

Visie KvU op een economisch vitale fiets/OV stad waar het goed wonen is.

De - in landelijk perspectief gezien - grote groei van bevolking en werkgelegenheid in de regio Utrecht is alleen mogelijk zonder nieuwe aanslagen op de groene longen in en om de steden door verdichting van de steden en verschuiving naar ruimtevriendelijke mobiliteit. Woningbouw, en realisatie van nieuwe bedrijven en science-instituten/startups zal binnen de huidige grenzen van de steden moeten plaatsvinden ten koste van verkeersruimte en karakterloos gebied in de stad; en voortgaande snelle groei van OV en fietsnetwerkcapaciteit.

Er is steeds minder ruimte voor stedelijke verkeerswegen en parkeren, zeker in grote en middelgrote steden met een flinke groei in werkgelegenheid zoals Utrecht, De Bilt, Zeist en delen van Nieuwegein. De mobiliteitsgroei zal geheel opgevangen moeten worden door realisatie van een goed lightrail- en doorfietsrouten netwerk met fietsstallingsruimte bij lightrailhaltes en werklocaties (en goede looproutes in centra). Hier en daar zal dit ten koste gaan van rijstroken en parkeerruimte. Deze ontwikkeling zal ook een verbetering van de omgevingskwaliteit in de steden betekenen, zoals luchtvervuiling en lawaai.

Wij rekenen, in lijn met de verwachte groei op het spoor, op jaarlijks 5% groei van de OV- en fietsmobiliteit in de regio; dwz. een verdubbeling in 14 jaar*. Daarentegen zal de automobilititeit nauwelijks nog groeien omdat er eenvoudig geen ruimte is voor nog meer verkeer in economisch effectieve steden**.

Deze vergaande verschuiving van weg- naar (light)rail- bus- en fietsverkeer vergroot de economische kracht van de stedelijke regio (veel activiteiten dicht op elkaar met relatief korte reisafstanden en toch een aantrekkelijke leefomgeving). Steden zijn de economische trekkers, ook in Nederland.

Verbreiding van snelwegen en autowegen moet achterwege blijven omdat dit de nu al niet meer te verwerken verkeersvloed (de steden in) nog verder zou vergroten.

De belangrijkste infra-ontwikkelingen die de komende jaren in elk geval in gang gezet moeten worden voor een efficiënt functionerende, mooie, rustige en schone regio in 2030 zetten we op een rij.

a./Doortrekken van de Uithoflijn naar station Bilthoven*** via het beoogde Science park op het huidige RIVM-terrein in Bilthoven. Redenen: capaciteitsvergroting door tweede toeleveringsstation, economischer bedrijf Uithoflijn door spitsstroom in twee richtingen, aantakking RIVM-terrein op de Uithof, uitwijkmogelijkheid bij stremming op het spoor of op de lightrailverbinding en goede bereikbaarheid vanuit NO helft van Nederland.

b./Doortrekken Uithoflijn vanaf station Vaartsche Rijn*** naar station Vleuten via bedrijventerrein Papendorp en woongebied Leidsche Rijn. Redenen: Snelle verbinding met de Uithof vanuit LRijn; de stad kan weer als één geheel gaan functioneren met de Uithof als een werkgebied voor LRijn; planning duizenden studentenkamers in LRijn wordt realistisch; ontsluiting bedrijventerrein Papendorp dat dan ook eindelijk aantrekkelijk wordt (daarbij ook snelle verbinding met Science Parc de Uithof). En de druk op het stedelijk wegennet en de Ring neemt af.

c./ 4-sporigheid voor voldoende capaciteit op het hoofdnet spoor (hoge frequentie van IC en Sprinter; spoorboekloos rijden; sprinters functioneel onderdeel lightrailnetwerk regio); in volgorde van urgentie: Woerden – Gouda (Utrecht – Harmelen in aanleg), Utrecht –

Bilthoven (Blauwkapel – Bilthoven ontbreekt nog), Houten – Geldermalsen (tot Houten bijna klaar) en Utrecht – splitsing Veendendaal (Lunetten - De Haar ontbreekt nog).

d./Realisatie van een volledig doorfietsroutenetwerk in de regio Utrecht dat berekend is op verdubbeling fietsverkeer en op grote verschillen in fietsnelheid en fietsbreedte (racefietsers, snelle E-fietsen, bakfietsen, fiets(pakket)couriers, kinderen en tragere, onzekere ouderen). De stad Utrecht moet door fietsen in een aantal richtingen snel doorkruist kunnen worden, met weinig stoplichten en goed vindbaar voor van ver komende fietsers. Lange goede routes naar de Uithof hebben hoge prioriteit nodig. Het netwerk is in aanleg, maar nog lang niet klaar. We noemen met name de volgende urgente matig tot slechte stukken:

-Vondellaan – Albatroslaan in de oost-westroute naar de Uithof.

-Jutfaseweg – Albatroslaan in de zuid-noordoostroute naar de Uithof.

-De fietsverbinding in de oost-westroute vanuit de Uithof naar Zeist (leemte over 120 graden naar het oosten; deze ontbrekende fietsverbinding vanuit de hotspot Uithof is ongewenst, maar vereist wel doelmatige randvoorwaarden voor bescherming van de ecologische verbindingszone (langs Zeist-west). Realisatie is mogelijk mits inpassing met respect voor de ecologische verbindingszone (deels op palen) en garantie in de vorm van in eigendom geven van de omgevende percelen aan Utrechts Landschap bv..

-Cremerstraat, Vechtoever en Moezeldreef (noordelijke helft Overvecht) richting Uithof ...

-....

e./Beperking van de ruimte voor autoverkeer in de stad. Dit schept ruimte voor de fietsstromen en een beter leefklimaat. Met name noemen we:

-Voltooiing van de Binnenring als 2x1 stadsboulevard met voldoende remmen en aanzetten voor het autoverkeer richting buitenring.

-Waar nodig extra maatregelen voor een verdere geleiding van het autoverkeer uit de stad naar de wegenring rond Utrecht.

-Beperking verkeer over Lombokplein naar Daalsetunnel tot ca 12.000 mvt/etmaal; in elk geval garantie voor minder dan 15.000 mvt.

-Geef vlakbij Utrecht CS fietsparkeren meer ruimte ten koste van autoparkeerdekken.

Voor deze ontwikkelingen zijn wel betere OV-verbindingen van P+R locaties aan de rand van de stad en in voorsteden bij het station naar de werklocaties in de stad nodig.

*De visie is beperkt tot de regio Utrecht. Als een aantal regio's in Nederland een dergelijk beleid voeren – al of niet gedwongen door verdichting vanwege de schaarste aan ruimte en het belang van een kwalitatief goede leefomgeving – dan wordt het gebruik van het OV voor nog veel meer mensen aantrekkelijk, nl. ook op lange afstanden. De daarvoor benodigde snelle koppeling van stedelijke regio's met IC-treinen zal zich dan veel sneller ontwikkelen dan nu verwacht. Dan zullen de snelwegen tussen die steden dus ook vergaand ontlast worden.

**Uit de recente NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) blijkt dat het verkeer geheel dreigt vast te lopen. De files zijn eenvoudig niet meer oplosbaar door nog meer asfalt omdat het oplossen van een knelpunt leidt tot stagnatie bij een volgend knelpunt, vooral bij de ingangen van de steden; maar ook bij bepaalde knooppunten van snelwegen. Er zijn immers overal knelpunten aan het ontstaan. Ook blijkt uit de NMCA dat de metro/lichtrailverbindingen hard nodig zijn, maar dat de Uithoflijn al in 2020 in capaciteit tekort zal schieten. (Deskundige wees erop dat de Ring Utrecht geheel rood is in de NMCA; zie ook OV Pro mei 2017; art. NRC 22/7/17: De aderen van de Randstad slibben dicht en na 2030 krijgt het aantal verkeersinfarcten een permanent karakter als er niets gebeurt.)

Visie G4+: Houdt de groeiende stad in beweging: Integraal (rand)stedelijk mobiliteitssysteem: ...In de G4 liggen er kansen om lightrail- en spoorverbindingen te laten functioneren als één systeem. En: ...Binnen een uur van deur tot deur. Dit sluit goed aan bij onze visie van de dubbele schaalsprong met sterk verbeterde netwerken voor OV en fiets in 2028.

***Op termijn zal vermoedelijk ook een deel van de IC's gaan stoppen op veelgebruikte stations met overstap op lightrail zoals Vaartsche Rijn en later Bilthoven.

^Bijgevoegd ook link Dubbele schaalsprong.

KvU, JF