

Utrecht 2050

Een scenario tegen de woningschaarste

Ons scenario concept is het verbannen van auto's in de grote steden binnen de provincie Utrecht.

NO CARS ALLOWED

In 2050 mogen er geen auto's meer in de steden van de provincie Utrecht rijden. Huidige autowegen in de steden blijven deels voor bestemmingsverkeer, dienstverleners en het openbaar vervoer. Op sommige plekken kunnen deze wegen gebruikt worden voor meer groen, recreatie of woonruimte. Naast ruimte te winnen van de te komen vervallen wegen zal ook ruimte gewonnen worden door het verdwijnen van parkeerplaatsen, garages, autodealers, rijsscholen etc. Utrecht zal door deze verandering een beter openbaar vervoer netwerk creëren en woningschaarste tegen gaan.

Als oplossing voor het vervoer voor inwonende en bezoekers van de steden zal er een grote rondweg komen die met het OV bereikbaar is. Om deze rondweg komen parkeergarages waar deze mensen hun auto kunnen plaatsen. Dit is allemaal in het buitengebied waar hiervoor wel de ruimte is.

Voor de haalbaarheid en bereidbaarheid van mensen voor dit concept gaan we een onderzoek starten.



Onderzoek

Haalbaarheid, bereidbaarheid

Hieronder staan de punten die in de loop van het onderzoek onderzocht gaan worden voor het concept 'No cars allowed'.

- Steden die in aanmerking komen
- Te verbannen voertuigen
- Toekomstig vervoer
- Bestemmingsverkeer/hulpverlening
- Bereidheid van mensen
- Reistijd
- Wegen
- Rondwegen
- Plaatsing garages
- Druk op het OV
- Uitbreiding OV
- Wat komt er vrij?
- Wat gebeurt er met de vrijgekomen ruimte?



Steden die in aanmerking komen

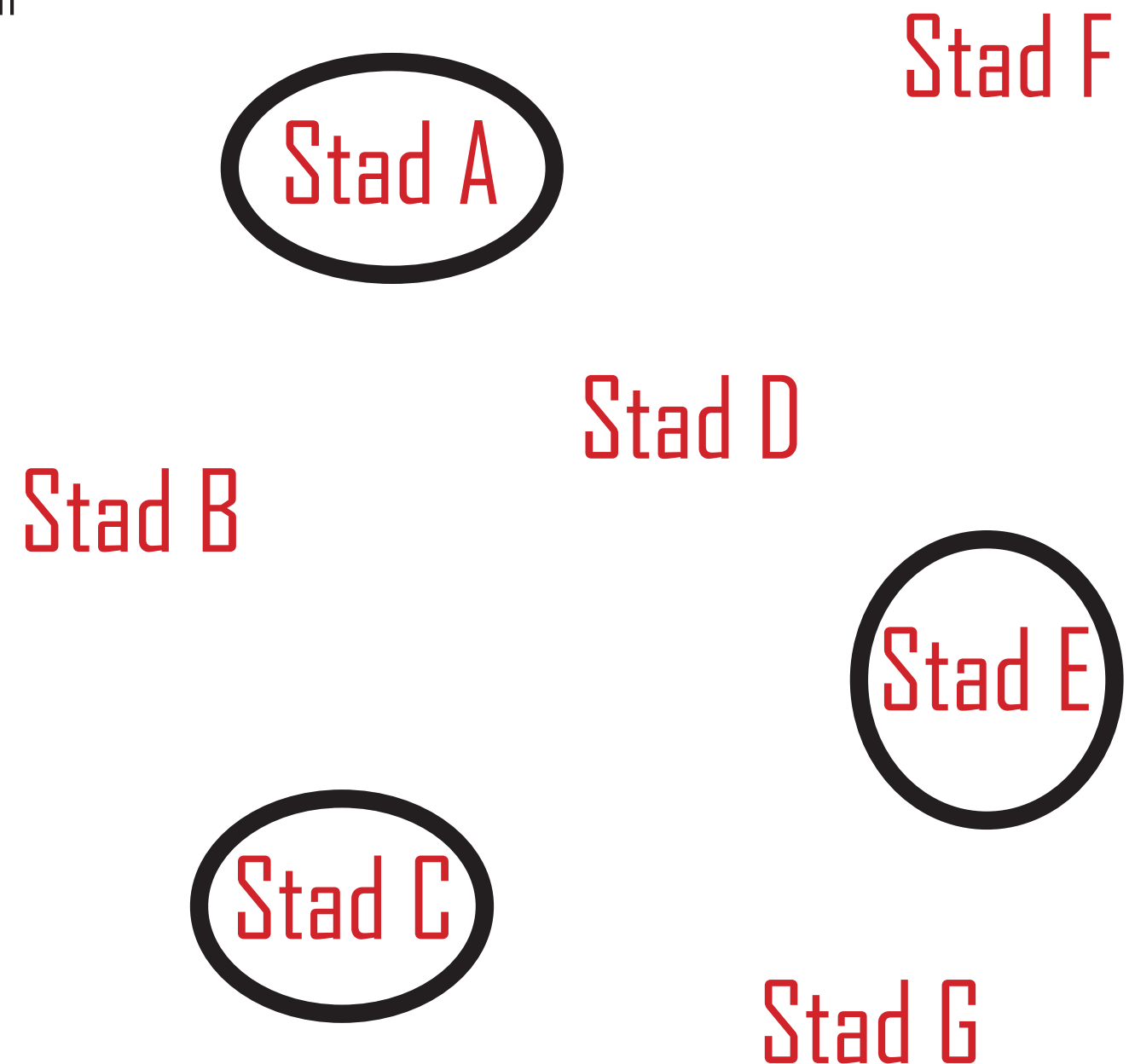
Welke steden hebben een ingreep nodig

Met dit radicale plan willen wij enkel de grote steden aanpakken, Kleine steden hebben minder baat bij het verbannen van auto's en in deze steden speelt woningschaarste ook een minder grote rol.

De steden die een autoverbod krijgen en waar een ring om de stad komt, zijn gekozen aan de hand van het aantal inwoners per km²:

Stad	Oppervlakte	Aantal inwoners	Inw/km ²	Inw/km ²
Amersfoort	63,86 km ²	154.712	2461	750-
Baarn	33,01 km ²	24.574	755	750+
Bunschoten	34,81 km ²	21.077	692	1000+
Houten	58,99 km ²	49.395	891	2000+
Ijsselstein	21,68 km ²	34.307	1622	
Leusden	58,89 km ²	29.700	507	
Lopik	78,98 km ²	14.290	189	
Montfoort	38,20 km ²	13.853	368	
Nieuwegein	25,65 km ²	61.923	2617	
Oudewater	40,10 km ²	10.144	259	
Renswoude	18,51 km ²	5.136	279	
Rhenen	43,76 km ²	19.668	467	
Soest	46,43 km ²	45.934	993	
Utrecht	99,21 km ²	344.384	3651	
Vianen	42,39 km ²	19.702	499	
Wijk bij duurstede	50,25 km ²	23.629	497	
Woerden	92,92 km ²	51.622	578	
Woudenberg	36,82 km ²	12.815	351	
Zeist	48,65 km ²	62.894	1297	

+2000: Amersfoort, Nieuwegein, Utrecht



Te verbannen voertuigen

Welke voertuigen/groepen kunnen allemaal verbannen worden uit de steden?

Alle gemotoriseerde voertuigen behalve het openbaar vervoer zullen worden verbannen uit de stad.

- Auto's
- Vrachtwagens
- Motoren
- Brommobielen

Enkel groen vervoer zal in de stad toegestaan zijn.

- Fietsers
- Voetgangers
- Toekomstige voertuigen?

Het OV blijft toegestaan zo als het nu is, maar zal in de loop der jaren ook beter voor het milieu worden.



Not Allowed



Toekomstig vervoer

Hoe ziet het OV en ander vervoer in de binnensteden er in de toekomst eruit?

Modal Split gemeente Utrecht:

Tabel 3

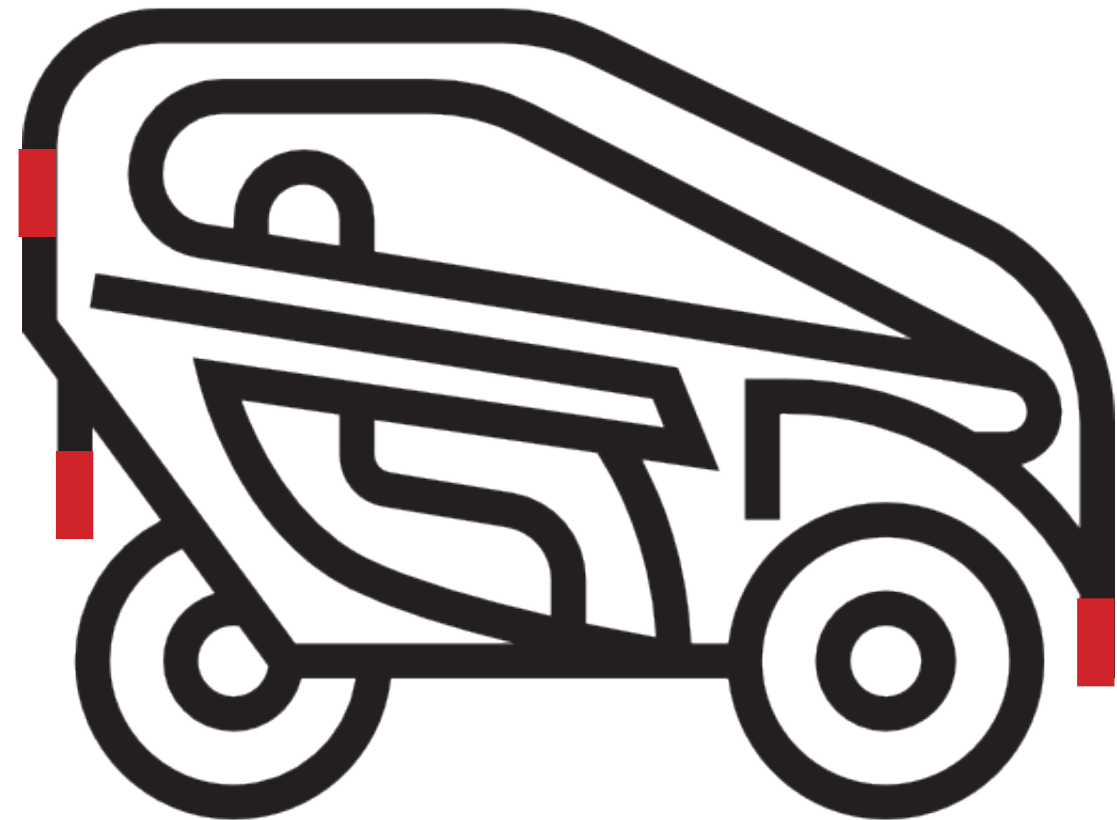
Verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht, uitgesplitst naar vervoerwijze

Vervoerwijze	2014-2015		
	modal split	95%-betrouwbaarheidsinterval	
		ondergrens	bovengrens
Auto	22,2	20,1	24,2
Openbaar vervoer	5,1	4,1	6,0
Fiets	41,0	38,6	43,5
Lopen	29,3	27,1	31,5
Overig	2,4	1,6	3,3

Bron: CBS

Er zal door de verbanning van de auto meer druk komen op het OV en de fiets/looppaden. Het OV zal in 2050 naar alle waarschijnlijkheid ook groeien tot een beter vervoersmiddel.

De huidige wegen moeten worden aangepast op deze nieuwe verkeersdruk.



Bestemmingsverkeer / Hulpverlening

Welke groepen moeten toegang blijven houden tot de stad?

Groepen die over de OV wegen mogen blijven rijden:

- Hulpverlening

Groepen die met vergunning over de OV wegen mogen blijven rijden:

- Toeleveranciers horeca en retail
- Verhuizende
- Taxi (in de tijdlijn naar 2050)
- Uitzonderingen

Deze groepen die wel toegang zullen blijven houden in de steden zullen doormiddel van passen of in de toekomst een chip in de auto wel toegang verleend worden in de binnensteden.

De wegen die lijden naar de binnenstad zullen afgeloten worden met soortgelijke paaltjes die elektrisch te openen zijn (ook op afstand).



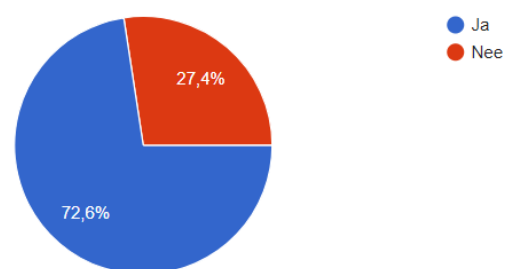
Bereidheid van mensen

Zijn mensen bereid voor een drastische verandering als deze?

Doormiddel van een enquête hebben we gekeken of mensen het idee accepteren om de auto te verbannen uit de binnensteden.

Zou u het acceptabel vinden als u niet meer in de binnensteden mag rijden met de auto?

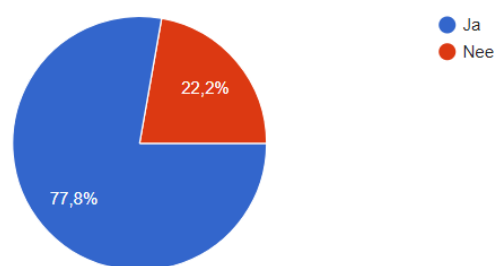
62 reacties



Mensen die het niet acceptabel vonden hebben we daarna de vraag voorgelegd wat zij er van zouden vinden als de reistijd korter werd tegenover de huidige. Hier het resultaat:

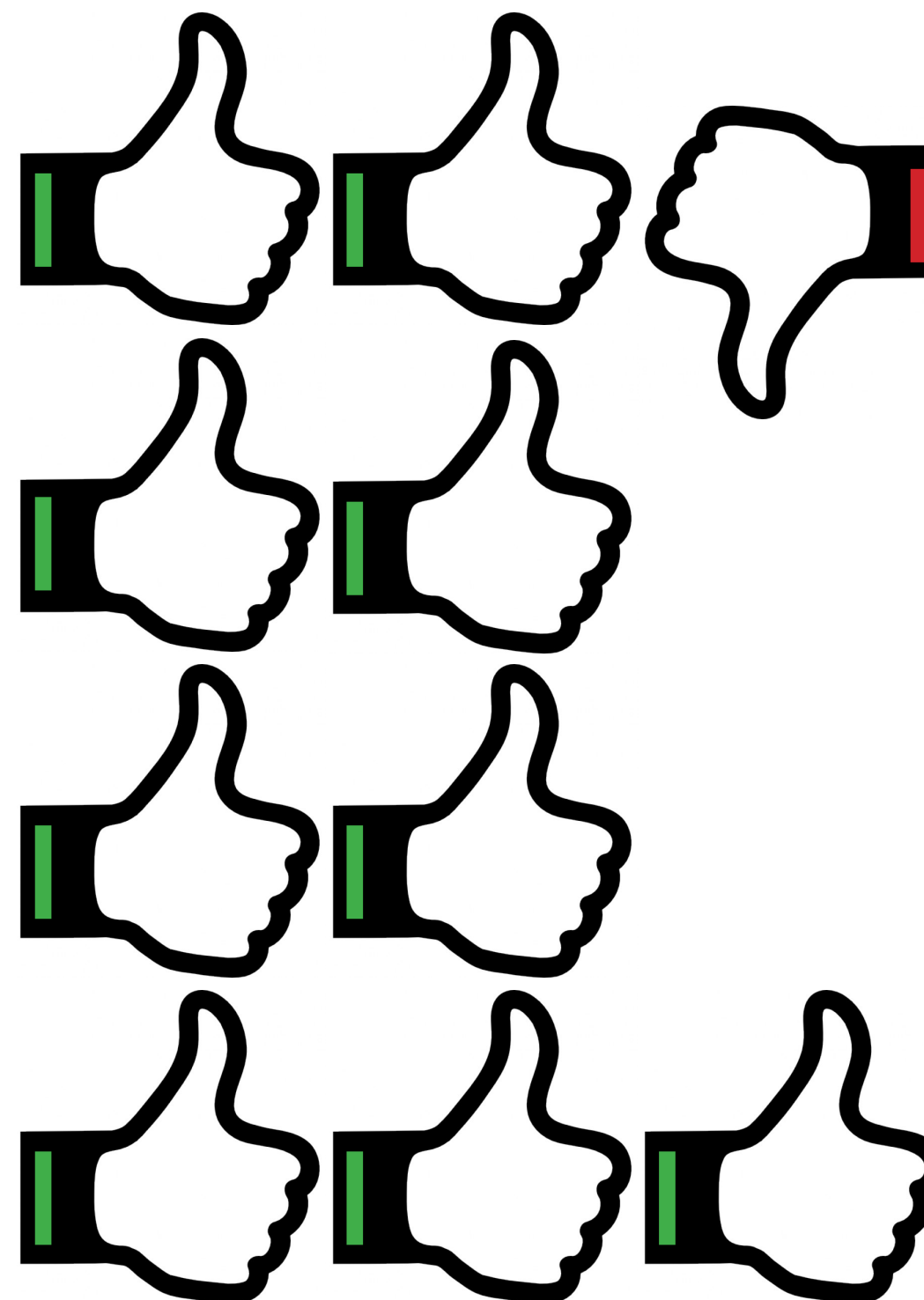
Vind u het wel acceptabel als het openbaar vervoer zo geregeld is dat u sneller buiten de stad bent dan met de auto?

18 reacties



Wanneer de reistijd met het OV dus beter wordt gemaakt zal ruim 90% van de ondervraagde het goedkeuren.

De enquête heeft 62 reacties opgeleverd voor deze vragen.



Reistijd

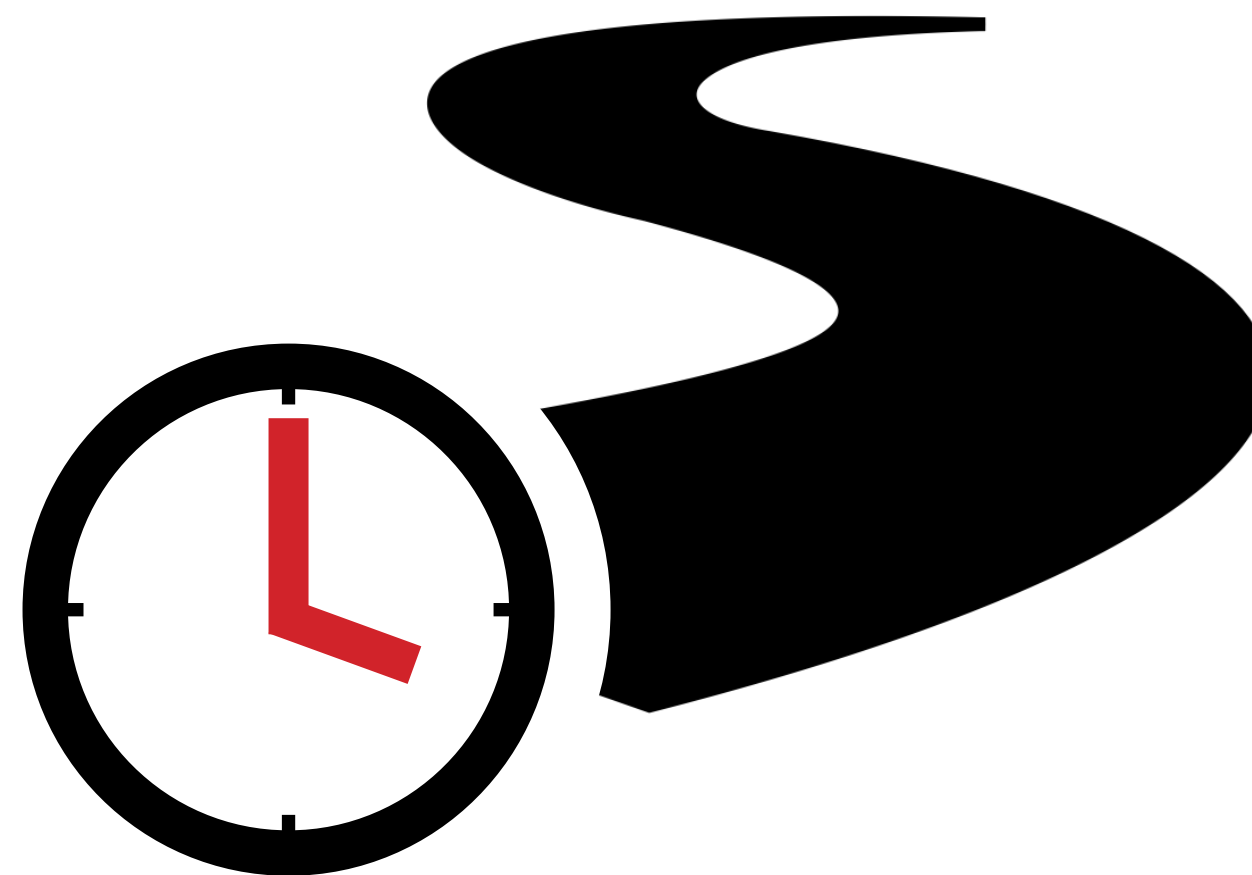
Reistijd heden en in de toekomst in vergelijking met elkaar

Om de bereidheid hoog te houden moeten duidelijke cijfers getoond worden die laten zien dat men sneller met het OV verplaatst dan met de auto.

Centrum Utrecht -> Ring Utrecht, Waterlinieweg			
Tijdstip (uur)	Max reistijd auto (min)	Max reistijd OV (min)	
			-Lopend
07:00	14	23	14
08:00	18	23	14
09:00	20	23	14
10:00	16	23	14
11:00	16	23	14
12:00	18	23	14
13:00	18	23	14
14:00	18	23	14
15:00	18	23	14
16:00	24	23	14
17:00	35	21	12
18:00	26	23	14
19:00	16	22	13
20:00	16	22	13
21:00	14	22	13

Bron: Google Maps

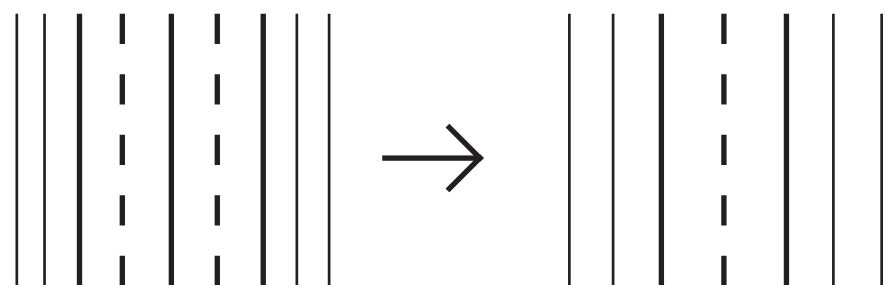
Te concluderen uit de tabel is dat nu, zonder dat er überhaupt auto's verbannen zijn uit de stad, het OV overdag sneller is dan de auto. En enkel tussen 21:00 uur en 7:00 uur een gelijke reistijd. In de toekomst zal deze tijd voor het OV 100% zeker naar beneden gaan en dit is dus alleen nog maar gunstiger voor de snelheid om buiten de stad te komen.



Wegen

Wegen geven in 2050 meer ruimte aan duurzaam vervoer

Wanneer de auto's uit de straten verwijderd worden krijgen OV, fietsers en voetgangers meer ruimte. De indeling van de straat zal dan een soort 1,5 baan worden waardoor fiets- en voetpaden verbreedt kunnen worden.



Straten waarlangs parkeerplaatsen geplaatst zijn komt meer ruimte voor groen. Een referentie van hoe een straat in de toekomst eruit kan gaan zien is in Roosendaal de centrumring.

Centrumring Roosendaal



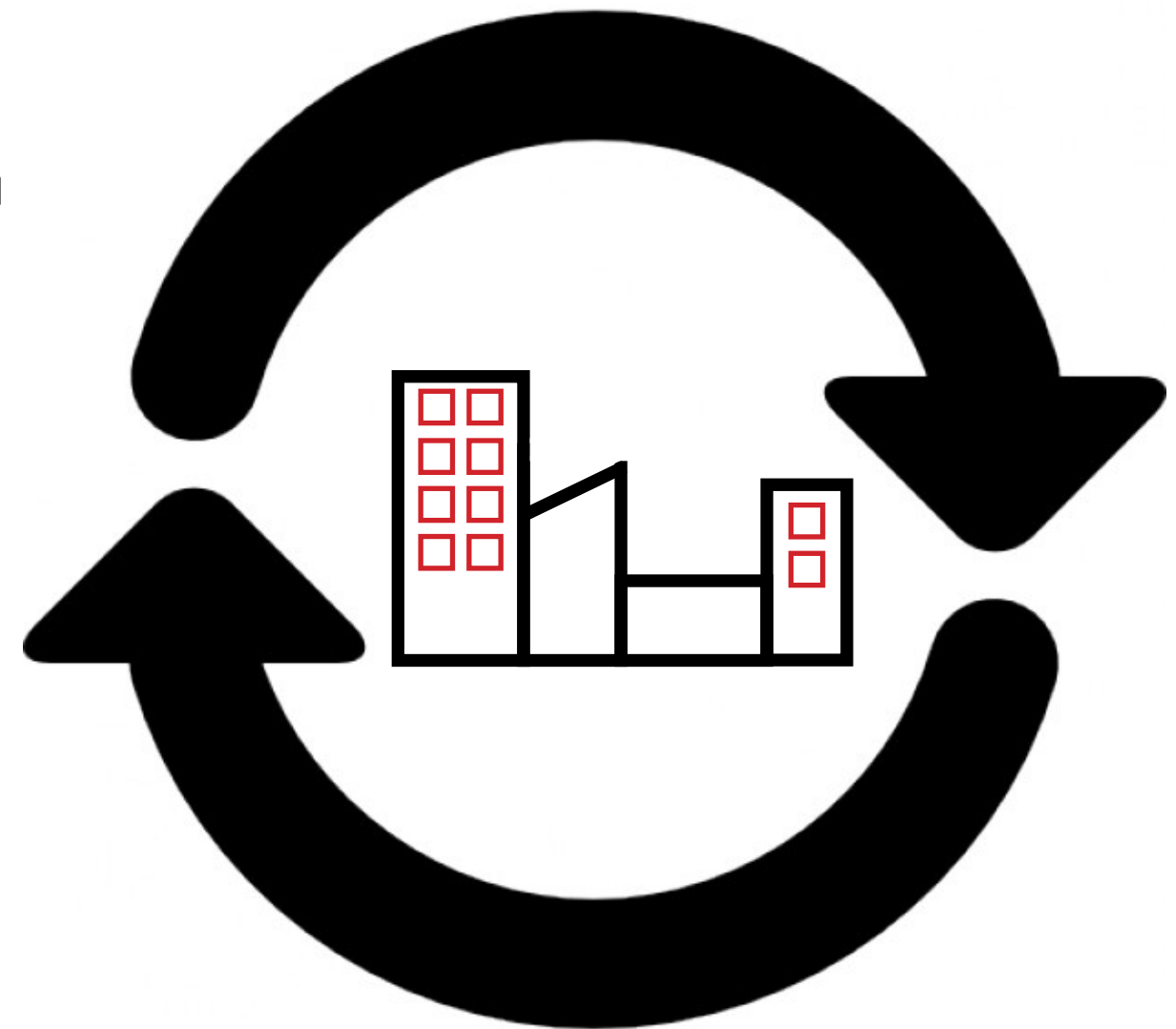
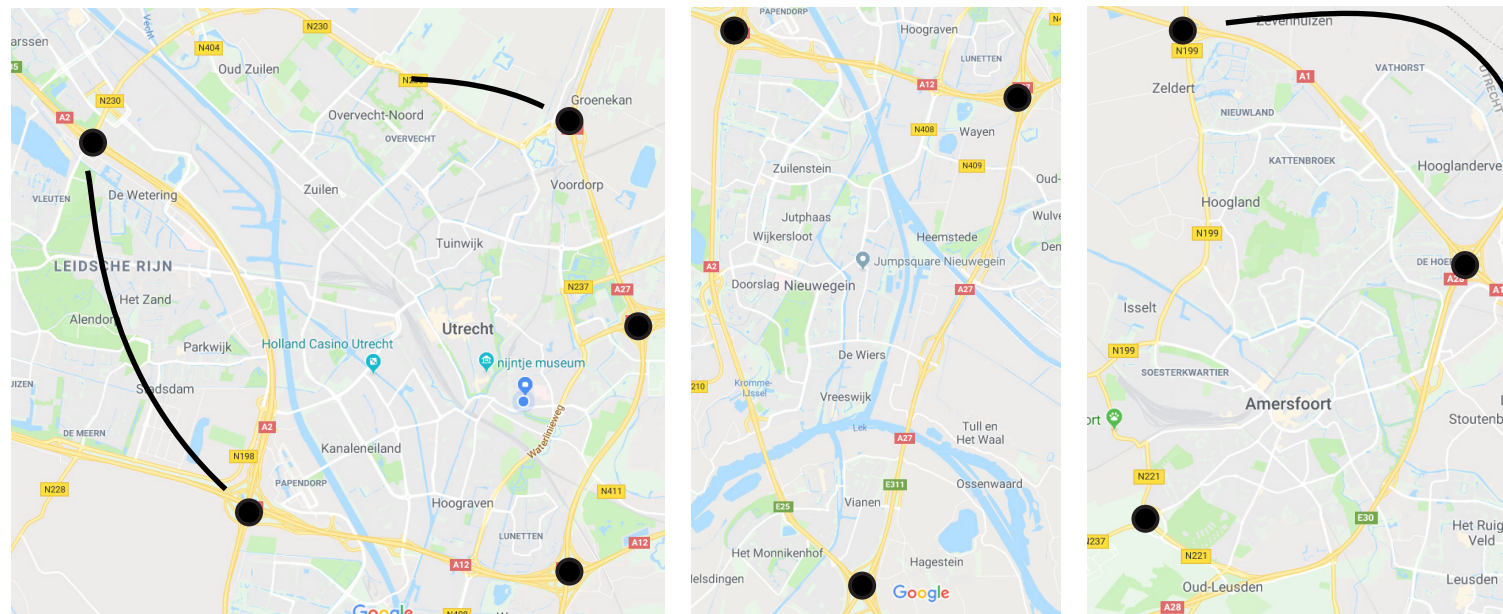
Rondwegen

Waar zullen de rondwegen het best geplaatst kunnen worden?

De Rondwegen zullen zo veel mogelijk op de bestaande wegen gaan aansluiten. Dit is kostenbesparend en tijd technisch een stuk aantrekkelijker dan een nieuwe rondweg te realiseren om de stad. Op enkele punten zullen wel aanpassingen gemaakt moeten worden, wegen moeten worden aangelegd of verbouwd.

Van knooppunt tot knooppunt worden de huidige wegen bekeken met de vorm van de wegen om de gekozen steden en waar nodig verbeeldend aangepast. Hieronder ziet u de steden met de weg er omheen.

- Knooppunt
- ↪ Nieuwe weg aansluitend op de bestaande.



Plaatsing garages

Waar komende de garages voor de auto's van de inwoners van de binnensteden?

Om alle auto's buiten de stad kwijt te kunnen moet er parkeergelegenheid voor minimaal 260.000 auto's zijn.

Auto's in Utrecht: 131.308

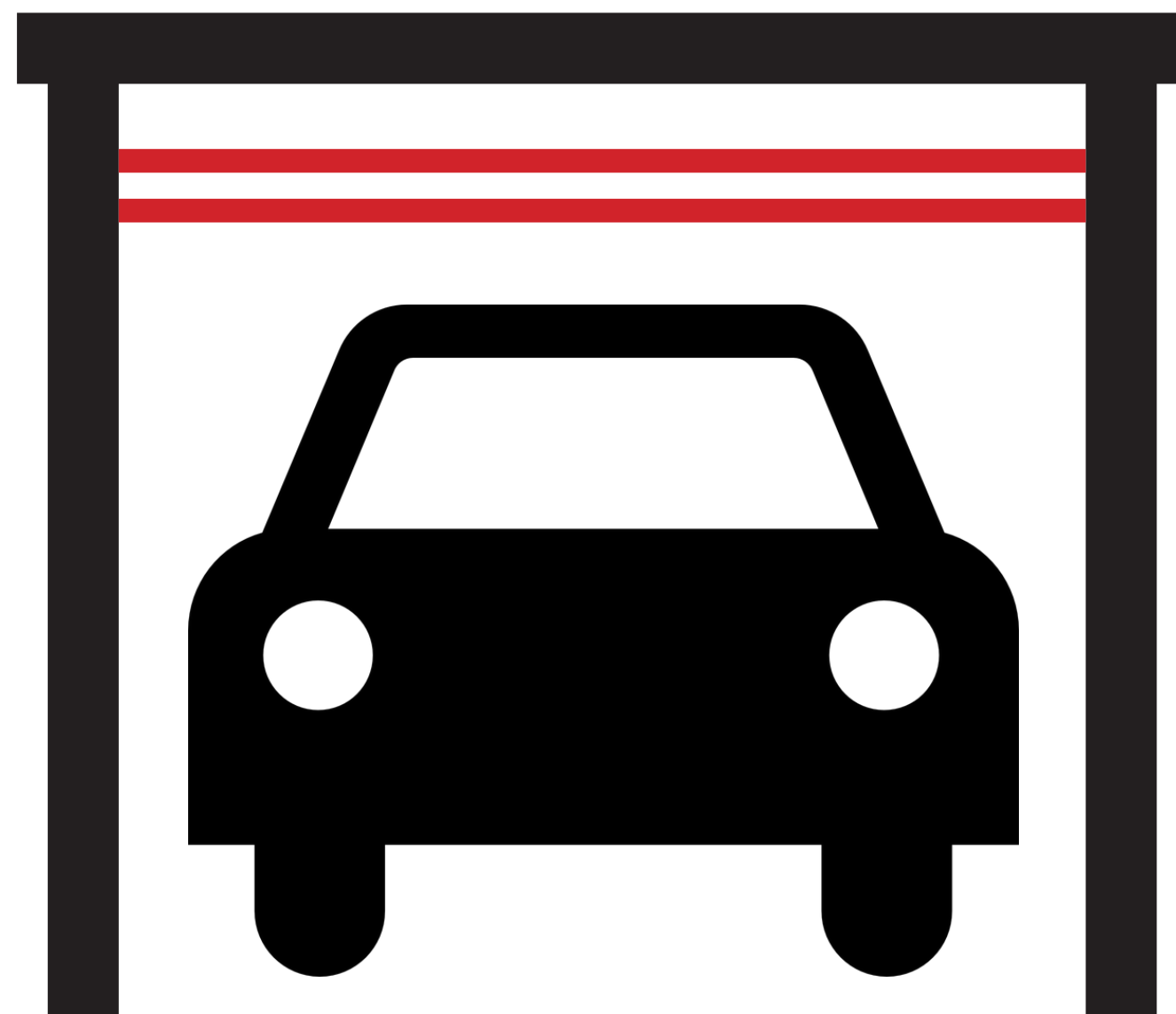
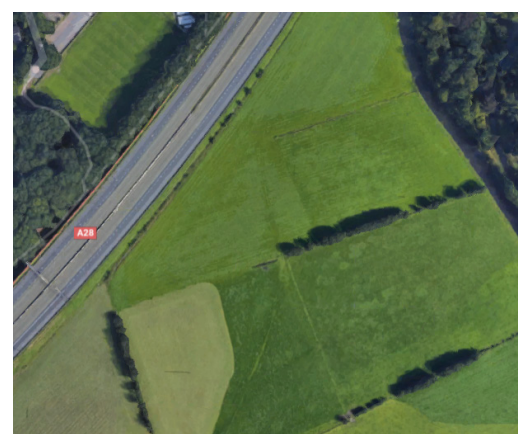
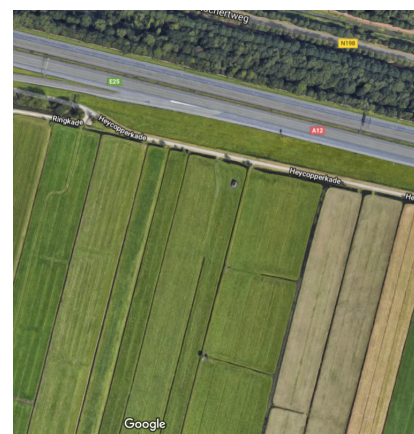
Auto's in Amersfoort: 98.852

Auto's in Nieuwegein: 28.180

Om al deze auto's te kunnen parkeren, moeten de parkeergarages buiten de stad genoeg capaciteit hebben en op voldoende plekken aanwezig zijn.

Plaatsen waar deze garages kunnen komen te staan moet langs de rondweg zijn en op een plek waar landbouw grond is. In overleg met de gemeente kan deze grond een bestemmingswijziging krijgen zodat er gebouwd kan worden. Deze grond is dan waarschijnlijk goedkoper te krijgen in vergelijking met plekken waar al gebouwd is.

Plekken langs de rondweg als:



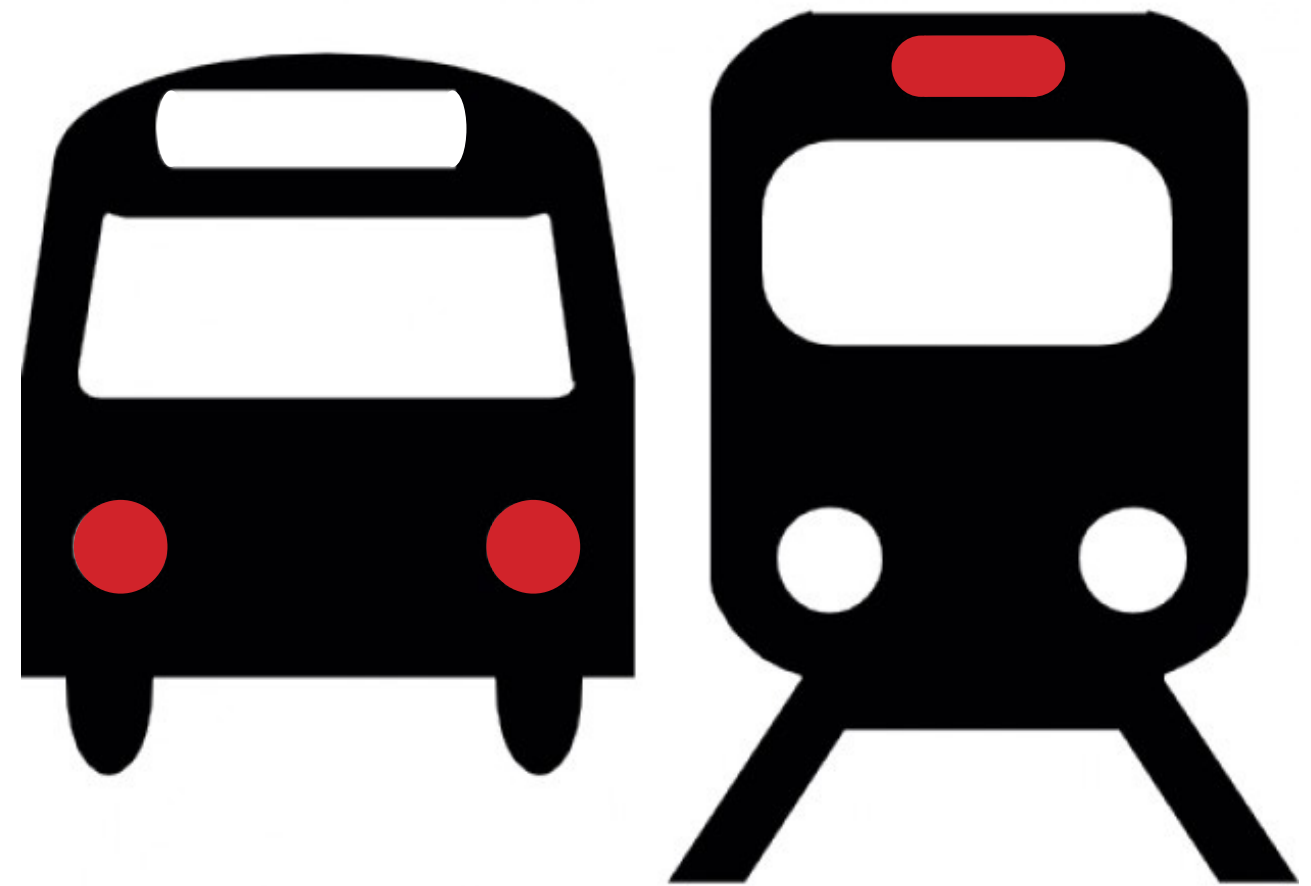
Druk op het OV / Uitbreiding OV

Hoe verandert het OV mee in dit concept?

Doordat wegen vrij gemaakt worden van auto's zal het OV hier meer ruimte krijgen, de druk zal enorm toenemen omdat alle inwoners en bezoekers van Utrecht nu met de fiets/te voet of met het OV de stad in en uit moeten.

Het OV zal dus uitgebreid moeten worden, een 2e CS zou niet ondenkbaar zijn op een plek als de Uithof. Wanneer deze hier gerealiseerd wordt kunnen veel studenten en bezoekers van het medisch centrum makkelijker reizen en zullen zij ook niet zorgen voor meer drukte op het huidige CS.

Ook naar de parkeergarages buiten de stad zal regelmatig OV vervoer moeten zijn. Dag in dag uit moet men in de gelegenheid zijn sneller met zijn/haar auto buiten de stad op weg te zijn. Wegen naar deze garages zullen aangepast moeten worden zodat inwoners makkelijk op kunnen stappen en "sneller onderweg zijn buiten de stad".



Wat komt er vrij?

Wat komt vrij en kan als oppervlakte gebruikt worden tegen de woningschaarste?

Niet alleen delen van wegen komen vrij en de parkeerplekken langs wegen. Ook komen er parkeergarages, auto dealers, auto garages en tankstations vrij. Naast deze ruimtes komen ook persoonlijke garages en parkeerplaatsen bij woningen vrij.

Het grootste gedeelte vrijkomende ruimte is parkeergarages en parkeerplaatsen langs de wegen. Parkeergarages in Utrecht (1), Nieuwegein (2) en Amersfoort (3):



Wat komt er vrij?

Garages:

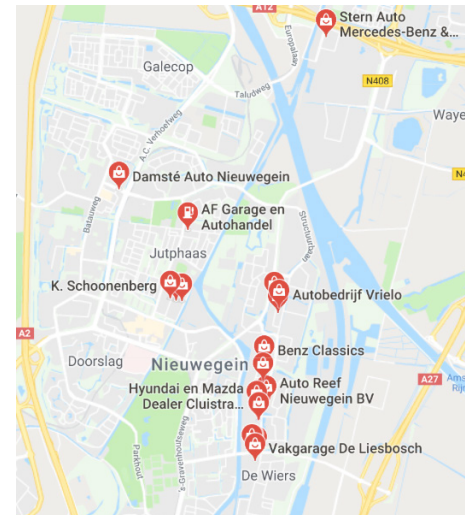
Utrecht

17



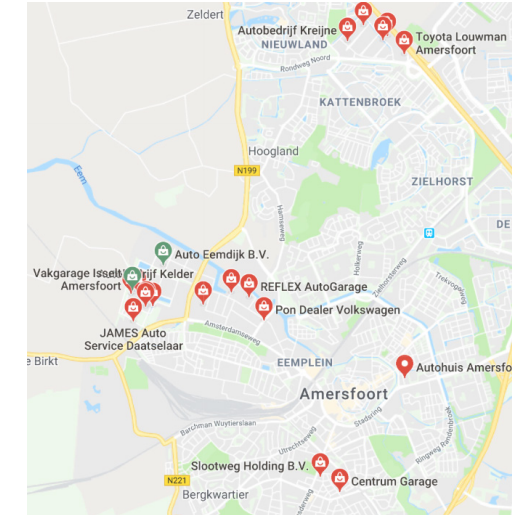
Nieuwegein

17



Amersfoort

20



Tankstations:

Utrecht

16



Nieuwegein

15



Amersfoort

17



Wat gebeurt er met de vrijgekomen ruimte?

Hoe gaan we de woningschaarste tegen met de vrijgekomen ruimte?

De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt om woningschaarste tegen te gaan. Met name de woningschaarste, maar ook persoonlijke schaarste voor mensen. Dit kan verschillen per plaats.

Scenario Amsterdamse straat weg gemaakt om een beeld te geven van de ruimte voor het nieuwe verkeer.

Heden



2050

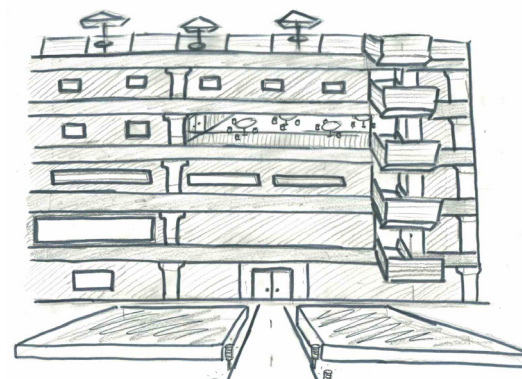


Scenario parkeergarage met een nieuwe woninginvulling.

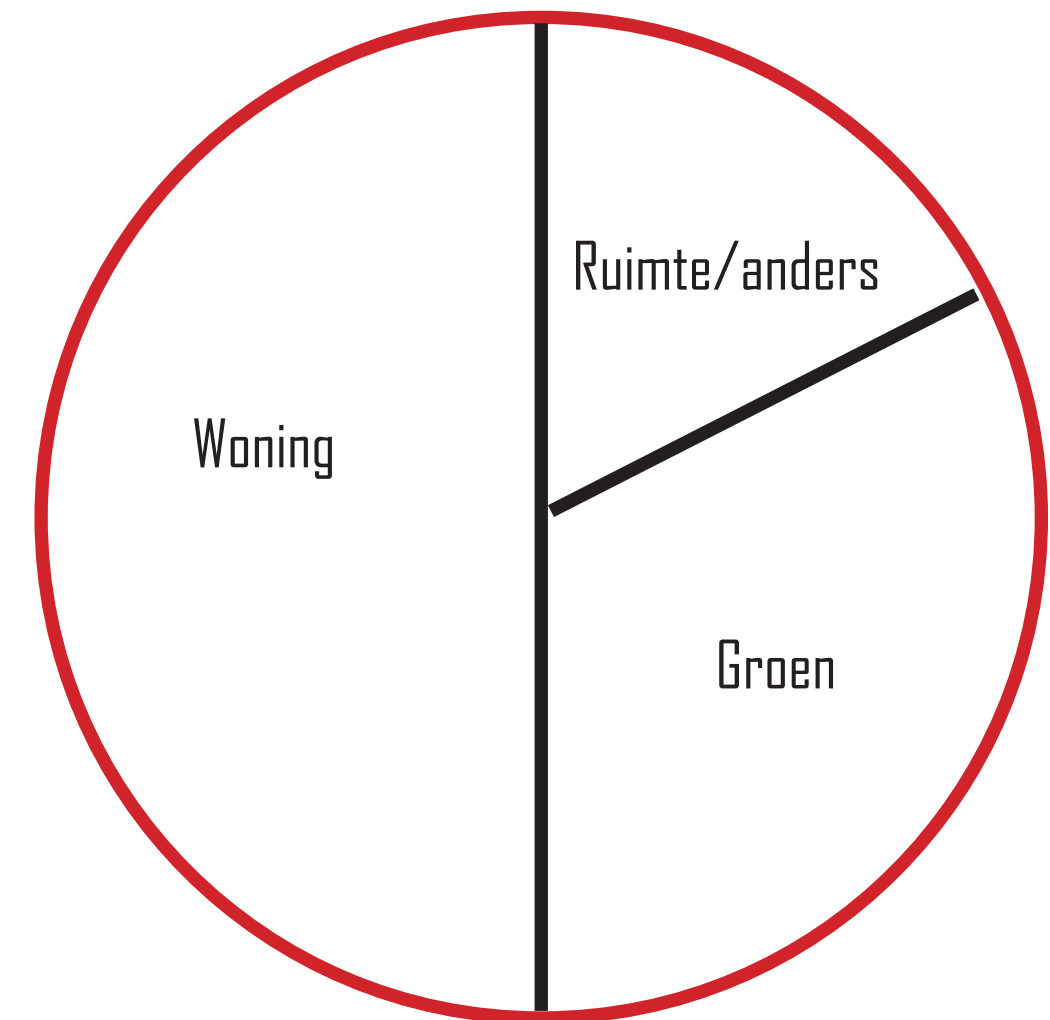
Heden



2050



Vrije ruimte indeling



Tijdlijn

Wat kom je tegen in de toekomst van A naar B?

Een schatting voor de tijdlijn met de realiseerbaarheid van het concept:

2020 – start van het aanpassen van de wegen

2025 - rondwegen starten met bouwen/aanpassen en parking maken

2040 – gedurende het veranderen van de wegen en het bouwen van de garages, auto's op die plaatsen verbannen en het ov inschakelen

2040-2050 alle auto's verbannen maar taxi's nog toegestaan

2045 al het OV klaar voor koppeling naar garages buiten de stad vanaf de inwonende

Wat kom je tegen wanneer je vanuit buiten Utrecht naar het centrum van Utrecht wilt (Ideaal 2050):

U rijdt met de auto over de ring rondom Utrecht stad tot u de weg af kunt bij een parkeergelegenheid.

In deze parking zet u uw auto veilig weg en wacht u op de bus die u naar het centrum brengt.

Met de bus bent u vanaf de parking gemiddeld binnen 10 minuten op centraal station.

Vanaf hier loopt u naar de stad of u pakt een te huren fiets of u wordt met het toekomstige vervoer verder verplaatst de stad in.



Conclusie

No cars allowed

Auto's mogen in 2050 niet meer de stad.

- + Het laten verbannen van de auto geeft ruimte om de woningschaarste tegen te gaan.
- + Voetgangers en fietsers krijgen meer de ruimte
- + OV wordt sneller, beter en betrouwbaarder
- + Verbeterd de leefomgeving van de stad
- + Vermindering geluidsoverlast en milieuvervuiling

Wanneer de auto's verbannen worden uit de stad geeft dit vele voordelen, met als belangrijkste het creëren van ruimte voor huizen. De 'problemen' die het met zich mee neemt zitten in de mentaliteit van mensen, deze zullen in de loop van de jaren veranderen door het inzien van de nood van dit concept.

