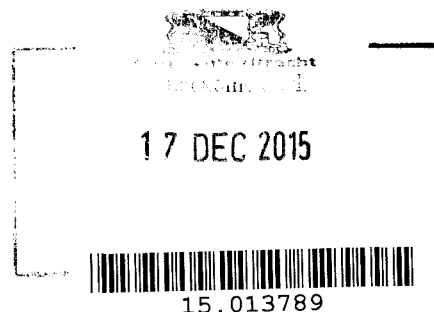


U10, bestuursafel Mobiliteit
p.a. gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
www.utrecht10.nl

UTRECHT 10

Gemeente Utrecht
t.a.v. het college van B&W
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Behandeld door B. Jansen
Doorkiesnummer 06-54326042
E-mail b.jansen@utrecht.nl
Bijlage(n) Geen
Uw kenmerk -
Uw brief van -

Datum 15 december 2015
Ons kenmerk -
Onderwerp Reactie op Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
Verzonden

Geacht college,

Tijdens de vergadering van de U10-bestuursafel Mobiliteit op 30 november jl. bespraken wij in het bijzijn van wethouder Van Hooijdonk de concept-nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. Deze nota is van groot belang voor het mobiliteitsbeleid van de acht omliggende gemeenten van Utrecht. Daarom reageren wij, als samenwerkende wethouders mobiliteit van de acht omliggende gemeenten, op de eerste plaats gezamenlijk op de hoofdlijnen van het concept door middel van deze brief. Aanvullend zullen enkele gemeenten meer gedetailleerde reacties aan u sturen. Ambtelijk zullen in januari 2016 per windrichting werksessies plaatsvinden tussen de gemeente Utrecht en omliggende gemeenten. Deze gaan over de raakvlakken van de nota met mobiliteitsbeleid van aangrenzende gemeenten en over de uitvoering van de diverse maatregelen uit de nota. Wij gaan ervan uit dat u de resultaten van deze gesprekken betreft bij het opstellen van de uitvoeringsagenda bij de nota.

Algemeen

Allereerst complimenteren wij u met deze nota. De nota is inspirerend om te lezen; er wordt een krachtige visie uiteengezet die degelijk onderbouwd is aan de hand van onderzoeksgegevens. Het stuk is consequent geschreven met veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, en daaruit voortvloeiend leefbaarheid en vestigingsklimaat. Deze zaken hebben in mobiliteitsbeleid lang een ondergeschikte rol gehad, maar zijn voor de hele regio van essentieel belang. Ook wij proberen in onze gemeenten keuzes te maken om de balans tussen verkeer en leefbaarheid te verbeteren en het verheugt ons daarom te lezen dat bereikbaarheid als integraal onderdeel van Ruimtelijke Planning wordt gezien.

Bereikbaarheid vanuit de regio

Het grootste deel van de inwoners van de regiogemeenten reist dagelijks naar werk- en onderwijsplekken in de stad Utrecht. U hebt de ambitie om verplaatsingen van minder dan 15 kilometer zoveel mogelijk per fiets te laten afleggen. Dit vergt investeringen in optimale fietsinfrastructuur. Graag werken wij samen met u aan een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk, bijvoorbeeld in het gezamenlijk met u op te stellen regionale pakket mobiliteitsmaatregelen.

Voor de bereikbaarheid van een aantal geconcentreerde plekken (Centrum/Stationsgebied en USP/Uithof) is OV kansrijk en belangrijk. Wij hebben zorgen over de doorstroming van het OV op de belangrijke OV-corridors tussen regiogemeenten en centrum. Niet altijd is op die corridors aparte bus-infrastructuur beschikbaar en in sommige corridors zullen wegen mogelijk worden afgewaardeerd. Wat zijn daar de gevolgen voor de doorstroming van het OV op die corridors? Verminderde doorstroming leidt tot een afname van de OV-kwaliteit en kan bovendien leiden tot een afname van de betaalbaarheid van het hele regionale OV-systeem, met sanering van buslijnen tot gevolg. Graag vernemen wij van u hoe u op deze corridors de kwaliteit van het OV wilt waarborgen.

Effecten van de systeemsprong

Een systeemsprong voor het OV tussen Utrecht CS en De Uithof, bijvoorbeeld door het aanleggen van een tramlijn door de binnenstad van Utrecht, is evident. Wij werken deze systeemsprong graag gezamenlijk met u uit in de brede Gebiedsverkenning en in de Regionale Uitwerking Toekomstbeeld OV. Onze twee voornaamste aandachtspunten daarbij zijn:

1. Eindpunt West; kan een nieuwe tramlijn gebruikt worden om het OV naar het zuidwesten van de regio een kwaliteitsimpuls te geven?
2. Eindpunt Oost en samenloop met de bussen op de Zeistcorridor; waar eindigt de tramlijn in het oosten en hoe ziet het OV-systeem er in de nieuwe situatie uit? Kunnen de buslijnen uit Zeist en de Heuvelrug nog doorrijden naar Utrecht CS of krijgen reizigers een gedwongen overstap in Zeist of op De Uithof?

Deze twee aandachtspunten inclusief de onderliggende vragen en diverse ruimtelijke en ecologische afwegingen hebben we in 2014 al vastgelegd in onze gezamenlijke NOBRUZ-studie. Wij vernemen graag hoe u met deze aandachtspunten en afwegingen denkt om te gaan.

Vermindering of verplaatsing van autoverkeer?

Voor diverse in de regio verspreid liggende en minder geconcentreerde werkgelegenheidslocaties, alsmede voor een heel scala aan andere verplaatsingen blijft autobereikbaarheid van groot belang. Hoewel wij begrijpen dat de gemeente Utrecht probeert om die auto's zoveel mogelijk op de Ring Utrecht te laten rijden, is het van belang dat werknemers deze locaties zonder al te veel vertraging kunnen bereiken. Daarbij achten wij het van groot belang dat de drukte op de Ring Utrecht niet te veel toeneemt. Bij voorkeur werken wij in de regio eerst aan de modal shift ten gunste van fiets en OV, voordat vanuit woongebieden autoverkeer meer naar de Ring wordt gedrukt. De volgorde van de te nemen maatregelen is daarbij van grote invloed.

In dat licht is het van belang om de gevolgen van uw plannen voor de doorstroming van auto's op belangrijke inleidende routes vanuit de regiogemeenten naar de stad (zoals bijvoorbeeld de Laaggravenseweg in Nieuwegein, de Biltse Rading richting De Bilt en de Atoomweg richting Maarssen) gedetailleerd in beeld te brengen? De kwantitatieve doorrekening van de nota op dit punt ontbreekt nu nog en deze is voor gemeenten van groot belang om draagvlak te organiseren voor de uiteindelijke maatregelen. Wij gaan hier dan ook graag samen met u mee aan de slag.

Tot slot de rol van de Ring Utrecht. Meer verkeer richting de Ring betekent meer overlast voor mensen die in de buurt van de Ring wonen. In veel gevallen worden voor deze bewoners de komende jaren uitgebreide compenserende maatregelen genomen om overlast te beperken (Planstudie Ring Utrecht). Echter op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), en met name het provinciale deel bij Maarssen, zitten deze maatregelen niet in de planning, terwijl ook daar het verkeer flink toeneemt. Ook de problematiek rond de aansluiting N230-A2, zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid, blijft onderbelicht. Wij roepen u op om in beeld te brengen op welke specifieke plekken de hoeveelheid autoverkeer groeit,

zodat wij gezamenlijk kunnen bepalen of er op die plekken extra flankerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

De wethouders Mobiliteit van de acht omliggende gemeenten (De Bilt, Bunnik, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vianen en Zeist),

namens deze,



Kees van Dalen
wethouder Houten

- Kopie ter kennisname aan raden en colleges van De Bilt, Bunnik, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vianen en Zeist.