

Provincie Utrecht
t.a.v. Gedeputeerde Staten
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Behandeld door	M.S. Ligtvoet	Datum	14 maart 2016
Doorkiesnummer	030 – 28 61147	Ons kenmerk	16.501552
E-mail	m.ligtvoet@utrecht.nl	Onderwerp	Beantwoording inspraakreactie Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk	8170073	Verzonden	
Uw brief van	15 december 2015		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte college,

Hartelijk dank voor uw inspraak op de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). In deze brief gaan wij in op uw reactie.

Auto

Onze gemeenschappelijke visie (gemeente, provincie, RWS) van eind 2013/begin 2014 is het startpunt van dit mobiliteitsplan. In die visie staat dat verkeer zo veel mogelijk via de snelweg naar bestemmingen moet gaan rijden.

Van buiten naar binnen en v.v. via de juiste snelwegaansluiting (inprikkers) heeft daarbij de hoogste prioriteit.

Verplaatsingen van wijk naar wijk kunnen ook via de stedelijke verbindingswegen.

We streven wel naar mogelijke verplaatsingen buitenom zoals verplaatsingen Overvecht–Lunetten of Leidsche Rijn–Overvecht. Het doel van het mobiliteitsplan is niet ten koste van alles verkeer tussen de wijken naar buiten te drukken.

Dat dit haalbaar is, hebben wij onderbouwd met het statisch model (rekentool) dat in 2014 gezamenlijk is ontwikkeld. Wij hebben dat in 2015 verfijnd met actuele tellingen.

Model

Bij de kwantitatieve onderbouwing is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, maar samen met RWS en provincie geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna waarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties heeft ingebracht voor het fiets- en OV-systeem. De rekentool is in zijn huidige vorm geschikt voor het schaalniveau van de stad, waar het mobiliteitsplan zich op richt.

In de nadere uitwerking zullen ook andere rekeninstrumenten worden ingezet zoals een dynamisch verkeersmodel en een (geactualiseerd) verkeersmodel. Deze geven goede uitspraken op een meer gedetailleerd schaalniveau zoals kruispunten. Ook het dynamische verkeersmodel is ontwikkeld samen met RWS.

De rekentool voldoet voor de gemeente om op beleidsniveau beslissingen te nemen: de rekentool geeft inzicht in de verschuivingen in vervoerwijze en routekeuze voor de stad als geheel. De uitkomsten zijn niet geschikt voor uitspraken per weg of straat. We hebben deze daarom uitsluitend gepresenteerd als indicatie.

Bij projecten moet er altijd verder gekeken worden naar vormgeving van kruisingen, opstelvakken e.d. SRSSRSB is geen blauwdruk van de inrichting in 2025. Voor het vervolg kunnen we, hier afspraken over maken.

Datum 14 maart 2016

Uit de berekeningen tot nu toe is, zowel met de tool uit 2014 als de met tellingen verrijkte versie uit 2015, niet gebleken dat het mobiliteitsplan zorgt voor (extra) filevorming op de snelweg. Ook de conclusies die wij gemeenschappelijk in de zomer van 2014 trokken waren niet anders dan de conclusies van de rekentool in 2015: het lijkt te kunnen. Verder constateren wij met dit beleid overigens niet dat er geen groei van het autoverkeer in de stad meer is. Wij constateren dat er voor het gebied binnen de Ring Utrecht een stabilisering haalbaar lijkt. De (potentiele) knelpunten uit deze analyse zijn toegevoegd aan het mobiliteitsplan.

De uitkomsten van deze berekeningen geven echter niet meer dan een indicatie. Bij projecten moet er altijd verder gekeken worden naar vormgeving van kruisingen, van opstelvakken e.d. Een stadsboulevard met een permanente file is ook niet ons wensbeeld. Het is in ons aller belang samen op blijven trekken en samen zaken uit te werken. Wij werken dus graag samen verder aan de ontwikkeling een goed functionerend wegennet

OV

De gemeente Utrecht deelt het grote belang dat wordt gehecht aan goed functionerend OV. Het is dan ook niet de bedoeling dat de kwaliteit van het OV terugloopt (o.a. doorstroming en exploitatie). De gemeente wil per uitwerkingsproject aan de voorkant (aan het begin van het project) afspraken maken met andere partijen (zoals de provincie en vervoerder) over de beoogde kwaliteit van het openbaar vervoer. Dit komt ook terug in de teksten.

Verder hebben wij sterke behoefte aan een overzicht waar de OV-doorstroming nu al onder druk staat. Zonder concrete knelpunten is het voor ons lastig prioriteiten stellen. Van Q-Buzz hebben wij gehoord dat zij een top 10 hebben. Graag nemen wij dit met u en Q-Buzz door, om te zien of dit wellicht nog tot aanvullende projecten in onze prioritaire projectenlijst leidt.

Knooppunten en Fiets

Verbeteren fietsvoorzieningen bij RSS stations staat in de projectenlijst (nr 55) en P+R is onderdeel van de acties van de Mobiliteitsplan Stallen en Parkeren. Ook het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte rondom knooppunten heeft echter onze sterke aandacht, alleen is dit veelal onderdeel van grotere opgaven (bijv. Maatregelen Utrecht West gaat ook over de omgeving van station Zuilen). Wij gaan echter graag met u in gesprek over hoe wij dit nog verder kunnen versterken.

Als bij kruisingen niet alle vervoerwijzen de gewenste prioriteit kunnen krijgen, moeten keuzes worden gemaakt. Tram en (H)OV-corridors staan daarbij hoog op de lijst, zie par.4.4. Maar ook de fiets is voor ons heel belangrijk. Het hangt van de plek af welke keuze het beste is.

Tot slot

Uw advies is opgenomen in het inspraakrapport onder nummer 81. Het volledige inspraakrapport kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/aantrekkelijk-en-bereikbaar.

Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen vast te stellen. Het inspraakrapport, met daarin uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,