraat / Domstraat



Binnenstad: Domplein



Fietssingel Maliesingel / Tolsteegsingel



- Afname autoverkeer: 30%
- Toename fietsverkeer: 20%
- Geen substantiële toename van autoverkeer op parallel gelegen routes.



Stadsboulevard 't Goylaan (1)

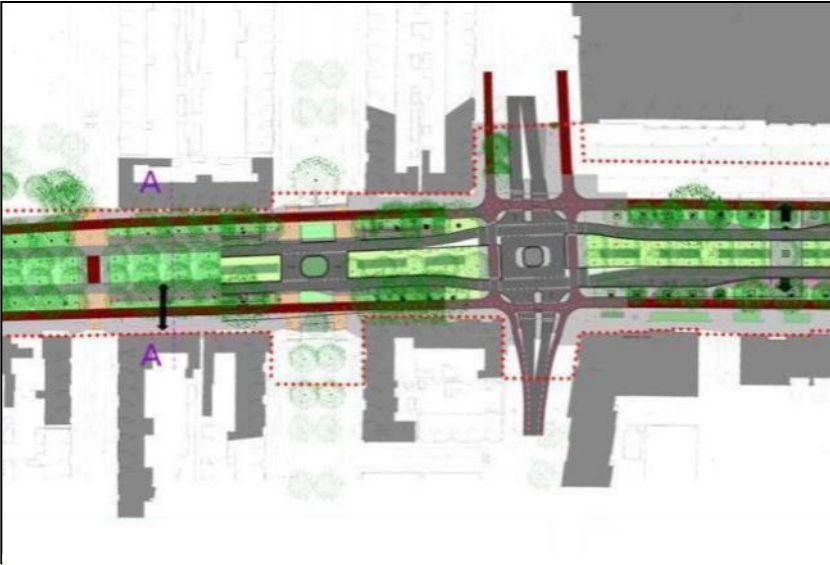


Voor de herinrichting

Stadsboulevard 't Goylaan (2)



Stadsboulevard 't Goylaan (3)



Van 6 rijstroken ...



... naar 2 rijstroken

Buurtplein Adriaen van Ostadelaan (1)



Buurtplein Adriaen van Ostadelaan (2)



Buurtplein Adriaen van Ostadelaan (3)



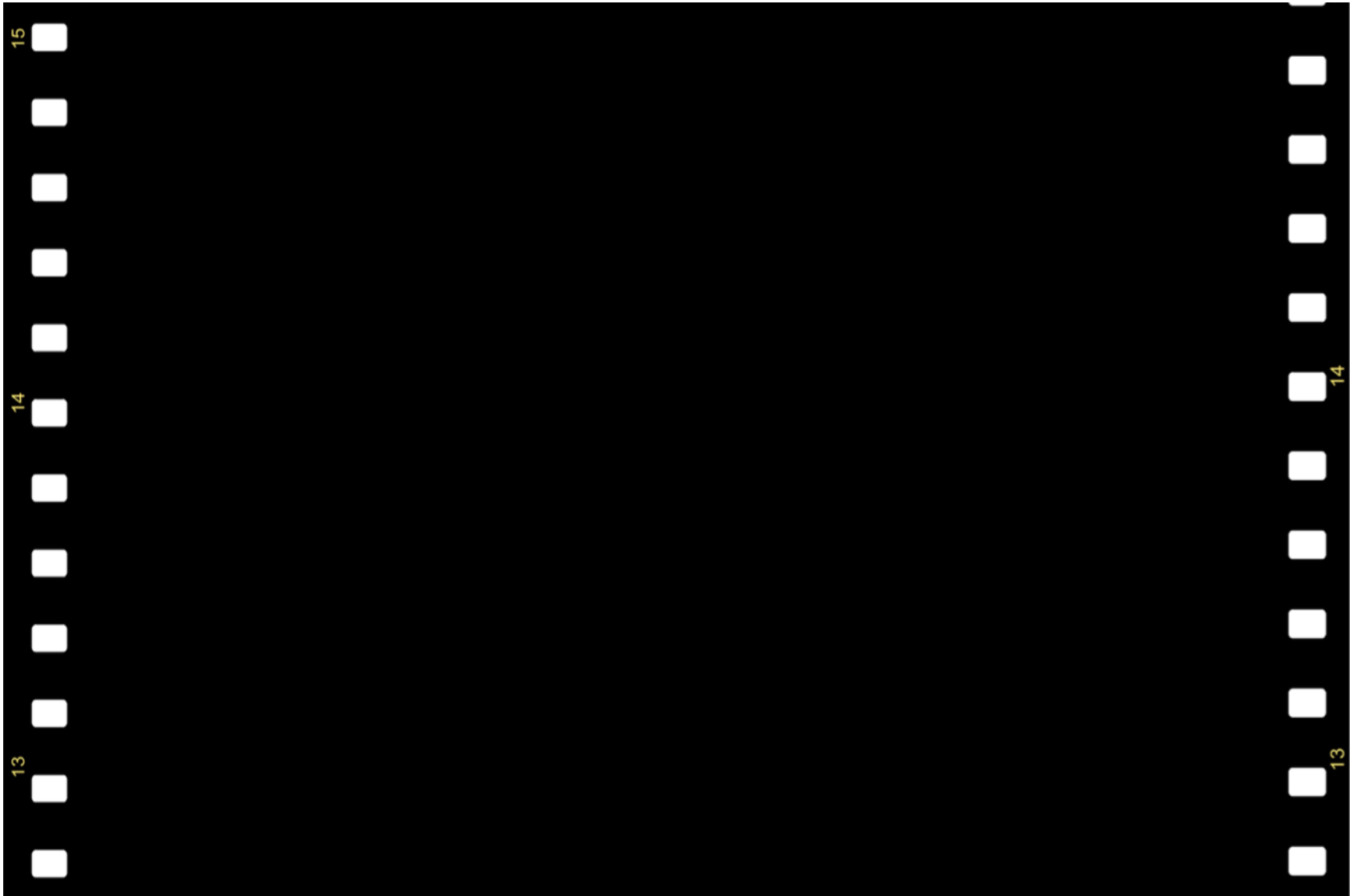
Buurtplein Adriaen van Ostadelaan (4)



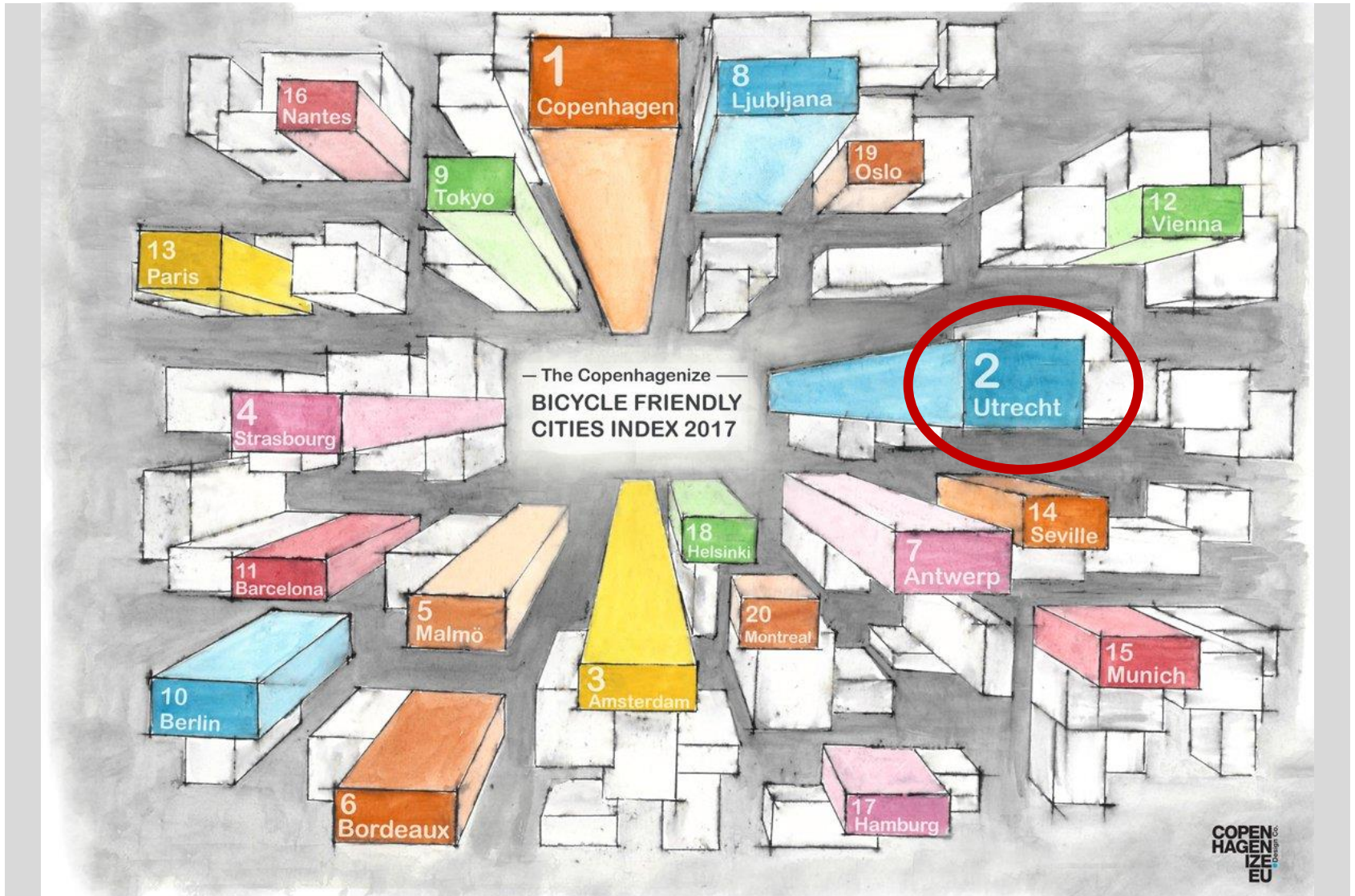
Buurtplein Adriaen van Ostadelaan (5)



Buurtplein Adriaen van Ostadelaan (6)



WAAR WE STAAN ALS STAD?

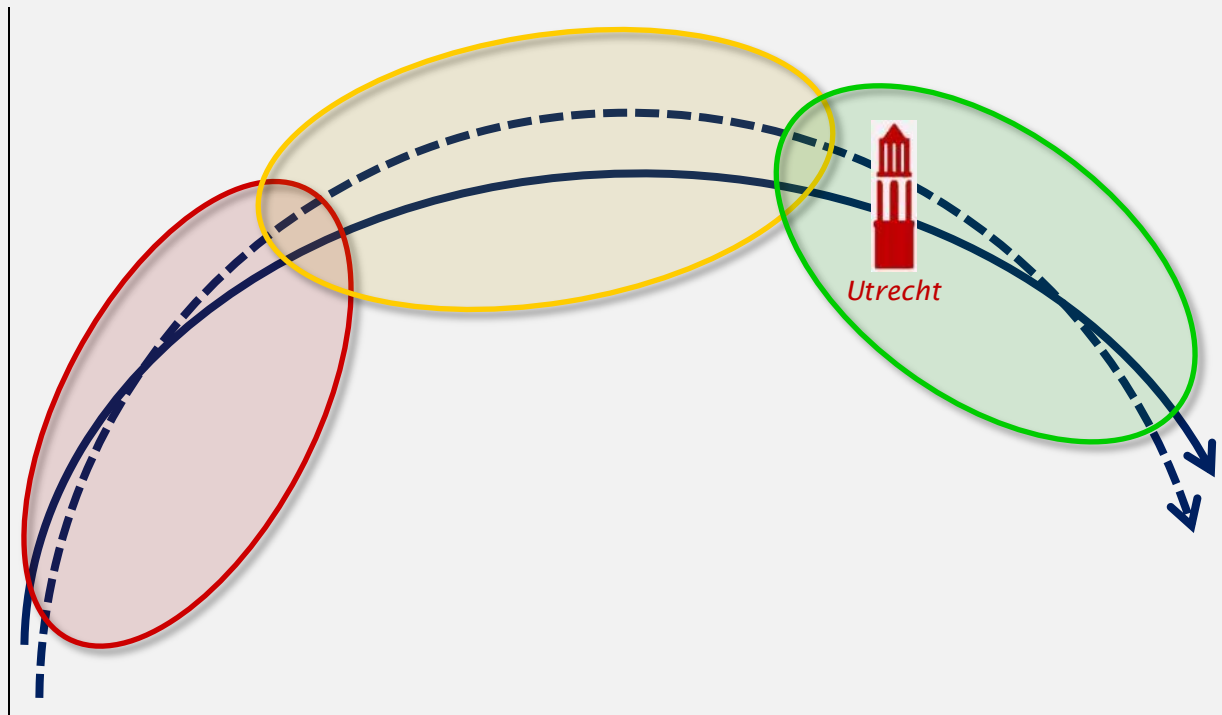


En waar volgens onszelf?

MAKEN VOOR AUTO'S
(infrastructuur, parkeren)

MAKEN VOOR MENSEN
(openbaar vervoer)

MAKEN VOOR STADSLEVEN
(plekken, minder auto en
meer lopen en fietsen)



→ Aantal motorvoertuigen (hoofdzakelijk auto's)
--> Maken voor auto's

“DANK VOOR UW AANDACHT”

