

COMMISSIE van ADVIES inzake BEVOORRADINGSAAANGELEGENHEDEN in UTRECHT (CABU)

Secr.: Milieu & Mobiliteit – Afd. Realisatie Mobiliteit, Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ons kenmerk CABU A2016-02
Onderwerp Advies Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
Datum 20 januari 2016
Kopie -

Geacht college,

De Commissie van Advies inzake Bevoorradingaangelegenheden in Utrecht (CABU) heeft het concept Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Utrecht 2015-2025, genaamd "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" (hierna: plan) van de gemeente Utrecht ontvangen met het verzoek daarover een advies uit te brengen. De CABU heeft dit plan tijdens een tweetal vergaderingen besproken en wil aan de grote lijnen van dit plan een positief advies verbinden.

Aanknopingspunten

Evenals het onlangs vastgestelde Actieplan Goederenvervoer 2015-2020 bevat dit plan voldoende aanknopingspunten om in Utrecht de bevoorrading te laten meebewegen met de bestedingen en tegelijk efficiënter en duurzamer te maken. In het plan is ook aandacht voor de ontwikkelingen in het consumentengedrag en de gevolgen daarvan in de logistiek. Het plan past bij het bovengenoemde actieplan met als gezamenlijke doelstelling: hogere efficiëntie in de logistiek en streven naar een hoogwaardig, ingepast, slim en schoon goederenvervoer als bouwstenen van een Aantrekkelijk & Bereikbaar Utrecht.

Looptijd

De CABU acht de looptijd c.q. de realisatieperiode van dit plan (2015-2025) enerzijds kort omdat het ambitieniveau hoog is. Anderzijds is dit een lange periode omdat technologische en maatschappelijke innovaties snel gaan en elkaar vlot opvolgen. Een looptijd van negen jaar ziet de CABU dus als een goed compromis.

Volwaardige Ring Utrecht

De CABU herkent zich volledig in de stellingname van het college ten aanzien van de noodzaak om te komen tot een Volwaardige Ring Utrecht en de afhankelijkheid en voorwaardelijkheid daarvan bij de groeiplannen. Dit inclusief een Noordelijke Randweg met een uitvoering in 2x3 rijstroken (of minstens zo aanleggen dat uitbreiding naar 2x3 rijstroken goed mogelijk blijft). Dit garandeert een robuuste, toekomstvaste en volwaardige Ring Utrecht.

Financiële onderbouwing

De volledige financiële onderbouwing voor de uitvoering van SRSRSB ontbreekt. Daarom kan de CABU niet volledig beoordelen welke consequenties de geplande uitvoering heeft op bevoorradingaangelegenheden. Indien het plan slechts op onderdelen kan worden uitgevoerd, vertraagd gaat worden of in onjuiste volgorde in uitvoering komt dan levert dat ongetwijfeld problemen op bij de bevoorrading. Dit advies is dus gebaseerd op uitvoering van dit plan in volledigheid, met toereikende financiering, in de juiste volgorde en op tijd.

Realisatie

Dit plan geeft een duidelijke koers mee aan de samenwerking tussen de gemeente en het bedrijfsleven (o.a. in het platform Port of Utrecht). Het bedrijfsleven vertegenwoordigd in de CABU spreekt de intentie uit om samen met de gemeente aan de realisatie van de hoofddoelstellingen van dit plan te gaan werken. De CABU vat het plan op als een uitnodiging aan het bedrijfsleven om ideeën en concepten te introduceren die in dit plan passen.

Zodoende kan het plan daadwerkelijk het toekomstperspectief van Utrecht gaan vormen. Het plan vormt een belangrijke basis om die samenwerking handen en voeten te gaan geven, ook in stapsgewijze regelgeving. De CABU biedt aan om een rol te vervullen bij de verdere realisatie van het plan en de totstandkoming van de gebiedsagenda's.

Nieuwe balans nodig

De CABU onderschrijft de conclusie van het college dat om een gezonde doorgroei mogelijk te maken keuzes in mobiliteit nodig zijn en een nieuwe balans nodig is tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte in Utrecht.

Eerst systeem- en dan schaalsprong in een compacte stad

Door de groei van de stad mede te faciliteren door toepassing van functiemenging en inbreidingslocaties ontstaat extra spanning en concentratie. Dat maakt sprongen in zowel schalen als systemen zeer noodzakelijk. De haalbaarheid van de schaalsprong is afhankelijk van het welslagen van de systeemssprongen in het openbaar vervoer, het Kwaliteitsnet Goederenvervoer en mobiliteitsmanagement. Kortom: die volgordelijkheid en wederzijdse afhankelijkheid is buitengewoon essentieel.

Mobiliteitsgroei door groeiende bestedingen

Kwaliteitsverbetering van de verblijfsgebieden is gunstig voor consumentenbestedingen. Die toename van consumentenbestedingen vereist wel een groei in het goederenvervoer die gefaciliteerd dient te worden. Enerzijds levert dat argumentatie op voor de beschreven sprongen in het plan. Anderzijds baart dit ook zorgen over de mate waarin en de manier waarop dit plan deze groei kan ondersteunen. Forse groei in bevoorrading vergt gezamenlijke inspanningen en onorthodoxe maatregelen.

Garandering Kwaliteitsnet Goederenvervoer

De CABU wijst daarom nadrukkelijk op de noodzaak om het Kwaliteitsnet Goederenvervoer in stand te houden en te garanderen binnen de aan te passen vormgeving, ook rond de binnenstad. De CABU wil erop vertrouwen dat er inderdaad geen aanvullende opgaven reesteren omdat alle tekortkomingen worden opgelost door uitvoering van lopende plannen en/of uitvoering van alle maatregelen in het plan. Bij de verkeersprognoses werkt het college met soms zeer ruime bandbreedtes. De CABU wil zich graag laten overtuigen dat de capaciteit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer binnen dit plan toereikend zal zijn, ook bij de hoogste groei aan mobiliteit binnen de planperiode en daarna.

Nadere onderbouwing capaciteit

De CABU adviseert het college met een nadere en specifieke onderbouwing van die capaciteit voor het goederenvervoer te komen en zo het draagvlak voor dit plan verder te vergroten. Via deze onderbouwing wil de CABU zich ervan laten overtuigen dat de systeemssprong (naar ov, fiets en te voet) inderdaad zoveel ruimte biedt dat de capaciteit voor het autoverkeer (en daarmee ook het goederenvervoer) verlaagd kan worden op enkele trajecten.

Nadere onderbouwing groeiscenario's

Op onderdelen zijn de voorgestelde maatregelen (zoals het knippen van binnenstedelijke verbindingswegen) zeer ingrijpend. Daarom zou de CABU ook graag nader onderbouwd willen zien welke groeiscenario's mogelijk blijven met dit plan en hoe dit plan voorziet in die basis voor verdere mobiliteitsgroei. Hiermee zou tevens een sterkere koppeling gemaakt moeten worden met landelijke en regionale cijfers en prognoses rondom groei in mobiliteit en vervoer.

Separate categorie goederenvervoer

Het goederenvervoer over de weg is onterecht ingedeeld bij het overige gemotoriseerde verkeer. Het bestaan en de noodzaak van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer toont de onjuistheid van deze indeling aan. Een verbijzondering acht de CABU daarom op zijn plaats, ook in de verkeersregelfilosofie en ter ondersteuning van de invoering van privileges voor schoon en slim goederenvervoer. In de tekst over het slim regelen van kruispunten is goederenvervoer geen aparte categorie meer. Het goederenvervoer over de weg lijkt daardoor onterecht (impliciet) ondergebracht in de categorie autoverkeer. Wij verzoeken u het goederenvervoer te blijven aanmerken als separate categorie.

Graag voegt de CABU de volgende aandachtspunten, suggesties en opmerkingen toe aan dit advies:

- Het blijft van belang dat ruimschoots aandacht blijft bestaan voor innovatief en creatief ondernemen in de stad. Het bedrijfsleven zal naar aanleiding van het veranderende koopgedrag van consumenten met nieuwe diensten, producten, processen, systemen en transportmaterieel de bevoorrading moeten uitvoeren. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als gevolg van versoepeling van winkel- en/of venstertijden. Daar moet gelegenheid en ruimte voor zijn of komen. Voor de gemeente Utrecht ontstaat hiervoor een belangrijke faciliterende en stimulerende rol.
- De CABU doet de suggestie om het woud aan verkeersborden fors te verminderen. O.a. door aanduidingen op het wegvlak toe te passen zoals bijvoorbeeld gekleurde bestrating of asfalt op laad- en losplekken en rijstroken bij gescheiden functies voor voertuigfamilies en/of snelheidsregimes en/of gebruiksbestemmingen.
- Door een meer toekomstvaste ontwerpmethodiek kan de schaarse openbare ruimte op een slimmere en veiligere manier worden benut door al het stadsverkeer in alle verschijningsvormen. De CABU ziet de opkomst van nieuwe vervoermiddelen in de breedste zin van het woord en de toenemende diversiteit in verplaatsingssnelheden als belangrijke aanleidingen hiervoor.
- Weggebruikers moeten vooral worden gemotiveerd om alternatieve routes en vervoermiddelen te kiezen door de weginrichting en/of verkeersmanagement en niet door filevorming of wachttijden. Grote verkeersstromen moeten snel naar de juiste bestemming worden geleid. Waar dat tot te grote drukte leidt moeten routes dynamisch kunnen worden aangepast.
- Meer inwoners en meer bezoekers betekenen meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen. Dit levert ook een overeenkomstige toename in mobiliteitsvraag op die in de rekenmodellen dient te worden meegenomen.
- De CABU ziet het LOP (Logistiek Ontkoppel Punt) voor LZV's (Lange Zware Vrachtvoertuigen) als een noodzakelijke voorziening. Aandacht voor de elektrische uitvoering van kleinere voertuigen die vanaf het LOP de stad in gaan hoort thuis in het haalbaarheidsonderzoek.
- De CABU werkt graag mee aan het onderzoek naar de haalbaarheid en introductie van Zero Emission Hubs, bijvoorbeeld via de logistiek makelaar en/of het Platform Port of Utrecht. Deze hubs moeten toegevoegde waarde hebben ten opzichte van het LOP en andere goederenverdeelcentra.
- Het college wil venstertijden, ontheffingsregels en handhavingsinzet tegen het licht houden. Ons voorstel daarbij is: doe dit in samenhang met de overwegingen met betrekking tot de invoering van privileges ten aanzien van venstertijden en medegebruik busbanen. De introductie van een nieuw stelsel of een voorafgaand experiment kan deel uitmaken van de Living Labs in het kader van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Deze evaluatie dient vervolgens betrokken te worden bij de overwegingen om het voetgangersgebied en de venstertijden al of niet uit te breiden.
- Over de verkeersmodellen constateerde het college al eerder: deze spelen een ondersteunende rol als hulpmiddel, maar dicteren geen beleid. De CABU onderstreept dat.

De CABU kan met inachtneming van het bovenstaande op hoofdlijnen instemmen met dit plan. De CABU vertrouwt er op dat dit plan met de noodzakelijke nadere onderbouwingen zal bijdragen aan duurzame en efficiënte bevoorrading van een Aantrekkelijk & Bereikbaar Utrecht en ziet uit naar de gezamenlijke realisatie ervan.

N.B.: Stichting Centrummanagement Utrecht (CMU) stelt de beoordeling van dit plan uit en heeft gekozen voor een separate, voorlopige reactie die reeds aan u is verzonden op 15 januari jl.

Hoogachtend,



Dhr. G.J. Verkiel
Voorzitter CABU