Mobiliteit 2040

Concept

Basisinformatie

Datum	1 juni 2021
Gespreksleider	Martijn van Dalen
Tijd	**19.30 – 21.00**
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen.
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Bertrokken ambtenaren/ experts	Deelnemer, Bureau Goudappel (toelichting) Deelnemer, ANWB Deelnemer, Transport en Logistiek Nederland (TLN) ambtenaar, GU (presentatie)
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte van 10 juni. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	Deelnemer, Regionaal Burgerinitiatief Kracht van Utrecht Deelnemer, Fietsersbond ***(presentatie)*** Deelnemer, Bewoners Overleg Lunetten (BOL) Deelnemer, Binnenstad030 2 deelnemers op eigen initiatief Deelnemer, omwonenden en ondernemers, Toekomst Balijelaan ***(presentatie)*** Deelnemer, Reizigersvereniging Rover Deelnemer, Vechtdijk praat mee Deelnemer, Werkgroep Verkeer Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht Deelnemer, Natuur en Milieufederatie Utrecht Deelnemer, Kerngroep Ring Utrecht

Concept programma

Welkom en opening
Toelichting experts (elk max. 10 min.)
Vragen raadsleden
Deelnemers aan het woord
Reflectieronde

Afsluiting

Motivatie

Susanne Schilderman/ Hind Dekker (D66), Henk van Deun/David Bosch (PVV), Cees Bos/Stefan Gaillard (SBU), Thijs Weistra (GL), Marijn de Pagter (VVD), Eva Oosters (S&S), Bulent Isik (PvdA), Ruurt Wiegant (SP), Jan Wijmenga/Rik van der Graaf (CU), Lisanne Snippe, PvdD en Bert van Steeg (CDA)

De fracties wensen het mobiliteitsplan in een Raadsinformatiebijeenkomst te bespreken: vragen aan deskundigen in de reacties op het mobiliteitsplan staan centraal. Het doel is om een beter begrip te krijgen van de plannen en haar onderbouwing en mening van onze inwoners daarin. Daarin horen de fracties graag zowel de onderbouwing en toelichting op de wijzigingen ten opzichte van de inspraakversie vanuit de gemeente als de opinie van experts. De fracties vinden het van belang dat inwoners hun algemene wensen bedenkingen bij het mobiliteitsplan kunnen weergeven. Het mobiliteitsplan verdiept en verbreedt het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht. Daarbij worden er meer middelen ingezet om een beoogde modal split te bereiken. De fracties horen graag vanuit experts hun mening over in hoeverre dit het gewenste resultaat zal bereiken. Daarnaast gaan de fracties graag uitgebreider in op de plannen rondom de schaalsprong voor het openbaar vervoer**.**

Bijdrage

Kracht van Utrecht
1 juni 2021: nu het erop aan komt
Historische dag: Vandaag heeft de Tweede Kmae 130.000 handtekeningen ontvangen van de petitie tegen verbreding van de A27 door Amelisweerd.
13.000 Amelisweerd-posters hangen overal in de stad, soms zelfs huis aan huis, ook in de regio. In Den Haag vragen ze zich af welk antwoord de gemeente Utrecht heeft over het verband tussen de kwestie Amelisweerd en de klimaatopwarming.
B&W besteed geen letter aan de kwestie over Amelisweerd en de A27. In een Mobiliteitsplan 2040. Ambtelijke adviezen hebben het B&W afgeraden daar iets over te vermelden omdat het de samenwerking met Rijkswaterstaat zou kunnen schaden.
Toon uw leiderschap in deze kwestie:
Geef het college B&W de opdracht in dit mobiliteitsplan te schrijven dat zij, net als u, tegen de verbreding is.

Fietsersbond
De Fietsersbond is blij met de voortzetting en aanscherping van het mobiliteitsbeleid, zoals dat in SRSRSB is neergelegd. De groei van de mobiliteit moet worden opgevangen door de fiets. Dat kan alleen met excellente fietsvoorzieningen. Modal shift moet niet alleen worden bereikt door 'push'-maatregelen om reizigers uit de auto te krijgen, maar vooral ook een 'pull' van vlotte en aantrekkelijke fietsroutes. We zullen onze uitgebreide inspraakreactie aan de raadsleden toesturen.

Bewoners Overleg Lunetten
Zie inspraakreactie BOL 17-01-2021 en petitie Geen tram door groen in Lunetten 14-05-2021

Binnenstad030
Binnenstad 030 roept de leden van de Raad op het college op te dragen alle onderdelen van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/Parkeervisie die betrekking hebben op de Binnenstad pas als definitief te

beschouwen voor zover de uiteindelijke vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad niet tot aanpassing van de RSU 2040/het Mobiliteitsplan/Parkeervisie noopt. De reden daarvoor zijn:
In haar reactie op de Omgevingsvisie Binnenstad heeft B030 belangrijke en zwaarwegende redenen aangegeven waarom de woonfunctie van de Binnenstad (die zwaar onder druk staat) bescherming en een daarop afgestemd beleid verdient. De Omgevingsvisie 2040 voorziet niet in beleid over of sturing van de bescherming van de woonfunctie en stelt evenmin doelen of geeft criteria voor woonkwaliteit en leefbaarheid. Het heeft geen pas de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan/parkeervisie onvoorwaardelijk vast te stellen voordat een democratische discussie ten aanzien van de reactie van B030 (en 1400 bewoners) heeft plaatsgevonden.
De RSU en het Mobiliteitsplan/parkeervisie bevatten beleidsvoornemens, doelen en criteria die de mogelijkheid frustreren om over het (door 1400 bewoners ondersteunde) gezichtspunt van B030 nog een vrije en open discussie te kunnen hebben in het kader van de vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad. Door de gekozen volgorde van besluitvorming en het gebrek aan voorlichting bij de bewoners over het feit dat, buiten het participatietraject van de Omgevingsvisie Binnenstad, over belangrijke aspecten van hun leefomgeving zal worden beslist op een wijze die zeker ook niet in alle opzichten strookt met de suggesties die voor de Omgevingsvisie worden opgeroepen, wordt geweld aangedaan aan het participatie- en inspraakrecht van bewoners, als het in deze petitie vervatte verzoek niet gehonoreerd wordt.

Aanwonenden en ondernemers, Toekomst Balijelaan
Hierbij stuur ik u input in de vorm van een korte presentatie (7 minuten leestijd) toe voor de Raadsinformatiebijeenkomst van 1 juni aanstaande.
Als belangengroep Balijelaan (en omgeving) gaan we graag met u de uitdaging aan om de Balijelaan e.o. tot een groene, leefbare, gezonde en veilige verbindingsweg te maken met meer ruimte voor fietser en wandelaar, met aandacht voor de sociale verbinding en veiligheid voor zowel aanwonenden en winkeliers/ondernemers als voor de overige wijkbewoners in Dichterswijk en Rivierenwijk.

We willen graag onze punten onder de aandacht brengen onder de noemer van zowel het Mobiliteitsplan, de Ruimtelijke visie 2040 en Samen Stad maken/Right to Challenge en in zeker zin ook het thema Ondermijning.

We zijn geïnspireerd door wat elders in het land gebeurt op het gebied van Samen Stad maken en maken dan ook met plezier gebruik van onze Right to Challenge!!

Vriendelijke groet
Namens Toekomst Balijelaan, een groeiende groep van aanwonenden en ondernemers

Deelnemer,
De meetbaarheid en volgbaarheid van de modal shift en daaruit volgende CO2 reductie is nog gering. Terwijl dit vanuit MER achtig perspectief (denk aan Urgenda en de Shell uitspraak) wenselijk en zelfs nodig is.
Hieronder de tekst van mijn bijdrage:
Hartelijk dank voor de gelegenheid in de mogen spreken op mijn reactie #185.
Zoals ik heb aangegeven vind ik veel van de gekozen richtingen in het mobiliteitsplan goed.
Ik heb 4 issues met het mobiliteitsplan, dis ik hier toe licht.

#1 Bij de verwerking is alleen het eerste deel van mijn reactie verwerkt. Ik had als bijlage ook gedetailleerde vragen bij delen van de tekst opgestuurd, maar die zie ik niet terug in de reactie. Dat vind ik jammer. Ik zou graag ook een reactie op de vragen in die bijlage krijgen.

#2 U stelt "De monitoring vindt plaats op de doelen en niet op maatregelen", terwijl ik in de stukken geen meetbare doelen gevonden heb.
Ik zie geen doelstelling voor modal shift, geen doelstelling voor de mobiliteitsbijdrage aan groei of reductie van CO2, van stikstof en van geluidsemissies en van energiegebruik.
Terwijl dit onze grote problemen zijn (zie uitspraken als Urgenda, PAS, en Shell). De provincie stelt in 2040 energieneutraal te worden, inclusief mobiliteit.
Zonder doelstellingen voor CO2 reductie, ook voor mobiliteit in de Utrechtse gemeente, zal de in Parijs afgesproken halvering van de CO2 uitstoot moeilijk zijn

#3 Wat betreft "slim bestemmen" lijkt het onderwerp bij zowel het mobiliteitsplan als de RSU een "functie elders" gekregen te hebben.
Naar elkaar verwijzend is er geen enkele meetbare doelstelling om wonen, winkelen , werken en recreëren dichter bij elkaar te brengen om zo meer welvaart met minder mobiliteit te maken.
De zogenaamde "Functiemenging" levert dit snel op Ik roep op om dit onderwerp niet tussen wal en schip te parkeren, en in zowel het mobiliteitsplan als de RSU meetbare doelstellingen op te nemen.
Dit is feitelijk 1-op-1 dezelfde oproep als die van de heer Kwantes van Goudappel Coffeng.

#4 Tenslotte passen de aannames van de gemeente Utrecht niet met die van de randgemeenten. De gemeente Houten had in haar Ruimtelijke koers een groei van van 23000-30000 extra autoritten per dag voorzien, met name richting Utrecht, via een nieuwe vierbaans weg.
De ruimtelijke koers houten is onlangs weliswaar per referendum afschoten, maar het past niet bij de aanname in het Utrechtse mobiliteitsplan van een afname van het autoverkeer met de randgemeenten.

Door de plannen duidelijke, en meetbare doelstellingen te geven, zal ook realisatie sneller mogelijk zijn. Ook worden inconsistenties met andere plannen dan duidelijk.
En in deze tijd van juridische procedures als Urgenda, PAS en Shell lijkt me dat ook bijna een noodzakelijkheid.

Initiatiefgroep groen stadswandelnetwerk
We zijn blij dat het groene stadswandelnetwerk als concept wordt opgenomen in het plan, en willen graag het belang van het perspectief van het hogere schaalniveau bepleiten, evenals differentiatie in soorten wandelroutes. Mijn naam is Ieke Benschop. Ik spreek vanavond in namens de Natuur en Milieufederatie Utrecht, een maatschappelijke organisatie in de provincie Utrecht, voor natuur, milieu en duurzaamheid.

Natuur en Milieufederatie Utrecht
Allereerst complimenten voor de visie op gezonde groei in deze Ruimtelijke Strategie.
Wij waarderen de keuze om de ruimte voor auto’s te verminderen, en die voor mensen en klimaatadaptief groen te vergroten.
En nog een plus: de keuze voor een natuurinclusieve stad om de biodiversiteit te vergroten.

Ook de keus voor meer OV juichen wij toe, al viel één ding op: de geplande tram 22, vlakbij Landgoed Oostbroek. Voorkom aantasting van dit natuurgebied, en realiseer de trambaan volledig binnen het baanvak van de snelweg.

De NMU wil steden vernieuwen met wijken waar mens en milieu beter van worden.
Hiervoor zien wij veel kansen nu Utrecht zo snel groeit:

- Bij alle locaties voor energieopwekking werken wij graag samen met de gemeente aan een natuurinclusief landschap. Zo kunnen wij helpen met checklists voor natuurbelangen bij grondgebonden zonneparken en windenergie op land. Let op goede inpassing in het landschap!
- Houd vast aan de technische potentie van zoeklocaties, maar zorg wel voor een proces met ruimte voor inspraak en maatwerk op de locatie. En stuur aan op participatie en minimaal 50% lokaal eigendom. Denk aan mensen met een kleine beurs!
- De energietransitie gaat over meer dan stroom. Breng daarom ook de potentie van aardwarmte en aquathermie in kaart. En denk na over opwekking in combinatie met opslag, bijvoorbeeld in de vorm van warmte. Dat voorkomt piekbelasting op het stroomnet.
- Maak Energielandschap Rijnenburg blijvend, want ook na 2035 zijn windmolens nodig. En bedenk ook dat bouwen op veen niet toekomstbestendig is. Wij onderschrijven daarom de keuze voor inbreiding.
- Overigens denken wij altijd graag ook mee over andere locaties die goed zijn in te passen in het landschap.

Nieuwbouw kan veel brengen:
- Ook voor bestaande inwoners, zoals deelauto's in de buurt. Betrek hen daarom ook bij de plannen.
- Energiepositief kan de norm worden, technisch kan het.
- En leg de lat hoog voor circulaire bouw, samen met de regio, bijvoorbeeld via het convenant duurzaam bouwen. We roepen de gemeente op daarin actief te participeren. Dan krijgt de markt voldoende volume om duurzame bouwprocessen gericht te industrialiseren.

Tot slot nog dit: de RSU2040 noemt de randen van bestaande natuur als zoeklocatie voor nieuwe sportvelden. Ook valt de term "multifunctioneel groen".
Maar sportvelden hebben geen natuurwaarde vanwege het intensieve gebruik. Voorkom dat natuur verdwijnt voor nieuwe sportvelden! Onze biodiversiteit heeft het al zo moeilijk.

Succes met de gezonde groei van onze mooie stad!