

Rijkswaterstaat Midden-Nederland
Eric Diepstraten
Postbus 1
3430 AA NIEUWEGEIN

Behandeld door	B. Coenen	Datum	28 april 2021
Doorkiesnummer		Ons zaaknummer	8738396
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	Onderwerp	Antwoordbrief Mobiliteitsplan 2040 en RSU 2040
Bijlage(n)		Verzonden	
Uw kenmerk			
Uw brief van			Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden

Geachte heer Diepstraten,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 en op de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij zien uw reacties als een voortzetting van onze constructieve manier van samenwerken. In deze brief gaan wij in op beide reacties. In bijlage 1 van de Nota van Beantwoording is de beantwoording op uw reactie op het Mobiliteitsplan 2040 eveneens opgenomen.

Ten eerste nodigt u ons uit om in de gesprekken die wij voeren in te gaan op zowel de verschillen als overeenkomsten tussen onze visies en aanpak en hoe daarbij om te gaan met onzekerheden. Wij gaan graag op uw uitnodiging in. Inmiddels is een vervolgesprek gepland.

Verwachtingen over de groei van het autoverkeer en inzet op géén groei van het autoverkeer

U geeft aan dat daar waar de gemeente Utrecht per saldo geen toename van de automobilititeit nastreeft binnen de Ring Utrecht, u voorziet dat op RWS-areaal, maar annex daaraan ook voor het onderliggende wegennet, juist nog een forse groei van het autoverkeer wordt voorzien.

Tegelijkertijd suggereert u om de door de in het Mobiliteitsplan beschreven inzet op géén groei van het autoverkeer van en naar de stad, dit ook als inzet voor regionaal verkeer dat gebruik maakt van het hoofdwegennet te gaan gebruiken.

Wij interpreteren deze suggestie als waardering voor onze inzet op duurzame bereikbaarheid en het streven naar géén groei van het autoverkeer. We zien in onze analyse eveneens deze toename van verkeer op het hoofdwegennet, maar uit de analyses leiden wij af dat dit verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij zijn ook geïnteresseerd om samen met u en de regio te onderzoeken of de ambities en aanpak die wij voorstellen met betrekking tot het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor het regionale en wellicht zelfs (een deel van) het zogenaamde 'doorgaande' verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten. De Mobiliteitsstrategie van U Ned leent zich daar goed voor.

Datum 20 april 2021

Ons zaaknummer 8738396

In het verlengde hiervan merkt u m.b.t. de RSU 2040 op dat in de RSU de gevolgen van de gemeentelijke keuzes op hogere schaalniveaus onvoldoende in beeld zijn. Als voorbeeld noemt u de programmering van wonen en werken, waarbij deze niet verder uit balans mag raken. In de RSU gaan we uit van een tien-minutenstad waar de dagelijkse voorzieningen, waaronder werken, in 10 minuten lopend of fietsend bereikbaar zijn. Ook hebben we ingezet op een aantal gebieden specifiek voor werken waar we ons bereikbaarheidsprofiel ook op in hebben gezet. Denk daar bij aan Lage Weide.

U benoemt in uw reactie op de RSU 2040 drie categorieën onderwerpen waarbij de relatie met de nationale netwerken in de RSU onvoldoende worden geduid:

- Voorstellen voor inrichting langs, bruggen over, tunnels onder, overkluizingen boven of gebruik van netwerken of areaal (zoals voor energieopwekking) in beheer bij RWS-MN.
- Het belang van (inter)nationale transportassen voor vervoer van gevaarlijke stoffen.
- De ruimtelijke ontwikkeling van logistieke voorzieningen.

Wij hebben in de RSU 2040 een paragraaf toegevoegd over logistiek vervoer en goederen hubs onder het kopje mobiliteit. Graag blijven wij met u in gesprek over deze onderwerpen bij de verdere uitwerking van de RSU 2040.

Modelberekeningen

U geeft aan dat u door het ontbreken van gegevens en effecten alsmede motiveringen en onderbouwingen van de door ons gevolgde werkwijze bij de modelberekeningen, u zich niet zondermeer kan vinden in genoemde modelaanpassingen en resultaten. Dit maakt het voor u lastig om het mobiliteitsplan goed te beoordelen.

De uitgangspunten voor onze modelberekeningen passen binnen de uitgangspunten die ook in landelijke en regionale modellen worden gebruikt. Wij hebben alleen voor het gemeentelijke areaal een actualisering van uitgangspunten toegepast, die passen binnen bijvoorbeeld de WLO-hoog scenario's die ook in U Ned verband worden gebruikt. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat onze analyses primair gericht zijn om onze beleidskeuzes te onderbouwen en niet specifiek op het functioneren van het snelwegennet. Inmiddels zijn wij met uw organisatie in gesprek om onze modelberekeningen toe te lichten, zodat u deze mogelijk ook als nuttige inzichten voor het functioneren van de Ring kunt gebruiken.

U refereert als voorbeeld hierbij aan de 14% minder motorvoertuigen op de Ring Utrecht volgens de flyer die als bijlage bij de raadsbrief is gevoegd waarmee het mobiliteitsplan 2040 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 intercystations. U herkent dit getal niet.

De genoemde 14% minder motorvoertuigen op de Ring is een cijfer dat aan de ochtendspits gerelateerd is. Wij hebben in het mobiliteitsplan om overzicht te kunnen bewaren alleen etmaalcijfers opgenomen. Dit ochtendspitscijfer komt uit de modelberekeningen voor het mobiliteitsplan. Wij lichten dit in een gesprek graag nader toe.

U bepleit om vooruitlopend op gezamenlijk vervolgstudies te onderzoeken of in die studies toe te passen prognosemodellen zoveel mogelijk gebaseerd kunnen worden op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten worden dan nu het geval is.

Zoals hierboven al gemeld komen de door ons gehanteerde uitgangspunten overeen met de actuele inzichten van de genoemde kennisinstituten en hebben wij vooral lokale parameters verfijnd. In U Ned werken wij op dit moment aan een gezamenlijk voorstel om de prognosemodellen op elkaar af te stemmen.

Datum 20 april 2021

Ons zaaknummer 8738396

U geeft eveneens aan dat het hanteren van een bandbreedte of het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse, zeker op de termijnen waar het hier om gaat, die rekening houden met diverse onzekerheden, is te prefereren boven het schetsen van één (wens)beeld.

We realiseren ons goed dat deze onzekerheden er zijn. Daarom is de onderbouwing van het mobiliteitsplan vooral een indicatie dat het met de gepresenteerde aanpak mogelijk is om de gestelde doelen te behalen. De doorrekening is niet geschikt, en dus ook niet gebruikt, om individuele maatregelen te beoordelen of effecten op specifieke wegen in beeld te brengen. Daarvoor is eerst uitwerking nodig. Deze uitwerking maakt onderdeel uit van gebiedsonderzoeken en/of mobiliteitsprojecten. We geven in het plan ook aan dat in de loop van de tijd op basis van monitoring waarschijnlijk ook adaptief bijgestuurd dient te worden op het behalen van de doelen.

P+R

Uw ondersteunt het streven naar het beter organiseren van multimodale ketens waaronder het realiseren van P+R-locaties. U geeft hierbij aan dat 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 twee voorbeelden waar meer samen optrekken gewenst is, noemt u de in het plan opgenomen transferia Westraven en Papendorp. Eerstgenoemde vindt u niet makkelijk te verenigen met de metropoolknoop als onderdeel van een potentiële grootstedelijke zuidelijke ontwikkelingsrichting (A12-zone). De tweede vindt u ongelukkig liggen tussen Knooppunt Oudenrijn en de mond van de landtunnel A2 met bijbehorend doseervraagstuk. Het hier naar toe blijven geleiden van grote groepen forenzen of bezoekers is voor RWS daarom zeer ongewenst.

Wij voorzien een stapsgewijze, gefaseerde ontwikkeling van het P+R-netwerk. Hierin kunnen de bestaande (o.a. Westraven) en op korte termijn geplande (Papendorp) transferia zich ook ontwikkelen qua gebruik. Beide transferia zullen op korte termijn nog een rol vervullen voor forenzen en bezoekers. Naar onze mening betreft dit autoverkeer dat toch al naar de stad komt en het snelwegennet en aansluitingen nu reeds belast. Dit verkeer rijdt dan alleen niet meer verder de stad in. Een volgende stap is dat we dit verkeer faciliteren om al in de regio te parkeren en daarmee de snelwegring niet meer te belasten. Daarvoor moeten deze P+R's in de regio eerst ontwikkeld worden. Daarmee verkleurt de functie van de transferia aan de stadsrand naar parkeren op afstand voor voornamelijk bewoners. Wij werken graag met u samen om deze transitie zo snel mogelijk te realiseren.

Hiermee samenhangend stelt u dat het aanbeveling verdiend 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 techniekkeuzes, bv. in het verlengde van Bus Rapid Transit (BRT) waar ook landelijk naar wordt gekeken. Dit zou een flexibeler rechtstreekser bediening van stad en regio en een betere verwevenheid met het HWN mogelijk kunnen maken.

Uw aanbeveling is ook ons beeld over hoe het Wiel met Spaken zou moeten functioneren. Met het mobiliteitsplan maken we geen definitieve techniekkeuzes. Wel geven we aan waar het gelet op de reizigersaantallen voor de hand ligt om een systeemspiong te maken naar lightrail. Dit is nadrukkelijk onderdeel van vervolgonderzoek, evenals de zoektocht naar mogelijke P+R-locaties. BRT kan een interessante invulling van delen van het Wiel met Spaken zijn.

Datum 20 april 2021

Ons zaaknummer 8738396

Maatregelen in het stedelijk autonetwerk

U deelt de zorg over onze keuze 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 gevoelige positie, kunnen dit naar verwachting niet aan en brengen het risico van terugslag op essentiële onderdelen van de nationale netwerken met zich mee. Deze maatregel is doorgerekend in het kader van het Mobiliteitsplan. Op basis van deze doorrekening lijkt deze maatregel (als onderdeel van een totaalaanpak) niet tot nieuwe of grotere knelpunten te leiden op de A12, A2 en de nabijgelegen snelwegaansluitingen. Aangezien de maatregel onderdeel is van een groter maatregelpakket, kunnen we niet het effect van de maatregel zelf bepalen. Wel zien we dat er inderdaad een verschuiving optreedt (zie figuur op pagina 160 in het plan). Het netto-effect van alle maatregelen samen (de totale aanpak) is dat de Europalaan-zuid rustiger wordt dan in 2015. Of daadwerkelijk het extra autoverkeer op de nieuwe route door Papendorp en de aansluiting Papendorp op de A12 zonder extra maatregelen kan worden afgewikkeld, willen we graag samen met u verder onderzoeken. Hiervoor geldt dat hoe effectiever andere maatregelen zijn in het beperken van autoverkeer (in de spits), des te makkelijker wordt het om dit extra verkeer te faciliteren. Dat geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de op- en afritten. Voor geheel Zuidwest zien we dat de automobilititeit in, van en naar Zuidwest nauwelijks toeneemt ondanks de grote groei van het aantal woningen en banen. Er vindt dus een forse verschuiving in vervoerwijzekeuze plaats.

Een tweede zorg 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. U geeft aan dat ook de gevolgen daarvan nog onvoldoende bekend zijn en dat dit tot soortgelijke risico's kan leiden als genoemd bij het eerste voorbeeld. U bent bezorgd dat in beide gevallen de effectiviteit van omvangrijke investeringen die zijn gedaan (Leidsche Rijn tunnel) of op stapel staan (Ring Utrecht) in gevaar worden gebracht.

De bedoeling van maatregelen zoals het weren van doorgaand verkeer in het USP is om de verkeersafwikkeling in het USP zodanig te beheersen dat er geen overbelasting van de aansluitingen op het snelwegennet meer plaatsvindt. Ons inziens wordt het risico van terugslag op het hoofdwegennet verkleind. Datzelfde geldt voor andere maatregelen zoals doseren. We beogen hiermee de verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet betrouwbaarder te maken, waardoor er minder risico is op terugslag op het hoofdwegennet.

We erkennen dat in nadere analyses met b.v. dynamische modellen beter in beeld kan worden gebracht welke effecten die hebben op de verkeersafwikkeling. Echter zullen hierin ook landelijke en regionale maatregelen moeten worden betrokken om de gevolgen van de verwachte groei van het doorgaande verkeer te beheersen.

Parkeerbeleid

U mist de ambitie om, in het kader van parkeerbeleid, meer met het beperken van parkeren aan de slag te gaan door het gesprek met bedrijven aan te gaan en te durven zoeken naar innovatieve verandermogelijkheden. U stelt dat, willen we de autodruk echt verlagen, het aantal parkeerplaatsen omlaag moet en de parkeertarieven omhoog.

Datum 20 april 2021

Ons zaaknummer 8738396

Wij onderkennen de rol van effectief parkeerbeleid en zetten hier daarom ons inziens met een aantal ambitieuze maatregelen op in. Het totaal aan maatregelen van onze aanpak leidt ertoe dat met name forenzen en bezoekers (die de drukte in de spits veroorzaken) hun parkeergedrag gaan aanpassen. Onze analyses wijzen uit dat in de belangrijkste kantoogerelateerde werkgebieden en bij OV-knooppunten een forse verdichting kan plaatsvinden zonder toename van het parkeerareaal. Daarnaast zetten we in op een transformatie van het parkeerareaal in woonwijken met 0,5-1% per jaar, wat tot een reductie van 10-20% in 2040 kan leiden. Dit in combinatie met beleid op het midden van de spits zou zelfs kunnen leiden tot een ontlasting van de spitsen, ondanks de groei van de stad. Het uitplaatsen van een deel van het parkeren naar P+R in de regio (dus voordat dit verkeer de snelwegring belast) is hier onderdeel van.

Wij schatten in dat het verhogen van parkeertarieven minder effectief is, omdat de meeste forenzen gratis kunnen parkeren bij hun werk. De invoering van betaald parkeren in wijken waar dat nu nog niet is, is een maatregel die wij achter de hand hebben indien zich parkeeroverlast voordoet, maar dan moet daar voldoende draagvlak voor zijn onder bewoners.

Gebruik Ring door lokaal verkeer

U spreekt uw zorg uit over de doorstroming op de Ring Utrecht indien lokaal verkeer gebruik maakt van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen. U verwijst naar onderzoeken waaruit 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 het project verbreding A27 richting 2030 geeft dat 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. U geeft aan dat het massaal gebruik van de Ring Utrecht voor lokale verplaatsingen ongewenst is wanneer dit ten koste gaat van de nationale verbindingfunctie.

Net als voor verkeer dat van buiten naar Utrecht komt en vice versa willen we dat lokaal verkeer zolang mogelijk via de Ring rijdt om gebiedsvreemd verkeer door de wijken zoveel mogelijk te voorkomen. Dat is overigens geen koerswijziging t.o.v. het mobiliteitsplan uit 2016. Naar onze verwachting zal net als in de huidige situatie een deel van dit verkeer dat doen en een deel niet. Dit blijkt ook uit onze analyses. Zo is het logisch volgens de routeplanners dat verkeer uit het westen van Leidsche Rijn naar de oostkant van Utrecht via de snelweg rijdt en vv. Maar dit is niet anders dan in de huidige situatie. Een groter effect verwachten we van de inspanningen om verkeer dat van buiten de stad komt te verleiden om zo lang mogelijk op de ring te blijven en via een aansluiting en inrikker het dichtst bij de bestemming te rijden. In onze analyse neemt dit verkeer echter niet of nauwelijks toe tussen 2015 en 2040.

Verder geeft u aan dat het doseren van verkeer op de naar de Ring toeleidende snelwegen om de Ring draaiend te houden onderdeel kunnen zijn van een totaaloplossing. Dit moet echter wel echt een totaaloplossing zijn. Het risico van alleen doseren aan de buitenkant van de Ring, 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. U stelt vast dat het niet onze bevoegdheid is om daar besluiten over te nemen, maar vindt de gedachte interessant genoeg om, als onderdeel van een veel bredere mobiliteitsstrategie waar U Ned aan werkt, over door te praten.

Wij erkennen dat dit alleen een mogelijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van de verwachte, grote groei van het autoverkeer op de snelwegen rond Utrecht en dat dit dan onderdeel moet zijn van

Datum 20 april 2021

Ons zaaknummer 8738396

een groter pakket aan maatregelen. Het mobiliteitsplan beschrijft wat de bijdrage van de gemeente Utrecht aan dat totaalpakket kan zijn. Dit is in eerste instantie het niet laten groeien van het autoverkeer in, van en naar de stad. Mogelijk kan deze aanpak een grotere impact in de regio krijgen. Daarom brengen we onze inzichten graag in bij de regionale samenwerking.

U vraagt aan ons hoe we aankijken tegen een géén-groeidoelstelling op het cordon van de Ring. Die doelstelling 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.

Wij zouden een dergelijke doelstelling van harte ondersteunen.

Monitoring ontwikkelingen

U stelt voor om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Hierbij lijkt het u goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen.

Wij steunen het opzetten van een dergelijk, liefst multimodale monitoring op regionale doelen van harte en gaan hier graag het gesprek over aan. We stellen de gegevens uit de gemeentelijke monitor bij het Mobiliteitsplan hiervoor beschikbaar.

Samenwerken in de uitwerking

U schrijft dat het functioneren van het snelwegennetwerk mede wordt bepaald door individuele en collectieve keuzes die door andere partijen zoals de gemeente 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. Hierbij gaat het niet alleen om doorstroming, maar ook om veilig, schoon en ingepast in de omgeving. U trekt de conclusie dat het niet anders kan dan 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. Het meenemen van de regio hierbij vindt u cruciaal. Dat geldt ook voor de raakvlakken in relatie tot de uitwerking van de OV ring die u noemt in uw reactie op de RSU 2040.

Hier zijn wij het zeer mee eens. Hierover continueren we graag de gesprekken die we bilateraal en in U Ned verband met elkaar hebben, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Voortzetting constructief overleg

Daarnaast geeft u aan dat u, niet alleen als netwerkbeheerder, maar ook als mobiliteitspartner een constructieve bijdrage wil leveren aan het verder ontwikkelen van uw mobiliteitsbeleid en dat u in dat kader de reactie op het mobiliteitsplan geschreven heeft. U wilt graag een aantal gesprekken voorstellen o.a. om de voorstellen m.b.t. parkeerbeleid, HWN-hubs, vormgeving 'wiel met spaken' en monitoring verder te concretiseren, waarbij bijsturen op basis van monitoring van daadwerkelijke ontwikkelingen en afwijkingen van ieders beleidsinzet daarbij een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

Wij zijn u dankbaar voor uw reactie en inhoudelijke suggesties. We onderkennen dat zinvol is om de gesprekken die wij reeds gevoerd hebben in het kader van het Mobiliteitsplan te continueren om beter wederzijds begrip te krijgen voor onderzoek dat reeds is gedaan, dat aanvullende onderzoeken en analyses nodig zijn bij de verdere uitwerking van maatregelen. Hier willen we ons actief voor inzetten.

Datum 20 april 2021

Ons zaaknummer 8738396

Wij blijven graag meedoen aan deze gesprekken en zien de meerwaarde van een regionale aanpak en een regionale monitoring.

Tot slot

Uw advies ten aanzien van het Mobiliteitsplan is opgenomen in bijlage 1 van de Nota van Beantwoording onder nummer 175. De volledige documenten kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/mobiliteitsplan2040.

Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld het Mobiliteitsplan 2040 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen met daarin een aantal wijzigingen naar aanleiding van de inspraak.

Uw advies op beide stukken is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,