

Provincie Utrecht
t.a.v. het college van Gedeputeerde Staten
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Behandeld door	J. Moolhuijsen	Datum	08 februari 2018
Doorkiesnummer	06-24873818	Ons kenmerk	-
E-mail	j.moolhuijsen@utrecht10.nl	Onderwerp	Reactie op Concept- Mobiliteitsprogramma 2019-2023 Provincie Utrecht
Bijlage(n)	Geen	Verzonden	
Uw kenmerk	-		
Uw brief van	-		

Geacht college,

Op 16 januari hebben de U10-gemeenten het concept Mobiliteitsprogramma Provincie Utrecht (MPPU) ontvangen met een verzoek om uiterlijk 8 februari te reageren. Dit plan bestaat uit twee documenten: een ongewijzigde Mobiliteitsvisie (juli 2014, planhorizon 2028) en een nieuw Mobiliteitsprogramma 2019-2023, in aanvulling op het lopende programma dat eind 2018 afloopt. Via deze brief reageren de U10 gemeenten op het plan. De brief gaat in op onze hoofdopmerkingen. In de bijlage gaan we in op een aantal van de specifieke onderdelen van het plan.

In het algemeen willen wij opmerken dat we als gemeenten in de Utrechtse stadsregio een traditie hebben om op een ambitieuze manier na te denken over de ontwikkeling van mobiliteit. Gezien de sterke ruimtelijk-economische groei in de regio en de daarbij behorende groei van de vervoersbewegingen in en rond het stedelijk gebied, zijn wij van mening dat het neerzetten van een ambitieuze visie mobiliteit, aangevuld met een ambitieus uitvoeringsprogramma van groot belang is voor het vormgeven van de regionale systeemsprong mobiliteit. De inhoudelijke focus op de mobiliteitsopgaven in de stadregio, met mobiliteitsknelpunten die door het Rijk (U Ned knelpuntanalyse) erkend worden, missen wij in het nu voorliggende mobiliteitsplan.

Daarnaast een algemene opmerking over het doorlopen proces. De U10 is van mening dat de provincie onvoldoende in gesprek is geweest met de U10 gemeenten. Daarom verzoeken wij om de planning aan te passen om het gesprek alsnog aan te gaan. Wij hebben namelijk een aantal fundamentele bedenkingen bij de invulling van het plan door de provincie. De U10 bestuurders sturen er dringend op aan om binnen een korte termijn ruimte te maken voor een overleg.

Proces: Onvoldoende in gesprek geweest met U10-gemeenten

Onze bezwaren op het proces spitsen zich toe op drie punten:

- Op ambtelijk niveau is onvoldoende informatie uitgewisseld, zoals het strategisch afwegingskader, ondanks afspraken hierover. Het laatste contact hierover dateert van eind augustus.
- Ook bestuurders zijn niet gehoord. Weliswaar heeft een oploop voor bestuurders op het provinciehuis plaatsgevonden, maar deze was zo laat aangekondigd dat er nauwelijks bestuurders aanwezig waren.
- Bovendien is de inbreng van de U10 op die bijeenkomst, bijvoorbeeld over het doorontwikkelen van het regionale fietsnetwerk, het prioriteren van knooppunten en het invullen van de systemsprong mobiliteit met een schaalessprong OV, niet in het mobiliteitsplan uitgewerkt.

Het voorliggende concept is het eerste product dat we van de provincie hebben gekregen. In combinatie met de korte reactietermijn vinden we dat de provincie de U10 onvoldoende heeft betrokken in het proces. En gezien de strakke planning van het vervolg vrezende we weinig verbetering bij de afronding. De provincie sluit daarom niet aan bij de traditie die we in de Utrechtse regio hebben opgebouwd om gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor het opstellen van een ambitieuze visie op het gebied van mobiliteit en vult daarmee de transitieafspraken die gemaakt zijn tussen het BRU en de provincie onvoldoende in.

De visie wordt niet vernieuwd, maar de inzichten en opgaven wijzigen wel

De provincie geeft aan de Mobiliteitsvisie (2014–2028) niet te gaan vernieuwen. Dat vinden we een gemiste kans omdat sinds 2013 belangrijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, zoals de verstedelijkingsopgave, Healthy Urban Living, de REOS-visie, een nieuw regeerakkoord, Toekomstbeeld OV, GUO/U-Ned en Minder Hinder waarbij Rijk, provincie en gemeenten intensief samenwerken. Als voorbeeld noemen we de verstedelijkingsopgave. Deze heeft belangrijke gevolgen voor het mobiliteitsbeleid. De provincie heeft zich tot doel gesteld om tweederde deel van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren, met een accent op multimodale knooppunten. Dit kan niet onvermeld blijven in het Mobiliteitsprogramma. De Mobiliteitsvisie Grootstedelijk Utrecht uit 2014, waarin de beleidserfenis van BRU is vastgelegd, zegt daarover: *De ruimtelijke en economische groei in de regio Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Verantwoord accommoderen betekent dat het stedelijk gebied leefbaar en aantrekkelijk blijft.* In het BRU-document wordt vervolgens uitgewerkt hoe de regio wil kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei. Deze keuzes missen wij in het nu voorliggende Mobiliteitsplan. Terwijl de toenemende verstedelijking dwingt tot keuzes om de stedelijke regio Utrecht bereikbaar te houden met auto, OV of andere vervoerswijzen. Ook ontbreken in het mobiliteitsplan majeure opgaven als *Minder Hinder* en de *Systemsprong OV en fiets*, terwijl de provincie daar wel verantwoordelijkheden in heeft onder andere als OV-autoriteit, wegbeheerder en subsidieverlener. Dit verandert de doelen voor auto, OV, knooppunten en fiets. Wel zijn we blij dat Smart Mobility als nieuwe opgave wordt genoemd.

Doelen, indicatoren en streefwaarden zijn overwegend sectoraal en onvolledig uitgewerkt

In het Mobiliteitsprogramma worden verschillende doelen geoperationaliseerd, waarmee ontwikkelingen en beleid toetsbaar worden. De doelen zijn vooral uitgewerkt voor afzonderlijke modaliteiten (auto, OV, knooppunten, fiets, goederenvervoer). De potentie van multimodaal vervoer (zoals OV en fiets) blijft hierbij onderbelicht, ook in de hoofdstukken Knooppunten en Smart Mobility. Integrale beleidsthema's zoals deur-tot-deur-bereikbaarheid, woningbouw, duurzame mobiliteit en economische ontwikkeling ontbreken. In de tweede helft van het plan worden wel enkele andere integrale aspecten opgenomen, zoals veiligheid en leefomgeving (inclusief duurzaamheid). Maar deze zijn alleen en onvolledig uitgewerkt in de vorm van het beperken van de negatieve effecten en niet in relatie tot Healthy Urban Living of energietransitie. Dit sluit niet aan bij de afspraken van U-Ned. Het rijk, de provincie en de gemeente hebben hiervoor afgesproken dat het programma als doel heeft het accommoderen van de ruimtelijk economische groei op een gezonde en duurzame wijze in samenhang met de verstedelijkingsopgave en het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten, zoals geformuleerd in de NMCA. Hier is dus nadrukkelijk aandacht voor integrale beleidsthema's.

De relatie met de BRU-erfenis en de grootstedelijke opgaven blijven buiten beeld

Integratie van het voormalig BRU en de grote groeiopgave van de regio worden in de inleiding benoemd als nieuwe accenten. Het BRU heeft vlak voor de opheffing als overdrachtsdocument de "Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht" gemaakt. Vooral hoofdkeuze 2 van dit beleid (Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied) is niet terug te vinden in deze actualisatie. In plaats hiervan wordt gekozen om bij alle modaliteiten (auto, OV, fiets en goederenvervoer) *veilige en goede doorstroming centraal te stellen*. Ook de operationele doelen per modaliteit zijn onvolledig. Niet benoemd wordt hoe om te gaan met de dilemma's die, vooral in het grootstedelijke gebied onvermijdelijk zijn. De bijbehorende middelen lijken eveneens verdeeld vanuit modaliteit in plaats van vanuit een integrale gebieds- of corridorgerichte benadering van opgaven.

De financiële beleidslijn en consequenties voor de U10-gemeenten zijn niet helder

Financieel gezien (paragraaf 10) is onhelder wat er nu voor de U10-gemeenten verandert door vaststelling van dit programma. Het lopende RUVV-programma tot 2020 komt niet voor in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023, terwijl bij de transitie (zie bijlage 2) de afspraak is gemaakt de door BRU vastgestelde meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's (inclusief exploitatie en subsidiebeschikkingen) blijven gerespecteerd tot 2020. Graag verkrijgen we inzicht in de financiën die de afgelopen vier jaar voor mobiliteit beschikbaar waren (BRU en niet BRU). Omdat dit het eerste plan is waar dit onderscheid niet gemaakt is, is het nu lastig reageren op de beschikbare budgetten in relatie tot vorig jaar. Ook is niet helder wat de 'reserve Mobiliteit' is en welke reserveringen voor toekomstige projecten worden er op basis van dit programma gedaan? In het document is alleen een verdeling van de middelen per modaliteit opgenomen maar niet voor programma's.

Per onderwerp zijn actielijnen benoemd maar ook hier wordt niet duidelijk wat deze actielijnen inhouden, hoe ze samenhangen en wanneer hier resultaat van verwacht wordt.

Tot slot

Het concept-Mobiliteitsprogramma is geen resultaat van een samenwerkingsproces. Dit is in strijd met de transitieafspraken en ondergraaft het draagvlak en daarmee de uitvoering van het mobiliteitsprogramma. We gaan graag de komende week het gesprek aan met de provincie om te bespreken hoe we alsnog een samenwerkingsproces op gang kunnen brengen

Hoogachtend,

De wethouders Mobiliteit van de regio Utrecht,
namens deze,

Kees van Dalen
wethouder Houten

Lot van Hooijdonk
wethouder Utrecht

Bijlage 1. Enkele vragen over de invulling bij de verschillende modaliteiten

Detailopmerkingen zijn weggelaten. Op ambtelijk niveau gaan wij hier graag uitgebreider op in.

Voor het openbaar vervoer ontbreken belangrijke beleidsindicatoren als het gaat om bedieningsperiodes, loopafstanden tot haltes en toegankelijkheid. In het OV Streefbeeld 2020 wordt uitgegaan van een aantal minimeisen ten aanzien van openbaar vervoer. Uit het stuk wordt niet duidelijk in hoeverre deze indicatoren overeind blijven. Ook blijft onduidelijk hoe de provincie om wil gaan met de onderkant van het OV/maatwerk OV. Dit zijn communicerende vaten met het doelgroepenvervoer en daarom moet hierover duidelijkheid bestaan.

Het hoofdstuk over de fiets is mager en straalt weinig ambitie uit. Het is vooral voortzetting van het huidige beleid, dit sluit niet aan bij de potentie voor de fiets. Voor het exploitatieprobleem van het fietsparkeren is geen aandacht. Omliggende gemeenten hebben geen geld voor exploitatie. De provincie en het Rijk dragen alleen bij aan eenmalige investeringen en voor de exploitatie is structureel geld nodig.

Het hoofdstuk over verkeersveiligheid besteed geen aandacht aan ongewenst cq doorgaand verkeer in het buitengebied. In verschillende gemeenten zijn hier problemen mee en zijn maatregelen nodig om dit tegen te gaan.

Provincie en U10 hebben met elkaar afgesproken om in de Utrechtse regio scherpere keuzes voor knooppuntontwikkeling te maken in een op te zetten programma Knooppunten. De prioritering van knooppunten lijkt achterhaald door een recent rapport over OV-knooppunten dat hiervoor is opgesteld. En ook de kaart is zonder toelichting ongewijzigd overgenomen uit het Mobiliteitsprogramma 2014–2018.

Het opnemen van een gezamenlijke aanpak van knooppunten in het Mobiliteitsprogramma lijkt ons de juiste manier om het programma Knooppunten en de teksten in het Mobiliteitsplan een stap verder te brengen. Ook gaan we graag het gesprek aan over de invulling van het voornemen van de provincie als 'regisseur per corridor'.

We zijn blij met smart mobility als nieuw accent, want zonder ambitieuze en innovatieve mobiliteitsstrategie is de kans groter dat het verkeerssysteem gaat vastlopen. Wel missen we een opsomming van de beleidsprioriteiten waar de provincie zich vanuit haar kerntaken, de maatschappelijke opgaven en andere relevante trends en ontwikkelingen op wil gaan richten. Smart mobility zien we niet als een doel, maar als een middel tot transitie waarbij we succesvolle pilots in stappen willen opschalen. Smart mobility kunnen we gebruiken om maatschappelijke opgaven te tackelen. Maar ook als (sub)doel is onduidelijk welke concrete streefwaarden de provincie wil bereiken. Gaat het primair om betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten? Wat is het doel

achter zelfrijdend vervoer? En wat zijn dan de middelen om dit te bereiken? Tot slot klopt in het financieel overzicht de optelsom bij Smart mobility niet.

Aandacht voor het thema recreatie en mobiliteit ontbreekt. De druk op de recreatiegebieden wordt steeds groter. Naast de spitsen op werkdagen ontstaan er ook problemen buiten de spitsen om naar de recreatiegebieden te reizen. Maatregelen zijn nodig om deze gebieden bereikbaar te houden.

Bijlage 2: Transitieafspraken BRU–Provincie

Over de transitie van BRU naar de provincie zijn door Provinciale Staten bestuurlijke kaders vastgesteld met betrekking tot de beleidserfenis, lopende projecten/programma's, governance, personeel en financiën. *Uit het besluit van Provinciale Staten, 8 december 2014:*

1. Instellen van een overgangperiode waarbij BRU haar expertise en kennis en ervaring ten aanzien van mobiliteitsbeleid in de Utrechtse grootstedelijke regio kan overdragen. Onderdeel hiervan is dat de provincie na de transitie het door BRU vastgestelde beleid zal overnemen.
2. De vigerende BRU beleidstukken zijn tot 2020 uitgangspunt, dat laat onverlet dat de PS bevoegdheid hebben om tussentijds beleid te actualiseren. Om te komen tot een geïntegreerd BRU- en provinciebeleid wordt, niet eerder dan na 2 jaar, een proces ingericht van herijking van beleid. In dit proces worden de huidige BRU-gemeenten vooraf bestuurlijk geconsulteerd.
3. De door BRU vastgestelde meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's (inclusief exploitatie en subsidiebeschikkingen) zullen na transitie gerespecteerd blijven tot 2020, wat onverlet laat dat PS over budgetrecht beschikken. In relatie tot subsidiebeschikkingen zal een harmonisatie met de provinciale verantwoordings- en beschikkingsregels worden toegepast.
4. Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer & onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting (zie punt 3) opgevangen. In 2020 worden mee- en tegenvallers binnen deze programma's bekeken. Over besteding van een eventueel restant wordt in overleg getreden met de huidige BRU-gemeenten.
5. In aanvulling op punt 2 neemt de provincie de besluitvorming van BRU ten aanzien van de tramremise en vervoerkundige koppeling over. Ook hiervoor geldt ten aanzien van mee- en tegenvallers het gestelde onder punt 4.
6. Bij het vaststellen van het jaarlijks OV-vervoerplan worden huidige BRU-gemeenten bestuurlijk nauw betrokken.
7. Gelijk aan andere gemeenten, worden BRU-gemeenten vooraf geconsulteerd bij visievorming. De provincie blijft in continue dialoog met de huidige BRU-gemeenten ten aanzien van de specifieke kenmerken van de stadsregionale vraagstukken.
8. De provincie neemt de systeemverantwoordelijkheid over voor het OV-systeem bestaande uit eigendom, beheer en exploitatie van infrastructuur en materieel. Ook neemt de provincie de Regiotram Utrecht over, inclusief bijhorende eigendommen. Pas na uitvoering van de huidige infraprojecten (2017–2018) neemt de provincie besluiten over de toekomstige positie (cq eventuele verzelfstandiging) van het trambedrijf.

