Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Wijkraad Noordwest
t.a.v. de heer Van Wakeren
p/a Amsterdamsestraatweg 283
3551 CE Utrecht

Behandeld door	M.S. Ligtvoet	**Datum**	14 maart 2016
Doorkiesnummer	030 - 28 61147	**Ons kenmerk**	16.501558
E-mail	m.ligtvoet@utrecht.nl	**Onderwerp**	Beantwoording inspraakreactie Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk	-	**Verzonden**	
Uw brief van	3 januari 2016	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte heer, mevrouw,

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

Kwantitatieve onderbouwing

U vindt dat in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen te weinig is terug te vinden over bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en luchtkwaliteit. En u schrikt van de toename van het autoverkeer op de Oudenoord. Bij de kwantitatieve onderbouwing is gewerkt met de zogenaamde Rekentool. Dit is een instrument gebaseerd op het VRU 3.1 U, dat samen met RWS en provincie is geoptimaliseerd met recente telcijfers. Daarna heeft de gemeente speciaal voor het mobiliteitsplan in de rekentool aanvullende optimalisaties ingebracht voor het fiets- en OV-systeem.

De rekentool voldoet 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. Wij hebben deze daarom uitsluitend als indicatie gepresenteerd.

Een hogere intensiteit op de Oudenoord – ook niet onze bedoeling – zegt dus nog weinig; het is voor ons slechts een signaal dat bij projecten in dit gebied aandacht nodig is voor de effecten op de Oudenoord. Bij het maken van concrete inrichtingsplannen moet nader onderzoek worden verricht en moeten maatregelen worden voorgesteld om eventuele negatieve effecten te voorkomen en gewenst gedrag te stimuleren. Uw suggestie om gedrags- en routekeuze veranderingen te koppelen aan tijdelijke wegafsluitingen past geheel in de aanpak van ons actieplan De Gebruiker Centraal.

Planstudie

U vraagt wat het effect zal zijn van het wel of niet verbreden van de A27 op de afwikkeling van het verkeer van en naar de stad. De planstudie Ring is uitgangspunt voor het mobiliteitsplan. Dit plan is ook toe te passen voor een situatie zonder verbreding van de A27. Allereerst geven de gemaakte berekeningen de indicatie dat door ons pakket aan maatregelen, waarbij doorgaand verkeer wordt gestimuleerd via de Ring te rijden in combinatie met de inzet op lopen, fietsen en OV, de verschuiving van autoverkeer naar de Ring beperkt is. Zonder verbreding zal de verschuiving zeker niet hoger zijn en andersom is de neiging om te gaan fietsen of OV te gebruiken mogelijk nog wat groter. Belangrijk is dat de Ring voldoende doorstroomt, zodat het voor mensen daadwerkelijk aantrekkelijker is buitenom te blijven rijden. Dat kan mogelijk ook door slim verkeersmanagement worden bereikt met de huidige capaciteit.

Luchtkwaliteit

U geeft aan concrete luchtdoelstellingen in het plan te missen. Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen heeft meerdere doelen, de vijfhoek van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar geeft dit weer (zie ook hoofdstuk 1 in het mobiliteitsplan). Luchtkwaliteit is hier onderdeel van via de doelstellingen “duurzaam en leefbaar” en “sociaal en gezond”.
Geen van de vijf doelstellingen is gekwantificeerd, wij willen de optimale mix van alle doelen behalen, vertaald in stedelijke kwaliteit. Voldoen aan de juridische normen is daarbij randvoorwaarde. Verder zetten we met het actieplan Schoon Vervoer in op verdere reductie van de gezondheidsschadelijke stoffen in de lucht.

Smart Mobility

U adviseert om een paragraaf op te nemen met betrekking tot toekomstige ontwikkelingen en toepassingen op het gebied van verkeersmobiliteit. Recent hebben wij dit verkend. In Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen hebben we hier een korte beschouwing van opgenomen. Wij werken aan een aparte paper over technologische ontwikkelingen en het effect op mobiliteit.

30 km-zones

U geeft aan het zoveel mogelijk inrichten van 30 km-zones te ondersteunen, maar alleen als dit gepaard gaat met een daadwerkelijke aanpassing van het wegprofiel. Voor de naleving van 30 km-zone is een goede inrichting inderdaad noodzakelijk. Ook hebben wij het project “30 in de wijk” in de projectenlijst opgenomen, daarbij gaat het dus ook om de inrichting.

Gemeentelijk parkeerbeleid

U adviseert om het parkeerbeleid wel aan te passen. Uw eerste advies ten aanzien van de aanpassing van het gemeentelijke parkeerbeleid is op hoofdlijnen gelijk aan het huidige beleid. Het heeft ook onze voorkeur om het parkeren bij nieuwbouw en transformatie zo veel mogelijk te realiseren op eigen erf of in de parkeergarage bij een bouwproject. Op basis van de parkeergelegenheid die op eigen terrein of inpandig gerealiseerd wordt, maken wij een afweging of de adressen kunnen worden uitgesloten van de uitgifte van één of beide parkeervergunningen. Een goede verankering in de bouwvergunning/omgevingsvergunning is hiervoor een vereiste. Bij ruimtelijke ontwikkelingen die zijn opgestart voor de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren, is dit niet altijd goed geregeld. Hierdoor worden er soms parkeervergunningen uitgegeven ondanks het feit dat er parkeergelegenheid beschikbaar is. In die gevallen worden in ieder geval niet meer vergunningen afgegeven dan de parkeerdruk in het parkeerrayon toelaat.

Uw tweede advies ten aanzien van de aanpassing van het gemeentelijke parkeerbeleid nemen wij niet over. Kleinere parkeerrayons beperken juist de beschikbaarheid van parkeerplaatsen omdat pieken veel minder makkelijk opgevangen kunnen worden.
Het gemeentelijke parkeerbeleid, vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren (2013), blijft dus onverkort van kracht.

Vervoer over water

U adviseert niet alleen personenvervoer, maar ook vrachttransport over water te stimuleren. Het stimuleren van vrachtvervoer over water komt aan bod in de paragrafen over goederenvervoer (3.5 en 4.6). Schoon vervoer over water wordt niet via het mobiliteitsplan opgepakt, maar via het reeds vastgestelde actieplannen schoon vervoer en goederenvervoer. Emissieloos varen waar mogelijk is daarin uitgangspunt op de Utrechtse wateren.

Autonetwerk

U adviseert opgave 5, omgeving Weerdsingel, uit te breiden met de Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. De Loevenhoutsedijk is reeds opgenomen in de auto-opgaven, de Anton Geesinkstraat door zijn andere vormgeving niet. U geeft ook aan de St. Josephlaan en Marnixlaan te missen. Deze straten maken onderdeel uit van Maatregelen Utrecht West (project 23).

Uitvoeringsprojecten

U geeft aan bij de programmering van uitvoeringsporjecten de herinrichting van de Oudenoord te missen, net als de Ahornstraat/Omloop/Laan van Chartroise/ Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. Deze wegen zijn wijkstraten en vallen daarom binnen het project 30 in de wijk, en zijn daarmee niet als zo nodig benoemd. In het autonetwerk staan ze wel als opgaven benoemd. Dit geldt ook voor de Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. Deze zijn niet opgenomen in de lijst met geprioriteerde projecten.

Uitwerking en uitvoering van projecten

U brengt de wijkraadpleging onder de aandacht en spreekt de verwachting uit dat een belangrijk deel van de projectopgaven deze collegeperiode worden uitgevoerd. Bij de uitwerking van een project zal uiteraard de mening van bewoners worden meegenomen. In dit geval ook de resultaten van de wijkraadpleging. Voor Maatregelen Utrecht West start de uitwerking en ook de Oudenoord zuid is ook een project dat binnenkort van start gaat. De overige projecten moeten geprogrammeerd worden in het MeerjarenPerspectief Bereikbaarheid, dat jaarlijks met de Voorjaarsnota wordt vastgesteld. De beschikbaarheid van financiën en de prioriteit ten opzicht van andere projecten in de stad maken deel uit van het afwegingskader. Prioriteit zal ook worden gegeven aan projecten de samenhangen met ruimtelijke projecten of onderhoudswerkzaamheden (werk met werk maken).
Wij onderschrijven uw aanname dat bewoners(groepen) worden betrokken bij de wijze waarop projecten vorm wordt gegeven en niet pas bij de uitvoeren ervan. Participatie met bewoners bij planvorming is ook voor ons een speerpunt.

Fiets

U verwijst naar uw advies over de gebiedsagenda Overvecht/Noordwest over gewenste fietsroutes en het oplossen van fietsknelpunten. Voor het project Doorfietsroute om de binnenstad noord ligt nog niet vast dat de keuze op een brug bij de Weerdsluis valt. Wij bekijken wel alle opties, omdat elke optie zijn eigen voor- en nadelen heeft.
U geeft aan het uitbreiden van buurtstallingen buiten het centrum te missen. In het Actieplan Utrecht Fietst! Is de inzet op fietsparkeren aangegeven. Hierbij wordt ingezet op forse uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken van 1400 - 1500 plekken in het centrum, realisatie van meer dan 15.000 plekken bij Utrecht CS en uitbreiding van stallingsruimte bij overige stations en bij winkelcentra. In de praktijk blijkt dat leegstaande panden niet altijd bruikbaar zijn omdat verbouw ten behoeve van tijdelijke fietsenstalling kostbaar is of de ruimte ongeschikt. Utrecht realiseert daarnaast 2 buurtstallingen per jaar in wijken. Ook hierbij geldt dat de omvang van de ruimte voldoende groot moet zijn om het financieel haalbaar te houden.

Tot slot

Uw advies is opgenomen in het inspraakrapport onder nummer 66. In de inleiding van het inspraakrapport wordt de lezer geattendeerd op uw advies en bijbehorend nummer.
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,