



Gemeente Utrecht

voorstel aan de raad

Opgesteld door	Milieu en Mobiliteit Ligtvoet, M.S. (Mark)
Kenmerk	16.501275
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	26 mei 2016
Jaargang en nummer	2016 40
Geheim	Nee

Vaststellen gemeentelijk mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 De toekomstige vervoersnetwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de mobiliteitsknooppunten vast te stellen, waarmee de inpassing van elke vervoerswijze in de stad wordt vastgelegd (Slimme Routes).
- 2 De principes voor het regelen van verkeer op kruispunten, snelheidslimieten, verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek vast te stellen, waarmee de inpassing van de mobiliteit in de stad wordt ondersteund (Slim Regelen).
- 3 De geconcretiseerde bereikbaarheidsrandvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen vast te stellen waarmee het samen oplopen van de mobiliteitsopgave en ruimtelijke ontwikkelingen wordt gewaarborgd (Slim Bestemmen).
- 4 De nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen vast te stellen.
- 5 Gelijktijdig het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 en de Fietsnota 2002 'Verder met de fiets' in te trekken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris a.i.,

Drs. J.G. Manshanden

De burgemeester,

Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Toezeggingen wethouder:

1. De wethouder geeft voor de raadsbehandeling van 26 mei inzicht in de systematiek van het berekenen van de hoeveelheid bezoekers van de stad met het gebruikte verkeersmodel. De wethouder geeft inzicht in hoe zich dit verhoudt tot de door Centrum Management Utrecht (CMU) verwachte groei van het aantal bezoekers.
2. De wethouder zegt toe dat een terugkoppeling van de OV-verkenning die wordt gedaan in september naar de commissie komt.
3. De wethouder laat de raad weten wanneer het actieplan vaartuigen naar de commissie komt, voor de behandeling van het raadsvoorstel in de raad van 26 mei.

Terug in de Raad:

De fracties van de PvdD en PvdA overwogen een amendement in te dienen om een onjuistheid in



Gemeente Utrecht

het mobiliteitsplan (blz. 43), het uitgangspunt verbreding NRU, uit het mobiliteitsplan te halen. De fracties van CDA en Stadsbelang overwegen een motie in te dienen over een acceptabele groei van autoverkeer op de Eijkmanlaan/Kardinaal de Jongweg en Utrecht Oost (Waterlinieweg/ Adriaen van Ostadelaan). De fractie van het CDA overweegt een motie over monitoring van het mobiliteitsplan.

Status: B



Gemeente Utrecht

Bijlages

Voorstel: Voorstel_5335

Bijlage: Nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Bijlage: Nota van wijzigingen Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Bijlage: Bijlagenboek bij beantwoording inspraakreacties SRSRSB

Bijlage: Advies CABU aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Advies wijkraad Noordoost aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Advies wijkraad Noordwest aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Advies wijkraad Oost aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Advies wijkraad Overvecht aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Advies Wijkraad West aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Inspraak Gedeputeerde Staten provincie Utrecht aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Inspraak RWS MN aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Inspraak college gemeente Stichtse Vecht aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Inspraak U10 aan college inz. SRSRSB

Bijlage: Brief aan CABU

Bijlage: Brief aan gemeente De Bilt

Bijlage: Brief aan gemeente Stichtse Vecht

Bijlage: Brief aan provincie Utrecht

Bijlage: Brief aan RWS

Bijlage: Brief aan U 10

Bijlage: Brief aan wijkraad Noordoost

Bijlage: Brief aan wijkraad Noordwest

Bijlage: Brief aan wijkraad west

Bijlage: Brief aan wijkraad Oost

Bijlage: Brief aan wijkraad Overvecht

Bijlage: Beantwoording inspraakreacties SRSRSB

Bijlage: Brief De Bilt aan college

Eerdere besluitvorming

- 10 november 2015 vrijgave nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen voor inspraak.

Uitvoering

Kader voor mobiliteitsprojecten in de stad worden uitgevoerd. De nota wordt na vaststelling het uitgangspunt voor ieder mobiliteitsproject.

Context

Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) is de verkeerskundige uitwerking van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) en is het nieuwe Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan. De uitvoeringsagenda UAB bestaat daarnaast uit de zes actieplannen Voetganger, Fiets, Schoon Vervoer, Goederenvervoer, Verkeersveiligheid en De Gebruiker Centraal en uit zes Gebiedsagenda's.

De nota SRSRSB beschrijft de uitgangspunten voor een duurzaam mobiliteitssysteem, gegeven de groeiende en veranderende vraag naar mobiliteit en de schaarse ruimte in de stad:

1. Meer verblijfskwaliteit, betere oversteekbaarheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerkoplossingen: plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systeemsprong voor het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met zo min mogelijk asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 km/u-regime
9. Beter benutten van de beschikbare openbare ruimte door middel van mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en moderne technologie.
10. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur

Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt naar netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer; dit zijn de voornaamste vervoerswijzen. De inrichting van deze routes moet de gebruikers duidelijk maken welk gedrag van hen wordt verwacht. Waar nodig wordt dit ondersteund door verkeers- en mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheidsmaatregelen (Slim Regelen). Door het mobiliteitsbeleid daarnaast goed te verankeren in het ruimtelijk beleid, Slim Bestemmen, blijft een duurzaam mobiliteitssysteem in de toekomst gewaarborgd.

Het inspraakrapport bevat een overzicht van de reacties op de nota. Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met belanghebbenden. Bewoners en bedrijven hebben deelgenomen aan meerdere bijeenkomsten. Er heeft ook overleg plaatsgevonden met belangenorganisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond en SOLGU. En met regionale partners, zoals Rijkswaterstaat en de provincie.

Vervolgens hebben de geconcretiseerde plannen in de vorm van de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen ter inspraak gelegen. Dit heeft 118 reacties opgeleverd. Alle inspraakreacties zijn in het inspraakrapport individueel van een antwoord voorzien. De insprekers krijgen via dit rapport een antwoord op hun ingediende reactie. Het inspraakrapport bevat een overzicht van de wijzigingen die dit proces heeft opgeleverd.

Met Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.

Beslispunt

- 1 De toekomstige vervoersnetwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de mobiliteitsknooppunten vast te stellen, waarmee de inpassing van elke vervoerswijze in de stad wordt vastgelegd (Slimme Routes).

Argumenten

- 1.1 Met een goede inpassing van alle vervoerswijzen in de stad is een gezonde groei mogelijk en wordt de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad gewaarborgd.
De netwerken voor voetganger, fiets, OV, auto en goederenvervoer geven aan hoe elke vervoerswijze wordt ingepast in de stad. Samen met de knooppunten zorgt dit voor een



Gemeente Utrecht

goede bereikbaarheid.

De netwerken moeten ervoor zorgen dat de toekomstige verplaatsingspatronen zo worden opgevangen, dat de ontwikkeling van de stad als geheel wordt ondersteund en versterkt. Oplossingen liggen voor een deel binnen de stad zelf, maar de stad Utrecht wil deze graag in nauwe samenwerking met de regio vormgeven.

1.2 Het netwerk voetganger gaat uit van meer ruimte voor de voetganger om lopen te stimuleren en veiliger te maken.

In een compacte, groeiende stad is wandelen een belangrijke vervoerwijze. Het heeft de meest positieve maatschappelijke effecten: het is gezond, milieuvriendelijk, energievriendelijk, ruimte-efficiënt, het vergt beperkte investeringen in de infrastructuur, het versterkt sociale veiligheid en cohesie op straat, en voetgangersdrukte versterkt het economisch functioneren van winkels.

In de binnenstad, waar de ruimte het schaars is, komt de voetganger op 1. Buiten de binnenstad creëren we meer ruimte voor de voetganger door goede, heldere looproutes. Daarbij gaat extra aandacht uit naar ontmoetingsplekken als winkelgebieden, knooppunten, scholen, ziekenhuizen en parkeren.

1.3 Het netwerk fiets gaat uit van meer ruimte voor de fietser om de groei te faciliteren en de drukte te spreiden over meer routes.

Fietsen is (met wandelen) een duurzame vervoerwijze als het gaat om gezondheid, milieueffecten, energiegebruik, ruimtebeslag en infrastructuurkosten. Circa 70% van alle verplaatsingen in Utrecht zijn potentiële fietsverplaatsingen (korter dan 15 km). Niet alle plekken in de stad hebben voldoende ruimte voor grote fietsstromen en gestalde fietsen. Ook vragen verschillende soorten fietsers om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige bestemmingsroutes en snelle doorfietsroutes.

1.4 Het netwerk OV gaat uit van een systeemsprong met beter benutten van meer knooppunten en inzet op voertuigen met hogere capaciteit (zoals trein en tram), om het OV vooral voor de langere afstand te stimuleren.

Rijk, provincie en gemeente investeren de komende jaren flink in diverse OV-projecten. Stad en regio groeien echter sterk door. Rijk, provincie en stad concluderen in het MIRTonderzoek 'Regio in Beweging' samen, dat optimalisaties in het bestaande openbaar vervoer niet voldoende zijn om de groei te faciliteren. Een systeemsprong is nodig vanwege de groeiende reizigersstromen, vooral naar Utrecht Sciencepark en het centrum van Utrecht. Daarnaast moet de drukte rond Utrecht Centraal worden verminderd en moet de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in de binnenstad verbeteren. Ten slotte wil Utrecht wil de groei van de stad opvangen door inbreiding, wat kansen biedt voor hoogwaardig openbaar vervoer. Het verwezenlijken van de ambities moet plaatsvinden in samenwerking met Rijk en regio, omdat de gemeente geen vervoersautoriteit is voor het openbaar vervoer in Utrecht. Daarom sluit de stad aan bij het regionale OV-streefbeeld en de OV-visie en doet ze samen met provincie en rijk een OV-verkenning naar de bereikbaarheid van Utrecht-Oost en het Utrecht Sciencepark.

1.5 Het netwerk auto gaat uit van een efficiëntieslag met logische en betrouwbare routes waardoor autoverkeer in de stad zo min mogelijk hinder geeft en bestemmingen in de stad toch bereikbaar blijven voor autoverkeer.

De auto heeft een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid voor reizen waarvoor lopen, fietsen en openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief vormen. Door de ruimtelijke verdichting van de stad is er geen ruimte om het autoverkeer in de stad te laten groeien. Een efficiëntieverbetering is wel mogelijk, omdat op sommige plekken in de stad nog veel gebiedsvreemd autoverkeer rijdt en hier onnodig hinder veroorzaakt (lucht en geluid, verkeersveiligheid en ruimtebeslag).

1.6 Het kwaliteitsnet Goederenvervoer biedt voorkeursroutes om het goederenvervoer over weg, water en spoor efficiënt af te kunnen wikkelen.

Binnen de stad vormt een aantal stedelijke verbindingswegen van het netwerk auto het



Gemeente Utrecht

Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Deze hoofdroutes verbinden de grote winkelgebieden en bedrijventerreinen via een korte route met de Ring Utrecht en hebben extra kwaliteit. Rond de binnenstad heeft het kwaliteitsnet een vormgeving, aangepast op verblijven, lopen en fietsen.

Ook de vaartwegen en overslagpunten horen bij het kwaliteitsnet. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water.

Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de wijde omgeving.

1.7 Knooppunten zijn essentieel voor een goed functionerend verkeersnetwerk, onder meer als schakel tussen grootschalige landelijke en kleinschalige stedelijke netwerken.

Knooppunten zijn plekken waar verschillende verkeersnetwerken en stedelijke functies bij elkaar komen. Goed ingerichte knooppunten dragen bij aan een duurzaam, flexibel en betrouwbaar verkeers- en vervoersnetwerk. Utrecht zet in op meerdere knooppunten, zodat de huidige mobiliteitsdruk op Utrecht Centraal meer wordt verspreid en de toekomstige mobiliteitsontwikkelingen kunnen worden opgevangen. Het zijn de plekken waar een prettige overstap tussen vervoermiddelen binnen een reis het meest kansrijk is (ketenverplaatsingen, faciliteren van de 'first and last mile'). Ook zijn het geschikte plekken voor ruimtelijke ontwikkeling in hogere dichtheden, omdat knooppunten goed bereikbaar zijn voor grote verkeersstromen. Ruimtelijke ontwikkeling versterkt ook het vervoerkundig functioneren van het knooppunt.

Kanttekeningen

1.1 De netwerken geven een toekomstbeeld weer.

De koers van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is op sommige plekken al ingezet. De herinrichting van de Catharijnesingel, de Weerdsingel en de Mariaplaats zijn hier voorbeelden van. De confrontatie tussen de netwerken en de huidige situatie levert nog veelheid van opgaven op. Het is de onzeker of en binnen welke termijn al deze opgaven gerealiseerd kunnen worden. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen zijn de (vervoerkundig) belangrijkste opgaven daarom geordend tot een overzicht met fysieke uitvoeringsprojecten, samenwerkingsprojecten met openbaar vervoerautoriteiten en projecten met een meer structureel karakter. Daarmee is als het ware een prioritering aangebracht. Alle projecten hebben met elkaar gemeen dat ze bijdragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem.

Beslispunt

- 2 De principes voor het regelen van verkeer op kruispunten, snelheidslimieten, verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek vast te stellen, waarmee de inpassing van de mobiliteit in de stad wordt ondersteund (Slim Regelen).

Argumenten

2.1 De gebruiker is een essentiële schakel in het mobiliteitssysteem, het is nodig de gebruiker te ondersteunen in het maken van de mobiliteits- en routekeuzes met goede informatie en mobiliteitsdiensten (voor personen én goederen).

Het mobiliteitsgedrag van gebruikers is veelal gewoontegedreven en gebaseerd op perceptie. Alleen een goed functionerend mobiliteitsnetwerk is daarom niet voldoende. De gebruiker moet ondersteund worden bij het maken van zijn keuze; en geprikkeld worden zijn gewoontegedrag te heroverwegen.

2.2 De plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak; de snelheidslimieten en de wijze waarop het verkeer op kruispunten wordt geregeld en het (dynamisch) verkeersmanagement



Gemeente Utrecht

houden hier rekening mee.

De kwaliteit en aard van de verschillende gebieden in de stad bepalen de oplossing voor mobiliteitsvraagstukken. In zone A (binnenstad, Leidsche Rijn Centrum en centrum van Utrecht Science Park) is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen de prioriteit. Hoogwaardig openbaar vervoer krijgt prioriteit bij kruisend verkeer. Zone B (de 'oude stad' binnen de snelwegen en de oude kernen Vleuten-De Meern) is ruimer ingericht, maar ook hier is de ruimte schaars. De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Daarnaast is de doorstroming van doorgaande openbaar vervoercorridors van belang. In zone C (het gebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal) is in het algemeen voldoende ruimte om elke vervoerwijze zijn eigen plek te geven. De focus ligt vanuit duurzaamheid op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer.

Deze mobiliteitsaanpak is bijvoorbeeld vertaald naar een prioritering van de verschillende verkeersdeelnemers per zone die gebruikt wordt bij elke verkeersregelininstallatie.

Kanttekeningen

2.1 Bijzondere plekken vragen maatwerk in de praktijk waarbij soms principes moeten worden losgelaten.

Dynamisch verkeersmanagement is het regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes, bijvoorbeeld door het op elkaar afstemmen van groen- en roodtijden. Dit kan betekenen dat de regelfilosofie voor een enkel kruispunt sub-optimaal is.

Ook de snelheidslimieten vragen bijvoorbeeld maatwerk: 30 km/u is het uitgangspunt. Maar vanuit de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten of het openbaar vervoer, zullen soms andere keuzes gemaakt worden.

Beslispunt

- 3 De geconcretiseerde bereikbaarheidsrandvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen vast te stellen waarmee het samen oplopen van de mobiliteitsopgave en ruimtelijke ontwikkelingen wordt gewaarborgd (Slim Bestemmen).

Argumenten

3.1 Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten in de toekomst rekening houden beschikbare infrastructuurcapaciteit om de groei van de stad mogelijk te maken en tegelijkertijd de bereikbaarheid te waarborgen.

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen de ruimtelijke ontwikkeling (ruimtelijke functies en hun plek ten opzichte van haltes en stations, stedenbouwkundige structuur) en de lokale infrastructuurcapaciteit (verkeerskundig, milieutechnisch, inpassing in de openbare ruimte, fijnmazige loop- en fietsroutes). Dit gebeurt in gebiedsvisies, in omgevingsvisies op gebiedsniveau (onder de nieuwe Omgevingswet) en in stedenbouwkundige programma's van eisen.

In 2018 treedt de Omgevingswet in werking. Het wetsvoorstel leidt tot een vereenvoudiging van het huidige stelsel van wetgeving op het gebied van de leefomgeving (water, lucht, bodem, natuur, infrastructuur, gebouwen en cultureel erfgoed). Op gemeentelijk niveau worden bestemmingsplannen en verordeningen met regels over de fysieke leefomgeving vervangen door één "verordening": het omgevingsplan. Met het project Beter Bestemmen bereidt de gemeente zich voor op de Omgevingswet door enerzijds de bestemmingsregelingen vergaand te uniformeren en een anderzijds het beleid over de fysieke leefomgeving te integreren, uiteindelijk in de omgevingsvisie, zodat het als basis onder de regeling in het omgevingsplan gelegd kan worden. Bij de actualisering van bestemmingsplannen wordt daarom al zoveel mogelijk een omgevingsvisie op gebiedsniveau opgesteld, waarin verkeers- en vervoersrandvoorwaarden een volwaardige

plek krijgen (afgestemd met andere beleidsvelden) en zo kaderstellend zijn voor het omgevingsplan.

- 3.2 Gezonde stedelijke groei en bereikbaarheid zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ontwikkelaars, gemeente en huidige en toekomstige gebruikers.
Het realiseren van mobiliteitsvoorzieningen en –services ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling is niet alleen een taak van de gemeente, maar ook van de initiatiefnemers van een ontwikkeling. Door de verkeers- en vervoersrandvoorwaarden een volwaardige plek geven in omgevingsplannen, zullen ze kaderstellend zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen. Ontwikkelaars krijgen de ruimte om deze randvoorwaarden concreet in te vullen met creatieve oplossingen.

Beslispunt

- 4 De nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen vast te stellen.

Argumenten

- 4.1 Met Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is een eerste stap gezet naar het verbinden van stedelijke mobiliteit en de inpassing daarvan; Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is hier een concretisering van.
Utrecht is sterk in beweging. Binnen de bestaande stad neemt het aantal inwoners toe, het aantal arbeidsplaatsen en het aantal bezoekers. De mobiliteit groeit dus ook, binnen de beschikbare ruimte. Om de groei op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Naast een goede bereikbaarheid willen we de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid in de stad verbeteren. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is op basis van de actuele inzichten en verwachten voor de toekomst inhoud gegeven aan de mobiliteitsaanpak van Utrecht voor de komende tien jaar.
- 4.2 Met Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar – en dus met Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen – wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan gemeentelijke doelstellingen voor onder meer gezondheid, luchtkwaliteit, geluid en economie (de zogenaamde vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar).
De vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar komt ook tot uitdrukking in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, doordat bijvoorbeeld de volgende aspecten en oplossingen een prominente positie innemen:
De nadruk op het stimuleren van lopen en fietsen geeft een positieve impuls aan de gezondheid van de inwoners. Dit gebeurt onder meer door aandacht voor goede fiets- en loopverbindingen, wegen makkelijker en veiliger oversteekbaar maken voor voetgangers en fietsers en betere bereikbaarheid van groen en water.
De nadruk op kwalitatief hoogwaardige inpassing van mobiliteit in de openbare ruimte leidt op veel plekken tot een groenere openbare ruimte en tot wegprofielen waarin autoverkeer en openbaar vervoer tot minder geluidsoverlast en betere luchtkwaliteit leiden bij aangrenzende woningen.
Door nadruk te leggen op de aantrekkelijkheid én bereikbaarheid (met meerdere vervoerwijzen) van de economische kerngebieden in de stad, zowel voor personen als goederen, beoogt UAB het economisch functioneren van de stad te verbeteren. Bovendien besteden we veel aandacht aan de kwaliteit van de openbare ruimte en het gewenste bereikbaarheidsbeeld van winkel- en centrumgebieden, in het centrum maar ook erbuiten, wat positief moet uitwerken op de lokale economie.
Ten slotte zal door het slimmer routeren en slimmer regelen van het verkeer in de stad (onder meer: autoverkeer zo lang mogelijk op de Ring Utrecht houden; en het verlagen van maximum snelheden op verschillende plekken), en door het beter benutten van de mogelijkheden van lopen, fietsen, OV en P+R, op veel plekken ook de druk van het gemotoriseerd verkeer – en daarmee bijdrage van gemotoriseerd verkeer aan



Gemeente Utrecht

luchtverontreiniging en geluidbelasting ter plekke – substantieel kunnen verminderen.

- 4.3 De maatregelen in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen stimuleren een ander gebruik van vervoerswijzen, waarmee de bereikbaarheid van de stad gewaarborgd blijft. Met behulp van het Utrechtse verkeersmodel is het kwantitatieve effect van de maatregelen uit de nota in beeld gebracht. De berekeningen zijn uitgevoerd op het schaalniveau van de stad, met indicatief inzicht in de situatie op afzonderlijke wegen. Hieruit is te concluderen dat de maatregelen ander gebruik van vervoerswijzen stimuleren, waardoor de totaal aantal afgelegde fietskilometers en OV-reizigerskilometers binnen heel Utrecht groeien, terwijl het totaal aantal afgelegde autokilometers gelijk blijft. Deze verandering in het verkeersbeeld zorgt ervoor dat Utrecht kan groeien en ondanks de schaarse ruimte bereikbaar blijft.
- 4.4 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is een stadsbreed kader voor lokale projecten. Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is het kader voor de uitwerking van mobiliteitsprojecten. Met behulp van het Utrechtse verkeersmodel zijn de kwantitatieve effecten van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen indicatief in beeld gebracht. Daaruit kan geconcludeerd worden dat de ambities te realiseren zijn, al zijn er nog wel aandachtspunten om de verkeersbelasting van het stedelijk autonetwerk op alle locaties beheersbaar te houden. Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van de individuele mobiliteitsprojecten (en natuurlijk in de monitoring). Bij die individuele projecten worden de consequenties van de keuzes in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen pas echt zichtbaar.

Kantttekeningen

- 4.1 Voor een deel van de wenselijke projecten is nog geen financiële dekking beschikbaar. De uitwerking van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen resulteert in een lijst met projecten van stedelijk belang; het zijn maatregelen die bijdragen aan de schaa sprong naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Sinds het MPB van 2012 wordt rekening gehouden met de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Na de vaststelling van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar in 2012 is het Meerjaren Perspectief waar nodig aangepast aan dit document. In het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2015 waren de Actieplannen en de afspraken in het Coalitieakkoord (Uitvoeringsagenda UAB) de basis voor de herprogrammering. Een groot aantal maatregelen die in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen worden genoemd, staan daardoor al in het MPB. Echter, niet alle maatregelen zijn geprogrammeerd en gedekt. Er is nog financiële opgave die circa 10% tot 15% bedraagt van de omvang van het MPB 2015. Dit komt neer op een opgave tussen de 120 – 180 miljoen euro. Hierbij is geen rekening gehouden met het resultaat van de gebiedsvisie Oost (resultaat van de regionale studie OV), die nog een extra investering vraagt. De lijst met maatregelen die nog geen dekking hebben, geeft richting aan de jaarlijkse herprogrammering in het MPB en aan de lobby naar Rijk, provincie en Europese Unie. We blijven alert op mogelijkheden voor samenwerking om “werk met werk” te maken met partijen binnen en buiten de gemeente. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is alleen gekeken naar een fasering op basis van inhoudelijke samenhang tussen projecten. In het Verkeersplan staat geen uitvoeringsplanning. Met de vaststelling van het MPB 2016 wordt een uitvoeringsplanning opgenomen die passend is binnen het beschikbare financiële kader, dat wil zeggen prioritering binnen het volume van het MPB en het kasritme van de reserve van het programma Bereikbaarheid. Maatregelen uit SRSRSB die worden geprogrammeerd worden opgenomen in deze uitvoeringsplanning.

Beslispunt



Gemeente Utrecht

- 5 Gelijktijdig het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 en de Fietsnota 2002 'Verder met de fiets' in te trekken.

Argumenten

- 5.1 De nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is het nieuwe gemeentelijke verkeer- en vervoersplan.
Het oude Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan is niet meer nodig.
- 5.2 Een aparte fietsnota is niet nodig.
Het Actieplan Utrecht Fietst en Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen bevatten het meest actuele beleid en het meest actuele netwerk.

Raadsbesluit

Raadsbesluit

Opgesteld door	Milieu en Mobiliteit Ligtvoet, M.S. (Mark)
Kenmerk	16.501275
Vergadering	Gemeenteraad
Vergaderdatum	26 mei 2016
Jaargang en nummer	2016 40

Vaststellen gemeentelijk mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

besluit

- zie A17
- *1 De toekomstige vervoersnetwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de mobiliteitsknooppunten vast te stellen, waarmee de inpassing van elke vervoerswijze in de stad wordt vastgelegd (Slimme Routes).
- 2 De principes voor het regelen van verkeer op kruispunten, snelheidslimieten, verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek vast te stellen, waarmee de inpassing van de mobiliteit in de stad wordt ondersteund (Slim Regelen).
- 3 De geconcretiseerde bereikbaarheidsrandvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen vast te stellen waarmee het samen oplopen van de mobiliteitsopgave en ruimtelijke ontwikkelingen wordt gewaarborgd (Slim Bestemmen).
- zie A16 *4 De nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen vast te stellen.
- 5 Gelijktijdig het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 en de Fietsnota 2002 'Verder met de fiets' in te trekken.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 26 mei 2016

De griffier

mr. M. van Halbeek

De voorzitter van de gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen

KA16
Besluit:

Aan het vierde beslispoint de volgende passage toe te voegen:
'Met dien verstande dat op p. 42 van het mobiliteitsplan in het kader onderaan de pagina 'verbreding NRU' wordt vervangen door 'herinrichting NRU'

opwaardering

*A17
Besluit:

Aan beslispoint 1 toe te voegen: "De mobiliteitsknooppunten Overvecht en Vaartsche Rijn bieden, meer dan de andere B-knooppunten, mogelijkheden om verder ontwikkeld te worden zodat ze daadwerkelijk kunnen bijdragen aan de ontlasting van Utrecht Centraal als belangrijk regionaal OV-knooppunt zoals beschreven op pagina 35 van de nota. Dit betekent dat gestreefd wordt naar een bediening van een hogere orde dan sprinters en dat deze knooppunten worden beschouwd als één van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten waarvan de kwaliteitsverbetering in de Ruimtelijke Strategie Utrecht terug komt."

Ingediend raad 26.5.2016 (m)
Aangenomen raad 26.5.2016 (a)
begen: SBU

A. 2016 / 17

Amendement

Station Overvecht en Vaartsche Rijn (voorheen stopplaats Jeremiebrug) meer dan een B-knooppunt

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 26 mei 2016, ter bespreking van het raadsvoorstel
"gemeentelijk mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen"

Constaterende dat:

- Bij station Overvecht spoorlijnen vanuit Utrecht Centraal, Hilversum/Almere, Amersfoort/Zwolle/Enschede en Baarn samen komen;
- Bij toekomstig station Vaartsche Rijn spoorlijnen vanuit Utrecht Centraal, Arnhem, 's-Hertogenbosch/Eindhoven en de toekomstige lightrail naar de Uithof samen komen;
- Op Overvecht zowel sprinters als intercity-treinen kunnen halteren;

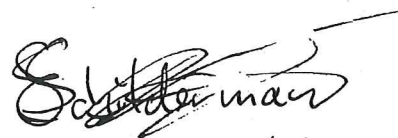
Overwegende dat:

- Het ontlasten van Utrecht Centraal en het daar aantakkende OV-netwerk als belangrijke opgave wordt gezien van de OV-visie van de provincie (voorheen BRU) en de nota zelf;
- Het voor de ontwikkeling van mobiliteitsknooppunten van belang is dat verschillende vormen van OV, zoals trein, bus en (toekomstig) tram, aan elkaar verknoopt (kunnen) zijn;
- Dit voor de belangrijke bestemming Uithof, op de korte of middellange termijn, afgezien van een eindhalte van de Uithoftram, niet het geval zal zijn;
- De nota met betrekking tot de (trein)bediening en de ruimtelijke ontwikkeling geen onderscheidt maakt tussen de mogelijkheden voor Overvecht en Vaartsche Rijn en de andere B-knooppunten;

Besluit:

Aan beslispunt 1 toe te voegen: "De mobiliteitsknooppunten Overvecht en Vaartsche Rijn bieden, meer dan de andere B-knooppunten, mogelijkheden om verder ontwikkeld te worden zodat ze daadwerkelijk kunnen bijdragen aan de ontlasting van Utrecht Centraal als belangrijk regionaal OV-knooppunt zoals beschreven op pagina 35 van de nota. Dit betekent dat gestreefd wordt naar een bediening van een hogere orde dan sprinters en dat deze knooppunten worden beschouwd als één van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten waarvan de kwaliteitsverbetering in de Ruimtelijke Strategie Utrecht terug komt."


Michel Eggermont
Socialistische Partij


Susanne Schilderman
D66

A 2016/16

Amendement geen verbreding NRU

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 26 mei 2016 ter bespreking van het raadsvoorstel vaststellen gemeentelijk mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen,

Constateernde dat:

- Op p. 42 van het mobiliteitsplan gemeld wordt dat de 'verbreding' van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) uitgangspunt is van het plan;
- De gemeenteraad in 2014 de voorkeursvariant voor de NRU heeft vastgesteld, waarbij een van de uitgangspunten behoud van 2 x 2 rijstroken is;

Overwegende dat:

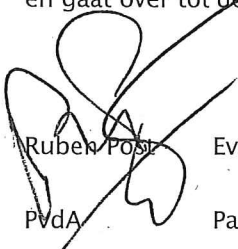
- Afwijken van de eerder door de raad vastgestelde kaders over de ~~herinrichting~~ ^{opwaarding} van de NRU niet wenselijk is;
- Het niet verbreden van wegen eraan bijdraagt dat leefklimaat en luchtkwaliteit niet verder verslechteren;
- Volgens wethouder Van Hooijdonk in de commissievergadering op 10 mei 2016 de passage op p. 42 een verschrijving is;

Besluit:

- Aan het vierde beslispunt de volgende passage toe te voegen:

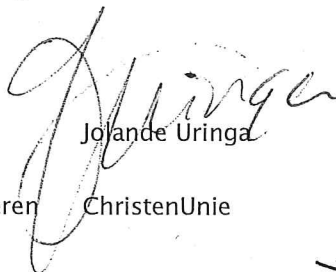
'Met dien verstande dat op p. 42 van het mobiliteitsplan in het kader onderaan de pagina 'verbreding NRU' wordt vervangen door 'herinrichting NRU'

^{opwaarding}
en gaat over tot de orde van de dag


Ruben Post
PvdA

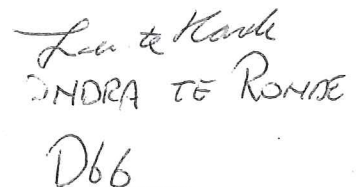
Eva van Esch

Partij voor de Dieren

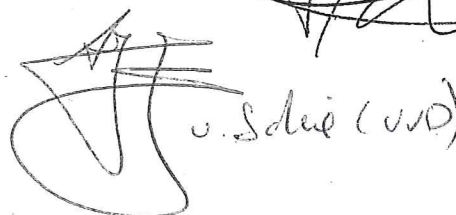

Jolande Uringa
ChristenUnie

Thijs Weistra

GroenLinks


Leen te Kooke
INDRA TE RONDE
D66


VAN WAVEREN (CDR)


J. Schae (VVD)

