Ambitiedocument ‘Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar’ vol ambitie, maar zonder integrale visie op ruimtegebruik

Onlangs heeft het Utrechtse College van B&W het ambitiedocument "Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar" gepubliceerd. Het stuk wil een antwoord bieden op een aantal uitdagingen waarvoor de stad Utrecht zich geplaatst ziet. Genoemd worden de forse binnenstedelijke woningbouwopgave, de toenemende druk van het autoverkeer en de wens om de stad tegelijkertijd aantrekkelijker te maken voor bewoners en bezoekers. Het is een thematiek waar wij ons als initiatiefgroep 'Kracht van Utrecht' zeer betrokken bij voelen. De centrale ambitie van het document verdient alle lof: een omslag in mobiliteit binnen het kader van een visie op de toekomstige ontwikkeling van de stad. Wij hebben wel een aantal opmerkingen over de wijze waarop het stuk die omslag denkt te bereiken.

De openbare ruimte van de stad

Wat wij heel goed en terecht vinden is de integratie van de verkeersproblematiek met een erkenning van het belang van de kwaliteit van de openbare ruimte. Dat moet dan ook concreet worden gemaakt. Daarin zit ook een sleutel waar het stimuleren van lopen en fietsen betreft: maak de ruimte en de omgeving ook aantrekkelijk voor voetganger en fietser. En biedt hen beiden ruimte en overzicht. Dat is een hele opgave in een context van toename van gebruik van alle vormen van verkeer. En dat betekent dus vroeg of laat: keuzes maken. Kiezen voor 'slow traffic' in de leefwereld van de eigen buurt, en -waar mogelijk!- snelheid en kwaliteit op verbindingen van en naar buiten.

Gedrag is leidend, welke sturing?

Als eerste beleidsprincipe noemt het Collegebesluit: "Gedrag is leidend voor het mobiliteitsbeleid". Wij vragen ons af: wat betekent dit in deze context en hoe wordt dit uitgewerkt? Gedrag wordt gestuurd door fysieke inrichting, maar ook door keuzemogelijkheden. Het is bekend dat vooral parkeerbeleid en prijsbeleid de sterkste sturingsmechanismen zijn. Waar en wanneer komen die concreet aan bod?

Mobiliteit en ruimte

De feitelijke relatie tussen ruimte en mobiliteit is nog altijd erg schetsmatig uitgewerkt. Bij zonering en aanpak zou je niet alleen naar plaats (A, B, C) denken maar ook naar functie (bij voorbeeld De Uithof, Lage Weide). Kaarten en ander informatiemateriaal van het BRU laten zien dat Lage Weide en De Uithof er uit springen qua intensiteit van regionale verkeersstromen. Daarnaast moeten wij ook denken aan de samenhang van stedelijkheid, voorzieningenniveau en mobiliteitsbehoefte in de toekomst. Enerzijds zal er blijvende behoefte aan voorzieningen in de directe nabijheid (buurtgerichtheid), anderzijds aan aankopen van of op weg naar huis (waarbij de terecht in de provinciale Structuurvisie genoemde multimodale knooppunten in beeld komen: plekken waar het fiets-, OV- en autonetwerk samenkomen). Daarnaast is er natuurlijk een enorme groei in bestellingen 'van het web". Wat het laatste betreft missen wij de plek in dit verhaal van een toekomstgericht beleid op het gebied van het goederentransport. Dat zal ongetwijfeld flink blijven toenemen in het licht van een verdere mondialisering van goederenstromen.

Tempo en samenhang: wat gaat er feitelijk gebeuren?
Er is een –vanwege het visiekarakter wellicht bewust gekozen- vaagheid op het gebied van de feitelijke onderbouwing en feitelijke uitwerking. Wat is de volgorde der dingen in de vertaalslag naar de uitvoering? Wij zijn uiterst benieuwd naar het beeld, het maatregelenpakket en de uitvoering in bijvoorbeeld 2014, 2017 en 2020. Bij voorbeeld op het gebied van de in de ALU discussie voorgestelde verkeersknippen, en de realisering van de netwerken fiets en OV. Wat is de routekaart naar verwezenlijking van doelen? En: waar moeten wij tijdig mee stoppen of wat moeten wij tijdig afremmen om de streefdoelen niet bij voorbaat te doen mislukken?

Vooral wat betreft de noodzakelijke schaalsprong op het gebied van OV en multimodale bereikbaarheid is het tempo onduidelijk. Wanneer gebeurt wat op welk moment? Dat is ook van belang bij beslissingen op het gebied van inrichting van de openbare ruimte op bepaalde plekken en tracés (zoals de Oudenoord). Een ander aspect is dat Utrecht grote verstedelijkingsambities heeft, maar de bouw nu in de vertraging zit vanwege de crisis. Dat biedt dus nu juist de kans om voor de verandering eens te anticiperen qua mobiliteitsbeleid in plaats van elke keer "na te ijlen". Dit is bijvoorbeeld zeker het moment om nu een slag te maken met het fietsbeleid: wij dringen er op aan om de terechte beleidsmatige keuze voor de fiets al vanaf 2012 ook zichtbaar te maken in de programmering.

Wij vragen ons verder af wat de doelstelling en strategie is van het P&R-beleid. P&R is een middel, maar wordt al gauw een doel op zich ("Hoe krijgen wij ze vol"). Geef het P&R beleid een plek in een breder mobiliteitsperspectief: waar draagt het toe bij, op welke manier en onder welke condities is het zinvol en succesvol. Kijk daarbij naar prijzen en tarieven, maar ook naar snelheidswinst, kwaliteit en comfort. Moet daarnaast niet ook sterker op fietstransferia worden ingezet?

De Ring, lucht en geluid

Heel belangrijk in dit verband is de relatie van de visie met de plannen rond de Ring, de snelwegen rond de stad. Het document wekt hier en dar de indruk dat de uitbreiding van asfalt op de snelwegen al als gegeven wordt gezien. Dat betekent dan mogelijk de doodsteek voor een integrale aanpak van de mobiliteitsproblematiek. Want ongetwijfeld genereert de verbreding van de ring ook weer meer druk op de stad, waar de hele verkeersproblematiek weer keihard op de stad terugkaatst.

In algemene zin verbaast het ons, gezien de genoemde basis voor de ambities in dit document, dat niet alleen de lucht- maar vooral ook de geluidsproblematiek als inhoudelijk item volkomen afwezig lijkt. Terwijl deze niet alleen als heel onprettig, maar ook zeer beperkend kan worden ervaren. Een voorbeeld is het idee om de Waterlinieweg in te richten als stadsboulevard, op zich een goed bedoeld streven. Kunnen de geluidschermen dan echt weg, zoals in een promotiefilmpje op Youtube is te zien? Let wel: een beoogde halvering van de groei (van 18% naar 8%) is nog altijd groei, en de huidige intensiteit op Waterlinieweg is zo'n 50.000 mvt/etmaal! Wij vinden het daarnaast opmerkelijk dat wordt gedacht aan snelheidsreductie en het beperken van rijstroken aan de westkant van de ring en de Waterlinieweg, maar dat de Kardinaal de Jongweg (waar binnenstedelijk 70 km/uur wordt gereden) niet wordt genoemd.

Dragers en netwerken: naar versterking van de rol van fiets en OV
De fiets is voor de "stedelijke" verplaatsingen feitelijk de belangrijkste drager. Dat moet meer tot uitdrukking komen. Juist de keuze voor een centrale rol voor fietsen en lopen in belangrijke ruimten van de stad is een maatstaf voor de mate waarin een wending naar een andere toekomst serieus wordt genomen. Omdat OV- en auto-infrastructuur veruit het meeste geld kost, is het een natuurlijke neiging van bestuurders om je daar vooral op te richten, omdat er financieel zoveel afhangt van een goede onderbouwing. Terwijl investeringen in fietsinfrastructuur en fietsvoorzieningen misschien wel veel meer rendement hebben in allerlei opzichten.
Het ambitiedocument noemt de tram als basis voor het OV systeem. De uitbouw van een tramnetwerk is van groot belang, maar wij zien toch echt (Randstad)spoor+ tram als basis voor het regionale OV-systeem, waarbij een optimaal gebruik van het spoornetwerk essentieel is. Dit is ook van belang waar keuzes moeten worden gemaakt in ruimtelijke zin. Koppel groei en ontwikkeling aan de voorwaarde van een (facilitering van) omslag in mobiliteit, en daarbij zijn de dragende netwerken van fiets (verbindend snelnet) en OV (spoor en tram) leidend.

Maak dus helder welke netwerkstructuur (voor OV én fiets) snelheid biedt en welke bereikbaarheid: wat is/wordt het verbindend net en wat is/wordt het ontsluitend net.

Over netwerk gesproken: Waar is de spoorlijn naar Almere en Breda? Realisering van die verbinding is zowel op landelijke als regionale schaal van buitengewoon belang.

Een conclusie

Wij zijn blij dat het Utrechtse College ambitie toont. Wil deze ambitie werkelijk gestalte krijgen, zal er nog veel sterker naar een integratie van de aanpak van mobiliteit met de ruimtelijke opgave moeten worden gewerkt. Dat betekent ook het doorbreken van het 'gescheiden bereik' van beleidsmakers op het gebied van verkeer, ruimtelijke ordening, milieu en ook gezondheid; iets waar de gemeente Utrecht al erg lang last van heeft. Een ambitie op mobiliteitsgebied is direct verweven met opgaven op het gebied van het ruimtegebruik, waaronder de openbare ruimte van de stad. Het gaat er om bij transformaties en veranderingen in de stad ook letterlijk "lucht te scheppen".

Utrecht maakt altijd veel plannen. Lang niet alles komt tot uitvoering. Soms is dat jammer, soms is dat maar goed ook. Laten wij in elk geval geen dingen doen die de ambitie om tot een gezonde stad te komen alleen maar moeilijker maken.
Met bovenstaande opmerkingen hebben wij aangegeven waaraan wij denken wanneer er een inderdaad een succesvolle omslag dient te worden bereikt. Er is veel te doen, maak het begin. Niet alleen in fietsbeleid en OV ambitie, maar ook in de ruimtelijke strategie bij gebiedsgerichte projecten. Betrek de stad en de inwoners daarbij. Niet alleen nu, maar blijvend. Want ambities kunnen pas geworteld raken als ze ook buiten college en raad worden gedragen.