

College B&W Gemeente Utrecht, en
Afdeling Realisatie Mobiliteit (Mail: verkeer.en.vervoer@utrecht.nl)
Antwoordnummer 3376
3500 VP Utrecht



Betreft: Advies “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” (verder te noemen SRSRSB)

Utrecht, 17 januari 2016

Geacht college,

De wijkraden is verzocht hun mening over SRSRSB te geven. Wijkraad Oost geeft daar met navolgende zienswijze en adviezen graag gehoor aan. Vanwege de bijzonder krappe reactietermijn doen wij dat buiten de uiterste termijn van 3 januari erop vertrouwend dat onderstaande meegenomen wordt in uw verdere procedure. Wij hebben begrepen dat daar een termijn tot en met aankomende zondag 17 januari 2016 voor geldt.ⁱ

We hebben algemene adviezen en enkele specifiek gericht op de wijk Oost.

Algemeen

1. Inzicht op straat en buurtniveau

Er is behoefte aan inzicht in de cijfers per 2015 en 2025 op het niveau van belangrijke wijk-verbindingsroutes omdat anders geen vertaling van de impact van het plan gemaakt kan worden.

Advies: geef principieel toegang tot de data. De praktische uitwerking kan zijn dat vragen vanuit de wijkraad door een deskundige worden beantwoord met het rekenmodel bij de hand.

2. Model

Het gebruikte verkeersmodel blijkt een aangepaste versie is van een landelijk en regionaal model te zijn. Er wordt nergens aangegeven wat de “Utrechtse” aanpassingen zijn t.o.v. het model waar het op is aangesloten en of de overgang consistent en correct verloopt.

Advies: geef inzicht in de aansluiting op regionale en landelijke modellen. Deze vraag kan in dezelfde sessie als bij 1 worden beantwoord.

3. Kosten SRSRSB?

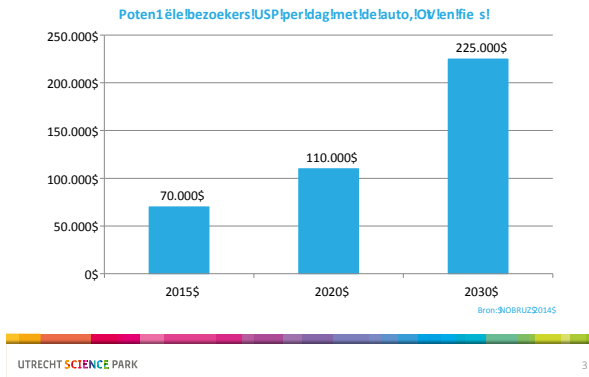
Voor nog niet alle maatregelen uit SRSRSB is er financiële dekking en mogelijk zijn keuzen nodig.

Advies: kostentaxaties bij de maatregelen toe te voegen, zodat inzicht ontstaat in haalbaarheid en eventuele te maken keuzen.

Specifiek voor Oost

Bijzonder in Oost is de aanwezigheid van het Utrecht Science Park, USP.

Potentiële groei!
look na 2020!



Volgens het rapport “Analyse verkeersintensiteiten SRSRSB stadsbreed” (p 31) zal het autoverkeer op de Waterlinieweg afnemen, hetgeen gerealiseerd zou kunnen worden door het wegontwerp te veranderen. De groei van de mobiliteit die het USP voor ogen staat moet dus opgevangen worden door andere modaliteiten, te weten fiets en OV. De wijkraad mist echter in SRSRSB concrete maatregelen om gebruik van OV en fiets voldoende te faciliteren. De indruk bij de wijkraad is dat de maatregelen die het USP momenteel zelf neemt, en de maatregelen uit SRSRSB, tezamen nog niet die enorme ommezwaai zullen veroorzaken.

Advies: geef nadere toelichting hoe het verkeer kan teruglopen terwijl andere indicatoren wijzen op verdere groei.

Voorbeelden van meer ingrijpende maatregelen voor het OV zouden kunnen zijn: de aansluiting van het USP op het landelijke spoorwegennet; of een tweede tram die ook doorrijdt naar omliggende kernen en/of trein- of busstations. Hiervoor is financiering vanuit het rijk nodig. In het SRSRSB staan wel enkele maatregelen voor de fiets (Nachtegaalstraat als meest nijpend, Herenroute, Herculesplein) maar zonder harde financiering.

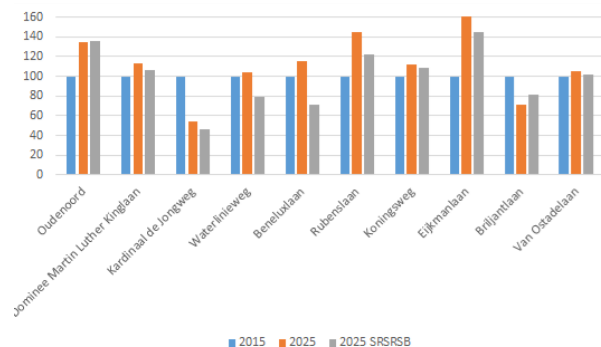
Deze maatregelen zullen de komende jaren terug moeten komen in meerjarige investeringsbegrotingen, te beginnen in de voorjaarsnota 2016.

De wijkraad zou graag in de periode daaraan voorafgaand (april/mei?) in de gelegenheid worden gesteld om hiervan kennis te nemen en een advies uit te brengen.

Advies: neem de wijkraad op in de planning van het proces van totstandkoming van het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid en de voorjaarsnota.

Voor zover maatregelen afhankelijk zijn van financiering door anderen dan de gemeente lijkt het de wijkraad zinvol om aan te geven wat er gaat gebeuren indien die financiering achterwege blijft; zeg

Het rapport van het USP (AVU-BSU-IGM presentatie USP, 2015) meldt een enorme groei van het aantal potentiële bezoekers aan het USP. Het USP noemt een “harde groei” in 5 jaar vanaf 2013 van 5.000 arbeidsplaatsen erbij en 10.000 studenten, en dan een verdere groei zoals hier geschetst. Samen met de verwachte groei van het aantal inwoners van Utrecht tot 400.000 leidt dit onvermijdbaar tot de conclusie dat het aantal verkeersbewegingen in Oost fors zal toenemen.



maar een “Plan B” te maken. In dat Plan B zou bijvoorbeeld kunnen staan dat zonder treinstation of tweede tram het USP onbereikbaar wordt. Of dat werkgevers voor hun werknemers dwingend bepaalde woon-werk afstanden en vervoerskeuzen moeten opnemen. Of dat de gewenste groei van het USP sterk gehinderd zal worden, dan wel elders in Nederland of zelfs daarbuiten gevestigd zal moeten worden. Een dergelijk Plan B kan een sterk hulpmiddel zijn om de financiering rond te krijgen.

Advies: stel een “Plan B” op, en betrek daarbij de wijkraad.

Conclusie

De Wijkraad Oost onderschrijft de uitgangspunten als Sneller, Slim, Leefbaar, Duurzaam etc. Er is ook veel belangwekkend inzicht ontstaan. We willen graag toegang tot de data, inzicht in consistentie op hoofdpunten, en actief bijdragen aan “Utrecht maken we samen”.

Wij zien uw reactie op onze adviezen graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Maikel Looys,
Voorzitter wijkraad Oost

ⁱ Mail van 7 januari van R. Groen, Directeur Milieu en Mobiliteit