

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	H.N. Beets	Datum	8 december 2021
Doorkiesnummer	14 030	Kenmerk	7357682/2111111749.hb
E-mail	huib.beets@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgang acties Anders Reizen 2020-2022
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In juni 2021 hebben wij u via de [raadsbrief](#) 'Voortgang acties anders reizen' geïnformeerd over de acties op de (samenhangende) thema's mobiliteits- en verkeersmanagement, *smart mobility* en deelmobiliteit die we tot en met 2022 willen uitvoeren. In deze brief geven wij u een update over de voortgang van de verschillende acties.

In het Mobiliteitsplan 2040 dat door uw raad is vastgesteld, zetten we onder andere in op de pijlers 'anders reizen' en 'slim sturen': we willen inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk minder te reizen, op een ander tijdstip, met een duurzaam vervoermiddel, via de meest gewenste routes. Daarnaast sturen we het verkeer in de stad zo slim mogelijk, waarbij we prioriteit geven aan langzaam verkeer en openbaar vervoer. In deze brief geven we ook invulling aan een aantal toezeggingen:

- Opstellen plan van aanpak deelmobiliteit (21/T241);
- Deelmobiliteit voor ouderen en mindervaliden (21/T234);
- Een toezegging uit de vorige raadsbrief om de planning en voortgang voor bewegwijzering in de stad te geven;
- Een toezegging om een kaart met intelligente verkeerslichten op de website van de gemeente te zetten.

In deze brief gaan we eerst in op deelmobiliteit, vervolgens komen de thema's mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement aan bod. Een belangrijke ontwikkeling op het terrein van deelmobiliteit waarvoor wij uw aandacht vragen, is het intrekken van de vergunning van deelfietsaanbieder Donkey Republic.

1. Deelmobiliteit

Voor wat betreft deelmobiliteit geven we een update over de plaatsing van deelmobiliteit in de stad en acties ten behoeve van het stimuleren van het gebruik. Ook geven we een update over de afhandeling van twee toezeggingen (21/T241 en 21/T234).

Autodelen

In oktober is de update van het [rapport](#) 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie' van het Kennisinstituut voor de Mobiliteitsbeleid' (KiM) verschenen. Het KiM concludeert dat het aandeel van deelauto's in de mobiliteit laag is. Het aantal ritten met deelauto's ten opzichte van het totaal aantal autoritten in Nederland is inderdaad nog beperkt. Echter, zoals het KiM ook stelt in zijn rapport: autodelers wonen vooral in stedelijke gebieden zoals Utrecht. Een deelauto in Utrecht werd in de periode januari tot en met oktober 2021 gemiddeld 0,67 keer per dag gereserveerd (in deze cijfers ontbreken Snappcar en Onzeauto). In deze periode bevond zich ook de lockdown vanwege corona. Een reservering kan uit meerdere ritten bestaan. Daarmee rijden deelauto's gemiddeld vaker dan veel Utrechtse privéauto's. Bovendien dempt autodelen het autobezit. Een andere indicatie dat Utrechtse deelauto's goed worden gebruikt, is het feit dat commerciële aanbieders veel vergunningen aanvragen en in rap tempo deelauto's bijplaatsen.

Het aanbod is gegroeid van 299 deelauto's eind 2019 tot 531 deelauto's in 2020 en groeit door tot 700 deelauto's eind 2021. Volgend jaar verwachten we een doorgroei naar meer dan 1.000 deelauto's. Daarnaast zijn er ruim 4.500 particuliere auto's die gedeeld worden via bijvoorbeeld het platform Snappcar (cijfers 2020). Per 100.000 inwoners heeft Utrecht (nog steeds) relatief gezien het hoogste aantal deelauto's: 1.500 (KiM, 2021). In alle Utrechtse wijken staan in de openbare ruimte deelauto's van commerciële aanbieders. De positieve gebruikscijfers van deelauto's in de Grifthoekgarage dragen eraan bij om ook met 17 deelauto's in Parkeergarage Croeselaan te starten vanaf eind 2021. Voor verschillende andere parkeergarages zijn inmiddels vergelijkbare plannen. Afgelopen jaar zijn er drie deelauto-aanbieders bijgekomen in Utrecht, te weten AMBER, Sixt en OnzeAuto.

Momenteel werken we met deelauto-aanbieders samen volgens de 'Beleidsregels Autodate' uit 2007. Deze beleidsregels zijn echter inmiddels gedateerd en hinderen bij het stellen van voorwaarden die in het kader van 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' belangrijk zijn voor Utrecht (zoals zero-emissie voertuigen, aansluiting op Mobility as a Service apps). Daarom is een nieuw samenwerkingsmodel noodzakelijk. We streven ernaar het nieuwe samenwerkingsmodel begin 2023 in te laten gaan. Als eerste stap hebben we dit najaar een marktconsultatie uitgevoerd om de markt, en met name huidige deelauto-aanbieders, actief te betrekken bij dit traject.

Uitbreiding aanbod deeltweewielers

Zoals aangekondigd in de vorige raadsbrief is het aanbod van deeltweewielers op straat inmiddels toegenomen. Cargoroo heeft 100 deelbakfietsen op straat geplaatst. Het lijkt erop dat Utrecht de buurtbakfiets omarmt. Uit de cijfers blijkt dat deze deelbakfietsen volop worden gebruikt door buurtbewoners om kinderen te halen en brengen naar school en sportclubs, boodschappen te doen of grote aankopen te vervoeren. Zo werden er in het 3e kwartaal van dit jaar gemiddeld meer dan 2 boekingen per bakfiets per dag gemaakt; dat is meer dan in andere steden. Binnen een half jaar is er al 92.000 kilometer met alle bakfietsen in Utrecht gefietst. Op basis van de selectie van aanbieders voor vergunningen voor deeltweewielers is TIER Mobility vanaf 1 oktober begonnen met het plaatsen van elektrische deelfietsen en elektrische deelbromfietsen (e-scooters). Inmiddels hebben ruim 1.100 gebruikers meer dan 2.500 ritten op de elektrische deelfietsen gemaakt en daarmee 11.000 kilometer afgelegd. Zo'n 900 gebruikers hebben bijna 2.700 ritten gemaakt op een e-scooter en daarmee 12.500 kilometer gereden (peildatum: 22 november 2021).

Intrekking vergunning Donkey Republic

Helaas hebben wij geconstateerd dat deelfietsaanbieder Donkey Republic niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoet, en ook geen intentie heeft om deze situatie te verbeteren. Deze vergunninghouder is tot de conclusie gekomen dat het aanbod in Utrecht minder rendabel is dan aanvankelijk werd verwacht, ook in vergelijking met andere (buitenlandse) steden, waar men in veel gevallen overheidssubsidie ontvangt. Al vanaf de start van de vergunning op 1 juli jl. bleef het aantal fietsen op straat te laag, en werden ook andere voorwaarden niet nagekomen (zoals het herplaatsen van fietsen). Wekelijks voortgangsgesprekken leverden geen verbetering op. Hierna hebben wij geprobeerd afspraken te maken met de hoofddirectie in Denemarken over hoe de vergunning wel na te leven. Het aanbod dat we kregen was geen verhoging, maar een verlaging van het aanbod op straat. Een laatste gesprek (26 oktober jl.) had tot doel om te onderzoeken of we akkoord konden gaan met een verzoek om aanpassing van de vergunning, omdat Donkey Republic nog maar 300 deelfietsen in Utrecht wil aanbieden in plaats van het op basis van de aanvraag vergunde aantal van 600 deelfietsen.

Wij hebben Donkey Republic daarom verzocht ons een voorstel te doen waaruit blijkt dat aan de overige vergunningsvoorwaarden wordt voldaan. Uit het ontvangen voorstel blijkt dat niet alleen wordt voorgesteld om het aantal aangeboden fietsen te halveren, maar ook niet zal worden voldaan aan meerdere andere vergunningsvoorwaarden. Wanneer dit aanbod destijds zou zijn gedaan tijdens de aanvraagprocedure, dan zou dit als onvoldoende zijn beoordeeld en zou een vergunning zijn geweigerd. Gelet op het bovenstaande en de reactie die volgde uit het voornemen tot intrekking van de vergunning van Donkey Republic, is besloten om de vergunning definitief in te trekken. De vergunning is daarom per 31 december 2021 ingetrokken. Wij zullen vanaf de eerste week van januari 2022 controles uitvoeren en zo nodig actie ondernemen wanneer de voertuigen van Donkey Republic nog ter verhuur in de openbare ruimte worden aangetroffen. Het bestaande aanbod van OV-fiets in Utrecht blijft gewoon beschikbaar. De gemeente gebruikt de komende periode voor een verkenning van mogelijkheden voor andere deelfietsaanbieders in de stad. Zekerheid over het aantal aangeboden deelfietsen en de kwaliteit van het aanbod staan daarbij centraal.

Stimuleren van gebruik

In januari 2022 start een campagne met als doel bewoners te informeren en stimuleren om (vaker) deelmobiliteit te gebruiken als alternatief voor de eigen auto. In het tweede deel van de campagne, vanaf voorjaar 2022, stimuleren we het gebruik onder inwoners met een probeerregeling. In afstemming met de aanbieders van deelmobiliteit en de *Mobility as a Service* app Gaiyo bereiden we een probeerregeling voor, waarbij Utrechters gratis (of met korting) kennis kunnen maken met deelvervoer.

Afhandeling toezegging: opstellen plan van aanpak deelmobiliteit

In de overgenomen motie 'Rol van de overheid bij deelmobiliteit' (21/T241) is gevraagd om bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040 een plan van aanpak toe te voegen voor de plek van deelmobiliteit in de stad, met daarbij een duidelijke plek voor de rol van de gemeente in de organisatie. Voor het opstellen van dit plan van aanpak is inmiddels het nodige voorbereidend werk verricht. Het plan van aanpak zal ingaan op doelgroepen, het beoogde aanbod van deelmobiliteit in wijken en de positie van deelmobiliteit in het Utrechtse mobiliteitsnetwerk. Ook wordt ingezoomd op de rol van de gemeente en de uitdagingen/randvoorwaarden (waaronder flankerend beleid) die ingevuld moeten worden om de ambitie in het Mobiliteitsplan 2040 – deelmobiliteit vanzelfsprekender maken dan de eigen auto – dichterbij te brengen. In Q1 van 2022 werken we het plan concreet uit en bieden dit in Q2 bij u aan, als onderdeel van de Agenda Mobiliteitsplan bij de Voorjaarsnota.

Keuzevrijheid deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij de behandeling van het Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 1 hebben wij de motie 'Keuzevrijheid deelmobiliteit' (2020/M307) overgenomen. In de [raadsbrief](#) "Beantwoording vragen commissie ROGV Cartesiusdriehoek bestemmingsplan Fase 2-6" van 9 november 2021 wordt ingegaan op het verzekeren van een divers aanbod aan deelauto's in de Cartesiusdriehoek. Graag geven we op deze plek nog een nadere toelichting op de mogelijkheden van de gemeente voor bevordering van keuzevrijheid in aanbieder, diversiteit in aanbod en abonnementen voor deelauto's.

Wij zien een groeiende verscheidenheid in aanbod van deelmobiliteit, met bijvoorbeeld verschil in tarieven, voertuigen, doelgroepen etc. Dit juichen wij toe: er valt zo wat te kiezen voor de gebruiker. In de openbare ruimte, daar waar de gemeente toeziet op diversiteit in aanbod, zien we dat ook terug. Er zijn afgelopen jaar bijvoorbeeld twee aanbieders bijgekomen en gaat het hard met (uiteenlopende) aanvragen voor plaatsing van voertuigen in de openbare ruimte. Hierbij kan de gemeente voorwaarden vastleggen in de vergunning. Er valt dus, steeds dichterbij, meer te kiezen.

Bij ruimtelijke gebiedsontwikkelingen op gronden in privaat eigendom staat het een ontwikkelaar vrij om zelf één of meerdere deelauto-aanbieders te kiezen. Hierbij sturen wij erop dat er wordt voorzien in de mobiliteitsbehoefte van uiteenlopende doelgroepen. Dat doen wij met name via de gesprekken over het door de ontwikkelaar op te stellen Mobiliteitsbeheerplan; een nieuw instrument dat onderdeel vormt van de recentelijk door uw Raad aangenomen Parkeervisie. De gemeente beoordeelt dit plan, dat onderdeel vormt van de te verlenen omgevingsvergunning. Uitgangspunt bij deze toetsing is dat er een passend aanbod komt, dat aansluit bij de behoeften en mogelijkheden van de doelgroepen waarvoor gebouwd wordt. Daarbij wordt onder meer gekeken naar betaalbaarheid, toegankelijkheid en een divers aanbod van vervoerswijzen. Zo zien we bijvoorbeeld een verplicht maandabonnement, zeker in gebieds- en complexontwikkelingen met midden- en sociale huur, niet als een passend aanbod. In het gesprek met de ontwikkelaar zal in dat geval worden aangestuurd op het (ook) aanbieden van deelmobiliteit zonder abonnementsvorm, veelal via een andere deelmobiliteitsaanbieder.

Afhandeling toezegging: deelmobiliteit voor ouderen en mindervaliden

Wij hebben uw raad toegezegd (21/T234) om zorg te dragen dat bij deelmobiliteitsprojecten oog is voor ouderen en mindervaliden. Utrecht wil een inclusieve stad zijn, ook als het gaat om het aanbieden van deelvervoer. We hebben geïnventariseerd hoe we beide doelgroepen helpen met deelmobiliteit en welke barrières en mogelijkheden er zijn.

De aanbieders van deeltweewielers maken gebruik van robuuste standaard voertuigen. Deze voertuigen hebben weinig losse onderdelen en zijn zwaar (een e-bike van TIER weegt bijvoorbeeld 40 kilo). Ervaring leert dat aangepaste voertuigen voor mindervaliden echt op maat van een gebruiker gemaakt moeten worden. Denk aan handgashendel bij een auto, een houder voor een wandelstok op een fiets of extra spiegels op een e-bike. Op dit moment kunnen commerciële aanbieders nog geen passende oplossingen bieden. Dit is vanwege de beperkte omvang van beide doelgroepen en de fase waarin deelmobiliteit zit. In de meeste deelmarkten hebben aanbieders nog geen solide businesscase. Indien we als gemeente deelauto's of andere deelvervoermiddelen willen aanbieden die specifiek voor mindervaliden (bijv. rolstoelgebruikers) te besturen zijn, dan moeten hier subsidiemiddelen voor worden vrijgemaakt. Als de komende jaren de markt voor deelmobiliteit volwassen wordt, is het op termijn alsnog denkbaar dat ook nichemarkten bediend gaan worden.

Bij de voorbereidingen van het huidige vergunningstelsel voor deeltweewielers stond 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' centraal. We hebben rekening gehouden met (de behoeften van) ouderen en mindervaliden door het hanteren van specifieke criteria, zoals toegankelijkheid en eenvoud bij het boeken en gebruik van deelvoertuigen. Daarnaast werken we toe naar een dekkend netwerk; zeker voor deze doelgroepen is nabijheid van (deel)vervoer van groot belang. Geselecteerde aanbieders van deelmobiliteit tonen op verschillende manieren hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. De aanbieders hebben in hun bedrijfsvoering standaard plaats gemaakt voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. TIER geeft vanaf december Utrechtse met een laag inkomen via de U-pas een korting van 75% op het gebruik van de elektrische deelfiets en e-deelbromfiets. Instructie over het juist en veilig gebruik van de (deel)voertuigen is belangrijk. Dit gaat via de app en klantenservice. TIER organiseert daarnaast evenementen. Wij hebben gevraagd of TIER ook een veiligheidsevenement specifiek voor ouderen wil organiseren. Deze aanbieder heeft dit inmiddels toegezegd.

Ten slotte zijn er nu al diverse andere mogelijkheden voor ouderen en mindervaliden. Allereerst kunnen zij uiteraard meereizen als passagier met deelscooters en deelauto's. Er zijn positieve ervaringen in dit kader met vrijwilligers voor speciaal vervoer. Dit kan een ritje op een (elektrische) driewieler zijn, maar ook een winkelbezoek met een golfkarretje, zoals in Houten. Een ander mooi voorbeeld is ANWB AutoMaatje; een vervoersservice waarbij vrijwillige chauffeurs minder mobiele plaatsgenoten vervoeren. De chauffeurs gebruiken daarvoor hun eigen auto. Daarnaast zijn er diverse organisaties die bijvoorbeeld duo tweewielers, driewielers of rolstoeltoegankelijke auto's ter beschikking stellen (bijvoorbeeld: <https://www.duofietsvleutendemeern.nl/>). Bovendien kunnen inwoners een beroep doen op de Wmo wanneer zij beperkingen ondervinden in de zelfredzaamheid en/of participatie. Samen met een Wmo-consulent wordt dan gezocht naar een passende oplossing om die beperkingen weg te nemen. Dit kan een pas zijn om gebruik te maken van de regiotaxi tegen gereduceerd tarief, of bijvoorbeeld het verzorgen van een aangepaste fiets. Uiterlijk Q1 2022 volgt een raadsbrief met een breder overzicht van initiatieven gericht op vervoer voor iedereen (o.a. maatregelen in het kader van vervoersarmoede).

2. Mobiliteitsmanagement

In april 2021 heeft Goedopweg op de Westelijke Stadsboulevard (WSB) een [verkeersonderzoek](#) uitgevoerd. Dit onderzoek laat zien dat een behoorlijk groot aandeel van het autoverkeer over afstanden rijdt van minder dan 15 km, en daarvan ook nog een flink aandeel minder dan 7,5 km. Het verkeersonderzoek laat daarnaast zien van waar naar waar deze autoritten worden gemaakt:

- 18 procent van de automobilisten is lokaal verkeer dat minder dan 7,5 km rijdt. Van hen weten we dat men start of eindigt direct rond de WSB. Dit is bijvoorbeeld een autorit van Overvecht naar Oog in Al.
- 55 procent van de automobilisten is regionaal verkeer dat minder dan 15 km rijdt. Van deze groep weten we dat het begin- eindpunt van hun rit in of dicht bij de gemeente Utrecht is.
- 23 procent van de automobilisten is regionaal verkeer dat meer dan 15 km rijdt. Zij starten of eindigen op de WSB, maar komen of gaan naar bijvoorbeeld Amsterdam of Rotterdam.
- 4 procent van de automobilisten is doorgaand verkeer. Zij gebruiken bijvoorbeeld de WSB om van de A2 naar de A27 te rijden.

Goedopweg start in het tweede kwartaal 2022 met behulp van dit onderzoek een campagne over Anders Reizen met verschillende acties om automobilisten op de WSB kennis te laten maken met bijvoorbeeld de fiets. Wanneer deze automobilisten voor een korte rit af en toe de fiets in plaats van de auto nemen, verbetert de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de WSB en de woonwijken eromheen.

Binnen de Scholen- en wijkenaanpak is afgelopen zomer de Fietshub in Overvecht opgezet. U-pashouders uit Overvecht kunnen voor een laag bedrag een fiets aanschaffen. Hierbij krijgen zij een jaar lang onderhoud. Hierbij hoeft een kapotte fiets geen reden te zijn om niet meer te fietsen. Inmiddels zijn er ruim 200 fietsen verkocht. We hebben de intentie om volgend jaar de Fietshub stadsbreed uit te breiden.

Eind 2021 hebben 58 werkgevers zich aangesloten bij de Werkgeversaanpak. Een onderdeel van de Werkgeversaanpak zijn de gebiedsaanpakken Oost, Stationsgebied, Lage Weide-de Wetering Haarrijn en A12-zone. In deze gebiedsaanpakken zet Goedopweg, aan de hand van werksessies met de stakeholders, in op meer thuiswerken/ studeren, gespreid reizen en meer duurzaam reizen. In de werkgeversaanpak Stationsgebied participeert de gemeente Utrecht ook vanuit het werkgeverschap. Dit resulteert in individuele maatregelen van bedrijven, zoals stimuleren thuis/ hybride werken, fiets-ov-stimulering via reisbeleid en plaats en tijd onafhankelijk onderwijs. Collectieve maatregelen vertalen zich sinds de zomer bijvoorbeeld naar benchmark acties om bedrijven met elkaar te vergelijken, hub-deelmobiliteit (USP), gebiedsgerichte communicatie op ander reisgedrag, gebiedsbrede reisadviezen, een flexibel ov-abonnement voor werknemers (USP), een fietscampagne (Lage Weide) en (e)fiets probeeracties (Lage Weide). Goedopweg biedt - buiten deze gebiedsaanpakken- sinds de zomer voor het thuis en hybride werken, gratis één op één ondersteuning aan inmiddels 10 bedrijven. Deze bedrijven krijgen hulp bij het opstellen van een praktisch thuiswerkplan en bijbehorende maatregelen. Geïnteresseerde bedrijven kunnen zich nog steeds aanmelden. De thuiswerkadviseur geeft de komende weken ook webinars over thuis/ hybride werken bij verschillende bedrijvenverenigingen.

3. Verkeersmanagement (slim sturen)

Verkeersmanagement is de verzamelterm voor alle acties die we doen voor het slim sturen en beïnvloeden van alle verkeersstromen in de stad. We werken via een combinatie van maatregelen op een slimme, innovatieve manier aan toekomstbestendige verkeersoplossingen voor de groeiende stad. Denk daarbij aan:

- Slimme verkeerslichten en systemen;
- Prioriteren van verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers voorrang boven auto's);
- Verkeer stimuleren om de meest gewenste routes binnen het Utrechtse verkeersnetwerk te gebruiken.

Zo levert verkeersmanagement een belangrijke bijdrage aan de ambities voor verstedelijking en verdichting in de stad zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040.

Intelligente verkeerslichten (iVRI)

Op dit moment zijn twintig kruispunten in de stad voorzien van een iVRI. Met de iVRI kunnen we in de nabije toekomst doelgroepen nog beter gaan prioriteren en daarmee bijvoorbeeld fietsers bij verkeerslichten vaker en/of langer groen geven. Ook de hulpdiensten hebben voordeel van iVRI's. De eerste resultaten met de hulpdiensten zijn positief. De ambulances van de RAVU maken nu al gebruik van extra prioriteit bij iVRI's.

In Utrecht staan in totaal ruim 200 verkeerslichten. We werken aan de ombouw van de eerste 50 verkeerslichten tot iVRI, waarvan er al 20 operationeel zijn. De voortgang van deze ombouw zetten we op de website, waar u op de kaart kunt zien welke kruisingen al gereed zijn en welke er nog komen. De website moet hiervoor nog worden aangepast, maar naar verwachting is dat voor het einde van dit jaar klaar.

De 50 kruispunten die nu worden voorzien van een iVRI, zijn omgebouwd in het kader van het landelijke programma *Talking Traffic* in samenwerking met GoedopWeg. De ombouw van deze iVRI's heeft helaas vertraging opgelopen. Dit komt met name door de technische (door)ontwikkelingen die plaatsvonden tijdens de looptijd van het project. De uitvoering is veel complexer dan in eerste instantie gedacht en vraagt ook meer inzet van het personeel. Dit is een landelijk probleem, veel wegbeheerders in Nederland hebben hiermee te maken. Er is via Goedopweg extra capaciteit ingezet en de planning voor de ombouw van de 1^e tranche is opgeschoven naar medio 2022. Daarnaast worden alle verkeerslichten die vervangen worden in het kader van ouderdom automatisch een iVRI. Zodra de 1^e tranche gereed is, willen we doorgaan met de 2^e tranche: het ombouwen van 29 nieuwe kruisingen naar iVRI. Vanuit het Rijk en Goedopweg zijn er middelen beschikbaar (cofinanciering) voor wegbeheerders om daarbij te ondersteunen.

Slimme fiets-app

Samen met de provincie werken we aan een extra functionaliteit in de 'Ik-fiets' app. Dat is de app van het fietsstimuleringsprogramma van Provincie Utrecht. Met die extra functie kunnen gebruikers (fietsers) van de app op afstand een berichtje sturen naar verkeerslichten, waardoor de kans toeneemt dat de verkeerslichten eerder of langer voor hen op groen staan. Technisch zijn alle voorbereidingen afgerond en zijn de verkeerslichten op alle belangrijke fietskruisingen in de stad zo geprogrammeerd dat de fietsapp werkt. Voordat de app in gebruik wordt genomen moet deze voldoen aan de nieuwste eisen qua privacy en *cyber security*. Provincie Utrecht is de AVG-verantwoordelijke partij en zorgt, in overleg met privacy-specialisten van de gemeente, voor de certificering van de app zodat aan alle eisen wordt voldaan. De verwachting is dat de app begin volgend jaar operationeel is. Naast innovatieve detectie van fietsers bij verkeerslichten via deze app, werken we ook aan plannen voor (pilots met) andere detectietechnieken, zodat alle fietsers op een bepaalde kruising of traject worden meegenomen. Doel van die pilots is om te onderzoeken welke detectietechnieken het beste werken in de stad, zodat fietsers optimaal worden verwerkt in verkeersregelingen.

Vernieuwing bewegwijzering

Dit jaar zijn we gestart met het aanpassen en deels vernieuwen van de autobewegwijzering in de stad. Een voorbeeld daarvan is dat we gaan verwijzen naar 'Ring' via de dichtstbijzijnde aansluiting met het Rijkswegennet in plaats van het verwijzen naar allerlei steden die nu nog op de borden staan. Eenmaal bij de ring aangekomen worden reizigers dan in de juiste richting verwezen. Ook voegen we belangrijke locaties die veel publiek trekken toe aan de bewegwijzering. Om dit te realiseren hebben we de stad in zes gebieden verdeeld. In de helft van de stad zijn de vernieuwingen al uitgevoerd, de andere helft volgt in 2022. Het doel was om dit eind 2021 af te ronden, maar die planning halen we niet, mede door capaciteitsvraagstukken.

In het stationsgebied zijn bijna alle objecten voor de nieuwe voetgangersbewegwijzering geplaatst. Alleen op 'plus 1 niveau', bij Stationsplein Oost en het Stadsplateau moeten we de laatste objecten nog plaatsen. Daarna gaan we ook in de binnenstad aan de slag met een update van de voetgangersbewegwijzering, zodat het systeem beter aansluit bij de nieuwe voetgangersbewegwijzering in het Stationsgebied. Het plan voor de binnenstad is gereed en momenteel zijn we bezig een aannemer te selecteren die het nieuwe systeem kan leveren en plaatsen. We verwachten dat het nieuwe systeem in de eerste helft van 2022 wordt geplaatst.

4. Verlengde looptijd ontheffing touringcars Domplein

De gemeente vindt het belangrijk dat musea toegankelijk en bereikbaar zijn voor iedereen. Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen en waar we niemand buitensluiten. Daarom heeft de

Burgemeester en wethouders

Datum 8 december 2021
Ons kenmerk 7357682/2111111749.hb

gemeente in 2018 besloten om ook touringcars de mogelijkheid tot ontheffing voor het Domplein te geven. De ontheffing is bedoeld om kwetsbare groepen per touringcar te vervoeren naar musea in de binnenstad. Dit is een proef die nu ruim drie jaar loopt en tussentijds verlengd is. Alleen zijn de resultaten tot zover nog niet betrouwbaar. Dat kwam in de eerste periode door haperende techniek en in de tweede periode door de beperkingen van corona. We hebben daarom besloten om de proefperiode te verlengen tot 31 december 2024.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,