



Platform Ondernemend Utrecht
Secretariaat: p/a Lindelaan 17
38 CD Hoogland

Email: contact@ondernemend-utrecht.nl
Website: www.ondernemend-utrecht.nl

Gemeente Utrecht
College van B en W
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ook verstuurd per email: verkeer.en.vervoer@utrecht.nl, Afdeling Realisatie Mobiliteit

Betreft: Zienswijze van Platform Ondernemend Utrecht (POU) op “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” (verder te noemen SRSR)

Utrecht, 13 januari 2016

Geachte College,

“Utrecht kiest ervoor de woon- en leefomgeving van Utrechters te versterken en tegelijkertijd de economie van de stad duurzaam te ondersteunen. Hiermee zet de stad in op een gezonde groei van Utrecht naar 400.000 inwoners in de komende tien jaar. Deze en andere keuzes staan in het gemeentelijk verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.” Een gemeentelijke quote over het doel van SRSR.

Het proces tot op heden

Tot en met 3 januari 2016 kon op dit plan een zienswijze worden ingediend. Gezien het onderwerp en het belang voor de stad en ondernemers en ondernemingen in het bijzonder maken we hier graag gebruik van. De indieningsdatum is later dan 3 januari. Dit is met instemming van wethouder Van Hooijdonk en de Afdeling Realisatie Mobiliteit gedaan. Reden voor het later indienen vindt zijn oorzaak in de problemen die wij ondervinden om tot een goed onderbouwde zienswijze te kunnen komen. De daartoe noodzakelijke gegevens zijn (nog) niet beschikbaar gesteld. Onze vragen zijn bij de afdeling verkeer en de wethouder bekend en wij zijn blij dat men inmiddels heeft toegezegd een poging te willen doen om antwoorden te verschaffen. Wij vragen u om alle besluitvorming over dit plan aan te houden totdat wij en alle andere belanghebbenden, in de gelegenheid zijn gesteld niet alleen kennis te nemen van de gewenste informatie, maar ook vervolgens de tijd gehad hebben om u van een aanvullende zienswijze te voorzien.

Navolgend dan onze niet uitputtende zienswijze geformuleerd binnen de beperking van niet complete noodzakelijke geachte informatie. De aangehaalde punten zijn indicatief en van toepassing op meerdere onderdelen van het plan die omwille van tijd en leesbaarheid niet genoemd worden.

Gebrekkige onderbouwing, toekomstige groei en gevolgschade

SRSR moet de economie van de stad ondersteunen. Binnen het hele plan wordt niet helder gemaakt hoe hieraan bijgedragen wordt. Er wordt geen analyse gedaan wat de economie zou doen met, zonder, of andere maatregelen zoals genoemd in het plan. Omdat deze claim niet onderbouwd wordt is zij niet op realiteit te beoordelen, sterker nog, de economie zou er door geschaad kunnen

worden. Gezien het doel van ondersteuning van de economie is het naar ons idee daarom niet verantwoord om te besluiten o.b.v. een niet onderbouwde claim.

De scope van het plan loopt tot 2025. Echter, de maatregelen die daarin genomen worden zijn op onderdelen zeer ingrijpend en zullen bij groei na 2025 weinig tot geen mogelijkheden bieden tot verdere groei van de mobiliteit. Dat terwijl wij weten dat die er zeker zal zijn. Zoals bijvoorbeeld door de ontwikkeling 2^e fase stationsgebied. Het idee in het plan om 32% te knijpen in het gebruik van auto's op het Westplein (15.000 per etmaal) t.o.v. vandaag heeft potentieel een enorme impact op de economische waarde van het te ontwikkelen gebied, maar ook op de bereikbaarheid van de parkeergarages bij Hoog Catharijne, Tivoli en Binnenstad. Wie gaat de rekening betalen als optimale bezetting niet meer mogelijk is door beperkende maatregelen?

Reistijden en comfort

Vele bewoners, bezoekers en werkenden zullen hun mobiliteit anders moeten invullen. De praktische gevolgen hiervan op bijvoorbeeld comfort en reistijd worden nergens weergegeven. Een punt waar nergens in het plan op welke wijze dan ook inzicht over wordt verschaft. En dat terwijl dit bij een College-streven van "Aantrekkelijk en Bereikbaar" juist een essentieel punt is.

Het doel is van het plan is "ruim baan voor de voetganger, nieuwe routes met korte reistijden voor de fietser, een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer, minder doorgaand autoverkeer door de stad en slimmere logistiek in de stad".

Maar wat heb je aan ruim baan voor voetgangers als je eindeloos moet wandelen, als je met fietsen veel langer onderweg bent, de kwaliteitssprong van het OV niet helder wordt gemaakt en slimmere logistiek een positief streven is maar per saldo een verslechtering ten opzichte van vandaag zou kunnen betekenen?

Zonder concreet te maken wat die "verbeteringen" en "bereikbaarheid" daadwerkelijk betekenen voor bewoners, werkenden en bezoekers voor reistijden en comfort houdt je de mensen voor het lapje. Want een toename in reistijd en een afname van comfort zijn vanuit het overgrote deel van de mensen geen verbetering maar een verslechtering.

Gemaakte keuzes, verhullend & ontbrekende inzicht, toetsing en koppeling van het model

Het plan maakt een keuze voor een oplossingsrichting zonder alternatieven te onderzoeken, inzicht te geven in getalsmatige onderbouwing van de prognoses anders dan met indexeringen die bandbreedtes hebben van in veel gevallen 50%.

Tot nu toe was men niet bereid inzicht te verschaffen in aantallen per 2015 en 2025 op stad, buurt en straatniveau. Dat terwijl een bandbreedte van 50% in de praktijk het verschil uitmaakt tussen doorstroming per vandaag en een mobiliteitsinfarct per 2025.

Verstopt in het plan zit dus het risico op het volstrekt onbereikbaar worden van Utrecht, delen daarvan, vooral tijdens de spits, zonder dat hierop welke wijze dan ook aandacht aan wordt besteed.

Er wordt geen inzicht verschaft over de koppeling van de landelijke en regionale vervoersontwikkelingscijfers, het model en de impact van het plan daarop. Wel belangrijk als ongeveer 50% van de mobiliteit betrekking heeft op interactie met die regio. Dit roept de vraag op of de prognoses een gekoesterde irreële politieke wens zijn i.p.v. een haalbaar plan en verantwoorde beleidsvoering?

Pijnpunten, een voorbeeld

Dan zijn er volop specifieke zorgpunten waar wij graag enkele van noemen. Bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de wijk Oost, Rijnsweerd en Sciencepark in het bijzonder. Per vandaag is de bereikbaarheid hiervan al een enorm issue. De verwachte groei is de komende jaren enorm. Een ontwikkeling die vanuit het College als zeer positief gezien wordt en waar mogelijk zal worden versterkt. Om die groei mogelijk te maken is goede mobiliteit een randvoorwaarde maar ook een grote praktische uitdaging. De afhankelijkheid van anderen als het Rijk, provincie en spoorwegen is daarbij groot. Onderzoek hiernaar en de impact daarvan dienen eerst afgerond te worden en in SRSR verwerkt te worden.

De maximaal verwachte groei is per vandaag van 70.000 tot 225.000 in 2030, meer dan een verdrievoudiging. Stel dat die maximale groei zich in de praktijk werkelijk voor doet dan praat je over grote getallen. Per 2025 kan dat mogelijk een verdubbeling betekenen.

Dit maakt helder dat de praktisch realiseerbare groei samenhangt met de mate waarin de mobiliteit de groeivraag kan faciliteren. In SRSR wordt hier geen aandacht aan besteed, of melding van gemaakt.

Getalsmatig is er enige informatie in de vorm van auto-indexering maar die sluit niet aan op voorgaande. Groei zal bijna volledig met OV en fiets moeten worden gefaciliteerd want het autogebruik zou in die periode volgens SRSR moeten afnemen. Hoe dat kan is ons een raadsel.

Praktisch betekent dit op gebiedsniveau eerst de volledige mobiliteit en mogelijke maatregelen doorrekenen en deze af te stemmen met de regio en het Rijk en provincie, vergezeld van een risico-inventarisatie met mitigerende maatregelen. Hier ligt wat ons betreft de oplossing.

Financiën

Er zal een financieel kostenplaatje gemaakt moeten worden als onderdeel om tot een verantwoord en reëel plan te komen. Want in algemene zin schiet het plan qua financiën hierin volstrekt tekort. De afdeling Milieu en Mobiliteit, Realisatie Mobiliteit, stelt 22 december dat er geen budget is voor het plan en dat tekorten niet bekend zijn. Wethouder Van Hooijdonk vertelt in eerdere contacten ook niet te weten wat de kosten zijn, maar wel dat er een tekort van 100 miljoen is. Is het reëel te kiezen voor een plan dat een volstrekt open financieel einde heeft?

Fietsmobiliteit

In de contacten om inzicht en begrip te krijgen van SRSR valt op dat het onderwerp fietsvervoer in algemeenheden blijft hangen. Er zijn geen cijfers en prognoses op wijk en buurtniveau of de hoofd fietsroutes. Bijzonder als je bedenkt dat het een van de belangrijkste pijlers is onder het plan. Want om bij het Sciencepark te blijven vragen wij ons af hoe je kunt stellen dat fietsen een van oplossingen is als niet bekend is hoeveel mensen daar gebruik van moeten gaan maken om de totale mobiliteitsbehoefte ingevuld te krijgen.

Prettig fietsen van het CS naar het Sciencepark is vandaag al niet vanzelfsprekend, hoe gaat dat geregeld worden bij meer dan een verdubbeling van de fietsmobiliteit? Er wordt niets over gezegd. Gaan er straks twee keer zoveel fietsers door de Burgemeester Reigerstraat/Nachtegaalstraat en door het Herculesplein? Er wordt niets over gezegd anders dat dat het projecten zijn en bij navraag wordt gesteld dat men nog geen idee heeft over hoe, laat staan wat een oplossing zou moeten

kosten in geld, maar bijvoorbeeld ook qua impact op andere vervoerswijzen als auto en OV. Immers beperking van de een brengt extra groei voor de andere vervoerswijze. Dat laatste brengt een punt naar voren wat een zwakte in het hele plan is. Er is een focus op beperken van automobiliteit. Gevolg hiervan is dat de alternatieven van fiets en OV extra moeten groeien. Hoe dat moet en of dat feitelijk ook realiseerbaar is daar wordt weinig over gezegd. Zoals het voorbeeld Sciencepark aangeeft kan dat lokaal een enorme uitdaging zijn. Met andere woorden je kunt je niet beperken tot stadsbrede gemiddelden. Je zult in de praktijk in deelgebieden de totale mobiliteit in ogenschouw moeten nemen om zeker te stellen dat het knippen van de ene vorm opgevangen kan worden door de andere mobiliteitsvorm.

Consequentie beperking automobiliteit

Door de focus op beperking van autovervoer ligt er een enorm risico voor stadsdistributie. Zeer belangrijk in een tijd waarin dit steeds belangrijker wordt door de groeiende wens van velen om via internet te kopen om het vervolgens thuisbezorgd te krijgen. Het is goed dat het plan dit beter wil regelen, maar er is twijfel of dit opweegt tegen de algemene beperkingen. Er is onvoldoende inzicht in SRSR of de toekomstige capaciteit aansluit op behoefte van de stadsdistributie om de gewenste economische en bewonersgroei op te vangen.

Stadsboulevards

Stadsboulevards zijn een belangrijk onderdeel van SRSR. Een aanpak waar nog weinig ervaring mee schijnt te zijn. Één stadsboulevard zal het concept niet bewijzen omdat er nog alternatieve routes in de omgeving zijn die verschuivingen kunnen opvangen. En heel belangrijk hoe overtuig je mensen andere vervoerswijzen te kiezen? Neem bijvoorbeeld de Kardinaal de Jongweg. Daar gaat men maatregelen nemen dat t.o.v. 2015 er 50% afname gaat plaats vinden van de verkeersdrukke. Die afname in verkeersdrukke wordt mogelijk doordat mensen andere routes zouden kiezen. Wat die alternatieven concreet zijn wordt niet verteld anders dan algemene uitspraken dat sluipverkeer onmogelijk wordt gemaakt.

Motivatie, veranderingsbereidheid en langere reistijden

Ook wordt niets gezegd over de motivatie om te veranderen. De enige motivatie om dat te doen die logisch lijkt zijn kosten en verslechtering van reistijd. Betekent dat laatste dat het autoverkeer substantieel langere reistijd tegemoet kan zien? Zo ja, dan is het belangrijk hier inzicht over te verschaffen want dat betekent voor 40% van de stadsmobiliteit dat hun vervoerswijze verslechtert.

Twijfel cijfermatige juistheid

Wat onduidelijk is hoe het kan dat het autoverkeer in 10 jaar stadsbreed kan groeien terwijl het merendeel van de deelinzichten op belangrijke ontsluitingswegen van de stad forse afnames laten zien in de indexeringen genoemd in SRSR. Rekenkundig zou dat niet moeten kunnen. De vraag is dan ook of de informatie wel compleet is, of dat er sprake is van modelmatige fouten? Het lijkt van wezenlijk belang hier vooraf duidelijkheid over te krijgen.

Afhankelijkheid van Rijk, Provincie en omliggende gemeenten

Los van de zaken binnen de gemeente Utrecht zelf ligt er een belangrijke afhankelijkheid qua timing en financiën richting het Rijk, Provincie en omliggende gemeenten. Denk hierbij aan de NRU, A27 en A28 problematiek. In de contacten wordt hier steeds heel luchtig over gedaan. Wij missen daar een

gevoel van urgentie. De uitdaging die voor ons ligt is groot. Onderschatting is de beste garantie om tijdslijnen en beoogd resultaat te verslechteren, of zelfs teniet te doen. Immers als het project NRU hapert, hapert alles wat daarvan afhankelijk is en dat is nogal wat als wij het juist begrepen hebben.

Conclusies

Voorgaande zijn een niet uitputtend aantal punten over vragen en twijfels over SRSR. Wij vinden uitgangspunten als Sneller, Slim, Leefbaar, Duurzaam etc. een goede zaak en zijn daar blij mee. Echter, de vertaling van deze brede begrippen is zorgelijk.

Utrecht heeft door zijn ruimtelijke inrichting een enorme uitdaging. Een buitengewoon urgent probleem dat zeer veel inspanning en geld zal kosten om op te lossen en beheersbaar te houden. Die urgentie komt niet uit SRSR naar voren en lijkt getalsmatig te worden onderschat. Opvallend is dat "Utrecht maken we samen" in de contacten over SRSR vanuit geïnteresseerden en belanghebbenden niet herkend wordt. Mensen en partijen zijn bezorgd en gemotiveerd om mee te denken. Het zou mooi zijn als daar meer ruimte voor gecreëerd wordt en dat informatie in meer detail gedeeld wordt zodat men ook de middelen heeft om echt mee te denken. Grote uitdagingen vragen draagvlak en SRSR schiet hierin in onze beleving tekort. In het plannen maken, maar straks ook bij de uitvoering. Als een belangrijk succespunt gedragsverandering is, dan moet je daar serieus aandacht aan besteden in de vorm van begeleidende communicatie. Onze indruk is dat daar te weinig aandacht voor is.

Wensen

Als eerder gesteld hadden wij graag in meer detail en beter onderbouwd onze zienswijze aan u vormgegeven. Helaas onmogelijk door ontbrekende informatie. Roeiend met de riemen die we hebben vatten we voorgaande in een aantal wensen tot verandering van SRSR samen:

- Reken het model rond op totalen van mobiliteit zijnde auto, OV en fiets en doe dat niet alleen stadsbreed, maar met name ook op hotspots als het Centrum, Sciencepark, NRU, etc.
- Geef behoorlijk getalsmatig inzicht per 2015 en 2025 i.p.v. indexeringen, bandbreedtes van 50% zijn niet reëel en breng dat richting wijk, buurt en straatniveau zodat lokaal beter inzicht wordt verkregen.
- Geef de modelmatige koppeling weer van het Utrecht model met het regionale en landelijke vervoersmodel en check dat op consistentie. Dat moet getalsmatig aansluiten.
- Maak een risicoanalyse op kritische onderdelen van het plan in combinatie met mitigerende maatregelen en kijk naar afhankelijkheden in tijd / geld richting derden en andere onderdelen binnen SRSR.
- Voeg eerst een stevige financiële paragraaf toe. Check per project de economische impact met lokale ondernemers en hun verenigingen zoals ondergetekende.
- Besteed meer aandacht aan de behoefte van stadsdistributie van goederen, maar ook aan die van de logistiek van bedrijventerreinen die ook doorgroeien.
- Houdt rekening met verdere groei na 2025 op de hotspot locaties (2^e fase stationsgebied, Centrum, Sciencepark, Lage Weide etc.).
- Geef communicatie en verkrijgen van draagvlak voor gedragsverandering een grotere plek binnen het plan.
- Geef inzicht op reistijd ontwikkeling t.o.v. van 2015. Reistijden en comfort zijn essentieel in besluitvorming tot wonen, ondernemen, etc., maar vooral in de keuze van mobiliteitsvorm. Zij



Platform Ondernemend Utrecht
Secretariaat: p/a Lindelaan 17
38 CD Hoogland

Email: contact@ondernemend-utrecht.nl
Website: www.ondernemend-utrecht.nl

hebben een enorme impact op de beleving van “Aantrekkelijk en Bereikbaar” en bepalen daarmee het succes van SRSR.

- Besluit tot een jaarlijkse update van het model om voortgang en bijsturen mogelijk te maken.

Graag sluiten wij af met de opmerking dat we SRSR, samen met u, tot een succes willen helpen brengen. Voorgaande wensen zijn voor een succes een essentieel onderdeel. We zijn benieuwd naar uw reactie op de ingebrachte punten en zijn altijd bereid daar toelichting op te geven.

Met vriendelijke groet namens de aangesloten verenigingen,

Platform Ondernemend Utrecht.
Anton Verbunt.