

AUTEUR MARCEL BAYER

Huib van Essen, Gedeputeerde Provincie Utrecht

Nederlands hart slibt dicht

Provincie en gemeente Utrecht doen een klemmend beroep op de rijksoverheid om snel te leveren, want in deze snelst groeiende regio van het land slibt het wegennet dicht met het risico dat de woningbouw stil valt. Provinciebestuurder Huib van Essen deed deze oproep aan de vooravond van Prinsjesdag, samen met zijn collega de Utrechtse wethouder Klaas Verschuure. Ze vragen 4 miljard euro voor de aanleg van een OV-ring om de stad. 'De tijd van studies en overleggen is nu wel voorbij. We moeten écht aan de bak.'

De economische motor van Nederland draait in het hart van ons land op volle toeren. De Utrechtse regionale economie groeit al jaren bovengemiddeld, het ondernemersvertrouwen is hoog, het aantal bedrijven groeit jaar op jaar. Internationaal behoort de provincie Utrecht tot de economische top-regio's van Europa. Mensen willen zich graag hier vestigen, bedrijven vinden hier een ecosysteem dat bij hen past. Het resultaat is dat Utrecht ook demografisch de snelst groeiende regio van Nederland is. Alleen al de stad Utrecht krijgt er de komende twintig jaar het aantal inwoners van een stad als Den Bosch bij. Gedeputeerde Huib van Essen (ruimtelijke ontwikkeling, omgevingsvisie, energietransitie, klimaat. GroenLinks) somt moeiteloos op waarom de urgentie in de Utrechtse regio zo hoog is. 'De druk op de woningmarkt is enorm, de opgave ongekend. We moeten de komende jaren in de regio Utrecht 100.000 woningen bouwen, en de mensen ook de nodige leefkwaliteit bieden. Tegelijkertijd loopt het verkeer op alle fronten vast. Om de stad, de regio en Nederland bereikbaar te houden, gaan we inzetten op een OV-ring rond de stad Utrecht. Het is een voorwaarde voor de toekomst.'

Bent u dan niet tevreden met wat er in de Miljoenennota is aangekondigd voor extra geld ten behoeve van infrastructuur en woningbouw? 'Ik ben daar gematigd positief over, maar zit toch met een dubbel gevoel. Het is allemaal nog erg vaag. Terwijl de urgentie voor beter, betaalbaar en hoogwaardig openbaar vervoer hier zo groot is, dat het om meer vraagt. We zijn daar al heel lang over in gesprek met de rijksoverheid en de druk wordt wel steeds groter. Het gebrek aan concrete stappen gaat met name de woningbouw steeds meer in de weg zitten.'

Omslag

'De aantrekkelijkheid van de regio zit in enorme economische aantrekkingskracht

en de ruimtelijke kwaliteit, met de groene omgeving, de prachtige cultuurhistorische landschappen. Het is de kunst om de groei zo te accommoderen dat je die kwaliteiten niet te grabbel gooit. Met die groei hebben we qua schaalgrootte zeker het potentieel om een omslag te maken naar andere vormen van mobiliteit. Er is veel ruimte voor fietsen, en die pakken we ook wel. Er zijn zeker nog verbeteringen mogelijk, vooral bij

'Het perspectief op het realiseren van de schaalessprong moet er nu echt gaan komen.'

de aansluitingen van fietspaden tussen gemeenten. Ik signaleer zowel bij de overheid als bij steeds meer bedrijven een keuze voor de fiets en het openbaar vervoer.

Maar het aanbod van openbaar vervoer blijft daarbij achter. De snelle groei, ongeëvenaard in de tijd en in vergelijking met andere Nederlandse regio's, vraagt om een eigentijds, duurzaam OV-netwerk. Anders stagneert de ontwikkeling, wat je al ziet gebeuren met de stikstofproblematiek. Niet alleen de woningbouw stagneert daardoor, ook de bereikbaarheid van stad, regio en land komt verder onder druk te staan.'

De stikstofproblematiek gaat toch niet alleen over infrastructuur, ook over energieproductie, bouwprojecten, veeteelt, bedrijventerreinen?

'Zeker, en daarom moet er een structurele oplossing voor komen. Dat hoor ik het kabinet gelukkig óók zeggen. Er zijn geen taboes. Dat is beste ferme taal. En terecht, want we kampen hier met een enorm groot probleem. De stikstofneerslag in de natuur »

‘Zonder overdrijven denk ik dat hier de urgentie en de uitdaging het hoogst zijn’

overschrijdt gewoon de gestelde grenzen. Dat moet je dan niet opnieuw proberen recht te rekenen. Het is tijd voor structurele oplossingen. Dan krijgen we ook weer ruimte voor verdere ontwikkelingen.’

Ontlasten

Wat houdt die OV-ring precies in en hoe moet die er dan gaan uitzien?

‘De OV-ring is belangrijk voor de doorstroming, de bereikbaarheid en de leefkwaliteit. Grofweg is een derde van het verkeer rond de stad Utrecht lange afstandsverkeer, een derde is regionaal, een derde lokaal verkeer. Dat geeft al de potentie aan van goede lokale en regionale alternatieven. We denken aan een wiel met spaken. Samen met vertegenwoordigers van de regio én de rijksoverheid hebben we daarvoor een plan ontwikkeld. Uitgangspunt is om Utrecht Centraal te ontlasten, dat nu als een enorme knoep al het verkeer van land en regio krijgt te verwerken. De capaciteit is een paar jaar terug fors uitgebreid, maar het station zal gezien de verwachte groei binnen enkele jaren alweer tegen de grenzen aan lopen. Dat heeft ook gevolgen voor de verdichtingsambities van de stad juist in de omgeving van Utrecht Centraal. In 2035 telt de stad Utrecht 425.000 inwoners. We hebben die OV-ring nodig om Centraal te kunnen ontlasten, het regionale verkeer te versnellen en het Utrecht Science Park beter bereikbaar te maken.

Een mogelijkheid is om Station Lunetten-Koningsweg tot intercitystation op te waarderen en te verbinden met Laagraven en de A12-zone waar we forse stedelijke uitbreiding hebben gepland. Ook Leidsche Rijn zou moeten worden verbonden met

die beide stations, zodat het mogelijk is om met OV tussen het oosten, zuiden en westen in de regio te reizen zonder Utrecht Centraal aan te doen. Daardoor worden ook de spaken ontlast zodat je makkelijker in Utrecht-Centrum kunt komen. Bijvoorbeeld vanuit Nieuwegein, IJsselstein en Vianen, waar de tram nu rijdt, maar die op een gegeven moment wel aan z’n capaciteit zit en gemoderniseerd dient te worden.’

Verdichting

Hoe past deze OV-ring bij de woningbouwplannen die op stapel staan in de Utrechtse regio?

‘De afgelopen jaren zijn er in de Utrechtse regio gemiddeld 7000 woningen per jaar bijgebouwd. Dat is een fors aantal, hoger dan ooit, en toch is het niet genoeg. We willen naar 10.000 woningen per jaar. In regionaal verband hebben we tot 2030 al plannen voor 67.000 woningen, waarvoor de locaties zijn gekozen. De grootste aantallen komen in het Beurskwartier naast Utrecht Centraal en in de Merwedekanaalzone. We zijn samen met het Rijk en de gemeenten aan het verkennen in welke richting de verdere verstedelijking plaats zou kunnen vinden. Rijnenburg wordt door sommigen gezien als mogelijke grote locatie voor de lange termijn na 2030. Maar als we daar gaan bouwen, moet er eerst infrastructuur komen, en die heeft weer effect voor de snelwegen A2 en A12. Die plannen liggen er allemaal nog niet, als ze er al komen. We hebben samen als uitgangspunt dat verdichting de voorkeur heeft, om het landschap niet te veel op te offeren en omdat je ruimte nodig hebt voor grootschalige energieopwekking, recreatie, waterberging in verband met klimaatadaptatie en natuur. De A12-zone tussen Utrecht en Nieuwegein en OV-knooppunten in bijvoorbeeld Utrecht, Woerden, Driebergen-Zeist, Nieuwegein, Bunnik zijn veel kansrijker, zeker ook als we in de komende tien jaar die OV-ring realiseren. Het rendement op je investeringen wordt dan alleen maar groter.’

‘Ik verwacht van de rijksoverheid ondersteuning in financiële zin, dat ze nu toch echt met toezeggingen komen en de stap gaan zetten naar de verdere uitwerking in projecten. Het perspectief op het realiseren van die schaa sprong moet er nu echt wel gaan komen. Als dat weer te lang blijft hangen in onderzoeken en afwegingen van mogelijkheid zonder perspectief op concrete stappen, dan is het gevaar er dat het de woningbouw gaat belemmeren. Sterker, dat doet het al.’ «