

insprekst. 18/6
Jos,

inbreng Statenvoorstel Mobiliteitsprogramma 2019-2023, Commissie Milieu, Mobiliteit en Economie, 18 juni 2018

Jos Kloppenborg, Kracht van Utrecht

Geachte commissieleden,

Het leek allemaal zo helder in 2015: de Staten stellen een visie vast tot 2028 en in vijfjarenplannen wordt daar vervolgens uitvoering aan gegeven. Maar eigenlijk was toen al voor veel mensen duidelijk dat de wereld van doorgetrokken lijntjes achterhaald is.

De opgave is niet zozeer accommodatie van afzonderlijke vormen van mobiliteit maar transitie. Transitie omdat de provincie en vooral de stadsgewesten c.q. economische kerngebieden al jaren, maar nu in versnelde vorm, wezenlijk van karakter veranderen waarmee ook de opgave verandert. Een opgave, die om Arie Bleijenberg aan te halen, niet ligt op het gebied van mobiliteit maar bereikbaarheid, zie ook zijn inbreng voor de komende structuurvisie op 5 april dit jaar.

Er is nog een reden voor transitie: de klimaatopgave die om een vertaling vraagt. Goed dat dit thema nu wordt benoemd. Maak daar ook werk van. Daarnaast heeft u als Staten zelf de ambitie geformuleerd om WHO normen te halen op het gebied van luchtkwaliteit.

Dat moeten leiden tot keuzes. Het is goed dat er een herschreven concept ligt. Goed dat in inleidend gedeelte dit besef al doorklinkt. Maar het stuk is begrijpelijkerwijs nog heel hybride

Als concrete invulling voor de klimaatopgave denken wij aan het volgende:

1. omschrijf de mogelijkheden voor CO₂-reductie voor mobiliteit in de provincie als input van de provincie in de Klimaattafel Mobiliteit. De provincie Utrecht is immers deelnemer.
2. Neem hierbij mee wat de CO₂-emissies zijn van het **Herkomst-Bestemmingsverkeer binnen**, vanuit en naar de provincie Utrecht. En beoordeel wat het aandeel is van korte ritten tot 15 a 20 km.
3. Neem mee wat werkgevers en werknemers in de provincie Utrecht kunnen doen om volumereductie van het autoverkeer te komen, in navolging van het Nationaal **Fietsenplan van het Kabinet** om 100.000 autoritten te vervangen door fiets-, E-fiets, of Speedpedelecritten.

4. **Conceptueel Model t.b.v. UNed:** Verwerk in uw visie en programma de op 31 mei in Amersfoort tijdens het Festival Duurzame Mobiliteit gepresenteerde inzichten en het toegelichte conceptueel model Mobiliteitssysteem fiets/OV/auto en benadruk dat u in de regio Utrecht gezamenlijk optrekt in de aansturing van de verstedelijkingsopgave. De realisatie van een Utrechts regionaal georiënteerd fiets/OV/Rail/autosysteem is topprioriteit en een steun in de rug voor duurzame transitie in ruimtegebruik en bereikbaarheid. We missen Model en UNed in het programma. https://www.provincie-utrecht.nl/publish/pages/326330/uned_conceptueel_model_2040.pdf.
5. Geef op basis van de **verstedelijkingsopgaven (ad 4)** aan welke CO₂-reducties mogelijk zijn, werkend vanuit een voor de provincie, inclusief de regio's Utrecht en Amersfoort
6. Benut voor **CO₂-reductie de ladder van Verdaas, trede prijsbeleid** en becommentarieer de opties voor verhandelbare spitsrechten (ontwikkeld in het VERDUS-project van professor Erik Verhoef VU Amsterdam en toegelicht in het programma Brandpunt + van 12 juni 2018)
7. Ga na met welke maatregelen er **synergie** kan ontstaan in CO₂-reducties en het terugbrengen van luchtkwaliteitswaarden onder de WHO-norm en denk daarbij aan de opties voor volumereductie.

In het Mobiliteitsplan wordt de noodzaak van een schaa sprong voor OV en fiets erkend. Over de Ring Utrecht erkent u een gezamenlijke opgave op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Het huidige tracébesluit (2x7 rijstroken) is daarvoor geen oplossing. Het gooit een enorme hoeveelheid geld over de balk terwijl een oplossing 2x6 rijstroken binnen de balk bij een maximum snelheid van 80 km/uur op de Ring wellicht een betere manier is om aan deze beide eisen tegemoet te komen. En dan blijft minimaal €500.000.000 over die ook in dit verband veel nuttiger kan worden besteed.

Wat de komende vier, vijf jaar sowieso de hoogste urgentie en het hoogste rendement heeft is het uitbouwen van het doorfietsroutenetwerk. In geen enkel scenario is dat weggegooid geld, het is "no regret" pur sang, en wellicht dat er vooruitlopend op de grote fietsverkeersstromen met wat meer ambitie naar de noodzaak en mogelijkheden van ongelijkvloerse kruisingen voor het fietsverkeer kan worden gekeken.

Samenvattend: Wij zijn van mening dat tal van nieuwe ontwikkelingen het noodzakelijk maken de Mobiliteitsvisie (en de daarmee samenhangende vertaling in een programma) te actualiseren. Maak Utrecht een voorbeeldregio van een slimme, actuele en gezonde bereikbaarheidsaanpak, die beantwoordt aan de mondiale klimaatproblematiek.