Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Mobiliteit
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Provincie Utrecht
B. Hondelink/R. Haakma
Postbus 80300
3508 TH UTRECHT

Behandeld door	B. Coenen	**Datum**	28 april 2021
Doorkiesnummer		**Ons zaaknummer**	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040
Bijlage(n)			
Uw kenmerk	821E841C	**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte meneer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept mobiliteitsplan 2040. Dit zien wij als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op uw reactie. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie eveneens opgenomen.

Samenwerking met de regio
U geeft aan dat keuzes die in de stad gemaakt worden effect hebben op regionale schaal. Wij zijn ons daarvan bewust. Mede om deze reden hebben we u en de U10 intensief bij het opstellen van dit mobiliteitsplan betrokken. Ook hebben we de regionale effecten op verschillende plekken in het plan expliciet benoemd. Regionale effecten wegen we bij onze plan- en besluitvorming nadrukkelijk mee. Bij de verdere uitwerking zullen wij de regio en provincie blijven betrekken.
Grootschalige mobiliteitsmaatregelen onderzoeken we dan ook gezamenlijk met onze regionale partners in het programma U Ned. De bereikbaarheid van de regio als geheel is daarbij één van de hoofddoelstellingen. Bij stedelijke projecten met regionale effecten wordt u altijd als belanghebbende geconsulteerd. Dat geldt ook voor onze andere (regionale) partners.
Specifiek voor onze samenwerking op OV onderzoeken we op dit moment samen met u welke verbetermogelijkheden er voor de samenwerking zijn tussen provincie en gemeente. Gezien het toenemende belang van het openbaar vervoer voor de ontwikkeling van de stad en de vele overleggen die daarmee gepaard gaan is dat nu van groot belang.
Wij zien meerdere rollen voor ons als gemeente. We stimuleren multimodaal reizen door afspraken met werkgevers en instellingen te maken, door lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen te hanteren en parkeren op afstand voor bewoners te faciliteren én door gezamenlijk met u te werken aan een regionale parkeerstrategie. Uit deze regionale parkeerstrategie moet onder meer de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen naar P+R's blijken.

CONCEPT

Openbaar vervoer

Wij zijn beide gebaat bij concurrerende en aantrekkelijke OV-reistijden tussen stad en regio. Dit willen wij realiseren door een goede en betrouwbare doorstroming, zo min mogelijk overstappen en – als er toch overgestapt moet worden- aantrekkelijke overstappen. Daarnaast spelen ook aspecten als (sociale) veiligheid, toegankelijkheid, comfort en beleving een belangrijke rol in de vervoerwijzekeuze. Onze ambitie is de OV-kwaliteit juist op regionale afstanden te vergroten. Juist op de wielverbindingen zetten we in op flinke reistijdverbeteringen.
Bovendien hebben wij nadrukkelijk aandacht voor bestemmingen binnen de OV-ring, bijvoorbeeld in onze gezamenlijke studie ‘Versnellen OV in Utrecht’. De bereikbaarheid van bestemmingen langs de spaken profiteren van het verbeteren van deze spaken. Andere bestemmingen profiteren door de ontwikkeling van de nieuwe OV-knooppunten, vaak op fietsafstand.
Wij verbeteren voor deze OV-lijnen ook de reistijd. Zoals u opmerkt leidt dat tot meer reizigers én lagere exploitatiekosten. Hier richten wij ons ook op door (her)inrichting van wegen waarbij OV voorrang krijgt, aparte OV-infrastructuur waar nodig en de toepassing van iVRI’s. (slimme verkeerslichten). Ook het gedeeltelijk overslaan van haltes of het (al of niet tijdelijk) gebruik van de snelweg als wielverbinding zijn mogelijkheden om de “netto”- snelheid van het OV te vergroten. Het zal echter in sommige situaties noodzakelijk zijn om de snelheid van al het verkeer te temperen, bijvoorbeeld omwille van de verkeersveiligheid.
Wij blijven graag met u in gesprek over de overeenkomsten, maar ook eventuele verschillen tussen ambities en inhoud van onze netwerkperspectieven. Het netwerkperspectief is ook een belangrijke bouwsteen voor een eventueel uitvoeringsprogramma om gestalte te geven aan de ambities over de kwaliteit van het OV-netwerk.

Daarnaast geeft u aan benieuwd te zijn welke mogelijkheden wij zien voor cofinanciering van de bijkomende exploitatiekosten. Wij verwachten dat de opbrengsten vanuit de groei van het OV-gebruik voor een belangrijk deel de extra exploitatiekosten kunnen dekken. Wij zien vooralsnog geen aanleiding om bij te dragen aan de exploitatiekosten van het OV, maar gaan graag met u in gesprek over de financiering van deze opgaven.
Ook merkt u op een kader te missen voor de fasering of prioritering van de financiële uitwerking. Wij hebben de fasering op hoofdlijnen opgenomen, evenals het afwegingskader dat wij gebruiken voor de bredere afweging om nut en noodzaak van maatregelen te bepalen en maatregelen te prioriteren. Wij stellen voor om de financiële uitwerking en onderbouwing de komende periode onder het programma U Ned uit te werken.

U schrijft te begrijpen welke lastige afwegingen voor de inrichting van de openbare ruimte nodig zijn. U geeft terecht aan dat er voldoende flexibiliteit ingebouwd dient te worden om ruimte te geven aan lopende studies in een sterk veranderende mobiliteitswereld. Dit ondersteunen wij en daarom is de passage ten aanzien van de binnenstadsas aangepast om die flexibiliteit te waarborgen.
Hierop sluit ook uw punt aan om in bepaalde gevallen in te zetten op ongelijkvloerse oplossingen. De lijnen in de netwerkkaarten zijn gewenste verbindingen. De tracékeuze, inclusief de keuze voor maaiveld of de hoogte/diepte in maakt geen onderdeel uit van dit mobiliteitsplan. Wij staan open voor ongelijkvloerse oplossingen, maar zien hierin ook nadelen, zoals ingewikkelde inpassing, hoge kosten en barrièrewerking. Per locatie zal integraal gewogen moeten worden wat de beste oplossing is.
In het kader van flexibiliteit zijn wij, net als u, van mening dat techniek als middel moet blijven gelden en niet als doel voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk. Uitstraling, inpassing in en impact

op de omgeving zijn vanuit de gemeente ook belangrijke overwegingen om mee te nemen ten aanzien van doorontwikkelingen van techniek en specifiek tram- en/of busverbindingen.
Graag werken we in het kader van het netwerkperspectief met u uit wat wij gezamenlijk verstaan onder robuuste busvoorzieningen en het excellent faciliteren van de vervoervraag. Ook onderschrijven wij uw mening om de mobiliteitsontwikkelingen goed in het oog te houden om waar nodig bij te kunnen sturen. In de Utrecht monitor werken we al goed met u samen en delen we informatie over de mobiliteitsontwikkelingen in stad en regio. We gaan graag met u in gesprek om de mogelijkheden voor gezamenlijke regionale monitoring en (bij)sturing verder te bespreken.

Het verschil tussen de richtlijnen in loopafstanden baart u zorgen als het harde uitspraken betreft. Door een afstand van 400 meter in plaats van 600 meter te hanteren krijgen we een scherper beeld van de gebieden die mogelijk minder goed per regulier OV bereikbaar zijn en mogelijk kansrijk(er) voor aanvullend OV en/of deelmobiliteit. Daarbij geven we aan dat aanvullend OV en deelmobiliteit voor die gebieden van belang zijn, maar doen wij geen “harde” uitspraak over het precieze aanbod.

Fiets
Wij werken graag samen aan het faciliteren van de schaalspong. De totstandkoming van de snelfietsroutes en de aansluiting op het stedelijk netwerk is hier een goed voorbeeld van. We zijn verheugd te horen van de verkenning van snelfietsroutes tussen Houten en het Utrecht Science Park en een snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein. Aansluitend daarop hebben wij op basis van andere inspraakreacties ervoor gekozen om in onze fietskaart geen onderscheid meer te maken tussen het hoofdfietsnetwerk en de provinciale snelfietsroutes. Reden daarvoor is dat u en wij momenteel de tracékeuzes, inpassing en andere eisen aan deze routes nog onderzoeken.
Uw punt dat er wel een vraag over versterking van de specifieke routes om de binnenstad heen, maar niet over het stedelijk fietsroutenetwerk als geheel is opgenomen hebben we ter harte genomen. We hebben een extra vraag opgenomen in het afwegingskader te weten: “wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?”
Aansluitend hierop kijken we ook naar een brede belangafweging, met aspecten als inpassing en barrièrewerking. Dit moet onderdeel uitmaken van de besluitvorming om de (door)fietskwaliteit te waarborgen bij bijvoorbeeld kruisend auto- of busverkeer in plaats van alleen tramverbindingen.

Auto
Wij begrijpen uw zorgen over de haalbaarheid van de strategie om de ring Utrecht ook tijdens de spits in enige mate te laten doorstromen door middel van dosering van verkeer op strategische plekken. Nader onderzoek moet uitwijzen of (een deel van) deze strategie haalbaar is. Dit onderzoek voeren wij gezamenlijk uit in de Mobiliteitsstrategie van het programma U Ned.
Een effectief instrument om de verkeersdruk te verminderen is betaald parkeren. U vraagt zich af waarom wij niet kiezen voor een actievere houding ten opzichte van betaald parkeren. Wij kiezen naar onze mening weldegelijk voor een actieve houding ten aanzien van parkeren, door een breed instrumentarium in te zetten. Enkele van deze instrumenten zijn: afspraken met werkgevers, lage parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen, uitbreiden van het betaald parkeren en mogelijkheid om lokaal parkeerplaatsen in te wisselen voor groen of andere (verblijfs)ruimte.
Ook zien wij een grote rol weggelegd voor de multimodale reis, zowel in de stad als in de regio. In de stad willen we geen groei van het autoverkeer. Dat kunnen we onder andere (naast de andere stappen in de mobiliteitsaanpak) bereiken door zowel P+R aan de ring (zodat bewoners minder de stad inrijden) en P+R in de regio (zodat forensen en bezoekers minder de stad inrijden) te organiseren.

Wij zien voor deze P+R's ook een functie in het opvangen van parkeren in andere delen van de stad. U vroeg zich af hoe wij dat in relatie zien met de ontwikkeling van die gebieden zelf. Zulke gebieden, zoals de A12-zone zien wij als kans om de mobiliteitstransitie een impuls te geven. Betere fiets- en OV-verbindingen in de A12-zone stimuleren ook het fietsen en OV-gebruik in omliggende wijken, waardoor wij verwachten dat ook in omliggende wijken meer draagvlak voor parkeren op afstand ontstaat.

Specifiek vraagt u om inzicht in de effecten van het logischer maken van de route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp. Deze maatregel zou volgens u mogelijk leiden tot verschuiving van het probleem naar andere routes en wijken. Deze maatregel ontlast de Europalaan en belast inderdaad de route via de Prins Clausbrug. Hier zien wij in onze berekening nog voldoende lucht. De ontwikkeling van de A12-zone en groei van het doorgaande verkeer op de snelwegen zorgt (zonder aanvullende maatregelen) voor een overbelasting van de gehele zuidelijke ring (A12). Uit aanvullend onderzoek, dat wij gezamenlijk uitvoeren in het programma U Ned (gebiedsonderzoek A12-zone en Mobiliteitsstrategie) moet blijken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Overige opmerkingen
U vraagt zich af waarom wij het mobiliteitsplan 2040 al willen vaststellen en niet wachten op de goedkeuring van de RSU. Zo zouden keuzes van de RSU hun doorwerking kunnen krijgen in het mobiliteitsplan. We bieden de RSU en het mobiliteitsplan inderdaad gelijktijdig aan de gemeenteraad aan. Deze zijn in onderlinge samenhang opgesteld.

De term duurzaamheid is volgens u een veelvoorkomende term, maar u mist hierin expliciete doelstellingen. Dit is zo omdat we met dit mobiliteitsplan de grote lijnen uitzetten, maar op detailniveau nog geen concrete doelstelling hebben. De mobiliteitsdoelen liggen ons inziens meestal in het verlengde van de duurzaamheidsdoelen.

Dank voor uw waardering over de goederenvervoerstrategie. U vraagt zich af of dit ook voor langere afstanden is en u pleit ervoor de binnenhaven bij Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. We beantwoorden die vraag niet in het Mobiliteitsplan. Op dit moment zijn wij met partijen in gesprek die interesse hebben om de binnenstad te bevoorraden via het water. Op Lage Weide en in de Liesbosch is een haven om goederen van grote schepen op kleine schepen te zetten en naar de binnenstad te vervoeren. Omdat de goederenstromen die de stad in gaan veelal een regionale herkomst hebben, betreft het een regionale aanpak. We zoeken dan ook de aansluiting met de provincie en Nieuwegein en de landelijke aanpak van modal shift.

Tot slot
Uw advies is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 91. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.
Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het concept mobiliteitsplan 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak. De nota van beantwoording, met daarin ook uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,