



Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

DATUM	26 januari 2021	TEAM	MOB/ET2
NUMMER	821E841C	REFERENTIE	B. Hondelink/R. Haakma
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	06 - 46 99 47 17/06 - 52 76 95 39
UW NUMMER		E-MAILADRES	bjorn.hondelink@provincie-utrecht.nl remco.haakma@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE		ONDERWERP	Reactie Mobiliteitsplan 2040

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben met veel belangstelling kennis genomen van het Mobiliteitsplan 2040 en maken graag van de gelegenheid gebruik hierop te reageren.

Enkele algemene opmerkingen

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het feit dat u besloten hebt om uw mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen uit 2016 met planhorizon 2025 te actualiseren tot voorliggend Mobiliteitsplan met planhorizon 2040. De voorbijaande jaren is steeds duidelijker geworden welke opgaven de schaalsprong van stad en regio richting 2040 met zich meebrengt. Binnen U Ned-verband hebben wij samen met het Rijk en regiopartners hier de afgelopen tijd belangrijke stappen in gezet. Het gezamenlijke Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is hiervan het tastbare resultaat. Met het Mobiliteitsplan 2040 geeft u vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. Dit biedt duidelijkheid aan de samenwerkingspartners.

Als regiopartners streven wij ernaar de groeiopgave zoveel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te laten plaatsvinden. Op deze manier kunnen we natuurwaarden en cultuurhistorische structuren zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoveel mogelijk ontzien en waar mogelijk zelfs versterken. In uw Mobiliteitsplan hanteert u een heldere strategie om de (mobiliteits)groei van de stad in goede banen te leiden. Het plan probeert duidelijk te maken welke prioriteiten er gesteld worden en waar lastige afwegingen gemaakt moeten worden. Gezien het feit dat de groeiopgave grotendeels plaatsvindt in de bestaande stad en de beschikbare ruimte beperkt is vinden wij uw focus op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit een logische keuze. Wij onderschrijven uw uitgangspunt 'gezond stedelijk leven voor iedereen' van harte en werken graag met u samen om het thema gezondheid bij verdere planvorming concreet handen en voeten te geven.

Wij willen wel benadrukken dat veel van de keuzes die in de stad gemaakt worden effecten (kunnen) hebben op regionale schaal. Naar onze mening is hiervoor in het Mobiliteitsplan niet altijd voldoende aandacht. Wij vragen u daarom om bij plan- en besluitvorming voor de verschillende vervoerwijzen ook nadrukkelijk het regionale perspectief in het oog te houden. Hiermee bedoelen wij de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio en de

bereikbaarheid van de regio als geheel. Kunt u aangeven op welke wijze u dit aspect bij uw afwegingen omtrent mobiliteitsmaatregelen in de stad meeneemt en hoe u de regionale partners hierbij wilt betrekken?

Evenals het Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is voorliggend Mobiliteitsplan tot stand gekomen in een turbulente tijd. Het coronavirus heeft grote effecten gehad op het mobiliteitsgedrag in het afgelopen jaar. Het is goed dat u hier in het Mobiliteitsplan oog voor heeft. Het blijft lastig te voorspellen welke blijvende effecten het virus op het gedrag van mensen zal hebben en welke ruimtelijke en mobiliteitseffecten dat met zich meebrengt. Enerzijds is duidelijk geworden dat de technologische vooruitgang het voor velen mogelijk maakt om thuis te werken of onderwijs te volgen. Hiermee kunnen vele reisbewegingen worden voorkomen, met name tijdens de spits. Anderzijds blijven direct onderling contact (op de werkvloer, op school of universiteit) en het buitenshuis ondernemen van activiteiten zoals winkelen en uitgaan primaire menselijke behoeftes. Het gebruik van openbaar vervoer heeft forse klappen opgelopen en het is nog ongewis of, en zo ja, wanneer het weer op het niveau van voor de coronacrisis kan functioneren en de gewenste doorgroei van het netwerk kan plaatsvinden. In dit kader is het zaak om de mobiliteitsontwikkelingen goed in het oog te houden en waar nodig gezamenlijk bij te sturen of te anticiperen op een ontwikkelingen die niet in lijn zijn met de door u veronderstelde gedragsveranderingen. Dit geldt uiteraard ook voor eventuele andere ontwikkelingen die leiden tot een toe- of afname van het aantal verplaatsingen, dan wel verschuivingen in verplaatsingspatronen.

Specifieke aandachtspunten

In de aanloop naar totstandkoming van uw Mobiliteitsplan heeft er al op diverse momenten contact tussen gemeente en provincie plaatsgevonden. Hierbij hebben wij ook aangegeven op welke specifieke punten wij het Mobiliteitsplan zouden toetsen. Hierbij gaat het om de volgende onderwerpen:

1. Consequenties voor het OV-netwerk (exploitatie)
 2. Consequenties voor de doorstroming van het OV (netwerkkwaliteit)
 3. Consequenties voor fiets
 - a. Koppeling met regionale (snel)fietsroutes
 - b. Evt. conflicten doorstroming fiets versus doorstroming OV
 4. Doorstroming op de Ring Utrecht en aansluitingen en provinciale wegen rondom de stad
 5. Bereikbaarheid stad per auto
 - a. "noodzakelijk" autoverkeer dat de stad in moet
 - b. overstap auto op OV/fiets nabij stad of verder in regio/parkeren op afstand
 6. Koppeling met het gezamenlijke proces en de inhoud van U Ned en bijbehorende onderzoeken/trajecten
- Hieronder zullen wij concreet op deze onderwerpen ingaan.

Openbaar vervoer (punt 1 en 2)

Ten aanzien van het openbaar vervoer bevat uw Mobiliteitsplan veel herkenbare punten voor ons. Dit is logisch gezien het feit dat gemeente en provincie in toenemende mate de samenwerking weten te vinden op dit onderwerp. Dit onder erkenning van elkaars verschillende rollen en verantwoordelijkheden: de stad primair in de rol van wegbeheerder en verantwoordelijk voor leefbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de provincie in de rol van OV-autoriteit met wettelijke taken (Wet personenvervoer 2000 en Wet lokaal spoor) en verantwoordelijk voor regionale bereikbaarheid. Ook herkennen we bij een mobiliteitsplan dat loopt tot 2040 de spanning tussen abstracter weergegeven ambities en voornemens versus de nog niet uitgewerkte concretisering daarvan. Toch willen wij op een aantal punten rond openbaar vervoer een aantal opmerkingen maken en vragen ter nadere verduidelijking en onderbouwing aan u voorleggen. Dit doen we vanuit dat besef dat we elkaar moeten weten te vinden om er een gezamenlijk succes van te maken, ieder vanuit eigen (wettelijke) taken, verantwoordelijkheden en mogelijkheden.

Aan de slag met het OV netwerk

In uw Mobiliteitsplan heeft u een aantal ambities verwoord voor het openbaar vervoer. Een aantal daarvan is gebaseerd op of gerelateerd aan eerdere gezamenlijke afspraken, een aantal echter ook niet. Deze ambities hebben gevolgen voor de exploitatie. De effecten zijn niet alleen financieel van aard maar raken ook de reistijd van de bijna 200.000 bestaande reizigers in en rondom Utrecht (pre-corona). Zoals u weet is dit aspect voor de provincie als OV-autoriteit cruciaal. Kunt u aangeven op welke wijze de OV-reistijden tussen stad en regio concurrerend en aantrekkelijk blijven om zo een bijdrage te leveren aan de gewenste mobiliteitstransitie?

Daarbij vragen wij ook nadrukkelijk aandacht voor de bereikbaarheid van bestemmingen binnen de OV-ring. Daarnaast zijn wij benieuwd welke mogelijkheden u ziet voor cofinanciering van de exploitatiekosten die horen bij deze ambities. Denk daarbij aan de relatie met betaald parkeren en/of andere gemeentelijke instrumenten.

Verder willen wij u wijzen op het Netwerkperspectief Openbaar Vervoer dat wij later dit jaar zullen vaststellen. Hierin worden de hoofdkeuzes voor de verdere ontwikkeling van OV-netwerk uitgewerkt. Graag gaan wij komend jaar met u in gesprek over de overeenkomsten, maar ook eventuele verschillen tussen de ambities van de gemeente en de inhoud van ons netwerkperspectief.

Financiële uitwerking van investeringen

Uw Mobiliteitsplan vraagt forse investeringen, volgens uw opgave zo'n 2,5 tot 4 miljard euro tot 2040. Een groot deel van deze investeringen zal het openbaar vervoer betreffen. U geeft aan tot die tijd in uw eigen mobiliteitsprogramma 333 miljoen euro vrij besteedbaar te hebben en dat u jaarlijks bij de gemeentelijke voorjaarsnota om nieuwe middelen zal verzoeken wanneer daar aanleiding toe is. Tussen beide bedragen zit een groot verschil. U geeft aan dat significante overheidsfondsen nodig zijn om de ambities uit uw Mobiliteitsplan te realiseren, zoals het Groeifonds en MIRT. In dat kader missen wij dan ook een fasering of prioritering. Hoe ziet u de verdere financiële uitwerking en onderbouwing voor u en op welke wijze wilt u de partners hierbij betrekken?

Belang van snelheid

Als het gaat over de kwaliteit van het OV-systeem lijkt de focus binnen uw Mobiliteitsplan vooral op betrouwbaarheid te liggen. Maar voor een goed functionerend OV-systeem is ook snelheid van groot belang. In het algemeen leiden snellere OV-lijnen tot meer reizigers en lagere exploitatiekosten. Snelheid is daarom een sleutelaspect voor de provincie om de exploitatie van het openbaar vervoer ook op langere termijn aantrekkelijk en betaalbaar te kunnen houden. Welke mogelijkheden ziet u om ook juist de snelheid van het openbaar vervoer in de stad Utrecht te vergroten? Daarnaast zijn wij benieuwd naar hoe u de ambities om de kwaliteit van het OV-netwerk te verbeteren gestalte wilt geven in concrete plannen en de fasering. Bent u voornemens hiervoor een uitvoeringsprogramma op te stellen en welke relatie ziet u hierbij met het netwerkperspectief van de provincie? Graag willen we samen met u bekijken welke fasering ten aanzien van te nemen doorstromingsmogelijkheden mogelijk en wenselijk is.

Lastige keuzes

Wij begrijpen dat u als wegbeheerder en verantwoordelijke voor de inrichting van de openbare ruimte soms lastige afwegingen moet maken. De binnenstadsas is hier een sprekend voorbeeld van, hetzelfde geldt voor de inrichting van het Stationsgebied en het Utrecht Science Park. Ten aanzien van (de haalbaarheid van) de ambities, uitgangspunten en oplossingsrichtingen hebben wij nog diverse vragen, sommige fundamenteel, sommige meer praktisch van aard. Wij willen daarom graag met u in gesprek blijven om deze opgaven goed met elkaar uit te diepen.

Mooie voorbeelden van het gezamenlijk uitdiepen zijn de lopende onderzoeken naar OV in de binnenstad en de uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest. In deze onderzoeken komen ook andere oplossingen aan bod dan opgenomen in uw plan, zoals ondergrondse OV-oplossingen en een tram door de binnenstad. Wij vragen u om in uw plan voldoende flexibiliteit te bouwen om ruimte te geven aan de uitkomsten van deze lopende studies. Sowieso is flexibiliteit in deze sterk veranderende mobiliteitswereld noodzakelijk. Daarnaast valt ons in meer algemene zin op dat bij de afweging tussen verschillende vervoerwijzen en/of netwerken vooral naar een invulling op maaiveld wordt gezocht. Zou het gegeven de ambities en opgaven niet logischer zijn om in bepaalde gevallen in te zetten op ongelijkvloerse oplossingen? Graag vernemen wij van u hoe u hier tegenaan kijkt.

Tram als instrument

U beschouwt de tram als belangrijk instrument voor een stedelijke kwaliteitsimpuls en het verbinden van belangrijke gebieden in de stad. U noemt vervolgens een aantal concrete nieuwe of verlegde tramverbindingen die naar uw mening nodig zijn de groei van de stad mogelijk te maken. Bij de afweging hieromtrent spelen echter niet alleen de kosten (investeringen, exploitatie, beheer en onderhoud) een rol maar ook de

mogelijkheden tot ruimtelijke inpassing. De tram vergt nu eenmaal andere eisen aan infrastructuur dan de bus, bijvoorbeeld daar waar het gaat om noodzakelijke ruimte voor horizontale en verticale bogen. Deze dienen veel ruimer te zijn dan voor de bus. Of het mogelijk zal zijn om het tramnetwerk zoals u dat voor ogen hebt voor 2040 te realiseren is dus niet alleen een vervoerkundige en financiële, maar ook ruimtelijke opgave. Het is van belang om met elkaar de ervaringen van recente aanleg van traminfrastructuur nog eens goed te bekijken. In dit kader vinden we het ook van belang om voor de belangrijkste en drukste verbindingen ook oog te houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting. Zoals u terecht aangeeft groeien tram- en hoogwaardige bussystemen steeds meer naar elkaar toe. Hierdoor zouden verschillen in uitstraling, comfort en vervoercapaciteit tussen tram en bus grotendeels weg kunnen vallen. Techniek zien wij dan ook nadrukkelijk als middel en niet als doel voor de verdere ontwikkeling van het provinciale OV-netwerk.

Los van de keuze voor tram en/of bus geldt dat de realisatie van traminfrastructuur veel tijd vergt. Dat betekent dat de komende 10 tot 15 jaar de bus een hoofdrol in het Utrechtse openbaar vervoer heeft. In deze tijdshorizon zijn dan ook robuuste busvoorzieningen nodig om de groeiende en verschuivende vervoervraag excellent te kunnen faciliteren. Dit is voor ons essentieel bij de uitwerking die u gaat geven aan uw mobiliteitsplan. Temeer daar dit in de afgelopen jaren op belangrijke corridors in praktijksituaties soms lastig was.

Autonome voertuigen

Ten aanzien van de inzet van autonome voertuigen hebben wij vooralsnog bescheiden verwachtingen. Menging van autonome voertuigen op HOV-banen met het overige openbaar vervoer, taxi's en hulpdiensten zal, zeker de komende decennia, erg lastig zijn. In hoeverre het mogelijk zal zijn om in de (verre) toekomst met onbemande bussen en/of trams te rijden in de stad is nog de vraag. Bij de inzet van kleinere automatische systemen op afroep is er relatief veel buffer-/opstelcapaciteit nodig. Het is van belang hiervoor voldoende ruimte te reserveren.

Richtlijnen en verantwoordelijkheden

U stelt dat wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer binnen een loopafstand van 400 meter ontbreekt de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang is. Als provincie hanteren wij loopafstanden van maximaal 600 meter hemelsbreed momenteel als richtlijn. Kunt u aangeven waarom u uitgaat van 400 meter? En als het gaat om het aanbieden van alternatieven, wie is daarvoor in uw ogen verantwoordelijk? Een dergelijke "harde" uitspraak leidt namelijk tot fors hogere exploitatiekosten, hetzij bij de gemeente, hetzij bij de provincie.

Fiets (punt 3)

Ten aanzien van de fiets onderschrijven we uw ambities voor een schaa sprong met aandacht voor het routenetwerk, stallingsvoorzieningen en de rol van de fiets in de keten. Graag werken wij met u samen aan het faciliteren van deze schaa sprong, bijvoorbeeld waar het om de totstandkoming van de (provinciale) snelfietsroutes gaat en de aansluiting hiervan op het stedelijk netwerk. In dat kader willen we u erop attent maken dat wij besloten hebben om, aanvullend op de routes die op de kaartbeelden in paragraaf 6.2 van uw Mobiliteitsplan zijn weergegeven, de mogelijkheden voor een snelfietsroute tussen Houten en het Utrecht Science Park en een snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein te verkennen. Naar onze mening komt de beoogde schaa sprong nog niet helemaal goed uit de verf in het Afwegingskader dat u in paragraaf 9.1 beschrijft. Zo wordt bij stap 3 (Netwerken op orde) wel de vraag gesteld of specifiek de routes om de binnenstad heen worden versterkt (punt J) maar niet of het stedelijk fietsroutenetwerk als geheel (inclusief aansluitingen op de snelfietsroutes) wordt versterkt. Een soortgelijke vraag wordt wel gesteld ten aanzien van het OV (punt M 'Wordt bijgedragen aan een betere doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV?')

Wat de kruisingen tussen routes en vervoerwijzen betreft lijkt u alleen voor ongelijkvloerse oplossingen te kiezen wanneer de frequentie van trams (te) hoog wordt. Wij kunnen ons echter voorstellen dat wanneer de (door)fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend autoverkeer of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor de fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt u hier tegenaan?

Doorstroming Ring Utrecht (punt 4)

U wilt samen met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten ervoor zorgen dat de Ring Utrecht ook tijdens de spits in enige mate doorstroomt. Hiervoor zet u onder andere in op het doseren van het verkeer op de toeleidende routes van de Ring. Dit doseren zou moeten plaatsvinden op strategische plekken waar er geen hinder voor de omgeving ontstaat en geen logische alternatieve routes zijn. Gegeven de dichtheid van het regionale wegennet en de druk hierop vragen wij ons af of dit wel een haalbare strategie is. Zo ontstaan er bijvoorbeeld op routes waar het openbaar vervoer niet over eigen voorzieningen beschikt risico's voor vertragingen. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de beoogde nieuwe regionale P+R's die de functie van de huidige P+R's langs de Ring moeten overnemen in het geding komen.

Bereikbaarheid stad per auto (punt 5)

Gegeven de groei van de stad en beperkte beschikbare ruimte begrijpen wij de wens en inzet om de groei van het autoverkeer in de stad te beperken. In dat kader vinden wij het echter wel opvallend dat u enigszins terughoudend lijkt te zijn met de inzet van betaald parkeren als mobiliteitsinstrument. U kiest ervoor om betaald parkeren in te voeren in buurten rondom ruimtelijke ontwikkelingsgebieden met een lage parkeernorm (zoals de Merwedekanaalzone) maar de invoering elders in de stad te laten plaatsvinden op basis van draagvlakmetingen. Daarnaast geeft u aan een voorstander te zijn van het beprijzen van autoverkeer. Betaald parkeren kan een uiterst effectief instrument zijn om de verkeersdruk in de stad te verminderen, de Ring Utrecht draaiende te houden, de overstap op andere vervoerwijzen te stimuleren en ruimte te scheppen voor herinrichting van de openbare ruimte. In dat opzicht zou een actieve(re), gefaseerde invoering van betaald parkeren in onze ogen logischer zijn. Kunt u aangeven waarom u niet voor een actievare houding ten aanzien van betaald parkeren kiest? Ten aanzien van het beprijzen van autoverkeer willen wij benadrukken dat dit een instrument is dat ten minste regionaal verkend en ingevoerd moet worden om ongewenste effecten op regionaal niveau te voorkomen. Zoals u zelf ook al aangeeft moet is dit een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt moet worden, onder meer in de gezamenlijk op te stellen mobiliteitsstrategie 2040.

Op het gebied van parkeren zijn wij binnen U Ned-verband ook met elkaar in gesprek over het ontwikkelen van een Regionale Parkeerstrategie. Bezoekers van de stad wilt u in toenemende mate verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets. Locaties voor P+R zouden niet langer langs de Ring maar meer in de regio moeten worden gesitueerd. Deze P+R's zouden in tegenstelling tot huidige voorzieningen zoals Westraven en Utrecht Science Park niet op grondgebied van de gemeente Utrecht zijn gelegen. Vaak zijn hoogwaardige OV-verbindingen niet aanwezig, althans niet naar alle beoogde bestemmingsgebieden in de stad: de afstanden zijn lang, er is (nog) geen infrastructuur beschikbaar en er is geen noemenswaardige tegenspins of voldoende bezetting om in de daluren of weekenden te rijden. Ziet u voor zichzelf ook specifieke rollen weggelegd bij de totstandkoming van deze P+R's en/of de exploitatie hiervan? En wat is uw visie op de haalbaarheid van hoogwaardige OV-verbindingen tussen de P+R's en de bestemmingen in de stad?

De huidige P+R's langs de Ring Utrecht wilt u gaan gebruiken om de parkeerbehoefte van bewoners van de stad die niet in hun eigen wijk of buurt kunnen parkeren op te vangen. Deze P+R's zijn echter gelegen in beoogde ontwikkelgebieden van de stad zoals de A12-Zone. Hoe ziet u het opvangen van parkeren uit andere delen van de stad in relatie tot de ontwikkeling van deze gebieden zelf?

U geeft aan dat u de route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp logischer wilt maken door de omrijdroute in Papendorp te verkorten. Hierdoor wordt autoverkeer verleid om vanaf de A12 via Papendorp naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone te rijden. Heeft u inzicht in de effecten van deze maatregel? Wordt met deze maatregel de problematiek van de Europalaan niet (deels) verschoven naar andere routes en wijken?

U Ned en andere processen (punt 6)

Zoals wij aan het begin van de brief al opmerkten geeft u met dit Mobiliteitsplan 2040 vanuit het perspectief van de gemeente invulling aan de mobiliteitsvisie van het Ontwikkelperspectief en stelt u de gemeentelijke inzet vast voor de verdere uitwerkingen en onderzoeken. U legt ook een nadrukkelijk en logisch verband met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Met het document 'Op weg naar de RSU' hebt u al een aantal principekeuzes gemaakt die uiterst relevant zijn met betrekking tot mobiliteit, zoals de keuze voor de inzet op

verdichting van de stad. De keuzes voor de specifieke plekken worden in de RSU echter nog verder uitgewerkt. U geeft ook aan dat de investeringsopgave van uw Mobiliteitsplan deel uitmaakt van de investeringsstrategie bij de RSU. In dit licht vinden we het jammer dat de geactualiseerde RSU er nog niet is. Kunt u aangeven waarom u het Mobiliteitsplan 2040 nu al wilt vaststellen en niet wacht op de vaststelling van de RSU zodat de keuzes met betrekking tot de specifieke verdichtingslocaties en de investeringsstrategie hun doorwerking in het Mobiliteitsplan kunnen krijgen?

Overige opmerkingen

De term 'duurzaam' komt op verschillende plaatsen in het Mobiliteitsplan terug en dat is gegeven de opgaven en ambities zeer logisch. Het plan kent echter geen expliciete duurzaamheidsparagraaf of concrete doelstellingen op dit gebied zoals bijvoorbeeld CO2-reductie. Zo lijkt er geen (expliciete) koppeling met het Regionaal Mobiliteitsprogramma te zijn. U geeft aan een netwerk van laadpalen in de openbare ruimte te creëren en particulieren te ondersteunen in het realiseren van laadvoorzieningen op eigen terrein maar koppelt hier geen getalsmatige doelstelling aan. Kunt u aangeven waarom u hiervoor gekozen hebt? Ook zijn wij benieuwd hoe u aankijkt tegen de toepassing van waterstof, bijvoorbeeld voor de aandrijving van zware vervoermiddelen in het goederenvervoer. Hebt u (concrete) doelstellingen of ambities op dit gebied?

Wij willen onze waardering uitspreken ten aanzien van uw goederenvervoerstrategie, deze is in onze ogen goed uitgewerkt. Uw Mobiliteitsplan besteedt o.a. aandacht aan bevoorrading van de binnenstad over water via overlaadlocaties aan de rand van de stad. Nu vindt de aanvoer naar deze overslagpunten echter nog vaak plaats via de weg. Welke mogelijkheden ziet u om de aan- en afvoer over langere afstand ook per schip te laten plaatsvinden en de overslaglocaties geschikt te maken voor overslag van schip naar schip? In het verlengde hiervan willen we ervoor pleiten om, voor zover dat nu al niet het geval is, de kavels en percelen langs binnenhaven van Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. Hiermee worden de (door)groeimogelijkheden voor vervoer over water gewaarborgd. Ook willen we u vragen om bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (woningbouw, recreatie) er zorg voor te dragen dat de gebruiksmogelijkheden van havenfaciliteiten niet worden beperkt.

Tot slot

Een uitgebreid en ambitieus plan zoals het Mobiliteitsplan 2040 verdient in onze ogen een uitgebreide reactie. Zoals u ziet hebben we op basis van bestudering van uw plan nog diverse vragen en opmerkingen. Wij hopen dat u deze vragen en opmerkingen vooral ziet als uitnodiging om het gesprek dat wij met elkaar hebben ingezet over de opgaven waar stad en regio voor staan voort te zetten. Wij zien daarom uw reactie met veel belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oesters

Secretaris
mr. Drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Een afschrift van deze brief is verzonden aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht.