

Schep ruimte door aanpak van de vraag naar vervoer: de oorzaak

(concretisering eerste sport van de ladder van Verdaas voor de stadsregio Utrecht)

Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de regio Midden - Nederland wordt al enkele jaren gezocht naar een afdoend pakket van oplossingen voor het fileprobleem in Midden Nederland en vooral rondom de stad Utrecht. De aandacht gaat daarbij naar het landelijke snelwegennet, toegespitst op de Ring Utrecht. En naar naar het openbaar vervoer.

Het ministerie richt zich op de vergroting van de capaciteit van snelwegen. rond Utrecht. en de capaciteit van de landelijke railverbindingen met Utrecht. De Gemeente Utrecht richt zich op het beter benutten van de bestaande wegen op de kwaliteitsverbetering van het OV en het fietsnetwerk, gekoppeld aan een minimaal mogelijke capaciteitsuitbreiding van de rijkswegen.

De aanpak van de Kracht van Utrecht 2.0 volgt de Ladder van Verdaas, waarin de ruimtelijke ordening als eerste sport van de ladder fungeert. De tweede sport van de ladder vormt beprijzing van vervoer en parkeren. Alle benaderingen gaan uit van de groeiende vraag naar vervoer, zoals die zich nu manifesteert: in hoeverre kun je ook invloed hebben op de vraag naar vervoer, de oorzaak. Als nadere invulling van de eerste sport van de ladder.

1. Accepteren we de vraag naar vervoer?

Het accepteren van de vraag naar vervoer gaat voorbij aan de oorzaak van de vraag. De oorzaak is gelegen in de afstand tussen oorsprong en bestemming van elke verplaatsing of rit. Dit wordt op haar beurt weer bepaald door de scheiding van stedelijke functies. Zodra de afstand groter is dan 500 m begint de keuze voor het gebruik van een vervoermiddel. Zolang dit middel de fiets is, zal de daarvoor benodigde ruimte in eerste instantie beperkt zijn en gevonden kunnen worden. Valt de keuze op de auto dan ontstaan veel grotere capaciteitsproblemen en die worden nog groter als het om veel lange ritten gaat.

De af te leggen afstand is dus een cruciale factor in de voertuigkeuze. Ook de omvang van de problemen wordt er mee beïnvloed.

Het is daarom essentieel te zorgen voor korte afstanden tussen oorsprong en bestemming van elke verplaatsing. Elk mens heeft afhankelijk van zijn levensfase behoefte aan voorzieningen en contacten. Als die dichtbij gevonden kunnen worden beperkt dit de af te leggen afstand. De ruimtelijke inrichting van elke stad (en dorp) is daarom bepalend voor de wijze van vervoer. Het fundamenteel beperken van de vervoersvraag schuilt daarom in de inrichting (grondgebruik) van de steden en dorpen. Op dit moment wordt iedereen volkomen vrij gelaten te wonen en te werken waar men wil. En soms zelfs gestimuleerd door belastingvoordelen.

2. Meng alle stedelijke functies vergaand

Door alle stedelijke functies vergaand te mengen (zie de “korrelgrootte”-tabel) worden de afstanden tussen oorsprong en bestemming beduidend korter. Dit impliceert het volledig herinrichten van de steden en wel zodanig dat deze in hoge mate zelfvoorzienend (ZV-principe) worden.

Tegelijkertijd worden stadsdelen, wijken en buurten ook zelfvoorzienend. Hierdoor neemt de vraag naar verplaatsingen per auto af met ca. 30%. Dit opent de mogelijkheid om op termijn congestie/files zowel in als tussen steden en dorpen te laten verdwijnen.

Om dit te bereiken is een periode van tientallen jaren nodig, met als resultaat op de lange termijn een samenleving die in balans is op meerdere fronten: ecologisch, economisch en sociaal.

Dertig jaar geleden lag het autogebruik in dorpen ca 30 % lager dan in steden. Vanwege het feit dat alle voorzieningen binnen fietsbereik lagen.

De gevolgen van het toepassen van het ZV-principe voor elke stad zijn:

1. De stad wordt vitaler
2. De afwisseling in de bebouwing wordt groter
3. De economie wordt sterker
4. Dalende transportkosten voor individu en samenleving
5. De stad wordt duurzaam milieuvriendelijk
6. Mensen brengen meer tijd door in de eigen buurt
7. De mensen leren elkaar weer kennen
8. Ze gaan elkaar weer waarderen
9. Het plezier in het leven neemt toe
10. De eenzaamheid voor velen verdwijnt

Meng daartoe alle stedelijke functies fijnkorrelig, daarmee komt de samenleving op natuurlijke wijze weer in balans, met positieve veranderingen op het eerder genoemde aspecten. Op deze manier worden *de vrijheden die het leven in een stad biedt, gekoppeld met de verbondenheid van het leven in een dorp.*

3. Aanvullende maatregelen

Het effect van het ombouwen tot zelfvoorzienende steden zal geleidelijk sterker worden, maar in de eerste jaren nauwelijks merkbaar. Daarop vooruitlopend is er een pakket van aanvullende maatregelen nodig die gericht zijn op gedragsbeïnvloeding. Deze gedragsbeïnvloeding sluit aan op de introductie van het Nieuwe Werken en mobiliteitsmanagement van werkgever en werknemers. In dit kader worden de volgende fiscale maatregelen voorgesteld.

- a. Het loslaten van de overdrachtsbelasting bij koop van een huis (momenteel ligt de woningmarkt nagenoeg stil en zijn de inkomsten uit deze belastingvorm minimaal).
- b. Voer een regeling in waarbij werkgevers verhuiskosten mogen vergoeden aan werknemers als deze verhuizen naar een woning binnen een straal van 7 km. van hun werkadres. Voor die gevallen waarbij de woon-werkafstand nu groter is dan 7 km. In het geval van tweeverdieners moet de afstand voor de andere verdiener niet groter worden.

Bovengenoemde punten komen overeen met die van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Hierdoor wordt de woningmarkt weer vlot getrokken en worden mensen zich bewust dat zij een positieve bijdrage kunnen leveren aan het verdwijnen van files.

In aanvulling hierop zijn maatregelen nodig op het gebied van:

- Beprijzing op het niveau van stad en regio
- een steeds beter dekkend fiets- en OV-netwerk in de stadsregio

4. De lopende studies

In november 2009 is tussen betrokken partijen overeenstemming bereikt over de aanpak van de studie m.b.t. de mobiliteit in Midden-Nederland in het programma VERDER.

De essenties van deze studie bestaan samengevat uit:

1. Vergroting van de wegecapaciteit, met nadruk op de Ring Utrecht
2. Verbetering van het OV, gericht op een systemsprong, uitbreiding en capaciteitsvergroting van het landelijke spoorwegnet

In september 2010 is door Vrienden van Amelisweerd het rapport Kracht van Utrecht 2.0 opgesteld. De essentie van deze studie omvat de volgende onderstaande maatregelen, waarbij de de eerste sporten van de ladder van Verdaas zijn geconcretiseerd:

1. Slimme koppeling woningbouwopgave aan multimodale knopen en OV-knooppunten
2. Beprijzing: Toegangstarief voor auto's op een cordon de stad in alsmede betaald parkeren als middel tot reductie van het autogebruik
3. Mobiliteitsmanagement m.b.t. woon-werkverkeer
4. Schaalsprong in stadsregionaal lightrail/OV-- en E-fietsnetwerk en aanleg meer transferia
 - Meer fiets-parkeren in wijken, bij treinstations en bus- en sneltramstations
 - Uitbreiding van het fietsnetwerk en kwaliteitsverhoging van het netwerk
 - Hoge snelheidsroutes voor de fietsers vanuit de regio naar de stad Utrecht

De effecten van een verdergaande ruimtelijke inrichting zijn in deze studie nog niet meegenomen.

5. Een parallel traject

De ideeën van beide studies worden op dit moment met elkaar in verband gebracht en nader onderzocht om tot de juiste keuzen te komen. In beide voorstellen werd veel verwacht van de effecten van beprijzingsmaatregelen. Het draagvlak voor deze maatregelen is op dit moment nog onvoldoende. Als ze worden uitgevoerd leiden ze tot andere voertuigkeuzen en het rijden op andere tijden. De oorzaak van het maken van een rit per voertuig wordt echter niet aangepakt. Om die reden wordt voorgesteld om parallel te werken aan de bestudering van de mogelijkheid om te komen tot het zelfvoorzienend maken van de stad Utrecht, aangevuld met ondersteunende belastingmaatregelen, zoals eerder omschreven. Daarmee wordt een meer duurzame richting ingeslagen m.b.t. ecologie, economie en het is bevorderlijk voor de sociale samenhang van de samenleving.

Het verdient aanbeveling in een parallel traject te onderzoeken wat het effect is van het toepassen van het ZV-principe in het zelfvoorzienend maken van de stad Utrecht. Gericht op een duurzaam soepel functionerende stad. Dit aanvullende onderzoek is onmisbaar om het Utrechtse verkeers- en vervoerssysteem evenwichtig uit te bouwen.

Arjuna Consulting Group b.v
Directeur T.G.M. Mensink M.Sc.
arjunacg@casema.nl
033-4650220

Kracht van Utrecht-initiatief
drs. Jan Korff de Gidts
info@krachtvanutrecht-initiatief.nl
0633630344

Bijlage

Tabel : Korrelgrootte per stedelijke functie

Functie	Maximale omvang
In een groep te realiseren woningen	150
Bedrijfsruimte aan huis	1 per 50
Kantoor grootte	250 personen
Basisscholen	9 lokalen
Middelbare scholen	25 lokalen
Hoger onderwijs	750 studenten per locatie
Winkels	min. 10 per groep, max. 20 per groep
Supermarkten	netto 1500 m²
Warenhuizen	netto 20.000 m²
Ziekenhuizen	450 bedden
Sport	4 ha.
Recreatie:	
land	2 ha.
water	25 ha.
Tuinbouw	0,5 ha.
Landbouw	1,5 ha.
Hinderlijke bedrijven	Op ind. terr. Herzie bestaande grenzen van hinderlijk/niet hinderlijk

De vrijheid van de stad gekoppeld aan de verbondenheid van een dorp

Arjuna Consulting Group bv