



**EEN DUURZAAM REGIONAAL ALTERNATIEF
DE TOEKOMST VAN DE MOBILITEIT**

Vrienden van Amelisweerd
Natuur en Milieufederatie Utrecht

DE KRACHT VAN UTRECHT

**Een Duurzaam Regionaal Alternatief
De toekomst van de mobiliteit**

Vrienden van Amelisweerd
Natuur en Milieufederatie Utrecht

Verschijnt als:

Het achtste rapport van de Vrienden van Amelisweerd,
in coproductie met de Natuur en Milieufederatie Utrecht.
April 2009

Met bijdragen van:

Cor van Angelen
Pepijn Binkhorst
Gerard Cats
Jan van Embden
Jan Fransen
Jos Kloppenborg
Saskia Kluit
Jan Korff de Gidts
Richard Kres
Gerrit Kuiper
Met dank aan de NMU expertgroep
en vele burgers uit stad en regio, bestuurders, politici en ambtenaren

Eindredactie:

Pepijn Binkhorst
Jos Kloppenborg
Jan Korff de Gidts

Dag van de Aarde, 22 april 2009

Contactadres

Vrienden van Amelisweerd
p/a Vermeulenstraat 60
3572 WR Utrecht
telefoon: 06 38241969
e-mail: info@vriendenvanamelisweerd.nl
website: www.vriendenvanamelisweerd.nl
Donaties zijn welkom op giro 405 6570 tnv de penningmeester van de Amelisweerd

**Natuur en Milieufederatie Utrecht**

Emmalaan 41
3581 HP Utrecht
telefoon: 030 2544457
e-mail: info@nmu.nl
website: www.nmu.nl



www.utrechtsnelweg.nl

Dit rapport is te bestellen via de NMU

Maak 7.50 euro over op gironummer 2674076 tnv Natuur en Milieufederatie Utrecht.
Onder vermelding van De Kracht van Utrecht + naam en adres. Downloaden kan ook. www.nmu.nl

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Leeswijzer	5
Samenvatting	6
Onze Visie: De Kracht van Utrecht	9
Hoofdstuk 1 Sturen in Ruimte en Leefomgeving	11
Hoofdstuk 2 Anders betalen voor mobiliteit: beprijzen	14
Hoofdstuk 3 Mobiliteitsmanagement: Slim werken = Slim reizen	16
Hoofdstuk 4 Een stevige ambitie voor het netwerk van Openbaar Vervoer	20
Hoofdstuk 5 Mogelijkheden van benutting	28
Hoofdstuk 6 Aanpassen van bestaande infrastructuur	29
Hoofdstuk 7 Nieuwe infrastructuur voor lopen, fiets en OV	30
Hoofdstuk 8 Conclusies en oproepen	32
Bijlagen	34

VOORWOORD

Voor u ligt 'De Kracht van Utrecht, met als ondertitel Een Duurzaam Regionaal Alternatief, de toekomst van de mobiliteit' van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht. Het is ook het 8^{ste} rapport van de Vrienden van Amelisweerd. Het is tot stand gekomen met de inbreng van velen, als gevolg van en misschien wel dankzij de publicatie van de Startnotitie Ring Utrecht met extreme varianten, onder andere door de waardevolle landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen. Amelisweerd en Rhijnauwen werden door deze Startnotie, gepubliceerd op 5 december 2008, opnieuw bedreigd. De startnotitie kwam met oplossingen vooral voor het autoverkeer. En wederom kwam er energie onder Utrechtse burgers en de Vrienden van Amelisweerd vrij. Op initiatief van de Natuur- en Milieufederatie Utrecht en een groot aantal bewonersgroepen kwamen spectaculaire acties op gang: Geen Nieuwe Wegen door het Groen (www.utrechtsnelweg.nl), een website voor de handtekeningenactie, een website van de Vrienden (www.vriendenvanamelisweerd.nl), meer dan 19.000 handtekeningen en meer dan 2000 inspraakreacties door meer dan 3000 instanties en personen.

We zetten als Vrienden een traditie voort – we zijn niet alleen *tegen*, maar we zijn ook ergens *voor*. En we merken ook dat zowel ambtenaren, bestuurders als politici behoefte kregen aan een onderbouwing van een stevig alternatief. Met als doel om een gelijkwaardige vergelijking tussen OV- en autovarianten te kunnen maken. We zijn verheugd een vergelijkbare wens aan te treffen in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage voor de Richtlijnen MER Ring Utrecht.

In 1981 hadden wij in ons vierde rapport al een stoutmoedige poging gedaan nut en noodzaak van de aanleg van nieuwe wegen ter discussie te stellen en alternatieven te ontwikkelen. Dat lukte – kort gezegd – niet, maar het beroep bij de Raad van State leidde eind 1980 wel tot een door de Vrienden bepleite smallere bakconstructie van de A27 door Amelisweerd. Anno 2009 vormt de bakconstructie een nieuwe beperking in de groei van het autoverkeer.

Sinds de kap in Amelisweerd op 24 september 1982 is geen snelwegproject in Nederland meer onomstreden. Er is alle reden voor bezinning op de kracht van Utrecht en haar regio en het met kracht van argumenten ontwikkelen van alternatieven met hulp van de mobiliteitsladder. We zijn dan ook zeer verheugd met de reactie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) op de Startnotitie Ring d.d. 16 maart 2009: "Zet de mobiliteitsladder krachtig in bij communicatie en besluitvorming."

Overwegingen bij het schrijven van dit rapport zijn geweest:

- We zijn met zijn allen als maatschappij gebaat bij een realistisch alternatief dat duurzaam is, met klimaat rekening houdt, geen groen meer opslokt, voor mensen gezond is en in termen van milieueffectrapportage een kansrijk Duurzaam Regionaal Alternatief biedt.
- Ons Duurzaam Regionaal Alternatief gooit het over een andere boeg nu gebleken is dat de gebruikelijke oplossingen een nieuwe inbreuk op het landschap rond de steden zijn, de grote luchtvervuiling en geluidproblemen rond en in de stad nog groter maken en bovendien het congestieprobleem op zijn best slechts op een deel van de snelwegen voor een beperkt aantal jaren oplossen.
- We respecteren dat je niet zomaar van de huidige situatie naar de gewenste situatie gaat. We beseffen dat we aan het begin staan van een bewustwordings- en veranderingsproces. Daar willen wij met dit rapport aan bijdragen.
- We vragen kritisch te kijken of alle transport wel nodig is. Wat is wanneer nodig? Hier sluiten we aan op Slim Werken = Slim Reizen en de wens tot verandering van gedrag van ondernemers en werknemers.
- We zijn Rijkswaterstaat erkentelijk voor het maken van extreme varianten in de Startnotitie Ring Utrecht, omdat juist deze hebben bijgedragen aan de bewustwording van velen in de regio Utrecht.

Utrecht, 22 april 2009,
Dag van de Aarde
De samenstellers

Allereerst bieden wij u een visie op de kracht van de stad en de Utrechtse regio. In de daarop volgende hoofdstukken ontwikkelen wij een visie op de toekomst van mobiliteit en maken gebruik van de mobiliteitsladder¹. Dit is een instrument, dat voor de overheid kernpunt voor beleidsvorming is geworden (Tracéwet / Beoordelingskader Startnotitie Ring), ook wel de Ladder van Verdaas genoemd. Met deze methodiek lopen we de verschillende sporten van de ladder af en beoordelen die opeenvolgend op gewenste maatregelen en effect.

De Mobiliteitsladder geeft een voorkeursvolgorde aan voor het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid:

1. Ruimtelijke ordeningsmaatregelen;
2. Anders betalen voor mobiliteit;
3. Mobiliteitsmanagement;
4. Optimalisatie van het openbaar vervoer;
5. De mogelijkheden van benutting;
6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur;
7. Nieuwe infrastructuur.

De allereerste sport is ruimtelijk beleid, het scheppen van werkgelegenheid en vervoersrelaties waar veel mensen wonen. Als dat onvoldoende effect heeft komt sport 2 aan de orde: anders betalen voor mobiliteit. Als dat onvoldoende soelaas biedt is sport 3 van toepassing: mobiliteitsmanagement vooral door werkgevers en werknemers. Als de sporten 2 en 3 onvoldoende werken – en dat is in grote delen van Nederland het geval – is aandacht voor sport 4 noodzakelijk: het optimaliseren van het openbaar vervoer, incl. zonodig de aanleg van nieuwe trein- en lightrail²verbindingen, voortvloeiend uit het ruimtelijk beleid. Daarna zijn pas, als dan nog mobiliteitsknelpunten resteren, de drie laatste sporten op de ladder aan de beurt: 5 beter benutten van het wegennet en 6 aanpassen van bestaande infrastructuur. Bij de laatste sport komt de aanleg van een nieuwe infrastructuur aan de orde. We besluiten ons rapport met conclusies en doen oproepen aan alle partijen bij te dragen aan de in onze boodschap verscholen uitdaging.

¹ Stukken van de Tweede Kamer no. 31 305 Mobiliteitsbeleid, Nr. 119 (gewijzigde) aangenomen motie van de leden Roefs en Cramer: "Veranker Mobiliteitsladder = Zevensprong van Verdaas in de mobiliteitsaanpak en de Tracéwet".

² Met Lightrail bedoelen wij sneltram of metro.

SAMENVATTING

De Kracht van Utrecht, met als ondertitel Een Duurzaam Regionaal Alternatief, de toekomst van de mobiliteit, is een coproductie van de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht. Het rapport biedt inwoners van stad en regio, bestuurders, politici en ambtenaren een duurzaam regionaal alternatief voor het uitbreiden van wegen in en rond de stad Utrecht.

Met dit rapport zetten we als Vrienden van Amelisweerd en de Natuur en Milieufederatie Utrecht een traditie voort – we zijn niet alleen tegen, maar we zijn ook ergens voor. En we merkten ook dat zowel ambtenaren, bestuurders als politici behoefte kregen aan een onderbouwing van een stevig alternatief. Met als doel om een gelijkwaardige vergelijking tussen OV- en autovarianten te kunnen maken. We zijn verheugd een vergelijkbare wens aan te treffen in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage voor de Richtlijnen MER Ring Utrecht.

Het rapport beschrijft de ontwikkeling naar een leefbare stad en regio anno 2030/ 2040, waarin mensen zich op een milieuvriendelijke manier en met respect voor het landschap verplaatsen.

Dit rapport is opgesteld aan de hand van de mobiliteitsladder³. We zijn dan ook zeer verheugd met de reactie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) op de Startnotitie Ring d.d. 16 maart 2009: “Zet de mobiliteitsladder krachtig in bij communicatie en besluitvorming.”

Is inzetten op nog meer asfalt de oplossing? Nee, niet voor ons Utrecht. Een belangrijk uitgangspunt in De kracht van Utrecht is dat het massale autoverkeer slecht is voor ruimtegebruik, gezondheid, landschap, klimaat en milieu. Ofwel, samengevat: slecht voor onze leefomgeving. En een hoge kwaliteit van de omgeving wordt in rapporten als ‘Utrecht 2040’ gezien als basis voor de kracht van de regio.

De opstellers onderbouwen in het rapport de stelling dat extra asfalt niet nodig is als 1 op de 7 automobilisten, die zich in de regio in de spits verplaatsen, gaat lopen, fietsen en/of gebruik maakt van het openbaar vervoer. Een op de zeven forenzen (en dat hoeft dan natuurlijk niet elk dag dezelfde automobilist te zijn): dat betekent ongeveer 100.000 mensen in deze regio waarvoor faciliteiten en voorzieningen gecreëerd moeten worden. Het gaat dan naast mobiliteitsmanagement door werkgevers en werknemers, vooral om een verdubbeling van de capaciteit van het openbaar vervoer en een netwerk van snelfietspaden.

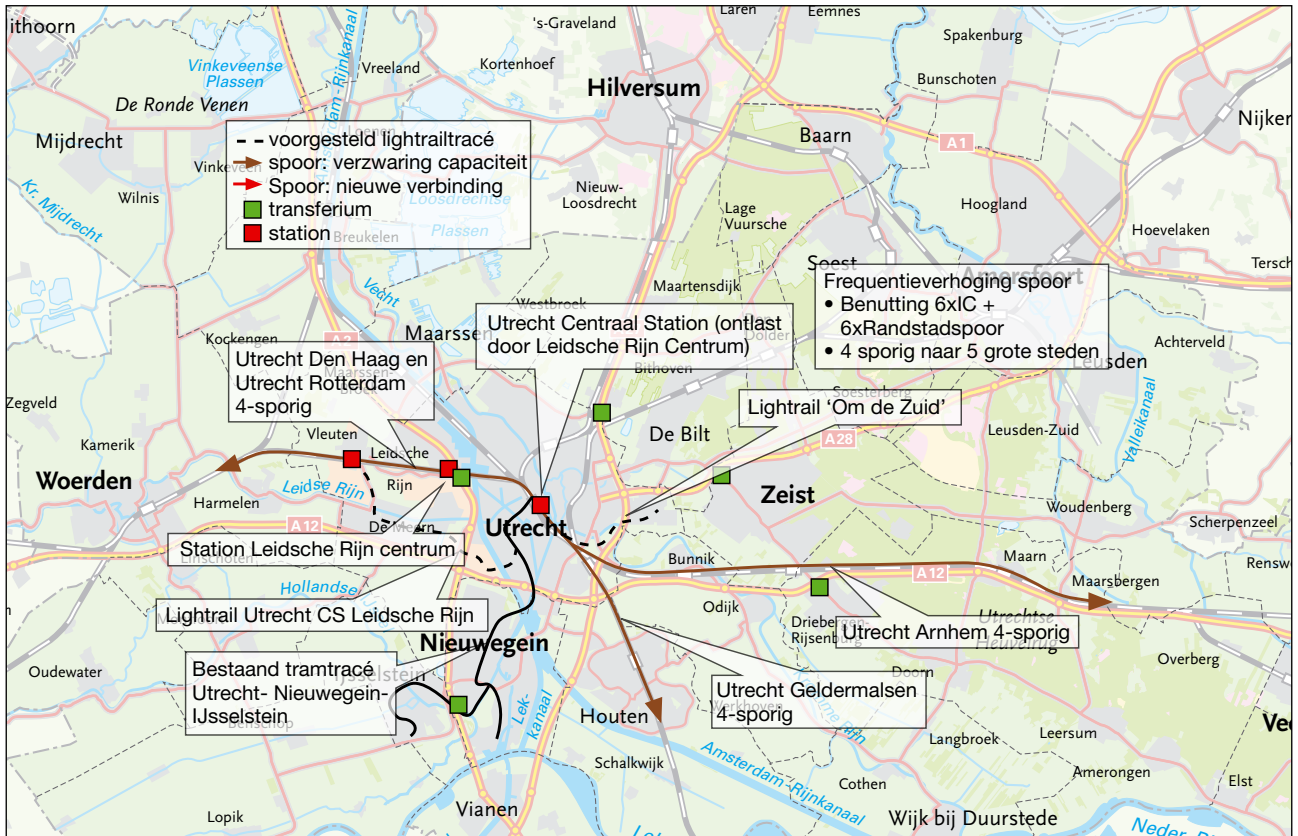
De verdubbeling van de capaciteit voor het openbaar vervoer stelt deze regio ook in staat de mobiliteitsgroei van 1 a 1,5 % per jaar op te vangen. Dat houdt in dat 2020 ruim 200.000 extra reizigers in het OV vervoerd kunnen worden t.o.v. 2008. Daarna kan de capaciteit zonodig nogmaals vergroot worden omdat op het gerealiseerde robuuste OV-netwerk nog veel meer treinen en sneltrams per uur kunnen rijden.

Wij maken de keuze voor een prettige, intense, levendige, groene en gezonde stad. Dat is de Kracht van Utrecht. Dat kan alleen met een innovatieve organisatie van mobiliteit gepaard gaande met een schaal-sprong in openbaar vervoer, fiets en lopen: *We houden van Utrecht !*

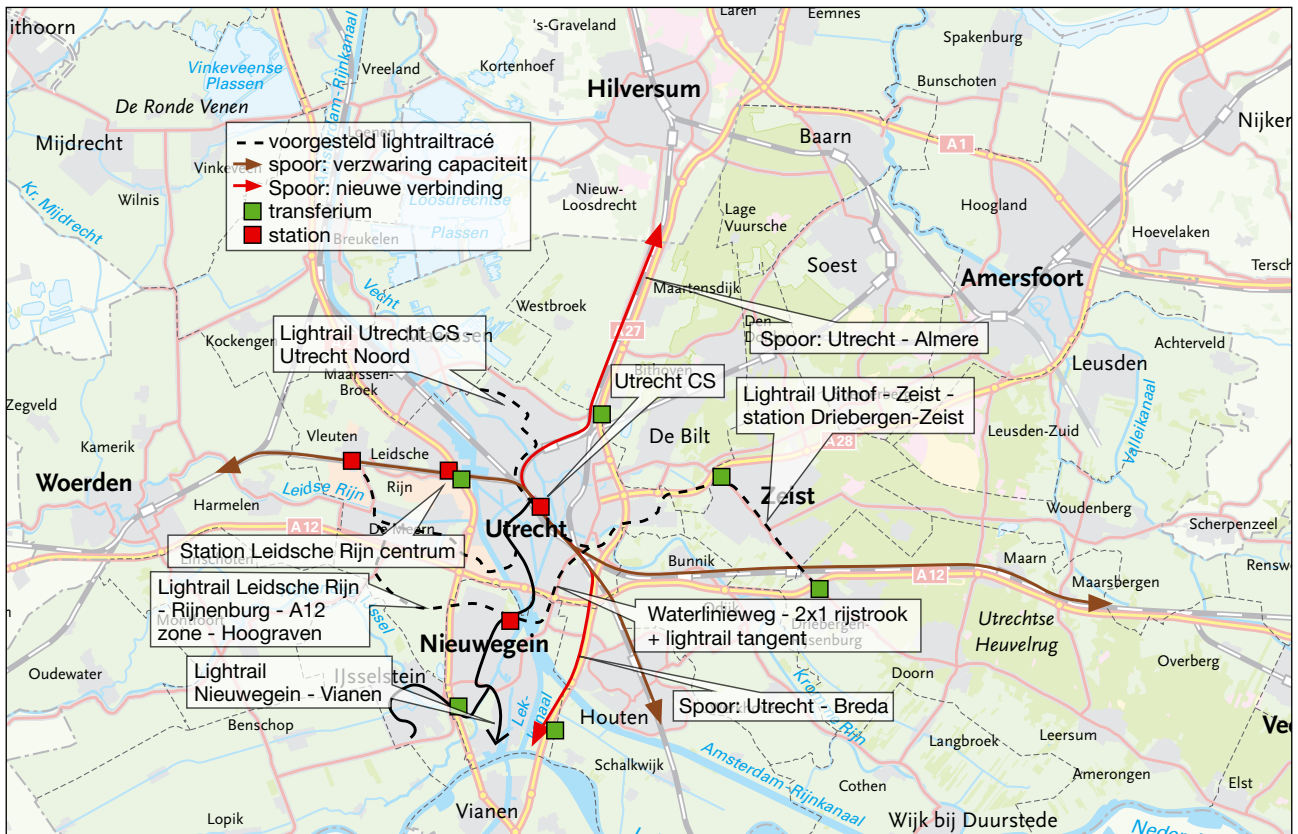
De opstellers van het rapport

³ De allereerste sport van de mobiliteitsladder is ruimtelijk beleid, het scheppen van werkgelegenheid en vervoersrelaties waar veel mensen wonen. Als dat onvoldoende effect heeft komen daaropvolgend verschillende soorten maatregelen aan de orde. Achtereenvolgens zijn dat Anders betalen als instrument, mobiliteitsmanagement Slim werken = Slim reizen, uitbreiding van het openbaar vervoernet, meer benutten en/of aanpassen van bestaande infrastructuur. Pas als zevende laatste sport van de ladder komt de noodzaak van nieuwe infrastructuur aan de orde.

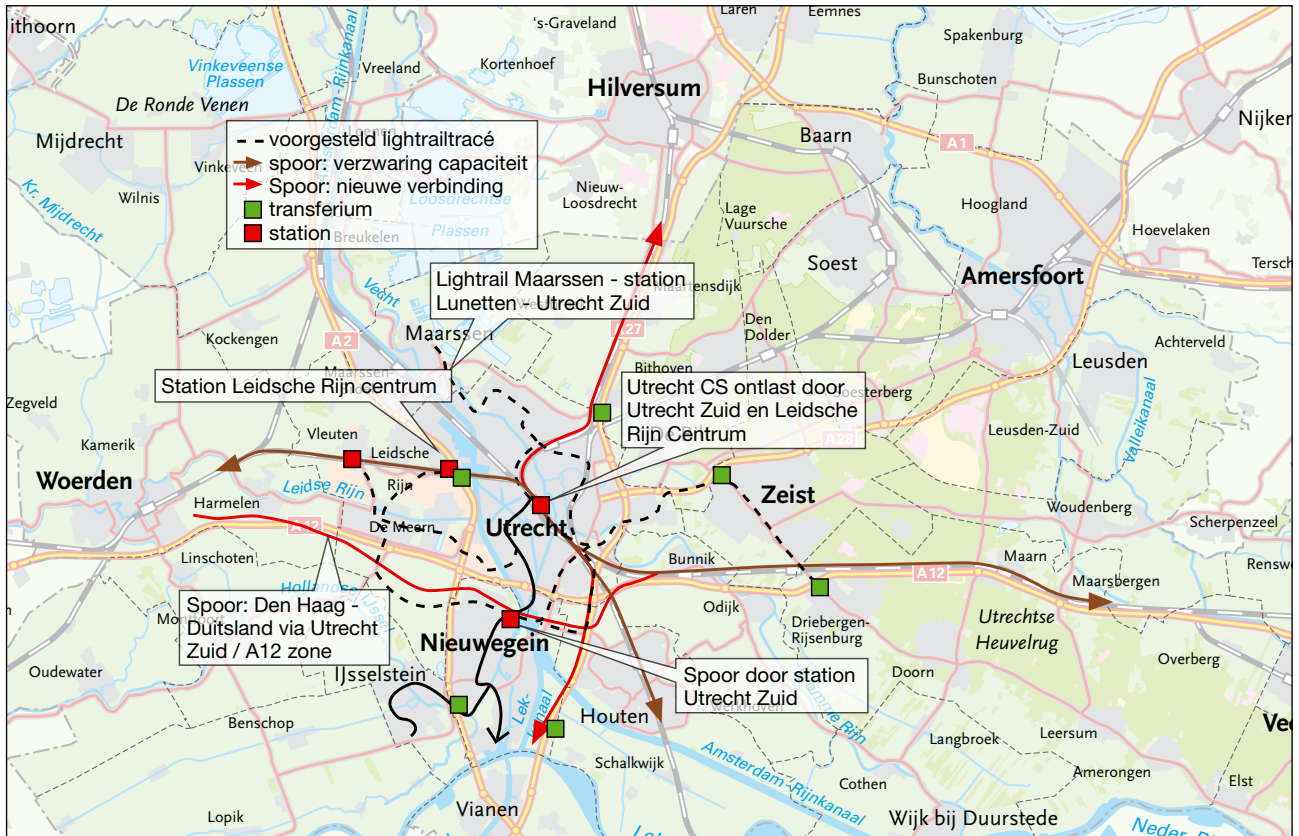
OV-Fase 1



OV-Fase 2



OV-Fase 3



ONZE VISIE:

DE KRACHT VAN UTRECHT

Utrecht is bijzonder, in veel opzichten!

Geen stad in Nederland heeft een geschiedenis, die zo rijk en zo diep is. En tegelijk heeft Utrecht een ongekende vitaliteit. Dit jaar is het aantal inwoners de 300.000 gepasseerd, en de verwachting is dat het er in 2030 zeker meer dan 350.000 zullen zijn. Anders dan een groot deel van ons land zal die bevolking zich ook verjongen, tegen de landelijke trend van vergrijzing in.

Die groei en vitaliteit van stad en regio heeft alles te maken met de economische kracht van de regio. Te lang is gedacht dat die economische kracht vooral gerelateerd was aan bereikbaarheid. Natuurlijk is Utrecht ideaal centraal in Nederland gelegen en natuurlijk heeft Utrecht de kracht van de kenniseconomie als motor van de regionale ontwikkeling met de grootste universiteit van het land, belangrijke hogescholen en een zeer groot aantal hoog opgeleide inwoners. Maar pas recent is het inzicht doorgedrongen dat een andere factor minstens zo belangrijk is.

Utrecht: een aantrekkelijke mix

Deze factor die naar boven komt in alle onderzoeken op het gebied van vestigingsklimaat, is de aantrekkelijkheid van de omgeving. De regio Utrecht wordt aan alle kanten omringd door een verscheidenheid van waardevolle cultuurlandschappen met op vele plaatsen hoge natuurwaarden. En onze stad en regio worden extra aantrekkelijk omdat alle functies aanwezig zijn op een menselijke maat:

- in een mix van stad en natuur in de directe omgeving
- en een mix van stad, ontspanning en cultuur

Maar die kwaliteit van de leefomgeving staat onder een zeer grote druk. En de vraag dringt zich op of Utrecht niet ten onder gaat aan het eigen succes. Er staat een enorme spanning op de woningbouwopgave, en de wens tot optimale bereikbaarheid staat op gespannen voet met het belang van het behoud van natuur en landschap.

Die spanning vertaalt zich ook heel direct in politieke zin. Vorig jaar is voor het eerst in mensenheugenis een coalitie in de Provinciale Staten uiteengevallen, met als voornaamste twistpunt de bouwopgave. Onlangs viel het Utrechtse College uiteen en zijn inmiddels drie wethouders vertrokken na een conflict over de aanpak van de luchtkwaliteit.

“A house divided against itself cannot stand”, zei een aankomende Amerikaanse president⁴ zo’n 150 jaar geleden. Wanneer Utrecht geen oplossing vindt in het conflict tussen groei en bereikbaarheid enerzijds en leef- en omgevingskwaliteit anderzijds, zal dat ten koste gaan van één van deze polen. De Startnotitie Ring kiest voor het eerste - ten koste van het tweede. Wij vinden dat een oplossing in het conflict kan en moet komen om de pijler van kwaliteit van de leefomgeving van Utrecht te behouden.

4 Abraham Lincoln, Springfield, Illinois, VS, 16 juni 1858

Een nieuw fundament

Is inzetten op nog meer asfalt de oplossing? Nee, niet voor *ons* Utrecht. Een belangrijk uitgangspunt in ons plan is dat het massale autoverkeer slecht is voor ruimtegebruik, gezondheid, landschap, klimaat en milieu. Ofwel, samengevat: slecht voor onze leefomgeving. En een hoge kwaliteit van de omgeving vinden wij zeer belangrijk, en wordt ook in rapporten als 'Utrecht 2040' gezien als basis voor de kracht van de regio. Dit Utrechtse uitgangspunt is onlosmakelijk verbonden met de oplossingen voor mobiliteit.

Daarbij stellen we dat een nieuw fundament nodig is onder het verkeerssysteem. Dit fundament wordt gelegd met de mobiliteitsladder. Startpunt van de ladder is ruimtelijke ordening, het ordenen van functies over ruimte. Voor ons betekent dat: waar willen we behouden, waar versterken en waar transformeren. De komende jaren krijgen we meer stedelijkheid binnen de stad, daarmee dus tevens meer vraag naar groen en we willen ook niet inleveren op gezondheid. Dat kan alleen als de auto ruimte inlevert. Ergo, er kunnen minder auto's de stad in.

Utrecht is een wandel, fiets en OV-stad

Utrecht is in zijn menselijke maat vooral loop- en fietsstad. Dat geeft veel voordelen. Laten we dan ook zorgen voor een snel en veilig langzaam-verkeer-netwerk door de stad en tussen de stad en de omliggende plaatsen. Omdat lopen en fietsen niet steeds en ook niet voor iedereen passen, behoeven ze aanvulling met een goed openbaar vervoer. Daarvoor is wel een schaa sprong in zowel kwaliteit als in frequentie van het openbaar vervoer nodig (wij denken aan een verdubbeling van de capaciteit, zie hoofdstuk 4).

De bus is de aanvulling op lopen en fietsen en speelt een belangrijke rol in de keten die uitkomt bij het spoor. Lightrail is voor de verbindingen tussen de wijken en naar de omliggende plaatsen. Randstadspoor vult lightrail aan met een snel, en toch redelijk fijn netwerk op regionaal niveau. De trein verbindt de steden met elkaar in het Randstedelijke, nationale en internationale netwerk.

In dit rapport proberen wij de opgaven op het gebied van bereikbaarheid en behoud van leefkwaliteit met elkaar te verenigen.

Schaalsprong in openbaar vervoer

Wat ons betreft is groei alleen mogelijk waar en wanneer de regio de groei aankan. Daarbij kan het stimuleren van openbaar vervoer en fiets de uitkomst brengen. Dat betekent dat het ambitieniveau voor fiets en openbaar vervoer veel hoger zal moeten zijn!

Voor de schaa sprong is nieuwe en andere infrastructuur nodig. Veel openbare parkeerruimte in de vooroorlogse stadsdelen wordt verplaatst naar de randen van de stad. Een flinke uitbreiding van het lightrailnet en een regionaal net van snelle fietsroutes vangen de extra vraag op. Bovendien rijden treinen (intercity's, sprinters en Randstadspoor) veel vaker.

Wij maken de keuze voor een prettige, intense, levendige, groene en gezonde stad. Dat is de Kracht van Utrecht. Dat kan alleen met een innovatieve organisatie van mobiliteit gepaard gaande met een schaa sprong in openbaar vervoer, fiets en lopen: *We houden van Utrecht*⁵ !

⁵ In bijlage 1 is een nadere uitwerking op onze visie op kenmerken en de identiteit van onze Provincie opgenomen.

HOOFDSTUK 1

STUREN IN RUIMTE EN LEEFOMGEVING

De eerste stap in de mobiliteitsladder is het sturen van de mobiliteit via de ruimtelijke ordening. De belangrijkste visiedocumenten op dit vlak zijn het Streekplan van de provincie (geldend voor 2005-2015), de Structuurvisie van de gemeente Utrecht (richting 2030) en de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030.

Uitgangspunt voor al deze drie stukken is de compacte verstedelijking met een grote opgave op het gebied van binnenstedelijke herstructurering. De bouwopgave voor het Utrechtse stadsgewest voor de periode 2015-2030 bedraagt volgens de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 37.000 woningen, waarvan 26.500 binnenstedelijk.

De groei tot 2030

De belangrijkste nieuwe bouwlocatie in de regio Utrecht is Rijnenburg, in de zuidwestelijke oksel van het verkeersplein Oudenrijn. Daarnaast wordt Leidsche Rijn verder ontwikkeld tot 2015-2020, waarbij de hoofdopgave ligt bij het nog te realiseren Leidsche Rijn Centrum, dat een hoogstedelijk milieu moet hebben rond het nieuwe IC-station Leidsche Rijn, vrijwel pal boven de overkapte A2. Verder zijn er tal van binnenstedelijke transformatiegebieden, waarvan de meest opvallende zijn het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, de Vaartsche Rijnzone, de Cartesiuswegdriehoek (na 2015), het huidige rioolwaterzuiveringsterrein langs de Vecht en het Veemarkt terrein vlakbij de A27. Daaraan is recent toegevoegd de A12 zone aan de zuidkant van Utrecht, die mogelijk de status krijgt van sleutelproject in het kader van 'Randstad Urgent'.

Radicale omslag in denken nodig

Wij vinden het goed en belangrijk dat deze binnenstedelijke herontwikkeling plaatsvindt, zij het onder voorwaarde dat het niet ten koste gaat van het binnenstedelijk groen, dat met al deze bouwplannen alleen maar belangrijker wordt.

Maar het meest essentiële is dat deze stedelijke verdichting alleen mogelijk is wanneer deze gepaard gaat met een radicale omslag op het gebied van ontsluiting en mobiliteit. Reeds nu zijn de problemen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder in de stad groot. Een toevoeging van minstens 20.000 woningen extra binnenstedelijk betekent dat die milieuproblemen alleen met een omslag op het gebied van fiets en openbaar vervoer oplosbaar zijn. Daarom moeten wij op een andere manier naar de toekomstige stad en de toekomstige wijken kijken. Welke oplossingen wij aandragen, komt in de volgende hoofdstukken aan de orde.

Rijnenburg is de enige echte en daarmee laatste uitleglocatie in het stadsgewest. Als die wordt gebouwd, moet deze absoluut worden ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer op vrije baan en met een hoge frequentie. Daarvoor is een zeker volume nodig en tegelijk meer compactheid dan waar tot dusverre wordt uitgegaan (naar verluidt minder dan 10 woningen per hectare in plaats van minimaal 40!). Als niet aan dit soort voorwaarden wordt voldaan, moet de locatie Rijnenburg maar worden heroverwogen. Uiterst kostbare ruimte!

Grenzen aan de groei

Belangrijk is bovendien het besef, dat er ruimtelijke grenzen zijn aan de groei. Als wij de kwaliteit van de Utrechtse natuur en het Utrechtse landschap willen behouden, en ook de recreatiemogelijkheden van de stadsbewoner, moeten wij een deel van de druk afleiden naar bijvoorbeeld Almere. Daar is in de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht ook voor gekozen: 15.000 woningen worden extra in Almere gebouwd om de druk op de regio Utrecht te verlichten. De consequentie moet volgens ons dan zijn, dat Almere zich ook economisch sterk moet kunnen ontwikkelen, anders wordt de pendel vanuit Almere en daarmee het mobiliteitsprobleem alleen maar groter. Voor die economische ontwikkeling is een impuls op het gebied van kenniseconomie aldaar erg nodig, anders is het cultureel en economisch profiel van Almere erg eenzijdig. Naast een belangrijke opgave op het gebied van openbaar vervoer (zo spoedig mogelijk een directe spoorverbinding naar Utrecht en Amersfoort) moet er dus ook worden geïnvesteerd in onderwijs en opleidingen in Almere. Wellicht kunnen Utrechtse instellingen daar dependances vestigen.

Regionale verkeersproblemen in de spits met de regio oplossen

Verkeer op de snelwegen rond Utrecht, is voor ca. 1/3 lokaal, 1/3 regionaal en 1/3 doorgaand (Bron: Startnotitie Ring). Dat betekent dat 2/3 van het autoverkeer afkomstig is van mensen die of in onze regio wonen of van de regio afhankelijk zijn in verband met werk of diensten. Onze keuze is dan ook: regionale verkeersproblemen in de spits willen we met de inwoners uit de regio oplossen. Welke oplossingen zijn er voor het overbruggen van kleine en grote afstanden? En welke consequenties heeft dit voor het benutten van de schaarse ruimte?

Utrecht kleinschalige en schone wandel- en fietsstad

Utrechtse woonwijken zijn met de binnenstad - en inmiddels Lombok als centrum - bij uitstek wandel- en leefgebied. In nieuwe woonwijken is het al (bijna) vanzelfsprekend dat de automobilist en taxi te gast zijn binnen een 10 of 30-km-gebied. In tal van oude Utrechtse wijken zijn de afgelopen jaren 30-km-gebieden teruggevoerd op de auto. De Utrechtse wijkraden vragen om een menselijke maat in de ruimtelijke ordening en om meer aandacht voor luchtkwaliteit en beperking van het autoverkeer⁶.

De fiets

Voor het overbruggen van grotere afstanden, tot ca. 15 km, is gebruik van de (elektrische) fiets een uitstekende keuze, naast lightrail en bus. Deze drie wijzen van vervoer zijn dus geschikt in grootstedelijk gebied en de verbindingen met kernen rond de grote stad). Voor de fiets is een schaalsprong mogelijk van grotendeels lokaal naar regionaal vervoer (10-15 km) door het gebruik van de elektrische fiets (en e-scooter) en ligfietsen te promoten. Daarvoor is wel een fietsnetwerk nodig dat geschikt is voor gewone en iets hogere snelheden (tot 25-30 km/u). In deze visie doen we een voorstel voor een routenetwerk dat tegemoet komt aan de hoge eisen van snel fietsvervoer en klein elektrisch vervoer.

De schaal van de stad leent zich voor een intensief fietsgebruik. In binnenstad en vooral de oude wijken is te weinig mogelijkheid om de fietsen rond de woning veilig en beschermd te parkeren. De fietsen zijn zo vaak een prooi voor fietsendieven. Wij streven naar een actief programma voor uitbreiding van buurtstallingen in deze wijken. Ruime, veilige en comfortabele parkeervoorzieningen bij treinstations, bus- en sneltramstations stimuleren het gebruik van de fiets. Het tekort aan fiets-parkeerplekken en de chaos bij het CS in Utrecht zijn grote knelpunten in de stad Utrecht. Wij streven naar voldoende fietsparkeerplekken bij alle OV knooppunten (ook bij het Stadion), waardoor het gebruik van de fiets bij voor- of natransport aantrekkelijker wordt.

⁶ Getuige de Nieuwjaarsbijeenkomst van 20 januari 2009 en een door ons uitgevoerde analyse van de adviezen en wensen van deze wijkraden aan het College van B&W.



Dansen door de schalen. Foto: Frans Soeterbroek

Lightrail en spoor

Voor de langere afstanden, 10 tot 40 km, zijn lightrail en spoor de vervoerwijze van de toekomst; voor velen is dat al vanaf kortere afstand het geval. Naast de bestaande sneltramlijn in Utrecht zijn er voorstellen voor meer lightraillijnen. Deze kunnen het vervoer tussen de stadsdelen verzorgen en vervoer tussen de omliggende kernen en de grote stad en de kernen onderling. De fiets moet buiten de spits mee kunnen in de sneltram (ook mobiel zonder auto). Langere afstanden, vanaf ca. 30 km tot internationale reizen, zijn vooral goed te overbruggen met 'zware' spoorverbindingen op het hoofdrailnet. Tussen de grote steden maakt al een groot deel van de reizigers gebruik van dit net, tot wel 40% (richting Amsterdam). De verbindingen zijn niet alleen tussen diverse grootstedelijke gebieden maar ook naar het achterland en buitenland.

Transferia (ver) buiten de stad

Anno 2030 zijn automobilisten nog altijd welkom in de stad, maar ze zijn wel te gast. Hun auto hebben zij onderweg geparkeerd op een transferium ver buiten de stad, waar de aansluiting op het openbaar vervoernet perfect is. Als het om grote aantallen mensen naar één of enkele locaties gaat, kan een monorail een functie vervullen. Minder auto's in de stad betekent een veel groter wandel- en fietsgebied in het centrum. En parkeerruimte kan een commerciële bestemming krijgen, wat meer oplevert dan parkeergeld.

Conclusie

Een goede ruimtelijke ordening kan veel druk van het autoverkeer wegnemen, waarbij vervoersalternatieven een grote rol spelen. Onze kernvraag voor de volgende hoofdstukken luidt dan ook: Hoe ziet een sterk verbeterd openbaar vervoer en fietsnet er uit dat toereikend is om de mobiliteitsontwikkeling binnen de huidige bebouwde ruimte in de regio op te vangen? We willen binnen de ruimtelijke voorwaarden regionale verkeersproblemen in de spits binnen de regio oplossen. Dan wordt de vraag hoeveel automobilisten zouden er tijdens de spits moeten gaan lopen, fietsen en/of gebruikmaken van het regionaal openbaar vervoersnetwerk om er voor te zorgen dat de regio niet meer extra asfalt hoeft aan te leggen? En er daarmee voor zorg te dragen dat er ruimte ontstaat voor het doorgaand verkeer van het beroepsgoederenvervoer, zakelijk verkeer, gehandicapten en hulp- en onderhoudsdiensten?

HOOFDSTUK 2

ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT: BEPRIJZEN

Het regeringsvoorstel 'Anders betalen voor mobiliteit' is bekend en al vele malen besproken. De essentie is dat de automobilist voor het gebruik van het gehele wegennet moet gaan betalen in ruil voor veel lagere vaste belastingen, zodat het per kilometer veel goedkoper is om het openbaar vervoer te nemen dan de auto. De kilometerbeprijzing, inclusief spitstarief, is samen met investeringen in openbaar vervoer en fiets essentieel en zeer effectief om het fileprobleem⁷ aan te pakken.

Regionale instrumenten

Als we de steeds schaarsere ruimte en de leefbaarheid in de stad willen behouden, is betaald parkeren een belangrijk instrument om de keuze vaker op het openbaar vervoer te laten vallen en de stromen auto's in de stad te beperken. Als het imago van Utrecht op dit gebied hetzelfde zou zijn als dat van Amsterdam (weinig en erg dure parkeerplaatsen en een zeer goed (snel)tramnet) zou de keuze net als in Amsterdam veel vaker op het openbaar vervoer vallen. Nu de kilometerbeprijzing voor personenauto's nog jaren uit lijkt te blijven, betaald parkeren beperkingen heeft en er veel particuliere parkeerplaatsen zijn die nooit betaald parkeren krijgen is een overgangssysteem nodig. Wij geven in overweging ter overbrugging een toegangstarief in te voeren op een cordon aan de buitenkant van de stad (het zeer effectieve model van de city van Londen). Om het prijsmechanisme te laten werken is het noodzakelijk om vroegtijdig het openbaar vervoer een krachtige impuls te geven om mensen een reële afweging te kunnen laten maken. En het bedrijfsleven kan tegelijkertijd die kostenafweging maken in het kader van een eigen actief mobiliteitsmanagement (zie hoofdstuk 3). De vraag naar concrete vervoersbehoeften komt daarmee goed op gang. Deze marktvraag kan zowel door het Openbaar Vervoer als door commerciële vervoerdienstverleners worden ingevuld.

Kansen voor de OV-chipkaart

De introductie van de OV-chipkaart biedt kansen voor het beter zichtbaar maken van de (lagere!) kosten van het openbaar vervoer voor gebruiker en de automobilist, vooral bij meerpersoons en frequent gebruik. We zien kansen voor de stad Utrecht en de regio om marketingacties uit te voeren en te evalueren welke (latente) vraag er naar openbaar vervoerrelaties bestaat. Dit sluit aan op een goed initiatief als de Utrecht Bereikbaarheidspas. De OV-chipkaart kan mogelijk ook worden ingezet als een digitaal OV-budget voor iedereen met een uitwerking gerelateerd aan de gevolgen voor files, gezondheid en milieu.

Voorkom terugkeer van files

Een combinatie van kilometerbeprijzing met spitstarief en overal betaald parkeren en een toegangstarief de stad in kan voorkomen dat files snel terug keren na het nemen van maatregelen zoals beter openbaar vervoer of meer asfalt. De congestie zou dan weer snel toenemen. Bovendien kunnen luchtvervuiling en geluidsoverlast en de parkeeroverlast in de stad worden beperkt. Immers, mensen zullen proberen de kosten van hun mobiliteit te beperken door minder in de spits en minder ver te rijden en niet onnodig de stad in te rijden. Hiervoor is overigens wel essentieel dat zij die kosten direct ervaren en niet pas later op een rekening terug vinden.

⁷ Het CPB/PBL in het rapport over de kilometerprijs, dd. mei 2008



Foto: Joost Meulenbroek

Zo gauw de economische crisis ten einde loopt zal de prijs van brandstof weer sterk stijgen. Dit is niet alleen een probleem voor automobilist en werkgever – met name als er geen alternatief vervoer beschikbaar is - maar ook nadelig voor de Nederlandse concurrentiepositie (door de massale import van dure olie verstoort de handelsbalans). Openbaar vervoer, dat meestal elektrisch is en bovendien veel efficiënter met brandstof omgaat⁸, zal hier minder van merken. Openbaar vervoer moet dan ten volle beschikbaar zijn als slimme keuze!

8 Rapport STREAM, CE, Delft, 2008

HOOFDSTUK 3

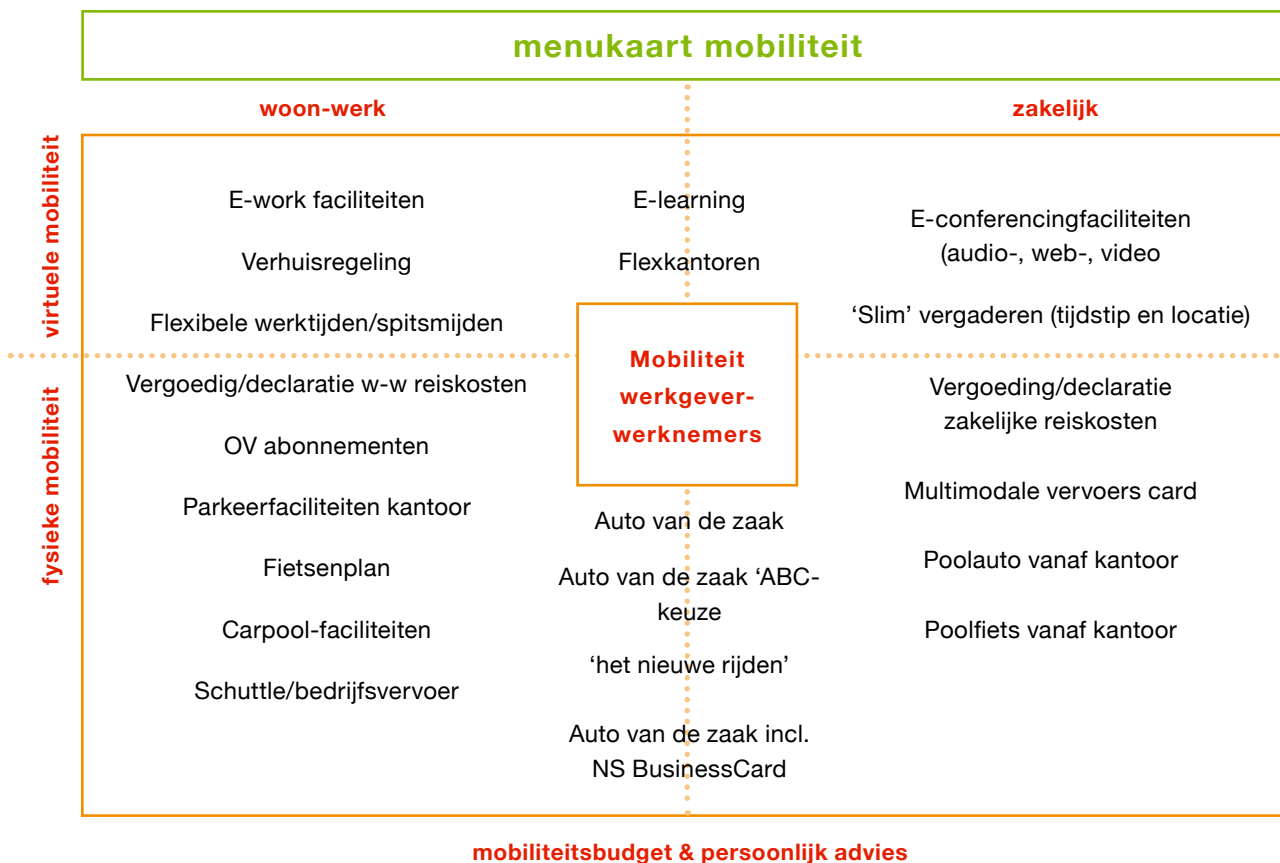
MOBILITEITSMANAGEMENT: SLIM WERKEN = SLIM REIZEN

Mobiliteitsmanagement, de derde sport op de mobiliteitsladder omvat een scala aan maatregelen die tot doel hebben het autogebruik door werknemers te verminderen. In 2008 is de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM-voorzitter: Lodewijk de Waal) de aanjager geworden van tal van projecten op dit gebied⁹. Landelijke en regionale werkgevers- en werknemersorganisaties worden daarin opgeroepen keuzes te maken uit een menukaart voor mobiliteit, met als leuze Slim werken = Slim reizen.

Slim werken = Slim reizen:

1. Voorkom het reizen in je werk!
2. Verkort het reizen in je werk !
3. Reis milieuvriendelijk!
4. Reis buiten de spits!

Onderstaande menukaart is in 2007 ontwikkeld in de regio Haaglanden. Hij kan ook hier uitstekend gebruikt worden!



⁹ Zie www.tfmm.nl. De TFMM bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, de sociale partners en de (rijks)overheden.

Virtuele mobiliteit woon-werkverkeer

Werkgevers kunnen het woon-werkverkeer met de auto voorkomen door te investeren in virtuele mobiliteit met thuiswerken / “E-work”. Met het vergoeden van verhuiskosten en het mogelijk maken van flexibele werktijden kunnen werkgevers werknemers in staat stellen de spits mijden.

Fysieke mobiliteit woon-werkverkeer

Werkgevers kunnen de fysieke automobilititeit van werknemers verder verminderen door de vergoeding van de reiskosten van woon-werkverkeer krappert te maken en abonnementen voor het openbaar vervoer en fietsvergoedingen kostendekkend op te nemen. Een verdere stimulans is het organiseren en faciliteren van carpoolen en daar het parkeerbeleid op te laten aansluiten. Het bedrijf kan ook shuttle- of bedrijfsvervoer gaan organiseren, eventueel in samenwerking met anderen.

Zakelijk verkeer

Voor het zakelijke verkeer zijn op de menukaart vergelijkbare maatregelen opgenomen, zie de rechterkolom van het menu: Met E-conferencing organiseer je overleg op afstand, met een Multimodale vervoerspas krijgen werknemers eenvoudige toegang voor alle mogelijke vormen van vervoer, zoals trein, taxi of fiets. Kaartjes kopen of declareren is niet meer nodig. Met een NS-businesscard krijgt de werknemer met een leaseauto de mogelijkheid om zonder kosten en administratieve rompslomp de trein te pakken.

Mobiliteitsbudget kansrijk instrument

Met een mobiliteitsbudget geeft de werkgever iedere werknemer een vast bedrag per jaar voor het vervoer naar zijn werk¹⁰. Het budget vervangt alle “gratis” leaseautoconstructies en alle onkostenvergoedingen op dit gebied. De werknemer wordt vrij in zijn keuze van vervoer, die ook van dag tot dag kan verschillen. Kiest hij echter altijd voor zijn (lease-)auto en voor sportief rijden, dan zal hij aan het einde van het jaar uit eigen zak een deel van de brandstof- en autokosten moeten betalen. Bij andere keuzes zal hij geld overhouden, wat hij vrij kan besteden. Ook hier bieden zich kansen aan voor het inzetten en vermarkten van de OV-chipkaart¹¹. Zie kader Rabobank Koploper.

Huidige ambitie van overheid en bedrijfsleven in de regio is nog te mager

Op 18 maart van dit jaar zijn afspraken gemaakt om de doorstroming op de Ring Utrecht / Driehoek A1/A27/A28 te verbeteren. De belangrijkste werkkernen zijn daarvoor uitgekozen met een doelgroep van 145.000 werknemers en bijna 100.000 auto's. Werknemers worden beloofd om buiten de spits te gaan rijden. Deze bonus kan oplopen tot 1200 euro per jaar. Zowel pilots aan de westkant als aan de oostkant van de stad Utrecht zouden in 2012 een afname van 13.000 auto's op moeten leveren Dit is – tezamen met het inzetten van een OV-pas - een onderdeel van de campagne Utrecht Bereikbaar¹².

Het is een goede aanzet. Maar de ambitie moet omhoog. Wij vinden dat de nog altijd groeiende Utrechtse regio meer ambitie verdient met een lange termijn perspectief voor de periode 2020 – 2030 met meer aandacht voor andere ingrediënten van de menukaart.

10 Zie het op 25 maart 2009 j.l. verschenen handboek met een bespreking van de fiscale gevolgen van vervoersvergoedingen op www.tfmm.nl/documenten/93.pdf

11 Informatie van Mcom de ontwikkelaar van de OV-chipkaart; Mcom maakt verschillende identificatiedragers, zoals de OV-chipkaart, toegankelijk voor combinatiegebruik: bijvoorbeeld elektronische toegang tot een evenement in combinatie met een parkeervoorziening of een OV-reis.

12 Zie www.utrechtbereikbaar.nl. De Utrecht Bereikbaar Pas is er nu in twee varianten: De Utrecht Bereikbaar Pas die geldig is in de stadregio Utrecht. Reizigers kunnen hiermee gratis gebruik maken van alle bussen van GVVU/Connexxion. De UB-pas voor Utrechtse werknemers kost 75 euro per pas, per jaar De Utrecht Bereikbaar Pluspas is voor medewerkers met woon-werkverkeer van buiten de stadregio Utrecht en kost 250 euro per pas.



Foto: Willy Mooy

De omslag

Vóór de zomer wordt een formeel akkoord verwacht binnen de Stichting van de Arbeid over Mobiliteit en Telewerken. Het omvat aanbevelingen voor CAO-partners voor regelingen op het gebied van verhuiskosten, telewerken, het stimuleren van fietsgebruik, het mobiliteitsbudget, communicatie hierover binnen het bedrijf en afspraken hierover met de Ondernemingsraad.

Juist in deze regio zouden werkgevers en werknemers dit akkoord moeten vertalen in concrete eigen bijdragen met als motto: slimmer werken = slimmer reizen.

Rabobank Koploper¹³

De Rabobank is reeds in 2006 gestart met het Nieuwe Werken: onderdelen zijn telewerken, flexibeler werken, van tijdschrijven naar meer prestatiegericht werken, alleen leaseauto's met minder CO₂-uitstoot (label A,B,C) en NS BusinessCards voor leaserijders. Het parkeerbeleid van de Rabobank in Utrecht luidt: Vermindering van het aantal parkeerplaatsen van 38 % in 2006 tot 11 % in 2009. En: geen parkeerplek als je binnen een straal van 10 kilometer van kantoor woont. Advies: ga bewegen/lopen, of gebruik de fiets of het Openbaar Vervoer (Bron: Lezing Willem de Jager, Rotterdam Klimaat Initiatief , 20 januari 2009.)

- Willem de Jager (Rabobank) stelt: "Het gaat niet alleen om gedragsverandering van werknemers (want die nieuwe generatie wil wel, zegt hij) maar vooral om een gedragsverandering van leiders van ondernemingen:
- van controle naar vertrouwen (dat je ook thuis doet wat ik van jou verwacht)
- van regels naar afspraken (van tijdschrijven naar afrekenen op output / prestatie)
- van vertellen hoe het moet naar dialoog en ondernemerschap
- van management naar leiderschap binnen de onderneming"

¹³ www.iktekenervoor.nl website van het Rotterdamse Climate Initiative

Reiskostenvergoeding Gemeente Utrecht¹⁴

Onlangs heeft de gemeente Utrecht, na overleg met de vakbonden, een nieuwe regeling voor reiskostenvergoedingen afgesproken. In de nieuwe regeling krijgen medewerkers die met het openbaar vervoer reizen een abonnement voor het woon-werktraject. Werknemers die de fiets nemen krijgen een vergoeding van 15 cent per kilometer. Automobilisten ontvangen geen vergoeding, tenzij zij gezien de aard van het werk met de auto moeten reizen of omdat het bijvoorbeeld door een lichamelijke beperking alleen mogelijk is om met de auto naar het werk te komen.

Belangrijke/grote werkgevers in de regio zijn:

Banken + verzekeraars

Rabobank
SNS/Reaal
FORTIS
PGGM
Triodosbank
AEGON
AGIS
Achmea / Eureko

Onderwijs en zorg

Universiteit en hogescholen
Ziekenhuizen
ROC's

Bezoekeraantrekkende activiteiten

Jaarbeurs
Meubelboulevard / Ikea
MKB binnenstad Utrecht
Evenementen / festivals

Adviesbureaus

KPMG
Tweijstra
DHV
PRORAIL
MOVARES
Berenschot
En vele anderen

Overheid

Gemeente Utrecht
Provincie Utrecht
Landbouw
Staf Landmacht
(locatie Kromhout 2012!)

Rail en OV

NS
PRORAIL
Connexion

Koplopers in mobiliteitsmanagement

Rabobank
Cap Gemini
Nike Europe
ATOS Origin

ICT

ATOS ORIGIN
Cap Gemini
En vele anderen

Overige bedrijven

Douwe Egberts
NUON
Ballast Nedam
Bovag
Transport-bedrijven
En vele anderen

¹⁴ www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=302581

HOOFDSTUK 4

EEN STEVIGE AMBITIE VOOR HET NETWERK VAN OPENBAAR VERVOER

De Utrechtse stadsregio zal, zoals in hoofdstuk 1 is uiteengezet, ook door zijn centrale ligging de komende decennia een relatief grote bevolkingsgroei en naar alle waarschijnlijkheid ook een relatief grote economische groei doormaken. Het huidige netwerk van openbaar vervoer is daarop niet berekend. Zowel het spoorwegenet als het sneltramnet dienen een veel grotere capaciteit en kwaliteit te krijgen.

Drie punten willen we benadrukken:

1. Het netwerk van spoorwegen in Nederland heeft voor een belangrijk deel nog steeds het karakter van een netwerk van provinciale wegen. Treinen kunnen elkaar vrijwel nergens inhalen. Pas als het kernnet van het spoor tussen de grote steden viersporig¹⁵ is wordt het spoor een beetje vergelijkbaar met het rijkswegennet.
2. Het regionale openbaarvervoersnet heeft nog steeds een “kleinsteeds” karakter terwijl de Utrechtse regio sterk verstedelijkt en in volle ontwikkeling is. Een schaalsprong van het openbaar vervoer d.m.v. aanleg van vier nieuwe lightrail verbindingen (sneltram, metro) tussen de centrale stad en de omliggende kernen moet snel tot stand worden gebracht.
3. Juist de regio Utrecht is erg in trek en zal nog meer verstedelijken. De stad moet een groot deel van de nieuwe woningen, kantoren en bedrijven binnenstedelijk realiseren om te voorkomen dat de groene ruimte om de stad nog verder moet worden opgeofferd. Dit kan alleen als openbaar vervoer en fiets een veel groter aandeel in de mobiliteit krijgen zodat er in de stad minder ruimte nodig is voor het autoverkeer (incl. parkeerruimte) en luchtvervuiling en geluidsoverlast minder erg worden. Ook het rijks- en provinciaal mobiliteitsbeleid moet hierop worden afgestemd.

Uitgangspunt voor deze visie:

Willen wij de problemen op mobiliteitsgebied oplossen, dan zal het openbaar vervoer niet alleen de druk op het wegennet moeten wegnemen maar ook de groei van de mobiliteit de komende jaren geheel moeten kunnen opvangen. Het einde van de capaciteitsvergroting van het wegennet is immers in zicht. Nieuwe rijkswegen zijn onmogelijk zonder ingrijpende gevolgen voor landschap en welzijn in de Utrechtse regio.

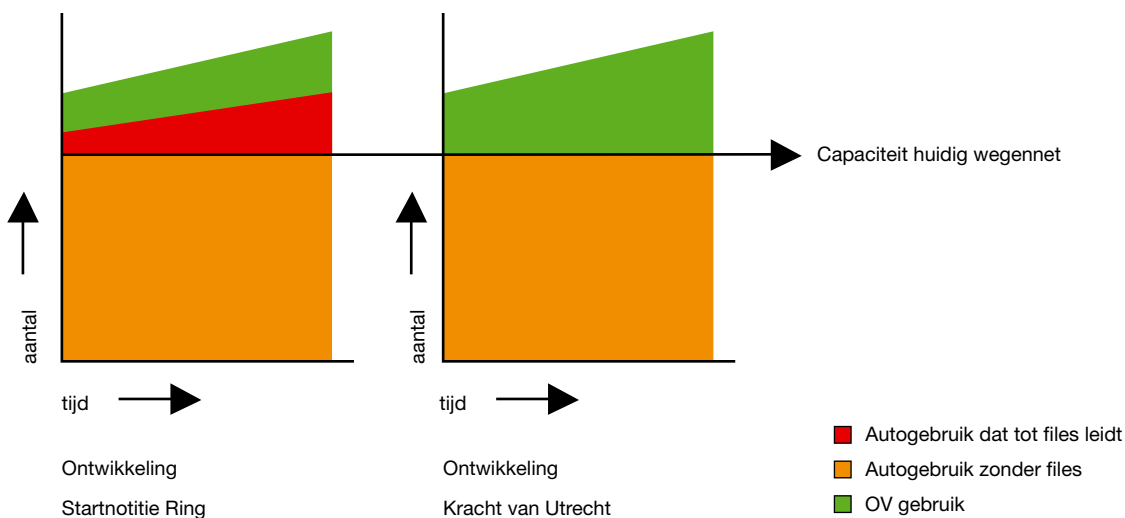
De meeste rijkswegen rond Utrecht en Amersfoort kunnen alleen worden verbreed tegen relatief zeer hoge kosten, ook voor het milieu. Dat geldt zeker voor de A27 door Amelisweerd (de bak door Amelisweerd is niet te verbreden).

¹⁵ Vrijwel alle treinverbindingen zijn op dit moment een spoor en een spoor terug. Treinen kunnen elkaar niet inhalen. Viersporigheid betekent verdubbeling. Twee sporen heen, twee sporen terug zodat treinen elkaar kunnen inhalen. Dan kun je elke twee minuten een trein laten rijden. Een viersporige treinverbinding is in capaciteit gelijk aan een dertigstrooks rijksweg.

1 op de 7!

Het OV-netwerk zal 10 á 15 % van het huidige autoverkeer moeten overnemen om het fileleed sterk te verminderen. Conclusie: als 1 op de 7 automobilisten, die zich in de regio in de spits verplaatsen gaat lopen, fietsen en/of gebruikmaken van het openbaar vervoer - in plaats van de auto te pakken - hebben we geen extra asfalt nodig¹⁶. (Zie bijlage 3). Omdat er veel meer auto- dan OV-reizigers zijn betekent dit alleen al ruim 50% meer reizigers met het openbaar vervoer. Daar bovenop moet het openbaar vervoer de groei van de mobiliteit zelf (1 á 1,5% per jaar volgens het ministerie van V&W) volledig opvangen. Omdat in Utrecht 1 á 1,5% groei van de mobiliteit gelijk staat met 4 á 7% groei op het OV is tot 2020 nog eens 50 á 80% extra groei van het aantal OV-reizigers nodig.

Een relatief beperkte afname van autogebruik leidt tot een sterke toename van het OV gebruik



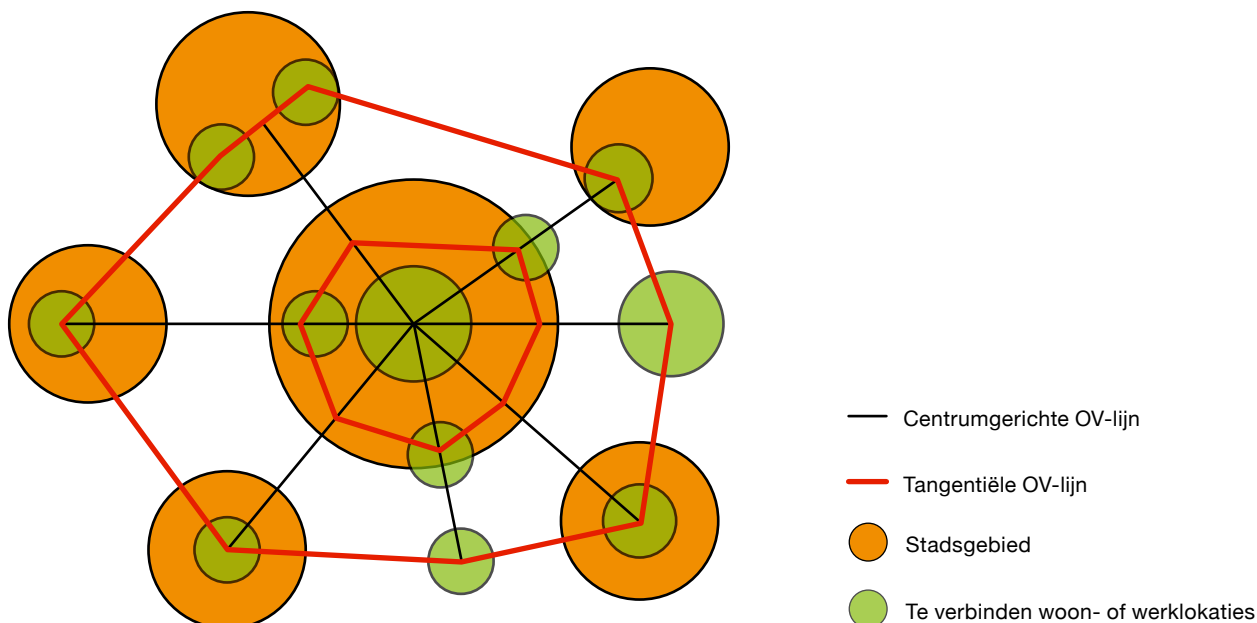
Toelichting: Wat boven de lijn zit bij de auto moet naar het OV. Dan zie je dat de OV meer dan verdubbelt.

De noodzakelijke schaalsprong in OV betekent ruimschoots een verdubbeling, oftewel een groei met ruim 200.000 OV-reizigers (die minstens 4 á 5 km reizen). Van 200.000 naar 400.000. De capaciteit van het OV-netwerk moet daarvoor 100 tot 130% groeien. Zowel het bus- als sneltramnetwerk in de regio als het netwerk van doorgaande spoorwegen dient in onze ogen dus een grote kwaliteits- en capaciteitssprong te maken. Een speciale uitdaging ligt er in de A12 zone (aan de zuidkant van de stad Utrecht), wanneer deze vanaf 2020 wordt gerealiseerd.

¹⁶ De TaskForceMobiliteitsmanagement o.l.v. Lodewijk de Waal zegt het nog onderkoelder: Met 10 % minder verkeer in de spits verloopt deze nagenoeg vlekkeloos. Bron: Persbericht TFMM 19 maart 2009.

In het rapport 'Mobiliteitsaanpak (november 2008) reikt het ministerie van V&W de z.g. SPIN aan voor de aanpak van een kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk¹⁷. Dit model kan als uitgangspunt dienen voor een ambitieuze OV-aanpak. Schematisch ziet dat er als volgt uit.

Samenhangende stedelijke OV-netwerken met een spinnenwebstructuur en hoge frequenties



SPIN-dimensie 1

De radiale verbindingen zullen in Utrecht in onze ogen dienen bestaan uit zeven in plaats van de huidige zes spoorwegen (waarop ook het Randstadspoor (RSS)) en drie lightrail verbindingen. De tangentiële verbindingen worden gevormd door twee lange lightrail verbindingen (een oost-west en een noord-zuid; beide verbonden met de A12 zone en De Uithof). Samen vormen ze de eerste dimensie van de SPIN. We zijn verheugd met het initiatief van het Bestuur Regio Utrecht voor een OV+++ alternatief, die onlangs publiek werd. Hier sluiten we graag op aan vanuit de netwerkgedachte van spoor en lightrail. Bovendien is een veel snellere start van de aanleg nodig dan de overheid voor ogen heeft. Vóór 2020 en vóór de ontwikkeling van de A12-Zone moet het OV-netwerk al grotendeels gerealiseerd zijn.

SPIN-dimensie 2

De tweede dimensie van de SPIN zal een aangepast en aanvullend buslijnnennet zijn van stad- en streekvervoer. Ook dit moet een volledig netwerk zijn, zij het met 'dunne' buslijnen op tracés die ook door lightrail en Randstadspoor worden bediend.

¹⁷ Zie hiervoor: http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/Mobiliteitsaanpak_tcm195-231709.pdf, pag. 31.

Viersporig naar vijf grote steden

De capaciteit- en kwaliteitssprong van het spoornet bestaat uit het integraal viersporig maken van de hoofdspoorverbindingen tussen de steden vanuit Utrecht naar: Arnhem, Geldermalsen(-Den Bosch), Den Haag en Rotterdam, net als de vier sporen, die er nu naar Amsterdam zijn (Deze viersporigheid Utrecht – Amsterdam maakt eindelijk een zeer frequente verbinding mogelijk met sprinters (incl. RSS), intercity's en hoge snelheidstreinen op een tot voor kort zeer filegevoelig traject). Verder is de aanleg van een zevende spoorlijn Almere-Utrecht-Breda (AUB) noodzakelijk om het reistijdverschil met de auto te verminderen en het spoor concurrerend te maken op een zeer belangrijke ontwikkelingsas. Op langere termijn is mogelijk een kortsluitende spoorlijn Woerden – Station Utrecht-Zuid (A12zone) -Bunnik nodig om Utrecht CS te ontlasten^{18 19}

Een belangrijk aspect voor een toekomstvisie is nog de vergrijzing. De groep boven 65 jaar is voor een steeds groter deel automobiel (CBS), maar fietst ook steeds meer (leuk en gezond). Hoewel de regio Utrecht een relatief jonge bevolking heeft, moet rekening gehouden worden met het toenemend aantal ouderen. Een – ook in de beleving van ouderen – veilig fietsroutenet en een lightrailnet waarin de fiets buiten de spits mee kan, zijn daarom belangrijke ontwerpvoorwaarden²⁰.

Huidige ambitie van NS en regio is te mager

De ambities van NS en regionaal OV zijn op dit moment veel lager dan de ons inziens noodzakelijke 100 á 130% groei tot 2020. Op dit moment gaat de NS nog slechts uit van 50% groei tot 2020 'want er is niet meer geld voor meer uitbreiding van het spoor' (mededeling uit gesprekken met NS). Voor het regionale OV heeft het Kabinet bij de start besloten tot een doelstelling van 2,1% groei per jaar, naast de doelstelling van 5% voor het spoor. In de beleidsbrief Netwerkaanpak d.d. 19/11/07 (par. 4.2 LMCA regionaal OV) wordt de oude groeidoelstelling van 2,1% per jaar herhaald. Vermeld wordt dat de analyse van de LMCA regionaal OV²¹ aangeeft dat er vooral in de vier grote steden knelpunten blijven. Binnen stedelijke netwerken zou 3-4% extra groei kunnen optreden (dus 6% groei per jaar) als de capaciteit van het OV dit zou toelaten. Daarvoor is een breed pakket aan maatregelen nodig (punt 3 pag. 15 van de brief). De groei tot 2020 zou dan 110% zijn in plaats van rond 25% bij 2,1% groei per jaar. Wij hebben tot nu toe vanuit de regio geen heldere berekening gezien van de noodzakelijke OV-capaciteit tot 2020 (waaronder Randstadspoor en sneltram) om vergroting van de wegcapaciteit op rijks- en regionale wegen te voorkomen. De tot nog toe gehanteerde groei van 2,1% per jaar is geen visie op de benodigde capaciteitsuitbreiding te noemen. Duidelijk is dat het groeicijfer voor stedelijke netwerken als Utrecht veel hoger moet liggen.

18 De spoorcapaciteit op Utrecht CS maar vooral ook de overstapcapaciteit op lightrail en bus gaan op den duur een knelpunt vormen (bij meer dan 50% groei; Mondelinge mededeling NS). Het wordt dan belangrijk om een deel van de OV-reizigers via een ander station af te wikkelen, dus buiten het centrum om. Station Utrecht-zuid is hiervoor heel geschikt.

19 Het Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor dd. 19 nov 2007(LMCA, Conclusies, pag. 9, overgenomen in de Beleidsbrief Netwerkaanpak van V&W, dd. 19 november 2007, par. 4.1.2.) stelt de groeiverwachting naar boven bij: een bandbreedte tot 23 miljard reizigerskilometers per jaar in 2020 (NS: 21 tot 23 mld); dat wil zeggen, niet alleen deze Kabinetperiode 5% groei, maar nog geruime tijd een voortgaande groei van 5%. NS verwacht volgens het LMCA spoor voor de spits zelfs een groei van 60 á 70% tot 2020, terwijl met de reconstructie van station Utrecht CS slechts met een groei van 50% wordt rekening gehouden. Als gezegd komen onze berekeningen uit op een groei van zelfs 100 á 125% om de aanleg van extra asfalt onnodig te maken.

20 De inwoners van de agglomeratie moeten zonder auto ook mobiel zijn; het leven zonder auto moet zonder obstakels zijn. Belangrijk is daarbij dat over langere afstanden de fiets mee kan in de lightrail voertuigen; ook voor ouderen moet dit goed te doen zijn.

21 LMCA's zijn Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses, die zouden moeten worden uitgevoerd in samenhang met de door de overheden gezamenlijk vastgestelde netwerkanalyses (NWA's); de vraag is echter wat leidend is bij investeringsbeslissingen: de door het rijk uitgevoerde LMCA's of de door de overheden gezamenlijk vastgestelde netwerkanalyses (NWA's); ook de Vereniging van Nederlandse Gemeenten heeft op dit punt haar zorgen geuit, zie de brief van de VNG aan de Tweede Kamercommissie Verkeer en Waterstaat d.d. 05 februari 2008. De VNG acht het bovendien een gemiste kans om, in het kader van de nieuwe groeidoelstelling voor het spoor (5% groei), niet te kiezen voor een integraal pakket (dus inclusief regionaal OV en ketenvoorzieningen plus bijbehorende verhoging van de BDU).

Vergroten betrouwbaarheid OV

Om in de regio Utrecht²² in 2020 ten opzichte van 2008 een ruime verdubbeling van het aantal OV- reizigers mogelijk te maken is ook een grote kwaliteitssprong en sprong in betrouwbaarheid van de verbindingen nodig. De spoorlijnen vanuit Utrecht horen bijna alle tot het landelijke kernnet. Die zouden over de gehele lengte viersporig moeten worden. Immers, op autosnelwegen met elk 4 rijstroken kun je uitstekend inhalen, maar op een 2-sporig spoorwegnet zal een machinist dat niet voor elkaar krijgen. Viersporigheid geeft een veel grotere betrouwbaarheid van de verbindingen mits steeds twee sporen volledig gescheiden van de andere twee worden uitgevoerd (dit voor de back up functie bij calamiteiten). Het lightrailnet in de regio moet verviervoudigd worden.

Onderstaand geven we een eerste uitwerking waar we op dit moment aan denken.

Het netwerk van doorgaande spoorwegen in fases.

Op de kaarten aan het eind van dit hoofdstuk geven wij gefaseerd een indicatie op welke manier een ambitieuze taakstelling kan worden ingevuld.

Fase 1 (voor 2015 gereed).

Het is duidelijk, dat het kernnet van de spoorwegen versterkt moet worden. Dat houdt in dat de hoofdspoorverbindingen tussen en rond de grote steden integraal viersporig worden gemaakt, dus ook Utrecht–Arnhem, Utrecht–Geldermalsen, Utrecht–Den Haag en Utrecht–Rotterdam. Liefst zo spoedig mogelijk ingezet als duurzame economische impuls. Inzet: klaar in 2015.

Fase 2 (voor 2020 gereed).

Een spoorlijn Almere–Utrecht–Breda. De binnenkort in reconstructie te nemen splitsing van de spoorlijnen naar Den Bosch en Arnhem bij Lunetten kan zo vorm worden gegeven dat de aanzet voor de bocht naar het tracé langs de A27 (onder het spoor Utrecht–Den Bosch door) klaar ligt. Dit jaar zou al een start kunnen worden gemaakt met de besluitvormingsprocedure van het hele tracé.

Fase 3 (na 2020)

Mede afhankelijk van de ontwikkeling (ook in tempo) van de A12 zone kan gedacht worden aan een bypass voor Utrecht CS in de vorm van een spoorverbinding van Woerden via de A12 zone naar Driebergen-Zeist. De A12-zone zou er zeer mee gebaat zijn aangetakt te worden op het spoornet, maar ook Den Haag zou zeer gebaat zijn bij een snelle spoorverbinding met Arnhem-Duitsland, omdat de reis via Utrecht CS langer duurt en bij voortgaande groei zelfs met extra vertragingen gaat kampen. Dit spoor wordt namelijk ook van belang ter ontlasting van Utrecht CS. Dat kan nodig zijn als het vervoer op het spoor met meer dan 50% groeit, hetgeen ruim voor 2020 al moet zijn bereikt als we het landschap van de regio Utrecht willen behouden. Het ligt voor de hand het spoor vanaf Woerden over tien à twintig jaar rechtdoor te trekken langs de A12, vervolgens iets naar het zuiden afbuigend bij Rijnenburg naar een tracé een kleine kilometer ten zuiden langs de A12; vervolgens langs de oostelijke boog van verkeersplein Lunetten²³ naar de bestaande spoorlijn Utrecht – Arnhem. Een station Utrecht-Zuid is nodig²⁴. Dit tracé moet ruimtelijk gereserveerd worden.

²² In andere delen van de Randstad zal iets dergelijks gelden.

²³ mogelijkheid: aan de westkant erlangs.

²⁴ bij de kruising met de sneltramlijn naar Nieuwegein ter hoogte van het Amsterdam-Rijn kanaal (voor de Julianabrug). Mogelijk is een tweede station zinvol bij de kruising met de A27 en de hierlangs te realiseren spoorlijn AUB (zie punt fase 2 spoor en fase 3 light rail).



'Lint' demonstratie in Bunnik, 17 januari 2009. Foto: Stijn Rademaker

Het regionale OV-netwerk in fases

Het regionale OV-netwerk moet sterk verbeterd worden naar het bovengenoemde model van de SPIN met, waar nodig, sneltramverbindingen, niet alleen radiale (van centrum naar buiten) maar ook tangentiële (rakend aan het centrum, maar niet erdoorheen). In de zuidelijke en westelijke helft van Utrecht en naar de A12-zone moeten ze binnen tien jaar gereed zijn, maar later is bv. ook een tangentiële verbinding aan de oostzijde nodig. Wij onderscheiden weer drie fases voor de realisatie van sneltram verbindingen.

Fase 1 (voor 2015 gereed)

- Utrecht Centraal Station – Galgenwaard – Weg tot de Wetenschap – De Uithof (HOV om-de-Zuid): is hoogst urgent door de komst van 3000 arbeidplaatsen van Defensie op het terrein van de Kromhoutkazerne,
- Station Vleuten – Leidsche Rijn – Papendorp – Utrecht CS;

Voor 2015 moet de oost-west light railverbinding (Leidsche Rijn–De Uithof via CS) geheel klaar zijn (lengte ca 15 km)

Fase 2 (2015 – 2020)

- Leidsche Rijn Zuid – (mogelijk) Rijnenburg - A12-zone – Hoograven – (aantakken voor Galgenwaard richting De Uithof) – door naar Zeist - station Driebergen-Zeist (tangentiële verbinding oost-west langs Utrecht-centrum; stuk Galgenwaard – De Uithof is van fase 1);
- Vianen – (aantakkend in Nieuwegein richting -A12 zone - Galgenwaard – De Uithof – Zeist (de Leksprong);
- Culemborg – Houten – A12 zone – Galgenwaard – De Uithof – Zeist (overstap op kruisende lijn Om-de-zuid bij toekomstig station Vaartse Rijn);
- Utrecht-Noord – Overvecht – Utrecht CS.

Fase 3 (na 2020)

- Maarssen – Zuilen – Overvecht – Oosterspoorbaanlijn – station Lunetten – A12-zone-oost (tangentiële verbinding noord-zuid langs Utrecht-centrum; nu reserveren trace, gereed rond/na 2020)

Lightrail in de toekomst

Hiervoor zijn vijf extra lightrailverbindingen nodig in de agglomeratie (kosten 1 á 2 miljard euro):

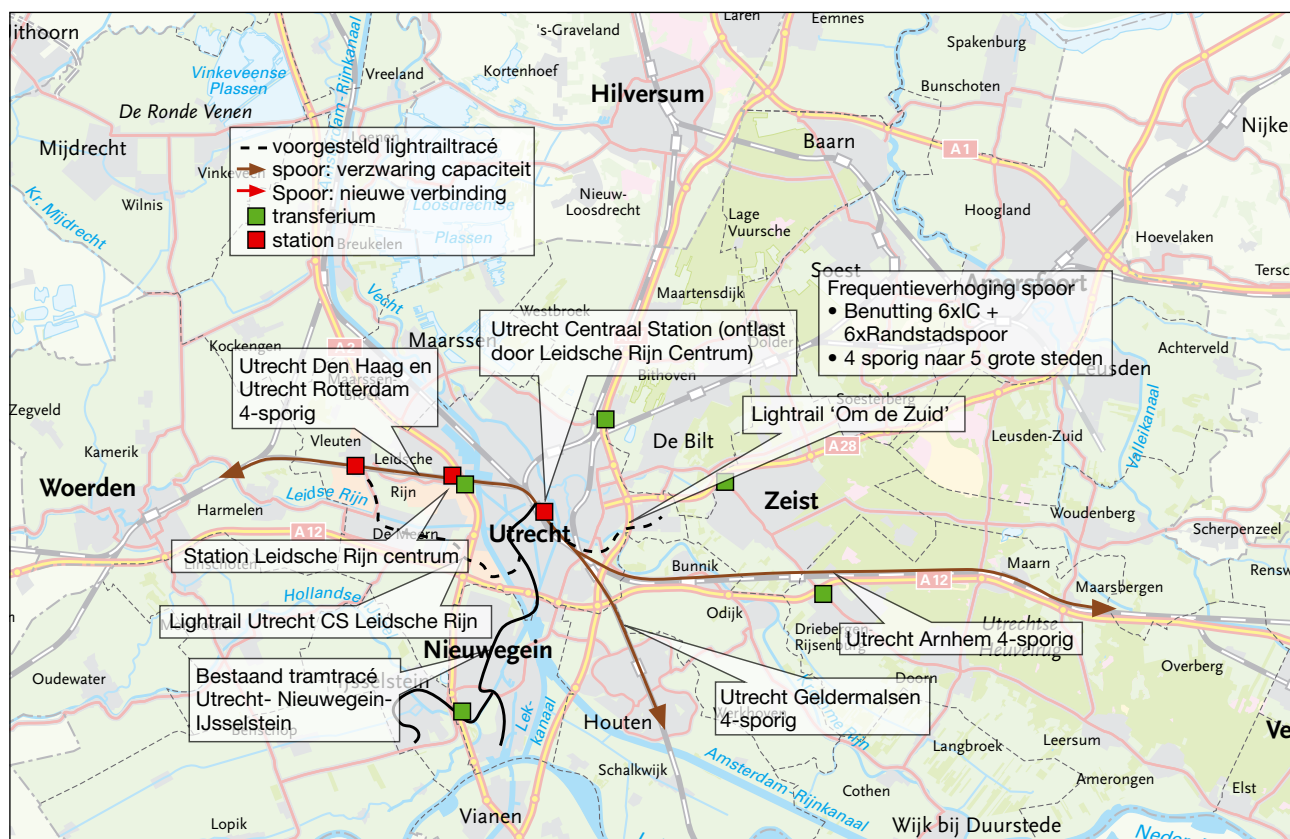
- a1 Utrecht CS– Om-de-zuid –Galgenwaard– De Uithof – (dit jaar nog definitieve keuze tracé en starten met de aanleg; klaar in 2011; kosten ca 200 miljoen euro) en De Uithof - Zeist – station Driebergen-Zeist; klaar rond 2015);
- a2 Station Vleuten – Leidsche Rijn – Papendorp – Utrecht CS (dit jaar nog definitieve keuze tracé en starten met de vergunningprocedures); klaar vóór 2015);
- b Leidsche Rijn zuid – Rijnenburg – A12-zone – Hoograven – Galgenwaard (klaar vóór 2020; aantakkend bij Galgenwaard richting De Uithof - Zeist);
- c Zuilen - Overvecht - Utrecht CS (stuk van Utrecht CS langs het spoor tot de Brilledreef; klaar vóór 2020);
- d Maarssen – Zuilen – Overvecht – Oosterspoorbaan – station Lunetten – A12 zone oost (klaar vóór 2025; nu tracé reserveren).

Bovendien is voor het regionaal OV-net van belang dat de realisatie van het intensief sprinter-systeem rond Utrecht op het spoor (Randstadspoor) wordt versneld: naar Houten/Geldermalsen, Driebergen /Zeist, Leidsche Rijn/Vleuten/Woerden, Maarssen, Bilthoven (klaar deels vóór 2012, deels vóór 2015).

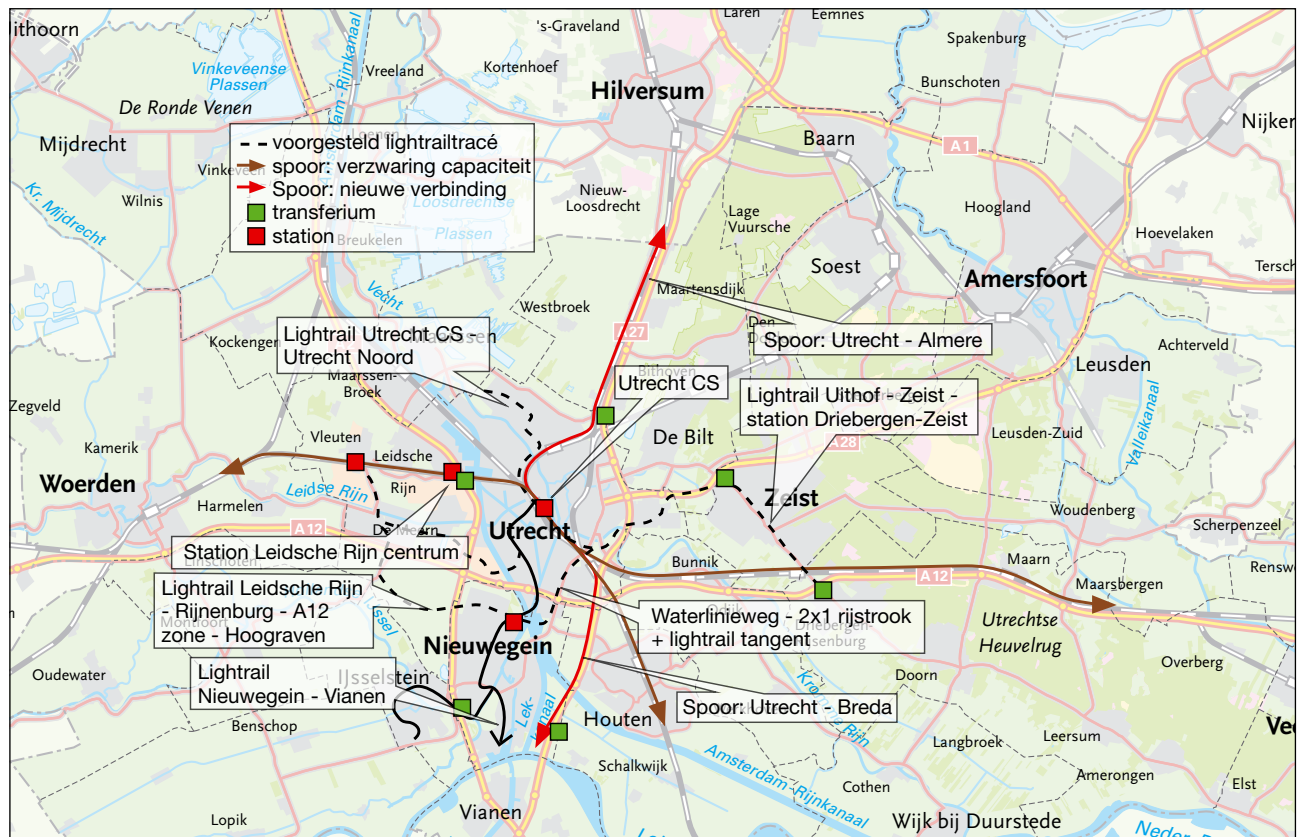
OV-net toekomstvast

De capaciteitsverhoging in de regio door bovengenoemde verbindingen is zeer groot, nl. voor fase 1 en 2 samen dagelijks 320.000 passagiers extra (zie Bijlage 5). Dat is dus ruim voldoende tot 2020. Immers tot 2020 moeten in de regio ruim 200.000 reizigers extra vervoerd kunnen worden. Maar het net is dan robuust, zodat door frequentieverhoging de capaciteit nog veel groter kan worden.

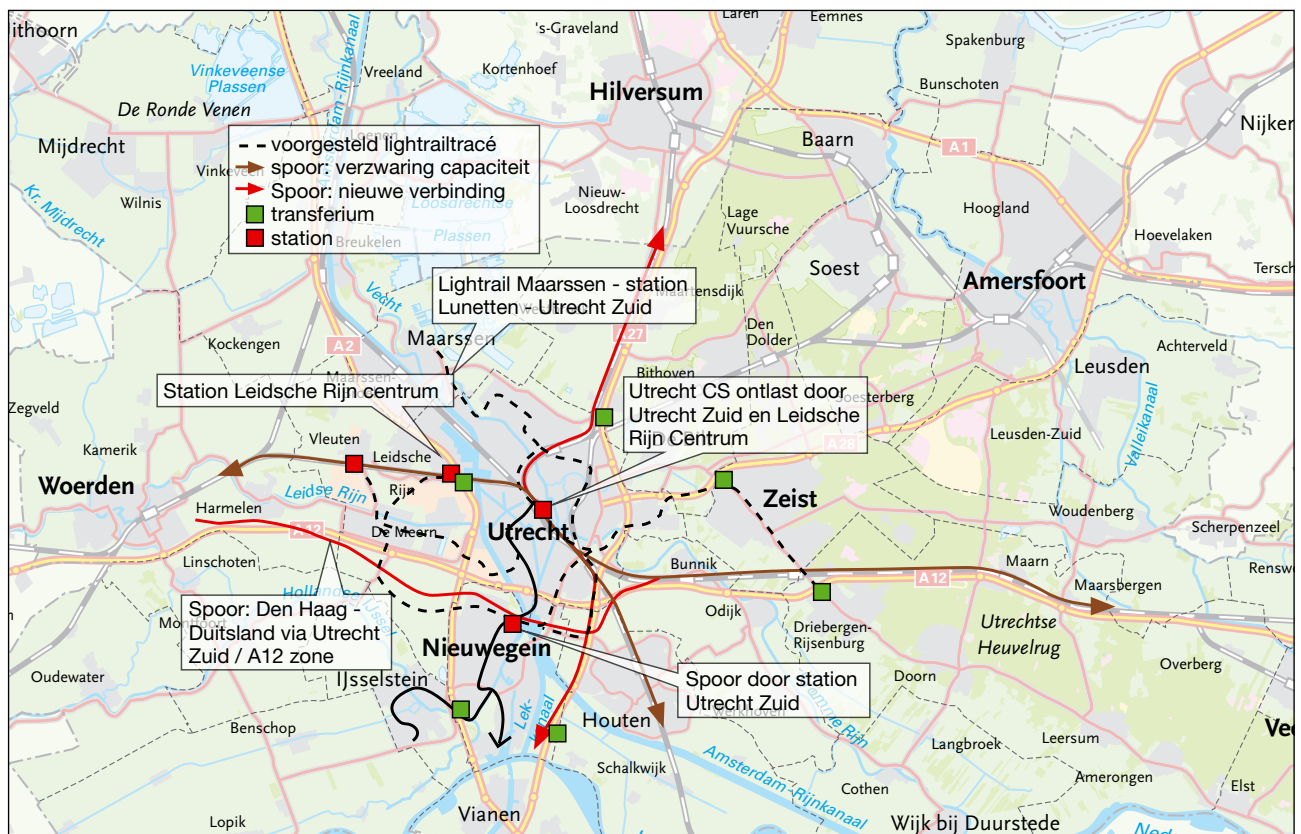
OV-Fase 1



OV-Fase 2



OV-Fase 3



HOOFDSTUK 5

MOGELIJKHEDEN VAN BENUTTING

Benutten is het optimaliseren van bestaande infrastructuur voor het verkeer en vervoer van personen en vracht.

Groene golf

Groene golven voor de auto zijn vaak slecht voor de fietsers. Fietsers moeten veel langer wachten bij kruispunten waar autoverkeer makkelijk kan doorstromen. Bus en fiets stoeien daarna vaak om voorrang. Prima dat buslijnen weleens voorrang krijgen maar de 'groentijd' voor de bus kan soms veel korter: dan kan de fietser sneller doorfietsen. Fietsverkeer is grotendeels in en rond de stad, waardoor de wachttijd al snel een grote factor is in de reistijd van de fietser.

80 kilometer op alle snelwegen rond Utrecht

Rond de steden nergens harder dan 80 op de snelwegen is een geschenk voor de omgeving en in de regel prima voor de doorstroming en de veiligheid. Door een lagere maximumsnelheid nemen brandstofverbruik, emissies van CO₂, fijnstof en stikstofoxiden af. En het wordt veel stiller. Deze maatregel dient zo snel mogelijk rond geheel Utrecht te worden ingevoerd. De bewoners van Voordorp strijden hier al jaren over!

Dynamisch verkeersmanagement

De indeling van een rijbaan is dynamisch aan te passen met behulp van een lichtspoor als wegmarkering. De weg kan dan afhankelijk van de vraag meer of minder rijstroken hebben. Doelgroepstroken zijn ook flexibel in te delen, bijvoorbeeld voor bus of goederen. Dit leidt tot een efficiënt ruimtegebruik op en van de weg. Nog een stap verder is de combinatie van dynamische doelgroepstroken en automatische voertuiggeleiding. Bij automatische voertuiggeleiding zijn (vracht)wagens elektronisch gekoppeld als imaginaire treintjes. Op de geleideroute is ruimtegebruik en doorstroming maximaal.

HOOFDSTUK 6

AANPASSEN VAN BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

Geen spitsstroken in de bak van Amelisweerd

Een aanpassingsmaatregel is het uitbreiden van de capaciteit bijvoorbeeld door de aanleg van spitsstroken. Wij zijn hier niet voor, zeker niet zolang de noodzaak niet is aangetoond als we uitgaan van de invoering van de kilometerbeprijzing en de gevolgen voor de luchtkwaliteit (extra fijnstof en NOx) en geluidhinder worden opgevangen door verbetering elders. Wij zijn erg beducht voor de spiraal van meer auto's -> meer wegeaanleg -> meer auto's -> ! In het bijzonder zijn wij gekant tegen nog meer luchtvervuiling en lawaai in Amelisweerd en zijn wij er op tegen dat het ministerie middels een Spoedwetprocedure spitsstroken wil aanleggen in de bak van Amelisweerd.

Innovatief investeren

Aanpassen (en vernieuwen) van infrastructuur staat nu nog vaak gelijk aan verbreden van (snel)wegen. Dat levert alleen maar meer problemen op. Onze beoogde schaalsprong van lopen, fiets en openbaar vervoer vereist investeringen, die een economische impuls geven aan een meer duurzame samenleving.

E-fiets

Het fietsen zelf verandert. De fiets wordt sneller door andere technieken. Denk aan race- en ligfietsen en fietsen met elektrische hulpmotor. Met deze fietsen zijn veel makkelijker lange afstanden te fietsen (>> 10 km, zie ook Hoofdstuk 1). De fiets wijzigt dan van een hoofdzakelijk lokaal naar een regionaal vervoermiddel.

De fiets in de keten bij OV

Ruime, veilige en comfortabele parkeervoorzieningen bij treinstations, bus- en sneltramstations zijn belangrijk voor het gebruik van de fiets en het voor- en natransport van OV. Het tekort aan fietsparkeerplekken en de chaos bij het CS in Utrecht is een al veel te lang slepend groot knelpunt in de stad Utrecht.

Fietsparkeren en buurtstallingen

In veel compacte en met name oude wijken is te weinig mogelijkheid om de fietsen rond de woning veilig en beschut te parkeren. De fietsen zijn zo vaak een prooi voor fietsendieven. Wij streven naar een actief programma voor uitbreiding van buurtstallingen in deze wijken.

E-auto's

De elektrische auto biedt kansen ten aanzien van lucht, geluid en emissies. In de stad is de auto stil en schoon op lage snelheid. De elektrische auto heeft echter evenveel ruimte nodig als een traditionele auto. Voor de elektrische auto zijn ook oplaadpunten nodig (eventueel ook oplaadpunten voor de fiets).

HOOFDSTUK 7

NIEUWE INFRASTRUCTUUR VOOR LOPEN, FIETS EN OV

Met de mobiliteitsladder in de hand zijn we aangeland op de laatste sport: nieuwe infrastructuur, met name voor de fiets.

Nieuwe infrastructuur voor lopen

In de stad wensen we een praktijk waarbij voetgangers, fietsers en openbaar vervoer voorrang hebben op de auto. Zo ver is het nog lang niet. Lopen moet sterker onderkend worden als vervoermiddel. In de wijken kan de versterking van lopen hand in hand gaan met de hervonden functie van de straat als speelruimte voor kinderen.

Nieuwe infrastructuur voor de fiets





Snelfietspaden ook viersporig (2 x 2)

De fietsroutes in Utrecht bestaan uit een mozaïek van goede en slechte stukken. Elke route langer dan een kilometer kent forse problemen met veiligheid, doorstroming, comfort en voorzieningen zoals fietsparkeren. Routes moeten dus los staan van autoverkeer in dezelfde of kruisende richting. Bovendien zullen fietssnelheden meer gaan verschillen en dat stelt eisen aan veiligheid en doorstroming. Een scheiding is nodig tussen het langzame en semi-snelle fietsverkeer (tot 25-30 km/u). Fietsroutes met 2x2 streken dus. Geschikt zijn lokale en regionale (vent-)wegen die nu nog in gebruik zijn door gemotoriseerd verkeer.

Het netwerk dat zo ontstaat heeft een regionaal karakter (zie de Fietsenkaart). Vanuit de satellietsteden beginnen de snelfietsroutes die richting de stad lopen en raken aan de binnenstad. Een opmaat naar een route is gerealiseerd het op traject Breukelen-Utrecht. Rond de binnenstad ontstaan knopen waar makkelijk van route gewisseld kan worden, zodat alle stadsdelen en satellieten met elkaar in verbinding staan. Het fijnmazige bestaande netwerk voedt de vrijliggende snelfietsroutes. In de binnenstad is inpassing van een vrijliggend netwerk problematisch. De fietsroutes in de binnenstad worden verbeterd en aangesloten op het netwerk rond de binnenstad.

Op deze getransformeerde fietsroutes past ook ander elektrisch verkeer zoals zeer compacte E-scooters, zolang de snelheid beperkt blijft. Het verkeer op deze routes is stil en emissieloos. We stellen Emissie Vrije Routes voor: de EVR. De EVR geeft minimale overlast voor de omgeving. Het combineert verkeer van lokaal – met de traditionele fiets – tot aan bovenregionaal verkeer met elektro scooters. En dat allemaal stil, emissieloos en klimaatvriendelijk.

HOOFDSTUK 8

CONCLUSIES EN OPROEPEN

Er is een omslag in denken nodig, een nieuw fundament voor het onderbouwen van de kracht van Utrecht, en schaa sprong voor fiets en openbaar vervoer. Dat kan alleen als de auto ruimte inlevert.

Als u op onze visie een nadere toelichting wilt krijgen of aanleiding vindt om onze gedachten en berekeningen bij te stellen maken we graag een afspraak met u voor nader overleg. Graag brainstormen we met u als u suggesties heeft om vanuit uw eigen verantwoordelijkheid bij te dragen aan de in onze boodschap verscholen uitdaging.

Conclusie bij Sturen in Ruimte en Leefomgeving

Utrecht heeft fysiek de grenzen van de groei vrijwel bereikt. De ruimte moet beter en slimmer worden benut. De Utrechtse wijkraden vragen om een menselijke maat in de ruimtelijke ordening en om meer aandacht voor luchtkwaliteit en beperking van het autoverkeer. Regionale verkeersproblemen in de spits dienen we binnen de bebouwde ruimte met de regio op te lossen.

Oproep:

Elke bestuurder van stad en regio vragen we mee te denken om de kracht van Utrecht te behouden en toekomstvaste keuzes te maken op het gebied van ruimtegebruik en mobiliteit.

Conclusie bij Beprijzen als instrument

Beprijzen is noodzakelijk, maar wachten op de Haagse kilometerheffing is verloren tijd..

Oproep:

Wie neemt initiatieven voor regionale beprijzing van automobilititeit en beloning van innovatief gedrag? Laat ons ervan horen!

Conclusie bij Mobiliteitsmanagement: Slim werken = Slim reizen

Werkgevers en werknemers in de regio hebben sleutels in handen voor een leefbare, innovatieve stad.

Oproep:

We roepen alle werkgevers en werknemers in de regio op het op 2 juli 2009 te verwachten akkoord van de Stichting van de Arbeid te vertalen in concrete eigen bijdragen aan slimmer werken = slimmer reizen met als motto: We houden van Utrecht!



Foto: Maurice van Peurseem

Conclusies Stevige ambitie Openbaar Vervoer

Als we in de regio 1 op 7 automobilisten (100.000 mensen) kunnen verleiden tot mobiliteitsmanagement, meer fietsen en gebruik van het Openbaar Vervoer zijn nieuwe snelwegen niet nodig en verloopt de spits nagenoeg vlekkeloos. Voor het vervoer van deze (max.) 100.000 personen alsook voor het opvangen van de groei van de mobiliteit (nog eens 100.000 personen) is verdubbeling van de capaciteit van het Openbaar Vervoer noodzakelijk.

Oproep:

Elke bestuurder van stad en regio, maar ook landelijk vragen we de noodzakelijke schaa sprong in het OV te ondersteunen en uit te dragen.

Conclusies Benutten, Aanpassen en Vernieuwen van infrastructuur

Wij pleiten voor extra infrastructuur voor het lopen, fietsen en het OV in stad en regio. In 2009 kiezen voor een sterk regionaal OV-netwerk (viersporig/lightrail) vormt een economische impuls voor een stad en regio. Het is een duurzame investering met een groot rendement voor uw kinderen en kleinkinderen.

Oproep:

Leg de schetskaartjes en gedachten uit ons rapport voor aan uw vrienden, collega's, relaties of uw achterban en denk met ons mee. Benut de kaartjes in ambtelijk en politiek overleg. Hou ons op de hoogte van uw vorderingen in uw gesprekken en de suggesties die hier uit voortvloeien.

BIJLAGE 1 We houden van Utrecht

Utrecht is een fijne plek om geboren te worden, te wonen, te werken en gezond oud te worden. Mooie historische steden en landgoederen liggen als parels in de ketting van unieke landschappen. Niet alleen de diversiteit in de landschappen is bijzonder: van oude veenweidelandschappen tot ondoordringbare bosgebieden, van beschutte heidevelden tot de historische kernen van steden en dorpen. Ook dat de gebieden op korte afstanden van de steden liggen is uniek. Vrijwel nergens in Nederland heeft men zoveel verschillende natuur en cultuur tot zijn beschikking als in deze provincie.

Naast de relatie tussen de natuur en de stadsbewoners, is de aantrekkelijkheid van de steden en dorpen van Utrecht een belangrijk pluspunt. De steden, vooral Utrecht en Amersfoort, zijn typische studentensteden met elk jaar veel nieuwe jonge inwoners en een levendig cultuurleven. Waar grote steden als Amsterdam en Rotterdam vooral naar buiten gericht zijn, lijken Utrecht en Amersfoort vooral hun eigen inwoners het naar de zin te willen maken. Met veel groen in de stad, speelplaatsen voor kinderen en ontelbare kleinere culturele voorstellingen die niet op een groot publiek maar op een intiem publiek mikken. Steden met een menselijke maat kortom. Steden in de luwte waar ruimte is voor de ontwikkeling van vakmanschap en de kenniseconomie kan opbloeien, ook bij economische tegenwind. Op vele vlakken behoort de Utrechtse wetenschap tot de wereldtop: op natuurkundig, biomedisch en milieutechnisch gebied.

De eerste signalen dat de mobiliteit in Utrecht onacceptabele problemen met zich mee begon te brengen, werden in de jaren 70 zichtbaar in milieuacties tegen de aanleg van rijks- en provinciale wegen. In de jaren 90 werd duidelijk dat vooral in de stad Utrecht, en ook in Nieuwegein nieuwe normen voor lucht en geluid niet meer gehaald werden. Tienduizenden mensen wonen in huizen waar ze dagelijks gezondheidsschade ondervinden van teveel fijnstof of verkeersgeluid. Maar niet alleen de milieunormen werden overschreden. Het aantal files nam toe, ook in de stad.

Pas de laatste jaren krijgt NS meer ruimte voor investeringen in het spoornet, maar de besluitvorming over het Randstadspoor en de lightrail om de Zuid is wel erg vertraagd.

Het is onze mening dat met de Startnotitie Ring de problemen niet opgelost worden. Integendeel, de kernwaarden van provincie en stad worden ernstig aangetast. De balans tussen autoverkeer enerzijds en anderzijds ruimte, een gezonde omgeving en een mooi landschap is daarmee zoek. En de fileproblematiek zal ook niet worden opgelost.

Als we kijken naar de stedenbouwkundige ontwikkelingen de komende 25 jaar, is automobilititeit minder nodig, en is er meer capaciteit nodig voor systemen die grote aantallen mensen kunnen vervoeren, met minder milieuhinder. Om te kunnen bouwen in de stad moeten we ruimte scheppen en de auto meer uit de stad weren. De stad is voor de fietser en wandelaar. In de regio kom je met lightrail en de Randstad bereik je met de trein.

Een voorbeeld van een plek in Utrecht waar grenzen overschreden worden is het Herculesplein. Het Herculesplein (HP) is een berucht verkeersknooppunt in een dicht bewoonde gebied van Utrecht Oost. De Wijkraad heeft in maart 2009 hierover zijn zorgen uitgesproken naar het College. In de spits kan het plein 500 auto's niet verwerken, hetgeen leidt tot 1,5 km file op beide aanvoerrichtingen van de Waterlinieweg. Files zetten zich voort op de aansluitende wegen naar de stad, Rubenslaan, Venuslaan, Catharijnesingel. De wachttijden voor fietsers, komende van de Uithof naar de Rubenslaan, zijn veel te lang. De luchtkwaliteit is



Aanbieding van 20.000 handtekeningen aan Tweede Kamerleden.

bedroevend slecht, geluid idem. Tussen 1971 en 1986 hebben verschillende overheidsinstellingen de bewoners voorgehouden dat door de aanleg van de A27 de drukte en de overlast op de Waterlinieweg sterk zouden verminderen. Dat bleek niet te kloppen. Nu zijn er weer veel plannen om mobiliteit en lucht te verbeteren: ALU met knips en het sectorenbeleid, Startnotities A27 en Ring Utrecht, programma VERDER, Parkeergarages voor misschien we 6000 plekken in het stationsgebied. Ook zijn er bouwplannen: Kromhoutkazerne met 3000 werkplekken, Rijnenburg met 6000 woningen.

Het is lastig te zien hoe die ontwikkelingen uitpakken in Oost. Maar als je nu vanuit het Herculesplein naar deze plannen kijkt dan zie je dat het daar nog veel erger wordt. Plannenmakers zien we denken en schrijven 'West zit vol, Oost kan nog wel wat auto's erbij hebben'. Verkeer uit West wordt via de rondweg over Oost naar de parkeergarages in het centrum geleid; Oost wordt gebruikt als ontlasting van de A27; De Gemeente wil defensie geen OV- voorschriften geven voor Kromhout. Maar 100 auto's meer verlengt de file al met nog een kilometer!

De verbeteringen voor het lopen, fietsen, de tram 'HOV om de Zuid' en het transferium de Uithof zijn veruit onvoldoende om de mobiliteitsbehoefte op te vangen. Om de lucht schoon te krijgen moet de automobilititeit juist afnemen ten gunste van OV en fietsen, want vol is vol. Het college maakt haar programma voor volksgezondheid niet waar. Je merkt weinig van de GGD om ongeruste burgers bij te staan. De vraag "Kan ik hier wel blijven wonen met mijn kinderen" blijft onbeantwoord. Het lijken verschillende werelden, enerzijds de bestuurders en politici en anderzijds de burgers, de Wijkraad. Wanneer en hoe overbruggen we de afstand?

BIJLAGE 2 Monorail

Openbaar vervoer over bestaande wegen loopt vaak vast op de beperkte capaciteit van die wegen. Voor nieuwe wegen ontbreekt veelal de ruimte. *Boven* bestaande wegen en spoorwegen is echter volop ruimte. De ideale manier om die ruimte te benutten is via een monorail systeem.

Een monorail leent zich minder voor een netwerk, maar kan zeer zinvol zijn voor een specifieke intensieve vervoersrelatie tussen, zoals de verbinding van een heel groot transferium aan de A2, de Jaarbeurs / Utrecht CS.



Er bestaan diverse monorail systemen. Zo is er een systeem waarbij een trein op rubberbanden rijdt op een smalle strook beton²⁵. Een geleiderail houdt de trein op koers. Met wissels kan eenvoudig een monorailnetwerk worden aangelegd, en zo kan optimaal gebruik gemaakt worden van de ruimte boven het al bestaande netwerk van wegen en spoorwegen.



Een sterke actie was het afbreken van het viaduct op het kruispunt van de grootste boulevards van Grenoble.



Hetzelfde plekje in 2008

Bron: Grenoble -Alpes-Métropole / Direction des déplacements / www.la-metro.org

²⁵ De hier gepresenteerde informatie komt uit www.urbanaut.com en www.monorails.org

BIJLAGE 3 Onderbouwing 10 á 15% reductie van het verkeer voor file-aanpak

In twee rapporten waarmee het effect van de kilometerprijs is onderzocht, is een onderbouwing te vinden voor het feit dat 10 á 15% reductie van het wegverkeer de congestie halveert (de 1 op de 7)²⁶. Er werden onder meer twee cases onderzocht waaruit dit blijkt, nl. gedeeltelijke variabilisatie (BPM 25%) en volledige variabilisatie (BPM 100%).

De onderzoeksinstituten CPB/PBL/RPB²⁷ concluderen dat de kosten van files flink afnemen als het wegverkeer met 8% afneemt bij gedeeltelijke variabilisatie (3,3 mld euro; een gemiddeld tarief van 2,8 ct/km). De reistijdverbetering staat gelijk met 1 miljard euro. Zij concluderen dat die kosten nog verder dalen bij volledige variabilisatie waarbij het wegverkeer met 14% afneemt (6,8 mld euro; een gemiddeld tarief van 5,6 ct/km). De reistijdverbetering staat dan gelijk met 1,5 miljard euro. Wat dit betekent blijkt uit het rapport “Joint Fact Finding²⁸: Bij Volledige variabilisatie²⁹ daalt het aantal auto’s met 14% en de congestie met 64% (6,8 mld euro gevariabiliseerd, een gemiddelde kilometerprijs van 5,4 ct per km waar bovenop een congestieheffing van 11 ct per/km³⁰.) Uit tabel 5.1.4 Variant 15 op pag. 46 volgt namelijk dat bv. voor de ochtendspits het aantal voertuigverliesuren op de rijkswegen (hoofdwegennet: HWN) in Nederland met 64% daalt, (in de Randstad met 62% en in de rest van Ned. met 69%); op het onderliggend wegennet (OWN) daalt het aantal voertuigverliesuren met 44%. Ook substantieel dus. De wegverkeersmobiliteit daalt in heel Nederland met 14% op HWN en met 13% op OWN (Randstad: 15% resp. 16%).³¹

Bij gedeeltelijke variabilisatie (zie ook de noten bij volledige variabilisatie hierboven) daalt het aantal auto’s met 9% en de congestie met 60% (3,3 mld euro gevariabiliseerd, een gemiddelde kmprijs van 2,6 ct per km en daarbovenop een congestieheffing van 11 ct per/km). Uit tabel 3.1.4 Variant 4 op pag. 15 volgt dat bv. voor de ochtendspits het aantal voertuigverliesuren op de rijkswegen (hoofdwegennet: HWN) in Nederland met 60% daalt, (in de Randstad ook met 60%, evenals in de rest van Nederland); op het onderliggend wegennet (OWN) daalt het aantal voertuigverliesuren met 36%. Ook nu dus een substantiële, zij het iets kleinere daling.

De wegverkeersmobiliteit daalt in heel Nederland met 9,5% op HWN en met 7,5% op OWN (Randstad: 10,5% resp. 9,5%).

Conclusie: Als het totale wegverkeer met 10 á 15% daalt halveert de congestie (halvering aantal voertuigverliesuren), zelfs zonder kwaliteitsverbetering van het OV. Een reductie van 10 á 15 % van het verkeer op de snelwegen maakt de files dus flink korter.

Als wij uitgaan van grotendeels overstap van auto op OV en fiets in plaats van niet meer reizen, dan zullen wel 50% extra OV-reizigers het gevolg zijn (alleen autoritten op de korte afstand gaan immers naar de fiets). Dit blijkt ook uit onze berekening in bijlage 4 uit de reizigersverhouding snelwegen en spoor in Utrecht.

Het OV-netwerk zal 10 á 15 % van het huidige autoverkeer moeten overnemen om de congestie op de wegen fors te verminderen. Het OV zal daarvoor minstens 50% extra volume moeten verwerken.

26 Die onderzoeken hebben overigens wel hun beperkingen omdat alleen werd verondersteld dat er genoeg capaciteit op het OV was maar niet dat de kwaliteit van het OV werd verbeterd.

27 CPB/PBL (MNP/RPB): Effecten van de omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs, dd. mei 2008

28 Joint Fact Finding: verkeerskundige effecten 2020 vastgesteld met het LMS, een rapport voor het Ministerie van Rijkswaterstaat, Directoraat Generaal Personenvervoer, december 2006, (zie http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/3/6/364581/Joint_Fact_Finding.pdf).

29 Wij nemen scenario's zonder differentiatie naar milieu:

30 De 11 ct/km wordt alleen geheven op de eerste weg die file krijgt, dus niet op de hele corridor; en dus is er kans op files op een andere snelweg of het onderliggend wegennet (OWN); dat OWN veel extra files krijgt wordt speciaal vermeld.

31 Het OV neemt met ruim 4% toe (spoor en bus/tram/metro), het fietsgebruik met 7%. De oorzaak van de relatief beperkte stijging van OV-kilometers is dat *het OV niet is verbeterd* en er daarom ook *veel mobiliteit verloren gaat*. Bovendien ontstaan er *files op andere snelwegen* en vooral het OWN. Dit wordt expliciet vermeld. Men constateert dan ook dat er een *flink welvaartsverlies* ontstaat (rapport CPB/PBL) en waarschuwt daarom tegen volledige variabilisatie. De overheid heeft echter toch voor volledige variabilisatie gekozen. Naar onze inschatting zal de overheid er dan ook door een forse verbetering van de kwaliteit van het OV voor moeten zorgen dat de gevraagde mobiliteit alsnog kan plaatsvinden

BIJLAGE 4 Benodigde capaciteitsprong

Het aantal autokilometers in Nederland is het zeven á tienvoudige³² van het aantal OV-kilometers. Zoals hierna blijkt is dit verschil in Utrecht kleiner omdat het een kruispunt van doorgaande spoorverbindingen is: het drie á viervoudige.

Om het wegennet te ontlasten (met 10 á 15%, zie bijlage 3) moet de capaciteit van het OV-net dus veel sterker toenemen³³. Dat leert de volgende grove berekening.

De dagcapaciteit tussen 7 en 19 uur (waar de capaciteit knelt) van de huidige uit Utrecht vertrekkende treinen is grofweg 300.000 stoelen (ca 160.000 reizigers uitgaand van 40 á 55% bezetting). Volgens NS stappen er op een werkdag (24 uur) bijna 80.000 reizigers in en 80.000 uit, terwijl er bijna 90.000 doorreizen. Tussen 7 en 19 uur ongeveer 90 á 95% hiervan. Tussen 7 en 19 uur dus ingaand en uitgaand samen ca 240.000 reizigers per spoor. Het aantal OV-reizigers in de regio is dus grofweg **260.000 reizigers**, waarvan ca 200.000 in-, uit- of overstapt (alleen reizen groter dan 4 á 5 km meegerekend).

De capaciteit van de huidige bijna 30 uitgaande rijstroken op de zeven rijkswegrichtingen is in 12 uur ca 500.000 auto's; vanwege de geringe restcapaciteit zijn dit 450.000 voertuigen gerekend als auto's. Als hiervan 10 á 20% vrachtauto's zijn gaat het om $450.000 \times 5/6 = 380.000$ auto's, voor een deel met meer personen. Dus ca 500.000 reizigers uitgaand over de snelwegen (dit zijn doorgaande en in Utrecht startende reizigers). Het aantal inkomende reizigers is ongeveer hetzelfde. Een deel hadden we al geteld bij de doorgaande reizigers een deel moet in Utrecht zijn. We schatten ruim de helft: 280.000 reizigers. Het aantal uitgaande, doorgaande en inkomende reizigers op de snelwegen is dus ca. **780.000 reizigers**.

Voor Utrecht als Nederlandse knooppuntstad is de verhouding spoor-snelweg volume dus 1:3. Van zowel de treinreizigers als de automobilisten is een flink percentage doorgaand langs Utrecht. Op de rijkswegen moet het aantal reizigers met 10 á 15% van de 700.000 verminderen om de congestie te beperken (zie bijlage 3). Dus moeten 90.000 á 100.000 autoreizigers naar het spoor en naar het regionale OV-net als we ervan uitgaan dat de reizen echt nodig waren (gezien de file ligt dit voor de hand) en dus niet door telewerken of verhuizen zijn op te lossen.

Daarnaast moeten ook de provinciale en stadswegen ontlast worden. Het aantal reizigers op provinciale en stadswegen zal (alleen ritten van minstens ca 5km meegerekend) 1/3 á 1/5 zijn van dat op de snelwegen; in dat geval moeten 15.000 á 30.000 reizigers per dag van de provinciale en stadswegen naar het OV. Grofweg kun je stellen dat van snelwegen en regionale en stadswegen samen dus zo'n **100.000 á 120.000 reizigers** naar het OV moeten kunnen worden gelokt om ook hier de congestie te beperken. Het gaat merendeels om kortere ritten dan die van de snelweg.

In de tweede plaats moet de gehele mobiliteitsgroei tot 2020 worden opvangen op OV. Uitgaande van 1 á 1,5% groei per jaar en bijna 1 miljoen reizigers per dag in de regio moet het OV dan tot 2020 nog eens **100.000 á 150.000** reizigers extra aankunnen. In totaal in de regio dus tot 2020 een groei van **200.000 á 270.000** reizigers t.o.v. 2008. De capaciteit van het OV moet dus de komende tien jaar verdubbelen.

De ervaringen met een treinstaking bieden ook een aardige indicatie van het effect op de files van 10% á 15% minder verkeer. De ruim een miljoen treinreizigers per dag in Nederland veroorzaakten een ruime verdubbeling van de filelengte op het rijkswegennet, van de normale 300 naar 600 km. Dus met een miljoen minder reizigers per auto in Nederland rijdt het tenminste weer; dat is voor Utrecht ca 10% van dit aantal. Dat wil zeggen dat een vermindering van 100.000 reizigers op de snelwegen in de regio Utrecht door overstap naar OV het fileleed substantieel beperkt.

³² CBS statistieken

³³ Het Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor dd. 19 nov 2007(LMCA, Conclusies, pag. 9, overgenomen in de Beleidsbrief Netwerkaanpak van V&W, dd. 19 november 2007, par. 4.1.2.) stelt de groeiverwachting naar boven bij: een bandbreedte tot 23 miljard reizigerskilometers per jaar in 2020 (NS: 21 tot 23 mld); dat wil zeggen, niet alleen deze Kabinetsperiode 5% groei, maar nog geruime tijd een voortgaande groei van 5%. NS verwacht volgens het LMCA spoor voor de spits zelfs een groei van 60 á 70% tot 2020, terwijl met de reconstructie van station Utrecht CS slechts met een groei van 50% wordt rekening gehouden. Als gezegd komen onze berekeningen uit op een groei van zelfs 100 á 125% om de aanleg van extra asfalt onnodig te maken.

BIJLAGE 5 Capaciteit Randstadspoor en vier lightrail verbindingen

Een sterk versimpelde berekening: Gaan we uit van aanvankelijk (rond 2020) per uur vier treinen (sprinters en IC's) en vier sneltramvoertuigen per richting **extra** op alle genoemde lijnen ten opzichte van nu, dan wordt de capaciteit grofweg 320.000 reizigers hoger. Het gaat namelijk om

- 6 spoorlijnen met 6×32.000 passagiers = circa 190.000 passagiers extra (per spoor extra capaciteit per uur $2 \times 4 \times 400$ passagiers = 3200 passagiers; van 7 tot 19 uur 32.000);
- 4 lightrail verbindingen met capaciteit $4 \times 32.000 = 120.000$ reizigers (per lightrail extra capaciteit per uur $2 \times 4 \times 400$ passagiers = 3200 passagiers per uur, dus van 7 tot 19 uur 32000).

Totaal dagelijks voor alle OV modaliteiten, incl. bus, een extra capaciteit in 2020 van 320.000 passagiers. Het aantal voertuigen kan per uur echter nog veel verder worden opgevoerd als het netwerk eenmaal robuust is.

BIJLAGE 6 Lijst van rapporten van de Vrienden van Amelisweerd

1. Eerste rapport van de werkgroep Amelisweerd over de geplande Rijksweg 27 door Nieuw Amelisweerd, 6 april 1971
2. Tweede rapport van de werkgroep Amelisweerd, 8 juni 1971
3. Derde rapport van de werkgroep Amelisweerd en actie Strohalm, Amelisweerd Gered?, maart 1976
4. Vierde rapport van de Vrienden van Amelisweerd, Rijksweg 27 door Amelisweerd achterhaald en overbodig: over de ecologie van Amelisweerd, verkeer en vervoer in de regio Utrecht en de effecten op de stad, mei 1981
5. Vijfde rapport van de Vrienden van Amelisweerd met ondersteuning van een groot aantal verkeersdeskundigen, de andere weg, uitwerking zonder RW27-Midden door Amelisweerd, maart 1982
6. Zesde rapport van de Vrienden van Amelisweerd, De stilte rond Amelisweerd, Rijksweg 27 en de geluidhinderbeperking, november 1984
7. Zevende rapport van de Vrienden van Amelisweerd, Amelisweerd verdient meer, visie op de ecologie, recreatie, verkeer, landbouw en het beheer van de landgoederen, juni 2008

Vrienden van Amelisweerd

p/a Vermeulenstraat 60

3572 WR Utrecht

telefoon: 06 38241969

e-mail: info@vriendenvanamelisweerd.nl

website: www.vriendenvanamelisweerd.nl

Natuur en Milieufederatie Utrecht

Emmalaan 41

3581 HP Utrecht

telefoon: 030 2544457

e-mail: info@nmu.nl

website: www.nmu.nl