

Zienswijze Kracht van Utrecht-initiatief op Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Samenvatting

Dit is onze zienswijze op Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, RSU van <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/ruimtelijke-strategie-utrecht-2040/inspraak-ruimtelijke-strategie-2040/>

We zijn blij met de aandacht voor het concept 10-minuten stad en met de samenhang met nieuw openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. In de uitwerking zien we graag meer terug over hoe mensen hier in hun wonen, werken, winkelen en recreëren gebruik van maken inclusief hoe in de plannen wordt opgenomen om de kracht van bewoners en ondernemers te versterken.

Wij hebben ook een zienswijze op het Mobiliteitsplan 2040 ingediend, die is ook op onze website beschikbaar: <http://www.krachtvanutrecht.nl/>
Omdat de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 in elkaars verlengde liggen, zullen wij met name aandacht geven aan deze relatie.

Inhoudsopgave

| | |
|--|---|
| Zienswijze Kracht van Utrecht-initiatief op Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | 1 |
| De kracht van Utrecht is blij met een plan voor een “10 minuten stad”. | 2 |
| Grote vragen bij gebiedsontwikkeling..... | 2 |
| Het met het Rijk overeengekomen ontwikkelpad..... | 3 |
| De relatie tussen de 10-minutenstad, OV en deelvoertuigen en de regio..... | 4 |
| Digitaliseringsstrategie voor deel-voertuigen | 4 |
| De relatie tussen voorzieningen en de knopen..... | 5 |
| De relatie tussen RSU en het thema inclusieve / rechtvaardige stad | 6 |
| Opmerkingen over enige specifieke punten | 6 |

Namens de werkgroep RSU van het Regionaal Burgerinitiatief Kracht van Utrecht
Jan Korff de Gidts
Jan Hoogenraad

Correspondentieadres
Poortstraat 6
3572 HH Utrecht
Mobiel 0633630344
Contactenkvu@gmail.com
<http://www.krachtvanutrecht.nl/>

De kracht van Utrecht is blij met een plan voor een “10 minuten stad”.

Het Mobiliteitsplan 2040 spreekt de ambitie uit om de rol van de auto terug te dringen. In de RSU wordt uitgesproken dat de stad een “10 minuten stad” moet worden. In tegenstelling tot het mobiliteitsplan staan in de RSU geen concrete doelstellingen over de modal shift. Dit bevreemdt ons om twee redenen: ten eerste is zo niet te toetsen in hoeverre de ruimtelijke inrichting bij draagt aan de modal shift, en ten tweede is niet na te gaan welke andere eisen er daarmee aan de infrastructuur gesteld moeten worden (bijv meer fietspaden, stallingen en e-deelautoplekken in plaats van parkeerplaatsen en autowegen).

Grote vragen bij gebiedsontwikkeling

Ervoor zorgen dat de stedelijke knopen ieder een eigen 10-minuten kern worden is een goed idee. Zo veel mogelijk wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen vergroot de sociale samenhang en maakt het mogelijk zo veel mogelijk lopend en fietsend te doen. In ieder gebied moet er daarvoor dan een balans te zijn waarin gelijke hoeveelheden wonen winkelen, werken en recreëren binnen fietsafstand van elkaar voorhanden zijn. Zo kunnen mensen kiezen dicht bij hun werk en clubs te wonen.

Per gebied hebben we nog wel grote vragen over de relatie wonen/leefbaarheid en werken:

| Par | zone | Opmerking |
|------------|-----------------------------------|--|
| 6.1 | Centrum | Wat gebeurt er met de leefbaarheid als bedrijvigheid naar andere knopen gaat |
| 6.2 | Noordwest | Onvoldoende woningbouw om 10-minuten kern te worden |
| 6.3 | Overvecht | Scheiding tussen woon en werk gebieden |
| 6.4 | Oost | Onvoldoende woningbouw om 10-minuten kern te worden |
| 6.5 | A12 zone | Onvoldoende woningbouw om 10-minuten kern te worden |
| 6.6 | Rijnenburg | Onvoldoende werk en winkels om 10-minuten kern te worden |
| 6.7 | Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern | Onvoldoende werk en winkels om 10-minuten kern te worden |

Waarom worden er geen extra woningen gebouwd op de plekken waar vanuit mobiliteit gezien extra huizen gebouwd zouden moeten worden om zo tot 10-minuten wijken te

komen, Deze staan in de kaartjes in sectie 8.1 van de “Input vanuit mobiliteit voor ruimtelijke keuzes Utrecht Nabij” <https://programma-uned.nl/relevante+documenten/default.aspx>

Het met het Rijk overeengekomen ontwikkelpad

Op 25 november 2020 hebben bestuurders van Rijk en Regio overeenstemming bereikt over het Ontwikkelpad Utrecht Nabij: <https://www.provincie-utrecht.nl/actueel/nieuws/rijk-en-regio-presenteren-bouwlocaties-utrecht/>

Brondocumenten: <https://programma-uned.nl/relevante+documenten/default.aspx>

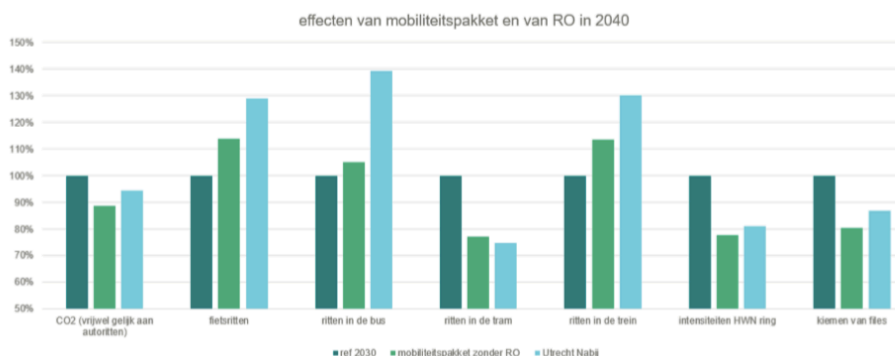
We citeren het voorwoord:

Als bestuurders van de betrokken partijen verbinden we ons aan dit perspectief en spannen we ons maximaal in om de visie en het Ontwikkelpad de basis te laten zijn voor verder onderzoek, uitwerking en doorwerking in producten als de Nationale Omgevingsvisie, de Omgevingsvisie provincie Utrecht, het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de U16 en gemeentelijke omgevingsvisies, maar ook in vervolgspraken in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ieder vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Daarmee dragen we allemaal bij aan het versterken van het Stedelijk Netwerk Nederland zoals omschreven in de Nationale Omgevingsvisie.

Vanwege de relatie tussen RSU en Mobiliteit wijzen wij ook op de samenvatting van dit Ontwikkelpad:

6. Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit met voldoende alternatieven. Dus meer wandel- en fietspaden, openbaar vervoer, stadsdistributie en digitaal werken.
7. Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles: én fiets én openbaar vervoer én weg én beleid om mensen te motiveren de best passende modaliteit te kiezen. Zowel op lokaal, regionaal als nationaal niveau.

Voor het ontwikkelpad uit Utrecht Nabij is een mobiliteitspakket uitgewerkt met een “afname van 20% van het verkeer op de Hoofdwegennet (HWN) Ring Utrecht in 2040 tov autonoom 2030”. Zie hoofdstuk 8 voor de onderbouwing van het ontwikkelpad met Mobiliteitspakket en RO in tabel 10. Bron: <https://programma-uned.nl/relevante+documenten/default.aspx>



Om deze reductie te realiseren is parkeerbeleid van gemeenten een belangrijke factor. Wij zouden graag zien dat B&W dit ontwikkelpad integraal in de RSU opneemt en uitwerkt voor de ruimtelijke ordening, het autoparkeerbeleid en beleid voor OV en deelvoertuigen

De relatie tussen de 10-minutenstad, OV en deelvoertuigen en de regio

In paragraaf 5.2.5 wordt de MRU OV ring geïntroduceerd. Kan uitgelegd worden dat alle locaties voor wonen, winkelen, werken en recreëren binnen fietsafstand van een hub van de OV ring of een 2^e rings knoop komen? Bijvoorbeeld lijkt het zuidelijke deel van Leidsche Rijn op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen, terwijl een busbaan over de A12 naar Papendorp voor de hand ligt. Ook het noordelijke deel van Zuilen en Overvecht lijkt op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen. Een doorsteek van Zuilen naar Noordwest kan daar wonen en werken snel verbinden.

Kan uitgelegd worden hoe er daar voldoende deelfietsen, fietsenstallingen komen zodat iedereen snel met fiets-OV-fiets bij een andere locatie kan komen? En dat er daar voldoende parkeerplekken komen voor (deel-)fietsen en e-deelauto's komen zodat bijvoorbeeld ook iedereen uit de randgemeenten zich uitgenodigd voelt om via zo'n hub lopend of fietsend de stad in te gaan??

Deelfietsen en deelauto's zijn het meest effectief als ze 's nachts op woonlocaties staan, dan in de ochtend gebruikt kunnen worden om (eventueel via OV hubs waar anderen diezelfde fiets weer kunnen gebruiken) naar locaties waar werken en wonen zo dicht bij elkaar liggen. Terwijl de werknemer werkt, kunnen andere bewoners de deelfietsen en deelauto's dan weer gebruiken.

We missen een uitwerking van hoe dit concept eisen stelt aan de ruimtelijke indeling. Wij missen ook het gezichtspunt dat 2/3 van de inwoners in de regio in de randgemeenten woont en velen hiervan voor werken, winkelen en recreëren op de stad zijn georiënteerd. Welke rol ziet de stad voor zichzelf in relatie tot de inwoners in de randgemeenten vanuit het perspectief van de 10-minutenstad. In hoeverre kunnen goed gekozen hubs in de randgemeenten bijdragen aan het halen van de gewenste doelen?

Digitaliseringsstrategie voor deel-voertuigen

Hierop voortbordurend missen we in 5.2.10 een digitaliserings strategie voor deelfietsen en deelautos. In Amsterdam moeten deelfietsen interoperabel zijn: 1 pas voor alle providers. Dit scheelt veel ruimte, en maakt de uptake veel sneller. Het zou goed zijn om zowel voor deelfietsen als voor de plekken voor e-deelauto's dit soort eisen op te

nemen in de RSU. Bij de voorwaarden voor het toelaten van een e-deelauto's op deze plekken kan dan ook gewaarborgd worden dat deelnemers aan het systeem de accucapaciteit ook in zetten als buffer voor het elektriciteitsnet.

De RSU lijkt ook een goede plek om te borgen dat digitale data rechten rond de slimme stad (gebruiks-, vervoers en andere gegevens) bij de burgers en de stad blijven. Denk bijvoorbeeld aan regels over het ter beschikking stellen aan andere bedrijven van onderbenutte kantoorruimte, om zo ruimtedruk te verminderen en kantoorprijzen betaalbaar te houden. Hierbij passen ook strategieën over welke zaken bijgestuurd kunnen worden door de inzichten die de stad op gaat doen met hun nieuwe data.

De relatie tussen voorzieningen en de knopen

De RSU verplaatst bedrijvigheid (winkels, werk) vanuit het centrum naar de stedelijke knopen. Dit juichen we toe. Maar wat is het idee voor de toeristen? Worden die ook verleid naar de naar de stedelijke knopen? Of wil Utrecht die (zoals in het huidige Amsterdam) concentreren in het centrum?

In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat de helft van het verkeer in Utrecht van en naar randgemeenten gaat. De ambitie hiervoor is het terugdringen van de auto van 60% naar 40%. Dit houdt in dat er ook grote impact zal zijn op het winkelen, werken en recreëren in Utrecht van mensen uit de randgemeenten. In de huidige RSU missen we hier maatregelen: Moeten die mensen nu niet meer naar het centrum van Utrecht winkelen, maar bij de dichtstbijzijnde stedelijke knoop in de stad of de eigen gemeente? Wat betekent dat voor het centrum / de Binnenstad? Wat vraagt de stad van de randgemeenten en wat biedt te stad aan de inwoners van deze gemeenten? Hoe worden deze inwoners verleid tot voor de stad gewenste keuzes m.b.t. verplaatsingen en voorzieningen? Hoe wordt er beleidsmatig samengewerkt met de randgemeenten zonder dictaten vanuit de stad?

Door de vermindering van de hoeveelheid autoverkeer zullen de snelwegen rond Utrecht ook minder verkeer te verwerken hebben. Welke vervolgstappen gaat B&W nemen. Wordt een deel hiervan herbestemd?

Stadsdistributie en goederenvervoer komen in het plan nog weinig ter sprake. Waar komen distributiecentra, hoe zorg je voor goede bezetting van besteldiensten en afhaalpunten? Hoe kunnen (ver-)bouwverkeer, afval diensten etc. het wonen, winkelen, werken en recreëren voldoende ondersteunen?

In 2040 moet Utrecht volgens Zienswijze Provinciale omgevingsvisie, de Omgevingsverordening en de PlanMER provincie Utrecht energieneutraal zijn, inclusief mobiliteit. Wat wordt de bijdrage van het RSU aan de klimaatopgave van "Parijs" en de EU, met medeneming van het hierboven genoemde Ontwikkelpad Utrecht Nabij? Hoe

wordt aangetoond dat deze RSU past in de energievraag inclusief die voor mobiliteit, wetende dat een deel van de auto's in Utrecht nog niet elektrisch zal zijn ?

Ondanks de door de 10-minutenstad toegenomen mogelijkheden om in de omgeving van de woning te winkelen, werken en recreëren zal er verkeer blijven tussen de nieuwe stadsknopen, randgemeenten en andere knopen in de randstad (denk aan Amsterdam-Zuid, Den Haag, Haarlem, Rotterdam). Dan is het nuttig om de HOV ring aan te sluiten op snelwegen, zodat er in ieder geval in de spits directe snelbusverbindingen naar iedere stadsknoop aan te kunnen bieden. Dit zal ook Utrecht CS ontlasten.

De relatie tussen RSU en het thema inclusieve / rechtvaardige stad

Kunt u concreter aan geven hoe u het thema inclusieve /rechtvaardige stad in de RSU hebt getoetst voor alle groepen bewoners en ondernemers in de gemeente en in de regio. Hoe kunnen alle groepen bewoners (denk aan inkomen, handicap of afkomst) profiteren van de voordelen van de 10-minuten stad ? Is er voldoende betaald aanbod voor iedere groep, en wat voor inrichting helpt hen verstandige vervoerskeuzes te maken ?

Opmerkingen over enige specifieke punten

Voorts maken we enkele specifieke opmerkingen bij de volgende teksten in de RSU

[Pagina 5: Dat doen we samen met de regio, de provincie, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad.](#)

Hoe worden bewoners bedrijven, instellingen en overheden uit de regio betrokken ? Hoe worden de afspraken uit het Ontwikkelpad gecommuniceerd? Het ontwikkelpas en de verandering naar meerdere stedelijke knopen gaat voor hen ook nogal wat betekenen.

[Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040.](#)

Een 10 minuten stad werkt pas als er voldoende mogelijkheden zijn wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen. Welk economisch beleid is er voor nodig om er voor te zorgen dat 50 % van de activiteiten binnen de eigen stedelijke knoop wordt gedaan ? Te denken is aan subsidies voor winkels en bedrijven, en eisen

aan huurprijzen en huurvoorwaarden. En hoe wordt geborgd dat dit beleid ook uitgevoerd wordt ?

[Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040.](#)

Een 10 minuten stad werkt pas als het ook leeft onder de bevolking. Wat zijn de plannen om vanuit de huidige kracht bewoners en ondernemers te helpen deze beweging te maken ?

Tenslotte: wilt u de ontvangst van deze zienswijze bevestigen ? Wij zijn benieuwd naar uw reactie op de punten in deze zienswijze.

Met vriendelijke groet,

Namens de werkgroep RSU van het Regionaal Burgerinitiatief Kracht van Utrecht
Jan Korff de Gidts
Jan Hoogenraad

Correspondentieadres
Poortstraat 6
3572 HH Utrecht
Mobiel 0633630344
Contactenkvu@gmail.com