

# VERKIEZINGSPROGRAMMA GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN 2006

## HOOFDSTUK 14: VERKEER

### Een beter Nederland begint in Utrecht

#### Inleiding

Mobiliteit is een groot goed en een basisvoorwaarde voor de ontplooiing van mensen. Naarmate door schaalvergroting en economische groei het aantal afgelegde kilometers toeneemt, worden de meerwaarde geringer en de negatieve bijeffecten groter. In en rond Utrecht zijn die negatieve gevolgen in de vorm van geluidhinder, emissies, doorsnijding van open gebied, barrièrewerking en fileproblematiek aanzienlijk. Bovendien blijkt de extra mobiliteit van de één steeds vaker ten koste van het welzijn van anderen (bijv de omwonenden van drukke wegen) te gaan. En tenslotte zijn de mogelijkheden om je te verplaatsen nog steeds zeer ongelijk verdeeld. Tegenover de een miljoen leasewagen rijders in Nederland staan enkele honderdduizenden gehandicapten die zijn aangewezen op collectief vervoer in het kader van de Wet Voorzieningen Gehandicapten, voor wie het lied "busje komt zo" een wrange smaak heeft.

De SP vindt dat de ongeremde mobiliteitsgroei ten gevolge van schaalvergroting bij de bron aangepakt zou moeten worden door een evenwichtiger, kleinschaliger economisch systeem, met een hoger aandeel regionale zelfvoorziening. Bovendien is het dringend nodig dat er grenzen gesteld worden aan de groei van de infrastructuur. Die groei zou ook geconcentreerd moeten worden bij openbaar vervoer, fiets en vervoer over water. Tenslotte moet de schaarste op de weg die hiervan het gevolg is eerlijk verdeeld worden.

#### Investeringen infrastructuur

Investeringen in uitbreiding van de infrastructuur dienen gepaard te gaan met flankerende maatregelen om de leefkwaliteit voor omwonenden te verbeteren.

De investeringen in verkeersregelininstallaties en de bijbehorende centrale computers moeten verhoogd worden, met als gecombineerde doelen:

- verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets (verkortings gemiddelde wachttijd);
- regulering van het autoverkeer, met als doel: een gelijkmatige verdeling over het wegennet en het voorkomen van files;
- verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de geluidsoverlast rond de stoplichten.

#### Voetganger

Er moet meer aandacht komen voor de veiligheid van de voetganger.

De veiligheid van schoolgaande kinderen is het beste verzekerd door een fijnmazig netwerk van basisscholen, waardoor het mogelijk is om zonder het oversteken van drukke wegen de school te bereiken.

Het aantal aanrijdingen van voetgangers door de sneltram kan worden teruggedrongen door bij de belangrijkste knelpunten (met name bij Utrecht CS) mini-overwegen aan te leggen bij

de perrons. Bij het ontwerp van de nieuwe stads- en streekbusstations moeten de routes voor de voetgangers naar de perrons niet de busroute kruisen.

Het ontwerp van trottoirs en kruispunten moet beter worden afgestemd op de eisen van rolstoelgebruikers en slechtzienden.

Bij het afgeven van terrasvergunningen moet beter gelet worden op de resterende ruimte voor de voetganger. De situatie aan de Mariastraat, waar nu aan twee zijden terrassen zijn toegelaten, is een voorbeeld hoe het niet moet.

## Fiets



*Kruispunt Balijelaan-Rijnlaan*

De fiets is nu al het meest gebruikte vervoermiddel binnen de gemeentegrenzen. Toch staat de populariteit onder druk. Door de schaalvergroting in veel maatschappelijke sectoren wordt de afstand tussen woning en voorziening groter. Dat is een van de argumenten waarom wij tegen die schaalvergroting zijn. Het toenemend autobezit zorgt voor een grotere verkeersdruk, waardoor de fietser langer moet wachten bij kruispunten en in de stank fietst.

Naar onze mening is de beste manier om het fietsen te bevorderen het creëren en in stand houden van een aantal snelle, rustige, comfortabele fietsroutes tussen de binnenstad, de omliggende wijken en de randgemeenten. Dat vereist: voorrang bij kruispunten, goed onderhoud, actief optreden van politie tegen foutparkeren op deze fietspaden.

Ook moeten bij verkeersprojecten ten behoeve van de auto en het openbaar vervoer de belangen van de fietser beter meegewogen worden. Te vaak betekent de aanleg van HOV-banen en autovoorzieningen een verslechtering voor de fietser.

### **Verbetering en uitbreiding fietsverbindingen**

Wij zijn er voorstander van om, in samenwerking met de provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht, een aantal fietsroutes tussen Utrecht en de randgemeenten autoluw te maken door het aanbrengen van kortsluitingen (paaltjes) die doorgaand autoverkeer (anders dan aanwonenden/bestemmingsverkeer) onmogelijk maken. Voorbeelden: Houtensepad

(richting Maarssen), Zandweg (richting Harmelen), Zandpad (richting Maarssen), Hoofddijk (richting Zeist).

De fietsroute tussen Zuilen en Lage Weide/Maarssenbroek, die onlangs ten noorden van de spoorbrug verbeterd is, moet gecombineerd worden tussen het Julianapark en de spoorbrug en ten oosten van de spoordijk richting Maarssenbroek.

De fietsbrug tussen Oog in Al en Leidsche Rijn moet binnen vier jaar worden aangelegd. Deze brug is de laatste ontbrekende schakel in een rechtstreekse, autoluwe fietsverbinding met het westen van de stad.

Er moet een onderzoek komen om snelle fietsverbindingen aan te leggen die gebruik maken van de spoordijken, met ongelijkvloerse kruisingen.

### **Fietsenstalling**

Binnen vier jaar moeten bij de helft van de Utrechtse basisscholen overdekte fietsenstallingen aanwezig zijn voor tenminste 20% van de leerlingen. Binnen acht jaar bij alle scholen.

De gemeente zou het initiatief moeten nemen voor het ontwikkelen van een standaardcontainer met overdekte fietskluisjes, ter grootte van een parkeerplaats, die snel geplaatst kan worden op plaatsen waar daar vraag naar is. Bij alle gemeentelijke parkeergarages moeten ook fietskluisjes komen. Mensen die hun auto stallen in transferia zijn vaak beter af met vervolgvervoer per fiets dan met het openbaar vervoer.

### **Randstadspoor, HOV om de Zuid**

Utrecht is een spoorwegknooppunt, dat nu al een flink aandeel van het regionale openbaar vervoer voor zijn rekening neemt. Na de verdubbeling van de spoorcapaciteit naar Maarssen, Leidsche Rijn, Overvecht/Blaucapel is er een unieke kans om de waarde van het spoornet voor het stedelijke en regionale openbaar te verhogen door de realisatie van Randstadspoor: een metro die meelift met het spoornet. Daarmee ontstaan snelle, frequente verbindingen tussen de belangrijkste bestemmingen. De waarde kan nog verder verhoogd worden door een integratie met de sneltram naar Nieuwegein/ IJsselstein en de aansluiting van de Uithof/UMC op Randstadrail.

De gemeente moet zich samen met het Bestuur Regio Utrecht en de provincie maximaal inspannen om te zorgen voor een snelle invoering van Randstadspoor, met minstens 8 metro's per uur per richting in de spits.

De HOV-busbaan "om de Zuid" vanaf Utrecht Centraal via Lunetten naar de Uithof moet afgeblazen worden. Dit geld kan beter ingezet worden voor een duurzame, geïntegreerde oplossing met Randstadspoor, waarbij het laatste gedeelte tussen Maarschalkerweerd en Uithof kan worden uitgevoerd als metro of sneltram.



*Pelikaanstraat*

### **Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein**

Er komt een integrale aanpak van de sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein, met als gecombineerde doelen:

- verkorting van de reistijd;
- terugdringen van het aantal ongelukken;
- verbetering van de exploitatie;
- minder hinder voor het kruisend verkeer;
- zo mogelijk: integratie in randstadrail, waardoor je zonder overstappen van Nieuwegein/IJsselstein/Kanaleneiland naar bijv. Overvecht kan reizen.

### **Profiteren van kennis personeel openbaar vervoer**

Alle aanpassingen aan infrastructuur, zoals de aanleg van rotondes, drempels, bruggen e.d. worden vooraf bekeken op gevolgen voor de bus. Hierbij moet beter gebruik worden gemaakt van de kennis die bij de chauffeurs aanwezig is.

### **Integratie/samenwerking tussen alle vormen van openbaar vervoer**

Er komt een onderzoek naar het combineren van het ontsluitend openbaar vervoer met het collectief vraagafhankelijk vervoer en leerlingvervoer. Het doel moet zijn om voor de sociale functie van het openbaar vervoer een fijnmazig systeem veilig te stellen, zonder dat grote delen van de dag veel te grote, halflege bussen rondrijden.

Randvoorwaarden voor een dergelijk systeem zijn:

- tarief gelijk aan huidige strippensysteem: geen extra strip
- gebruik van stille, relatief schone busjes
- wachttijd hoogstens 15 minuten bij vaste opstappunten of hoogstens 30 minuten bij ophalen thuis.

### **GVU niet verkopen!**

Wij zijn trots op het GVU, een van de beste stadsvervoerbedrijven van Nederland. Het GVU wordt wat ons betreft niet geprivatiseerd. Dat zou namelijk ernstige gevolgen hebben voor de kwaliteit van de dienstverlening op de langere termijn. Wel is voor ons de fusie met een ander publiek vervoerbedrijf bespreekbaar, in die een aantoonbare meerwaarde heeft. In dat geval blijft de gemeente Utrecht aandeelhouder en brengt de volledige waarde van het huidige bedrijf in. De SP steunt het burgerinitiatief om de verkoop van het GVU tegen te houden.



*Bushalte Fockema Andreaelaan*

### **Schrappen fly-over 24 oktoberplein, terughoudend met nieuwe wegen**

Naar onze mening is er in het bestaande stedelijk gebied niet of nauwelijks ruimte om nieuwe wegen aan te leggen of bestaande wegen te verbreden.

Een grote capaciteitsverhoging op één punt, zoals de fly-over bij het 24 oktoberplein, is onwenselijk wegens de negatieve effecten op de leefbaarheid in de omgeving. Wat ons betreft gaat dit project niet door.

In Leidsche Rijn zal de komende tien jaar het wegennet gecompleteerd worden, parallel aan het afbouwen van dit stadsdeel. De ontwikkeling van de laatste jaren heeft geleerd dat veel aandacht nodig is voor de verkeersontsluiting en leefbaarheid tijdens de verschillende stadia van afbouw. Daarbij moet beter dan in het verleden gebeurde geluisterd worden naar de bewoners van het gebied.

In het door de gemeenteraad in september vastgestelde gemeentelijk verkeers- en vervoerplan is een nieuwe autowegaansluiting op de A27 opgenomen, ter hoogte van de spoorwegdriehoek bij Lunetten/Maarschalkerweerd.

Deze aansluiting is peperduur en verkeerskundig zeer lastig in te passen. Hij lijkt vooral ingegeven door de behoefte om in de toekomst een extra invalsweg naar het centrum (zuidelijke spoorlaan) aan te leggen. Dat vinden wij ongewenst.

### **Beter benutten bestaande wegen**

Naar onze mening zijn er desondanks mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande wegennet te optimaliseren:

een betere verkeersregeling kan de evenwichtige verdeling van het verkeer over het wegennet bevorderen en de wachttijden bij kruispunten terugdringen op de Noordelijke randweg en een aantal kruispunten in de rondweg kan de doorstroming verbeterd worden door twee stroken voor het rechtdoorgaande verkeer in de drukste richting onder de rotonde of het kruispunt door te leiden; bijkomende voordelen zijn minder herrie en minder luchtverontreiniging.

### **Kappen met parkeergarage Lucas Bolwerk**

Wij zijn tegenstander van publiek gefinancierde parkeergarages met een subsidie van meer dan € 25.000 per plaats. Dat is één van de redenen waarom wij de bouw van de parkeergarage Lucas Bolwerk (subsidie €55.000 per parkeerplaats) willen afblazen.

Daarnaast is de bouw van deze garage ook een aanslag op het Zocherplantsoen, hij zorgt voor extra luchtverontreiniging op een gebied dat al veel voor zijn kiezen krijgt en hij zal de exploitatie van twee gemeentelijke garages in de directe omgeving ondermijnen.

Bij de bouw van publieke parkeergarages in het bestaande stedelijk gebied dient voortaan het aantal straatparkeerplaatsen in de omgeving met minstens 2/3 van het aantal gecreëerde parkeerplaatsen teruggebracht te worden. Als gevolg van deze verschuiving nemen de lasten voor het parkeerbedrijf af, waardoor de parkeertarieven minder hoeven te stijgen dan is vastgelegd in de parkeernota 2004.

### **Transferia**

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot transferia is tot dusver een fiasco. De SP wil alleen nog transferia realiseren op locaties waar meervoudig gebruik mogelijk is ten behoeve van werken-winkelen-recreëren-wonen. Een goed voorbeeld daarvan zijn de locaties Galgenwaard en UMC. Slechte voorbeelden zijn het huidige transferium Laagraven en het toekomstige transferium Lage Weide. Dat laatste transferium willen wij schrappen.

### **Gebouwd parkeren, dubbel benutten parkeerplaatsen**

Wij zijn er voorstander van om bij nieuwbouwprojecten voortaan 100% dubbel grondgebruik toe te passen voor parkeren, zowel voor woningen, bedrijven, winkelcentra etc. Zoveel mogelijk in kleinschalige parkeergarages i.v.m. sociale controle en beheer. Dit vergt hoge investeringen, die wel gedeeld kunnen worden met meerdere gebruikers door parkeerplaatsen dubbel te benutten, bijv. voor wonen/werken, wonen/winkelen of wonen/recreëren. Een gevarieerde opbouw van wijken verlaagt de parkeerkosten!

De ruimtewinst door het dubbel grondgebruik kan gebruikt worden voor een groenere inrichting van de wijken.

Op enkele plaatsen in de stad kunnen de parkeerproblemen verminderd worden door dubbel gebruik van particuliere bedrijfsgarages. Die staan 's avonds en in het weekend leeg. Dat is precies het tijdstip waarop de parkeerdruk van bewoners het hoogst is. Met dit systeem zou bijv. in de wijk Hoogh Bouland een groot deel van het geparkeerd blik van de straat kunnen verdwijnen. De bedrijven ontvangen voor het medegebruik van de parkeerplaatsen een vergoeding gelijk aan de huidige belanghebbendentarieven voor de binnenstad.

### **Belanghebbendenparkeren**

De SP wil dat het beleid m.b.t. belanghebbendenparkeren wordt aangepast: de eerste parkeervergunning voor bewoners en MKB zou gratis verstrekt moeten worden. Wij zijn er voorstander van om een dergelijk systeem in een keer in de gehele stad, met uitzondering van Leidsche Rijn-Vleuten-De Meern, in te voeren. Bij het huidige collegebeleid is er sprake van een domino-effect, waarbij voortdurend nieuwe problemen ontstaan aan de rand van het betaald parkeren gebied. Als er belemmeringen zijn op rijksniveau om deze aanpak te volgen dient Utrecht een lobby te starten om hierin verandering te brengen.

## **Luchtkwaliteit**

Zie: natuur en milieu.

## **Rekeningrijden**

De SP is landelijk voorstander van het variabel maken van de kosten van het autogebruik door de wegenbelasting af te schaffen en de belasting op brandstoffen hoger te maken. Dat bevordert het aanschaffen van zuinige auto's en remt de groei van het aantal autokilometers af.

## **OVERZICHT VERKIEZINGSPROGRAMMA 2006**

- Hoofdstuk 1 - Inleiding
- Hoofdstuk 2 - Democratie en Bestuur
- Hoofdstuk 3 - Veiligheid
- Hoofdstuk 4 - Gemeentelijke belastingen en tarievenbeleid
- Hoofdstuk 5 - Economische ontwikkeling, werkgelegenheid
- Hoofdstuk 6 - Sociaal beleid
- Hoofdstuk 7 - Zorg
- Hoofdstuk 8 - Welzijn
- Hoofdstuk 9 - Onderwijs
- Hoofdstuk 10 - Cultuur
- Hoofdstuk 11 - Sport en recreatie
- Hoofdstuk 12 - Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting
- Hoofdstuk 13 - Natuur en milieu
- Hoofdstuk 14 - Verkeer
- Hoofdstuk 15 - Stedelijk Beheer