

# UTRECHT IN 2027: NOG VEEL MEER FIETSEN, MAAR DAN GEDEELDE!

20 april 2017

## *Impressie vierde consortiumbijeenkomst Smart Cycling Futures*

**Wie op dinsdag 18 april 2017 vanaf de 21ste verdieping van het nieuwe Utrechtse stadskantoor naar buiten keek, zag niet alleen het Utrecht van nu. Hijskranen en bouwputten wezen de weg naar de toekomst van deze snelst groeiende stad van Nederland. ‘Stel het is 2027 en alle plannen van nu zijn succesvol uitgevoerd. Wat zie je dan?’ Dit was de vraag die dagvoorzitter Pepik Henneman regelmatig terug liet komen tijdens deze vierde consortiumbijeenkomst van het SURF-project Smart Cycling Futures. De fietsprofessionals die bij elkaar zaten, zagen allemaal ongeveer hetzelfde: nog veel meer fietsen, maar dan gedeelde – en liefst een beetje slim geparkeerd. En nog betere verbindingen en automatisch groen licht! Een impressie.**

De middag begon met enige consternatie. Iemand die met zijn vouwfiets in de trein naar Utrecht was gekomen, mocht de fiets niet mee naar binnen nemen. Een schril contrast met fantasieën over de toekomst die later de revue zouden passeren: doorfietsbare gebouwen, woningen waarin je met je bakfiets vol boodschappen tot aan de koelkast kunt komen, slimme parkeeroplossingen. Nee, de stad in 2017 – met fietsfiles, fietsparkeerproblemen en teveel ruimte voor de auto – laat nog veel te wensen over.

### **Snelle groei**

Peter Steijn, lid van de Directieraad van de Gemeente Utrecht, opende de middag met een serie cijfers die de nood van groeiend Utrecht scherp illustreren. ‘We verwachten in de aankomende nacht van oud op nieuw de driehonderdvijftigduizendste inwoner te kunnen noteren. De grens van 400.000 wordt vervolgens niet pas in 2033 gepasseerd, wat we eerst dachten, maar verwachten we inmiddels al binnen tien jaar. De druk op de openbare ruimte is hier immens. Fietsen heeft dus hoge prioriteit. Dat levert interessante vraagstukken op, ook voor de wetenschap. Het gaat om technische vraagstukken, maar ook om gedragskwesaties. Ik verwacht veel van de pitches vanmiddag. Daar zitten vast dingen bij die we echt zullen kunnen gebruiken.’



Peter Steijn - Rob Raven

## **Al doende leren en al lerende doen**

Hoogleraar Rob Raven (Universiteit Utrecht) leidt het onderzoeksproject Smart Cycling Futures. Hij lichtte het project toe en stelde de uitvoerende onderzoekers, die ook allemaal aanwezig zijn, voor. De onderzoekers zijn:

- [Matthew Bruno](#)
- [Hugo Kampen](#)
- [George Liu](#)
- [Samuel Nel-lo Deakin](#)
- [Anna Nikolaeva](#)
- [Arnoud van Waes](#)

Raven: ‘We zijn nu een jaar bezig en ons project staat met beide voeten in de praktijk van alledag. Immers, we werken met vier stedelijke regio’s samen en in elk van deze regio’s proberen we met een living lab in te spelen op de opgaven die er liggen. In de living labs is ruimte om met verschillende partijen te experimenteren met innovaties. Eindgebruikers en burgers spelen daarin ook een grote rol. Het maatschappelijk doel staat voorop: een duurzame en leefbare stad. We moeten er bovendien iets van kunnen leren. SCF staat dus voor al doende leren en al lerende doen. In het eerste jaar hebben we vooral geluisterd naar wat er allemaal speelt in die vier regio’s – Amsterdam, Utrecht, Eindhoven en Zwolle. We hebben niet alleen geluisterd naar de opgaven, maar ook naar de mogelijke innovaties die iets in die opgaven kunnen betekenen en het verschil kunnen maken. Dat doen we steeds in openbare consortiumbijeenkomsten, zoals die van vanmiddag.’

## Goesting in mooie koffiebekerhouders

Pepik Henneman warmde vervolgens de zaal op voor de parade aan opgaven en innovaties die er die middag nog langs zouden komen. ‘Kijk naar deze praktische houder voor het vervoeren van volle koffiebekertjes. Als die maar mooi en handig genoeg is, dan wil iedereen daarin zijn koffie wel vervoeren – om allerlei verschillende redenen.’ Het gaat erom dat je mensen vindt met ‘goesting’, lichte Henneman, die ook in het Vlaamse Gent innovatiewerk deed, toe. Hij inventariseerde vervolgens wie er in de zaal zaten: naast onderzoekers en ambtenaren ook ondernemers en zelfs een actieve burger. Ook vroeg hij wie van de mensen vooral aan het begin van innovaties actief zijn en wie er juist warmer wordt van implementatie en opschaling. Alle smaken bleken ruimschoots vertegenwoordigd te zijn.



*Pepik Henneman - Herbert Tiemens - Annelies den Braber - Christien Rodenburg*

## Persoonlijk snelheidsadvies voor groen licht

Om enig zicht te krijgen op wat erin Utrecht speelt, spraken Herbert Tiemens (senior beleidsmedewerker Fietsverkeer bij de Provincie Utrecht), Annelies den Braber (programmamanager Fiets bij de gemeente Utrecht) en Christien Rodenburg (senior adviseur mobiliteitsbeleid) met Henneman over hun toekomstbeelden rond de fiets. Tiemens: ‘Ik zie veel betere parkeermogelijkheden en veel langere afstanden die met de fiets worden afgelegd. Mensen gebruiken in de toekomst dus minder de auto en het OV. Ik stel me voor dat ik in de toekomst verschillende soorten fietsen heb voor verschillende doeleinden.’ Den Braber: ‘Er zullen veel mooie lange fietsroutes zijn en iedereen gedraagt zich goed ondanks de drukte. Mensen zullen hun eigen fiets ook meer gaan delen.’ Rodenburg: ‘Ik zie heel veel verschillende soorten fietsen, die wel allemaal op het fietspad passen en ook goed kunnen worden weggezet. We zullen beschikken over slimme parkeeroplossingen en fietsdeelsystemen. En zoiets als ‘Flo’ – de zuiltjes met persoonlijk snelheidsadvies aan fietsers voor groen licht – wordt vandaag al geïntroduceerd!’

## **Fieters beter (laten mee)tellen**

Uit de zaal kwam de vraag of al deze mooie toekomstbeelden over fietsgebruik ook betekenen dat er minder ruimte voor de auto is. Daarover waren de ambtenaren het niet helemaal eens. De een vond dat daarin harde keuzes moeten worden gemaakt door de overheid; de ander pleitte voor het organiseren van mobiliteit en modaliteitskeuzes door de markt van vraag en aanbod. Rodenburg stelde een ander probleem aan de orde: 'Wat nog ontbreekt zijn goede cijfers en het meerekenen van fietsers en voetgangers in ruimtelijke en verkeersmodellen. Ze tellen niet goed mee, waardoor we geen goed beeld hebben.' Henneman liet het publiek vervolgens schatten hoeveel meer fietsers er nu rondrijden dan pakweg in de jaren '30 van de vorige eeuw. Ruth Oldenziel, historica aan de Technische Universiteit Eindhoven, vanuit de zaal: 'Het zijn er juist veel minder. Willen we een echt fietsland blijven, dan moeten we daarvoor blijven knokken. Sinds de opkomst van de auto is er onevenredig veel geïnvesteerd in autoinfrastructuur en onevenredig weinig in fietsen.' De drie sprekers eindigden met antwoord op de vraag waaraan zij de komende tijd prioriteit zullen geven. Rodenburg: 'Betere data.' Den Braber: 'Zorgen dat iedereen van 8 tot 80 toch goed kan blijven fietsen ondanks de drukte.' Tiemens: 'Het zichtbaarder maken van de bijdrage van de fiets aan leefbaarheid.'

## **Drie spannende gebieden**

Vervolgens werden drie gebieden met een flinke ruimtelijke/mobiliteitsopgave in Utrecht uitgebreid toegelicht. Martine Sluijter is Ruimtelijk Regisseur Oost/Utrecht Science Park bij de Gemeente Utrecht. Zij vertelde over de opgaven van het gebied de Uithof (nu: Science Park) en Rijnsweerd. 'Dit nogal monofunctionele gebied moet in feite gewoon meer stad worden. Er wonen nu al een aantal studenten, maar we willen daar nog meer woningen, voorzieningen en betere verbindingen.' Marcel Janssen is Ruimtelijk Regisseur Merwedekanaalzone. 'Dit deel van de stad ontwikkelt zich van industriegebied naar een gemixte stadswijk. We willen hier flink wat woningbouw realiseren, maar we hebben bijvoorbeeld te maken met veel verschillende grondeigenaren, wat het lastig maakt. Mijn ideaal is dat de gebouwen goed toegankelijk worden voor fietsen.'

Leen De Wit is projectmanager van het stationsgebied van Utrecht. 'In feite willen we het Utrechtse centrum over het spoor tillen. Een begin is daarmee gemaakt met de Moreelse brug en de vestiging van dit stadskantoor aan de Jaarbeurszijde. Het gaat daarbij niet alleen om fietsverbindingen, maar ook om de voetganger. De auto moet maar een beetje minder prominent op de voorgrond, bijvoorbeeld door die wat verder weg te laten parkeren – op deelauto's na. Mijn ideaalbeeld is dat ik

in 2027 na uitvoering van ons culturele voorzieningen- en plintenplan allemaal mooie ambachtelijke maakindustrie kan zien in deze buurt.'



Boven: Marcel Janssen - midden: Martine Sluiter - onder: Leen De Wit

### Negen prikkelende ideeën

Negen 'innovatoren' hielden vervolgens een korte pitch over een innovatieve ruimtelijke oplossing of een innovatieve dienst/app. Per oplossing peilde Pepik Henneman in de zaal steeds in welk van

de drie Utrechtse gebieden dit een behulpzame innovatie zou kunnen zijn. (Tussen haakjes staat steeds de tweede keuze.)

- SwappFiets: voor pakweg 12 euro een maandabonnement op en deelfiets die je kunt omruilen bij pech. Gebied: Science Park (Merwedekanaalzone).
- Common Bike: één account voor alle deelfietssystemen via een open standaard en een open source app. Gebied: Stationsgebied (Merwedekanaalzone / Science Park).
- Wegdekreflectie: voor zowel verkeers- als sociale veiligheid. Gebied: Science Park (Merwedekanaalzone).



*De mensen achter Swapp Fiets, Common Bike en Wegdekreflectie*

- Goedkope OV-fietsen voor studenten met plaatsen bij het station en bij het Science Park. Gebied: Science Park en misschien enkele kleinere NS-stations (i.v.m. ruimtegebrek bij centraal).
- Schwung: een app die automatisch groen licht geeft aan fietsers en data oplevert. Gebied: Science park (Merwedekanaalzone).
- ComfortStalling: een modulair op te bouwen multifunctioneel stallingsgebouw als knooppunt in het stedelijk weefsel. Gebied: Merwedekanaalzone (Stationsgebied).





*De mensen achter de goedkope Ov-fiets voor studenten, Schwung en ComfortStalling*

- Groene Mijl 030: een iconische fiets- en voetgangersbrug vergelijkbaar met Slangen in Kopenhagen en High Line Park in New York die over daken van gebouwen gaat. Gebied: Stationsgebied (Science Park).
- TravelClear: een virtueel, intermediair ‘tussenstation’ voor innovatieve apps en andere innovaties, vergelijkbaar met SWIFT in het bancaire betalingsverkeer. Gebied: n.v.t.
- Leefstraten Utrecht: een tijdelijke andere inrichting van de straat (zonder auto’s en ook fietsluw) tijdens de zomer inclusief effecten voor mobiliteit op de langere termijn. Gebied: Merwedekanaalzone.



*De mensen achter Groene Mijl 030, TravelClear en Leefstraten*

## **Bruikbare ideeën voor Utrecht**

Aansluitend reageerden de drie gebieds-/projectmanagers op de innovaties die zijn geopperd.

Marcel Janssen: 'Ik zie veel kansen voor leefstraten in de Merwedekanaalzone! De deelfietsen en bijvoorbeeld de Comfort Stalling horen erbij.' Martine Sluijter: 'Ik zou graag die Groene Mijl willen, al is die eigenlijk bedacht voor het stationsgebied. Schwung en de wegdekreflectie lijken mij ook prima innovaties, maar ik zou dan niet alleen naar het wegdek willen kijken, maar ook naar andere veranderingen in de infrastructuur.' Leen De Wit: 'Voor het nieuwe centrumgebied bij het station zijn deelfietsoplossingen zeer welkom. En ook alles via één app! De ComfortStalling past hier ook. Ik ben echter terughoudend over de Groene Mijl, omdat die zo hoog ligt. We willen nu juist veel meer levendigheid op het maaiveld en in de plinten.'

## **Blijf aangesloten**

Rob Raven sloot de middag af. 'We hebben we veel goede ideeën gehoord en mensen die elkaar hierop kunnen vinden, zitten hier ook al bij elkaar in de zaal. We zullen graag iedereen betrokken houden bij de verdere voortgang van Smart Cycling Futures.' Hugo van der Steenhoven, procesmanager van Smart Cycling Futures, vulde aan: 'Wie in Utrecht een living lab zou willen starten met ons, is ook van harte welkom om even te komen praten.' Aansluitend borrelde het gezelschap na.