

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	B. Coenen	Datum	30 november 2020
Doorkiesnummer	14 030	Kenmerk	7125905/20201027rb
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	Onderwerp	Actualisering mobiliteitsplan
Bijlage(n)	7	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u dat het mobiliteitsplan 2040 ter inzage wordt gelegd. Wij zijn trots dat er een afgewogen en toekomstbestendig plan ligt dat gezamenlijk met de stad is opgesteld. Nu is de stad aan zet om op het plan te reageren. Van 8 december 2020 t/m 1 februari 2021 kan iedereen reageren op het plan. Na het verwerken van deze reacties leggen we het mobiliteitsplan 2040 aan u voor ter vaststelling.

In deze brief schetsen we ook de samenhang met andere projecten. Ook brengen we u op de hoogte van toezeggingen en moties die in het mobiliteitsplan zijn verwerkt (bijlage 4).

Het huidige mobiliteitsplan als basis

De basis van het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen' (SRSRSB) uit 2016 blijft overeind. Toch hebben we gekozen, zoals beschreven in het coalitieakkoord, dit plan te actualiseren. Door de planhorizon naar 2040 te wijzigen maken we de groei van de stad in die periode mogelijk. We hebben zichtbaar gemaakt wat nieuw en aangepast is ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016. Vooraan in elk hoofdstuk is samengevat wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het vigerende SRSRSB.

Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

Het aantal inwoners, bezoekers en werknemers in Utrecht groeit. Deze groei heeft, wat betreft mobiliteit, tot nu toe geleid tot meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het autoverkeer binnen de ring is nauwelijks toegenomen. Deze ontwikkeling willen we vasthouden. Dit willen we doen door de mobiliteitsgroei op te vangen met nog meer fietsen en openbaar vervoer. Daarnaast willen we meer inzetten op meer lopen en deelmobiliteit. Deze vormen van mobiliteit dragen bij aan actieve en ruimtebesparende mobiliteit en geven daarmee invulling aan de collegeambitie van gezond stedelijk leven.

Vanwege de groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers zijn integrale netwerkkeuzes nodig om de toename van het fietsverkeer te faciliteren en het OV-netwerk te verbeteren. Daarmee verbeteren we de bereikbaarheid van andere overstappunten om Utrecht Centraal en de binnenstad

te ontzien. Op deze manier kunnen meer woningen en meer werkgelegenheid samengaan met meer ruimte voor groen, spelen en verblijven in een prettige en gezonde omgeving.

Samengevat is het doel van het nieuwe mobiliteitsplan: een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad voor iedereen.

Hoe bereiken we deze ambities?

Zoals gezegd, de basis van het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016 blijft met het nieuwe mobiliteitsplan overeind, maar we verleggen de planhorizon. Daarmee verlengen we onderstaande kaders tot 2040:

- De netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de te ontwikkelen mobiliteitsknooppunten inclusief P&R;
- De principes voor het regelen van verkeer op kruispunten en voor verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek;
- De snelheidslimieten op de Utrechtse wegen;
- De randvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen waarmee we borgen dat de opgave voor de stedelijke ontwikkeling en mobiliteit op elkaar zijn afgestemd.

Wel voegen we binnen deze kaders onderdelen toe, verleggen we accenten, of zetten we keuzes steviger aan. De belangrijkste zijn:

1. *Netwerk op orde voor het OV*: in het mobiliteitsplan is het concept Wiel met Spaken als ruggengraat van het OV-netwerk verder uitgewerkt. O.a. door het concretiseren van spaak- en wielverbindingen en OV-knooppunten en aan te geven op welke verbindingen een tram waarschijnlijk nodig is.
2. *Netwerk op orde voor de fiets*: we zetten in grotere mate in op het spreiden van het fietsverkeer over veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes voor de omvangrijke stromen fietsers, vooral om het centrum heen en meer naar OV-knooppunten aan het Wiel. Daarnaast zorgen we voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen.
3. *Netwerk op orde voor de multimodale reis*: we faciliteren de multimodale reis. Dat doen we door het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke P+R-locaties in de regio waar je gemakkelijk kunt overstappen op OV, (deel)fiets en andere vormen van deelvervoer.
4. *Anders reizen*: thuiswerken en reizen buiten de spits willen we in grotere mate stimuleren. Zo creëren we ruimte voor nieuwe inwoners en werknemers. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het coronavirus.
5. *Slim parkeren*: We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. In één van de zes de modules behorende bij de Parkeervisie, namelijk Aanpak parkeren openbare ruimte, werken we dit uit als vervolg op de huidige 2%-regeling. De verwachting is dat we deze na de zomer van 2021 vrijgeven voor inspraak. Vooruitlopend daarop zijn er al initiatieven op dit vlak die we ondersteunen, zoals de Zandhofsestraat. Ook sturen we er op dat parkeren steeds minder bij de bestemming gebeurt en meer buiten de wijk. Een deel van de bezoekers kan gemakkelijk parkeren bij een 'P+R 2.0' buiten de snelwegring.
6. *Slim sturen*: In de A-zones (gebieden waar verkeersruimte schaars is en verblijfskwaliteit van het grootste belang is) maken we meer ruimte voor verblijf. Voetgangers en fietsers krijgen hier prioriteit en doorgaand autoverkeer wordt geweerd, te weten op de plekken Catharijnesingel, Ledig Erf en Utrecht Science Park.

Niet alles wordt tegelijk aangepakt, de verandering gaat geleidelijk

Een nieuwe tramlijn leg je niet in een paar jaar aan. De investeringen zijn hoog en de voorbereiding duurt lang. Ook verdwijnen niet van de ene op de andere dag parkeerplaatsen in bestaande wijken. Dat gebeurt voorlopig alleen op initiatief van bewoners. We starten met het toepassen van de nieuwste uitgangspunten in de nieuw te ontwikkelen gebieden en gaan daarna stap voor stap nieuwe concepten introduceren in de bestaande wijken. Dit gaat allemaal heel geleidelijk. Net zoals dat afgelopen decennia is gegaan.

Hoe is het plan tot stand gekomen?

Op [17 maart 2020](#) hebben we een probleemanalyse voor 2040 gedeeld waarin staat wat we kunnen verwachten als we geen aanvullende maatregelen nemen. Met deze probleemanalyse zijn we aan de slag gegaan. Dit heeft geleid tot een samenhangend pakket dat is beschreven in het plan. De effectiviteit van het pakket hebben we doorgerekend met het verkeersmodel om zodoende inzicht te krijgen in welke mate de maatregelen bijdragen aan het bereiken van het doel: een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad voor iedereen.

Tijdens de totstandkoming van het plan is meerdere malen overlegd met diverse belanghebbenden, lokale en regionale overheden en maatschappelijke instanties. Belangrijkste momenten daarvoor waren [het gesprek met de stad in november 2019](#), twee digitale workshops met inwoners in juni 2020 en verschillende werksessies met mede-overheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers. In bijlage 5 -het verslag van het participatietraject- vindt u informatie die tijdens deze bijeenkomsten is gedeeld.

Gedurende de inspraakperiode blijven we in gesprek met diverse organisaties over de actualisering van het mobiliteitsplan. Daarnaast organiseren we minimaal twee digitale bijeenkomsten waar iedere geïnteresseerde aan kan deelnemen.

Raakvlakken

De actualisering van het mobiliteitsplan staat niet op zichzelf. Er zijn verschillende visies en beleidsstukken in wording die raakvlakken hebben met het mobiliteitsplan 2040 waarover binnenkort ook besluitvorming plaatsvindt. In bijlage 3 worden deze kort toegelicht. Na inspraak op het mobiliteitsplan 2040 worden niet alleen de ontvangen inspraakreacties verwerkt, maar wordt het plan ook aangepast als er op deze projecten preciezere informatie te melden is op basis van voortschrijdend inzicht.

Actualiteit

Maatregelen om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden nemen we als stad niet alleen. Andere partijen als het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, NS, ProRail, Provincie, U10 en ontwikkelaars zijn cruciaal voor effectieve ingrepen. Bovendien vergen deze maatregelen forse investeringen die de beschikbare middelen van de gemeente ver te boven gaan. Daarom werken we samen met Rijk en regio in het programma U Ned, waarbij de grootste financiële opgave, de totstandkoming van het wiel met spaken, de meeste aandacht vraagt. In het [najaar van 2019](#) zijn tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken tussen Rijk en regio gemaakt over een eerste investering in de zuid- en oostzijde van het wiel met spaken. In het BO MIRT van dit najaar, zie [onze brief van 27 november jl.](#), hebben we afspraken gemaakt over het ontwikkelperspectief van de Metropoolregio Utrecht voor de lange termijn.

Ook zijn wij in gesprek met het kabinet over een mogelijke investering in bereikbaarheid vanuit het Nationaal Groeifonds. Onze propositie betreft de realisatie van twee lightrail verbindingen, de Merwedelijn en de Waterlinielijn, en IC station Lunetten-Koningsweg. In bijgevoegde flyer is de kern van deze propositie opgenomen. [Zoals aangekondigd door de minister van EZK](#), worden projectvoorstellen uiterlijk januari 2021 naar de beoordelingscommissie doorgeleid. De Tweede Kamer en betrokken raden en staten worden geïnformeerd over de conclusies van deze beoordelingscommissie over de ingediende projecten. Met bijgevoegde samenvatting informeren wij u alvast over de hoofdlijn van de Utrechtse propositie richting rijk. Tot onze spijt is helaas voortijdig informatie hierover in de media verschenen, terwijl we nog in gesprek waren met de provincie over het moment van publicatie en de informatievoorziening aan uw raad en de provinciale staten; wij bieden hiervoor onze excuses aan. Op verzoek van uw raad voegen wij ook het persbericht over deze propositie toe, dat onderdeel uit maakt van de communicatie rond het mobiliteitsplan 2040.

Vervolgproces

Via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040 kan iedereen een reactie geven op het mobiliteitsplan van 8 december 2020 t/m 1 februari 2021 tussen. Ook kan men hier meer informatie vinden en zich inschrijven voor één van de digitale bijeenkomsten, op 15 december en 11 januari. Na deze periode verwerken we de ontvangen reacties en leggen we u het aangepaste mobiliteitsplan 2040 voor inclusief een reactienota waarin staat wat we hebben gedaan met de binnengekomen reacties. We verwachten dat het raadsvoorstel komend voorjaar voor bespreking en besluitvorming aan uw raad voorgelegd kan worden. Binnenkort zullen we ook een besluit nemen over de ter inzagelegging van de RSU 2040, waardoor u in de gelegenheid bent om beide plannen in samenhang te beschouwen. Wij zouden het op prijs stellen als uw raad het conceptplan dat nu ter inzage ligt, ter bespreking zou willen agenderen, zodat we de gedachten en vragen vanuit uw raad mee kunnen nemen in de uitwerking van het uiteindelijke raadsvoorstel.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Overzicht bijlagen

1. Mobiliteitsplan 2040
2. Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest
3. Raakvlakken mobiliteitsplan 2040
4. Afhandeling aan actualisering gerelateerde moties en toezeggingen
5. Participatieverslag
6. Flyer propositie Nationaal Groeifonds
7. Persbericht