Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Bert Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8752691
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Mobiliteitsplan 2040
Bijlagen	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In deze raadsbrief informeren wij u over de toezeggingen die zijn verwerkt in het naar uw raad gezonden voorstel voor het Mobiliteitsplan 2040 en de evaluaties van de actieplannen voetgangers, fietsers en verkeersveiligheid. Ook gaan we in op het onderwerp zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit.

Motie 2019/306: Westraven als echt knooppunt
Westraven is één van de punten waar het Wiel en de Spaak samen komen. Westraven is daarmee bij uitstek geschikt om niet allen te fungeren als knooppunt in het OV-systeem, maar ook als stedelijk knooppunt. Die ambitie is uitgewerkt in de RSU 2040. Als vervolg op vaststelling van de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 worden de knooppunten, waaronder Westraven, nader uitgewerkt. Dat gebeurt voor Westraven in het gebiedsonderzoek A12-zone. In deze onderzoeken zal naar voren komen wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is, met in achtneming van de barcode uit de RSU 2040. In de raadsbrief van 27 november 2020 hebben we u geïnformeerd over de uitkomst van het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 25 november 2020. Eén van de onderwerpen was dat we deze gebiedsonderzoeken uitvoeren in Uned verband, waar het rijk in participeert. Het rijk onderschrijft hiermee de omvang en urgentie van de opgave in onze regio en dat hiervoor grote investeringen nodig zijn.

Motie 2020/392: Ruimte voor Lopen
Bijgevoegd is het rapport *evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020.* In dit rapport geven we per actieplan aan wat de aanleiding en doelstellingen zijn en in hoeverre deze doelstellingen zijn behaald. Daarnaast is er een overzicht opgenomen van alle acties en maatregelen per actieplan en wat het resultaat van de gepleegde inzet daarop is. In alle drie de actieplannen lichten we toe wat de vervolgstappen zijn, ook die in relatie tot het nieuwe Mobiliteitsplan 2040. Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben we in het Mobiliteitsplan 2040 opgenomen dat we op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken gaan uitwerken en daarbij specifieke aandacht hebben voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Daarmee komen we tegemoet aan wensen van bewoners en bezoekers van onze stad.

Zelfrijdend vervoer en automatisering van mobiliteit
Zoals in het coalitieakkoord is vastgelegd hebben we onderzoek gedaan naar de ruimtelijke effecten van zelfrijdend vervoer. Hiervoor hebben we samen met de gemeenten Rotterdam en Eindhoven een opdracht verleend aan Posad Maxwan en Goudappel. Het eindrapport van deze studie is bijgevoegd.

Zonder interventie maakt de zelfrijdende auto verkeersproblemen groter
Alhoewel het nog lang duurt voordat er 100% zelfrijdende voertuigen zijn, bereiden we ons er nu al op voor. De ruimte die een stilstaande en zelfrijdende auto in beslag neemt, is net zo groot als een auto die we nu kennen. De opgave die geldt voor het doen verminderen van het aantal stilstaande en rijdende auto's geldt dus ook voor zelfrijdende voertuigen. De verwachting is echter dat de automobiliteit alleen maar toeneemt bij verdergaande automatisering en elektrificering. Autorijden wordt toegankelijker, goedkoper en gemakkelijker, wat leidt tot veel meer (kleinere) voertuigen en langere ritten. Immers, iedereen kan opeens 'autorijden', en tijdens een rit kan je werken, lezen, studeren of zelfs slapen. Groot risico is dat dit ten koste gaat van de actieve vormen van vervoer. Daar komt bij dat de te verwachte groei extra ruimte kost, zowel op de weg als langs de weg, waarmee ingeboet wordt op de ruimtelijke kwaliteit. Zonder goede beleidsinterventies worden de verkeers- leefbaarheidsproblemen in de stad groter (zie hieronder).

Nu al voorbereiden op automatisering van mobiliteit
We treffen nu al voorbereidingen door gebruik te maken van al beschikbare technieken die wel voordelen waar we voordeel van hebben. Eén ervan is *geofencing*. Een techniek waarbij een geografisch gebied wordt afgebakend door een virtuele grens op basis van locatie. Hiermee is het mogelijk een bestuurder van een auto te informeren via zijn navigatiesysteem. Denk aan een waarschuwing aan de bestuurder dat hij een milieuzone nadert. We onderzoeken hoe dit ook kan bij schoolstraten. We zorgen dat tijdelijke omleidingen in het navigatiesysteem staan, zodat automobilisten niet bij de schoolstraat moeten omdraaien. Bij het ontwikkelen van deze technieken is het waarborgen van de privacy het uitgangspunt.
Nu kan een bestuurder nog de aanwijzingen van zijn systemen negeren (en zelfs een boete riskeren). Als het voertuig volledig autonoom rijdt, maakt de bestuurder niet meer de keuze, maar bepaalt het voertuig de route op basis van gegevens over de toegankelijkheid van de route. Denk hierbij aan het omrijden in de buurt van een school, of het verlagen van de snelheid van de voertuigen zodra ze de bebouwde kom binnenrijden. Hiermee experimenteert Eindhoven samen met BMW, waarbij de auto alleen de elektrische motor gebruikt bij het binnenrijden van de bebouwde kom. De uitkomsten van dit experiment zullen we uiteraard bestuderen.

We zien dus zowel kansen als bedreigingen. De kansen liggen met name op het vlak van automatiseren van de mobiliteit. Dat is dus geen zelfrijdende auto, maar een deel van de taken van de automobilist wordt (eventueel door ingrepen van buitenaf) door de techniek over genomen. De bedreiging zit 'm in de verwachting dat een zelfrijdende auto leidt tot nog meer 'blik' op straat met alle nadelige gevolgen van dien. We zullen deze ontwikkelingen daarom nauwgezet blijven volgen, om van de kansen te profiteren en de bedreigingen voor te zijn.

Actuele ontwikkelingen in Mobiliteitsplan
Het Mobiliteitsplan 2040 is n.a.v. de inspraak op onderdelen aangepast. In de Nota van beantwoording (bijlage bij het raadsvoorstel vaststelling Mobiliteitsplan) worden deze wijzigingen benoemd en toegelicht. Daarnaast is het Mobiliteitsplan geactualiseerd n.a.v. ontwikkelingen in 'parallel processen', zoals RSU 2040, NRU (raadsbrief 9 april 2021) en de uitkomsten naar aanleiding van de participatie Zuidpoort. Ook al deze wijzigingen worden benoemd en toegelicht in de Nota van beantwoording.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen:
- *Rapport Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst! Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020*
- *Rapport Impact van geautomatiseerde mobiliteit op de stad*