

Vragen m.b.t. Memo Duiding Provincie Utrecht van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 (2021MM100)

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
SP	1	In dit stuk wordt duidelijk dat we moeten opschieten met mobiliteit want we zitten aan een max van de capaciteit. SP vind dan ook dat je dan moet inzetten op OV want hoe meer mensen de bus kiezen hoe meer ruimte komt op de weg. Inzetten van gelede- en dubbelgelede bussen. Het is tegenwoordig met de nieuwste bussen mogelijk geleed en dubbelgeleed te rijden op dezelfde trajecten als de normale bussen. Maak die ritten aantrekkelijk en snel dan creëer er je ruimte op de weg. Wij willen van de gedeputeerde horen hoe het OV hierin een rol gaat spelen.	IMA geeft aan dat op alle modaliteiten de grenzen van gebruik bereikt worden. Met de Provinciale Omgevingsvisie en Utrecht Nabij als uitgangspunt gaan we hier samen met onze partners oplossingen voor bedenken en realiseren. Met name in stedelijke gebieden zal hierbij fors ingezet moeten worden op OV mede om de grote woningbouwplannen met name in dit gebied te kunnen realiseren. Naast voldoende capaciteit voor de OV reizigers spelen aantrekkelijke bussen hier zeker een rol. In de kaders voor de nieuwe concessieverlening wordt hier, in overleg met uw staten, concreet invulling aan gegeven.
VVD	2.	Op welke wijze zit het effect van de beoogde Schaa sprong OV al dan niet verwerkt in deze mobiliteitsanalyse?	IMA gaat in haar analyses uit van vastgestelde én uitgewerkte beleidsmaatregelen. De schaa sprong is nog in ontwikkeling dus is nog geen onderdeel van de IMA analyse
	3	Wat betekent het inzicht van de mobiliteitsanalyse dat de automobilit eit verder toeneemt voor het beleid van GS om de automobilit eit terug te dringen i.p.v. effectief en in samenhang te investeren in een integrale aanpak gericht op alle modaliteiten?	De Provinciale Omgevingsvisie en Utrecht Nabij gaan uit van een inzet die nodig is op alle mobiliteitsnetwerken voor alle modaliteiten. De concrete uitwerking van de verschillende modaliteiten zal voor verschillende deelgebieden verschillend uitpakken. Ook laat de IMA zien dat bijvoorbeeld in (hoog) stedelijk gebied er minder kansen zijn voor de automobilit eit. Daar zet het college dan ook vooral in op langzame vervoerwijzen, lopen en fiets, en openbaar vervoer. Waarbij de inzet op versterken OV vooral gekoppeld wordt aan het mogelijk maken van woningbouw. De effecten van deze regionale beleidskeuzes zijn niet doorgerekend in IMA.
	4	Waarom zijn de landelijke uitgangspunten in IMA m.b.t. de mogelijke groei van fiets en OV naar het oordeel van GS niet maatgevend voor stedelijke gebieden? Wegen de aantallen reisebewegingen in de stedelijke gebieden niet zo zwaarwegend, dat het IMA weldegelijk een correcte prognose geeft?	In aanvulling op antwoord vraag 3 Landelijke modellering van fietsmobiliteit is onvoldoende doorontwikkeld om betrouwbare uitspraken te doen over de huidige 'snelle' ontwikkelingen van het fietsgebruik in met name stedelijke gebieden. Dit laat onverlet het toenemende belang van de fietsmobiliteit in, maar ook tussen stedelijke gebieden. Op dit moment wordt daarom door Rijk en regio's, een "Nationaal Toekomstbeeld Fiets" opgesteld. Mede hierdoor is versterking van monitoring en verkeersmodellering fiets een aandachtspunt van het Kennisinstituut voor

			Mobiliteit (KiM) van het ministerie van IenW.