

Mobiliteit als vliegwiel voor binnenstedelijke verdichting

De case Merwedekanaalzone in Utrecht

Christiaan Kwantes – Goudappel Coffeng – ckwantes@goudappel.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2018, Amersfoort**

Samenvatting

De stad is weer helemaal terug: van vies stiefkindje naar gezonde oogappel. Van de totale bevolkingsgroei in Nederland, komt maar liefst een derde in de vier grote steden terecht. Tot 2030 groeien steden als Amsterdam en Utrecht met 15 tot 20%.

In deze post-VINEX-tijd groeit de stad in de vorm van binnenstedelijke verdichting. Dit gaat niet zonder slag of stoot. Meer mensen betekent meer mobiliteit. En dat binnen de bestaande stadsgrenzen, waar de ruimte toch al schaars was. De mobiliteit groeit, maar de beschikbare ruimte blijft dezelfde. Inmiddels is er nationaal en internationaal veel aandacht voor het vraagstuk van succesvolle binnenstedelijke verdichting.

De vervoersplanologie krijgt, meer dan vroeger, de hoofdrol bij ruimtelijke ontwikkeling: hoe kan een mobiliteitsstrategie zorgen dat hoge woondichtheden gepaard gaan met behoud en verbetering van bereikbaarheid, leefbaarheid, gezonde mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit.

Wethouders voelen inmiddels aan de lijve, dat een integrale mobiliteitsoplossing de belangrijkste voorwaarde is voor verdere ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Sterker nog: een goede mobiliteitsoplossing kan werken als vliegwiel voor verdere verdichting.

De case Merwedekanaalzone biedt een wenkend perspectief voor andere inbreidingsprojecten in binnen- en buitenland waar ruimte schaars is en de mobiliteitsuitdaging fors. Het project is een innovatieve proeftuin en geeft een eerste antwoord op de kwestie 'hoe kan mobiliteitsbeleid bijdragen aan succesvolle binnenstedelijke verdichting'.

Dit paper beschrijft eerst de bredere maatschappelijke en planologische context: een uitleg hoe de focus op binnenstedelijke verdichting logisch past binnen de stedelijke economie van morgen. Dan gaat het om de opkomst van de creatieve kenniseconomie op de fundamenteën van de dienstverlenings- en IT-economie. Voor het mobiliteitsbeleid betekent dit het versterken van het leefklimaat in steden, verbetering van verblijfskwaliteit en lopen en fietsen als hoofddragende van het mobiliteitssysteem. Dit wijkt sterk af van het vroegere stedelijk mobiliteitsbeleid. Op basis hiervan wordt het mobiliteitsconcept in hoofdlijnen neergezet, waarna de zeven hoofdsprinkes worden uitgewerkt. Het paper duidt ook wat dit project kan leren aan binnen- en buitenland.

1. Inleiding: binnenstedelijk verdichten betekent een hoofdrol voor mobiliteit

De stad: van vies stiefkindje naar gezonde oogappel

Veertig jaar geleden was de stad synoniem aan vuigheid, leegloop, sociale onveiligheid en verkeershinder. Inmiddels betalen mensen de hoofdprijs om te mogen wonen in de stad. De drukte geeft files: niet van auto's, maar vooral van fietsen en op sommige plekken van voetgangers. Immers: autobezit is niet meer vanzelfsprekend. De nieuwste smartphone is een belangrijker statussymbool dan die leaseauto. Als we een auto nodig hebben, dan delen we die. Nieuwe stedelingen en bedrijven zoeken een stad waar kwaliteit van leven centraal staat: dynamiek, kansen en karakteristieke ruimtes in en rond binnensteden. Hiermee is de stad weer wat hij zijn moet: een plek waar mensen ruimte delen en meerwaarde aan het leven creëren!



Figuur 1: mensen blijven in de stad wonen. Het voorzieningenaanbod, levendigheid, de kans om lopend of te fiets naar het werk te reizen moedigen singles en gezinnen aan om nieuwe leefvormen te vinden in de stad. (Planbureau voor de Leefomgeving, 2014).

10.000 nieuwe woningen in hartje stad: Merwedekanaalzone Utrecht

Bovenstaande trends zijn in Utrecht bij uitstek zichtbaar. Het is de sterkst groeiende stad van Nederland; tot 2030 verwacht de stad een netto groei van meer dan 20% inwoners. Utrecht kiest voor 'healthy urban living' en wil deze groei binnenstedelijk opvangen, onder andere met 10.000 nieuwe woningen op het verouderde bedrijfengebied Merwedekanaalzone, midden in de stad.



Figuur 2: toekomstbeeld Merwedekanaalzone (Eigenarencollectief Merwede, 2017)

Verdichten gaat niet zonder slag of stoot, vanwege mobiliteitsdruk

De post-VINEX-focus op binnenstedelijke verdichting gaat niet zonder slag of stoot. Meer mensen betekent meer mobiliteit. En dat binnen de bestaande stadsgrenzen, waar toch al weinig ruimte over was. De mobiliteit groeit, maar de beschikbare ruimte blijft dezelfde. Daarnaast stellen we steeds hogere eisen aan een aantrekkelijk en gezond leefkwaliteit voor al die nieuwe mensen. Een gezonde en bereikbare ontwikkeling van de Merwedekanaalzone vereist daarom buitengewoon ambitieuze mobiliteitsmaatregelen.

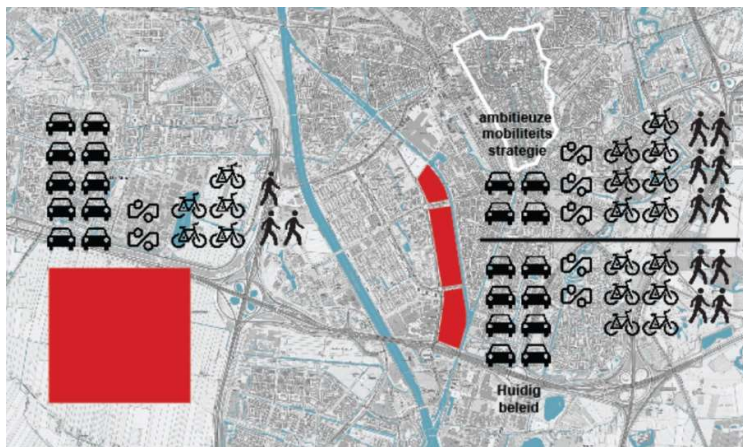
Een andere mobiliteit als randvoorwaarde!

Onderzoek van Goudappel Coffeng naar de Merwedekanaalzone laat zien, dat binnenstedelijk verdichten vanuit mobiliteit slim is. Vergeleken met traditionele uitleglocaties geeft het in de basis al minder autoverkeer en meer lopen en fietsen. Het is ruimte-efficiënter, geeft minder milieuhinder en is duurzamer en gezonder.

Wel bleek ook, dat binnenstedelijk verdichten een bijzondere mobiliteitsstrategie vergt die daadwerkelijk zorgt dat lopen en fietsen de hoofdvormen van mobiliteit worden. Bij grotere woningaantallen leidt binnenstedelijke verdichting anders alsnog tot onoplosbare files, milieuhinder, onbereikbaarheid, barrièrewerking en onveiligheid. Hiermee krijgt het vakgebied mobiliteit een centrale rol in de ruimtelijke planvorming. Anders dan in het verleden gaat het niet alleen om bereikbaarheid, maar juist om het creëren van aantrekkelijke steden met menselijke maat. Zie hieronder.



Figuur 3: Merwedekanaalzone



Figuur 4: Helemaal links de vervoerwijzeverdeling bij een klassieke uitleglocatie. Rechtsonder die bij binnenstedelijke verdichting. Gunstiger dan uitleg, maar nog steeds te veel autoverkeer om te kunnen verwerken in de bestaande stad. Rechtsboven de vervoerwijzeverdeling van binnenstedelijke verdichting, maar dan met een ambitieuze mobiliteitsstrategie. Hier zijn voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers

Dit paper geeft scherpheid in de mobiliteitsrandvoorwaarden bij verdichting

Met dit paper willen we beter inzicht geven in welke mobiliteitsmaatregelen nodig zijn voor succesvolle binnenstedelijke verdichting. Het paper zoekt in hoofdstuk 2 eerst de breedte op met een uitleg waarom binnenstedelijk verdichten zo goed past bij de economie van morgen en wat dit betekent voor mobiliteitsingrepen. Hoofdstuk 3 beschrijft de hoofdkeuzes van de mobiliteitsstrategie voor de Merwedekanaalzone. In hoofdstuk 4 wordt hoofdkeuze uitgewerkt tot zeven ontwerpprincipes voor mobiliteit. Hoofdstuk 5 sluit af met een pleidooi waarom de ontwerpprincipes generiek toepasbaar zijn, ook op andere hoogstedelijke verdichtingsopgaven in binnen en buitenland.

2. Context: binnenstedelijk verdichten past bij de kenniseconomie

Een belangrijke factor bij de opkomende populariteit van de stad ligt bij de veranderingen in economische profielen door de tijd heen. Analyse hiervan helpt om de mobiliteitsopgave voor de stad van morgen scherp te krijgen.

Van agrarische samenleving naar industriële stad

In een grijs verleden zijn we van een agrarische samenleving (eerste golf) veranderd in een stedelijke industriële samenleving (tweede golf), met bijbehorende urbanisatie. Dit proces ging gepaard met de opkomst van de trein.

Naar dienstverlening en ICT in de moderne stad

De derde golf, de dienstverlening, met vervolgens de logistieke sector (mainportbeleid), zorgde voor een meer suburbane ontwikkeling, buiten de stad: we werkten als werkbijeen in bedrijfsparken aan de snelwegen, zodat we na een autoritje om zes uur aan de aardappelen konden zitten; thuis in onze moderne doorzonwoning in de groene groeikern, weg van die ongezonde, krappe stad. Deze ontwikkeling was alleen mogelijk met de opkomst van de auto als drager van het mobiliteitssysteem.

Opkomst van creatieve kenniswerkers

Inmiddels zijn we, op de fundamenteën van de internetrevolutie, een nieuwe fase ingegaan: die van de creatieve kenniseconomie. Innovatie is geen interne bedrijfsaangelegenheid meer, maar we innoveren dwars door bedrijfsgrenzen heen via startups. We verdienen ons geld door elkaar te ontmoeten, te brainstormen en elkaar te bestuiven met nieuwe ideeën en concepten. We willen leven en werken in een inspirerende omgeving. Het liefst in de grote stad, in een historische omgeving, waar je alles om de hoek vindt, en waar we niet met de auto in de file hoeven te staan. Lopen en fietsen zijn in de stad de belangrijke vervoerwijzen, omdat deze gepaard kunnen gaan met een gezonde stad met ruimte voor verblijven.



Figuur 5: Links nieuwe waardevermeerdering in innovatie, R&D, marketing en branding (bron: Wetenschappelijke Raad voor overheidsbeleid, 2013), rechts van gesloten innovatie binnen organisaties naar open innovaties dwars door bedrijfsgrenzen heen

Doorwerking van creatieve kenniseconomie naar mobiliteit en infrastructuur

De opkomst van de creatieve kenniseconomie legt een hoge urgentie bij het aanbieden van het juiste vestigingsklimaat. Vroeger volgden werknemers de werkgelegenheid, nu gaan bedrijven zitten waar een rijk potentieel is aan creatieve kenniswerkers.

Creatieve kenniswerkers kiezen vanuit hun perspectief voor hoogstedelijke plekken met een hoge leefkwaliteit (Sarlet, 2009). Dan gaat het onder andere om een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte: aantrekkelijk, historisch verantwoord, verkeersluw, leefbaar en groen. Immers: Werk en privé lopen steeds meer door elkaar. Zij sporten op het werk, ze werken thuis en recreëren doen ze met vrienden in het park. Mensen kiezen er massaal voor om met de fiets de stad te doorkruisen. Voor een auto is het toch te druk in de stad. We reizen liever met de fiets of met de trein, want dan kun je na het werk nog gezellig naar de kroeg of onderweg whatsappen. Hierbinnen wordt de openbare ruimte steeds belangrijker.

Hier ligt een sleutelrol voor de mobiliteitsdiscipline. Gerichte mobiliteitsingrepen in de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte dragen bij aan het stimuleren van de kenniseconomie, die op zijn beurt weer draagvlak kan bieden voor dienstverlening en consumptie-economie.

Binnenstedelijk verdichten past ook goed bij een hoofdrol voor gezondheid

In de Nederlandse planologische geschiedenis is verbetering van gezondheid altijd een rode draad geweest. Dit gebeurde in cycli die aansluiten op de economische cycli:

- Tot 1500: de middeleeuwse vestingstad komt voort uit de bescherming van de bevolking tegen fysieke aanvallen vanuit het onbeschermd buitengebied
- 1900-1940: Met de opkomst van de industrie en goedkope krottenwijken grepen ziektes zoals TBC, cholera en tyfus om zich heen. Stadsplanners zoals Sarphati richtten zich op het hygiëniseren van de stad, met riolering, watervoorziening en een ruimere opzet van wijken (tuinsteden).
- 1950-1970 – Na de tweede wereldoorlog werkte de stedenbouw aan de moderne stad, gericht op licht, lucht, ruimte en groen. In de geest van Le Corbusier waren de modernisten vastbesloten om maximale levenskwaliteit en welvaart te bieden. Gesloten bouwblokken waren taboe, er kwam volop ruimte voor verticale tuinsteden zoals de Bijlmer, met snelwegen, viaducten en parkeergarages.
- 1970-2010 - De Club van Rome bracht ons uiteindelijk de compacte stad. De aandacht verschoof naar het tegengaan van luchtvervuiling (zure regen), verkeersonveiligheid en afhankelijkheid van fossiele grondstoffen.

Ook de fase 'binnenstedelijke ontwikkeling' moet een instrument worden in gezondheidsverbetering. Nu gaat het om de bestrijding van welvaartsziekten, die in feite voortkwamen uit de welvaartstaat en het bijbehorende gebrek aan beweging. Ook hier ligt een sleutelrol voor mobiliteit. In het verlengde van het advies van de Raad voor de Leefomgeving (2018) zorgen betere netwerken voor lopen en fietsen ervoor dat mensen meer gaan lopen en fietsen. Dit helpt allereerst bij het voorkomen van hart- en vaatziekten, Obesitas, Diabetes 2. Lopen helpt tegen stress- en depressiegevoelens, maar ook bij het uitstellen van Alzheimer en dementie. En goede loop- en fietsinfrastructuur is een eerste voorwaarde om mensen en bevolkingsgroepen met elkaar te verbinden. Dan draagt bij aan bestrijden van eenzaamheid, sociale ongelijkheid (vervoersarmoede), maar ook om het langer zelfstandig laten zijn van ouderen. Kortom: het stimuleren van lopen en fietsen als hoofdvervoerwijzen past bij binnenstedelijke verdichting en draagt sterk bij aan gezondheid!

3. Nieuw mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone in hoofdlijnen: maximale integratie van ruimte en mobiliteit

Vanuit het geschetste economische perspectief en het gezondheids-perspectief ligt de opgave om een duurzaam mobiliteitssysteem voor de Merwedekanaalzone op te bouwen. Doel: mogelijk maken van grootschalige verdichting, met behoud en uitbouw van de leefbaarheid, veiligheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de stad als geheel. Het mobiliteitssysteem staat dus niet op zichzelf. Het systeem is pas geslaagd als het volwaardig bijdraagt aan alle hogere doelen van de stad tegelijk.



Figuur 6: Mobiliteitsstrategie ten dienste van hogere doelen van de stad

Lopen en fietsen voor stedelijke afstanden

Om dit te bereiken moeten voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers worden. Uit onderzoek blijkt namelijk dat het grootste deel van de stedelijke verplaatsingen op fietsafstand ligt (Gemeente Utrecht, 2016).



Figuur 7: Links visualisatie van de nieuwe mobiliteit. Met de groei van de stad, groeit de mobiliteit mee. De opgave is om de groei op te vangen met lopen en fietsen, openbaar vervoer en MaaS als eigen, zelfstandige vervoerwijze. Rechts: potenties van gedeelde mobiliteit (Mobility as a Service).

Mobility as a Service voor langere afstanden

Voor langere afstanden zijn het openbaar vervoer en Mobility as a Service de drager (MaaS). Bij Mobility as a Service gaat het om een relatief nieuw mobiliteitsconcept, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in eigen vervoermiddelen. In de toekomst kan MaaS groot worden door vijf opkomende trends:

- een verschuiving van bezit naar gebruik (deeleconomie)
- opkomst van mobiel internet waarbij mensen en voertuigen steeds beter digitaal te verbinden zijn (o.a. via social media, reserveersystemen)
- elektrische mobiliteit, waarbij aanschaf duur is, maar gebruik relatief goedkoop
- nieuwe vervoermiddelen, zoals Stints of Light Electric Vehicles
- Automatisch rijden, waarbij het onderscheid tussen openbaar en individueel vervoer vervaagt.

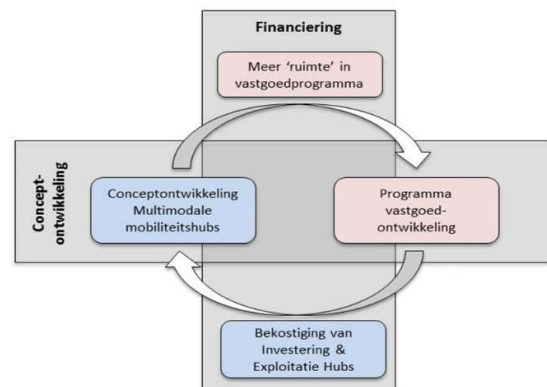
Andere rol voor de auto

Dit alles leidt ertoe dat de traditionele auto steeds meer kan worden uitgefaseerd. Dit bespaart veel ruimte binnen de stad. Het is ook verantwoord, omdat gebruikers de beschikking krijgen over alternatieven. Wat betekent dit:

- Minder parkeerplaatsen per woning. Nu al is het autobezit in grote steden minder dan 0,5 per huishouden
- Meer fietsparkeerplaatsen, hoogwaardige HOV-haltes en ruime loopvoorzieningen
- Deelauto's op loopafstand
- Parkeren aanbieden aan de rand van de snelweg voor mensen die daarvoor kiezen
- Door het autogebruik te reduceren, ontstaat er ook ruimte voor een selecte groep mensen die echt afhankelijk is van de auto onder hun huis.

Afstemming van mobiliteit en gebieds-ontwikkeling geeft vliegwieleffect

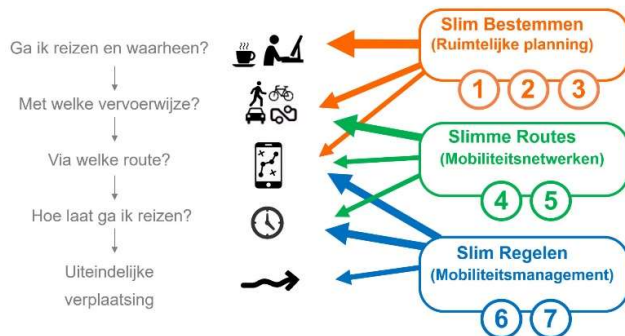
Gevolg van deze strategie is een vliegwieleffect. Zonder mobiliteitsmaatregelen is de autoverkeersdruk in het netwerk bepalend voor de ontwikkelmogelijkheden in de Merwedekanaalzone. Minder autogebruik per woning vergroot het ontwikkelpotentieel van de Merwedekanaal; meer woningen geven dan immers per saldo dezelfde verkeersdruk. Dit geeft hogere ontwikkelopbrengsten die op hun beurt worden geïnvesteerd in een nog hoogwaardiger kwaliteit van het mobiliteitsconcept (MaaS). Hierdoor neemt het autogebruik per woning verder af, enzovoort.



Figuur 8: Vliegwieleffect door integrale benadering van mobiliteit en gebiedsontwikkeling (Goudappel Coffeng/Rebel, 2018)

4. Uitwerking: zeven mobiliteitsprincipes voor de Merwedekanaalzone

Het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone bestaat uit zeven mobiliteitsprincipes die aansluiten op het denken van de gebruiker. Ze richten zich op het ruimtelijk plan (zie 1, 2 en 3), de fysieke mobiliteitsinfrastructuur (zie 4 en 5) en op technologie en managementsmaatregelen (zie 6 en 7). Hiermee sluiten ze aan op het bewuste en onbewuste besluitvormingsproces van de reiziger. En ook op de principes uit het Utrechtse gemeentelijk Mobiliteitsplan 'Slim Bestemmen, Slimme Routes, Slim Regelen' (2016).



Figuur 8: mobiliteitsprincipes bij verdichting Merwedekanaalzone

1. Ruimtelijk ontwerp stimuleert lopen

Een goede stedenbouwkundige opzet is het meest fundamentele en meest krachtige instrument voor mobiliteitsbeïnvloeding. Het gebied moet geen woonwijk worden, maar een stadswijk. Het gebied moet op loopafstand voorzieningen krijgen zoals scholen, winkels, horeca, kinderopvang en parken. In het ontwerp moeten fijnmazige loopstructuren hierop aansluiten. Dit stimuleert mensen om te lopen naar basisvoorzieningen en openbaar vervoerhaltes. De hoogste bouwdichtheden komen rondom het openbaar vervoer.



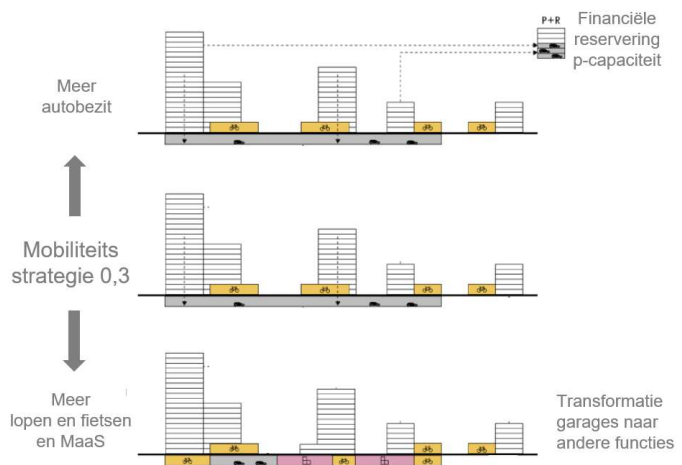
2. Het ruimtelijk plan stuurt met parkeernormen voor fietsen en auto's

De hoeveelheid autoparkeerplaatsen bepaalt in grote mate het autogebruik van en naar de Merwedekanaalzone. Daarom zijn lage parkeernormen nodig. Dit is mogelijk door een belangrijk deel van het parkeren te realiseren in de vorm van een deelautosysteem. Ook wordt een deel van de parkeercapaciteit buiten de Merwedekanaalzone geplaatst, bij de P+R aan de stadsrand. Tezamen geeft dit een parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning. Als tegenwicht krijgt de Merwedekanaalzone hoge fietsparkeernormen.



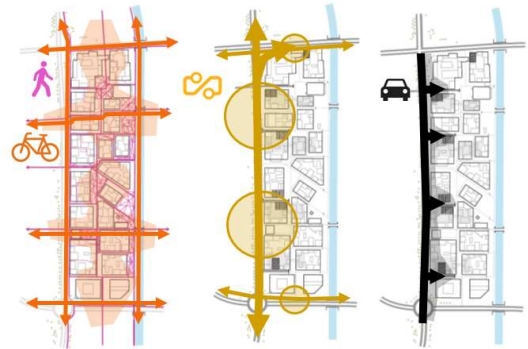
3. Ruimtelijk plan dat flexibel is

Het plan moet onvoorziene maatschappelijke en technologische veranderingen kunnen opvangen, onder andere op het gebied van parkeren. Er worden zogenaamde parkeerventielen ingebouwd: dus parkeergebouwen moeten tijdelijke gebouwen zijn, of te transformeren tot fietsstallingen, winkels of sportvoorzieningen. Ook is een financiële reservering nodig om eventueel extra parkeercapaciteit op afstand mogelijk te maken (fonds).



4. Infrastructuur: prioriteit voor lopen, fietsen, openbaar vervoer

Om voldoende bewegingsvrijheid te geven aan de toekomstige bewoners zijn nieuwe verbindingen nodig. Deze voorkomen dat de bestaande routes in de stad overbelast raken, onprettig of zelfs onveilig worden. Er komen nieuwe, parallelle loop- en fietsroutes o.a. over het Merwedekanaal naar omliggende wijken en het centrum. Zo ontstaat een extra fijnmazig stadsnetwerk via verkeersluwe gebieden. Langs het hele gebied komt een vrijliggende openbaar vervoerbaan met hoogwaardige haltes. Het gaat om een snelle verbinding tussen de nationale hoofdknoop Utrecht Centraal en het snelwegtransferium Westraven.



5. Flexibele en gastvrije toegankelijkheid

De voetganger komt in de Merwedekanaalzone overal centraal te staan, de auto blijft aan de rand. Dit gebeurt door een autoluwe status als voetgangerszone, met fietsers te gast. Hierbinnen komt ook ruimte voor nieuwe loop- en fietsachtige mobiliteitsvormen, zoals de stint, E-steps, en op termijn automated people movers en bezorgrobots. Er wordt een concept uitgewerkt met handhaving met kentekencamera's: een flexibel en gastvrij concept zonder hekken, met digitale ontheffingen voor verhuizingen of ingewikkelde bevoorrading.



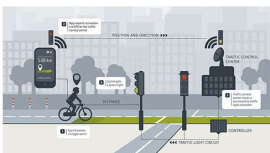
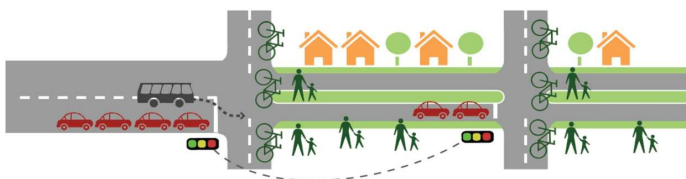
6. Mobility-HUB's die de individuele mobiliteitsbehoefte faciliteren

Zogenaamde mobility-HUB's vormen de spil van het mobiliteitsconcept, zowel voor personenmobiliteit als voor logistiek. De HUB's maken de lage parkeernormen, autoluwe milieus, deelmobiliteit en hoogwaardige bevoorrading mogelijk. De fysieke kant van de hubs bestaat uit mobiliteitswinkels met een servicebalie, fietsreparatie en contactpunt voor de deelvoertuigen. De hubs komen op centrale plekken binnen de Merwedekanaalzone, nabij voorzieningen zoals supermarkt, gezondheidscentrum en kinderopvang. Aan de achterzijde liggen entrees naar parkeervoorzieningen, logistieke overslagperrons, en op termijn valet-parking voor zelfrijdende auto's. De virtuele kant van de mobiliteitshubs bestaat uit een digitaal deelplatform waar bewoners met één smartphone-applicatie gemakkelijk en naadloos hun individuele mobiliteit plannen, boeken en betalen. Zij kunnen gebruik maken van een complete waaier aan vervoerwijzen: fietsen, E-cargo bikes, E-scooters, stints, E-auto's, bestelbusjes, E-cargo cars, openbaar vervoer en taxi's.



7. Inzet van dynamisch verkeersmanagement en nieuwe regelprincipes

Ondanks het lage autogebruik per inwoner, zal het gebied door zijn grote omvang extra autobewegingen veroorzaken. Om deze in te passen op de omliggende ontsluitingswegen met behoud van leefbaarheid, vergt dit ambitieuze keuzes. De hoeveelheid autoverkeer wordt afgestemd op de opnamecapaciteit van de omgeving door middel van nieuwe detectiemethoden, communicerende verkeerslichten, dosering op piekmomenten en routegeleiding naar beschikbare parkeercapaciteit (dynamisch verkeersmanagement 2.0). Het sorteert voor op de smart city waar de stad verkeersstromen monitort en stuurt via de gewenste routes sturen.



5. Tot slot

Het mobiliteitssysteem werkt!

Uit kwantitatieve analyses met het Utrechtse verkeersmodel blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer van en naar de Merwedekanaalzone beheersbaar blijft, ook bij 10.000 extra woningen (Goudappel Coffeng, 2018). Hiermee wordt voldaan aan een belangrijke voorwaarde voor de binnenstedelijke verdichting in Utrecht Zuidwest. De figuren hieronder laten de vervoerwijzeverdeling zien ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van het scenario 'business as usual' (wel 10.000 nieuwe woningen, maar zonder mobiliteitsstrategie).



Figuur 9: Vervoerwijzegebruik van en naar Merwedekanaalzone als geheel, met hoofdvervoerwijze (binnenste cirkel) en inclusief voor- en natransport (buitenste cirkel). Links de huidige situatie, midden de volledige ontwikkeling volgens bestaand beleid en rechts de volledige ontwikkeling met een ambitieuze mobiliteitsstrategie. In de rechter cirkel is te zien dat de fiets en het openbaar vervoer meer worden gebruikt, ook als voor- en natransport voor sommige autoverplaatsingen (parkeren op afstand).

Cadeau voor de stad en toekomstige bewoners

De toekomstige bewoners van de Merwedekanaalzone krijgen een innovatief, kwalitatief hoogwaardig en duurzaam mobiliteitsconcept. Het wordt een bijzondere stadswijk die hoogstedelijk wonen combineert met een bijzondere ruimtelijke kwaliteit. De opzet is ook toekomstbestendig als het gaat om ontwikkelingen zoals zelfrijdende auto's, nieuwe vormen van logistiek, planflexibiliteit en de opkomende deeleconomie. Ook over 100 jaar moet het hier prettig zijn om te wonen en te verblijven.

Voorbeeldproject voor binnen- en buitenland

Er is nationaal en internationaal veel aandacht voor het vraagstuk van binnenstedelijke verdichting. Hoewel elke stad en elk land zijn eigen mobiliteitscultuur kent, spelen ten diepste overal vergelijkbare trends en ontwikkelingen. De Merwedekanaalzone biedt een wenkend perspectief voor andere inbreidingsprojecten waar ruimte schaars is en de mobiliteitsuitdaging fors. Het project is een innovatieve proeftuin en geeft een eerste antwoord op de kwestie 'mogelijk maken van grootschalige binnenstedelijke verdichting'.

Samen met de private grondeigenaren werkt de gemeente het mobiliteitsconcept uit. Het moet eind 2021 operationeel moet zijn, als de eerste huizen worden opgeleverd.

De zeven mobiliteitsprincipes zijn verder toegelicht in het document "Mobiliteit Merwedekanaalzone" (www.utrecht.nl/merwedekanaalzone).

Literatuur

Eigenarencollectief Merwede, 2017
Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan Merwede
(Marco.Broekman, Goudappel Coffeng, Okra, Stadkwadraat, Merosch, Skonk)

Planbureau voor de Leefomgeving, 2004
De stad: magneet, roltrap en spons

Gemeente Utrecht, Goudappel Coffeng 2016
Mobiliteitsplan Utrecht; slimme routes, slim regelen, slim bestemmen

Goudappel Coffeng, 2018
Mobiliteit Merwedekanaalzone

Goudappel Coffeng, Rebel 2018
Conceptontwikkeling mobiliteitsconcept voor Merwede

Marlet, 2009
De aantrekkelijke stad

Raad voor de Leefomgeving, 2018
De stad als gezonde habitat

Wetenschappelijke raad voor Regeringsbeleid, 2013
Naar een lerende economie; investeren in het verdienvermogen van Nederland