

Voorstel aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel vaststelling Mobiliteitsplan 2040

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Coenen
Kenmerk	8752691
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:
 - a. Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
 - b. Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden;
 - c. Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
 - d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
 - e. Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
 - f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u;
 - g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina 108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
 - h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;
 - i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;

- j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.
- 2. Voor het weren van doorgaand autoverkeer ter plekke van het Ledig Erf variant 4A (als alternatief voor de oorspronkelijk voorkeursvariant van het college die ter inzage is gelegd) vast te stellen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:
 - a. Het weren van doorgaand autoverkeer regelen met een intelligent toegangssysteem, waardoor het Ledig Erf wel toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen die een bestemming in het gebied hebben, evenals voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer;
 - b. Doorgaand autoverkeer op de Vondellaan ter hoogte van het kruispunt met de Bleekstraat te weren door autoverkeer verplicht af te laten slaan naar de Bleekstraat;
 - c. Ongewenst sluipverkeer tegen te gaan door de Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten;
 - d. De maatregelen gericht op het weren van doorgaande autoverkeer worden pas gerealiseerd nadat de raad heeft ingestemd met de financiële dekking voor de aanvullende maatregelen buiten de Zuidpoort.
- 3. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 'op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/> hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Het Mobiliteitsplan 2040 is het kaderstellende koersdocument voor de ontwikkeling van de mobiliteit. Het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit. Het Mobiliteitsplan 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen kaart waarin alle netwerken van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de richting en de randvoorwaarden voor het toekomstperspectief van de ontwikkeling van de mobiliteit.

Bij het verlengen van het mobiliteitsplan van 2025 naar 2040 hebben we de samenhang met verstedelijking (RSU 2040) versterkt en is aangescherpt welke inhoudelijke bijdrage vanuit mobiliteit wordt geleverd om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. De aanscherpingen zitten voornamelijk op meer inzet op anders reizen, het faciliteren van de groei van het fietsverkeer o.a. door het spreiden van de verwachte fietsdrukte, de OV-netwerkuitwerking van het Wiel met Spaken (versterken van de bereikbaarheid van andere overstappunten om Utrecht Centraal en de binnenstad te ontzien) en verdergaande sturing op het functioneren van het multimodale netwerk om de openbare ruimte aantrekkelijk te houden en de groei van duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mogelijk te maken.

Op basis van de studie Zuidpoort stellen we voor variant 4A te kiezen. In deze variant wordt het doorgaande autoverkeer op het Ledig Erf geweerd en worden aanvullende maatregelen genomen om met name de bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad en de Catharijnesingel te verbeteren. Daarnaast nemen we buiten het Zuidpoort gebied aanvullende maatregelen om negatieve effecten op de leefbaarheid door verdrijving van het gemotoriseerde verkeer naar andere wegen op te vangen.

Samenhang Zuidpoort en Mobiliteitsplan

In december 2020 heeft het college ingestemd met participatie over de zes varianten uit de verkeersstudie Zuidpoort en heeft zij variant 4 gepresenteerd als voorkeursvariant. Daarbij is de mogelijkheid open gehouden om met nieuwe (sub-)varianten te komen.

In diezelfde periode heeft het Mobiliteitsplan ter inzage gelegen. In de versie die ter inzage lag is variant 4 opgenomen. Ook in dit verband zijn veel reacties ingediend die ingaan op de voorgestelde maatregelen. Niet zo zeer over het weren van autoverkeer, maar wel over nadelige effecten in de nabije omgeving.

Gelet op de uitkomsten van de participatie Zuidpoort en de ingediende inspraakreacties op het mobiliteitsplan is het advies om aanvullende maatregelen te treffen waarmee nadelige effecten worden geminimaliseerd. Dit resulteert in variant 4A. Deze wijzigingen in het netwerk zijn eveneens verwerkt in het Mobiliteitsplan dat nu ter vaststelling wordt voorgelegd aan de raad.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord staat dat we doorgaan met het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen' (SRSRSB) en de horizon van het mobiliteitsplan tot 2040 verlengen. Daarbij staat vermeld dat we planvorming en investeringen in mobiliteit verbinden aan de grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen. Ook de planhorizon van de RSU wordt verlengd tot 2040.

Begin dit jaar heeft het college ingestemd met participatie over de zes varianten uit de verkeersstudie Zuidpoort en heeft zij variant 4 gepresenteerd als voorkeursvariant. Daarbij is de mogelijkheid open gehouden om met nieuwe (sub-)varianten te komen. Gelet op de uitkomsten van de participatie Zuidpoort en de ingediende inspraakreacties op het mobiliteitsplan is het advies om aanvullende maatregelen te treffen waarmee nadelige effecten, die mede uit de participatie naar voren kwamen, worden geminimaliseerd. Dit heeft geresulteerd in variant 4A. Deze wijzigingen in het netwerk zijn verwerkt in het Mobiliteitsplan dat ter vaststelling wordt voorgelegd aan de raad.

Toelichting inhoud Mobiliteitsplan

Verder vooruitkijken betekent in een groeiende stad rekening houden met een aanzienlijke groei van de mobiliteit door de aanzienlijke toename van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers.

Eerder is het Wiel met Spaken al vastgesteld door de Raad. In het Mobiliteitsplan 2040 werken we dit concept verder uit, verduidelijken hoe dit netwerk er uit ziet, wat de samenhang is met de netwerken van de andere modaliteiten en geven we aan wat ervoor nodig is om deze netwerken te laten functioneren. Dit doen we in samenhang met de actualisering van de RSU en in afstemming met de parkeervisie die in de besluitvorming grotendeels gelijk oplopen met het Mobiliteitsplan 2040.

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. In het mobiliteitsplan gaan we voor 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'. Vijf stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde: Slim bestemmen, Anders reizen, Netwerken op orde, Slim parkeren en Slim sturen.

De hoofdlijn van Slim bestemmen uit het mobiliteitsplan is verder uitgewerkt in de RSU 2040. De verstedelijkingskeuzes die daar worden gemaakt hangen sterk samen met de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk uit het Mobiliteitsplan 2040. De grote samenhang zit met name op de inzet op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 kiest Utrecht voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

Er zijn nog meer visies en beleidsstukken (in wording) die raakvlakken hebben met het mobiliteitsplan 2040. Naast de RSU 2040 gaat het hierbij onder andere over de omgevingsvisies Merwedekanaalzone, Binnenstad en Utrecht Science Park, de Parkeervisie en uitwerkingsmodules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren. Zowel tijdens het opstellen van deze beleidstukken, maar ook tijdens het verwerken van de inspraakreacties, zijn deze stukken in samenhang met elkaar opgesteld. Dat geldt ook voor de raadvorstellen zelf.

De Parkeervisie 'Ruimte voor de Buurt', is een verdere uitwerking van Slim parkeren. Deze lag tegelijkertijd met het mobiliteitsplan ter inzage. Hierin wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis.

De impact van de pandemie op de toekomst van de stad kan op dit moment nog niemand overzien. Hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu te voorspellen is hoe ingrijpend dat zal zijn. Wel is de verwachting dat Utrecht haar grote aantrekkingskracht behoudt.

Toelichting Zuidpoort – Ledig Erf

De Zuidpoort is de benaming van het gebied direct ten zuiden van de binnenstad waar veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het gebied Zuidpoort ontwikkelt zich hierdoor als uitloper/onderdeel van de binnenstad. Vanuit de ambitie voor Gezond Stedelijk Leven zijn in dit gebied (verkeers)-maatregelen nodig om de ontwikkeling met al zijn kansen voor de stad te accommoderen.

In de periode 12 januari – 8 februari 2021 heeft participatie plaatsgevonden voor de zes varianten uit de "Verkeersstudie Zuidpoort. Doel van de maatregelen is een aangename inrichting van de Zuidpoort, waar ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, verblijven, goede fiets- en voetgangersvoorzieningen gerealiseerd worden. Bij de meeste varianten treedt er een verschuiving op van het autoverkeer richting het zuiden van het Ledig Erf naar de Vondellaan, naar Oranjebrug, naar 't Goylaan en A12 (zie figuur hoofdstuk 7 van het rapport *Kwaliteit in de Zuidpoort*, waarin dit principe is aangegeven).

Uit de participatie bleek dat veel respondenten en stakeholders het eens zijn met het autoluwer maken van het Ledig Erf. Door de reacties hebben we de oorspronkelijk voorkeursvariant 4 aangepast naar variant 4A. De maatregelen van variant 4A worden toegelicht in het bijgevoegde rapport *Kwaliteit in de Zuidpoort*. Daarin is ook een afbeelding opgenomen met de maatregelen. In deze variant worden de hiervoor beschreven doelen van de Verkeersstudie Zuidpoort nog steeds behaald. Ook zijn zowel de

nadelige effecten (o.a. ontsluiting binnenstad en Hoog Catharijne vanuit Utrecht-oost voor noodzakelijk autoverkeer) als uitstralingseffecten op de omgeving (o.a. Diamantweg) minder groot.

Juridisch kader

Met het actualiseren van het mobiliteitsplan voldoen we aan de wettelijke verplichting uit artikel 8 van de Planwet Verkeer en Vervoer om als gemeente te beschikken over een - zichtbaar - samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.

Op grond van artikel 10 lid 2 van de Planwet Verkeer en Vervoer is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing op een Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan. Dit betekent dat het concept-mobiliteitsplan zes weken ter inzage heeft gelegen, waarbij een ieder die zijn/haar mening wil geven de gelegenheid heeft gehad in die periode een zienswijze hierover in te dienen. Deze zienswijzen zijn betrokken bij besluitvorming om het aangepaste ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad. De zienswijzen, de reactie van de gemeente op deze zienswijze en tot welke aanpassingen dat heeft geleid zijn te vinden in de bijlage Nota van Beantwoording, die ter informatie is bijgevoegd.

Beoogd effect

Het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 biedt het mobiliteitsperspectief van de stad en geeft aan hoe onze groeiende stad op weg naar 2040 gezond, aantrekkelijk en bereikbaar blijft.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad m.b.t. mobiliteitsplan

- [25 januari 2019](#) is de raad geïnformeerd over het verlengen van de horizon van het mobiliteitsplan (aanleiding, onderdelen waarop wordt aangescherpt en proces);
- [17 oktober 2019](#) is het raadsvoorstel Wiel met Spaken behandeld;
- [21 november 2019](#) is de leidraad voor het gesprek met de stad met de raad gedeeld;
- [17 maart 2020](#) is de probleemanalyse in het geval er geen verdere mobiliteitsmaatregelen worden getroffen met de raad gedeeld, samen met een terugkoppeling van het gesprek met de stad;
- [30 november 2020](#) is de raad geïnformeerd over het ter inzage leggen van het Mobiliteitsplan 2040.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad m.b.t. Zuidpoort

- [12 januari 2021](#) is de raad geïnformeerd dat de Verkeersstudie Zuidpoort is vrijgegeven voor participatie.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 vast te stellen, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016), waarmee we prioriteit blijven geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten: - Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging; - Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit, waardoor we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer verminderen en/of beter over de dag spreiden; - Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven voor de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen en door de maatregelen te treffen zoals vastgelegd in de kaart op pagina 69, zorgen we

	er voor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam; d. Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 71) bieden we fietsers de keuze uit verschillende routes om hun bestemming te bereiken. Zo zorgen we er voor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen; e. Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we er voor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast; f. Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 (zoals vastgelegd op de kaart op pagina 99) zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt maximumsnelheid van 50 km/u; g. Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden (zoals vastgelegd op pagina 108), waar je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer, zorgen we er voor dat de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt; h. Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we er voor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegnnet belasten; i. Slim sturen: door het toepassen van de prioritering zoals beschreven in paragraaf 8.1 voor de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen; j. Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel (Poortgebouw), het Ledig Erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.
Argumenten	
1.1	<u>De aanpassing van het vigerende mobiliteitsplan is noodzakelijk zodat er ruimte ontstaat om de binnenstedelijke verdichting te verwezenlijken, te verduurzamen en een aantrekkelijke, gezonde, inclusieve stad te blijven</u> Het aantal inwoners, bezoekers en werknemers in Utrecht groeit en de wegen worden steeds voller. De toegenomen behoefte aan verplaatsen betekent tot nu toe vooral dat er meer wordt gefietst. Het autoverkeer binnen de (snelweg)ring is nauwelijks toegenomen in de afgelopen jaren en die ontwikkeling willen we vasthouden. Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Vanwege de groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers zijn daarbij scherpere integrale netwerkkeuzes nodig om de groei van het fietsverkeer te faciliteren en het OV-netwerk te verbeteren, zodat de bereikbaarheid van andere overstappunten wordt verbeterd om Utrecht Centraal en de binnenstad te ontzien. Op deze manier kunnen meer woningen en meer werkgelegenheid samengaan met meer ruimte voor groen, spelen en verblijven in een prettige en gezonde omgeving.

1.2	<u>Met de aanpassing blijft de basis van het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016 overeind, maar wordt de planhorizon verlegd naar 2040</u>
	Daarmee verlengen we de kaders tot 2040 voor: - de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en goederenvervoer en de te ontwikkelen mobiliteitsknooppunten inclusief P&R; - de principes voor het regelen van verkeer op kruispunten en voor verkeersmanagement, reisinformatie, mobiliteitsmanagement en goederenlogistiek; - de snelheidslimieten op de Utrechtse wegen; - de bereikbaarheidsrandvoorwaarden voor de verschillende vervoerswijzen waarmee het samen oplopen van de mobiliteitsopgave en ruimtelijke ontwikkelingen wordt gewaarborgd.
1.3	<u>Het Wiel met Spaken maakt de gewenste ontwikkeling van een polycentrische stad conform de RSU mogelijk</u>
	Er is een grote samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. We zetten in op binnenstedelijk verdichten om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. Dit is al vastgelegd in de Ruimtelijk Strategie uit 2016. Nieuw bij het verlengen van de horizon van zowel de RSU als het mobiliteitsplan naar 2040 is dat we kiezen voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: Op de punten waar het wiel met de spaken samenkomen realiseren we nieuwe verstedelijkingsknooppunten.
1.4	<u>Het verdergaand spreiden van fietsverkeer is noodzakelijk om de groei van het fietsverkeer te faciliteren door de drukte te verdelen</u>
	In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. Door de verdichting van de stad, de doorontwikkeling van het stedelijke en regionale fietsnetwerk en de ontwikkeling van elektrische fietsen is het fietsgebruik de afgelopen jaren sterk toegenomen. De verwachting is dat deze groei doorzet. Als we verder geen maatregelen treffen raken vooral routes naar het centrum en station Utrecht Centraal daardoor verder overbelast. Daarbij komt dat steeds meer verschillende maten fietsen, waaronder een groeiend aantal vrachtfietsen en meer snelheidsverschillen tussen fietsen de druk op het netwerk vergroten. Zonder verdere uitbreiding en verbeteringen van het fietsnetwerk waarmee we de fietsers beter kunnen spreiden, neemt de drukte zodanig toe dat de aantrekkelijkheid van fietsen afneemt. Daarom is in het Mobiliteitsplan een fijnmazig fietsnet opgenomen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>De maatregelen die worden genoemd in het mobiliteitsplan brengen een forse investeringsopgave met zich mee die nog voor een groot deel gedekt moet worden</u>
	Met de huidige programmering in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) wordt voor een deel invulling gegeven aan het realiseren van de ambities uit het vigerende mobiliteitsplan SRSRSB. Met het actualiseren van het mobiliteitsplan en het verlengen van de planhorizon naar 2040 wordt inzichtelijk gemaakt welke aanvullende maatregelen wenselijk zijn. Die extra maatregelen brengen een forse investeringsopgave met zich mee. Hetgeen logisch is want de stad groeit de komende decennia ook fors. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. Omdat de investeringsopgave (nog) niet gedekt is en

	sowieso niet alle maatregelen tegelijk in uitvoering kunnen worden gebracht, is er in het Mobiliteitsplan 2040 een afwegingskader opgenomen. Dit afwegingskader dient om prioritering en fasering aan te brengen in de reeks maatregelen, zodat hierover besluitvorming kan plaatsvinden bij de herprogrammering van de gemeentelijke middelen bij de voorjaarsnota. Tot slot zullen substantiële bijdragen van Rijk, provincie en derden daarbij noodzakelijk zijn om uitvoering te kunnen geven aan de investeringsopgave.
Beslispunt	
2	Voor het weren van doorgaand autoverkeer ter plekke van het Ledig Erf variant 4A (als alternatief voor de oorspronkelijk voorkeursvariant van het college die ter inzage is gelegd) vast te stellen, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040, waarbij de volgende uitgangspunten gelden: - Het weren van doorgaand autoverkeer regelen met een intelligent toegangssysteem, waardoor het Ledig Erf wel toegankelijk blijft voor specifieke doelgroepen die een bestemming in het gebied hebben, evenals voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer; - Doorgaand autoverkeer op de Vondellaan ter hoogte van het kruispunt met de Bleekstraat te weren door autoverkeer verplicht af te laten slaan naar de Bleekstraat; - Ongewenst sluipverkeer tegen te gaan door de Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten; - De maatregelen gericht op het weren van doorgaande autoverkeer worden pas gerealiseerd nadat de raad heeft ingestemd met de financiële dekking voor de aanvullende maatregelen buiten de Zuidpoort.
Argumenten	
2.1	<u>Variant 4A is een uitwerking van het uitgangspunt Slim sturen uit het Mobiliteitsplan 2040: weren van doorgaand autoverkeer (1J)</u> Al in het verkeersplan SRSRSR (2016) is het principe voor autoverkeer “van binnen naar buiten” opgenomen. Daarbij zijn het Ledig Erf en de Vondellaan expliciet opgenomen als wegen waar het (doorgaande) autoverkeer wordt teruggedrongen ten behoeve van een betere leefbaarheid en oversteekbaarheid. Dit principe is ook opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040.
2.2	<u>De voorgestelde variant heeft een goede balans voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en/of leefbaarheid en uitstralingseffecten elders</u> Variant 4A heeft de beste balans tussen verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de (auto)verkeersafwikkeling in het gebied ten zuiden van de binnenstad. Met variant 4A wordt kwaliteitsverbetering op zowel het Ledig Erf als de route Vondellaan–Baden Powellweg–Albatrosstraat bereikt, met minder ingrijpende consequenties voor het autoverkeer dan bij de oorspronkelijke voorkeursvariant 4.
2.3	<u>Door de toepassing van een intelligent toegangssysteem kan de bereikbaarheid van de binnenstad voor degenen die afhankelijk zijn van de auto gewaarborgd worden</u> We werken het systeem van intelligente toegang uit, om doorgang mogelijk te maken voor doelgroepen die een bestemming hebben in het gebied. Dat nood- en hulpdiensten één van de doelgroepen zijn, is evident. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer. Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze het mogelijk en uitvoerbaar is dat met dit systeem bewoners, die in het zuidelijke van de binnenstad wonen, de toegang kan worden verleend.
2.4	<u>Op basis van de inspraakreacties is variant 4A uitgewerkt, deze komt tegemoet aan bezwaren van belanghebbenden in de zuidelijk binnenstad en de Catharijnesingel</u> Zowel een aantal bewonersgroepen als Centrum Management Utrecht als

	stakeholders met meer economische motieven (zoals ondernemers op de Ooster- en Westerkade en in Rotsoord) hebben een voorkeur voor variant 4A boven variant 4.
2.5	<u>Parkeergarage Vaartsche Rijn is bij variant 4A beter bereikbaar dan bij variant 4</u> De parkeergarage is in de voorliggende variant 4A beter bereikbaar voor autoverkeer uit zowel de binnenstad, de Ooster en Westerkade e.o., Utrecht-Oost en Zuid.
Kanttekeningen	
2.1	<u>Om sluipverkeer in de Zuidpoort tegen te gaan zijn wellicht meer aanvullende maatregelen nodig</u> Het voorkomen van doorgaand verkeer op het Ledig Erf en de Vondellaan zorgt ervoor dat er zonder aanvullende maatregelen sluiproutes ontstaan in de directe omgeving. Daarom is het noodzakelijk de (snelfietsroute) Jutfaseweg ter hoogte van de Vondellaan voor autoverkeer af te sluiten. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre éénrichtingsverkeer noodzakelijk is op de Gansstraat richting het oosten. Beide maatregelen passen binnen het (voorgenomen) mobiliteitsbeleid: dragen bij aan een betere doorstroming van fiets en bus en zorgen voor een betere oversteekbaarheid. Ook zijn deze maatregelen positief voor de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting.
2.2	<u>Bij variant 4A vershuift het autoverkeer naar wegen in het zuidelijke deel van de stad</u> Ondanks dat dit bij variant 4A minder optreedt dan bij variant 4, vershuift ook bij variant 4A het autoverkeer in met name zuidelijke richting. Hierdoor zijn er ook bij deze variant nog steeds aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat er knelpunten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid optreden. Maatregelen die we nemen zijn de (her)inrichting van de route Waalstraat-Diamantweg als 30 km/u zone en het anders instellen van verkeerslichten (doseren). Ook bevorderen van de doorstroming op 't Goylaan door het herinrichten van de kruising met de Linschotensingel en vervolmaken van het verkeersmanagementsysteem op de hele route Goyplein-Europalaan horen tot deze maatregelen. Daarnaast geven indicatieve geluidsberekeningen aan dat het naar verwachting nodig is om op een aantal wegen geluidsmaatregelen te nemen als de hoeveelheid verkeer toeneemt.
2.3	<u>De uitkomsten van de participatie geven een afwisselend beeld</u> Door de participatie met 6 varianten zijn er ook veel verschillende reacties binnengekomen en veel verschillende voorkeuren, ideeën en bezwaren. De belangen van de respondenten en stakeholder zijn ook zeer divers: van direct lokaal tot stedelijke belangen en overlappen daartussen. Daarom is er geen enkele variant die tegemoet komt aan alle wensen van de respondenten. De huidige situatie doet dat echter ook niet (niets doen is geen optie). Wel hebben de reacties op de varianten ertoe geleid dat de voorkeursvariant is aangepast naar 4A, waarbij met name de bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad verbeterd.
2.4	<u>Voor de aanvullende maatregelen is nader onderzoek nodig naar noodzaak, vorm en dekking</u> Voor de aanvullende maatregelen die nodig zijn om de negatieve effecten op de leefbaarheid door verdrijving van het autoverkeer tegen te gaan is nader onderzoek nodig. Dit betreft onderzoek naar noodzaak, scope en kosten van deze maatregelen. De volgende aanvullende maatregelen worden nader onderzocht: - Geluidsmaatregelen: uit (indicatief) onderzoek volgt dat de verwachting is dat geluidsmaatregelen nodig zijn. Onderzoek is nodig naar de exacte

	maatregelen en bijbehorende kosten; - Eenrichtingsverkeer Gansstraat: onderzoek moet uitwijzen of deze maatregel nodig is; - Herinrichten Waalstraat-oost. Voor deze maatregelen moet de financiële dekking geregeld zijn voordat gestart kan worden met het invoeren van maatregelen gericht op het weren van doorgaand autoverkeer in de Zuidpoort.
Beslispunt	
3	Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 'op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van het Mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
3.1	<u>Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel</u> De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 dient hieraan te worden toegevoegd, ter vervanging van het mobiliteitsplan Slim Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

Financiën

Mobiliteitsplan

Met het Mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn voor een groeiende stad. Het Mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die benodigd zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo'n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit de beschikbare middelen van de gemeente die beschikbaar komen door de groei van de stad en de nog vrij besteedbare middelen uit het MPB (zo'n 322 miljoen euro tot 2040).

Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. De investeringsstrategie van de RSU 2040 wordt als uitgangspunt gehanteerd waaraan invulling wordt gegeven bij de integrale afweging Voorjaarsnota en de jaarlijkse begrotingsvaststelling van de meerjaren investeringsprogramma's zoals het MPB. De investeringsstrategie leggen we als onderdeel van de RSU 2040 ter vaststelling voor aan uw raad. Deze strategie wordt vervolgens door ons steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

In hoofdstuk 9 van het Mobiliteitsplan 2040 is de programmering op hoofdlijnen uitgewerkt. Het bevat een afwegingskader waarmee getoetst kan worden of nieuwe maatregelen en projecten voldoende bijdragen aan de doelen van het mobiliteitsplan. Het helpt daarmee bij het prioriteren en maken van keuzes vanwege financiële beperkingen. Verder bevat het een fasering op hoofdlijnen van mogelijke maatregelen. De programmering wordt jaarlijks bij de Voorjaarsnota geactualiseerd.

Zuidpoort

De in dit voorstel genoemde maatregelen behorende bij variant 4A bekostigen we als volgt:

- Voor de herinrichting van zowel het Ledig Erf, de route Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat en het afkoppelen van de Jutfaseweg is in totaal 3,6 miljoen euro gereserveerd, waarvan 50% subsidie (Aanpak bereikbaarheid Randstadspoorstation). Op basis van de eerste

indicatieve berekeningen gaan we ervan uit dat dit beschikbare budget voldoende is voor deze te nemen maatregelen. Naar aanleiding van de volgende planfase (IPvE/FO) toetsen we de raming uit deze fase aan het beschikbare budget.

- De herinrichting van de Waalstraat valt deels binnen de ontwikkeling van het MWKZ. Voor het deel van de Waalstraat-oost is nog geen financiële dekking beschikbaar. Op basis van vaststelling van het IPvE/FO wordt de dekking aangegeven bij de programmering van het MPB.
- De herinrichting van de Diamantweg (die aansluit op de Waalstraat) is geraamd op ca. 0,45 miljoen euro. Deze is opgenomen in de voorgestelde programmering voor het MPB 2021.
- De optimalisatiemaatregelen op de route 't Goylaan/Socrateslaan zijn voorzien in het project "Herinrichting Socrateslaan". Uitzondering hierop is de herinrichting/optimalisatie van het kruispunt 't Goylaan – Linschotersingel (0,615 miljoen euro); deze is opgenomen in de voorgestelde programmering voor het MPB 2021.
- Het éénrichtingsverkeer op de Gansstraat en de herinrichting van de Waalstraat-oost zijn vooralsnog niet opgenomen, omdat hiernaar nader onderzoek plaatsvindt bij het opstellen van het IPvE/FO Vondellaan – Albatrosstraat. Bij de uitwerking van het IPvE/FO toetsen we of deze maatregelen inderdaad nodig zijn en wat de benodigde middelen hiervoor zijn. Dekking van deze mogelijke maatregelen wordt op basis van het IPvE/FO aangegeven bij de programmering van het MPB.
- Uit een eerste (indicatief) onderzoek volgt dat geluidsmaatregelen naar verwachting nodig zijn. De mogelijke kosten van deze maatregelen worden voorlopig geraamd tussen de 2-3 miljoen euro. We werken de mogelijke geluidsmaatregelen uit in de volgende IPvE/FO-fase. Daardoor is het op dit moment prematuur om dit al mee te nemen in de programmering. Gezien de samenhang met en de voortgang van de uitvoering van de andere projecten (Vondellaan en Ledig erf) wordt dit parallel aan de IPvE/FO-fase onderzocht. Dekking van deze mogelijke maatregelen wordt op basis van het IPvE/FO aangegeven bij de programmering van het MPB.

Vervolg

Mobiliteitsplan

Om te beoordelen of we met het mobiliteitsplan op de goede weg zijn, brengen we jaarlijks een monitor uit. Op basis van de resultaten uit de monitoring volgen we van jaar tot jaar hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. De volgende monitor, met cijfers over 2021, ontvangt u ongeveer tegelijkertijd met het Meerjaren Programma Ruimte. De opzet van deze monitor is gelijk aan die van eerdere jaren, waarbij uiteraard de nodige verschillen te zien zullen zijn als gevolg van de effecten van de coronamaatregelen. Het Mobiliteitsplan 2040 vraagt om nieuwe indicatoren. In het Mobiliteitsplan 2040 staat een overzicht van wat we de komende jaren in beeld willen brengen. Sommige van deze nieuwe indicatoren kunnen we volgend jaar al meenemen. Voor een aantal indicatoren zullen echter nieuwe geschikte databronnen gezocht moeten worden, waarna vervolgens inwinning en verwerking nog moeten starten. Dit zal in de komende jaren plaatsvinden. De edities vanaf 2022 breiden we daarom gefaseerd uit.

Het Mobiliteitsplan heeft als planhorizon 2040. Gedurende die 20 jaar zullen we met de realisatie van diverse projecten flink aan de weg timmeren om de doelstelling te verwezenlijken. Sommige maatregelen zijn geschikt om 'morgen' mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd. Maar er zijn ook maatregelen waar we pas over 10 tot 15 jaar een aanvang mee kunnen maken. In het Mobiliteitsplan hebben we een hoofdlijn in de programmering aangebracht door drie termijnen te onderscheiden. Naar mate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid van de programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe. Daarom overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. Wij gaan deze programmering uitwerken in een *Agenda Mobiliteitsplan van strategie naar realisatie*. Hierin laten we zien wat de fasering is van al deze projecten (planvoorbereiding en realisatie), beschrijven we de onderlinge samenhang in de tijd, evenals die met de diverse gebiedsontwikkeling en actualiseren we de totale investering. Dat doen we onder de paraplu van de investeringsstrategie RSU. Over het resultaat informeren wij u bij de agendering van de Voorjaarsnota en Meerjaren Programma Ruimte. Dat is ook het moment dat we u met de voortgangsrapportage bereikbaarheid informeren over de voortgang van de realisatie van de projecten die onderhanden zijn. Dit doen we voor het eerst in 2022.

De planning is dat we op basis van de ingediende inspraakreacties nog voor het zomerreces een besluit nemen over de Parkeervisie, die we dan vervolgens ter vaststelling aan u voorleggen.

Zuidpoort

Na vaststelling van variant 4A als onderdeel van het mobiliteitsplan voeren we als onderdeel van de herinrichtingsprojecten Ledig Erf en Vondellaan een (faserings-)studie uit naar de volgorde van realisatie van de projecten in de periode 2024-2025. Hierbij geldt dat bij de toegekende subsidiebijdrage in het kader van Aanpak bereikbaarheid Randstadspoorstation voor het herinrichtingsproject Ledig Erf en de route Vondellaan-Albatrosstraat in 2024 moet zijn gerealiseerd. Hierbij gaat het naast de projecten in de Zuidpoort, zoals de herinrichting/autoluw maken Ledig Erf en de herinrichting Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat ook om (nader onderzoek naar) de aanvullende maatregelen in de omgeving. Indien uit het onderzoek blijkt dat nadere maatregelen nodig zijn zullen we bij het MPB een voorstel opnemen.

Participatie

Mobiliteitsplan

Tijdens de totstandkoming van het plan is meerdere malen overlegd met diverse belanghebbenden, lokale en regionale overheden en maatschappelijke instanties. Belangrijkste momenten daarvoor waren [het gesprek met de stad in november 2019](#), twee digitale workshops met inwoners in juni 2020 en verschillende werksessies met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen en werkgevers.

Tijdens de inspraakperiode van 8 december 2020 tot 1 februari 2021 is het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op dit plan. Op 15 december 2020, 11 en 18 januari 2021 zijn er Informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van het mobiliteitsplan is toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd om te bezien of het Mobiliteitsplan 2040 aangepast kan of moet worden. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze nota beantwoord. Het resultaat is te lezen in de *Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040*.

Zuidpoort

Over de varianten van de Zuidpoortstudie heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden (ruim 1800 reactie op denkmee.utrecht.nl, 42 digitale spreekuren, 18 interviews en klankbordgroep met 11 organisaties). Uit de participatie komt een divers beeld naar voren (zie ook bijlage 1), waarbij een meerderheid van de respondenten aangeeft één of meerdere maatregelen voor het weren van doorgaand autoverkeer te ondersteunen. Bij de verdere uitwerking van de projecten zal in de verschillende fasen om de komen tot een vastgesteld definitief ontwerp op de gebruikelijke momenten participatie plaatsvinden (consultatie van IPvE/FO en later van het VO).

Communicatie

Als het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

Als variant 4A is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente.

- Via denkmee.utrecht.nl zijn de uitkomsten van de participatie bekend gemaakt;
- De actieve deelnemers aan de participatie (interviews, klankbordgroep) zijn per mail geïnformeerd.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

1. Mobiliteitsplan Utrecht 2040

Bijlagen informatief

2. Nota van beantwoording op inspraakreacties Mobiliteitsplan 2040 en bijlage met overzicht inspraakreacties en beantwoording

3. Afschriften van brieven aan en de reacties van Provincie Utrecht, gemeente De Bilt, gemeente Nieuwegein, ProRail, Rijkswaterstaat Directie Utrecht, NS, Politie
4. Samenvatting wijzigingen Mobiliteitsplan 2040 t.o.v. SRSRSB
5. Rapport Kwaliteit in de Zuidpoort
6. Participatieverslag Zuidpoort