

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2024, NUMMER 168

Datum	29 november 2024
Van	College B&W
Behandeld door	Wouter van Mierlo
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	w.van.mierlo@utrecht.nl
Kenmerk	12915734
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2024 nummer 168 van Jantine Zwinkels (CDA) van 14 oktober 2024 over 'Passen al deze mobiliteitsprojecten wel in het plan 2040?' De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Welke mobiliteitsprojecten zijn er nog geprogrammeerd tot 2030 en hoe dragen ze bij aan de visie voor 2040?

Antwoord 1

De programmering van de fysieke investeringsprojecten die worden gedekt uit het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB), staan genoemd in de bijlage 'Financieel overzicht meerjarenprogramma bereikbaarheid 2024', die (niet openbaar) is bijgevoegd bij het MPR/VJN van mei 2024. Deze investeringen zijn ook opgenomen op de investeringsstaat bij de begroting en de jaarrekening. De niet-fysieke investeringen (zoals bijvoorbeeld een bijdrage aan 'Goed op Weg' vanuit Anders Reizen) staan in de Programmabegroting en Jaarverantwoording ('wat heeft het gekost'). Met deze projecten houden we de bereikbaarheid en verkeersveiligheid zo goed mogelijk op peil. Om gezond stedelijk leven en de groei van de stad mogelijk te maken, zetten we in op de transitie naar ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit). We streven naar een stad waarin mobiliteit en bereikbaarheid voor iedereen op orde is. De projecten uit het MPB dragen daaraan bij.

Vraag 2

Hoe staat het met de ontwikkeling van hubs, denk aan Lunetten, Westraven, Leidsche Rijn?

Antwoord 2

Het Mobiliteitsplan 2040 noemt buurt- en wijkhubs (met deelmobiliteit), stations (zoals Lunetten en Leidsche Rijn), OV-knooppunten zonder station (zoals Westraven), goederenhubs en parkeerhubs buiten de gemeente waar automobilisten kunnen overstappen op fiets of regionaal OV voordat zij de Ring Utrecht bereiken.

De in de vraag genoemde drie hubs zijn belangrijke OV-knooppunten binnen de gemeente Utrecht, als onderdeel van het OV-concept 'Wiel met Spaken'. Over het geheel kunnen we melden dat op alle typen hubs en OV-knooppunten voortgang is gemaakt en dat dit erin resulteert dat we eind 2024 meer dan 20 mobiliteitshubs hebben gerealiseerd.

Een aantal belangrijke ontwikkelingen willen we hier alvast benoemen. Op alle Utrechtse (sprinter)stations worden in 2025 deelvervoerhubs met extra aanbod ontwikkeld. Ook werken we waar nodig aan extra fietsstallingen op stations. NS heeft aangekondigd dat in de dienstregeling 2025 een einde komt aan de afgeschaalde bediening van de sprinterstations in de daluren. Op twee regionale OV-knooppunten (Westraven en de Hub XL Papendorp) werken we aan het concept 'Parkeren op Afstand' in combinatie met deelvervoer, fietsstallingen en voldoende OV van en naar de grote bouwlocaties, ter compensatie van de lage parkeernormen. Daarbij ontwikkelen we binnen de bouwlocaties zelf voldoende buurthubs. Voor de regionale hub Vianen hebben we als regio tijdens het afgelopen BO MIRT van 7 november 2024 financiële afspraken gemaakt met het Rijk om de overstap voor automobilisten op de A2 naar het OV te verbeteren. Voor de langere termijn onderzoeken we in de MIRT-verkenning onder andere hoe de overstapfunctie van Utrecht Centraal en Westraven het beste kan worden vormgegeven met de realisatie van de Merwedelijn.

Vraag 3

Hoe staat het met de ring van knooppunten daaromheen? Denk aan Maarssen, Woerden, Driebergen-Zeist, waar ook intercity-haltering zouden bijdragen aan de overstap van reizigers?

Antwoord 3

Naast het versterken van regionale treinstations (om vanaf daar meer reizigers met de trein, het regionale OV of de fiets naar Utrecht te laten reizen), zijn we afgelopen jaar op initiatief van de gemeente Utrecht in [U Ned](#) gestart met de programmalijn Corridorhubs. Dit zijn locaties in de regio langs de verschillende snelwegcorridors (A2, A12, A27, A28), waar we de overstap van de auto op met name trein of snelbus naar (vooral de werklocaties in) de stad willen versterken. Dit draagt bij aan de mobiliteitstransitie en zo houden we de ring draaiende. Denk daarbij bijvoorbeeld aan P+R Soesterberg aan de A28 en de hub Vianen bij het busstation aan de A2. Voor de corridorhubs wordt gewerkt aan een locatieanalyse. Daarbij worden ook randvoorwaarden en de benodigde samenwerking tussen overheden (Rijk, provincie en gemeenten) en private partijen verder uitgewerkt, zodat er tussen Rijk en regio afspraken gemaakt kunnen worden over concrete maatregelen. Zoals in het antwoord op vraag 2 is vermeld, hebben we als regio tijdens het BO MIRT op 7 november 2024 financiële afspraken gemaakt met het Rijk over de hub Vianen. Ook zijn er financiële afspraken gemaakt over het verbeteren van de aansluiting van de A2 op de hub Papendorp voor het openbaar vervoer. Dit draagt bij aan het beter ontsluiten met OV van de hub Vianen en Papendorp XL.

Vraag 4

Hoe kijkt het college naar landelijk en provinciaal beleid met betrekking tot investeringen in openbaar vervoer, die we hard nodig hebben en van afhankelijk zijn om een voor bewoners een toekomstig mobiliteitssysteem waarin we een goede ov-alternatieven willen bieden? Hoe werkt het college hierop samen met het Rijk en welke actuele inzichten zijn er te delen?

Antwoord 4

Wij hechten grote waarde aan samenwerking met Rijk en provincie om op tijd tot de schielsprong in het OV te komen, om bewoners en bezoekers van Utrecht voldoende ov-alternatieven te blijven bieden. We werken op verschillende manieren samen. Zonder volledig te zijn, noemen we de belangrijke samenwerkingsverbanden en actualiteiten:

- *Gemeente en provincie Utrecht werken in de zogeheten ov-alliantie nauw samen aan de - Ontwikkelagenda, met name gericht op verbetering van het bus- en tramvervoer en de OV-knooppunten in de stad. Voorbeelden zijn de ov-verbinding Overvecht-CS en de regionale studie mobiliteitsknooppunt Lunetten – Koningsweg.*

- *In U Ned werken we samen aan de MIRT-Verkenning OV en Wonen (met o.a. de totstandkoming van de Merwedelijn en de verbetering van de ov-bereikbaarheid van USP). Ook werken we aan de ontwikkeling van de BRT-verbindingen Breda-Gorinchem-Utrecht (via de Hub XL in Papendorp) en de BRT Amersfoort-USP.*
- *Binnen het landelijke programma Toekomstbeeld OV is onlangs een MIRT-onderzoek gestart voor de doorontwikkeling van de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD). Stad, regio en provincie Utrecht zijn hierbij betrokken. Via de G4 is Utrecht ook betrokken bij andere onderwerpen en ov-innovaties en -evaluaties van het landelijke Toekomstbeeld OV.*

Vraag 5

Waarom wordt er zo hard gepleit voor het laten doorgaan van alle projecten, maar dan met veel minder kwaliteit, in plaats van keuzes maken (een betere prioritering en afweging van projecten)?

Antwoord 5

Vanuit de beperking van de huidige budgetten maken we reeds keuzes. De budgetten zijn nu eenmaal beperkter dan de ambities uit het door uw raad vastgestelde [Mobiliteitsplan 2040](#). De programmering komt voort uit de doelstellingen en prioriteiten van hetzelfde Mobiliteitsplan 2040. Vanwege de bezuinigingen zetten we nu nog meer in op zo sober mogelijk ambities waarmaken én portefeuilles koppelen (natuur het werk laten doen bij vergroening, materialen hergebruiken, werk met werk, etc.). Bezuinigingen geven extra reden om nog beter integraal te programmeren. De reden dat we de huidige programmering (versoberd) willen laten doorgaan is omdat de projecten een belangrijke bijdrage leveren aan de verschillende doelstellingen uit het Mobiliteitsplan. Daarnaast zijn aan veel van deze projecten bindende afspraken verbonden:

- *Als projecten gegund zijn of al in realisatie;*
- *Als sprake is van cofinanciering (bijdragen derden, bijvoorbeeld Rijk of provincie);*
- *Als er bindende afspraken met derden zijn (zoals de reservering voor de doorsteek Papendorp die gekoppeld is aan de woningbouwopgave van Merwede).*

Vraag 6

In Overvecht staat mobiliteit ook hoog op de agenda van de bewoners, naar aanleiding van de gemeentelijke plannen die zijn aangekondigd in de Omgevingsvisie. Wij hebben gesproken met het wijkplatform en hebben de volgende vragen:

- Waarop is de keuze van gemeentelijke projecten voor verkeersveiligheid in Overvecht gebaseerd? Het wijkplatform herkent namelijk niet prioriteit bij de voorbeelden die zijn genoemd door wethouder, namelijk Vuurlanddreef, Zuidpooldreef en Jagerskade.
- Is een dergelijke prioritering van projecten afgestemd met bewoners uit Overvecht? Zo ja, welke knelpunten (in verkeersveiligheid in de wijk) hebben zij aandragen en hoe zijn die meegewogen/meegenomen? Zo nee, waarom niet en is het college bereid te herzien?
- Is het college bereid om de Seinedreef en Marnedreef in te richten als een 30 km weg/zone, in combinatie met snelheidsremmende inrichtingsmaatregelen? Zo ja, wanneer kan dit worden gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?
- Worden de mobiliteitsmaatregelen uit de Omgevingsvisie Overvecht in samenhang bekeken met de planstudie van de NRU? Voorbeeld hiervan is wat de afsluiting van de Carnegiedreef zal betekenen voor de doorstroming op de NRU. Hoe worden dit soort afhankelijkheden onderzocht en wanneer wordt de raad hierover geïnformeerd?

Antwoord 6

- Bij de genoemde voorbeelden gaat het om straten die met beperkte maatregelen (o.a. bebording) een 30 km/u snelheid kunnen krijgen. Hiermee kunnen we het beschikbare geld effectief inzetten, door wegen die met beperkte middelen heringericht kunnen worden snel aan te pakken.*

De prioritering van deze straten komt dus voort uit het effectief inzetten van geld en niet direct op basis van ongevallen of meldingen. Naast deze projecten werken we vanuit verkeersveiligheid onder andere ook aan herinrichtingen, het verbeteren van oversteken en de versnelde invoer van 30 km/uur. Bij de prioritering van projecten spelen verschillende overwegingen een rol. We kijken onder andere naar urgentie, kosten en onderhoudsplanning (werk met werk). Zie ook het antwoord bij vraag 5.

- b. De prioritering van de genoemde straten is niet afgestemd met bewoners. De prioritering is een stadsbrede afweging, waarbij we kijken naar de ernst van de problematiek en mogelijke maatregelen. We beoordelen elke melding over verkeersveiligheid.*
- c. Op de Seinedreef is vorig jaar 30 km/uur ingevoerd. Op dit moment onderzoeken we of ook de snelheid op (onder andere) de Marnedreef op korte termijn naar 30 km/u kan, als onderdeel van de versnelde aanpak invoer 30 km/u.*
- d. Ja, deze worden in samenhang bekeken. Op dit moment worden drie varianten voor de NRU onderzocht. Onderdeel van deze studie is een gevoeligheidsanalyse, waarin de effecten van de maatregelen uit de (ontwerp) omgevingsvisie voor de NRU worden onderzocht. Uitkomsten worden meegenomen bij verdere keuzes/besluitvorming over de NRU. Hierover wordt de raad naar verwachting voor eind 2024 nog geïnformeerd.*

Vraag 7

Een andere bewoner doet mee met een Telraam-project 1 om het verkeer in de Albatrosstraat te meten. Wat gebeurt er met deze tellingen, hoe acteert de gemeente Utrecht op deze informatie?

Antwoord 7

De gemeente maakt geen gebruik van de gegevens die met Telraamsystemen worden verzameld. De nauwkeurigheid van dit telsysteem is niet stabiel en verschilt per locatie, doordat deze beïnvloed wordt door de afstand van de woning tot de weg, de intensiteiten op de weg (veel of weinig gemengd verkeer), zonlicht/schaduwwerking, geparkeerde auto's, enzovoort. We kunnen op basis van de data geen betrouwbare uitspraken doen. Met andere meetsystemen kunnen we betrouwbaarder meten.

Vraag 8

Weer een andere bewoner vraagt zich af waarom er projecten worden opgestart in Rijsweerd Zuid rondom verkeersveiligheid terwijl daar geen ongelukken hebben plaatsgevonden. Er zijn echter wel veel meldingen over de omgeving van de Archimedeslaan en Pythagoraslaan. Zou het dan niet beter zijn om daar de focus naar te verleggen, zodat studenten bijvoorbeeld veilig naar de Uithof (USP) kunnen fietsen? Ook in Rijsweerd Oost (nabij de Prins Hendriklaan) zijn er al veel meldingen geweest en zal door nieuwbouw het aantal verkeersdeelnemers sterk toenemen. Hoe kijkt het college hiernaar?

Antwoord 8

Rijsweerd Zuid kent nog veel woonstraten waar nu nog een snelheid geldt van 50 km/u. Dit is geen veilige snelheid op veel straten in Rijsweerd Zuid, daarom verlagen we de snelheid naar 30 km/u. Dit sluit aan op het uitgangspunt uit het Mobiliteitsplan 2040 "alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van "30 kilometer per uur, tenzij". Dat is veiliger voor iedereen. Het zijn allemaal straten die tot 2040 geen onderhoud op de planning hebben en waar geen belangen vanuit openbaar vervoer (geen buslijn in de wijk) en Nood- en Hulpdiensten (geen hoofdrijroute) spelen. Deze straten kunnen zonder ingrijpende maatregelen naar 30 km/u. Met het budget van € 185.000,- brengen wij in één keer 18 straten in Rijsweerd terug van 50 km/u naar 30 km/u. Hier is de Raad op 23 maart 2022 over [geïnformeerd](#). De Pythagoraslaan en Archimedeslaan zijn drukke ontsluitingswegen met een belangrijke functie voor OV en Nood- en hulpdiensten. Wij onderzoeken hoe wij de verkeersveiligheid op oversteken kunnen verbeteren. Eén van de oversteken die we onderzoeken ligt op de Archimedeslaan (ter hoogte van de Pisuisselaan). Het volledig herinrichten en geloofwaardig verlagen

¹ Zie: <https://gezondstedelijklevenshub.nl/innovatie/projecten/telnet-met-telraam.html>

van de snelheid op deze straten is veel complexer en duurder. In grote delen van de stad zal het aantal verkeersdeelnemers sterk toenemen door de bevolkingsgroei. Wij geven daarom meer ruimte aan fietsers en voetgangers en kijken bijvoorbeeld ook hoe wij fietsverkeer beter door de stad kunnen spreiden.

Vraag 9

Wanneer komt de geactualiseerde versie van de Agenda Mobiliteitsplan 2040 naar de raad? Is het mogelijk dat wij deze voor de zomer ontvangen, zodat we deze na de zomer kunnen agenderen voor een commissiedebat en raadsvergadering? Dit zou namelijk onze voorkeur hebben.

Antwoord 9

In de MPR 2026 (Voorjaarsnota) maken we inzichtelijk wat de bezuinigingen betekenen voor de programmering van de mobiliteitsprojecten. De Agenda Mobiliteitsplan biedt inzicht in wat we nu, straks en later willen doen om de doelen van het Mobiliteitsplan 2040 te realiseren, maar bevat geen financiële meerjarenplanning en is dan ook geen geschikt document om de effecten van de bezuinigingen mee in beeld te brengen. De planning is om uiterlijk in het 4e kwartaal van 2025 een update van de agenda te maken. We moeten echter een slag om de arm houden, omdat we ook de bezuinigingen op het beleidsbudget van ruim 700.000 per jaar nog moeten verwerken en deze mogelijk de inzet op het actualiseren van de Agenda Mobiliteitsplan raken. Ook de wijze waarop we de bezuinigingen op het beleidsbudget willen doorvoeren, zullen we aangeven bij de komende Voorjaarsnota.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Schriftelijke vragen Passen al deze mobiliteitsprojecten wel in het plan 2040?

13 oktober 2024

Vragen:

Concrete aanleiding voor deze vragen was de georganiseerde informatiemarkt op 24 juni. Inwoners zien dat het college kiest voor “knips”, terwijl het maar de vraag is of de verkeersdrukke daarmee verdwijnt of juist verergert danwel verplaatst naar andere, reeds zeer drukke wegen. Financiële tekorten (blijkend uit de Voorjaarsnota en Programmabegroting) dwingen ons om na te denken over gerichte bezuinigingen op de grootste mobiliteitsprojecten van de gemeente. Echter, dat willen wij op een verstandige manier doen. Het is belangrijk gestelde randvoorwaarden van het Mobiliteitsplan 2040 wel in de gaten te blijven houden, ook in samenwerking met onze buurgemeenten. Wij willen graag meer zicht op de vraag of we wel de juiste randvoorwaarden scheppen voor het Mobiliteitsplan en daaraan voldoen met de keuzes van het college. Vooruitlopend (voorbereidend) op de geactualiseerde versie van de Agenda Mobiliteitsplan 2040, aangekondigd in de brief over de Monitor en voortgangsrapportage, hebben wij de volgende vragen:

- 1) Welke mobiliteitsprojecten zijn er nog geprogrammeerd tot 2030 en hoe dragen ze bij aan de visie voor 2040?
- 2) Hoe staat het met de ontwikkeling van hubs, denk aan Lunetten, Westraven, Leidsche Rijn?
- 3) Hoe staat het met de ring van knooppunten daaromheen? Denk aan Maarssen, Woerden, Driebergen-Zeist, waar ook intercity-haltering zouden bijdragen aan de overstap van reizigers?
- 4) Hoe kijkt het college naar landelijk en provinciaal beleid met betrekking tot investeringen in openbaar vervoer, die we hard nodig hebben en van afhankelijk zijn om een voor bewoners een toekomstig mobiliteitssysteem waarin we een goede OV alternatieven willen bieden? Hoe werkt het college hierop samen met het Rijk en welke actuele inzichten zijn er te delen?

Tijdens recente begrotingsdebatten en in de nieuwe programmabegroting wordt niet gesproken over prioritering en keuzes, maar over minder kwaliteit. Zie hiervoor ook het Meerjaren Perspectief Ruimte 2024 dat daarover zegt:

- *“De toevoeging van nieuwe voorzieningen, de vergroening van de stad en de omslag naar duurzame vormen van mobiliteit zal meer tijd vergen en we zullen vaker genoeg moeten nemen met minder hoge kwaliteit.”*
- *Bij structurele budgetten voor toekomstige programmering (met name mobiliteit, groen en spelen in openbare ruimte) is een inhoudelijke beoordeling per project niet mogelijk. Voor die budgetten geldt: “Hoe groter de structurele bezuiniging, hoe minder investeringen mogelijk zijn die bijdragen aan ‘balans in de stad’ en hoe minder impact op kansengelijkheid.” Per structureel investeringsbudget hebben we beoordeeld welke bijdrage redelijk is bij oplopende totale bezuinigingsopgaven*
- *“In het hoofdstuk Koers op pagina 9 -12 van dit MPR is te lezen dat het bezuinigingspakket voor Mobiliteit (MPB) leidt tot een verlaging van het investeringsbudget met 3 miljoen euro per jaar vanaf 2026. Deze bezuiniging betekent dat er tot en met 2040 48 miljoen euro minder beschikbaar is voor investeringen bereikbaarheid. Dit heeft als gevolg dat de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid structureel achteruit zullen gaan en we bij herinrichtingen gaan inboeten op de kwaliteit van de inrichting voor het verkeer en het groen.”*

5) Waarom wordt er zo hard gepleit voor het laten doorgaan van alle projecten, maar dan met veel minder kwaliteit, in plaats van keuzes maken (een betere prioritering en afweging van projecten)?

Verder nog een aantal specifieke vragen naar aanleiding van signalen van bewoners:

6) In Overvecht staat mobiliteit ook hoog op de agenda van de bewoners, naar aanleiding van de gemeentelijke plannen die zijn aangekondigd in de Omgevingsvisie. Wij hebben gesproken met het wijkplatform en hebben de volgende vragen:

- a. Waarop is de keuze van gemeentelijke projecten voor verkeersveiligheid in Overvecht gebaseerd? Het wijkplatform herkent namelijk niet prioriteit bij de voorbeelden die zijn genoemd door wethouder, namelijk Vuurlanddreef, Zuidpooldreef en Jagerskade.
- b. Is een dergelijke prioritering van projecten afgestemd met bewoners uit Overvecht? Zo ja, welke knelpunten (in verkeersveiligheid in de wijk) hebben zij aangebracht en hoe zijn die meegewogen / meegenomen? Zo nee, waarom niet en is het college bereid te herzien?
- c. Is het college bereid om de Seinedreef en Marnedreef in te richten als een 30 km weg / zone, in combinatie met snelheidsremmende inrichtingsmaatregelen? Zo ja, wanneer kan dit worden gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?
- d. Worden de mobiliteitsmaatregelen uit de Omgevingsvisie Overvecht in samenhang bekeken met de planstudie van de NRU? Voorbeeld hiervan is wat de afsluiting van de Carnegiedreef zal betekenen voor de doorstroming op de NRU. Hoe worden dit soort afhankelijkheden onderzocht en wanneer wordt de raad hierover geïnformeerd?

- 7) Een andere bewoner doet mee met een Telraam-project² om het verkeer in de Albatrosstraat te meten. Wat gebeurt er met deze tellingen, hoe acteert de gemeente Utrecht op deze informatie?
- 8) Weer een andere bewoner vraagt zich af waarom er projecten worden opgestart in Rijnsweerd Zuid rondom verkeersveiligheid terwijl daar geen ongelukken hebben plaatsgevonden. Er zijn echter wel veel meldingen over de omgeving van de Archimedeslaan en Pythagoraslaan. Zou het dan niet beter zijn om daar de focus naar te verleggen, zodat studenten bijvoorbeeld veilig naar de Uithof (USP) kunnen fietsen? Ook in Rijnsweerd Oost (nabij de Prins Hendriklaan) zijn er al veel meldingen geweest en zal door nieuwbouw het aantal verkeersdeelnemers sterk toenemen. Hoe kijkt het college hiernaar?

Tot slot,

- 9) In de raadsbrief van het college van 27 juni jl. staat:

Gelet op de door te voeren bezuinigingen en de impact die dat naar verwachting heeft op de fasering van toekomstige projecten zullen we, zoals aangegeven tijdens de raadscommissie MGOR van 18 april, in 2025 een geactualiseerde versie van de Agenda Mobiliteitsplan naar de raad sturen. In deze Agenda zullen we ook het stedelijk wegennet uit het Mobiliteitsplan 2040 verder uitwerken. Deze uitwerking zal meer richting geven aan toekomstige projecten.

Vraag: Wanneer komt de geactualiseerde versie van de Agenda Mobiliteitsplan 2040 naar de raad? Is het mogelijk dat wij deze voor de zomer ontvangen, zodat we deze na de zomer kunnen agenderen voor een commissiedebat en raadsvergadering? Dit zou namelijk onze voorkeur hebben.

Gesteld door:

- Jantine Zwinkels, CDA Utrecht

1) ² Zie: <https://gezondstedelijklevenshub.nl/innovatie/projecten/telnet-met-telraam.html>