

Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept “wiel met spaken”



Bijlage bij Raadsvoorstel
gemeente Utrecht
Juli 2019



Gemeente Utrecht

Aanleiding en doel raadsvoorstel “wiel met spaken”

Aanleiding

- Stad en regio Utrecht groeien fors. Een verstedelijkingsstrategie is nodig om locaties te ontwikkelen, mobiliteitsknelpunten op te lossen en kwaliteit van stad en regio verder uit te bouwen
- Dit vraagt onder andere om een systeemsprong van het mobiliteitssysteem in stad en regio
- Hier werken we aan in:
 - De update van het mobiliteitsplan (SRSRSB) en de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) in de stad
 - Het Ruimtelijke Economische Programma (REP) met de U10
 - Het programma U Ned met Rijk, provincie en regio

Doel

- Vaststelling kader om de eerste invulling van deze systeemsprong mogelijk te maken.
- Daarmee een fundamentele bouwsteen voor de verstedelijkingsstrategie van stad en regio te leggen.
- Inzet voor BO MIRT najaar 2019 te bepalen

Wat wordt nu vastgelegd?

1. Een conceptueel kader voor verstedelijking en mobiliteit op lange termijn: het “wiel met spaken”. Belangrijke onderdelen van het wiel met spaken zijn ontwikkeling rond knooppunten, een fijnmazig fietsnetwerk, hoogwaardig OV op corridors (spaken), een OV-ring rond de stad (wiel), voorstadstations waar wiel en spaken elkaar kruisen, en multimodale knooppunten verder van de stad voor overstap van auto of fiets.
2. Start met het wiel met spaken aan de oost- en zuidwestflank van de regio, omdat de grootste opgaven en knelpunten zich daar nu al voor doen. Starten betekent: onderzoeken van een aantal samenhangende oplossingsrichtingen.

Dit raadsvoorstel geeft richting aan de verstedelijkingsstrategie van stad en regio. Het concept biedt een aantal heldere uitgangspunten. Bovendien biedt het zicht op een eerste set concrete oplossingen.

Tegelijk biedt het model nog ruimte om uiteenlopende varianten te bestuderen in aanloop naar vast te stellen geactualiseerde versies van de RSU en mobiliteitsplan en regionaal ontwikkelperspectief in 2020.

Dit kader staat grote keuzes ten aanzien van projecten op lange termijn niet in de weg.

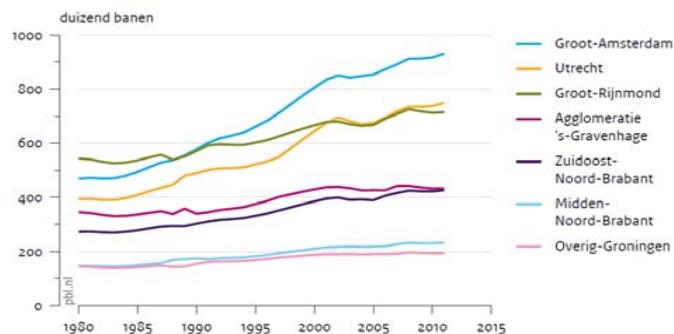
Verdere besluitvorming

- Naarmate de invulling van de systeemsprong duidelijker wordt, zal deze opnieuw aan de raad worden voorgelegd. Voorziene momenten daartoe zijn:
 - A) najaar 2019: beoordelingskader REP/MIRT onderzoek;
 - B) 2020: actualisering RSU (waaronder ontwikkellocaties na 2030) en actualisering mobiliteitsplan;
 - C) 2020: vaststelling regionaal ontwikkelingsperspectief en programma (REP);
 - D) Na 2020: projectbesluiten naar aanleiding van uitkomsten eventuele MIRT verkenning.
- Voor maatregelen tot 2030 is in de voorjaarnota's van 2016, 2017 en 2018 geld gereserveerd onder de noemer U Ned/Systeemsprong. Deze middelen zijn bedoeld voor projecten die het OV systeem uit dit kader verwezenlijken. Besluiten over aanwending van deze middelen vinden plaats bij het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB) of in voorkomende gevallen separaat.

Groei

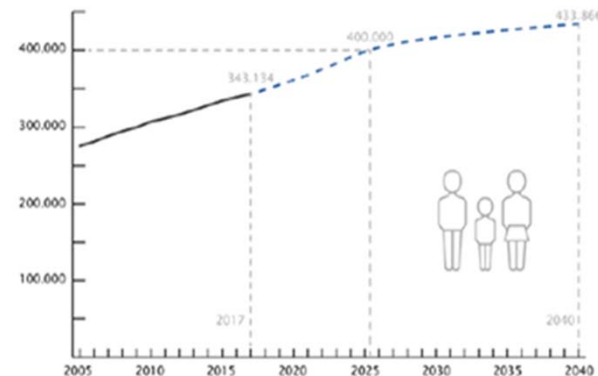
- De regio Utrecht groeit fors, daarmee ook de gemeente Utrecht. Er zijn in de regio naar verwachting 104.000 woningen nodig tot 2040. Ook komen er in die periode 86.000 arbeidsplaatsen bij.
- Deze groei is geen keuze, maar een gevolg van de aantrekkelijkheid van de regio. Niet accommoderen van de groei leidt tot een oververhitte woningmarkt, meer pendelstromen en stagnerende economische groei. De uitdaging ligt er in om deze groei zo gezond en duurzaam mogelijk vorm te geven en daarin ruimte te maken voor iedereen.
- Het mobiliteitssysteem in de regio Utrecht is nu al overbelast en loopt op termijn helemaal vast als we geen actie ondernemen. Dit geldt ook voor het fietsverkeer dat als gezond alternatief voor auto en OV een hoge vlucht neemt.

Aantal banen per stedelijke regio



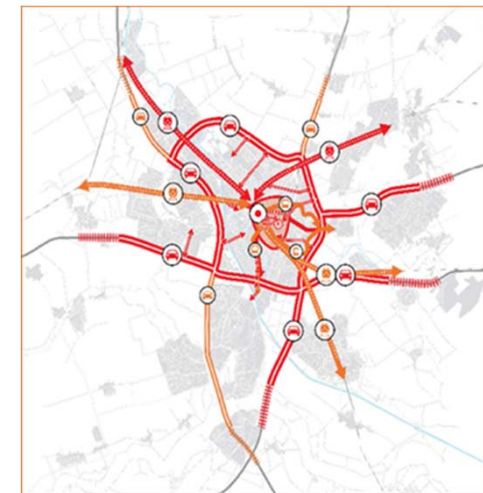
Bron: Cambridge Econometrics; bewerking PBL

Aantal inwoners per jaar in 2005 - 2040 Utrecht



Knelpunten mobiliteit in de tijd

- Nu al kent de regio een aantal knelpunten rond mobiliteit die om actie vragen. Huidige knelpunten zijn met name de bereikbaarheid van het USP (fiets, OV en auto), overbelasting van de binnenstadsas en doorstroming op de ring.
- Richting 2030 nemen knelpunten toe. Verbouwing van de ring verlicht problemen op de weg bij het USP; in de zuidwesthoek van de stad nemen deze juist toe. De multimodale knoop Utrecht CS en de routes van- en naar deze knoop waaronder de Uithoftram raken overbelast, en nieuwe woon- en werklocaties in het zuidwesten van de stad (Merwedekanaalzone) kennen een slechte OV bereikbaarheid.
- Richting 2040 neemt totale mobiliteit in de regio volgens de huidige modellen naar verwachting met 35 tot 40% toe ten opzichte van 2015. Dit leidt tot een verdere overbelasting van het mobiliteitssysteem in de hele regio. Extra knelpunten zullen zich voordoen waar extra woningen en werklocaties worden toegevoegd, bijvoorbeeld in de A12 zone.



Adresseren van knelpunten in de tijd

- Om deze knelpunten tijdig het hoofd te bieden werken Rijk en regio samen aan een aantal programmalijnen binnen het programma U Ned.
- Voor de huidige knelpunten is een Korte Termijn Aanpak in uitvoering onder de noemer Goedopweg (met name gericht op gedrag).
- Voor knelpunten richting 2025 wordt gewerkt aan een eerste pakket “No regret-maatregelen”: maatregelen die altijd effectief zijn, ongeacht de keuzes voor de invulling van het wiel met spaken voor de langere termijn. Rijk, provincie en gemeente hebben hier tot nu toe samen 45 miljoen euro voor beschikbaar gesteld.
- Voor knelpunten richting 2030 onderzoeken Rijk en regio mogelijkheden voor een eerste, meer grootschalige invulling van het wiel met spaken, met name om OV bereikbaarheid van het USP op peil te brengen, Utrecht CS te ontlasten en nieuwe woon- en werklocaties mogelijk te maken. Inzet is om bij het BO MIRT najaar 2019 een MIRT verkenning te starten, inclusief reservering van benodigde middelen.
- Voor knelpunten richting 2040 voeren Rijk en regio een MIRT onderzoek uit, waarin op basis van doorrekening van scenario's een ruimtelijk ontwikkelperspectief voor de regio wordt opgesteld. Dit gebeurt in samenhang met het Ruimtelijk Economisch Programma van de U10.

Bestaande kaders binnen Utrecht

Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

- Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid en betere leefbaarheid;
- Kiezen voor maatwerkoplossingen; plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak;
- Meer ruimte voor de voetganger en fietser (stedelijk en regionaal);
- Systeemsprong voor openbaar vervoer;
- Goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via snelwegen en verbindingswegen;
- Efficiënter en schoner goederenvervoer;
- Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 km/u-regime;
- Beter benutten van de openbare ruimte d.m.v. mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en moderne technologie;
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur.

Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

Groei wordt gefaciliteerd door inbreiding. Gezonde verstedelijking is hierbij uitgangspunt. De behoefte aan voorzieningen groeit mee, zoals ruimte voor beweging en sportvoorzieningen, zorg, onderwijs, maatschappelijke en culturele voorzieningen en leisure, maar ook winkels en openbaar vervoer.

Bestaand kader binnen U10

Ruimtelijke economische koers U10

- Utrecht is in 2040 de internationaal erkende regio voor life sciences, gezondheid en duurzaamheid;
- Gemeenten in de regio zijn economisch complementair;
- We kiezen voor een ongedeelde regio met voldoende woningen voor alle doelgroepen;
- We groeien, met voorrang, op binnenstedelijke locaties. Dat leidt tot kwaliteit en interactie;
- We geven voorrang aan duurzame mobiliteit;
- Groen, landschap en cultuurhistorie leveren een onmisbare bijdrage aan de stedelijke regio

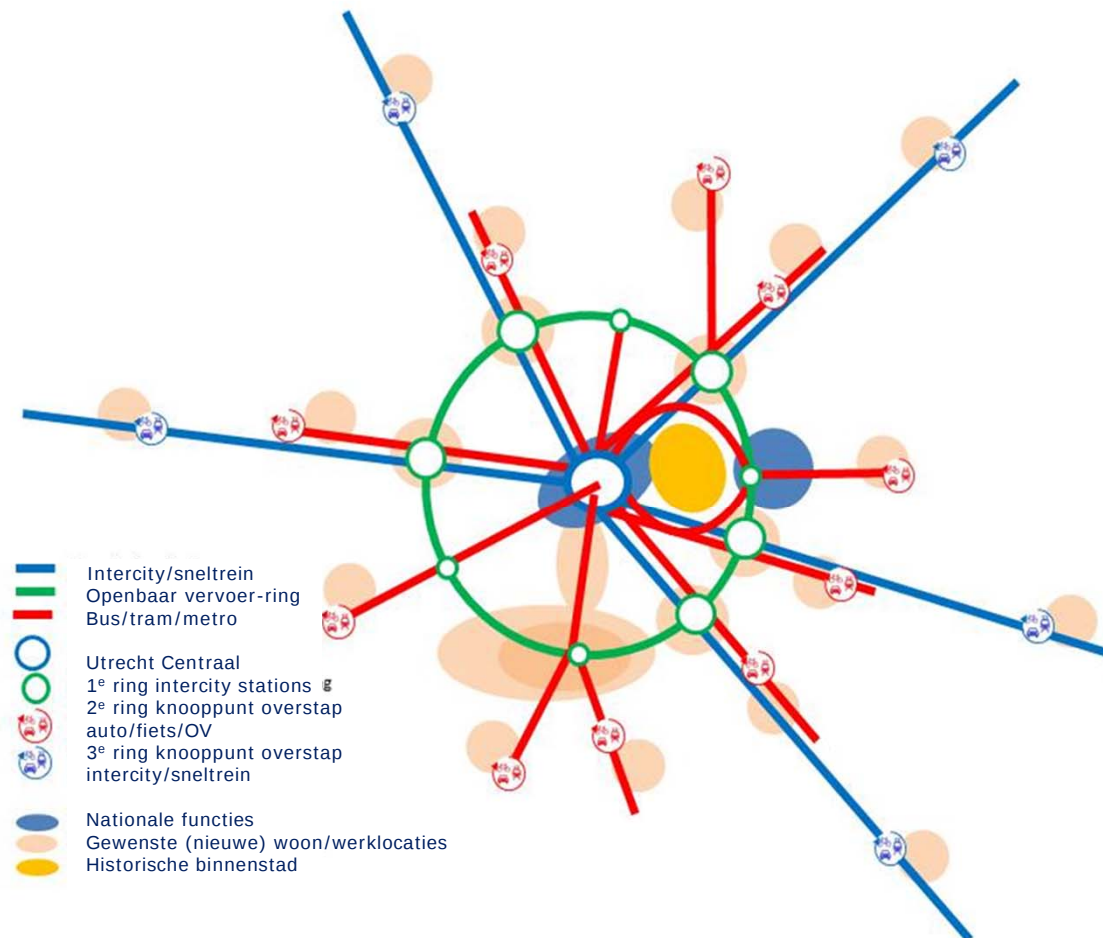
Wiel met spaken

Het Utrechtse verstedelijkings- en mobiliteitsconcept is gebaseerd op het “wiel met spaken”:

- Een regio met meerdere centra waarin naast de binnenstad en het stationsgebied ook andere knooppunten een rol van betekenis spelen, waar mogelijk met gemengde woon-werkmilieus.
- Een fijnmazig fietsnetwerk dat deze knooppunten met elkaar verbindt.
- Hoogwaardig en frequent OV op alle belangrijke corridors (spaken) naar (toekomstige) woon- en werklocaties in de regio via Randstadrail of HOV-verbindingen (sprinters, tram of bus) langs locaties die niet aan het spoor liggen. Dit vraagt gerichte infrastructuurmaatregelen zoals vier sporen richting Driebergen-Zeist, knooppuntontwikkeling en HOV infrastructuur.
- Een OV-ring (wiel) rond de stad die deze spaken onderling verbindt.
- Voorstadstations op knopen waar wiel en spaken elkaar kruisen, bij voorkeur met meer bedieningskwaliteit dan alleen sprinters. Voorstadstations zijn de knooppunten waar reizigers uit de hele regio en verder overstappen op het stedelijke regionale netwerk (fiets of OV) om hun bestemming te bereiken.
- Multimodale knooppunten verder van de stad voor de overstap van auto of fiets naar OV.

Bij dit model hoort een verstedelijkingsstrategie waarbij woningen en arbeidsplaatsen zoveel mogelijk worden toegevoegd aan bestaande OV knooppunten en binnen bestaand stedelijk gebied, daarna bij knooppunten buiten bestaand stedelijk gebied, en pas als hier geen ruimte is, op uitleglocaties.

Wiel met spaken



Conceptueel model 2040

Wat te bereiken met het wiel met spaken?

- Duurzame verstedelijking. Intensivering van de spaken en toevoeging van het wiel maakt groei van woningen en werklocaties in hogere dichtheden mogelijk op knooppunten, zowel in stad als regio. Dit spaart groen en reduceert CO2 uitstoot als gevolg van duurzame vervoerswijzen.
- Grotere bereikbaarheid (multimodaal). Concentratie van woon- en werklocaties op knooppunten verhoogt de bereikbaarheid, doordat meer inwoners belangrijke economische kerngebieden met een korte reistijd kunnen bereiken.
- Fiets aantrekkelijker. De nabijheid van verstedelijkingslocaties onderling en een fijnmazig fietsnetwerk maakt de fiets voor een grotere groep het aantrekkelijkste vervoermiddel voor korte afstanden.
- OV aantrekkelijker. Bundeling in hoogfrequente, comfortabele, snelle en betrouwbare lijnen maakt het OV aantrekkelijk en betaalbaar. Het aandeel OV-gebruikers groeit.
- Utrecht CS en de ring blijven functioneren als nationale hoofdknoop, door reizigers die alternatieve verbindingen aan te bieden.
- Kwaliteit openbare ruimte. Voorgaande effecten tellen op tot een openbare ruimte die meer gericht is op verblijfskwaliteit, en uitnodigt tot gezond gedrag en ontmoeting.

Het wiel met spaken maakt een stapsgewijze ontwikkeling van het OV- en fietsnetwerk mogelijk zodat de reiziger zo snel mogelijk kan profiteren van verbeteringen in het netwerk.

Eerste stap richting 2030

- De meest urgente opgaven liggen aan de oost- en zuidwestflank van de stad: de bereikbaarheid van het USP, en de aanleg van woon- en werklocaties in met name Utrecht Zuidwest.
- Daarnaast raakt bij autonome reizigersgroei Utrecht CS overbelast in de komende jaren.
- Daarom noodzaak om in dit deel van stad en regio het wiel met spaken nader in te vullen en te concretiseren.
- Deze invulling vergroot ook de bereikbaarheid van grote delen van stad en regio vanuit locaties langs het huidige Randstadspoor (zoals Bunnik, Houten, Leidsche Rijn, etc).
- Verstedelijkingslocaties en inframaatregelen na 2030 kunnen voortbouwen op deze stap. Opties zijn uitbreiding van een bestaand, of ontwikkeling van een nieuw knooppunt; intensivering van bestaand HOV (vertramming); het verhogen van sprinterfrequentie (dienstregeling en viersporigheid); en uitbreiding van het HOV netwerk (doortrekken spaken, doorontwikkeling wiel)



Te onderzoeken maatregelen voor 2030 (1)

Ten behoeve van de eerste, grootschalige invulling van het wiel met spaken voor 2030 worden de volgende maatregelen (in verschillende combinaties en OV modaliteiten) verkend in het U Ned programma

Maatregel	Draagt bij aan:	Benodigd:
HOV Wiel: Lunetten/Koningsweg-USP (in combinatie met aanleg dubbelstation Lunetten/Koningsweg)	• Ontlasten Utrecht centraal, Uithoflijn en Van Zijstweg • Bereikbaarheid USP • Groei OV-reizigers	• Snelle HOV-route tussen knooppunten 40kmh • Intensieve bediening station Lunetten/Koningsweg met sprinters en (op termijn) interregionale treinen • 2^e HOV-baan binnen USP
HOV Wiel: Overvecht-USP	• Ontlasten Utrecht centraal, Uithoflijn • Bereikbaarheid USP • Groei OV-reizigers • Betere OV Bereikbaarheid Overvecht	• HOV-route 40kmh • Intensieve bediening station Overvecht met sprinters en (op termijn) interregionale treinen • 2^e HOV-baan binnen USP

Te onderzoeken maatregelen voor 2030 (2)

Ten behoeve van de eerste, grootschalige invulling van het wiel met spaken voor 2030 worden de volgende maatregelen (in verschillende combinaties en OV modaliteiten) verkend in het U Ned programma

Maatregel	Draagt bij aan:	Benodigd:
HOV Wiel: Lunetten / Koningsweg – Westraven – Leidsche Rijn (in combinatie met aanleg dubbelstation Lunetten / Koningsweg)	• Ontlasten Utrecht centraal, Van Zijstweg • Groei OV reizigers • Betere OV-bereikbaarheid Nieuwegein • Bereikbaarheid woon-werklocaties zuidwest	• HOV route 40 kmh tussen knooppunten • Intensieve bediening station Lunetten/Koningsweg met sprinters en (op termijn) interregionale treinen
Doortrekken Uithoflijn naar Zeist	• Ontlasten Utrecht centraal (toeleidende routes Utrecht centraal, binnenstadsas) • Bereikbaarheid USP, benutten Uithoflijn (exploitatie)	• Trambaan USP-Zeist noord • Nieuwe bus/trambaan parallel aan A28
Versnellen SUNIJ	• Bereikbaarheid Nieuwegein IJsselstein, MWKZ • Bereikbaarheid woon-werklocaties (MWKZ) • Groei OV-reizigers	• Trambaan Westraven-Europalaan-Utrecht Centraal

No regret maatregelen tot 2025

- Vooruitlopend op eerste, grootschalige invulling tot 2030 worden nu maatregelen voorbereid die altijd effectief zijn, ongeacht de keuzes voor de invulling van het wiel met spaken voor de langere termijn.
- Maatregelen moeten zijn geïmplementeerd voor 2025
- Rijk, provincie en gemeente hebben hier tot nu toe samen 45 miljoen euro voor beschikbaar gesteld.
- Projectbesluiten volgen in het kader van het MPB

	Verbeteren bereikbaarheid USP	Verbeteren functioneren Utrecht Centraal (ontlasten)	Mogelijk maken van huidige plannen voor woon- en werklocaties	Toekomstvast of nader te onderzoeken
HOV A28 en F+R Mooi Zeist, P+R Soesterberg	Ja	Ja	Nee	Ja
Fietsverbindingen omliggende gemeenten	Ja	Ja	Nee	Ja
OV Busverbinding Lunetten-USP + fiets	Ja	Ja	Nee	PM
Fiets om de Zuid	Ja	Ja	Ja	Ja
HOV Busbaan MWKZ	Nee	Nee	Ja	Ja
Parkeren op afstand Utrecht ZW	Nee	Nee	Ja	PM
OV Busverbinding Overvecht	Ja	Ja	Nee	Ja
Fiets om de Noord	Ja	Ja	Ja	Ja