

Bereikbaarheid

Algemene programmadoelstelling

De stad Utrecht heeft een toenemende aantrekkingskracht op mensen en bedrijven. Er gaan steeds meer mensen wonen en werken in en rond Utrecht, en ook het aantal bezoekers blijft stijgen. Door deze groei is er een groeiende mobiliteitsvraag.

Ruimte wordt schaars, het wordt steeds drukker op straat. Meer Utrechters verplaatsen zich binnen de stad. Ook het verkeer van en naar Utrecht groeit. Als belangrijk onderdeel van een gezond stedelijk leven voor iedereen, kiezen we vooral voor vervoer dat weinig ruimte inneemt: fietsen, lopen en openbaar vervoer. Dit is een voorwaarde voor een gezonde groei en een aantrekkelijke ruimtelijke ontwikkeling van de stad, die we nastreven met de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

We werken samen met bewoners, andere overheden, ondernemers en andere betrokkenen in de stad aan de omslag naar een aantrekkelijk en duurzaam mobiliteitssysteem. We brengen de behoeften van gebruikers van de openbare ruimte en de mobiliteitsbehoefte – bereikbaarheid voor iedereen – met elkaar in evenwicht. In verschillende nota's en plannen werken we uit hoe we Utrecht gezond bereikbaar maken en houden (www.utrecht.nl/verkeer).

Voor 2030 komen er in Utrecht Zuidwest in totaal circa 32.400 woningen bij en 19.250 nieuwe arbeidsplaatsen. De verwachting is dat in dit deel van de stad ook daarna nog woningen zullen worden gebouwd. De Mobiliteitsstudie Zuidweststudie moet antwoord geven op de vraag of er een pakket aan (infrastructuur)maatregelen is samen te stellen zodat, ondanks de forse groei van aantal woningen en voorzieningen, het mobiliteitssysteem in voldoende mate blijft functioneren. Deze uitwerking is onderdeel van de actualisatie van het Mobiliteitsplan.

Het Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (SRSRSB), omschrijft de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto, hoe we om willen gaan met parkeren en inzetten op verandering van reisgedrag. Dit plan verlengen we tot 2040. Door slim te bestemmen versterken we de relatie tussen (benodigde investeringen in) duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen (Merwedekanaalzone, Stationsgebied, de nog te realiseren locaties in Leidsche Rijn; wonen en werken in OV-knooppunten). De nieuwe parkeernota beschrijft hoe Utrecht het parkeren van auto's en fietsen in een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad gaat organiseren. De nieuwe parkeernota loopt gelijk op met de actualisatie van het Mobiliteitsplan.

De maatregelen waarmee Utrecht invulling geeft aan het Mobiliteitsplan, komen samen in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB). Het betreft grote infrastructurele projecten, herinrichtingen van bestaande wegen, maar ook vele kleinere maatregelen. Deze voeren we uit rond de thema's Voetganger, Fiets, Veiligheid, Verkeer- en Mobiliteitsmanagement en Parkeren. Bij de programmering van deze maatregelen benutten we zo veel mogelijk kansen op werk met werk (bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden, groenprogramma en klimaatadaptatie). De actuele stand van het MPB staat in het Meerjaren Perspectief Ruimte 2020.

U Ned

Komende decennia staat Utrecht voor de uitdaging om de groei van de stad en de regio bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Daarom wordt in het kader van U Ned, samen met het Rijk en de Provincie, voor de langere termijn het mobiliteitssysteem van de toekomst voorbereid (de systemsprong). We zetten in op meerdere programmalijnen:

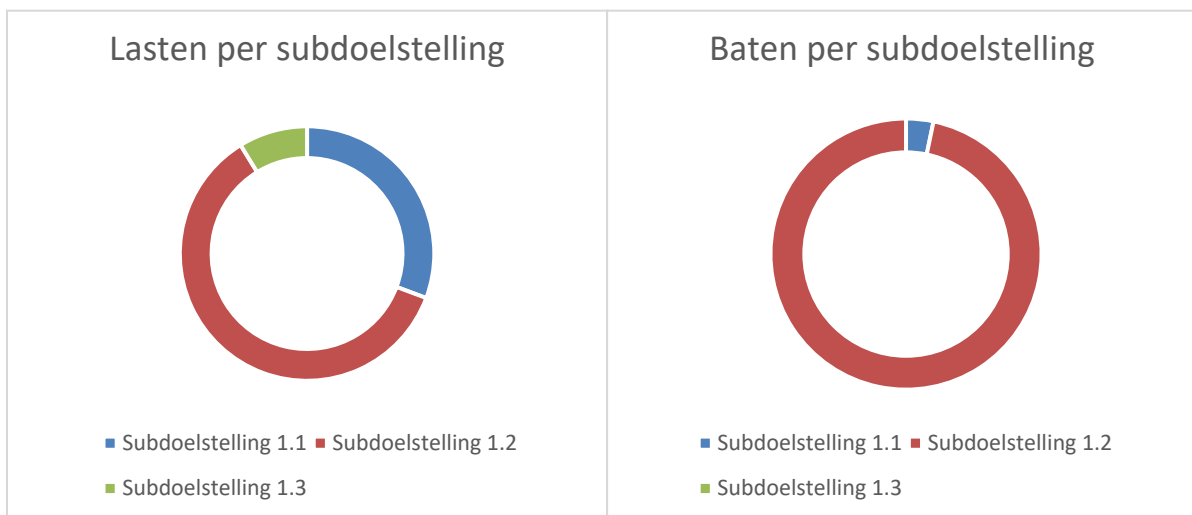
1. Korte Termijn Aanpak (KTA): Gezamenlijke ambitie voor de periode 2019 – 2024, om een impuls te geven aan korte termijn oplossingen voor bereikbaarheids-, leefbaarheids- en duurzaamheidsopgaven in de regio Utrecht.
2. No-regret maatregelen: Pakket maatregelen voor de periode tot 2025 als eerste stap in de systemsprong. De fiets en openbaar vervoer maatregelen richten zich op verbeteren van de bereikbaarheid van het USP, het ontlasten van Utrecht Centraal Station en verbeteren van bereikbaarheid van nieuwe woongebieden.
3. Studie HOV verbinding USP – Zeist: In de studie wordt onderzocht op welke wijze de openbaar vervoer verbinding van en naar het USP kan worden verbeterd.

4. Regionale parkeerstudie: in de studie wordt onderzocht op welke wijze 'parkeren' een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheidsopgaven in de regio.
5. MIRT-Verkenning: De ontwikkeling van een kansrijk maatregelpakket van 500 miljoen euro voor OV en wonen in de regio Utrecht.
6. MIRT-Onderzoek: Om Utrecht en de Regio ook op langere termijn (2040) bereikbaar te houden wordt onderzocht welke maatregelen dan nodig zijn. De financiële opgave voor de systeemsprong mobiliteit bedraagt volgens de huidige inschatting tot 2040 enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met Rijk en regio. De gemeente zal hieraan moeten bijdragen.

Doelenboom

Bereikbaarheid			
	1. Utrecht is een aantrekkelijke, verkeersveilige en bereikbare stad die duurzaam, leefbaar en gezond is		Subdoelstelling 1.1 Het aandeel van de meest duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoermiddelen laten toenemen
			Subdoelstelling 1.2 Het mobiliteits- en parkeergedrag dragen bij aan een aantrekkelijke stad
			Subdoelstelling 1.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid

Grafiek



Investerings

Bereikbaarheid	t/m 2020	2021	2022	2023	2024
Vervangingsinvesteringen	0	1069	381	0	0
Projecten categorie A	503.693	4200	0	0	0
Projecten categorie B	228.321	0	0	0	0
Totaal investeringen	732.014	5.269	381	0	0

Verplichte BBV indicatoren

Om een eenduidig beeld te vormen over de beleidsresultaten van de gemeente en gemeenten onderling te kunnen vergelijken zijn er een aantal wettelijke verplichte indicatoren bij de programma's opgenomen. Niet van toepassing op het programma bereikbaarheid.

De verplichte Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) indicatoren Ziekenhuisopname na verkeersongeval met een motorvoertuig (12) en Overige vervoersongevallen met een gewonde fietser (13) zijn vervallen als gevolg van gewijzigd beleid bij bronhouder VeiligheidNL. Dat heeft tot gevolg dat onvoldoende actuele gegevens voor deze indicatoren voor gemeenten beschikbaar zijn. Daarom vervallen deze indicatoren (bron: overheid.nl)

Meerjarige beleidsvoornemens die zijn opgenomen in beleidsnota's, -visies of -kaders:

- [Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen 2016](#) (pdf, 16,3 MB)
- [Nota Stallen en Parkeren 2013](#) (pdf, 1,3 MB)
- [Meerjarenperspectief Ruimte 2020](#) (pdf, 12,4 MB)

1. Utrecht is een aantrekkelijke, verkeersveilige en bereikbare stad die duurzaam, leefbaar en gezond is

Subdoelstelling 1.1 Het aandeel van de meest duurzame, gezonde en ruimte-efficiënte vervoermiddelen laten toenemen

Indicatoren subdoelstelling

(...)

Wat willen we bereiken?

(...)

Wat gaan we daarvoor doen?

(...)

Wat mag dat kosten?

		x € 1.000					
Omschrijving		Rekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Baten							
04-1-1-1	Uitvoer. maatregelen fiets en voetganger	1.437	2.773	200	0	0	0

04-1-1-2	Uitvoer. maatreg. gebruik	14.273	2.762	1.968	1.268	723	268
04-1-1-3	Openb. vervoer Uitvoer. maatreg. doorgaande autoverkeer	668	90	155	155	65	65
04-1-1-4	Uitvoeren maatregelen luchtkwaliteit	0	672	652	293	0	0
04-1-1-5	Uitvoeren maatregelen goederenvervoer	0	0	0	0	0	0
Totaal baten		16.379	6.297	2.975	1.716	788	333
Lasten							
04-1-1-1	Uitvoer. maatregelen fiets en voetganger	5.746	6.332	8.562	4.891	5.170	1.340
04-1-1-2	Uitvoer. maatreg. gebruik	18.470	11.009	7.961	7.235	6.123	5.191
04-1-1-3	Openb. vervoer Uitvoer. maatreg. doorgaande autoverkeer	2.451	3.286	2.837	2.038	854	5.326
04-1-1-4	Uitvoeren maatregelen luchtkwaliteit	0	3.704	3.007	1.253	566	580
04-1-1-5	Uitvoeren maatregelen goederenvervoer	0	524	0	0	0	0
Totaal lasten		26.668	24.855	22.367	15.417	12.713	12.437
Saldo baten en lasten		-10.289	-18.558	-19.393	-13.702	-11.925	-12.104
Mutaties reserves							
Toevoeging reserves		22.905	15.735	12.912	5.475	24.355	16.018
Onttrekking reserves		12.680	9.636	11.193	-1.921	10.586	2.327
Geraamd resultaat		-20.514	-24.658	-21.111	-21.098	-25.695	-25.795

Financiële toelichting

Hieronder lichten wij de financiële ontwikkelingen per doelstelling toe.

Toelichting budgetafwijkingen/grote mutaties

De afwijkingen tussen de Begroting 2020 en de huidige begroting groter dan 0,1 miljoen euro dan wel 10% van het totale budget per subdoelstelling worden hier toegelicht.

	I / S	2021	2022	2023	2024
Baten					
<u>Afwijking 1</u>	I	-XXX	-XXX	-XXX	-XXX
<i>Beknopte toelichting (1-2 regels) waarom de afwijking tot stand komt</i>					
<u>Afwijking 2</u>	S	XXX	XXX	XXX	XXX

Beknopte toelichting (1-2 regels) waarom de afwijking tot stand komt

Afwijking 3 S -XXX -XXX -XXX -XXX

Beknopte toelichting (1-2 regels) waarom de afwijking tot stand komt

Overige baten XXX XXX XXX XXX

Totaal baten 3.322 4.581 5.509 5.964

Lasten

Afwijking 1 I -XXX -XXX -XXX -XXX

Beknopte toelichting (1-2 regels) waarom de afwijking tot stand komt

Afwijking 2 S XXX XXX XXX XXX

Beknopte toelichting (1-2 regels) waarom de afwijking tot stand komt

Afwijking 3 S -XXX -XXX -XXX -XXX

Beknopte toelichting (1-2 regels) waarom de afwijking tot stand komt

Overige lasten XXX XXX XXX XXX

Totaal lasten -2.488 -9.438 -12.142 -12.418

Saldo baten en lasten 834 -4.857 -6.633 -6.454

Verbonden Partijen

Deze subdoelstelling heeft geen verbonden partijen.