

Antwoorden enquête voorafgaand aan Regionale Klimaattafel 7

1. Wat zijn de belangrijkste maatregelen om de randgemeenten van de stad Utrecht (Maarsssen, de Bilt, Zeist, Bunnik, Houten, Nieuwegein, Woerden) minder auto afhankelijk te maken ?

"Gemeenten autoluwer maken met gemeentelijk en intra-gemeentelijk ruimtelijke ordeningsbeleid van alle gemeenten (incl. Utrecht) middels
Sturing op: geen verdere stijging van het autobezit (zie ook Rol van autodelen)
Introduceren van een toegangsheffing als generieke maatregel, die een verdere invulling en uitbreiding van betaald parkeren in de gemeente overbodig maakt en paralell loopt met landelijk prijsbeleid"

Meer OV en nog meer fietspaden

"– Beter openbaar vervoer: frequenter, betere aansluitingen, logischer verbindingen.
– Stimuleren dat kantoren, bedrijven, diensten zich op qua bereikbaarheid gunstige plaatsen vestigen.
– Bij woningbouw tegelijk het ov plannen.
– Zorgen voor goede en veilige fietsroutes/fietspaden: bredere paden, zo mogelijk gescheiden van autoverkeer."

Focus op de wijk, voetgangers, nabijheid van werk, scholen, speelruimte, kinderopvang, sport, cultuur, groen, alle voorzieningen.

Verbinding met het Utrecht Science Park verbeteren door Tram 22 te laten rijden.

Frequent en goedkoop OV

"Veiliger fietspaden, onder meer door een doorfietsroute te maken en de fietsers meer voorrang te geven. Bijvoorbeeld bij het kruispunt bij 'Het kabinet' in Bunnik en het kruispunt bij bushalte Odijk-Zuid. Dat zijn echt enge kruispunten.
En ook door de winkelstraat in Odijk autovrij te maken. Je fietst/loopt daar tussen de in- en uitparkerende auto's door. Gaat regelmatig bijna mis. Auto's kunnen prima op het parkeerterrein aan de andere kant van de passage parkeren. Met 1 of 2 parkeerplaatsen voor mindervaliden aan de voorkant van de jumbo misschien.
Daarnaast: ook in het weekend een bus van driebergen-zeist naar houten. "

Meer OV verbindingen: metro boven en ondergronds. Aparte fietsstraten voor werk en recreatie

Goed OV, goede fietspaden. Overal betaald parkeren voor de auto, dus in al die gemeenten.

Kortere OV-reistijden realiseren -van huis tot bestemming.

"Afstemming van beleid op bijvoorbeeld parkeernormen. De stad Utrecht moet leidend zijn.

Met huidige (veel) hogere parkeernormen in de randgemeenten blijft de auto het aantrekkelijkste vervoermiddel.

Overall in de openbare ruimte betaald parkeren en parkeervergunningen.

Investeren in hoogwaardig openbaar vervoer."

"Bewustwording. Verschil in tijd. Persoonlijke en landelijke voor- en nadelen.

Goede parkeerplaatsen voor fietsen en carpoolers.

Fijne fietspaden/doorgangen."

"Mobiliteit voorkomen door:

- campagne om mensen vooral thuis te laten werken als dat kan.

- promotie flexwerkplekken die al op veel plekken te vinden zijn. Zo kan, wie thuis niet goed kan werken, men lokaal alsnog op een gezamenlijke deelkantoor werken.

Mobiliteit verminderen door:

- betere aansluiting op OV-net Utrecht door buslijnen langer door te laten lopen, zodat overstappen minder nodig is.

- meer tramlijnen

- autodelen aanmoedigen via de bekende autodeelplatformen"

Bij nieuwbouw de locaties uitzoeken die voor fiets en ov de meeste kansen bieden. Dus niet op een plek die verder af ligt van ov knooppunten of snelfietsverbindingen waardoor autogebruik gestimuleerd wordt. Kijk hierbij ook naar toekomstige ontwikkelingen; welke potentie bieden bepaalde locaties? Concreet: Houten Noordwest biedt veel (toekomstige) fiets en ov opties voor woon/werk verkeer naar bijv Nieuwegein en Utrecht (en verder via toekomstig intercitystation Lunetten, mogelijk trambaanverbinding, snelfietsroutes etc). Daartegenover staat Houten Oost; veel verder van deze knooppunten en met voornamelijk een aantrekkelijke aansluiting op A12. Op deze locatie wordt autogebruik dus eerder gestimuleerd dan ontmoedigd.

"Hoogfrequente OV verbinding.

Voorrang voor fietsers.

Betaald parkeren: geen dure ruimte verkwanselen aan gratis parkeren . "

2. Wat zijn de belangrijkste maatregelen om de verder afgeleden randgebieden minder auto afhankelijk te maken ?

Dat is een onduidelijke vraag: "afgeleden?" Worden de gebieden bedoeld die op grotere afstand liggen van de U16 gemeenten?

Door subsidie autodelen mogelijk maken ook in die gebieden waar de business case anders niet werkt.

"– Beter openbaar vervoer: frequenter, betere aansluitingen, logischer verbindingen.
– Stimuleren dat kantoren, bedrijven, diensten zich op qua bereikbaarheid gunstige plaatsen vestigen.
– Bij woningbouw tegelijk het ov plannen.
– Zorgen voor goede en veilige fietsroutes/fietspaden: bredere paden, zo mogelijk gescheiden van autoverkeer.
– Stimuleren dat dienstverlening (incl. winkelbestand) ook in verderaf gelegen gebieden voldoende op peil blijft."

parkeerplaatsen & parkeergarages andere bestemming geven. Investeren in de wijk, voetgangers, nabijheid van werk, scholen, speelruimte, kinderopvang, sport, cultuur, groen, alle voorzieningen.

Is moeilijk door zeer verspreide vraag

Beter OV: ook in het weekend, minimaal 1 x per half uur en niet alleen via de grotere plaatsen.

"Betere / aantrekkelijker transitoria
Meer OV verbindingen metro doortrekken
Autodelen aantrekkelijker maken"

Goed OV. Elektrische huurfietsen en huurscooters veel meer promoten en inzetten!

Afspraken met andere vervoerders als taxibedrijven

Filevrije snelwegbussen onmiddellijk terugbrengen. Daarna Amerikaanse "HOV-lanes" aanleggen. Bussen rijden dan supersnel van stadsrand naar regio en kunnen op iedere afrit van de snelweg afbuigen.

"Daar moet juist de focus blijven op de auto en de electrificatie daarvan. Geen halfslachtige poging met OV want daarmee spreidt je je zelf te dun.
Parkeren in P&R aan de randen van de stad bij OV hubs."

"Bewustwording. Verschil in tijd. Persoonlijke en landelijke voor- en nadelen.

Goede parkeerplaatsen voor fietsen en carpoolers.
Fijne fietspaden/doorgangen."

"Mobiliteit voorkomen door:

- campagne om mensen vooral thuis te laten werken als dat kan.

Mobiliteit verminderen door:

- aanmoediging voor huisruilen, zodat meer mensen gaan wonen waar ze werken."

Investeren in ov en (snel)fietsverbindingen. Hoe laagdrempeliger ov is, hoe meer het gebruikt kan worden. Dit kost veel geld maar het gaat om het vormen van nieuwe gewoontes van mensen. Probeer mensen te helpen die nieuwe gewoontes te maken.
OV op peil.

3. Welke rol heeft autodelen in het minder auto afhankelijk maken van inwoners van beide groepen gemeenten ?

"Positief: provincie Utrecht & stad & Utrecht hebben landelijk gezien DE MEESTE DEELAUTO'S PER INWONER: kortom we hebben een heel goede basis, laten we als bewoners, gemeenten en provincie groeien in samenwerking. We Drive Solar is een Utrechts Concept, de navolging verdient.

Ga bij deze vraag uit van mijn voorkeur: het delen van ""Full""-Elektrische- auto's, inclusief We Drive Solar-auto's, die je tweezijdig (bi-directioneel) kunt opladen met groene (zonne- of wind) energie.

Aanbeveling: Inventariseer alle autodeelinitiatieven in alle in deze enquête betrokken gemeenten, schat de impact in en vertaal dat naar (intra-)gemeentelijk beleid
VraagL Wie kent nu al een autodeelinitiatief in de eigen gemeente?

Tips zijn:

1. Denk in een 'wat als we niets doen' scenario: als je niet stuurt op autobezit hoeveel auto's met nadelen als CO2-emissies, ruimtegebruik en meer heb je er dan in je regio, stad, buurt of wijk in 2030 bij? Heb je je auto voor je deur elke dag nodig?
2. Als je flinke groei inwonertal voorziet kun je beter sturen op een daling van het autobezit per inwoner / geen verdere stijging van het autobezit.
3. Realiseer je dat door E-autodelen ook de elektrificering en verjonging van het wagenpark sneller gaat: E-autodelen goed voor luchtkwaliteit, ruimtebeslag en slimmer benutten laadpalen.
4. Werk als bewoners en gemeenten samen in het verspreiden van de voordelen van autodelen (zie www.ritjeweg.nl voor groot deel huidig aanbod in de regio) en kijk naar de mogelijkheden van ruimtewinst van minder auto in de buurt.
5. Voorkom in kleinere gemeenten) extra auto-afhankelijkheid en bevorder vraaggericht vervoer / OV. Zorg dat diensten van gemeente e.d. dichtbij zijn of gemakkelijk digitaal toegankelijk. Zorg dat huisartsenpost bijv. niet te ver weg is.
6. Zorg dat groei autodelen niet wordt geremd, veel aanbieders-met-vaste-locatie moeten maanden wachten op een gereserveerde deelautoplek
7. Autodeler vult deel van zijn mobiliteit in met Fiets en OV. En zorgt daarmee voor grotere vraag naar een goed OV&Fiets-netwerk.

"

Een grote rol

"– Zolang autobezit nog „gewoon” is of zelfs nog een zekere status heeft, zal dat niet zo'n grote rol zijn.

– Autodelen kan aantrekkelijker worden gemaakt door

(a) ov een reëel alternatief aanbod te laten zijn,

(b) de snelle beschikbaarheid van een auto bij autodelen zo nodig te verbeteren."

Beperkt. Hier zijn al voldoende mogelijkheden voor.

Autodelen helpt. Zou gesubsidieerd moeten worden.

Autodelen maakt dat je bewuster een keuze maakt voor de manier van vervoeren. En het bevordert het elektrisch rijden, omdat er al veel elektrische deelauto's beschikbaar zijn.

Groot

Autodelen is perfect voor het beperken van aantal auto's. Wel graag gekoppeld aan bijv meer profijt van de gebruikers daarvan voor bijv fietsen (plus fietsparkeermogelijkheden). Verder maak je met een deelauto niet de randgebieden minder auto-afhankelijk. En dat is de vraag toch?

Even grote rol als in de stad: belangrijk

"Verwaarloosbaar. Dit is wensdenken net als al die e bike en scooter deelplatformen. Gedeeld vervoer is er al. Dat heet openbaar vervoer."

Dient in tijd wat op te leveren tav parkeren.

Veel autodeelplatformen eisen een minimum aantal geïnteresseerden, voordat ze een deelauto ergens plaatsen. Wellicht zou Utrecht enkele platformen kunnen subsidiëren om al bij kleinere aantallen geïnteresseerden een deelauto ergens neer te zetten. Veel dorpen verder weg van Utrecht zijn nu te klein voor een deelauto.

Autodelen heeft volgens mij heel veel potentie voor een bepaalde groep mensen. Namelijk mensen die voor woon/werk verkeer de fiets of ov gebruiken en die de auto dus slechts af en toe nodig hebben. Voor mensen die op dit moment de auto nodig hebben (vanwege ontbreken goede ov verbinding of bijv om gezondheidsredenen is fiets geen optie) zijn deelauto's geen logische vervanging. Daarom blijft het eerste aandachtspunt om ov en fiets te stimuleren; zodat de laatste stap naar een deelauto gemaakt kan gaan worden.

Marginaal

4. Wat zijn de belangrijkste maatregelen om werkgebieden in de regio beter bereikbaar worden met het OV vanuit de woongebieden in de randgemeenten ?

"Te snelle oversprong naar OV

Mijn voorkeur is: Maak woon en werkgebieden beter bereikbaar door het fietsgebruik te vergroten en de woon-werkafstand te verkleinen"

Trams trams trams, niemand neemt de bus want die is te traag

"- Frequenter, betere aansluitingen, logischer verbindingen.
- Ook goed ov buiten de spitsuren, 's avonds en in de weekeinden."

Aantrekkelijk OV plus aantrekkelijke looproutes naar OV-haltes. Meer mogelijkheden voor werk in de wijk, buurt, op afstand.

Kleinschalig vervoer naar knooppunten
??

Moeilijker: waarschijnlijk meer intensievere bus.

Meer OV inzetten, zeker tijdens de spits! Kortere kleine bussen op tijdstippen buiten de spits.

Dit zou het OV-uitgangspunt moeten worden: Waar wonen mensen, waar willen ze naar toe, waar komen dan de beste reisroutes?

dat verschilt per werkgebied maar de grote werkgevers kunnen de leiding nemen in hun beleid

In mijn ogen zijn die er niet! En dit is ook een belangrijk antwoord.

"- betere aansluiting op OV-net Utrecht door buslijnen langer door te laten lopen, zodat overstappen minder nodig is.
- meer tramlijnen"

Het lijkt mij dat de belangrijkste maatregel is dat er voldoende ov is tussen werkgebieden en woongebieden... Dus niet verder afschalen maar juist eerder opschalen (en dit uitgebreid communiceren zodat mensen zich ervan bewust zijn) desnoods eerst/alleen in de spits.

Bike & Ride benadering. Ruimschoots fietsvoorzieningen en huurfietsen bij de stations.

5. Wat zijn de belangrijkste maatregelen om de kans die de woningopgave geeft om duurzame mobiliteit te bevorderen ?

Deelauto's vanaf het begin ruim baan geven en meteen betaald parkeren met max 1 auto per huishouden invoeren in nieuwbouwwijken.

"- Bij de planvorming direct ov en fietsverbindingen plannen.
- Direct bij de bouw zorgen voor laadpalen.
- Autoluwe straten plannen.
- Ook werkgelegenheid en winkels in nieuwe wijken en buurten mogelijk maken en stimuleren."

Investeren in wonen, werk en voorzieningen in het Oosten van het land.

Bouwen op plekken waar hoogwaardig openbaar vervoer ligt of kan worden aangelegd.

Geen auto's meer op erf of in de buurt

"- Betaald parkeren invoeren! Het is echt niet meer van deze tijd om gratis te laten parkeren. Juist bij een verhuizing moeten mensen meteen al nadenken over of ze zonder een (tweede) auto kunnen.
- Zorgen voor beschikbaarheid van deelauto's.
- De plicht om parkeerplaatsen op eigen terrein in stand te houden laten afhangen van het aantal auto's dat mensen in bezit hebben.
- Zorgen dat er meteen goed OV is.
- In de verkoopdocumentatie aangeven wat de alternatieven zijn en aangeven dat een wijk auto-arm wordt.
- Liefst parkeren aan de rand van de wijk in plaats van voor de deur. En aangeven dat de ruimte die anders voor parkeren gebruikt zou worden, nu ingericht kan worden als extra groen, ontmoetingsruimte of speelplek."

"Doortrekken OV metro naar Rijnenburg.
Doortrekken OV metro rond de stad.
Stedebouwkundige opzet afstemmen op fietsgebruik en autodelen.
Autodelen aantrekkelijker maken."

"Veel meer profijt voor mensen die hun auto wegdoen. Nu voelt dat nog als sullig. Maar het moet juist aantrekkelijk zijn! Dan verlaag je aantal auto's in de stad.
Verder auto's veel meer weren in de stad. Auto's leveren verreweg de meeste bijdrage aan onduurzame mobiliteit in de woonomgeving. "
Zorgen om tijdig vrije busbanen aan te leggen zonder scherpe bochten en met beïnvloeding van VRI.

"Parkeernormen. Het is onrealistisch om er van uit te gaan dat mensen de auto vrijwillig laten staan.
Alleen prijs en dwang werken.

Ik heb nog nooit zoveel mensen hun huis zien verduurzamen als nu met de hoge gasprijzen. Zelfs de grootste verspillers komen in beweging. Alles bij elkaar opgeteld is de auto ongeëvenaard qua snelheid, autonomie, comfort en kosten."

"In mijn ogen zijn die er niet!

Het is belangrijk dat er goed nagedacht wordt over de wegen. En dat er niet oneigenlijke plannen zijn, zoals een viaduct voor auto's bij de Gamma in Zeist afsluiten en onlogische weg weer gaan aanleggen."

"Duurzaamste mobiliteit is dat wat je niet nodig hebt:

- laat mensen dicht bij hun werk wonen
- faciliteer werken vanuit huis door woningen meer geschikt te maken voor werken vanuit huis.
- bouw vooral bij plekken waar al goede OV is, of die makkelijk is te organiseren."

Bij de woningopgave kiezen voor bouwlocaties die binnenstedelijk liggen of bij uitbreiding die dicht bij ov en fietsverbindingen liggen. Bij binnenstedelijke bouwlocaties (aangenomen dat deze dicht bij ov en fietspaden liggen) kiezen voor meer deelauto's en minder eigen parkeerplekken. Bij buitenstedelijk kiezen voor een locatie waar al veel ov in de buurt is of waar de komende jaren vanuit de regio plannen zijn om de ov verbinding te gaan versterken. Niet kiezen voor locaties waar alles vanaf 0 opgestart zou moeten worden; dat risico is onverantwoord hoog.

Parkeren uit de straat halen. Aan de rand of onder hoogbouw. Als bewoners hun fiets eerder tegen komen dan hun (deel) auto, geeft dat een duw richting verstandige keuze.

6. Fietsen en lopen gebeuren grotendeels binnen een straal van 5 respectievelijk 2 km. Wat zijn de belangrijkste maatregelen om te zorgen voor meer nabijheid van wonen, werken, winkelen en recreëren ?

De reistijden verkleinen, dus nog betere vrije fietspaden. Zorgen voor nabijheid in de zin van afstand? Dikke hoogbouw, dan kan alles dichterbij zijn.

– Ook in wijken en buurten werkgelegenheid en winkels mogelijk maken en stimuleren. Bijvoorbeeld: kleinere kantoren, winkels (niet alleen filiaalbedrijven!), reparatiewerkplaatsen, ateliers.

Investeren in trottoirs, aantrekkelijke verblijfsruimte, speelruimte en looproutes, in publieke ruimte voor ontmoeting, contact en samen leven.

Knooppunten vormen

Zorgen dat alles er is binnen 2 km.

"Veilige en snelle fietstraten

Aantrekkelijker stallen"

Elektrische fietsen, en zeker de speed padelec hebben veel grotere actieradius. Zet hierop in.

Geen supergrote voorzieningen maken (winkelcentra, scholen, ziekenhuizen)

"Nu : parkeren. Als mensen de kans krijgen (zeker bij regen) stappen ze en masse in de auto voor boodschappen, kinderen halen/brengen, sporten etc. Ook binnen die straal. Het mooiste zou een beprijzingssysteem voor belasting zijn dat lijkt op het huidige concept van e bike deelplatformen.

Daar is privacy geheel aan de kant geschoven maar kun je wel extreem fijnmazig en gedifferentieerd belasten/belonen. "

"Je kan niet alles bij elkaar doen.

Het belangrijkste is een andere houding van mensen. Pak vaker de fiets!

En maak mensen bewust van kosten van een extra auto. En ook van een autoritje. En van de gezondheid van fietsen. "

"Stop met promotie van Utrecht als stad, en promoot omliggende gebieden meer. Utrecht wordt gehyped, waardoor de vraag naar huizen maar hoog blijft.

Promoot thuiswerken."

Investeer in leefbare verdichting; meer ruimte binnen een gebied voor wonen, werken, winkelen en recreëren ten koste van ruimte voor parkeren en auto's. Maak het daarmee prettig en logisch om te kiezen voor wandelen en fietsen ipv een eigen auto. Wees zeer terughoudend met uitbreiding in weilanden, juist omdat een 'duurzame' uitbreiding zal zorgen voor niet alleen ruimte voor woningen maar ook voor winkelen, werken en recreëren (wat dus nog meer ruimte nodig heeft).

"Goed onderhouden trottoirs. En goede fietsstalling. Gemak en zorg dat die fiets niet gestolen wordt.

En uiteraard betaald parkeren in winkelgebieden. "

7. Voor wie is de verantwoordelijkheid van de bereikbaarheid van de randgebieden ?

Gezamenlijk: gemeente, gemeenten provincie en rijk
De regio

– 1. De betreffende gemeenten, 2. grotere gemeenten die voordeel hebben van de woonruimte in de randgemeenten, 3. indien van toepassing: projectontwikkelaar.

Iedereen

De provincie

Provincie, gemeenten, burgers
??

De overheid

Ambtenaren, want politici volgen de ambtenaren in mobiliteitsbeleid.

"Dit is een onoplosbaar probleem. Mobiliteit zou moeten worden opgesplitst in steden en hun periferie en de provincie. Kleine gemeentes moeten of samengaan op dit gebied of zich voegen bij een stad. Dan kan een provincie effectief samenwerken. Nu moet de provincie zich spreiden over veel te veel gemeentes waarvan niemand geld heeft en het ambtenaren apparaat nooit in staat zal zijn boven regionale problemen te beoordelen. En dan hebben we nog de gemeenteraden met hun lokale partijen. Concepten als de U16 zijn tandloze tijgers. Ze produceren rapporten maar hebben geen enkele macht."

"De gemeenten. Het zou goed zijn om er ook de burgers bij te betrekken!
En geen onnodige wegversmallingen en drempels."

In eerste instantie een planologische dienst. Helaas bestaat VROM niet meer en doen veel gemeenten ook maar wat naar inzicht. Centrale afstemming om zo mobiliteit tussen gemeenten goed af te stemmen is hard nodig. Zo'n autoriteit moet weer terug komen.

Voor de hele regio. Iedereen heeft hier baat bij; zowel de randgebieden als de centrumgebieden.

Gemeente en provincie. De provincie gaat over lokaal OV, Gemeente over doordachte inrichting. Niet delegeren aan samenwerkingsverbanden. Netwerken is nuttig, maar de integrale afweging behoort toe aan een gekozen bestuurslaag.

8. Over wie en hoe kunnen investeringen in de mobiliteitsdiensten van de bereikbaarheid van de randgebieden verdeeld worden ?

Ik zou een vraag verwachten over welke mobiliteitsdienst nodig zijn

Over het rijk, de provincie en de gemeentes waar het toekomstbestendige (dat is duurzame) maatregelen betreft. Niet, waar het geen toekomstbestendige maatregelen zijn.

– Betreffende gemeenten, provincie en rijksoverheid.

iedereen

Idem, zie boven

??

Overheid en bedrijfsleven

Zou op landelijk niveau moeten gebeuren.

zie vorige antwoord

"Die zijn dus niet nodig. Het is niet fysiek. Deze vraag is erg suggestief. Het is veelzeggend.

Verspreiding van bewustzijn kan via warme netwerken. Hoeft ook geen geld te kosten.

Zelf fiets ik erg veel.

"

Mobiliteitskosten zitten van oudsher verrekend in de m2 prijs van een bouwkaavel. Het beste zou zijn wanneer de overheid alle grond in bezit heeft, en via erfpacht de woekerprijzen van woningen kan voorkomen, én tegelijkertijd het erfpachtgeld kan gebruiken voor oa duurzame mobiliteit.

Over de gehele regio; gemeenten, provincie, Rijk. Er zijn geen grenzen, het gebied en daarmee de baten zijn voor iedereen (alle inwoners, bezoekers etc) en daarom zouden ook de kosten voor iedereen moeten zijn. De echte kosten, voor toekomstige generaties, van het niet doen van investeringen zijn uiteindelijk hoger.

Provincie en gemeente. Voor specifieke uitonderhandelde projecten (Merwedelijjn?) kan de regio (U10) een rol spelen.