



# De kracht van Utrecht

# Wie zijn wij?



## Natuur en Milieufederatie Utrecht

onafhankelijke en deskundige natuur- en milieuorganisatie met de provincie Utrecht als werkgebied



## Vrienden van Amelisweerd

Behoud en beheer van de landgoederen  
Ervaring sedert 1971 met Rijksweg 27  
Streven naar duurzame mobiliteit

# Waar staan we voor?

- Behoud waardevolle gebieden provincie
  - Duurzame mobiliteit
  - Gezonde leefomgeving

## Maar ook:

- 20.000 petitie's 'Tot hier en niet Verder'
- Meer dan 30 maatschappelijke organisaties
  - Het Lint, File in de wei, No Way! in LR

# Van Draaischijf naar Kruispunt vv?

- Achtergrond van VERDER is economie in de regio bevorderen door de mobiliteit te verbeteren
- Kwaliteit groene gebieden en steden komen in de knel met toename automobiliteit
- Omdat mobiliteit Ring Utrecht 2/3 regionaal is, zijn 1 op 7 automobilisten te motiveren voor een andere keuze
- Maar rol rijk is daarbij onontbeerlijk

De draaischijf markeert een kruispunt:

Fundamentele bestuurlijke keuze vóór behoud kwaliteit met robuuste verbetering bereikbaarheid.



# Opbouw

- Proces
- Uitgangspunten
- Inhoud van de Kracht
- Waar willen wij het met u over hebben?

# Proces

- Startnotitie: 'zoveel mogelijk gewerkt volgens het advies van de commissie 'Elverding''

- Beperkte betrokkenheid

- Elverding: voorkeursvariant in gezamenlijkheid bepalen
- Gezamenlijkheid: maatschappelijke organisaties, bewoners en overheden

- Grote maatschappelijke onrust tot gevolg, 3000 inspraakreacties
  - 'Sneller' zonder 'beter' levert vertraging op

- Denkend vanuit lange termijn: 2030 / 2040
- Denkend vanuit kwaliteiten en Kracht van Utrecht:  
kenniseconomie, groen en cultuur
- Denkend aan milieudruk in Utrecht: oorzaak veelal verkeer
  - Denkend vanuit de mobiliteitsladder

# Uitgangspunten

- 2/3 van het verkeer op de ring is regionaal
- 1 op de 7 automobilisten maakt andere keuze: doorstroming voor 6 van 7
  - Schaalsprong (E-)fiets bij gemeenten/regio
  - Schaalsprong OV om ook groei mobiliteit op te vangen
- OV capaciteit verdubbelt om totaal 200.000 mensen te kunnen vervoeren
  - Rijk stelt kaders om automobiliteit te sturen

Richting  
“Kracht van Utrecht”



# 1. Ruimtelijke ontwikkeling

- Binnenstedelijk BRU
  - Afbouwen LR
- Herstructurering Lage Weide
- Ontwikkeling centrum en LR centrum

• En natuurlijk Almere

- A'foort Isselt
- Vathorst
- A'foort Centrum

- A12 zone
- Papendorp/meubelboulevard
- N'gein Centrum
- N'gein 't klooster
- Merwedekanaal zone



# Waardevolle Gebieden zijn economisch waardevol



## 2. Beprijzen

- Beprijzen en LMCA
- Samenhang milieuhinder en betalen per km
- Mogelijkheden voor transportsector



## 3. Mobiliteitsmanagement

- Taskforce
- Dienstverlenende sector biedt grote kansen
  - Het nieuwe (online) werken
    - Het nieuwe kantoor

# 4. Capaciteitsprong voor OV

- Spin netwerk voor OV
- 4-sporigheid naar 5 grote steden
- Radiale HOV structuur om ring te ontzien en satellieten te verbinden

• 3 fasen



# 4. Capaciteitsprong 2020





# 4. Capaciteitsprong na 2020





## 5. Beter Benutten

- 80 km per uur op de ring
- Groene golf bij verkeerslichten
- Dynamisch verkeersmanagement

## 6. Aanpassen bestaande infra

- Aanpassen van de bak A27 lastig (draagvlak en technologie)
- Inspelen op E-fiets en E-auto
- Infra voor elektrische voertuigen

## 7. Nieuwe infra

- Spoorinfrastructuur (AUB, Spoorverdubbeling, station Utrecht-Zuid)
- Lightrailverbindingen



# OV+++ vs De kracht..

	OV+++	De Kracht van..
<b>Studiegebied</b>	Ring en Driehoek	Ring Utrecht en omliggende infra
<b>Scope</b>	2020-2030	2015-2040
<b>Ambities</b>	40% groei, uitbreiding netwerk, frequentieverhogingen en reistijdverkortingen	100% groei in het OV: opvang van 1 op 7 autoritten inclusief groei. DWZ in 2020 200.000 reizigers extra
<b>Vraag/aanbod</b>	Richt zich op regionale vervoersvraag	Richt zich op regionale vervoersvraag maar grootte van OV netwerk creëert nieuwe vraag
<b>Bijdrage spoor</b>	Programma PHS	PHS + viersporigheid naar 5 grote steden+ Almere- Utrecht-Breda
<b>HOV/tram/lightrail</b>	Inzet op bus/HOV en vertramming	Inzet op lightrail van 5 verbindingen na 2020
<b>OV structuur</b>	Utrecht CS- radiaal	Radiaal en tangentiaal. SPIN model
<b>Kosten</b>	Max 1,2-3 miljard	3-5 miljard, maar tot 2040

# Conclusies

- De planstudies vragen om integrale gebiedsontwikkeling met meerdere opgaven
  - Maatschappij is slecht betrokken geweest bij uitwerken van de plannen
    - Langere termijn nodig: 2030/2040
    - Sturende maatregelen automobiliteit onontbeerlijk
    - Investerings in robuust OV netwerk noodzakelijk





**Kan de Tweede Kamer helpen om de opzet van de MER fase 2 te verbreden zodat:**

- het proces opgezet wordt als gebiedsontwikkelingstraject met meerdere opgaven
- er meerdere varianten tegen elkaar afgewogen worden waaronder een volwaardige OV variant
- er integrale budgetten beschikbaar zijn voor rijk en regio/ en voor weg- en OV- maatregelen (ontschotting)

**Hoe kijkt de Tweede Kamer aan tegen een sterke regierol van het rijk op het gebied van prijsbeleid en Mobiliteitsmanagement?**

**Hoe kan de Tweede kamer helpen om in het kader van de planstudies in de regio Utrecht de volgende schaa sprongen te realiseren?**

- (E-) fietsnetwerk
- asvezelnetwerk in Utrecht
- Lightrailnetwerk
- Viersporigheid naar 5 steden, Stichtse Lijn, verbinding Utrecht Breda, tweede hoofdstation Utrecht

**Hoe kan de Tweede Kamer maatschappelijke organisaties en bewoners als serieuze gesprekspartners betrekken bij de verdere ontwikkeling van de plannen?**

**Kan de Tweede kamer helpen om van Utrecht een proeftuin maken om 1 op 7 automobilisten een andere keuze te laten maken?**