

Vigerend beleid Verkeer en Vervoer

In de raadscommissie Stad en Ruimte van september jl., is gevraagd hoe het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar zich verhoudt tot het vigerende beleid, waaronder het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) en het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU).

Type beleidsnota	Vigerend tot 1 jan. 2015 (luchtkwaliteit)	Vigerend na 1 jan. 2015 (bereikbaarheid)	Status (raadsbesluit)
Structuurvisie Utrecht 2015–2030	ja	ja	ja, 2004
1. GVVP 2005–2020 incl. parkeernota 2003 en fietsnota 2002	ja	ja	Ja, 2006
1. Partiële herijking parkeernormen 2008	ja	ja	ja, collegebesluit (bouwverordening)
5. OV-ambitie- document 2020 van het BRU	ja	ja	ja, maart 2008
2. ALU in NSL	ja, afspraak met het Rijk	nee	nee, collegebesluit mei 2009, aangevuld met latere wijziging door de raad
3. ALU 2009	ja, aanvullend aan GVVP	ja, aanvullend aan GVVP incl. Utrecht–West (Spoorlaan)	ja, dec. 2009
4. Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 2030, nieuw beleid op hoofdlijnen	nee	nee, nog niet	Collegebesluit jan 2012: in maart 2012 raadsbesluit gepland
4. Mobiliteitskader, uitwerking van het Ambitiedocument	nee, nog niet	nee, nog niet	nee, uitwerking van het ambitiedocument UAB. Wordt nieuw beleidskader, vervangt het GVVP
4. Kwaliteitsagenda, uitwerking van het Ambitiedocument	nee, nog niet	nee, nog niet	nee, uitwerking van het ambitiedocument UAB
4. Strategienota Parkeren en stallen, uitwerking van het Ambitiedocument	nee, nog niet	nee, nog niet	nee, uitwerking van het ambitiedocument UAB. Wordt nieuw beleidskader, vervangt op termijn van parkeernota en nota parkeernormen.
5. OV-visie van het BRU	nee	Ja, maar via het mobiliteitskader nader uitwerken	Ja, BRU besluit (AB) op 12 oktober 2011 en daarna vaststelling in de raad. Wordt meegenomen in het Mobiliteitskader

5. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2028 van het Rijk, 2011	nee	Nee. Vaststelling Rijk eind 2011. Daarna actualisatie van het SMPU * provincie Utrecht 2028	nee, nog niet. Indien nodig meenemen in het Mobiliteitskader
---	-----	---	--

* SMPU = Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht.

1. In het kader van de implementatie van de Parkeernota 2003 en het fietsparkeerbeleid zijn er aanvullende richtlijnen opgesteld voor de procedure invoeren betaald parkeren, uitgiftebeleid vergunningen, gehandicapten parkeerbeleid, parkeerplaatsenverordening, parkeerbelastingverordening (tarieven), plaatsingsprocedure fietsparkeervoorzieningen en procedure opheffen parkeerplaatsen. In de parkeernota 2003 zijn geen parkeernormen opgenomen. In de nota Implementatie Parkeernormen 2004 zijn de parkeernormen voor de stad verder uitgewerkt. In de partitiele herijking parkeernormen 2008 zijn de parkeernormen (verder) aangepast.

2. Het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) is dec. 2009 vastgesteld, maar de maatregelen geldend voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn in mei 2009 vooruitlopend op het ALU-besluit door de Raad in dec. 2009 reeds vastgesteld door de Minister in juni 2009).

Het verschil tussen ALU NSL (afsprake met het Rijk in mei 2009) en het door de raad in december vastgestelde ALU 2009 betreft:

- knip Albatrosstraat niet meer in NSL-afsprake, zonder een compenserende maatregel;
- knip Catharijnesingel vervangen door shared space Catharijnesingel, idem zonder compenserende maatregel;
- doorstromingsmaatregelen Vondellaan niet in NSL-afsprake, maar wel in ALU 2009.

In het NSL is wettelijk vastgelegd dat de overeengekomen maatregelen mogen worden gewijzigd, mits het effect op de luchtkwaliteit van de nieuwe maatregel minimaal hetzelfde effect heeft op de luchtkwaliteit heeft als de vervallen maatregel.

De NSL Monitor 2010 (Rijk en gemeente) en volgende monitoren zijn geen beleidsnota's, maar kunnen wel leiden tot een aanpassing van de uitwerking van de NSL-afspraken tussen gemeente en Rijk (vervangende of extra maatregelen). De gemeente Utrecht heeft thans aanvullende maatregelen in voorbereiding (herprogrammering NSL-maatregelen) om het risico van overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm NO2 per 1 januari 2015 te verminderen.

3. Het ALU 2009 betreft een aanpassing van het vigerende beleid van het GVVP 2005 – 2020. Met uitzondering van de ALU-maatregelen en het daaruit volgende enigszins gewijzigde beleid, blijft het vigerend GVVP-beleid geldend (wijzigingen o.a. knippen Paardenveld en Croeselaan, shared space Catharijnesingel).

Het Actieplan Goederenvervoer betreft een deeltuitwerking van het ALU 2009 en is vastgesteld in februari 2010.

Bereikbaarheid Utrecht–West. Een onderzoek naar een nieuwe invalroute Spoorlaan t.b.v. een goede bereikbaarheid van de Cartesiusdriehoek was onderdeel van het GVVP. In het ALU 2008 is naar aanleiding van een nader onderzoek besloten van de aanleg van de Spoorlaan af te zien. Er is vervolgens onderzocht op welke wijze een goede verkeersafwikkeling in Utrecht–West kan worden verkregen. In het ALU van december 2009 is besloten na 2015 de Spoorlaan alsnog aan te leggen, incl. een tunnel onder de Josephlaan.

Het project Benuttingsvariant Utrecht–West 2030 is onderdeel van het "maatregelpakket Utrecht–West" en is een uitwerking van een wens uit het collegeprogramma 2010–2014 om het autoverkeer in Utrecht–West af te wikkelen over de bestaande weginfrastructuur en van de Spoorlaan af te zien. Er dient daarbij te worden voldaan aan de leefbaarheidsnormen voor een aantal wegen in de stad. Dit is in lijn met het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. De Benuttingsvariant is door het college in juni 2011 vrijgegeven voor inspraak en wordt na vaststelling door de raad een project als onderdeel van het programma wegen.

Het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid is geen beleidsnota, maar geeft de financiële stand van zaken van het investeringsprogramma bereikbaarheid en luchtkwaliteit weer met een doorkijk naar het volgende jaar. Een significante wijziging van maatregelen of van fasering kan tot een aanpassing van van het vigerende verkeersmodel en eventueel van het vigerende beleid leiden.

4. In het Mobiliteitskader en de Strategienota Parkeren en stallen wordt op basis van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar nieuw verkeers- en vervoerbeleid geformuleerd voor de periode 2012 – 2030, waarbij de NSL-afspraken tot aan 1 januari 2015 al of niet in gewijzigde vorm blijven gelden. Na vaststelling zal het Mobiliteitskader het GVVP vervangen. De strategienota Parkeren en stallen zal in fases de parkeernota en de nota parkeernormen vervangen.

De Kwaliteitsagenda is een samenhangende aanpak tussen ruimtelijke omgeving en infrastructuur, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte in samenwerking met marktpartijen wordt verbeterd.

5. Indien de provincie in haar, – op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk –, geactualiseerde verkeers- en vervoerbeleid ook eisen oplegt aan het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid, zal dit in het Mobiliteitskader en zonodig in de Strategienota parkeren en stallen worden opgenomen.

Buiten het vastgestelde verkeersbeleid wordt er op andere beleidsterreinen zowel door de gemeente als door hogere overheden nieuwe richtlijnen en/of wetgeving vastgesteld, die van invloed kunnen zijn op het vigerende verkeersbeleid. In bovenstaande overzicht is hiermee nog geen rekening gehouden.
