Van: Kracht van Utrecht-initiatief

Aan: de Staten van Utrecht en gedeputeerden van Lunteren en de Vries,
doorgeleid via de griffier van de commissie MME, de heer Ruud Poort
cc: Mevrouw E. Brinkman, programmamanager

Betreft: Opmerkingen en tekstsuggesties van het Kracht van Utrecht-initiatief bij voorontwerp mobiliteitsplan (visie en programma)

Datum: 24 januari 2014

Geachte Statenleden,

In vervolg op onze bijdrage en het overleg van de Commissie MME met gedeputeerde de heer R. Van Lunteren doen we u enkele opmerkingen en tekstsuggesties **->** toekomen inzake het voorontwerp mobiliteitsplan (visie en programma).

p.6: strategische agenda: "De samenhang tussen bereikbaarheid en ruimte is verankerd in onze Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS)." "In het coalitieakkoord en de Strategische Agenda is aangegeven dat wij als provincie willen zorgen voor een evenwicht tussen wonen, werken, recreëren, bereikbaarheid en natuur en landschap. Dat vraagt een duurzame en integrale aanpak van het provinciale beleid. Vanuit een brede context (mens, markt en milieu) vindt een zorgvuldige afweging plaats, waarbij we ons handelen niet willen afwentelen in plaats en tijd."

- ➔ Dat betekent dat oplossingen dienen te worden gezocht vanuit een integrale agenda voor het hele gebied, dus ook (voor en met) het BRU/U 10 gebied.
  In de uitwerking kan dit niet anders betekenen dan extra inzet op het fiets- en OV-netwerk.

"De reiziger wil zo efficiënt mogelijk naar zijn of haar bestemming of steeds vaker een combinatie van bestemmingen. Door de netwerken van fiets, openbaar vervoer en auto onderling te verbinden, worden de keuzemogelijkheden om te verplaatsen groter."

- ➔ Daar hoort bij uitstek ook een visie bij over de winst die te maken is binnen de stadsgewesten, waar de meeste (potentiële) verknopingen zijn te vinden.

p.8: "Bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen houden we rekening met de effecten op de mobiliteit en de mogelijkheden van de bestaande wegen en OV-verbindingen. Voor ruimtelijke ontwikkelingen voeren we een mobiliteitstoets uit."

Dan zijn doelstellingen op het gebied van modal split (en shift) toch wel erg voor de hand liggend.

p. 10 e.v. Trends en ontwikkelingen:

Bevolking blijft groeien, maar feitelijk alleen in de stadsgewesten (zie sociaal-maatschappleijke trend #4 op p.14). Daar liggen dus heel andere opgaven dan in het 'buitengebied'. Opgave in stadsgewest ligt samen met verdichting en efficiënt sturen van kriskrasmobiliteit (plus zoeken naar rust en stilte nabij), opgave buitengebied met tegengaan van isolement. Leidt tot grote verschillen in benodigde aanpak.

De hardnekkigheid van de crisis (waaronder ook een energie/klimaatcrisis met blijvend hoge brandstofprijzen) wordt over het hoofd gezien. Auto als statussymbool (p.15)? Kijk eens naar wat thans het meest wordt verkocht!

Door suburbanisatie is/wordt verbindend OV juist aantrekkelijk. Denk aan een versnelling van de SUN-lijn en aan nieuw aan te leggen lijnen. Openbaar vervoer past ook in de agenda van het spitsuurgezin als het snel en betrouwbaar is.

Trend fiets en OV: door (E) fiets, goede netwerken OV en fiets, goede knooppunten, wordt deze combinatie het vervoer van de toekomst. Definieer eisen aan goede knooppunten (ook: stallingsmogelijkheden) en een goed fietsnetwerk (vlot, comfortabel, veilig) gelijk een soort NOA voor autosnelwegen (nieuwe en verbeterde CROW richtlijnen etc.)

- ➔ Trend naar bewust en gedeeld autogebruik neemt toe, zorg voor goede en gemakkelijke alternatieven -> Benoem specifieke netwerken

p. 16 e.v.: <u>Verbinden van netwerken:</u>

- ➔ Benoem de opgave concreet. Benoem de knooppunten (zoals Leidsche Rijn Centrum), speciale aandacht voor de ontsluiting van De Uithof en programmeer een aanpak samen met Utrecht/U 10, en de regio Amersfoort.
- ➔ Benoem specifiek het lightrailnetwerk in ontwikkeling in samenhang met Randstadspoor. We hebben het over 2028, dus: werp een blik voorbij de huidige bestuurlijke horizon.
- ➔ Benoem specifiek het Fietsnetwerk: een visie op de fiets op netwerkniveau ontbreekt. Actieplan Fiets moet eerst een netwerk van doorfietsroutes in kaart brengen, in overleg met Fietsersbond en gemeenten, aan de hand van gewenste doelen en kwalitatieve opties (recreatief en of en/of utilitair, met/zonder bromfiets, met/zonder bestemmingsverkeer, fietsstraat model, verlicht -in spitsuren- etc.)
- ➔ Organiseer als Provincie Utrecht met CROW, Gemeenten, BRU en Fietsersbond en Kracht van Utrecht een workshop *Naar een provinciaal Fietsnetwerk.*
- ➔ Verkeersveiligheid (p.23): meten = weten, voorstel: terugkerend Plan van Aanpak per 4 jaar (dus niet alleen maar ad hoc reactief). Er wordt gesproken van monitoring van verkeersslachtoffers met als doel minder is beter. Ten eerste is niet bekend hoeveel licht- en zwaar gewonden er zijn. Gebruik niet alleen politiegegevens maar zet een goede registratie van ongevallen op via een makkelijk digitaal netwerk waarvoor de sites van gemeenten, provincie, fietsersbond, ANWB etc. kunnen worden gebruikt. Daaraan doelstelling en prestatieindicator koppelen: 50 % minder binnen zoveel jaar.

p. 29 e.v. <u>Essentiële onderdelen mobiliteitsvisie</u>

Toevoegen:

- inzet op verschuiving in de modal split naar gebruik fiets en OV vooral ook, en in samenwerking met, de stadsgewesten. Door meer en eerder te investeren in fiets en OV in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen wordt dit vanzelf bereikt.
- in aansluiting op de Provinciale Structuurvisie optimaal benutten van multimodale knooppunten
- benoem de programmatische inzet voor een stadsregionaal lightrailnetwerk

- specifieke inzet op netwerk van doorfietsroutes

Algemeen: 2028 is niet 2014+14. De regio is al in transitie, en de kunst is die op het gebied van mobiliteit optimaal te sturen.

Enkele meer specifieke dingen:

- doorfietsroutes betekent: comfort, en zo min mogelijk oponthoud en veilig bij kruisingen (evt. ongelijkvloers/tunneltje)
- bij afwegingen 60/80 km/uur ook criteria van veiligheid, leefbaarheid (waaronder gebruik als sluiproute) en ecologie betrekken.
- Geleiding van de (vracht)autogebruik naar 1) snelwegen en 2) verbindende provinciale wegen in plaats van de overige wegen (bewegwijzering). Meer inzet op autoluwe gebieden i.v.m. leefbaarheid en veiligheid van het buitengebied.

Namens het Kracht van Utrecht-initiatief

Ing Cor van Angelen

Drs Jan Korff de Gidts, projectleider

infosoesa@gmail.com

M: 06 33 63 03 44