Goedenavond. Mijn naam is Jeannine van Bree. Ik spreek vanavond in namens de Natuur en Milieufederatie Utrecht. Wij zijn een maatschappelijke organisatie in de provincie Utrecht, gericht op natuur, milieu en duurzaamheid.

Allereerst wil ik de gemeente complimenteren met het heldere en uitgebreide mobiliteitsplan dat er ligt, dat een horizon heeft tot aan 2040. Het is belangrijk dat de gemeente ver vooruit kijkt. De stad groeit de komende decennia nog flink, dat heeft ruimtelijke consequenties. Maar ook grote opgaven, zoals het voldoen aan de WHO-advieswaarden voor gezonde lucht en het behalen van de flinke CO2-reductie doelstellingen in het klimaatakkoord, maken dat de stad echt een lange termijn visie en programmering nodig heeft voor mobiliteit en de manier waarop we ons verplaatsen.

We waarderen het dat de gemeente in het plan nadrukkelijk zo veel ruimte geeft aan de fietser en de voetganger. Het netwerk van fietsroutes en snelfietsroutes wordt uitgebreid; er word geïnvesteerd in fietsvoorzieningen; het fietspad wordt weer van de fietser als de snorfietsers naar de rijbaan gaat; parkeerplekken worden omgezet in leefruimte in de stad; en er worden steeds lagere parkeernormen gehanteerd. Kortom, de stad maakt duidelijke keuzes die gericht zijn op meer ruimte voor mensen en minder voor auto's.

En dat is keiharde noodzaak. We voldoen nog altijd niet aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie voor schone lucht. Huidige mobiliteit draagt daarnaast in grote mate bij aan CO2-uitstoot, terwijl er vanuit het Klimaatakkoord harde afspraken liggen voor CO2-reductie. En de stad Utrecht is de draaischijf van Nederland, maar heeft zelf een dermate grote groeidoelstelling dat er een enorme urgentie is om mobiliteit écht anders te gaan vormgeven.
En we weten inmiddels dat die trendbreuk mogelijk is, want toen we noodgedwongen door corona ons reisgedrag moesten aanpassen, zagen we dat de luchtverontreiniging met 20 tot 60% afnam, dat files verdwenen, dat we meer gingen fietsen en erop uit trokken voor recreatie dicht bij huis. Laten we vooral die positieve effecten vasthouden.

De stad zet dus terecht stevig in op een schaalsprong voor de fiets, zodat de fiets of e-bike vanzelfsprekend wordt voor de kortere afstanden. En daarnaast werkt de stad in diverse samenwerkingen met andere overheden aan een schaalsprong in het OV, om het openbaar vervoer efficiënter te maken en goede overstapmogelijkheden te creëren. Schaalsprong fiets en schaalsprong OV, beide zijn nodig zodat we echt anders gaan reizen, met het oog op schonere lucht, CO2-reductie en bereikbaarheid van de stad én regio.

Wij kunnen ons dus goed vinden in de aanpak die in het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld. We hebben daarnaast nog een paar aandachtspunten voor de gemeente, om mee te nemen in de verdere uitwerking en programmering van de acties en maatregelen.

Het eerste aandachtspunt heeft te maken met de werkgever. Een groot deel van de automobiliteit in Nederland wordt bepaald of betaald door de werkgever. Daarnaast zijn er nog steeds heel veel mensen die in de spits de auto pakken voor een ritje dat korter is dan 7,5 km. En het merendeel van de werknemers woont binnen een straal van 15 kilometer van het werk vandaan. Als je al deze cijfers optelt, dan wijzen er heel veel cijfers in de richting van de werkgever en de relatie tussen de werkgever en de werknemer. Een belangrijk deel van de oplossing ligt dus in het veranderen van het woon-werkreisgedrag. Oftewel, meer thuis werken, mensen op de fiets die op de fiets kunnen, met het openbaar vervoer als het nodig is, en het gebruiken, leasen en parkeren van de auto wordt op den duur minder de standaard.

En nogmaals, we hebben gezien dat een trendbreuk mogelijk is, we werken nu meer thuis en kiezen steeds vaker voor de fiets als gangbaar alternatief. Maar dat heeft wel te maken momentum, dat moet je nú benutten.
Ik ben zelf al jaren betrokken bij een mobiliteitsprogramma gestart door de werkgevers op één van de bedrijventerreinen in Utrecht. Ik spreek veel met de werkgevers. En stuk voor stuk zeggen ze nu dat ze eindelijk gezien hebben dat het ook anders kan, weliswaar noodgedwongen, maar het heeft ze enigszins de ogen geopend. Bovendien hebben ze het afgelopen jaar geïnvesteerd in allerlei voorzieningen voor medewerkers. Ze willen graag een blijvend ander beleid, maar zitten nu stuk voor stuk het wiel uit te vinden hoe ze dit in de organisatie kunnen vasthouden en hoe ze nieuw beleid kunnen maken en vastleggen.
Dus we doen een stevige oproep aan de gemeente om echt in te gaan zetten op die werkgever, om echt samen met hun, de grote én de kleine, óók de MKB'er, stappen te gaan zetten. Sluit allianties met die werkgevers, help ze om het anders vorm te gaan geven en investeer dan ook in een zodanige bereikbaarheid van de bedrijventerreinen dat de stappen die de werkgevers op hun beurt zetten ook echt zin hebben.

Het andere aandachtspunt dat we graag willen meegeven heeft te maken met gedeelde mobiliteit. We zien daar aandacht voor in het Mobiliteitsplan en we zien die aandacht ook terug in het straatbeeld van de stad. Er komen steeds meer deelsystemen voor fietsen en auto's en steeds meer mensen weten hun weg te vinden naar deze vervoersmiddelen. Deelfietsen en deelauto's zijn heel belangrijk in de totale deur-tot-deur reis van mensen.
In sommige gevallen betreft het op dit moment nog experimenten, met een tijdelijkheid aan de looptijd van het project of met een restrictie voor het gebruik van de openbare ruimte. We waarderen het dat er geëxperimenteerd wordt, maar voor de gebruiker is vooral beschikbaarheid, betrouwbaarheid en gemak het meest belangrijk. Daarom is het belangrijk dat de gemeente uiteindelijk meer concurrentie gaat toelaten, waarbij beschikbare systemen langer blijven bestaan én worden aangeboden via bijvoorbeeld één app. Voor de gebruiker maakt het namelijk niet uit of de fiets oranje, rood of roze is, die wil op 1 plek via 1 klik welke fiets of auto dan ook kunnen regelen. De volgende stap in gedeeld vervoer in de stad is dus een breder aanbod van mobiliteitsdiensten in de vorm van Mobility as a Service. Het gebruik van deelmobiliteit wordt dan aantrekkelijker en betrouwbaarder voor de gebruiker.
Het is belangrijk om daarbij nadrukkelijk de link te leggen naar nieuwbouwwijken, waarbij een lage parkeernorm, fietsen en lopen in combinatie met een mobiliteitsdeelconcept de standaard kan worden. Maar vergeet zeker ook niet de bestaande wijken, waar de parkeerdruk vaak erg hoog is.

Conclusie: we kunnen ons dus goed vinden in de aanpak die in het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld. We zien met het oog op luchtkwaliteit, CO2-reductie, ruimte en bereikbaarheid een grote noodzaak voor een focus op lopen en fietsen, een schaalsprong voor het openbaar vervoer en een omslag naar deelconcepten en schonere vervoersmiddelen.
We zien uit naar een concrete uitwerking en programmering van de doelen en maatregelen. En we helpen de stad hierbij graag waar nodig en mogelijk.