

A scenic view of a canal in Groningen, Netherlands. The canal is filled with water and reflects the sky. The right bank is a steep, grassy slope with a brick-lined edge and a set of brick steps leading down to the water. The left bank is also grassy and has a brick building visible in the background. The sky is blue with some clouds.

Reclaiming Car Space in City Centers

What it takes to make new public green
space a reality

Rens Waagmeester (S4462572)

Bachelor's Thesis

Rijksuniversiteit Groningen

Faculty of Spatial Sciences

Supervisor: Farzaneh Bahrami

Groningen, July 7, 2023

Wordcount: 8248

Abstract

This research aims to examine the processes of reclamation of space from cars as part of the mobility transition and to answer the research question 'What are the barriers and accelerators for the processes of returning car space to public space in city centers?'. In addition to a literature review, a comparative case study was conducted, involving interviews, analyzing the restoration of the canal ring in Utrecht and the proposed reopening of the southern and western canals in Amersfoort. These case studies provide insight into the processes and challenges of canal reopening projects. The Utrecht case illustrates the successful restoration of canals once drained to accommodate car-centric development. The process involved citizen initiatives, strategic lobbying, and a focus on the positive economic and environmental impacts of canal reopening. In contrast, the Amersfoort case is still in the early stages of implementation, with a citizens' initiative driving the vision of transforming the city's ring road into a park and prioritizing pedestrians and cyclists. The research identifies the need for a balance between mobility and livability as a key spatial factor, highlighting the need to reduce or redirect traffic flows to other modes of transport to ensure the success of car space reclamation projects. Other important factors include citizen engagement, political support, specific urban planning visions, and the consideration of environmental and climate benefits. The findings highlight planning for climate resistance, public-private partnerships, and comprehensive visions for urban development that prioritize sustainable mobility and livable cities as important accelerators. A lack of these factors would be a barrier.

Content

- Abstract 2
- 1. Introduction 4
- 2. Theoretical Framework 5
 - 2.1 Barriers and Accelerators 5
 - 2.2 Mobility Transition 5
 - 2.3 Disappearing Traffic 5
 - 2.4 Livability 5
 - 2.5 Public Support 6
 - 2.6 Holistic Strategies 6
 - 2.7 A ‘Gracht’ 6
 - 2.8 Conceptual Model 6
- 3. Methodology 8
 - 3.1 Policy Document Analysis 8
 - 3.2 Comparative Case Study 9
 - 3.3 Interviews 10
 - 3.4 Reflection on Data Quality 10
 - 3.5 Ethical Considerations 11
- 4. Canal Restoration Case Studies 12
 - 4.1 Case Study: Utrecht 12
 - 4.2 Case Study: Amersfoort 16
- 5. Results 19
 - 5.1 Spatial Factors 19
 - 5.2 Non-spatial Factors 22
- 6. Conclusion 24
- 7. References 25
- 8. Appendices 31
 - 8.1 Interview Guides 31
 - 8.2 Interviews 36

1. Introduction

After World War II, car use was on the rise. Cities were rebuilt to accommodate the car in the city center. Representative of this transition are the canals that were drained in many cities to accommodate car mobility. In Utrecht, for example, canals were drained for wide streets and parking lots.

Today, the perception of the car has changed (Grendelman, 2007). While cars remain a convenient mode of transport, cities are now trying to push cars out of their centers, rather than bringing them in, seeking to reduce carbon emissions and create more livable cities (Banister, 2011). Public opinions shifted, acknowledging that heavy car infrastructure was not necessary in city centers. Simultaneously, a city's livability became more important (İstillozlu & Doratlı, 2021). In addition, a mobility transition is required. This mobility transition refers to the ongoing shift towards sustainable and efficient transportation systems. These trends in city policy and public opinion provide reasons for cities to reclaim the space for from cars. Replacing heavy car infrastructure with green and blue infrastructure can create a more livable city, discourage car use and make more climate adaptive cities (Cairns et al., 2002).

So far, reducing car use in cities appears positive, so why don't all cities do it? While the idea of reclaiming car space in city centers may seem appealing, several factors influencing its feasibility and desirability. Reclaiming car space for public space is a complex process that requires careful planning, investment and broader considerations. And in order to have a real impact on the mobility transition, additional factors need to be taken into account. This Bachelor Project attempts to answer the following research question:

What are the barriers and accelerators for the processes of returning car space to public space in city centers?

In addition to the main research question, two sub-questions are constructed to structure and deepen the research:

What are the spatial issues that influence to process of the reclamation of car space for public space in city centers?

What are the key factors that ensure that a plan to reclaim car space effectively facilitates the mobility transition?

In order to adequately answer these questions, this research is divided into several sections. The theoretical framework is the result of an academic literature review of definitions and phenomena important to answering the research question. These definitions and phenomena were used to create a conceptual model within which the research will be conducted. The theoretical framework will also include expectations for the findings. In Chapter 3, the Methodology section, the qualitative research methods will be explained and discussed. Subsequently, two case studies will be described in detail. In the Results section, the data collected will be analyzed and broken down into several sections, each covering a different factor. Finally, the conclusion section will summarize the key findings to specifically answer the research questions and reflect on the research.

2. Theoretical Framework

This section will begin by providing definitions that are important to a full understanding of the research. This will be followed by a brief exploration of various subjects and concepts to establish a theoretical framework for answering the research questions. Next, the created conceptual model will be explained, drawing on existing literature, which will serve as a structural guide for the research. Finally, the expected outcomes of this research will be outlined.

2.1 Barriers and Accelerators

Barriers and accelerators refer to the most important factors for achieving a project's objectives. These objectives can be specific outcomes or results of a project, as well as a date by which the project must be completed (Diemel, 2020). Often there is no distinction between barriers and accelerators, because if a certain factor is an accelerator, then the absence of that factor is immediately a barrier, and vice versa. However, factors can be positively or negatively correlated with success (Van Aken, 1996).

2.2 Mobility Transition

The mobility transition refers to the ongoing shift towards sustainable, healthy and efficient transportation systems, characterized by the introduction of electric and alternative fuel vehicles, the promotion of active transportation, the integration of shared mobility services, and the discouragement of car use. Changes in technology, infrastructure, and behavior can improve urban livability and increase accessibility and equity in transportation, although reducing carbon emissions is the main goal (Ruhrort, 2022). Mobility transitions can be seen as a part of larger ongoing sustainability transitions (Geels, 2011). Replacing heavy car infrastructure with green and blue infrastructure can help discourage car use and advance the mobility transition (Cairns et al., 2002).

2.3 Disappearing Traffic

The phenomenon of disappearing traffic, or traffic evaporation, could be essential to ensure that the reclamation of car space leads to a reduction in car use, thereby contributing to the transition to sustainable mobility and the fight against climate change. Disappearing traffic refers to the phenomenon where, contrary to common predictions, the removal of car infrastructure does not result in traffic congestion on neighboring streets. Cairns et al (2002) argue that overall traffic levels actually decrease because people exhibit a wider range of behavioral responses than expected. There are multiple factors that influence whether car users change their traffic behavior when the road capacity is decreased. The most important factor being the availability of alternatives (Van Dijk, 2022). This creates an opportunity for shared and sustainable travel alternatives as people are encouraged to use their cars less due to the reduction in road capacity when a canal is reopened. Cairns et al (2002) also argue that when road capacity is reduced, car users not only begin to use other modes of transport, but also choose not to make as many trips in the first place. In effect, traffic disappears.

2.4 Livability

Increasing the livability of an area is another important reason for cities to transition heavy car infrastructure into public space (Grendelman, 2007). Livability can be described as the satisfaction of residents with the living environment (Gielsing & Haartsen, 2017). Proximity to greenspace is a significant factor that influences the satisfaction of the living environment. By combining blue and green infrastructure, and thus creating ecological corridors, cities can enhance their climate resilience and create healthier and more livable urban spaces (Gehrels et al., 2016). This can be an accelerator for reclaiming car spaces, as cities often have the goal of creating more livable urban spaces.

2.5 Public Support

One factor that can contribute to the implementation and acceleration of any spatial plan is public support. One way to increase public support is to involve residents in the planning process (Woltjer, 2002). Citizens can also develop a plan themselves. An organized group of residents or community members who propose and influence spatial development projects are called a citizens' initiative. These groups of active citizens are generally considered desirable by city officials (Blok et al., 2023). An increasing amount of spatial planning is being done by citizens, which is an opportunity to keep up with the desires of society, although it can also be perceived as a threat by public planners (Horlings et al., 2021). One of the tasks of citizens' initiatives is to increase the support of community members, which, if successful, can accelerate the implementation of spatial plans (Blok et al., 2023).

2.6 Holistic Strategies

Rivolin (2008) discusses two models of the planning system: 'conforming' individual spatial projects to a collective strategy, and promoting spatial projects that 'perform' a collective strategy. What these models have in common is that they both involve relating an individual spatial project to a holistic strategy. There are two ways in which a planning strategy can be holistic. The first is to make a project part of a larger development project (Swyngedouw et al., 2002). For example, the reopening of the canals in Utrecht was part of the redevelopment of the entire train station area. When such an area with heavy car infrastructure is redeveloped, it can be an opportunity to reclaim the car space for public use. On the other hand, if this redevelopment is delayed, it could also delay the reclamation of the car space (TerraNova, 2007). Another holistic strategy is to place a plan within a holistic vision. According to Roodbol-Mekkes & Van den Brink (2015), integrated spatial visions should be created, taking into account all spatially relevant sectors.

2.7 A 'Gracht'

Another key aspect of this research is the definition of the Dutch word 'gracht'. In this research the word canal is used because there is no better translation, but there is a difference between a regular canal and a gracht. A gracht is a specific type of canal defined as "a canal dug around a fortress or in a city" (Woorden.org, 2023). All the canals that will be mentioned in this research are Dutch 'grachten'. Integrating canals into city centers can serve as an excellent opportunity to introduce green spaces (Van den Berg, 2022) and combat the urban heat island effect through the cooling properties of water (Kleerekoper et al., 2012).

2.8 Conceptual Model

The conceptual model shown in Figure 1 is based on the themes and the literature mentioned above and summarizes the theoretical framework. Within this model, the key factors that will be examined are categorized into two groups: spatial factors and non-spatial factors. This categorization allows for a clear distinction between factors that can be addressed through physical implementation strategies and factors that influence the planning process. The spatial factors of mobility and livability are perceived by many cities as the two most important spatial factors in urban planning (Ravazzoli & Torricelli, 2017). The spatial factors can influence the realization of a spatial plan, but without both public and political support a plan will most likely not be executed (Stead, 2021). Therefore, public and political support are the main non-spatial factors concerning the reclamation of car space for public space. The spatial and non-spatial factors together help to answer the research question: 'What are the barriers and accelerators for the processes of returning car space to public space in city centers?'

It is expected that these four factors, consisting of two spatial factors and two process-oriented factors, will represent the most significant barriers and accelerators to car space reclamation, but

several smaller factors that are part of or influence these factors will also be considered. In addition, it is expected that additional factors will be discovered. Specifically, it is expected that the reduction in road capacity could lead to traffic problems if there are insufficient alternative modes of transportation offered. In addition, a well-designed plan to create more livable public spaces is expected to generate more support among the public. Furthermore, citizens' initiatives have the potential to put pressure on governments to implement such plans, while the success rate of car space reclamations is expected to be higher when they are part of a broader, holistic strategy or vision.

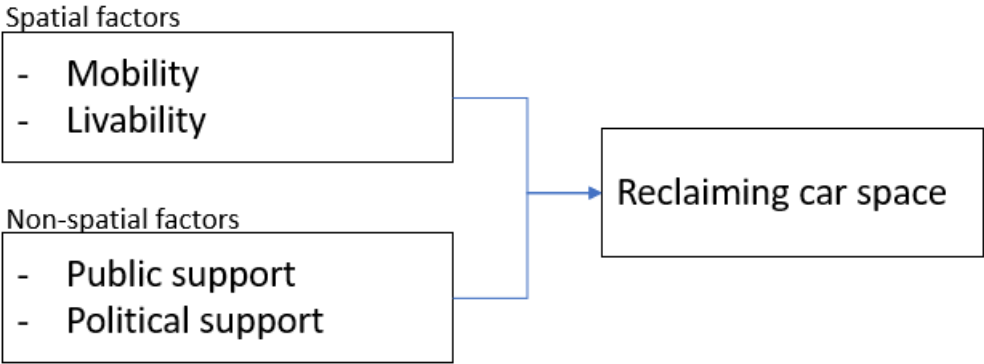


Figure 1: Conceptual model

3. Methodology

For this research, qualitative research methods were used. A comprehensive mixed-method approach is used that includes a literature review, policy document analysis, a comparative case study, and interviews. Part of the literature review conducted in this research is the theoretical framework, which serves as a foundation for understanding the existing knowledge and theories related to the research topic, which is crucial to be able to answer the research questions. The two cases discussed are the restoration of the canal ring in Utrecht and the proposed reopening of the southern and western canals of the canal ring in Amersfoort. For this research, several themes are derived from the literature review and used to code data throughout the research (Figure 2). By combining literature review, policy document analysis, a comparative case study and interviews, new insights can be derived.

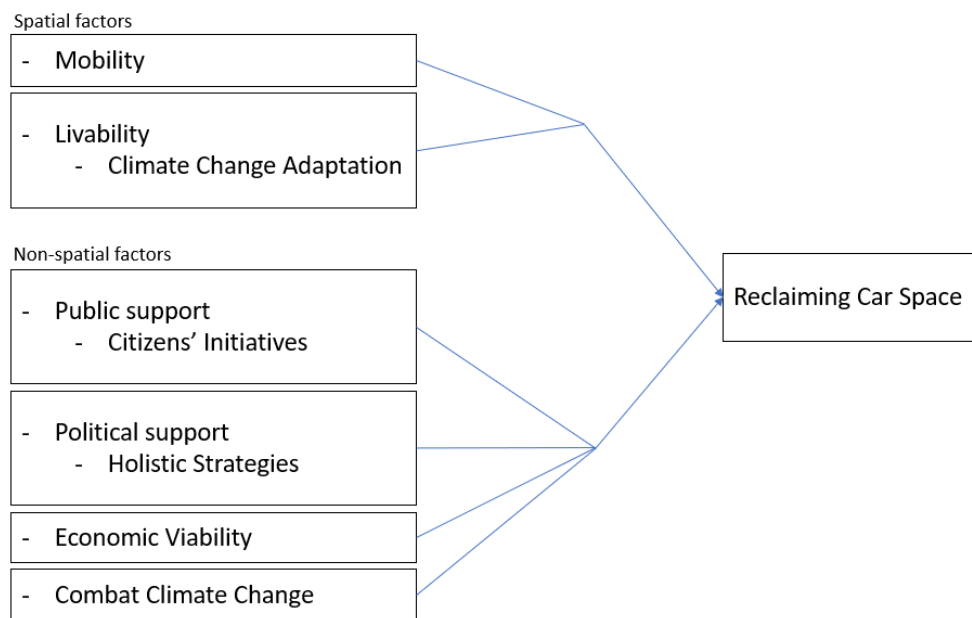


Figure 2: Extended conceptual model showing the important themes used in the research.

3.1 Policy Document Analysis

Analysis of policy documents plays a crucial role in this research as one of the primary research methods employed. Its purpose is to gain a comprehensive understanding of the planning procedures and deliberations of policy makers on various relevant themes. The analysis includes two scales of documents: citywide policies that outline the overarching goals and rationale for spatial planning themes within the city, such as mobility visions, and project-specific government documents that provide insight into the particular designs and decisions made throughout the process of specific cases, such as a master plan or design document. The selected citywide policies are partly from the years when the plans were made to understand the rationale at the time, but also more recent documents are explored too, to see how perspectives have changed. Several documents were subjected to analysis and text mining techniques. The focus was on identifying common keywords, represented by the themes shown in Figure 2. In addition, the connections and relationships between these keywords and their co-occurrences have been investigated, allowing for a deeper understanding of their interdependencies. In this way, relevant documents were identified (Figure 3).

Name	English Name	Case	Scale	Theme(s)	Year
Masterplan Stationsgebied Utrecht	Masterplan Station Area Utrecht	Utrecht	Specific Project	Mobility, Livability, Public Support, Holistic Strategies, Economic Viability	2003
Catharijnesingel Zuid Voorlopig Ontwerp+	Catharijnesingel South Preliminary design+.	Utrecht	Specific Project	Mobility, Livability	2017
Stappenplan Singel Participatie	Roadmap Canal Participation	Utrecht	Specific Project	Public Support	2017
Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020	Municipal Traffic and Transportation Plan 2005-2020	Utrecht	Citywide Policy	Mobility, Livability	2005
Mobiliteitsplan 2040	Mobility Plan 2040	Utrecht	Citywide Policy	Mobility, Livability, Climate Change Adaptation, Combat Climate Change	2021
Groenstructuurplan Utrecht	Green Structure Plan Utrecht	Utrecht	Citywide Policy	Livability	2007
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	Update Green Structure Plan 2017-2030	Utrecht	Citywide Policy	Livability, Climate Change Adaptation	2018
Verkeersonderzoek Stadsring Amersfoort Autoluw	Traffic Study Stadsring Amersfoort Less Cars	Amersfoort	Specific Project	Mobility and Livability	2021
Relatie Stadsring – Westelijke Ontsluiting – Langs Eem en Spoor	Relationship Stadsring - Western Access - Along Eem and Rail	Amersfoort	Specific Project	Mobility	2021
Visie Verkeer en Vervoer 2030	Vision Traffic and Transportation 2030	Amersfoort	Citywide Policy	Mobility, Livability, Combat Climate Change, Economic Viability	2013
Ontwerp Omgevingsvisie Amersfoort 2030-2040	Draft Amersfoort Environmental Vision 2030-2040	Amersfoort	Citywide Policy	Mobility, Livability, Climate Change Adaptation, Public Support, Holistic Strategies, Combat Climate Change, Economic Viability.	2022

Figure 3: Table of policy documents used

3.2 Comparative Case Study

In addition to the analysis of policy documents, a comparative case study also plays a crucial role in this research as primary research method. Both the restoration of the canal ring in Utrecht and the proposed reopening of the southern and western canals of the canal ring in Amersfoort are described and researched independently. A comparative case study approach was chosen because it is capable

of strengthening and enhancing the research (Bartlett & Vavrus, 2017). Through the study and comparison of multiple cases, similarities can be discovered that can be used for generalization. Not only policy documents, but also local newspaper articles were used to collect data. This provided a history of the cases, an overview of the public discourse, and quantitative data on the cases.

3.3 Interviews

In this research, a total of five interviews (Figure 4) were conducted with different actors involved in spatial planning processes. These interviews aimed to capture not only the conceptual understanding of policies, but also the practical outcomes of these processes in reality. Four of the interviewees are or were involved in the processes of the specific case studies. Interviewees 1 and 2 are the initiators of the citizens' initiatives in both cases. This is a valuable addition to the research, as citizens' initiatives are rarely mentioned in policy documents, but can have a great influence on the planning process. They can also help to get, besides the top-down view of the policy document analysis, a good view of the bottom-up view of the car space reclamation processes. Interviewee 1 is the initiator of Utrecht Weer Omsingeld, the citizens' initiative partly responsible for the restoration of the canal ring in Utrecht, and interviewee 2 is the initiator, treasurer and secretary of VanRingnaarPark, the citizens' initiative fighting for the reopening of the canals in Amersfoort. Interviewees 3 and 4 are not activists, but experts who work or have worked on the various cases. This gives a more professional but still involved perspective on the cases. Interviewee 3 was the process manager for part of the reopening of the canals in Utrecht, and interviewee 4 is involved as the chair of an advisory group and is a spatial planner. Interviewee 5 is not involved in any of the cases, but as a senior advisor for mobility and space, she can provide a general and objective view of the themes and trends discussed.

The interviewees consisted of diverse groups of actors, providing a comprehensive understanding of the research topic from various perspectives. Moreover, all interviewees were asked identical questions, and since they are involved in planning processes. To be able to compare the data from the interviews to each other, and to the other data from this research, interview guides (Appendices 8.1) were constructed following the same keywords as used in the policy document analysis. Because all interviews followed a consistent structure, discussing the same topics in the same order, coding was fairly manageable without the need for additional software.

	Name	Case	Organization	Role	Duration Interview
Interviewee 1	Ben Nijssen	Utrecht	Utrecht Weer Omsingeld	Initiator	47 minutes
Interviewee 2	Walter Gerritsen	Amersfoort	VanRingnaarPark	Initiator, treasurer, secretary	54 minutes
Interviewee 3	Rini van Veen	Utrecht	Municipality of Utrecht	Process Manager City Management	29 minutes
Interviewee 4	Tom de Wit	Amersfoort	Forum Spatial Heritage Flehite	Chairman and spatial planner	43 minutes
Interviewee 5	Nicole Korsten	Neither	Goudappel, mobility consulting firm	Senior Advisor Mobility and Space	46 minutes

Figure 4: Overview of the conducted interviews

3.4 Reflection on Data Quality

The case studies often use non-academic sources. This is because the primary focus of this section is to provide descriptive information. The data will also be analyzed, but this will mostly be done by

comparing the data from the case studies to each other and to the theories mentioned in the theoretical framework, which requires a basis of descriptive information and about the cases.

It is also noteworthy to reflect on the quality of the interviews conducted. Because only five interviews have been conducted, generalizable conclusion cannot be drawn from just the interviews. However, together with the policy document analysis and the comparative case study, the interviews can be a valuable addition to the research. It is also worth mentioning that slightly adapted versions of the interview guide were used for the different groups of actors to ensure that the questions were better tailored to their specific roles. Although the phrasing of the questions may have varied slightly, all interviewees discussed the same issues.

3.5 Ethical Considerations

Ethical considerations were carefully addressed throughout the interview process. To enhance the readability of the text, the names of the interviewees, which are included because they hold or have held positions that lend credibility to their perspectives, are intentionally placed in the overview table and the appendices rather than in the body of the text. Prior to conducting the interviews, explicit consent was obtained from the participants. They were informed of the recording of the interviews and the intended use of their responses in the research, including the use of their names. These ethical measures ensure transparency and respect for the rights and privacy of the interviewees.

4. Canal Restoration Case Studies

This section of the research presents an overview of the two cases discussed in this research: the restoration of the canal ring in Utrecht and the proposed reopening of the southern and western canals in Amersfoort. These cases provide valuable insights into the processes involved. The city of Utrecht is the capital of the province and has about 365,000 inhabitants. Amersfoort is the second biggest city in the province with approximately around 160,000 inhabitants (AlleCijfers, 2023). The restoration of the canal ring in Utrecht represents a completed project that was completed in 2020 (Van den Berg, 2022) and provides valuable lessons on the strategies and challenges faced during the entire restoration process. It serves as a tangible example of successfully reclaimed car space. On the other hand, the proposed reopening of the Southern and Western Canals in Amersfoort is an ongoing project with an uncertain future. This case provides an opportunity to evaluate different perspectives on the considerations and potential obstacles that may arise during the planning and implementation phases. Both case study areas are located in the province of Utrecht, in the Netherlands (Figure 5).



Figure 5: Location of the case study areas (ArcGIS Pro, 2023)

4.1 Case Study: Utrecht

The city of Utrecht has a rich history and is known for its picturesque canals. During Roman times and the early Middle Ages, Utrecht occupied a position where the river the Vecht diverged from the Rhine, forming the present-day Kromme Rijn and Oude Rijn. Over time, these rivers became increasingly difficult to navigate, prompting the implementation of a canal system as a replacement. These canals were already dug in the 14th century and have been a vital part of the city's infrastructure and were very important for the trading position of Utrecht. This new network of canals not only facilitated trade, but also supported various activities, including beer brewing and serving as a vital source of water for firefighting purposes (Dons, 2020).

There was a time, however, when the city faced a hard decision. Beginning in 1958, the city grappled with whether to preserve the historic canals or make way for modern development. German traffic engineer Feuchtinger came up with a plan to drain all the canals to make way for cars (Figure 6).



Figure 6: Feuchtinger's plan (DeNUK, 2022)

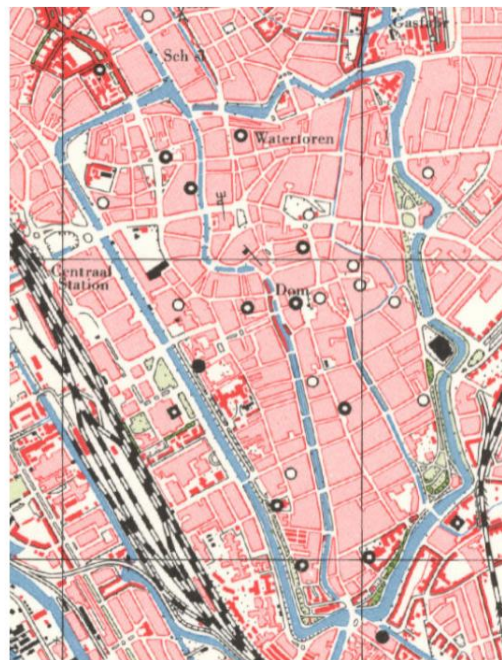


Figure 7: Map of Utrecht in 1959, with all canals (Topotijdreis, 2023)



Figure 8: Map of Utrecht in 1980, with the northwestern canals drained (Topotijdreis, 2023)

Green spaces like the Zocherplantsoen were sacrificed to the car in this plan. The mayor and the aldermen initially agreed with the plan to drain all the canals, but they did not want the green spaces to disappear. In response, Utrecht residents formed the Comité Binnenstad en Singels in protest. This movement attracted a large number of journalists and activists and gained considerable support from the local community. Residents saw the canal as an important cultural heritage and were concerned about its potential loss. The national government also opposed the complete draining of the canal and listed the canals as national monuments, ensuring the preservation of their heritage value and ruling out the complete draining of all the canals (Bout, 2021). In 1968, however, an agreement was reached between the city government and the national government to drain some of the canals to make room for cars. A major factor in the realization of the drainage was the plan to build a large retail, office and residential complex called Hoog Catharijne near the station, partly on the Catharijnesingel. As shown in figures 7 and 8, the Catharijnesingel-Daalsesingel and the Weerdsingel were transformed into roads and parking lots, including a several hundred meters long 12 lane wide highway (Van den Berg, 2022).

After the establishment of the Catharijnebaan, protests against its presence continued. In response, interviewee 1 founded the action group "Utrecht Weer Omsingeld". According to Interviewee 1, Hoog Catharijne was not only a major factor in the draining of the canals, but also a major reason for the possible reopening. Many people thought of Hoog Catharijne as a rather shady place. The crime rate was relatively high, and there was a tunnel there that was called the 'Junk Tunnel', "hundreds of homeless people and junkies lived in and around the shopping center in deplorable conditions" (Steinberger, 2017). Next to that, the 12 lane wide road never had a real function due to the fact that the rest of the canals were never drained, it was a highway in the city center with no supply or disposal (Ten Haaft, 2001). According to Interviewee 1, the road "was never necessary, there were

never many cars, but there was speeding". The fact that the road was never really necessary also made it easier to reduce its size. Influenced in part by all the citizen protests, the city council decided in 1989 to investigate the possibility of reopening the canals (Zijlstra, 2003). The first official plan to reopen the drained canals came in 1993. It was part of the so-called Utrecht City Projekt (UCP). The aim was to make the station area, including Hoog Catharijne, more user-friendly and safer (Van den Berg, 2022). The Utrecht City Projekt master plan was abandoned in 2001 due to a tumultuous municipal election. Prior to the election, the UCP faced a significant challenge in establishing a fully shared land development bank, as it operated under the false assumption that public and private entities would have equal interests and complete different plan components within the same timeframe. As a result, the reopening of the canals was delayed, although this was not the core issue (TerraNova, 2007). And even though this plan was not executed, it was the basis for later plans to reopen the canals (Van den Berg, 2022).

After the collapse of the Utrecht City Projekt, new plans were made. The concept of a public-private partnership was rejected. Two alternatives were presented by the municipality and a referendum was held to decide between the two visions, namely Vision 1 and Vision A. Vision 1 was presented as an alternative where business and retail became the focus. The development strategy was centered around the train station area, with significant real estate ventures to be undertaken by private actors in the area, in part because the municipality had limited land holdings. The reopened canals would become retail corridors. In contrast, Vision A was presented as a greener alternative. It encompassed a larger geographic area and included a more extensive rejuvenation of public spaces. The new canals would be surrounded by a great deal of greenery. Despite Vision A's characterization as a greener and more spacious design, both plans shared an identical building program in terms of scale and scope. The difference between the visions was presented as economy vs. greenery, but the main contrast between these plans was primarily in the assigned role of the city council. The people of Utrecht chose Vision A (TerraNova, 2007), and the planning process for the new public space could start.

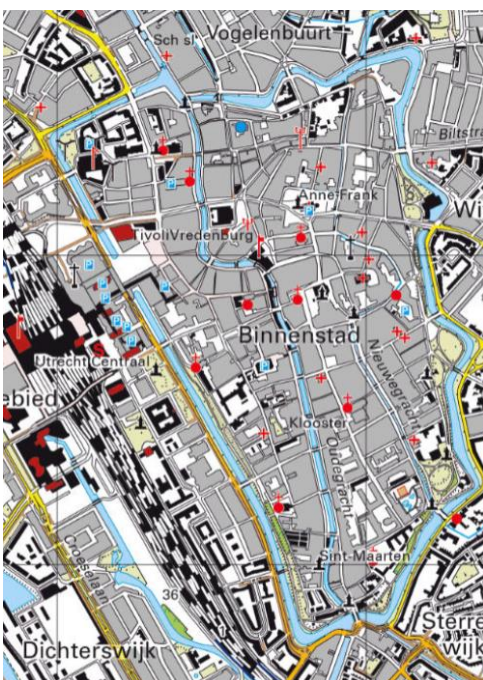


Figure 9: The canals of Utrecht in 2022 (Topotijdreis, 2023)

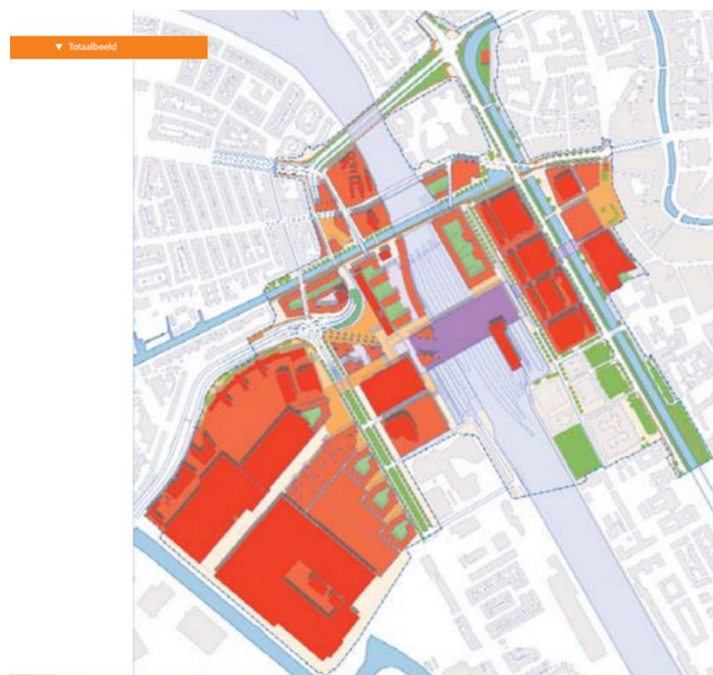


Figure 10: The entire station area redevelopment (Municipality of Utrecht, 2003)

Finally, in 2020, the entire canal was reconnected (Figure 9). The whole of Hoog Catharijne was also rebuilt, but this gigantic redevelopment plan (Figure 10) is still not completed. Although the citizens

of Utrecht chose Vision A, the greener vision, many citizens think that the results looks more like Vision 1 (Figure 11)(Holweg, 2017). A lot has changed, but the effect on the traffic of the reopening of the canals is hard to measure on the city level because there are many other redevelopments going on at the same time. The city aims to ban all through traffic from the city and has made several cuts to facilitate this. At street level, however, there has been a significant reduction in the number of cars. Where the Weerdsingel used to be used by about 30,000 cars per day, this has been reduced to about 10,000 cars per day according to interviewee 1.

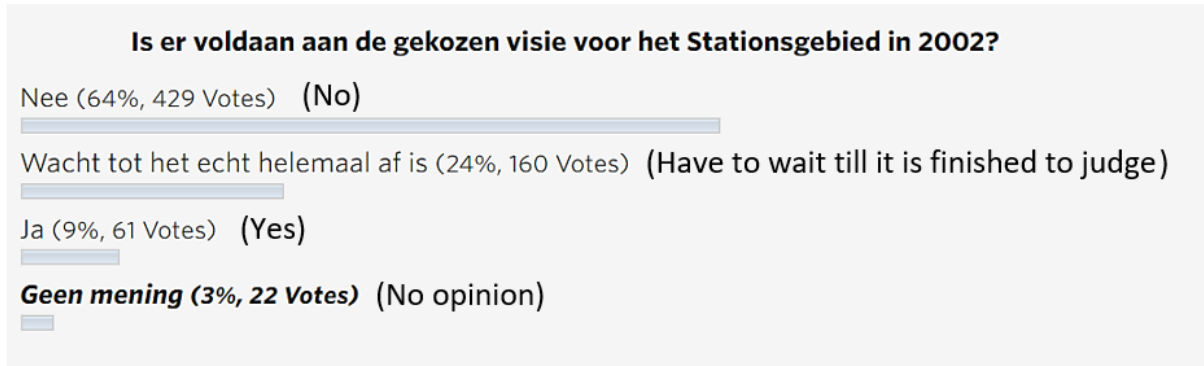


Figure 11: Survey discussing whether the chosen vision is properly implemented (Holweg, 2017)

4.2 Case Study: Amersfoort

The canals in Amersfoort have a different historical background than the canals in Utrecht. Unlike the canals in Utrecht, which were built primarily for trading purposes, the canals in Amersfoort were built primarily for the defense of the city. The first ring of city walls was built around 1300, and as the city expanded, a second ring was constructed around 1450 (DeStadAmersfoort, 2022), complete with canals for added protection (Figure 12). Today, everything within the second ring is considered the

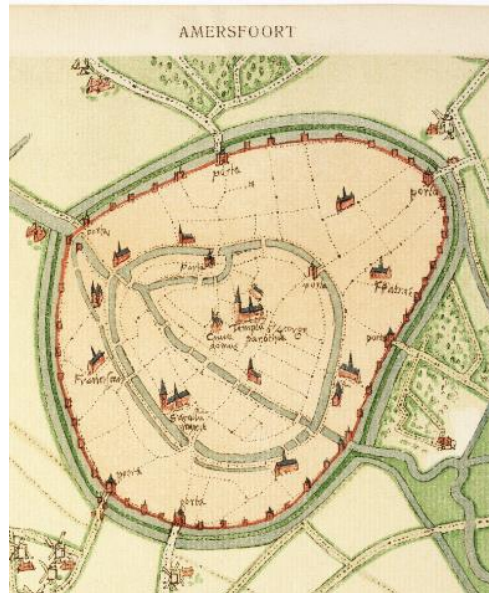


Figure 12: Reproduced map showing Amersfoort in 1570 (Archief Eemland, 2023)

city center. Over time, the walls lost their original function and were largely demolished. The southwestern section of the canal was drained and in 1959 a major road, the city ring, was opened in its place (Figure 13 and 14) (Archief Eemland, 2023). The green and blue corridor in the city center partly became a gray vein of traffic (Figure 15 and 16).



Figure 13: Amersfoort in 1908 (Topotijdreis, 2023)



Figure 14: Amersfoort in 1981 (Topotijdreis, 2023)



Figure 15: The city ring in Amersfoort in 1949 (DeStadAmersfoort, 2022)



Figure 16: The city ring in Amersfoort in 2022 (DeStadAmersfoort, 2022)

As in Utrecht, the idea of replacing the asphalt of the Stadsring with greenery and water is as old as the road itself. But no real plans had ever been made. This changed when interviewee 2, who lives near the ring road, noticed that the city council had encouraged citizens to voice their concerns about traffic issues. Encouraged, he decided to send an email to a city councilor expressing his opinion that it seemed illogical to have unnecessary traffic in the city center with negative consequences such as exhaust fumes and heat stress for the city and its residents. The alderman was receptive to the concerns and found increasing support from various political parties, eventually gaining a majority on the city council for the plan to reopen the canal. The council emphasized its preference for bottom-up rather than top-down planning and encouraged interviewee 2 to start a citizens' initiative to gain more support for his cause. The result was the citizens' initiative VanRingnaarPark (From Ring to Park) (Hardeman, 2022). Many people in the city are already involved in the initiative and are actively making plans. There are also voices of concern. Business owners wonder if their businesses will remain accessible to customers, clients or patients (De Jong, 2020). In addition, many people thought the plan was a nonsense, mainly because they thought it would never happen (Hardeman, 2022). Now, a large proportion of residents think that two of the four lanes on the Stadsring should give way to parkland and water (Figure 17).

Should the Stadsring be replaced by a city canal?

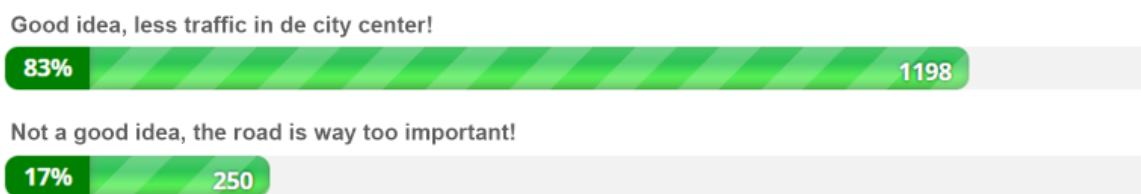


Figure 17: Survey showing that there is a majority for reopening the canal in Amersfoort (Pels, 2020)

One of the ways the citizens' initiative tried to convince the residents was to close a section of the Stadsring for one day. This was called PITSTOP. This was a festival initiated and partly organized by VanRingnaarPark on a section of the Stadsring (Figure 18). This was intended not only as a fun event, but also as an experiment to see what would happen to traffic. This turned out to be a very successful experiment, as traffic flowed throughout the day without any major congestion (De Groot, 2022).

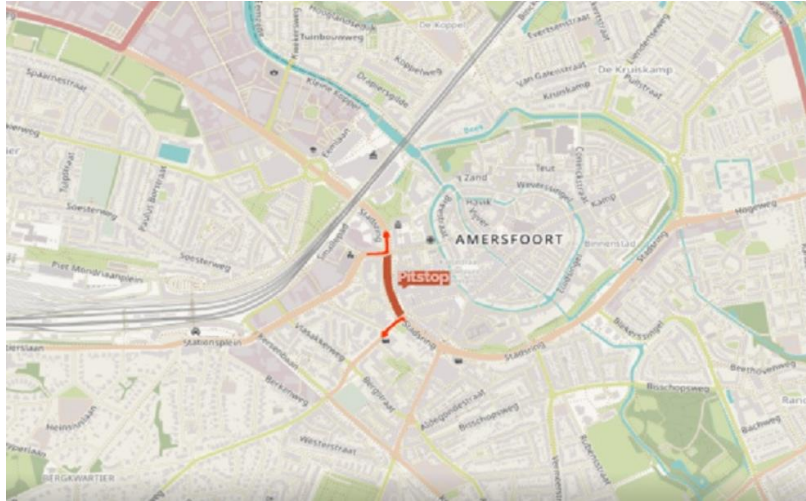


Figure 18: Map showing the location of the PITSTOP festival (De Groot, 2022)

The municipality there ordered a conceptual traffic model to assess the potential impact of the reopening of the city's drained canals on traffic levels. The report that discusses this model (RH/DHV, 2021) is based on the assumption that the ring road will change from a 2x2 lane configuration to a 2x1 lane structure, accompanied by a reduction of the maximum speed limit from 50 km/h to 30 km/h. To make sure that the city ring cannot be used as a throughway anymore, but that the city center stays accessible, multiple 'radians' will be used to get from the new ring road to the city center (Figure 19). The results of this model showed that the transformation of the city ring can be expected to reduce the amount of traffic on the city ring, which will improve the livability and the ability to cross the road.



Figure 19: Traffic model of Amersfoort, showing the proposed new main ring road and the radians towards the city center (RH/DHV, 2021)

Amersfoort is still in the early stages of implementing the plan to reopen its drained canals to reduce the number of cars in the city center and improve the quality of life. As in Utrecht, the active efforts of a citizens' initiative have put the idea on the map and generated more support among residents. However, the implementation of the plan is still uncertain due to the lengthy decision-making and planning approval process, which can take several years. Nevertheless, the progress made so far indicates a positive trajectory for Amersfoort in its efforts to revive and reopen the previously drained canals and reclaim car space.

5. Results

This section presents the combined results of the policy document analysis, the comparative case study and the conducted interviews on various spatial and non-spatial factors that influence the reclamation of car spaces in city centers. The results are compared with each other within themes, but the themes are also discussed in relation to each other.

5.1 Spatial Factors

5.1.1 Mobility

Mobility is a critical aspect of urban development, and cities must adapt to accommodate the growing number of travelers (Municipality of Utrecht, 2003). Utrecht and Amersfoort recognize the need to manage increasing mobility through effective policies and infrastructure improvements. Encouraging a modal shift by prioritizing sustainable modes of transport is, according to the policies of both cities, crucial to manage the projected growth (Figure 20) in mobility (Municipality of Utrecht, 2021 & RH/DHV, 2021) as the disappearance of traffic depends on the availability of alternative modes of transport (Van Dijk, 2022). Traffic should be dispersed to other modes of transport rather than concentrated on another road to facilitate the mobility transition. This can be done by improving the quality and availability of sustainable transport options, such as cycling infrastructure and efficient public transport systems to make these modes more attractive to commuters (Municipality of Amersfoort, 2013).

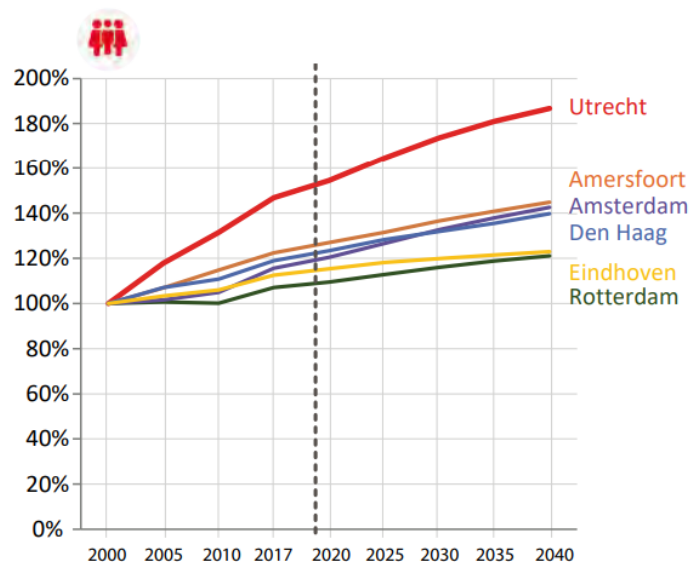


Figure 20: Projected population growth in big cities in the Netherlands (Municipality of Utrecht, 2021)

In addition to modal shift, another approach is to redirect regional traffic away from the city center (Municipality of Utrecht, 2005). There should be a ring around the city, with radials towards the city center (Municipality of Utrecht, 2005 & Municipality of Amersfoort, 2022) so the city centers will remain accessible for destination traffic, but not for through traffic. This approach will allow for a smoother traffic flow around the city, while keeping the city center accessible (Municipality of Amersfoort, 2013). To make this possible, flanking measures must be implemented to prevent increased traffic pressure on other roads (RH/DHV, 2021) and to accommodate the growing number of travelers (OKRA, 2017).

Both cities have similar approaches in their policy plans. They share the goal of promoting a modal shift to sustainable modes to accommodate the projected growth in mobility. Both cities also

recognize the need to redirect regional traffic away from city centers. But while they share many of the same strategic approaches, the size of the city and the local context influence the precise implementation.

Several interviewees have overlapping views on how to manage urban mobility. Interviewee 1 states that it is important to reduce traffic in the city center, while Interviewee 2 also states that it is important to prioritize accessibility over through traffic in the city center. Respondent 3 mentions that implementing traffic cuts is a good way to achieve this. These three respondents advocate minimizing the use of cars for through traffic, while keeping the city center available for destination traffic.

“In terms of road capacity, we shouldn't really be talking about flow, but about accessibility” (Interviewee 2)

Respondents 4 and 5 agree with these views, but also emphasize the importance of finding alternative modes of transportation when implementing traffic reductions, suggesting a shift to focus on creating more space for walking, cycling, and public transportation rather than to plan for cars, to improve urban mobility.

The interviewees' views are in line with the cities' policies, as they also emphasize the importance of diverting through traffic away from city centers and promoting sustainable modes of transport as a key factor in traffic management.

5.1.2 Livability

Livability is a key factor in urban development, with the focus on creating cities that offer a high quality of life for their residents. In pursuit of this goal, policymakers in Utrecht and Amersfoort have several strategies to achieve this.

The Municipality of Utrecht (2007) emphasizes the improvement, expansion and connection of green spaces to improve the overall quality of the city's green infrastructure. They want to create a liveable city with a city park and blue veins, and emphasize the importance of including green spaces in urban planning (2021). The Municipality of Amersfoort (2013) has a similar view, emphasizing the importance of redesigning the Stadsring to reduce the number of cars, make it easier for pedestrians and cyclists to cross, and (2022) improve the overall quality of life in the area by implementing green and blue spaces.

Both cities' policies also recognize the impact of climate change. Although this factor was not taken into account by the Municipality of Utrecht (2007) when the plans to reopen the canals were made, both cities now emphasize the need to adapt to changing weather patterns and promote climate adaptation measures such as greening public spaces, creating water storage capacity and improving temperature regulation (Municipality of Utrecht, 2018 & Municipality of Amersfoort, 2030). A canal can contribute to combating the urban heat island effect (Figure 21).

The interviewees mostly agree with the policies of the municipalities of Utrecht and Amersfoort. All five state that the creation of a more livable, green and blue environment is the main reason for reclaiming car space. Interviewees 2 and 4, both actors in the case of Amersfoort, also mention that adaptation to climate change plays an important role in the desire to reclaim car space, which is in line with the policy documents of the municipality. In the case of Utrecht, however, climate change adaptation did not play a major role in the decision-making process. According to Interviewee 3, the positive effects of trees and water on the local climate were known, but the will to implement this

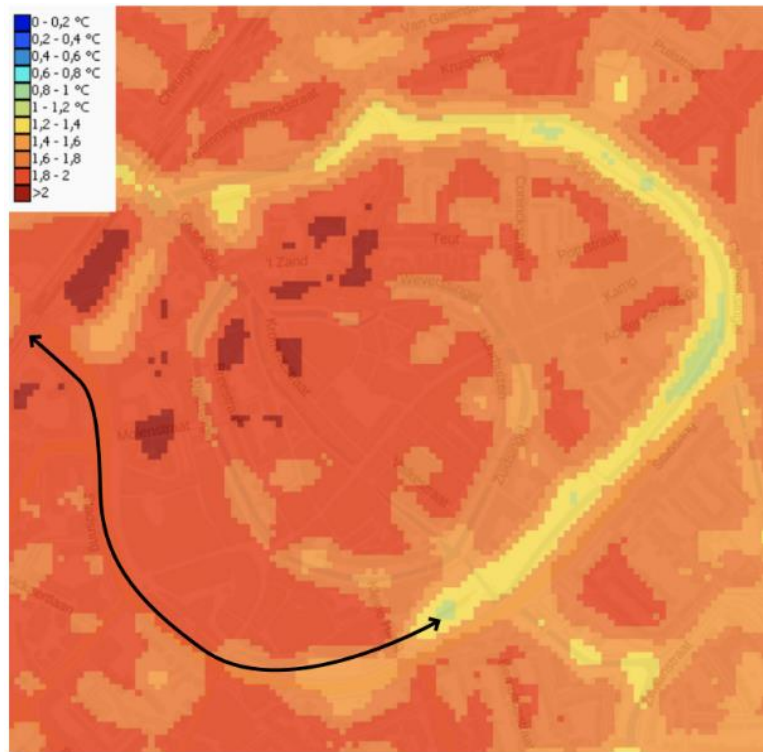


Figure 21: Map of Amersfoort showing the effects of a canal on the urban heat island effect (Van Otterloo et al., 2021)

project was already so strong that it was not part of the decision-making process. This is also in line with Utrecht's policy documents, as adaptation to climate change was not yet an issue when the plan was initiated (Municipality of Utrecht, 2007). Interviewee 5 sees a similar trend. She argues that climate change adaptation is not yet the most important reason for cities to make new mobility plans, but it is a factor that is becoming more important.

5.1.3 Relationship Mobility-Livability

Mobility and livability are not only separate spatial factors influencing the process of car space reclamation, but they also have a strong relationship. This relationship between mobility and quality of life is recognized in the urban planning strategies of both Utrecht and Amersfoort (Municipality of Utrecht, 2005 & Municipality of Amersfoort, 2022). Utrecht distinguishes between economically important core areas, which require optimal accessibility, and residential areas, where quality of life and traffic safety are a priority. In residential areas, the priority is to create 30 km/h zones to improve the quality of life. However, it is essential to ensure the smooth flow of traffic generated in these areas through designated district access roads with a higher speed limit (50 km/h). These roads facilitate the connection of neighborhoods, access to local amenities and integration with the main transport network. In Amersfoort, traffic will also be diverted to district access roads, so that residential areas can remain traffic-calmed and liveable (RH/DHV, 2021). The reduction of car traffic on the Stadsring, for example, is expected to increase the livability of the area and improve pedestrian accessibility. In general, the aim is to achieve a balance between mobility and livability.

The relationship between livability and mobility is complex and nuanced, as expressed by the interviewees. While all interviewees highlight potential conflicts between mobility and livability on a small scale, as in the policies of Utrecht and Amersfoort, Interviewee 3 acknowledges the benefits of mobility in terms of access and broader livability considerations. He argues that no one wants a highway in their backyard, but that access to a highway increases livability. However, all interviewees agree that reducing automobility can contribute to a safer and more livable environment. This is also

in line with the Utrecht and Amersfoort policy documents. Interviewee 5 emphasizes the distinction between automobility and other modes of mobility, pointing out that improved walking and cycling mobility can increase livability, while automobility can decrease it.

5.2 Non-spatial Factors

5.2.1 Public Support

Public support and participation play an important role in urban development, as the examples of Utrecht and Amersfoort show. Participatory planning is an important factor as it can lead to more public support (Woltjer, 2002). In the case of Utrecht, the city engaged with the public through general public meetings and specific meetings for different stakeholder groups, including residents' associations and interest groups (Municipality of Utrecht, 2003). This interactive approach allowed for the incorporation of public input and resulted in a clear vision with public support that influenced the planning process. Similarly, the Stappenplan Singel Participatie (Municipality of Utrecht, 2017) outlines a step-by-step process for involving all relevant parties, including residents, in the design of a section of the reopened city canal. In Amersfoort, the municipality also emphasizes the importance of seeking input from stakeholders and residents, recognizing that early involvement leads to more effective and meaningful contributions (Municipality of Amersfoort, 2022). These examples demonstrate a commitment to public engagement that ensures that the perspectives and interests of the community are taken into account in the decision-making process for urban development projects, leading to greater public support.

A factor that is not mentioned in the policy documents, but is highlighted by the interviewees, is the influence of citizens' initiatives. Citizens' initiatives play two important roles in urban development: putting a plan on the political agenda and actively participating in the planning process. Interviewees emphasize the importance of public support and engagement in bringing initiatives to the attention of policy makers. Not only the interviewees involved in citizens' initiatives, but also the other actors interviewed state that citizens' initiatives are essential for gaining wider public support and can thus gain crucial political backing. Interviewee 1 states that "everyone has always said that the canal was reopened because of the citizens' initiative". Interviewee 4 mentions that in politics, citizens' initiatives often provide fresh perspectives and address important elements that might otherwise be overlooked. However, according to interviewee 5, for citizens' initiatives to be successful, they need to be somehow aligned with the government's vision. If a government really does not want it, citizens' initiatives will not have an impact. But if initiatives are aligned with government goals and supported by both citizens and politicians, they can play a valuable role in the planning and development process.

5.2.2 Political Support

In addition to public support, a plan must also have political support in order to be implemented, as politicians are the policy and decision makers. An important factors influencing political support is the use of holistic strategies.

Two holistic approaches can be observed in urban planning. The first approach is to adapt to a larger spatial project that guides the overall transformation of an area, such as the station area in Utrecht. In this case, the canal served as a key element to integrate and connect the old city and the Hoog Catharijne (Municipality of Utrecht, 2003). Interviewees 1 and 3, who were involved in the planning process in Utrecht, also claim that being part of this larger project helped to integrate the new canal into the area. By reclaiming public space and incorporating these elements, the project became more comprehensive and politicians were drawn to the plan.

"If a city like Amersfoort does not have a vision for mobility, it is hopeless and useless to start tinkering with the Stadsring" (Interviewee 5).

The second approach is to commit to a comprehensive city vision. The aim is to develop a vision for the city that provides a framework for planning and defines the desired state of the city in the future (Municipality of Amersfoort, 2022). By ensuring that all plans are in line with this overarching vision, a city can effectively coordinate and integrate different projects and initiatives to promote cohesive and sustainable development. According to Interviewee 2, the goal in Amersfoort is to reclaim space for people throughout the city. This approach includes reducing on-street parking, promoting alternative modes of transport, and reopening the ring road. Simply removing a major road will not have a significant impact; the collective strategy with a unifying goal can make a difference. Interviewees 4 and 5 also state that spatial interventions only make sense with an overall vision for the city.

5.2.3 Combat Climate Change

A factor that can both influence public and political support is the combat of climate change. Although it is a goal of both cities, all 4 interviewees involved in the processes do not mention combatting climate change as an important goal. Cities and residents are more concerned with the local environment, i.e. climate adaptation, than with the fight against climate change. According to Interviewee 4, it's a national societal discussion that you can't do much about at the city level. According to Interviewee 5, it is also mainly a goal for cities, since "there is no city in the Netherlands that does not want to move towards more sustainable mobility", but it is often only one of the reasons and not the main reason for citizens to deal with mobility.

5.2.4 Economic Viability

In Utrecht, the station redevelopment had investment opportunities for both private parties and the government, with the aim of creating a more livable area that creates jobs and improves the city's image. The government contributed approximately one third of the investment, and a phased approach was used for implementation so the costs could be spread (Municipality of Utrecht, 2003). The Municipality of Amersfoort (2013) recognizes that additional funding may not be readily available, so the municipality is also taking an active role in connecting different stakeholders and facilitating alternative development opportunities. Similarly, the City Vision on Environment 2030-2040 (Municipality of Amersfoort, 2022) recognizes the complex challenges associated with urban growth and the need for substantial investments, while acknowledging the limitations of available funds. The aim is to spread the investment costs fairly across all developments in the city. These approaches highlight the importance of strategic coordination and a fair distribution of financial responsibilities for the implementation of urban development plans.

The interviewees provide additional valuable insights into various aspects of the economic viability of urban development projects that are not all mentioned in the policy documents. Interviewee 1 emphasizes the need to consider the costs and potential returns when reclaiming car spaces, stressing that such projects should benefit a wider area to justify the investment. Interviewees 1 and 5 also stress that the creation of an attractive living environment, which can be enhanced by features such as a canal, can strengthen the economic viability of the area it is in, contradicting the concerns about decreased accessibility harming the economic position of an area. Interviewee 2 and 5 believe that if the plan is good, and has enough support, the necessary funds will come available. As was also mentioned in the policies of Utrecht and Amersfoort, Interviewee 4 suggests that private actors can contribute to the funding of the project, but need support from the government.

6. Conclusion

The most important factors influencing the processes of returning car space to public space in city centers are finding a balance in mobility and livability and gaining public and political support.

As also stated in earlier research (Van Dijk, 2022), discussed in the theoretical framework, this study confirms that the reduction of major roads requires the development of sustainable transportation options to compensate for the loss of car capacity. It is essential to prioritize pedestrians, cyclists, public transport, and Mobility as a Service (MaaS) over private cars in urban design to create a better living environment. Next to that, this study identifies the need for a shift in focus from traffic flow to accessibility in city centers. Unnecessary through traffic should be redirected away from the center while maintaining accessibility for destination traffic. Differentiating between inter-local and local traffic is also important, with the car remaining the best option for inter-local travel.

There are also important non-spatial factors contributing to the realization of car space reclamation. Earlier research suggests that active citizen participation can be perceived as a threat to public planners, even though it is generally considered desirable (Horlings et al., 2021). This research however, shows that it is not only desirable, but that some cases cities actually require a citizen initiative, or other citizen involvement before they implement a plan, preferring bottom-up planning to top-down planning.

Another non-spatial factor is being part of a holistic approach. While previous research has found that a single spatial project can either adapt to or perform a strategy (Rivolin, 2008), this research shifts this to a distinction between involvement in a larger spatial project or in a vision. A plan is more likely to be implemented if it is part of a larger spatial redevelopment project or if it is part of a comprehensive citywide vision.

Fighting climate change by promoting the mobility transition was expected to be an important reason for cities to reclaim car space for public green space. As in previous research, it was stated that replacing heavy car infrastructure with green and blue infrastructure can help discourage car use and promote the mobility transition (Cairns et al., 2002). However, this research discovered that cities are focusing on car space reclamation not only to combat climate change, but to adapt to the impacts of climate change and create a more livable environment. And however cities are also focused on combatting climate change, this is not a core issue for citizens, as they mainly care about their local environment. If a plan to reclaim car space is to contribute to the mobility transition, the focus should be on providing alternative travel options in addition to removing car infrastructure.

Initially, the spatial factors of mobility and livability and the non-spatial factors of public support and political support were expected to be the most important factors in reclaiming car space, and therefore part of the conceptual model of this research. These factors were all considered important, but additional factors within these factors, adaptation to climate change, and holistic approaches were identified.

The policy document review together with the comparative case study and strengthened by interviews with actors from planning processes, provide valuable insights into the processes and challenges involved in reclaiming car space in city centers. However, only two cases were studied and only two actors per case was interviewed. This makes the results not completely generalizable, although the main takeaways can still be useful in other cases. In future research, several additional cases could be researched and several actors with even more different roles could be interviewed in order to obtain a broader view and more meaningful and generalizable results.

7. References

- Abma (2008) *Het klimaatvraagstuk in de ruimtelijke ordening: Een analyse van de mate van anticipatie op klimaatsverandering in de ruimtelijke inrichting in Nederland, Engeland en VS.* Rijksuniversiteit Groningen.
- Banister, D. (2007) "Cities, mobility and climate change," *Journal of Transport Geography*, 19(6), pp. 1538–1546. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009>.
- Bartlett, L. and Vavrus, F. (2017) "Comparative Case Studies: An Innovative Approach," *Nordic Journal of Comparative and International Education*, 1(1). Available at: <https://doi.org/10.7577/njcie.1929>.
- Blok, Van Buuren and Fenger (2023) "The Public Value of Citizens' Initiatives: Evidence from a Dutch Municipality," *The American Review of Public Administration*, 0(0). Available at: <https://doi.org/10.1177/02750740231175162>.
- Bout, M. (2021) *Utrecht heeft de singel terug.* Available at: <https://geografie.nl/artikel/utrecht-heeft-de-singel-terug> (Accessed: July 3, 2023).
- Cairns, S., Atkins, S. and Goodwin, P. (2002) "Disappearing traffic? The story so far," *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, 151(1), pp. 13–22. Available at: <https://doi.org/10.1680/muen.2002.151.1.13>.
- De Groot, S. (2022) "Festival PITSTOP van start op Amersfoortse Stadring, gevreesde verkeerschaos blijft vooralsnog uit," *AD.nl*, 17 September. Available at: <https://www.ad.nl/amersfoort/festival-pitstop-van-start-op-amersfoortse-stadring-gevreesde-verkeerschaos-blijft-vooralsnog-uit~a231e4c1/> (Accessed: July 4, 2023).
- Diemel (2020) *De succes- en faalfactoren van een project.* Available at: <https://www.strategischadviescentrum.nl/2020/07/01/de-succes-en-faalfactoren-van-een-project-deel-2->

- Horlings, L. *et al.* (2021) "Citizen Engagement in Spatial Planning, Shaping Places Together," *Sustainability*, 13(19), p. 11006. Available at: <https://doi.org/10.3390/su131911006>.
- İstillozlu, E. and Doratli, N. (2021) "A normative approach for assessment of accessibility from liveability perspective," *European Planning Studies*, 29(1), pp. 39–56. Available at: <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1779666>.
- Kleerekoper, L., Van Esch, M. and Salcedo, T. (2012) "How to make a city climate-proof, addressing the urban heat island effect," *Resources Conservation and Recycling*, 64, pp. 30–38. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2011.06.004>.
- Municipality of Amersfoort (2013) *Visie Verkeer en Vervoer 2030*.
- Municipality of Amersfoort (2021) *Relatie Stadsring – Westelijke Ontsluiting – Langs Eem en Spoor*.
- Municipality of Amersfoort (2022) *Ontwerp Omgevingsvisie Amersfoort 2030-2040*.
- Municipality of Utrecht (2002) *Masterplan Stationsgebied Utrecht*.
- Municipality of Utrecht (2005) *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020*.
- Municipality of Utrecht (2007) *Groenstructuurplan Utrecht*.
- Municipality of Utrecht (2017) *Stappenplan Singel Participatie*.
- Municipality of Utrecht (2018) *Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030*.
- Municipality of Utrecht (2021) *Mobiliteitsplan 2040*.
- OKRA Landschapsarchitecten (2017) *Catharijnesingel Zuid Voorlopig Ontwerp+*. Municipality of Utrecht.
- Pels, M. (2020) "Wat vind jij: moet de stadsring een stadsgracht worden?," *Indebuurt*, 27 October. Available at: <https://indebuurt.nl/amersfoort/nieuws/wat-vind-jij-moet-de-stadsring-een-stadsgracht-woorden~106086/?> (Accessed: July 4, 2023).
- Ravazzoli, E. and Torricelli, G.P. (2017) "Urban mobility and public space. A challenge for the sustainable liveable city of the future," *The Journal of Public Space*, 2(2), pp. 37–50. Available at: <https://doi.org/10.5204/jps.v2i2.91>.

- RH/DHV (2021) *Verkeersonderzoek Stadsring Amersfoort autoluw*. Available at: <https://vanringnaarpark.nl/wp-content/uploads/2021/10/Publieksversie-Verkeersonderzoek-RHDHV.pdf> (Accessed: May 31, 2023).
- Rivolin, U.J. (2008) "Conforming and Performing Planning Systems in Europe: An Unbearable Cohabitation," *Planning Practice and Research*, 23(2), pp. 167–186. Available at: <https://doi.org/10.1080/02697450802327081>.
- Roodbol-Mekkes, P. and Van Den Brink, A. (2015) "Rescaling Spatial Planning: Spatial Planning Reforms in Denmark, England, and the Netherlands," *Environment and Planning C- government and Policy*, 33(1), pp. 184–198. Available at: <https://doi.org/10.1068/c12134>.
- RTV Utrecht (2020) "Krijgt de Keistad net als Utrecht haar singel terug? Wel als het aan deze Amersfoorters ligt," 23 November. Available at: <https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2112642/krijgt-de-keistad-net-als-utrecht-haar-singel-terug-wel-als-het-aan-deze-amersfoorters-ligt> (Accessed: July 4, 2023).
- Ruhrort, L. (2023) "Can a rapid mobility transition appear both desirable and achievable? Reflections on the role of competing narratives for socio-technical change and suggestions for a research agenda," *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 36(1), pp. 123–140. Available at: <https://doi.org/10.1080/13511610.2022.2057935>.
- *Stadskern* (no date). Available at: <https://www.archiefeland.nl/hulp-bij-onderzoek/tips/wijken-en-straten/binnenstad> (Accessed: May 30, 2023).
- *Statistieken gemeente Amersfoort* (2023). Available at: <https://allecijfers.nl/gemeente/amersfoort/> (Accessed: May 31, 2023).
- Stead, D. (2021) "Conceptualizing the Policy Tools of Spatial Planning," *Journal of Planning Literature*, 36(3), pp. 297–311. Available at: <https://doi.org/10.1177/0885412221992283>.
- Steinberger, M. (2017) "Junkentunnel onder Hoog Catharijne was hel van de stad," *AD*, 6 January. Available at: <https://www.ad.nl/utrecht/junkentunnel-onder-hoog-catharijne-was-hel-van-de-stad~a2970503/> (Accessed: May 28, 2023).

- Swieringa, P. (2020) *De Monicabrug stond in 1999 nog midden op een verkeersplein en daar was goed over nagedacht*. Available at: <https://www.ad.nl/utrecht/de-monica-brug-stond-in-1999-nog-midden-op-een-verkeersplein-en-daar-was-goed-over-nagedacht~a0e0df65/> (Accessed: May 29, 2023).
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. and Rodriguez, A. (2002) "Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy," *Antipode*, 34(3), pp. 542–577. Available at: <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00254>.
- Ten Haaft, G. (2001) "Het water lonkt," *Trouw*, 27 August. Available at: <https://www.trouw.nl/nieuws/het-water-lonkt~bda2c091/> (Accessed: May 29, 2023).
- TerraNova (2007) *A masterplan for Utrecht railway station area, Connected Cities*.
- The Redaction (2022) "Reconstructie: Als het aan de sloopwoede van de Utrechtse gemeenteraad had gelegen, was 't Hoogt nu een parkeerplek," *De NUK*, 4 April. Available at: <https://denuk.nl/reconstructie-als-het-aan-de-sloopwoede-van-de-utrechtse-gemeenteraad-lag-was-t-hoogt-nu-een-parkeerplek/> (Accessed: May 26, 2023).
- *Topotijdreis* (2015). Kadaster. Available at: <https://www.topotijdreis.nl/> (Accessed: May 24, 2023).
- Van Aken, T.G.C. (1996) *"De weg naar projectsucces: Eerder via werkstijl dan via instrumenten"*, Lemma, Utrecht.
- Van Den Berg, T. (2022) "UWO," *Utrecht Weer Omsingeld*, 3 June.
- Van Dijk (2022) *The causation of disappearing traffic in the context of the Netherlands*. Utrecht University.
- Van Otterloo, J., et al. (2021) *Van ring naar park: Amersfoort, een manifest voor de Stadsring*. VanRingnaarPark.
- Woltjer, J. (2002) "The 'Public Support Machine': Notions of the Function of Participatory Planning by Dutch Infrastructure Planners," *Planning Practice and Research*, 17(4), pp. 437–453. Available at: <https://doi.org/10.1080/02697450216358>.

- Zijlstra, H. (2003) "Het herwonnen water," *Vereniging Oud Utrecht*, August.

8. Appendices

8.1 Interview Guides

8.1.1 Interview Guide Citizens' Initiatives

Consent

Voordat we beginnen moet ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik voor mijn scriptie, of ik uw naam mag gebruiken, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Research background

Eerste geef ik even achtergrond over mijn onderzoek. Hoofdvraag: Wat zijn de succes- en faalfactoren voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte? Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief.

Introduction of interviewee

Dan zou ik u nu graag willen vragen of u een kleine introductie over uzelf kunt geven.

Wat was voor u de aanleiding om met een burgerinitiatief te beginnen?

Kunt u mij een samenvatting geven hoe dat hele proces tot nu toe voor u verlopen is? Hoe lang duurde het voordat de plannen serieus genomen werden?

Spatial factors

- Denkt u dat ruimtelijke factoren belangrijk zijn?
 - *Mobility*
 - o Capaciteit van de wegen?
 - o Andere vervoersmiddelen aanbieden bevorderen?
 - *Livability*
 - o Is mobiliteit tegenstrijdig met leefbaarheid?
 - o Wat zijn belangrijke aspecten van leefbaarheid?
 - o *Climate change adaptation* belangrijk?

Non-spatial factors

- Welke andere factoren zijn denkt u noodzakelijk om het plan te laten slagen?
- *Public support*
 - o *Citizens' initiative*
 - Was het ook gebeurd zonder een burgerinitiatief?
 - Wat voor stappen moet een burgerinitiatief ondernemen?
- *Political support*
 - o *Holistic strategies*
 - o Denkt u dat dat helpt?
 - o In welke manieren helpt het?
 - Weg capaciteit en andere vervoersmiddelen meteen erbij ontwikkelen?
 - o Is het noodzakelijk?
- *Combat climate change*

- Klimaatverandering benadrukken?
 - Meer burger steun?
 - Groter plan om andere vervoersmiddelen te ondersteunen?
- *Economic viability*
 - Rol private sector
- Andere factoren?

Effects

Wat kunt u zeggen over de effecten van het plan?

- Minder auto's?
- Andere wegen drukker?

Lessons learned

Welke lessen geleerd tijdens het proces?

- Dingen die van te voren niet verwacht waren?
- Denkt u dat deze kennis te generaliseren is om bij andere projecten ook te gebruiken?

8.1.2 Interview Guide Participating Experts

Consent

Voordat we beginnen moet ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik voor mijn scriptie, of ik uw naam mag gebruiken, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Research background

Eerste geef ik even achtergrond over mijn onderzoek. Hoofdvraag: Wat zijn de succes- en faalfactoren voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte? Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief.

Introduction of interviewee

Dan zou ik u nu graag willen vragen of u een kleine introductie over uzelf kunt geven en uw rol in dit proces.

Spatial factors

- Denkt u dat ruimtelijke factoren belangrijk zijn?
 - *Mobility*
 - o Capaciteit van de wegen?
 - o Andere vervoersmiddelen aanbieden bevorderen?
 - *Livability*
 - o Is mobiliteit tegenstrijdig met leefbaarheid?
 - o Wat zijn belangrijke aspecten van leefbaarheid?
 - o *Climate change adaptation* belangrijk?

Non-spatial factors

- Welke andere factoren zijn denkt u noodzakelijk om het plan te laten slagen?
- *Public support*
 - o *Citizens' initiative*
 - Voegt een burgerinitiatief wat toe?
 - Was het ook gebeurd zonder een burgerinitiatief?
- *Political support*
 - o *Holistic strategies*
 - Denkt u dat dat helpt?
 - In welke manieren helpt het?
 - Weg capaciteit en andere vervoersmiddelen meteen erbij ontwikkelen?
 - Is het noodzakelijk?
- *Combat climate change*
 - o Klimaatverandering benadrukken?
 - Meer burger steun?
 - Groter plan om andere vervoersmiddelen te ondersteunen?
- *Economic viability*
 - o Rol private sector?
- Andere factoren?

Effects

Wat kunt u zeggen over de effecten van het plan?

- Minder auto's?
- Andere wegen drukker?

Lessons learned

Welke lessen geleerd tijdens het proces?

- Dingen die van te voren niet verwacht waren?
- Denkt u dat deze kennis te generaliseren is om bij andere projecten ook te gebruiken?

8.1.3 Interview Guide Mobility Expert

Consent

Voordat we beginnen moet ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik voor mijn scriptie, of ik uw naam mag gebruiken, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Research background

Eerste geef ik even achtergrond over mijn onderzoek. Hoofdvraag: Wat zijn de succes- en faalfactoren voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte? Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief.

Introduction of interviewee

Dan zou ik u nu graag willen vragen of u een kleine introductie over uzelf kunt geven en uw baan als mobiliteitsadviseur.

Spatial factors

- Denkt u dat ruimtelijke factoren belangrijk zijn in dit soort processen?
 - *Mobility*
 - o Capaciteit van de wegen?
 - o Andere vervoersmiddelen aanbieden bevorderen?
 - *Livability*
 - o Is mobiliteit tegenstrijdig met leefbaarheid?
 - o Wat zijn belangrijke aspecten van leefbaarheid?
 - o *Climate change adaptation* een belangrijke trend in steden om auto mobiliteit aan te pakken?

Non-spatial factors

- Welke andere factoren zijn denkt u noodzakelijk om dit soort plannen te laten slagen?
- *Public support*
 - o *Citizens' initiative*
 - Voegt een burgerinitiatief wat toe?
- *Political support*
 - o *Holistic strategies*
 - Denkt u dat dat helpt?
 - In welke manieren helpt het?
 - Weg capaciteit en andere vervoersmiddelen meteen erbij ontwikkelen?
 - Is het noodzakelijk?
- *Combat climate change*
 - o Klimaatverandering benadrukken bij projecten?
 - Meer burger steun?
 - Groter plan om andere vervoersmiddelen te ondersteunen?
- *Economic viability*
 - o Rol private sector?
- Andere factoren?

8.2 Interviews

8.2.1 Interview with Ben Nijssen (interviewee 1), initiator of Utrecht weer Omsingeld

Interviewer: Voordat we beginnen wil ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik in mijn scriptie, uw naam daarin gebruik, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Geïnterviewde: Ja dat is prima allemaal.

Interviewer: Oke, dan zal ik u even wat achtergrond informatie geven over mijn onderzoek, Ik onderzoek wat de succes- en faalfactoren zijn voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte. Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief. Zou u nu een kleine introductie over uzelf kunnen geven, over wat u hier heeft gedaan?

Introduction

Geïnterviewde: Ja, ik ben dus eigenlijk geen Utrechter, maar een geboren Rotterdammer. Toen ik in Utrecht kwam wonen in de jaren 70 was de singel al gedempt. In 1986 ben ik in de binnenstad van Utrecht komen wonen. Ik was actief in het Wijk C comité. Vanuit dat comité hebben we op een gegeven ogenblik gezegd, wij zien mogelijkheden om de singel weer open te laten graven. Ons primaire belang was dat het veel positieve effecten zou hebben voor de omwonenden, maar ook voor de hele stad dat het meerwaarde heeft. Wat wij hebben gedaan is vooral het bewerken van de publieke opinie, het aangeven wat het nut is van het herstel van de singel, dat het voor iedereen belangrijk is om het te doen. Er waren ook tegenstanders, met name de middenstand die eerst heel erg tegen stribbelden, maar uiteindelijk ook wel de voordelen zijn gaan zien van het herstel van de singel. Dus dat het ook wel voor het economisch renderen van de binnenstad belangrijk is dat er een prettig leef- en verblijfsklimaat is.

Interviewer: Wat waren de tegenargumenten? Vooral dat het veel geld kost?

Mobility

Geïnterviewde: Nou de bereikbaarheid. Als een doorgaande weg zou worden doorgesneden zou dat het verkeer heel erg beperken, en ook de bereikbaarheid van de binnenstad vond men heel erg belangrijk. Wij moesten dus bewijzen dat de bereikbaarheid van de binnenstad niet nadelig werd beïnvloed. Het grote voordeel van het beperken van het autoverkeer is ook dat je de files naar de binnenstad beperkt. Wij hebben altijd betoogd, dat de bereikbaarheid van de binnenstad juist gebaad was bij het knippen van het doorgaande verkeer.

Interviewer: Dus het verkeer is nu dus beter verspreid over de stad?

Geïnterviewde: Ja, maar het fungeert nog steeds gedeeltelijk, want de rigoureuze maatregelen die men in 1992 had voorgesteld zijn nog steeds niet helemaal doorgevoerd en staat nog steeds tot discussie. Een knip is nu door middel van verkeerslichten veranderd in een doorstroombepanking die verkeer mondjesmaat toelaten. Maar het is nog steeds mogelijk om als doorgaande weg te gebruiken. Maar dat wordt nog steeds bediscussieerd.

Interviewer: En daar bent u ook nog steeds bij betrokken?

Geïnterviewde: Ja, toentertijd waren er allerlei verschillende comités, maar tegenwoordig is er een overkoepelende bewonersorganisatie voor de binnenstad van Utrecht, dat heet Binnenstad 030, daar ben ik ook actief in. En daar zijn we ook bezig met hoe kan je verkeer goed laten verlopen. Nu wordt er ook steeds meer ingezet op minder verkeer in de binnenstad om de binnenstad meer autovrij te maken.

Interviewer: Ik vraag mij af hoe het hele proces verlopen is, van de eerste ideeën om dit open te krijgen naar nu de daadwerkelijke uitvoering. Wat zijn daarin belangrijke stappen geweest?

Livability

Geïnterviewde: Het belangrijkste uitgangspunt was dus het plan van de gemeente om het gebied rond het station en Hoog Catharijne te verbeteren. Wij dachten daarbij aan te kunnen haken door het plan van het herstellen van een stuk water uit te breiden naar het herstel van de hele singel. Maar door de problemen die daar door de verschillende partners waren ontstaan duurde dat proces heel erg lang en wij hebben wij het herstel van de singel verder weg van het station naar voren kunnen halen. Eigenlijk is dat een voorbeeld geworden voor het herstel van de hele singel. Als we hier konden laten zien wat de meerwaarde was van het terugbrengen van het water wordt het makkelijker voor de gemeente om de andere plannen uit te voeren. Herstel van de singel was een van de argumenten die de gemeente gebruikte om bewoners te overtuigen van het nut van de ontwikkeling bij het station. En dat was een gigantisch project.

Interviewer: Ik zou graag mijn hele hoofdvraag even bij u neer willen leggen, dus wat denkt u dat de belangrijkste succes- en faalfactoren zijn om een gedempte gracht als de Catharijnesingel weer te heropenen? Wat moet er zijn om dat te kunnen laten slagen?

Public Support

Geïnterviewde: Het allerbelangrijkste is hier het draagvlak onder de bewoners geweest. De direct aanwonenden, maar ook in de rest van de stad. Eigenlijk waren de meeste mensen het er over eens dat het een grote fout was geweest om de singels te dempen. Wij zien hier begonnen, toen we zelf het idee hadden die singel terug te brengen, om alle direct aanwonenden te vragen wat ze ervan zouden vinden als er weer water in de singel zou komen. Toen was dit een grote parkeerplaats, waar mensen hun auto hadden staan, en als die zouden gaan protesteren, werd het lastig. Maar al die mensen zeiden toentertijd al

dat ze het hartstikke mooi zouden vinden. En dat is een mooi startpunt om bij de gemeenteraad aan te kloppen.

Interviewer: Dus de aanwonenden wilden allemaal graag dat de gracht hersteld werd?

Geïnterviewde: Ja, dat was praktisch 99% die zei dat ze dat wilden, ondanks dat de ruimte wel een functie voor ze had. Ook politiek gezien hebben we over het algemeen toch wel goed gehoor gevonden. Er waren wel vragen over hoe het met verkeer en financiën moet. Zelfs GroenLinks vroeg zich af of er wel zoveel geld aan moest worden besteed, maar wij hebben steeds volgehouden dat het geen weggegooid geld is. Dit is een investering op een lange termijn, en dat haal je er altijd wel uit.

Citizens' Initiatives

Interviewer: Denkt u dan ook dat een burgerinitiatief heel erg van belang is? Of als een politieke partij het wil en de hele stad vindt het prima, dan komt het ook wel goed?

Geïnterviewde: Iedereen heeft altijd gezegd dat dit voor elkaar is gekomen door het initiatief van de bewoners. De wethouder, Jan van Zanen was voorstander en vond het ook heel belangrijk dat wij dit hebben gedaan. De dag voor zijn vertrek heb ik de stadsspeld gekregen. En dat deed hij ook om tot uitdrukking te brengen hoe belangrijk hij het vond dat we dit gedaan hebben.

Interviewer: En wat voor stappen moet zo'n burgerinitiatief dan ondernemen?

Geïnterviewde: We hebben veel handtekeningen opgehaald, overal verhalen verteld, voortduren de pers blijven benaderen. Je moet steeds kijken wanneer is daar weer een momentje om weer iets in de krant of op tv te krijgen. En het is ook voortdurend proberen om positief te zijn. Ik was ook actief in Utrecht Weer Omsingeld. Maar ook in het BOCP, het Bewoners Overleg Centrum Project. Dat was juist een beweging die tegen alle grootse plannen rond het stationsgebied was. Maar het grote punt was om het herstel van de singel daar juist steeds als belangrijk positief punt te blijven benoemen. Ondanks alle kritiek en tegenwerpingen vanuit het tegenpunt van autoverkeer en financiën. Positief blijven, oplossingen aandragen.

Political Support

Holistic Strategies

Interviewer: U benoemde het stationsgebied al even, maar denkt u ook dat het noodzakelijk is om het herstel van een gracht onderdeel te laten zijn van een groter plan? Dus dat niet alleen de singel, maar ook het hele stationsgebied wordt aangepast.

Geïnterviewde: Niet alleen het station, maar ook de ontwikkeling van de binnenstad. Het aansluiten bij veranderende maatschappelijke discussies. De tijd was gewoon ook rijp om het te doen. Maar je moet daar net even de push aan geven om dat door te kunnen duwen. Omdat veel mensen het positief vonden, maar het tegelijkertijd ook belachelijk was.

Interviewer: Maar het heeft dus denkt u wel geholpen dat het kon aansluiten bij een ander plan en dat het niet een heel eigen project was.

Economic Viability

Geïnterviewde: Ja, zeker. Je moet het ook vanuit een groter geheel bekijken he, het moet niet alleen een projecten voor die buurten zijn. Je moet het wijk overstijgend kunnen verkopen, anders zijn de investering wel heel erg groot voor alleen dat gebied. Het helpt zondermeer als je al bij een groot project kan aansluiten.

Interviewer: In Amersfoort willen ze de Stadsring ook weer een gracht maken, maar zover ik weet is dat alleen een plan voor dat gebied en nog niet een plan waar bijvoorbeeld ook het hele stationsgebied in ontwikkeld wordt. Dus heeft dat dan minder kans van slagen omdat het niet in een groter project zit?

Geïnterviewde: Ja, dat denk ik wel ja. En dat het niet alleen om dat gebiedje daar gaat, maar dat er een bredere uitstraling is die groter is dan alleen het gebied op zich. Dan hoeft het niet direct aan te sluiten op een ander project. Als je bijvoorbeeld het voegt binnen klimaatadaptatie, dan past het daar bijvoorbeeld al in.

Combat Climate Change

Interviewer: Denkt u ook dat klimaatverandering kan zorgen voor meer support van de burgers, omdat die in kunnen zien dat minder auto's beter is voor het klimaat?

Geïnterviewde: De hele discussie over het wegdoen van een auto is nog steeds heel erg moeilijk hoor. Ik denk dat dat veel te langzaam gaat, zeker als je het alleen aan de vrije wil van de burgers laat. Het is vooral belangrijk voor het klimaat in een stad. In het centrum is de hittestress het grootst, gaat de biodiversiteit het snelst achteruit, maar met dit soort projecten heeft de biodiversiteit meer kans dan in een boerenlandschap.

Interviewer: Denkt u dat het helpt om bij een plan om een gracht te heropenen met als doel minder auto's in de stad, om dan te focussen op andere vervoersmiddelen in plaats van de verloren wegcapaciteit ergens anders op te vangen?

Geïnterviewde: Nou, ik denk dat het vooral in steden belangrijk is om het binnenstedelijk verkeer te beperken. Voor de kortere afstanden in de stad is de auto eigenlijk een onding. Het gaat niet alleen over klimaat, maar ook om het ruimtelijke effect. Men wil binnensteden graag aantrekkelijk te maken als verblijfsklimaat. Die omgeving moet zo aantrekkelijk mogelijk daarvoor en dus moet parkeren op straat zoveel mogelijk beperkt. Je moet ook niet alleen streven naar het minder gebruik van de auto, maar ook naar het afschaffen van de privé auto. Als je auto's toch nodig hebt moet je gebruik maken van huur- of deelauto's. Maar auto's die de openbare ruimte in beslag noemen moet je zien te voorkomen. Die ruimte moet groen gemaakt. De afstanden tussen de voorzieningen in een stad moeten ook kleiner worden, zodat

mensen meer kunnen gaan lopen. Dit noemen ze de tien-minuten-stad. Dan wordt de auto ook veel minder belangrijk.

Effects

Interviewer: Kunt u ook al iets zeggen over de effecten van het herstel van de singel? Zijn er minder auto's in de binnenstad? En zijn er andere wegen drukker geworden?

Geïnterviewde: Dat is moeilijk aan te geven. Het is bijna niet te meten wat het effect hiervan is geweest aangezien er zoveel veranderingen plaats hebben gevonden hier. De parkeernormen moeten ook verlaagd worden. Ontwikkelaars wilden pas kantoren neerzetten als ze wisten hoeveel parkeerplaatsen erbij kwamen, maar tegenwoordig zie je dat bij veel gebouwen teveel parkeerplaatsen worden gemaakt. Dat kan pas veranderen als de parkeernormen worden aangepast. Vroeger kon je ook de hele binnenstad gewoon doorheen gaan. In 1996 is de binnenstad ingedeeld in verschillende onderdelen, net als in Groningen. Dat hielp al iets.

Lessons learned

Interviewer: Welke lessen heeft u, en de gemeente Utrecht, geleerd tijdens het hele proces van het herstellen van de singel?

Geïnterviewde: Wat je niet kunt voorspellen is hoe zo'n gebied zich uiteindelijk gaat ontwikkelen. Je hebt daar misschien ideeën over, maar lange termijn vooruit plannen is moeilijk. Maatschappelijke ontwikkelingen gaan voortduren door. Wat wel geleerd is dat je heel goed met bewoners zo'n plan kunt opstellen en ontwikkelen. De participatiegraad is heel erg hoog geweest in dit project, in het eerste deel van de singel. Bij het station waren het vooral de investeerders die meepraatte. Dan zie je ook meteen dat zo'n gebied zich anders ontwikkelt. Ook de ecologische ontwikkelingen qua bijvoorbeeld muurplanten had ik nooit verwacht dat die zo belangrijk gingen zijn. Ook de hele ontwikkeling van waterrecreatie had ik niet voorzien. Al die mensen met subs en kano's en dat dat steeds belangrijker wordt. Dat zijn allemaal niet te voorziene ontwikkelingen.

Interviewer: Dan heb ik nog één vraag voor u. Het deel bij het station was vroeger echt een soort paar honderd meter lange snelweg, maar was het in de eerste plaats wel nodig om daar zo'n brede weg te hebben?

Geïnterviewde: Het had al de benaming 'een snelweg die nergens begint en nergens eindigt', het was ontzettend breed, misschien wel 10 banen. In feite was dat nooit nodig geweest. Er waren nooit veel auto's, maar er werd wel hard gereden. Een van de knips die nog doorgevoerd moet worden is een knip midden onder Hoog-Catharijne. Dat helemaal de doorgaande functie van die autoweg verdwijnt, en je dus echt om de hele stad heen moet. Alleen de bevoorrading van de binnenstad is nog een wel een puntje.

Interviewer: Ik heb verder geen vragen meer, heel erg bedankt voor uw tijd!

Geïnterviewde: Graag gedaan.

8.2.2 Interview with Walter Gerritsen (interviewee 2), initiator and secretary treasurer of VanRingnaarPark

Interviewer: Voordat we beginnen wil ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik in mijn scriptie, uw naam daarin gebruik, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Geïnterviewde: Ja dat is allemaal goed.

Interviewer: Dan zou ik u nu graag voor we verdergaan een kleine introductie willen geven over mijn onderzoek. Ik onderzoek wat de succes- en faalfactoren zijn voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte. Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief. Zou u nu misschien zelf kunnen vertellen wat uw functie is binnen dit onderwerp?

Introduction

Geïnterviewde: Ik woon aan de stadsring in Amersfoort. Ik had een bericht van de gemeente gezien dat burgers zich ook eens zouden moeten uitspreken over het verkeer. Toen heb ik een mail geschreven naar de wethouder van GroenLinks dat ik het raar vind dat al dat verkeer dat hier helemaal niet hoeft te zijn, dat we dat de binnenstad inhalen met alle nadelige gevolgen van dien. Zij heeft mij in contact gebracht met een partijgenoot van haar en ik had al meerdere partijen gemaïld. Zo is het gekomen dat ik al vier partijen binnen had die een raadsmeerderheid hadden. Toen zeiden die raadsleden dat het eigenlijk handiger was als het vanuit een burgerinitiatief kwam en dat zij zelf moesten terugtreden. Zo zijn zij meer op de achtergrond gegaan. Wij zijn vorig jaar uiteindelijk een stichting geworden om makkelijker financiën binnen te halen. Ik ben pensionado, en dat is handig want daardoor heb ik meer tijd. Ik maakte altijd een beetje de notulen maar ik had toch graag dat er wat meer mensen meedachten, dus heb ik twee voorzitters gevraagd. Toen hadden we een bestuurtje van drie mensen. Ik ben dus de secretaris penningmeester en de initiator van het gebeuren.

Interviewer: U kwam dus eerst zelf met het idee, ging daarmee naar de politiek en toen zeiden die dat u eerder zelf een burgerinitiatief moest beginnen dan bij de politiek zijn?

Geïnterviewde: Ja er werden al wat burgers bijgehaald en toen hebben die politieke jongens gezegd, wij treden terug en jullie moeten maar verder als burgerinitiatief.

Interviewer: Maar die politieke partijen waren het wel al eens met uw plannen?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: En ze hadden al een meerderheid in de raad, maar wilden toch eerst steun van burgers zien voordat ze het gingen uitvoeren?

Geïnterviewde: Weet je wat het is, de politiek wil graag hebben dat burgers zelf met dingen komen. Meer van het bottom up dan top down plannen. Het is veel makkelijker als de burgers zelf wat willen dan dat de politiek dat wil en dan weer wat moet verkopen aan de burgers. Nu hoeven ze het niet te verkopen aan de burgers, want de burgers doen het zelf al. Amersfoort is ook erg content met ons, en we worden als betrouwbare partner gezien.

Interviewer: Hoever is het proces op het moment? Zijn er al specifieke plannen?

Geïnterviewde: Zoals ik net al zei, hadden we de raadsleden binnen. Toen hebben we voorafgaand aan de lokale verkiezingen een enorme lobby uitgevoerd. We hebben heel veel informatie gegeven en ook een kieswijzer gemaakt. Dat heeft geresulteerd in een uitslag waarin onze ideeën door 80 procent van de raad gesteund worden. We zijn ook genoemd in het groene coalitieakkoord. Daarin zijn wij een richting aangevend idee voor de mobiliteitsvisie. En in het ontwerp omgevingsvisie worden wij ook al benoemd. Je zou dus zeggen dat alles op groen staat. Alles moet alleen wel nog werkelijkheid worden. Er is nu net een projectmanager aangesteld voor dit project.

Spatial Factors

Interviewer: Welke ruimtelijke factoren denkt u dat belangrijk zijn in de plannen voor het heropenen van een gracht?

Mobility & Livability

Geïnterviewde: We begonnen met een idee voor de stadsring, maar dat bleek natuurlijk een veel groter project. De stadsring is onderdeel van een infrastructuur. Je kan niet alleen de stadsring aanpakken zonder naar andere dingen te kijken. Eigenlijk moet je een mobiliteitsvisie hebben, die is er nog niet echt in Amersfoort. Je moet goed kijken naar de publieke ruimte. Die is niet van de auto, die is van ons. En je moet goed kijken naar het aandeel dat de auto nu heeft in de publieke ruimte, 2x2 stroken en soms uit- en invoegers eraan. Dat is hartstikke dure grond natuurlijk, dus het is raar dat je zo met je grond omgaat. Dat is transitie denken die wereldwijd bezig is. Internationaal zie je overal steden discussies hebben over de positie van de auto en die terugdringen. Het STOMP principe, dat staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en Privé auto. Wij willen de ruimte teruggeven aan de mens. Niet zozeer alles aan de auto geven. Dan praat je dus niet alleen over de stadsring, maar over alle ruimte. Het is gek dat we zoveel vierkante meters reserveren voor het parkeren van blik dat je grotendeels niet gebruikt. In de ontwerp-omgevingsvisie van Amersfoort staat al in dat er mobiliteitshubs gaan komen, aan de stadsrand parkeren, en dan vanuit daar met OV of de fiets naar de binnenstad gaan. Aan de randen van wijken ook zoiets maken wordt ook naar gekeken. Overal vergunning parkeren invoeren wordt nu naar gekeken ook. Men is bezig om overal de positie van de auto te veranderen en gezondere manieren van mobiliteit te bevorderen. Qua capaciteit van de wegen moeten we eigenlijk niet praten

over doorstroming, maar over bereikbaarheid. Vroeger praatten ze wel over doorstroom, maar daar hebben we tegen geargumenteed. Mensen willen naar de binnenstad, dat is logisch. Maar je hoeft de stadsring niet te gebruiken daarvoor. Via verschillende radialen, bijvoorbeeld de binnenstad kan je naar de binnenstad komen. Dus de binnenstad is bereikbaar. Aan het einde van die radialen staan dan parkeergarages. Als je ervoor zorgt dat de stadsring geen doorgaande route is, maar je maakt een soort haarspelden van kleine stukjes stadsring die aan de radialen zitten, dan heb je geen doorlopende route meer, maar is de binnenstad wel nog bereikbaar. De capaciteit van die radialen zou dan altijd voldoende zijn, want er zullen minder mensen gebruik van maken aangezien het geen doorgaande weg meer is. De snelheden zullen overal ook binnenkort al aangepast worden naar 30 kilometer per uur. Dat maakt het ook minder aantrekkelijk om de auto te pakken.

Interviewer: Denkt u ook dat dan genoeg motivatie is om te stoppen met het gebruik van de auto? Of zullen mensen gewoon de auto blijven gebruiken maar er langer in moeten zitten?

Geïnterviewde: Ik denk vooral dat het een stuk veiligheid is wat je creëert. En je gaat de mogelijkheid om te parkeren in de binnenstad natuurlijk ook beperken. Mensen moeten zo min mogelijk naar de auto grijpen omdat het zo onaantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt, maar er zijn natuurlijk ook aantrekkelijke alternatieven.

Interviewer: Die alternatieven bevorderen is dus ook wel een onderdeel van de mobiliteitsvisie?

Geïnterviewde: Ja dat is dat STOMP verhaal waar we het over hadden.

Public Support

Citizens' Initiatives

Interviewer: Denkt u dat een burgerinitiatief noodzakelijk is om zo'n plan te laten slagen?

Geïnterviewde: Ik denk dat het veel beter is om het te doen met een burgerinitiatief, want top down is veel minder aantrekkelijk.

Political Support

Interviewer: Want de politiek heeft ook graag dat het bottom up in plaats van top down is?

Geïnterviewde: Ja dat het vanuit de burger komt ja. Steun krijgen vanuit de politiek is heel belangrijk om te doen door een burgerinitiatief, maar ook het informeren van de burgers. Wij kunnen er als klein clubje wel zo over denken, maar uiteindelijk moeten veel meer mensen het ondersteunen. Sommige mensen zijn tegen, omdat ze niet beperkt willen worden in hun bewegen. Wij organiseren dus om mensen te informeren bijeenkomsten, maar hebben ook een website en schrijven nieuwsbrieven. Er moet vooral ook iemand in zo'n burgerinitiatief zitten die veel tijd heeft. Dat hoeft geen gepensioneerde te zijn, maar het kost mij nu ongeveer 20 uur per week.

Holistic Strategies

Interviewer: Denkt u dat dat helpt om een plan voor de heropening van een gracht onderdeel te laten zijn van een groter plan, zoals de Catharijnesingel onderdeel is van de herontwikkeling van het hele stationsgebied in Utrecht?

Geïnterviewde: De stadsring is geen postzegeltje, maar een onderdeel van de gehele ruimte, en ook van een visie op het gebruik van die publieke ruimte. Ook de buitenruimtes in de wijken willen we veranderen, zodat auto's niet meer overal voor de deur staan. Dus dat gaat verder dan alleen de stadsring.

Interviewer: Maar toch, ze zijn nu al bezig met plannen om de weg van het station naar het centrum te veranderen, en om het groener en aantrekkelijker te maken, en daar worden al mobiliteitsmodellen voor gemaakt. Had dit plan niet al doorgetrokken kunnen worden naar de stadsring?

Geïnterviewde: Men houdt al rekening met de ontwikkeling van de stadsring in dat plan. Het is echt wel wat anders dan het plan van het station, dus echt een onderdeel ervan zijn zou niet geholpen hebben. Ze maken daar ondergrondse fietsenstallingen om het wat aantrekkelijker te maken, maar het heeft wat minder te maken met de algehele visie op het gebruik van de openbare ruimte waar wij nu mee bezig zijn. Wat dat betreft is dit wel een postzegeltje.

Economic Viability

Interviewer: Is de economische haalbaarheid nog een probleem?

Geïnterviewde: Geld zou geen probleem moeten zijn. Volgens de wethouder komt er altijd geld voor goede plannen. Dus daar hoeven we ons geen zorgen om te maken. En geld stoppen in de publieke ruimte doen we altijd al en is een investering voor latere generaties.

Climate Change Adaptation

Interviewer: Gaat het jullie alleen om leefbaarheid van het gebied, of is het ook een doel om minder auto's te gebruiken vanwege het klimaat?

Geïnterviewde: We denken na over hitte stress, urban islands en de wateroverlast die we hebben bij hoosbuien. We hebben ook geluidsoverlast hier, en de stadsring zorgt voor slechtere luchtkwaliteit. Gezondheid en klimaat is dus zeker een doel.

Combat Climate Change

Interviewer: Maar dat gaat dus vooral om het plaatselijke klimaat, niet om het minderen van autogebruik over de hele wereld vanwege de opwarming van de aarde?

Geïnterviewde: Nee, want voor het interlokale verkeer is de auto nog steeds nodig. Lokaal moeten we zo min mogelijk van de auto gebruik maken, maar interlokaal is de trein niet voldoende. Mochten we echt minder auto's willen hebben moeten we vooral kijken naar dingen als deelauto's, maar zullen we ook moeten werken aan de verbetering van het spoor. Om te zorgen dat mensen

de auto laten staan moeten dus zeker ook andere vervoersmiddelen bevorderd worden, maar je moet dus het lokale en interlokale scheiden.

Interviewer: Zijn er nog andere factoren noodzakelijk om een plan te laten slagen?

Geïnterviewde: Je hebt een daadkrachtig bestuur nodig. Je kan niet altijd iedereen tevreden houden. Als je eenmaal bent verkozen moet je soms ook gewoon keuzes durven maken.

Effects

Interviewer: Wat kunt u zeggen over de effecten als het plan eenmaal gerealiseerd is?

Geïnterviewde: Er zullen zeker minder auto's over de stadsring rijden. Sommige andere wegen zullen wel wat drukker worden omdat mensen dan de ringweg kruiskamp pakken. Het verkeer zal verdeeld moeten worden. Hubs aan de stadsrand zijn dan een goede oplossing. De stad wordt er al met al beter van.

Lessons Learned

Interviewer: Hebben jullie nog lessen geleerd tijdens dit proces die jullie van tevoren niet verwacht hadden?

Geïnterviewde: Ik denk dat het goed is om een entree te hebben bij de politiek, om zo te beginnen. Maar burger support is ook heel belangrijk. Ik had ook niet gedacht dat we zo breed zouden gaan. De stadsring is leuk, maar het gaat om de publieke ruimte. Dat had ik niet verwacht, ik had alleen aan de stadsring gedacht maar je pakt een veel groter deel van de vormgeving van de publieke ruimte. Het is ook een les dat er iemand moet zijn die er iets meer tijd in kan stoppen, het is een hoop werk.

Interviewer: Dat waren al mijn vragen, heel erg bedankt voor uw tijd!

Geïnterviewde: Ja, succes met je verhaal.

Interviewer: Bedankt.

8.2.3 Interview with Rini van Veen (interviewee 3), Process Manager City Management Utrecht

Interviewer: Voordat we beginnen wil ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik in mijn scriptie, uw naam daarin gebruik, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Geïnterviewde: Dat is geen probleem.

Interviewer: Dan zou ik u nu graag voor we verdergaan een kleine introductie willen geven over mijn onderzoek. Ik onderzoek wat de succes- en faalfactoren zijn voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte. Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief. Zou u nu misschien zelf kunnen vertellen wat uw functie is binnen dit onderwerp?

Introduction

Geïnterviewde: Mijn rol was bij het stadsbeheer, als projectmanager van het weer openmaken van het noordelijke deel van de singel. Het eerste deel dat weer opening. Dat behoorde tot mijn taken.

Mobility

Interviewer: Qua ruimtelijke factoren is mobiliteit/verkeer een belangrijke. Was het verminderen van wegcapaciteit een probleem, of was dat al niet zo'n probleem omdat de ring over de singels nooit voltooid was?

Geïnterviewde: Capaciteit was eigenlijk geen probleem. Wat er gecreëerd is eind zestiger jaren, is eigenlijk een halfproduct. Er is misschien een kwart aangelegd van de ringweg om de binnenstad die beoogt werd. Op het moment dat je dan rijbanen aanlegt die nergens op aansluiten, kan je ze ook vrij gemakkelijk weer weghalen. Je doorbreekt geen verbinding, want die verbinding was er niet. Natuurlijk heeft de stad, en het verkeer, zich ontwikkelt. Daarop inspelen vergt wel wat aanpassingen.

Interviewer: Is er op andere plekken verloren capaciteit opgevangen?

Geïnterviewde: Ik denk het haast niet, want in het project is verkeerskundig meegenomen om een knip te realiseren tussen oost en west. In plaats van dat het openmaken van het water een probleem kon veroorzaken, waren er al plannen die met een soortgelijk probleem zou overeenkomen. De infrastructuur werd al geherstructureerd.

Interviewer: Was het bevorderen van andere vervoersmiddelen een toegepaste strategie?

Geïnterviewde: Hooguit het fietsen, op het moment dat je een knip aanlegt waar je met de auto niet langs kan, maar wel met de fiets stimuleer je in feiten het fietsen.

Livability

Interviewer: Een tweede belangrijke factor is leefbaarheid, was dat ook een reden om dit project te beginnen?

Geïnterviewde: Dat is eigenlijk de makkelijkste. Er was onnodig asfalt aangelegd. Aan de ene kant werd het zelfs een parkeerplaats. Leefbaarheid 0 in feiten. Vanaf het begin is er weerstand geweest. Dat hield in dat het vroeger allemaal mooier en prettiger was. Dat is de hele periode dat het gedempt was meegenomen. De leefbaarheid is dus duidelijk, terug naar een leefbaar iets, waar water en groen een rol speelt. Dat is ook een stuk kleinschaliger, dat levert over het algemeen een positieve rol op.

Interviewer: Is leefbaarheid volgens u dan ook per definitie tegengesteld aan mobiliteit?

Geïnterviewde: Ik ben geen verkeerskundige, maar als je het op postzegelformaat bekijkt denk ik van wel. Maar op een grotere schaal, denk ik ook dat mensen leefbaarheid zien als naar andere, leefbare, plekken kunnen gaan, en zonder mobiliteit is dat niet mogelijk. Dus op kleine schaal denk ik van wel, maar op grote schaal is dat anders. We willen geen snelwegen dichtbij, maar we kunnen niet zonder, maar het moet wel op een manier die past.

Climate Change Adaptation

Interviewer: Was in de tijd van dit plan klimaatadaptatie ook een onderwerp waar over gesproken werd?

Geïnterviewde: De wil en de wens was zo groot, dat dat in de besluitvorming geen rol gespeeld heeft. Dat het positieve effecten heeft op het lokale klimaat, met bomen en water, was duidelijk. In de besluitvorming is er ook gesproken over ecologische corridors en biodiversiteit, maar de hang naar het verleden gaf de doorslag.

Public Support

Interviewer: Denkt u dat publieke support heel belangrijk is, of dat het zonder ook wel had gekund?

Geïnterviewde: Het is een vrij ingrijpende situatie geweest. De ruimte van gevel tot gevel is compleet open geweest, dan weer lag de weg hier, dan weer daar. De omwonenden moesten best wat incasseren. Ik heb nooit ene wanklank gehoord, en dat is uniek op zo'n schaal. Dat heeft alles te maken met de wil en steun van de burgers. Als die er niet geweest was, was het veel lastiger en minder prettig geworden. Ik heb het nooit elders zo meegemaakt.

Citizens' Initiatives

Interviewer: Denkt u ook dat het burgerinitiatief een grote invloed had op dit project?

Geïnterviewde: In de zin dat het op de politieke agenda kwam, en dat er uiteindelijk toe is besloten, jazeker. En vanaf het begin af aan hebben we zoveel mogelijk mensen en organisaties betrokken bij het proces, en dus ook Utrecht Weer Omsingeld. Ik heb echt het gevoel gehad dat het project met elkaar gemaakt is.

Political Support

Holistic Strategies

Interviewer: Denkt u dat het heeft geholpen dat het project onderdeel was van de herontwikkeling van het hele stationsgebied?

Geïnterviewde: We weten hoe het nu gegaan is, en dat het gelukt is. Ik ben een optimist, en ik denk dat door die enorme drive het op de een of andere manier teruggekomen zou zijn. Maar niet op deze manier. Het is nu helemaal geïntegreerd in de omgeving. Het hangt samen in het stationsgebied met een hele hoop andere zaken.

Combat Climate Change

Interviewer: Is klimaatverandering tegengaan, en co2 uitstoot te verminderen, ook nog een reden geweest om dit project te beginnen of niet?

Geïnterviewde: Nee, dat was op dat moment geen issue. Daarvoor is die singel niet teruggekomen. Dat kan ook op andere manier, dat hoeft niet met zo'n ingrijpend project.

Economic Viability

Interviewer: Was de economische haalbaarheid een probleem, en heeft de private sector daar nog invloed op gehad?

Geïnterviewde: Daar was ik niet veel mee betrokken, maar in samenhang met de werkzaamheden van Hoog Catharijne is dat goed gegaan. Maar daar houdt mijn kennis verder over op.

Interviewer: Zijn er nog andere factoren die ik niet genoemd heb die wel belangrijk waren?

Geïnterviewde: Ik denk dat het een rol heeft gespeeld dat dit niet alleen in Utrecht aan de orde was. Er ging een soort flow over het land dat men zich op diverse plaatsen realiseerde dat water en alles eromheen voor de beleving van een stad een hele grote meerwaarde heeft. Op de ene plaats zou het gebeuren, Drachten, Breda, dat heeft ook wel een rolletje gespeeld. Dit was het moment, nu moest het gebeuren. Dat is wel mooi. Het was een dapper besluit van het gemeentebestuur. Het kan altijd beter en mooi, maar het heeft als resultaat gehad dat inwoners van Utrecht zich herkennen in het omsingelde binnenstadgebied.

Effects

Interviewer: Kunt u nog iets zeggen over de effecten? Bijvoorbeeld voor het verkeer?

Geïnterviewde: Daar kan ik weinig over zeggen, ik kom daar niet vaak meer. Maar we hebben gerealiseerd wat we wilden, en hebben de gestelde doelen gehaald. En daar ben ik ontzettend blij mee.

Lessons Learned

Interviewer: Als laatste vraag vroeg ik mij nog af wat u geleerd heeft tijdens het proces, of er nog dingen waren die u van tevoren niet verwacht had, maar toch belangrijk bleken?

Geïnterviewde: Wat ik geleerd heb, is dat het mogelijk is om met elkaar op een hele fijne manier prachtige dingen te realiseren. Je hoeft niet altijd bang te zijn om met burgers samen te werken, in tegendeel. Dat is een ervaring die ik opgedaan heb.

Interviewer: Dat was het dan wel qua mijn vragen. Heel erg bedankt voor uw tijd.

Geïnterviewde: Oke, graag gedaan en succes.

8.2.4 Interview with Tom de Wit (interviewee 4), Spatial planner and chairman of Forum Spatial Heritage Flehite

Interviewer: Voordat we beginnen wil ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik in mijn scriptie, uw naam daarin gebruik, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Geïnterviewde: Daar heb ik allemaal geen probleem mee.

Interviewer: Dan zou ik u nu graag voor we verdergaan een kleine introductie willen geven over mijn onderzoek. Ik onderzoek wat de succes- en faalfactoren zijn voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte. Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief. Dan zou ik u nu graag willen vragen om een kleine introductie over uzelf te geven en over hoe u betrokken bent bij dit project.

Introduction

Geïnterviewde: Ik ben stedenbouwkundige, en ik ben van het forum ruimtelijk erfgoed van de stad Amersfoort. Dat forum houdt zich bezig met het bewaken van de cultuurhistorie van de stad. Ik heb een eigen stedenbouwkundig bureau gehad, en ben nu gepensioneerd, maar werk nog steeds in de stedenbouw.

Interviewer: En dat forum is ook betrokken bij de stadsring?

Geïnterviewde: Dat klopt, de stadsring is natuurlijk een stevig onderdeel van de binnenstad, en we hebben in de jaren 50 moeten toezien hoe het een verkeersader ging worden, en dat was ook wel begrijpelijk, maar het natuurlijk heel jammer dat die ring de oude omgeving van de stad heeft stuk gemaakt. Dat proberen wij nu grotendeels terug te draaien, en dat kan doordat het denken over verkeer in de stad natuurlijk toch behoorlijk anders is geworden. En omdat we proberen die auto terug te dringen, is er misschien ook ruimte om die gracht die om de stad lag weer terug te halen.

Mobility

Interviewer: Oké, ik heb de factoren onderverdeeld in ruimtelijke en niet-ruimtelijke factoren. Een van de belangrijke ruimtelijke factoren is mobiliteit. Denkt u dat het plan om de stadsring te heropenen een probleem kan opleveren voor de capaciteit van de wegen?

Geïnterviewde: Een probleem wordt het wel, maar het probleem is wel oplosbaar. Het verkeer in de stad is natuurlijk ook een kwestie van keuzes. Net als in Utrecht bij de singels, is het ook zo dat verkeer deels verdampt in de stad. Men neemt die route niet meer, omdat die er niet meer is. Maar dat betekent niet dat het verkeer daardoor vast zou lopen. Wij denken dat het in Amersfoort ook zo

zou gaan, als je de stadsring gaat versmallen, dat het verkeer wel een aanpassing zal geven, maar niet dat het vast komt. Waarschijnlijk is het zo dat de automobilist behoorlijk reageert op de verkeersmogelijkheden die worden aangeboden, en dan gewoon nieuwe routes kiest die op dat moment voor de hand liggen. Het zou heel goed kunnen dat een deel van het verkeer in de stad dan dus zou verdwijnen. Ze reizen niet meer, of nemen andere vervoersmiddelen. Je kunt ook de keuze maken om niet met de auto naar de stad te gaan.

Interviewer: Is het dan ook belangrijk om andere vervoersmiddelen te bevorderen, of extra aan te bieden?

Geïnterviewde: Dat zou wel prettig zijn, maar het openbaar vervoer is in Amersfoort eigenlijk al wel goed geregeld dus dat kan al wel. Maar het zou natuurlijk ook prima fietsend of lopend kunnen. Ik denk niet dat het zo'n bezwaar dat mensen een andere manier moeten kiezen om de binnenstad te bereiken.

Interviewer: Wilt u nog iets toevoegen over mobiliteit?

Geïnterviewde: We weten niet precies hoe het in elkaar zit omdat nog niet overal berekeningen over gemaakt zijn, maar de gemeente zou de consequenties voor het verkeer eens goed in beeld moeten brengen. En wij denken dat verkeersbureaus dat prima kunnen analyseren. Dat hangt ook af van de keuzes die je maakt. Want ondanks dat het verkeer misschien op sommige plekken stroever gaat lopen, kan je ook de keuze maken dat toch gewoon wel te doen. Groningen heeft bijvoorbeeld ook ervoor gekozen het verkeer te verminderen door harde maatregelen. Het verkeer in de binnenstad van Amersfoort is de afgelopen jaren al verminderd, ook door ons toedoen als forum, en dat is toch een positief iets gebleken.

Livability

Interviewer: Als tweede ruimtelijke factor heb ik leefbaarheid bedacht, en volgens veel overheidsdocumenten is leefbaarheid tegenstellend met mobiliteit. Vindt u ook dat dat zo is?

Geïnterviewde: Nee dat is niet altijd zo, maar er zijn natuurlijk best verkeerssituaties waarbij de leefbaarheid wat achterop komt, maar dat hoeft niet per se. Ik ben het er wel mee eens dat die twee moeizaam met elkaar overweg kunnen. De leefbaar en de verkeerssituatie zijn over het algemeen twee tegengestelde factoren. Dus gedeeltelijk ben ik het ermee eens, maar het is niet zo dat verkeer per se altijd verantwoordelijk is voor een slecht leefbare situatie.

Interviewer: Maar in dit geval is wel de hoofdreden om de grachten weer open te gooien om mobiliteit te verminderen en daarmee de leefbaarheid te verbeteren?

Geïnterviewde: Ja, de gracht openmaken is natuurlijk iets wat aan de orde is omdat je de stadsring smaller kan maken, maar de gracht op zich is niet de oorzaak dat je met het verkeer aan de gang moet. Het is meer een ruimtelijke opgave. Het gaat om het herstellen van de groene ring rondom de binnenstad, met de parkring die het vroeger was. En het zou heel leuk zijn als we die sfeer terug kunnen halen, en daarvoor moeten we het verkeer laten afnemen. Het is een

beetje een kip-en-ei verhaal. Maar het herstellen van die groene ring is het hoofddoel. Nu gaan kantoorgebouwen langs de stadsring ook vervangen worden voor woongebouwen, en dat is een extra reden om het verkeer langs die stadsring te verminderen.

Interviewer: Wat zijn volgens u belangrijke aspecten van leefbaarheid?

Geïnterviewde: In ieder geval het gebruik van de openbare ruimte. Dus dat die openbare ruimte een prettige ruimte is om in te vertoeven, en dat je niet opgejaagd wordt door de agressie van bijvoorbeeld verkeer. Het verkeer kan best een onderdeel zijn van de stad, maar het moet een soort gemoedelijkheid hebben waardoor het niet agressief wordt.

Climate Change Adaptation

Interviewer: Denkt u ook dat klimaatadaptatie een belangrijke reden is voor dit plan?

Geïnterviewde: Zeker, de verkeersstroom door de binnenstad is nu op sommige plekken 7 rijstroken breed. Dat is met hitte en klimaatverandering geen aangename ruimte. Een parkachtige ruimte met een rijstrook die wel wat verkeer heeft zou de leefbaarheid verbeteren. Een kale stadsring is onderdeel van een slecht klimaat in de stad. En dat zou je sterk kunnen verbeteren door de stadsring te vergroenen. Het water terugbrengen is natuurlijk een historisch onderdeel van de stad, en die sfeer meteen terughalen zou fantastisch zijn.

Interviewer: Maar dat dat nu weer op de agenda staat heeft ook klimaatadaptatie als reden?

Geïnterviewde: Ja dat heeft het zeker. Vergroening van de stad is niet alleen een ruimtelijk aspect maar ook een klimaataspect.

Interviewer: Heeft u nog toevoeging aan de ruimtelijke factoren?

Geïnterviewde: De binnenstad is natuurlijk een visitekaartje van de stad. De identiteit van de stad wordt bij alle Nederlandse middeleeuwse binnensteden ontleend aan het karakter van die binnensteden. De bescherming van die binnenstad, met alles wat daarbij hoort is voor de bescherming van die identiteit uitermate belangrijk. Dus de stadsring zou ook om die reden een ander groener karakter weer moeten krijgen. In andere steden wordt het karakter ook bepaald door de binnensteden, dus die moet je koesteren en niet teveel aantasten, en daar hoort die gracht ook bij.

Public Support

Interviewer: Dan zou ik nu graag doorgaan naar de niet-ruimtelijke factoren. Die zijn onder andere ingedeeld in publieke en politieke support. Hoe belangrijk is publieke support volgens u? Is dat noodzakelijk?

Geïnterviewde: Dat is erg belangrijk. Een gedeelte van de bevolking is erg bewust van wat zo'n verandering op kan leveren, maar er is ook een deel die dat nauwelijks interesseert. Dat is een beetje een probleem, want als we iets willen veranderen in de stad hebben we het volk nodig, maar het leeft soms niet zo bij het volk. Maar publieke belangstelling is wel heel erg belangrijk.

Interviewer: Zijn er ook echte tegenstanders? Of vooral voorstanders en mensen die het niet zoveel uitmaakt?

Geïnterviewde: Die zijn er zeker. Dat zijn vaak ondernemers die bang zijn dat de bereikbaarheid van de binnenstad zou afnemen. Maar de praktijk leert dat dat heel erg meevalt. Ook bijvoorbeeld in Groningen was er veel weerstand om verkeerssituaties te veranderen, maar uiteindelijk heeft dat veel opgeleverd. Een meer leefbare binnenstad kan ook weer economische voordelen hebben. In Utrecht is die kant van de Catharijnesingel bijvoorbeeld heel erg opgeknapt dus is er nu een hele andere dynamiek. Je kan een stad laten opleven.

Citizens' Initiative

Interviewer: Denkt u dat een burgerinitiatief een noodzaak is?

Geïnterviewde: Ja dat is het inderdaad. Het is jammer dat het noodzaak is, want in de politiek is er in de regel weinig vernieuwing omdat er zoveel huis-tuin-en-keuken probleempjes zijn die opgelost moeten worden. Daardoor komen grote elementen vaak niet aan de orde. Die ontstaan dan vaak uit een burgerinitiatief. Dat is niet erg, maar wel jammer. Vergroenen is volgens de visie wel een belangrijk punt, maar als je naar de agenda van de gemeenteraad kijkt gaat dat vaak over hele basale problemen en komen de grote verandering van de stad nauwelijks aan de orde. De particuliere sector is ook nog een belanghebbende, en door de decentralisatie van de overheid hebben die ook meer invloed gekregen. Die particuliere sectie duwt vaak ook participatie van inwoners weg. De overheid zou veel meer initiatief moeten nemen.

Holistic Strategies

Interviewer: Is het voor de uitvoerbaarheid van een project handig of noodzakelijk om onderdeel te zijn van een groter plan of grotere visie?

Geïnterviewde: Het moet zeker onderdeel zijn van het totaalbeeld van een stad. Je kunt het heel groot maken, en je moet soms wel klein beginnen, maar het is zeker zo dat het afsluiten van de stadsring heel veel consequenties heeft voor de stad als geheel. Want als je het verkeer dat daar nu zit wegdrukt naar de buitenwijken, dan zul je ook zeker de consequenties moeten bekijken die in de buitenwijken plaats zullen vinden. Je kunt dus niet anders met een totaalvisie voor de stad komen. Daar zit nou juist het probleem, want de gemeente is vaak niet meer in staat om die grote problemen op te lossen door de kwaliteit van het gemeentelijk apparaat. Daardoor komt visie nu vaak tekort. De ontwikkeling van de stad moet geen optelsom worden van kleine ontwikkeling van ontwikkelaars. De stadsring is een onderdeel van heel Amersfoort. Een overkoepelende visie voor de stad, denken over de stad, is nodig. Het moet niet terugvallen naar incidentoplossingen.

Interviewer: Er zijn nu over die onderwerpen op zich wel visies toch?

Geïnterviewde: Ja, maar de ambtenaren die daarover gaan zijn vaak andere ambtenaren die dichterbij de praktijk zitten. Je ziet een kloof tussen wat op hoog niveau

wordt bedacht en wat uitgevoerd wordt. Blijft niet altijd veel over van de beleidsnota's. De stapel van dagelijkse onderwerpen is zo groot dat de grootste dingen blijven liggen.

Combat Climate Change

Interviewer: Klimaatadaptatie wordt vaak genoemd als reden voor het beginnen aan een ruimtelijk project, maar het tegengaan van klimaatverandering, bijvoorbeeld door minder co2 uitstoot, wordt niet vaak genoemd. Denkt u wel dat dat belangrijk is, en vaak een rol speelt?

Geïnterviewde: Dat is meer een landelijke maatschappelijke discussie. Je kan wel proberen in een stad het autoverkeer te beperken omdat dat beter is voor de leefbaarheid van een stad. Het gaat er wel om dat we als samenleving nog erg veel aan die auto vasthangen. Snelwegen zijn ongelofelijk druk. Het vervoer met de auto speelt een ontzettend grote rol in de maatschappij, en dat heeft zijn weerslag in de steden. Je kan best dingen veranderen, maar je moet er wel rekening mee houden dat de samenleving er nog steeds zo uit ziet.

Interviewer: Zou klimaatverandering tegengaan benadrukken nog extra burger support op kunnen leveren?

Geïnterviewde: Ja hoor, en dat gebeurt ook wel. Er zijn allerlei maatschappelijke ontwikkelingen die wel aan bod komen. Ook al zit er denk ik nog wel een kloof tussen wat er volgens de overheid moet gebeuren in de steden, en wat er volgens de bewoners moet gebeuren. En daarom is het belangrijk dat je die twee ook zoveel mogelijk in debat bij elkaar brengt.

Interviewer: Bewoners zijn vaak meer bezig met het lokale klimaat dan met het klimaat?

Geïnterviewde: Ja, het zijn vaak praktische dingen waar men mee bezig is in de directe omgeving. De dingen die bewoners direct aangaat. Wat er vanuit het grotere geheel zou moeten gebeuren is vaak niet hun interesse.

Economic Viability

Interviewer: De economische haalbaarheid is ook nog een onderwerp. Het plan kost veel geld, maar kan misschien ook veel geld opleveren?

Geïnterviewde: Ja, dat klopt. De economie van de stad zou bestuurd moeten worden door de landelijke overheid. Particulieren kunnen ook helpen met het deels bekostigen van projecten, maar moeten geholpen worden door de overheid. Het weggeven van de stad aan de markt moet wel teruggedraaid worden.

Interviewer: Heeft u verder nog iets toe te voegen?

Geïnterviewde: Dat plan van VanRingnaarPark is goed geland, maar nu de werkelijkheid nog. Er gaat veel weerstand komen van mensen die een ander belang zien voor zichzelf in de stad in plaats van de leefbaarheid. Vooral bedrijven. Maar we zullen het zien.

Interviewer: Dat was het dan verder wel, heel erg bedankt voor uw tijd!

Geïnterviewde: Geen probleem, tot uw dienst.

8.2.5 Interview with Nicole Korsten (interviewee 5), Senior Advisor Mobility and Space

Interviewer: Voordat we beginnen wil ik u vragen of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview gebruik in mijn scriptie, uw naam daarin gebruik, en of u ermee akkoord gaat dat ik dit interview opneem.

Geïnterviewde: Ja dat is goed.

Interviewer: Dan zou ik u nu graag voor we verdergaan een kleine introductie willen geven over mijn onderzoek. Ik onderzoek wat de succes- en faalfactoren zijn voor de processen om auto-infrastructuur terug te brengen naar de openbare (groene en blauwe) ruimte. Om dat te onderzoeken doe ik literatuuronderzoek, maar onderzoek ik ook de twee casussen van de Catharijnesingel in Utrecht en de stadsring in Amersfoort. Ik onderzoek dus vooral wat er nodig is om zo'n project te laten slagen. Onderdeel daarvan zijn de ruimtelijke aspecten, zoals wat voor oplossingen er nodig zijn voor het verkeer als er een grote weg verdwijnt, maar andere aspecten zijn bijvoorbeeld de hulp van een burgerinitiatief. Dan zou ik u nu graag willen vragen om een kleine introductie over uzelf te geven, wat voor u voor baan heeft en wat uw ervaring op dit gebied is.

Introduction

Geïnterviewde: Interessante, actuele vraagstelling in ieder geval. Mijn naam is dus Nicole Korsten en ik ben adviseur mobiliteit en ruimte bij Goudappel, adviesbureau op het gebied van mobiliteit in de breedste soort, los van vliegverkeer en scheepvaart. Maar dus wel fietsen, openbaar vervoer, auto. Ik zit bij de adviesgroep mobiliteit en ruimte en dat zijn de algemene adviseurs. Iedereen heeft wel een beetje zijn specialisme. Ik zit vooral op stedelijke ontwikkeling, herontwikkeling, stadsstraten, fietsprojecten, nieuwbouw en verder ben ik ook veel bezig met procesbegeleiding. Ik doe ook grote projecten voor een bedrijf in Amsterdam en ik geef regelmatig lessen. Dat doe ik op het gebied van verkeersplanologie of inleiding verkeerskunde. Dat doe ik zowel intern bij Goudappel als extern bij andere bedrijven.

Mobility

Interviewer: Ik heb verder alleen interviews met mensen die direct bij de projecten betrokken zijn, maar het idee van dit interview is om een objectieve visie te krijgen op dit soort initiatieven en trends. Ik heb het onderzoek ingedeeld in ruimtelijke en niet-ruimtelijke factoren. Als een van de belangrijkste ruimtelijke factoren heb ik mobiliteit aangewezen. Denkt u dat dat bij dit soort projecten vaak een probleem is? Bijvoorbeeld bij het weghalen van capaciteit? Of verdwijnt dat verkeer wel?

Geïnterviewde: Beiden. Als je iets doet op een belangrijke as, dan is verkeer altijd iets waar je rekening mee moet houden. Aan de andere kant, er verdampst wel wat verkeer. Wij werken zelf met verkeersmodellen, en die factor is heel moeilijk terug te brengen in zo'n model. Die snappen dat niet en proberen het altijd

ergens neer te zetten. Verkeer is altijd een onderwerp, voor de hoofdwegen, maar ook voor de omwonenden in de buurt.

Interviewer: Andere geïnterviewden hadden het over een nieuw onderscheid tussen lokaal en interlokaal vervoer, zou het stoppen van interlokaal vervoer door een binnenstad, bijvoorbeeld met knips, nog problemen kunnen opleveren in de capaciteit?

Geïnterviewde: Ik denk dat het er vanaf hangt hoeveel verkeer je wil weghalen. Maar je moet onderscheid maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Dat kan je met een model goed inzichtelijk maken. Bestemmingsverkeer is ook wel iets dat het meest verdampt. Of omliggende hoofdwegen dat kunnen opvangen kun je eigenlijk niet in het algemeen zeggen. Dat hangt af van de omgeving, en of die andere wegen zelf al bijna aan de capaciteit zitten.

Interviewer: Is het bevorderen van andere vervoersmiddelen een goede strategie om die verloren capaciteit op te vangen?

Geïnterviewde: In de mobiliteit is het vooral heel belangrijk dat je meer ruimte creëert voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, je hebt vast wel gehoord van het STOMP principe. Zo werken steeds meer steden. De auto als laatste plannen. In Amersfoort zou je de stadsring bijvoorbeeld aan kunnen passen om andere vervoersmiddelen zoveel mogelijk ruimte te geven.

Livability

Interviewer: Mijn tweede belangrijke ruimtelijke factor is leefbaarheid, denkt u dat dat tegenstrijdig is met mobiliteit.

Geïnterviewde: Het hangt af van welke soort mobiliteit.

Interviewer: Ik bedoel automobilititeit.

Geïnterviewde: Ja, dan kan het heel tegenstrijdig zijn. Daar kun je een directe winst creëren in de leefbaarheid. Er is een verschil tussen enthousiasme bij mensen die aan de route wonen en mensen die de route alleen gebruiken als doorgaande weg. Automobilititeit gaat ten kosten van leefbaarheid, niet andersom.

Interviewer: Wat zijn volgens u belangrijke aspecten van leefbaarheid?

Geïnterviewde: Milieueffecten, zoals stank en luchtkwaliteit, dat laten we nu een beetje buiten beschouwing. Maar het heeft ook te maken met het verbinden van gebieden, het kruisen van wegen. Als een weg een barrière is, wordt het beperkt om over te steken en krijg je geïsoleerde deelgebieden. Maar als de automobilititeit dan teruggedrongen wordt, krijg je veel meer kansen om die dwarsrelaties te verbeteren, en gebieden beter met elkaar te verbinden. Minder vierkante meters voor asfalt kan ingezet worden voor fietsers en voetgangers, maar ook om weer eens een boom te plaatsen. Vergroenen en je wateropgave creëer je ook ruimte voor, en voegen toe aan de leefbaarheid.

Climate Change Adaptation

Interviewer: Is klimaatadaptatie ook een belangrijke trend in steden om automobilititeit aan te pakken?

Geïnterviewde: Ik weet niet zeker of dat op dit moment de aanjager zou zijn. Meer dat men anders om wil gaan met mobiliteit, maar de klimaatopgave is wel een component die er bij genomen wordt. Die wordt wel steeds belangrijker, en kan ook zeker doorgroeien tot de belangrijkste aanjager. Nu is mobiliteit dus denk ik nog belangrijker, maar ik zie die rol van de klimaatopgave wel steeds belangrijker worden. Dat gaat heel snel. Als je het me tien jaar geleden had gevraagd had ik het helemaal geen aanjager gevonden, en dat komt nu wel.

Interviewer: Heeft u nog aanvullingen op de ruimtelijke factoren?

Geïnterviewde: Nee, behalve dat je het had over Amersfoort, en daar heb ik nog wel een leuk voorbeeld over. Je hebt de Monnikendam in Amersfoort, en aan de zuidkant van de stad een park. Dat water gaat nu onder de stadsring door, maar je beleeft dat helemaal niet. Dat is een goed voorbeeld van een kans om gebieden aan elkaar te verbinden, en dat is heel belangrijk.

Public Support

Interviewer: Als een van de belangrijkste niet-ruimtelijke factoren heb ik publieke support, is dat noodzakelijk om zo'n soort plan te laten slagen?

Geïnterviewde: Ja, tenzij je een heel sterk ambtelijk apparaat hebt, met sterke bestuurders die hiervoor gaan. Maar het probleem tegenwoordig is dat raden allemaal versnipperd zijn en dat er allerlei bijzondere partijen inzitten die mensen mobiliseren. Daardoor krijg je het tegenwoordig echt niet meer voor elkaar. In Houten moest er ooit een provinciale weg omgelegd worden, en mensen waren er niet voor, maar de wethouder heeft toen gezegd, we zijn er aan begonnen en die weg gaat nu gewoon weg. Dat kwam door sterke bestuurders, maar dat was echt een andere tijd, jaren 70, toen kon dat nog en nu niet meer.

Citizens' Initiative

Interviewer: Kan een burgerinitiatief dan ook wat toevoegen?

Geïnterviewde: Ambassadeurs voor een project heb je altijd nodig, een aanjager is fijn, maar dan moet je als overheid zelf ook al een beetje het gevoel hebben dat je die richting uit wil. Als ambtelijk Amersfoort bijvoorbeeld er niet over peinst om iets anders met die stadsring te doen, dan wordt het moeilijk haalbaar voor een burgerinitiatief. Het moet passen in de lijn en visie van de overheid. Als een plan daar bij past, en dan steun krijgt van bewoners, dan helpt dat in de planontwikkeling.

Interviewer: De initiatiefnemer van VanRingnaarPark in Amersfoort vertelde mij dat ondanks hij al een meerderheid in de raad had, de raad erop aandrong om eerst een burgerinitiatief op te zetten, omdat ze bottom-up planning wilden. Is dat iets dat vaker voorkomt?

Geïnterviewde: Ja op zich wel. In Utrecht was het ook zo dat de raad meer burgersteun wilde, maar heeft toen een referendum georganiseerd. Maar ik vind het een beetje flauw van de raad van Amersfoort. Dat werkt als je in een woonwijkje hebt en mensen willen een drempel in de straat, als je dan genoeg handtekeningen

hebt kan je die wel neerleggen. Maar dit is zo'n groot ding, een hoofdelement van je stedelijk netwerk, om dan te zeggen 'zorg maar dat je meer mensen bij elkaar krijgt' is lastig. Mensen die aan de rand van de stad wonen hebben weinig te maken met wat er bij de stadsring gebeurt. Dat vind ik echt wel een beetje flauw. Je mag het wel aan burgers overlaten om met ideeën te komen op zo'n schaal, maar er zitten zoveel belangen in dat je het uitvoeren niet door burgers moet laten doen. Die regie moet je zelf in handen houden, zo'n hoofdelement. Je moet wel bewonersparticipatie erin meenemen. Goed om te betrekken, maar de gemeente moet de regie houden.

Holistic Strategies

Interviewer: Dan had ik nog als factor 'holistic strategies'. Kan het helpen als een plan onderdeel is van een groter herontwikkelingsplan zoals het stationsgebied in Utrecht, of onderdeel is van een grotere visie?

Geïnterviewde: Ja dat is het kader dat je moet hebben. Zonder visie kom je nergens. Als een stad als Amersfoort geen visie heeft op de mobiliteit, is het kansloos en nutteloos om aan die stadsring te gaan sleutelen. Je moet eerst eens nadenken wat voor stad je wil zijn, en dan wat je op de korte termijn wilt doen. Als een stad geen visie heeft, waar begin je dan aan. Je moet bijvoorbeeld ook kijken waar de parkeervoorzieningen zitten, en waar je dan dus wegen met capaciteit moet hebben. Je hebt een parkeerstrategie nodig, een visie op wat voor stad je wil, en meer. Zonder strategie is het dus onzin om iets aan de stadsring aan te passen. Een groter project zoals de herontwikkeling van het stationsgebied in Utrecht kan ook zeker meehelpen om een stap te zetten in zo'n plan. Het kost heel veel tijd en veel jaren, maar zo'n groot project kan zeker meehelpen daarin.

Interviewer: Als je al in die visie werkt, kan je misschien ook makkelijker ergens anders de verloren capaciteit opvangen?

Geïnterviewde: Ja, al wil dat niet zeggen dat je ook meteen alles tegelijk aan moet pakken. Op een gegeven moment moet je ook gewoon aan de slag, niet alles hoeft perfect op orde te zijn voor je die stadsring bijvoorbeeld kan gaan doen. Je moet wel weten wat je moet doen om een stad te worden die geen gebruik meer maakt van die stadsring voor doorgaand verkeer. Maar je hoeft niet alles meteen aan te pakken, want dan kan je nergens beginnen. Misschien is die stadsring juist een pareltje om mee te beginnen. Ook een pilot kan een mooie manier zijn om gewoon eens te beginnen aan een project, en te laten zien waar je naartoe wilt als stad. Utrecht heeft het bijvoorbeeld ook gehaald door plaatjes te laten zien van hoe mooi het was. Mensen wilden daar dan graag terug naartoe. En met meer publieke support kan je ook absoluut meer bereiken.

Combat Climate Change

Interviewer: Is het bestrijden van klimaatverandering ook voor steden een drijver om automobilititeit te beperken?

Geïnterviewde: Het is denk ik een van de redenen. Niet de reden. Het helpt wel mee, maar is niet beslissend. Je kan geen stad vinden in Nederland die niet naar meer duurzame mobiliteit wil.

Economic Viability

Interviewer: Is de economische haalbaarheid ook nog een probleem? Of is dat altijd, bijvoorbeeld met hulp van de private sector, wel op te lossen?

Geïnterviewde: Als je echt iets wil, dan komt het er. Tuurlijk zal de droom net iets mooier zijn dan de uiteindelijk realisatie, maar het is eigenlijk bijna altijd wel haalbaar als de wil er is. Soms zijn er wel mensen die bang zijn voor de economische positie van de binnenstad als het minder bereikbaar wordt, maar dat valt te berekenen en bijna altijd is dat helemaal geen probleem. De grootste opgave is dan om niet-bestemmingsverkeer eraf te halen, en dat levert al veel ruimte op voor een mooiere omgeving. Dat is verkeerskundig en economisch te onderbouwen. Je zorgt uiteindelijk dat het bereikbaar blijft voor de mensen die er echt moeten zijn, en dat doe je door mensen die er niet hoeven zijn weg te leiden. Amersfoort heeft bijvoorbeeld gewoon meer lef nodig. Een stad als Groningen heeft bijvoorbeeld het centrum gewoon compleet geknipt, en daar was lef voor nodig. Je zult nu bijna niemand meer vinden die het terug wil draaien, je ziet wat het opgeleverd heeft in kwaliteit. En nu is er met de klimaatopgave nog een extra reden om dat soort beslissingen te maken.

Interviewer: Heeft u nog een aanvullende factor die ik niet benoemd heb?

Geïnterviewde: Nee ik kan zo niks bedenken, laten we het hierop houden.

Interviewer: Oké, heel erg bedankt dan voor uw tijd.

Geïnterviewde: Geen probleem, en veel succes met het uitwerken.