

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak Mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Geachte mevrouw/heer,

Rijkswaterstaat Midden-Nederland maakt in haar hoedanigheid van netwerkbeheerder en gebiedspartner graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op de ter inzage gelegde stukken m.b.t. het Mobiliteitsplan 2040. Ik combineer dat met een aantal opmerkingen die verband houden met de nieuwe concept Parkeervisie omdat ik parkeren als onlosmakelijk onderdeel van een succesvolle mobiliteitsstrategie zie.

Om te beginnen wil ik u complimenteren met het goed gestructureerde document dat nu ter inzage is gelegd waar veel werk in is samengebracht. Uw gedrevenheid en tegelijkertijd worsteling om de stedelijke en mobiliteitstransitie niet passief, maar actief tegemoet te treden stralen er vanaf. Ik zie daarin ook zeker aanknopingspunten voor betere samenwerking.

Tegelijkertijd constateer ik op het gebied van automobilititeit een mismatch tussen het landelijk beeld m.b.t. een blijvende rol voor de auto als onderdeel van het mobiliteitssysteem en uw stedelijke ambities dienaangaande. Hoezeer die ambities ook worden gewaardeerd vertalen die zich niet altijd in met het duurzaam functioneren van de Draaischijf Midden-Nederland congruente maatregelen.

Graag ga ik, met inachtneming van wederzijdse verantwoordelijkheden en met respect voor ieders rol, het gesprek aan over zowel de verschillen als de overeenkomsten tussen onze visies en aanpak en hoe daarbij om te gaan met onzekerheden. Gericht op het optimaliseren van een gezamenlijk perspectief, waar ik zeker kansen voor zie, i.p.v. het maximaliseren van ieders eigen doelbereik.

In zo'n overleg kunnen, wanneer u daar voor openstaat en mogelijk aangevuld met andere partijen, wat mij betreft in het verlengde van deze reactie (niet limitatief) o.a. de volgende onderwerpen worden besproken:

- Rol auto en modellering mobiliteit incl. afstemming uitgangspunten en uitkomsten.
- Functies en instrumentatie Ring-gebruik, in de tijd en naar type verkeer.
- Integraal hubs-concept stad en regio i.r.t. parkeerbeleid en 'wiel met spaken'.
- Monitoring ontwikkelingen i.r.t. brede doelen waaronder die voor Stad en Draaischijf.

In bovenstaande heb ik me beperkt tot een aantal hoofdlijnen die in de bijlage verder nader worden uitgewerkt, toegelicht en soms van voorbeelden worden voorzien. Ik beschouw het geheel als reactie op het Mobiliteitsplan 2040 c.a. Zoals aangegeven stel ik het op prijs om hierover door te praten alvorens een formele reactie in het kader van de procedure te mogen ontvangen.

Hoogachtend,

Eric Diepstraten

Directeur Netwerkontwikkeling

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

BIJLAGE: NADERE TOELICHTING REACTIE RWS-MN OP MOBILITEITSPLAN 2040 C.A.

Onderstaande toelichting is opgebouwd langs de volgende lijnen:

- 1) Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen.
- 2) Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden.
- 3) Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt.
- 4) Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor.

Ad 1) Positionering RWS als rijksuitvoeringsorganisatie en daarbij relevante belangen

Rol en ontwikkeling automobilititeit op verschillende schaalniveaus

Voor de provincie, regio en gemeente Utrecht zijn vanuit de positie van RWS als netwerkbeheerder twee factoren van groot belang bij het vooruitblikken naar en duiden van ontwikkelingen. Dat is op de eerste plaats de functie van wat “de draaischijf” is gaan heten, het stelsel van snelwegen en spoorlijnen dat (inter)nationale en regionale verplaatsingen tussen steden en landsdelen faciliteert en daarmee van grote betekenis is voor het economisch functioneren van de Randstad en ons land. Op de tweede plaats is de enorme verstedelijkingsopgave van belang waarmee Utrecht de komende decennia nog wordt geconfronteerd en de daarmee samenhangende groei in inwoners, arbeidsplaatsen, verplaatsingen en pendel. Deze functies en ontwikkelingen worden overigens ook door de gemeente in het Mobiliteitsplan 2040 onderkend.

Daar waar de gemeente Utrecht per saldo geen toename van de automobilititeit nastreeft binnen de Ring Utrecht, voorziet ik op RWS-areaal, maar annex daaraan ook voor het onderliggende wegennet, juist nog een forse groei. Dit houdt o.a. verband met landelijke verwachtingen over de blijvende rol van de auto binnen het mobiliteitssysteem (Toekomstperspectief Automobilititeit 2040¹). Wat dit concreet gaat betekenen voor nieuwe beleidskeuzes en investeringsbeslissingen wordt momenteel onderzocht in een herijking van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2021. Rond het verstrijken van de nu lopende reactietermijn op uw Mobiliteitsplan 2040 zullen hiervan de eerste resultaten beschikbaar komen en met regiopartijen worden besproken.

Bereikbaarheidsproblematiek vandaag, morgen en overmorgen

U en ik werken beiden, samen met andere betrokken partijen, onder de vlag van U Ned aan grote groei- en kwaliteitsopgaven van deze regio. Het MIRT-onderzoek is daar een belangrijke pijler in. Het onlangs vastgestelde verstedelijkingsperspectief ‘Utrecht Nabij’ laat zien dat er in 2030, ook na uitvoering van de lopende infraprojecten, voor alle modaliteiten grote doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen zijn, vooral in de spitsperioden. Tot die tijd zal er ten gevolge van grote bouwactiviteiten in stad en regio en ook aan de infrastructuur waaronder de Ring Utrecht nog extra hinderproblematiek aanwezig zijn. Na die tijd ontstaan weer opnieuw problemen t.g.v. de twee eerder genoemde factoren (autonome ontwikkelingen die extra druk zetten op de draaischijffunctie en groei van de verstedelijking in stad en regio). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) verwacht dat de huidige Coronacrisis een vertraging in de groei van de automobilititeit tot gevolg heeft, maar ook dat op termijn weer teruggeveerd zal worden naar het pre-corona niveau.

Ik constateer dat er nationaal en lokaal verschillende beelden bestaan over de omvang en oorzaak van deze problematiek en of, hoe en tot hoever deze moet worden opgelost. Dit heeft o.a. te maken met andere weging van ambities en realiteitszin wat zich vertaalt in de wijze waarop parameters in

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/14/bijlage-1-toekomstperspectief-automobilititeit-ienw>

verkeers- en vervoermodellen worden ingesteld en resultaten worden gepresenteerd. Uitkomsten van berekeningen die aan het Mobiliteitsplan ten grondslag liggen zijn daarmee deels onvergelijkbaar met landelijke en regionale studies (bijv. in het kader van NMCA of U Ned). Resultaten worden door u vervolgens vooral op etmaalbasis i.p.v. tevens voor de spitsen en in bepaalde situaties statisch i.p.v. tevens dynamisch gepresenteerd. Ook specifieke informatie over de betekenis van ontwikkelingen en gewenste ingrepen in de stad voor de hogere orde wegennetten worden gemist. Door deze werkwijze blijft de feitelijke problematiek ook voor andere partijen onderbelicht. En dat terwijl investeringen in en exploitatie van netwerken en mobiliteitsmaatregelen nog wel sterk door deze spitsproblematiek en de effectiviteit daarvan voor de nationale verbindingen worden bepaald en het rijk op (mede-)financiering wordt aangesproken.

Door het ontbreken van gegevens en effecten alsmede motiveringen en onderbouwingen van de gevolgde werkwijze kan ik me niet zondermeer vinden in genoemde modelaanpassingen en resultaten. Dit gevoegd bij een aantal vragen verderop in deze bijlage maakt het voor RWS lastig om het Mobiliteitsplan 2040 goed te beoordelen. Als voorbeeld kan worden genoemd de 14 % minder motorvoertuigen op de Ring Utrecht volgens de flyer die als bijlage bij de raadbrief is gevoegd waarmee het Mobiliteitsplan aan de Raad is aangeboden. Die zou een gevolg zijn van de regionale propositie voor het Nationaal Groeifonds als effect van investeringen in lightrail en intercitystations. Ik heb op basis van mij ter beschikking staande prognoses geen herkenning met dat cijfer.

Interactie met ontwikkelingen in gebieden vraagt om samenwerking

Hoewel RWS een uitvoeringsorganisatie is op het gebied van de hoofdnetwerken van Nederland (hoofdwegen, vaarwegennet en watersysteem) is volstrekt duidelijk dat het functioneren van deze netwerken mede wordt bepaald door individuele en collectieve keuzes die door andere partijen zoals u worden gemaakt. Omgekeerd heeft de wijze waarop RWS die netwerken beheert en ontwikkelt weer invloed op de kwaliteit van en de ambities in gebieden waarin ze zijn gelegen of doorheen gaan. Het eerder aangehaalde Toekomstperspectief Automobilititeit maakt duidelijk dat het daarbij niet alleen om doorstroming, maar bijv. ook om veilig, schoon en ingepast in de omgeving gaat. Dit kan niet anders dan tot de conclusie leiden dat er een gezamenlijke rol ligt in het aanpakken van genoemde vraagstukken in de overtuiging dat dit kan leiden tot betere oplossingen dan los van elkaar.

Ad 2) Waarover ben ik positief en tot welke kansen voor verdere samenwerking kan dit leiden

Sturing duurzame mobiliteit c.q. minder autogebruik

Ik onderschrijf de ambitie om te komen tot een duurzame mobiliteitstransitie, met name in hoogstedelijke gebieden waar de auto een onwelgevallige hoeveelheid ruimte inneemt en leefbaarheidsconsequenties heeft. Het is daarom begrijpelijk dat u de groei van het autogebruik wil beperken en ik juich dan ook van harte toe dat u daar op acteert. Het MIRT-onderzoek Utrecht Nabij geeft aanzetten voor het type maatregelen waar, niet alleen vanuit stedelijk, maar ook vanuit regionaal en landelijk perspectief, aan gedacht kan worden en wat de effecten daarvan kunnen zijn. Hoewel nog nadere verdiepende studies gaan plaatsvinden lijken op voorhand zeker ook maatregelen waarbij gemeenten een belangrijke rol spelen kansrijk. Denk aan een samenhangende benadering van parkeren bij herkomsten, bestemmingen en onderweg in combinatie met het bieden van goede alternatieven en het maken van afspraken met andere partijen zoals bedrijven die hier invloed op hebben. Samenwerking tussen u en mij met andere stakeholders en het goed meenemen van de regio daarbij is dan echter cruciaal.

P+R's en HWN-hubs differentiëren naar afstand en doelgroep

Uw streven naar het beter organiseren van multimodale ketens waaronder het realiseren van P+R-locaties ondersteun ik. Het 'parkeren op afstand' kan, mits voldoende gedifferentieerd, zowel een bijdrage leveren aan het aantrekkelijker en leefbaarder maken van de stad als aan het in beweging houden van de nationale draaischijf van wegen en spoorlijnen. Ik zie in het Mobiliteitsplan 2040 dat alle gesprekken die tot nu toe over dit onderwerp zijn gevoerd hun vruchten beginnen af te werpen. Het zou goed zijn gezamenlijk toe te werken naar een concept waarbij P+R's op de Ring in hoofdzaak een rol gaan vervullen voor bewoners van de stad. En waarin innovatieve hubs buiten de Ring gaan worden ontwikkeld met een meervoudige bediening (OV, fiets, andere mobiliteitsdiensten) om forenzen en bezoekers alternatieven te bieden voordat zij problemen gaan veroorzaken waar zowel u als ik last van hebben.

Voor mij staat echter voorop dat het één niet zonder het ander kan en dat er ook in de tijd een evenwichtige ontwikkeling van alle vormen van hubs, flankerend parkeerbeleid, afspraken met bedrijven en het waar nodig bieden van alternatieven moet plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat te veel vanuit één perspectief wordt gehandeld en bevorderd moet worden dat het beschreven concept gezamenlijk in regionaal verband wordt uitgewerkt en ook daadwerkelijk tot uitvoering komt. Als voorbeeld wil ik de door u voorziene hubs Westraven en Papendorp noemen.

Eerstgenoemde is niet makkelijk te verenigen met de metropoolknoop als onderdeel van een potentiële grootstedelijke zuidelijke ontwikkelingsrichting. De tweede ligt buitengewoon ongelukkig tussen Knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel met bijbehorend doseervraagstuk. Het hier naar toe blijven geleiden van grote groepen forenzen of bezoekers is voor RWS daarom zeer ongewenst. Ik wil graag met u en andere partijen in de regio gelijktijdig toewerken naar de totstandkoming van hubs langs de naar Utrecht leidende wegencorridors die in functie en doelgroep complementair zijn aan die op de Ring en dus de druk op deze punten kunnen weghalen.

Wiel met spaken uitbouwen met Hoofdwegennet relaties

Het voorgestelde OV-concept 'wiel met spaken' is gebaseerd op Transit Oriented Development (TOD). Een concept dat verstedelijking en OV-aanbod dicht bij elkaar brengt. Dat is op zich goed, maar m.i. nog onvoldoende om tot een echt multimodaal mobiliteitssysteem te komen. De Grote U uit U Ned borduurt voort op dit principe door nieuwbouw vooral in de buurt van de stad, maar daarmee ook in de buurt van de Ring toe te voegen. Dat levert kansen op wanneer dat zowel nieuwe als bestaande bewoners en bedrijven tot een ander mobiliteitsgedrag aanzet. Maar het brengt tegelijkertijd ook risico's met zich mee omdat de nabije autosnelweg wel heel erg concurrerend kan zijn voor het OV. Dat laatste is overigens zeker het geval voor een locatie als Rijnenburg dat perifeer gelegen is. Het verdient m.i. aanbeveling om in algemene zin te onderzoeken of en hoe het 'wiel met spaken' concept ten dienste kan worden gesteld aan hubs langs wegencorridors om forenzen en bezoekers per auto vóór de Ring af te vangen en te laten overstappen. Onderdeel van een dergelijk onderzoek zou kunnen zijn dat ook wordt gekeken naar verschillende techniekekeuzes, bijv. in het verlengde van Bus Rapid Transit (BRT) waar ook landelijk naar wordt gekeken. Dit zou een flexibeler rechtstreekse bediening van stad en regio en een betere verwevenheid met het HWN mogelijk kunnen maken.

Ad 3) Welke onderwerpen roepen twijfel of vragen op en kunnen m.i. anders worden aangepakt

Effecten verstedelijking, mobiliteitsgeleidende maatregelen en lokale ontwikkelingen/ingrepen

De eerder in deze reactie gemaakte opmerkingen over de wijze waarop modellen worden gevuld en gepresenteerd worden heel evident waar het gaat om de gevolgen van verstedelijking. In het kader van vooroverleg of procedures rond grote ontwikkelingen zoals de Merwedekanaalzone of het USP heb ik daar vraagtekens bij gezet. Deze vragen zijn nog niet naar volle tevredenheid beantwoord wat

mede verband houdt met de inschatting van de effectiviteit van bepaalde mobiliteit geleidende maatregelen of ingrepen in het netwerk. Deze vragen worden alleen maar sterker wanneer richting 2040 weer nieuwe verstedelijking in beeld komt. Gelet op de gevolgen daarvan voor de nationale netwerken zullen de toe te passen prognosemodellen zoveel mogelijk gebaseerd moeten zijn op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten worden dan nu het geval is.

Ik begrijp dat niet alle effecten van mobiliteitsgeleidende maatregelen, zeker waar die nieuw en innovatief zijn en afhankelijk van draagvlak in de bevolking of de medewerking van het bedrijfsleven vooraf exact kunnen worden bepaald. Maar nu lijkt toch veelal de wens de vader van de gedachte te zijn. Het hanteren van een bandbreedte of het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, zeker op de termijnen waar het hier om gaat, die rekening houden met boven genoemde onzekerheden is te prefereren boven het schetsen van één (wens-)beeld.

Het gaat in deze reactie te ver om alle lokale voorstellen waar ik aarzelingen bij heb de revue te laten passeren, dus ik wil er als voorbeeld twee uitlichten. Een eerste betreft de gedachte om verkeer dat nu nog van de Europalaan gebruik maakt, o.a. richting Jaarbeurs (nu) en Beurskwartier (straks) gedeeltelijk anders te routeren om de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. Dat betekent dat er een grotere hoeveelheid verkeer van andere aansluitingen zoals Nieuwegein op de A12 en Hooggelegen op de A2 gebruik gaat maken. Deze aansluitingen liggen op een gevoeliger positie, kunnen dit naar verwachting niet aan en brengen het risico van terugslag op essentiële onderdelen van de nationale netwerken met zich mee. Een tweede voorbeeld is de gedachte om knips aan te brengen in onderliggende wegennetten die momenteel deels voor de ontsluiting van het USP zorgdragen en tegelijkertijd grote parkeervoorzieningen aan de rand van dat gebied te realiseren die in rechtstreekse verbinding staan met het hoofdwegennet. Ook de gevolgen daarvan zijn nog onvoldoende bekend met soortgelijke risico's als genoemd bij het eerste voorbeeld. In beide gevallen wordt daarmee ook de effectiviteit van omvangrijke investeringen die zijn gedaan (Leidsche Rijn tunnel) of op stapel staan (Ring Utrecht) in gevaar gebracht.

Te eenzijdig op bewoners en nieuwbouw gericht parkeerbeleid

Het U Ned MIRT-onderzoek laat zien dat het gemeentelijk parkeerbeleid één van de krachtigste instrumenten is om het gebruik van de auto te beperken. Het beleid van de gemeente op dit punt is, met inachtneming van de door mij beschreven problematiek en de voorwaarden voor het ketenconcept, naar mijn mening momenteel nog te behoudend. Aanscherpingen worden vooral gekoppeld aan nieuwbouw van woningen (bijv. in de Merwedekanaalzone). De grootste bereikbaarheidsproblematiek doet zich echter voor ten gevolge van de onevenwichtige woon-werk balans en het nog relatief hoge autogebruik in beide spitsen vanuit economisch perspectief (forensen, bezoekers, zakelijk verkeer). Ik ben me er van bewust dat dit lastig is omdat hier veel verworven rechten zijn in de vorm van parkeerplaatsen op eigen terrein waar de gemeente geen directe zeggenschap over heeft. Wel wordt de ambitie enigszins gemist om ook hiermee aan de slag te gaan door het gesprek met bedrijven aan te gaan en te durven zoeken naar innovatieve verandermogelijkheden. Wil je de autodruk echt verlagen, dan moeten het aantal parkeerplaatsen omlaag en de parkeertarieven omhoog. Met name dat eerste is van wezenlijk belang, want het beschikbaar zijn van parkeerplaatsen bepaalt dat mobilisten de reis aanvaarden en niet elders al overstappen op een beter bij de stad passende vervoerwijze in de verwachting die parkeerplaats te kunnen vinden. Dit is trouwens een vraagstuk dat regionaal opgepakt en afgestemd moet worden, bij U Ned weliswaar op de agenda staat, maar ook daar meer aandacht verdient.

Lokaal gebruik Ring i.r.t. nationale en regionale draaischijffunctie

Eén van de doelen van het Mobiliteitsplan 2040 is een goede autobereikbaarheid van noodzakelijk bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt. De realisatie/uitvoering van het project Ring Utrecht is daarbij uitgangspunt. De gemeente gaat er hierbij van uit dat met dit project voldoende ruimte ontstaat om de Ring te kunnen gebruiken voor het naar buiten sturen van tot nu toe intern of gebiedsvreemd verkeer. Daarbij wordt verondersteld dat er op de Ring altijd enige mate van doorstroming zal bestaan. Uit diverse onderzoeken, waar de gemeente Utrecht intensief bij betrokken was, is gebleken dat de doorstroming van het verkeer op en rond de Ring, zeker aan de zuidwestzijde, maar mogelijk ook noordoostzijde van de stad, slecht is en blijft. Tijdens de voorgenomen realisatie van dat project richting 2030 heeft dat te maken met extra hinder door bouwactiviteiten. Na realisatie wordt dat veroorzaakt door de grote ontwikkelingen die in deze gebieden richting 2040 nog plaatsvinden die in het Tracébesluit nog niet waren voorzien. Het massaal gebruik van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen is ongewenst wanneer dit ten koste gaat van de nationale verbindingfunctie.

De kritiek van RWS op dit punt van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is niet nieuw. Op de voorganger van het voorliggende plan waren de twee belangrijkste opmerkingen al min of meer eensluidend. Te weten: het naar buiten drukken van intern autoverkeer naar de Ring toe en het onnodig lang gebruik maken van de Ring. Kom je bijvoorbeeld uit Amersfoort en je wilt naar het centrum van Utrecht dan is de route via A28, A27, A12 en A2 belastender voor de Ring dan het bieden van rechtstreekser toegang tot de stad. Eerder heb ik aangegeven oplossingen te zien die een weg uit deze impasse kunnen bieden. Van belang is verder nog dat de grootste problemen t.g.v. het gemeentelijk beleid zich zullen voordoen tijdens de spitsen. Als er, bijv. in de daluren, ruimte is op de Ring, kan eventueel ook intern verkeer daar gebruik van maken.

Doseren van en naar het Hoofdwegenet

De gemeente stelt in het Mobiliteitsplan 2040 voor om het verkeer op de naar de Ring toeleidende snelwegen te doseren om de Ring draaiend te houden. Daar zit al een zekere erkenning in van het feit dat de capaciteit van die Ring wel eens tekort zou kunnen schieten zoals ik in deze reactie heb betoogd. Tegelijkertijd zou dit betekenen dat je de lokale functie van de Ring belangrijker maakt t.o.v. de doorgaande en regionale verdeelfunctie. Door die dosering op de snelwegcorridors wordt namelijk ook veel verkeer getroffen waar het Hoofdwegenet juist een functie voor vervult. Op zich zou een dergelijke maatregel onderdeel kunnen zijn van een totaaloplossing. Dat betekent bijvoorbeeld koppeling aan het tegelijkertijd doseren van de toeritten vanuit de stad, Leidsche Rijn en USP, het invoeren van een restrictiever parkeerbeleid op huidige bestemmingen met een goed vervoersaanbod en aan het bieden van individuele (bijv. fiets), openbare (bijv. HOV), collectieve (bijv. vanpools) en private (bijv. MaaS) alternatieven vanaf die doseerpunten in combinatie met hubs vóór de Ring.

Het risico van alleen doseren aan de buitenkant van de Ring, zoals voorgesteld in dit Mobiliteitsplan 2040, is dat verkeer dan gaat uitwijken naar onderliggende wegen met alle gevolgen van dien voor andere wegbeheerders en bewoners in die gebieden. Dosering van de Ring is nu nog niet meer dan een idee. Vervolgonderzoek zal moeten uitwijzen of en hoe een dergelijk idee ook in de praktijk haalbaar is. Ik stel vast dat het niet uw bevoegdheid is om daar besluiten over te nemen, maar vind de gedachte interessant genoeg om, zoals gezegd als onderdeel van een veel bredere mobiliteitsstrategie waar U Ned aan werkt, iets om over door te praten.

Ad 4) Hoe stel ik mij de betrokkenheid van RWS en meer sturing op samenhang voor

Corresponderende groeidoelstelling op cordon Ring overwegen

Om te voorkomen dat de groei van de stad en de in het Mobiliteitsplan neergelegde beleidskeuzes leiden tot afwenteling van problemen op het Hoofdwegennet overweeg ik om de groeidoelstelling van de stad binnen de Ring te spiegelen naar een doelstelling op het cordon van de Ring. Ik bedoel daarmee dat wanneer de gemeente er naar streeft om het autogebruik in de stad te stabiliseren het niet onlogisch zou zijn wanneer ik een soortgelijke doelstelling op het cordon van de Ring introduceer. Die zou dan betrekking kunnen hebben op alle autoverkeer dat de snelweg gebruikt om van en naar de stad binnen de Ring te gaan, mogelijk aan te vullen met verkeer dat via het onderliggend wegennet van en naar omliggende gebieden gaat. Vanzelfsprekend zullen beide doelstellingen dan in onderling overleg nog nader verbijzonderd moeten worden naar basisjaar en periodes van het jaar, de week of de dag waarop ze betrekking hebben. Graag verneem ik hoe u tegen zo'n gedachte aankijkt.

Monitoring daadwerkelijke ontwikkeling t.o.v. beleid

Omdat onzekerheden groot zijn en de verschillen van inzicht in hoe het verkeer zich zou kunnen ontwikkelen nog zo uit elkaar lijken te liggen is het goed om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Daarbij moet het m.i. zowel gaan om input (worden de veronderstelde maatregelen ook daadwerkelijk genomen zoals bedoeld), output (wat is het effect van deze maatregelen als onderdeel van het geheel aan ontwikkelingen dat plaatsvindt) en outcome (worden de gestelde doelen ook daadwerkelijk gehaald, bijvoorbeeld waar het de groei van het autoverkeer in de stad en op het cordon van de Ring betreft). Gelet op de implicaties van uw plannen lijkt het goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen waar ik zelf vanuit de positie van RWS in deze reactie een voorzet voor heb gedaan.

Voortzetting constructief overleg tussen gemeente, RWS en in breder verband

RWS hoopt met deze reactie niet alleen als netwerkbeheerder, maar ook als mobiliteitspartner een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan het verder ontwikkelen van uw mobiliteitsbeleid. Ik kan me voorstellen dat dit aanleiding geeft voor een gesprek en sta daar voor open. Ook kan ik me voorstellen een dergelijk gesprek in een wat breder verband met Provincie en Prorail of in het Utrechts Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB) te laten plaatsvinden. Het zou goed zijn om in die gesprekken voorstellen zoals ik o.a. m.b.t. parkeerbeleid, HWN-hubs, vormgeving 'wiel met spaken' en monitoring in deze reactie heb gedaan verder te concretiseren. Bijsturen op basis van monitoring van daadwerkelijke ontwikkelingen en afwijkingen van ieders beleidsinzet zal daarbij een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.