

Op weg naar een trendbreuk of trendversnelling?

Robert van Leusden – APPM – leusden@appm.nl
Wouter van Mierlo – Gemeente Utrecht – w.van.mierlo@utrecht.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

Groeien is een proces van veranderen. De verandering zit in lengte, breedte en kleur, maar ook in gedrag en emotie. Dat zie je niet alleen bij kinderen die groter worden, maar ook in een stad. Dit geldt ook voor Utrecht. Utrecht is één van de snelst groeiende steden van Nederland. Dat was de afgelopen 20 jaar zo, maar is naar verwachting ook de komende 20 jaar zo. De mobiliteit groeit mee. Dat betekent dat het mobiliteitssysteem in en naar Utrecht moet veranderen om de groeiende mobiliteit te kunnen faciliteren. De vraag is op welke wijze Utrecht hiermee omgaat.

In het mobiliteitsplan Slimme routes, slim regelen en slim bestemmen (SRSRSB) zijn de benodigde keuzes grotendeels gemaakt. Utrecht zet in op gezonde mobiliteit: lopen, fietsen en OV. Dat betekent dat er iets met het loop-, fiets- en OV-netwerk moet gebeuren om de grote groei van de mobiliteit te kunnen opvangen en te voorkomen dat het autoverkeer een deel van de groei op zich neemt. Wat betekent dat voor de bestaande en nieuwe Utrechter? Dit betekent dat de Utrechter, maar ook bezoekers van Utrecht hun gedrag moeten aanpassen. Geen groei van het autoverkeer betekent dat zowel huidige als nieuwe inwoners en bezoekers minder met de auto moeten gaan reizen. Kortom, mensen moeten hun gedrag veranderen! En dat is soms lastig. Want als je gaat fietsen, wordt je soms nat. En als je met de bus of tram gaat, dan zit je naast iemand anders. En lopen kost meer tijd. Het is echter wel nodig, want de wegen kunnen niet meer breder worden, verkeerslichten kunnen niet meer groen geven, er passen niet meer parkeerplaatsen in de straten en bovendien willen steeds meer Utrechters meer groen in de straat, een veilige straat om in buiten te spelen en een gezondere leefomgeving

De overheid is er om keuzes te maken die gericht zijn op het verbeteren van de (toekomstige) situatie. De overheid is ook verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. De kiezer ziet zijn belangen graag behartigd door de overheid, maar niet elke inwoner wil hetzelfde en bij elke verandering wordt er wel iemand boos. Hoe gaat Utrecht hiermee om? In de actualisering van het mobiliteitsplan gaat Utrecht scherpe, samenhangende en goed onderbouwde keuzes maken die de groei van de stad mogelijk maken op een gezonde, leefbare en toekomstvaste wijze. Dat zal niet zonder discussie en weerstand gaan, maar leidt naar onze overtuiging tot een mooiere en betere stad en ander reisgedrag, ook van kritische inwoners.

1. Inleiding: Groei van de stad en de mobiliteit

1.1 Ruimtelijke economische groei

Utrecht groeit! En niet alleen Utrecht als grote stad. Bijna drie kwart van de nationale bevolkingsgroei met 1 miljoen mensen tot 2035 komt volgens de prognoses van het CBS en PBL terecht in de grote en middelgrote steden¹. Voor Utrecht is de verwachte bevolkingsgroei tot 2035 ruim 22%. Dat betekent dat de stad in 2035 zo'n 425.000 inwoners zal hebben (nu zijn dat er ruim 350.000). Die groei is voor Utrecht niet nieuw. De gemeente is tussen 2002 en 2019 gegroeid van 260.000 naar 354.000 inwoners, een groei van zo'n 33%, veel sneller dan Almere en op Amsterdam na ook in absolute zin de snelst groeiende grote stad². De verwachting is dat ook de economische ontwikkeling in stad en regio zal doorzetten, wat leidt tot een forse toename van het aantal arbeidsplaatsen en economische activiteiten.

1.2 Groei mobiliteit

Wat betekent dit voor de mobiliteit? Voor verkeersprognoses wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde WLO2-scenario's³. Deze zijn vertaald naar de landelijke verkeersmodellen LMS en NRM. De gemeente Utrecht heeft haar eigen verkeersmodel⁴ dat op dezelfde uitgangspunten is gestoeld. Volgens landelijke en regionale verkeersmodellen groeit de mobiliteit in en naar stedelijke regio's sterk. De wijze waarop deze groei van de mobiliteit plaatsvindt, is echter onderwerp van discussie. Waar het landelijk verkeersmodel (LMS/NRM) uitgaat van een stevige groei van het autoverkeer van 17% (tussen 2010 en 2030) tot 31% (2050) voor heel Nederland (een toename van het aandeel in de modal split van 52% naar 53%, autobestuurder en autopassagier samen) en het vigerende verkeersmodel van de gemeente een groei van het autoverkeer in en naar de stad ziet van 34% tussen 2015 en 2040, lijkt uit de monitoring een andere ontwikkeling aan de gang. Uit onderzoek van het KiM blijkt dat onder inwoners van zowel hoogstedelijke als laagstedelijke gebieden een modal shift richting meer duurzame vervoermiddelen gaande is: het aandeel auto nam tussen 2005-2015 af met 0,1 à 2,6% (afhankelijk van de afstandsklasse), terwijl het aandeel voor zowel trein op de lange afstand (ruim 1%), als fiets (3,5% tot 7 km) en lopen (ruim 2% tot 7 km) op de middellange en korte afstand sterk toenam⁵. Dit beeld is te zien in alle vier de grote stadsgewesten. Zie voor de regio Utrecht onderstaande figuur⁶.

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/37/sterke-groei-in-steden-en-randgemeenten-verwacht>

² CBS – Statline - Bevolking; ontwikkeling in gemeenten met 100 000 of meer inwoners

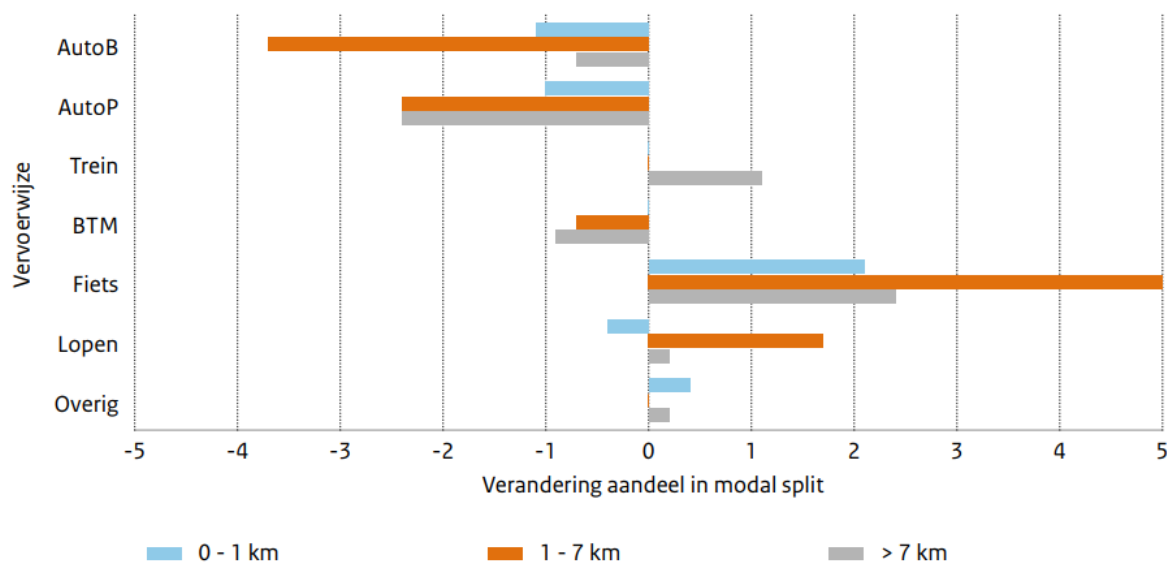
³ <https://www.wlo2015.nl/mobiliteit/data/personenmobiliteit.xls>

⁴ Verkeersmodel Regio Utrecht VRU, versie 3.4

⁵ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/04/mobiliteit-in-stedelijk-nederland>

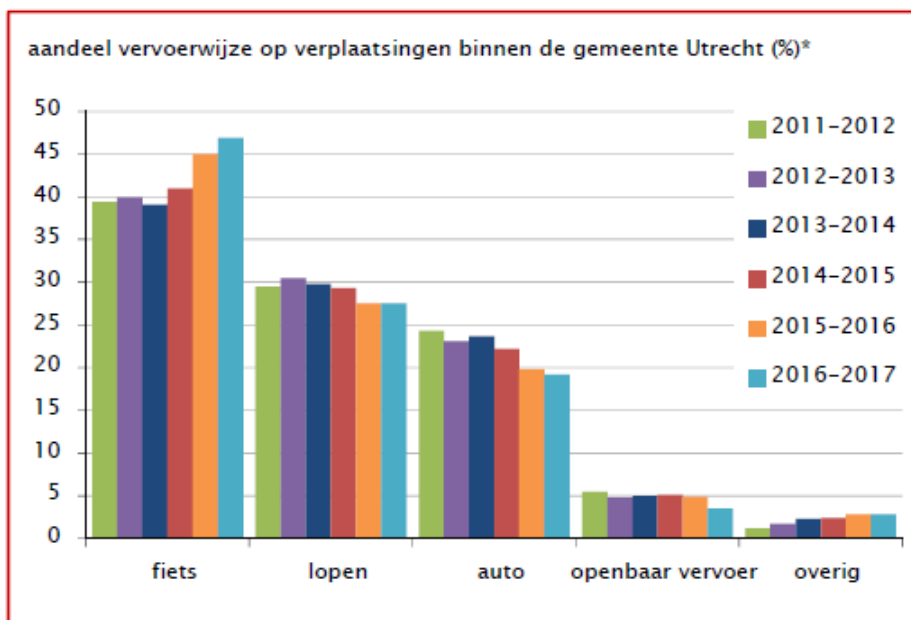
⁶ idem

Verandering 2005-2015 van de modal split (op basis van verplaatsingen), in procentpunten, in stadsgewest hoogstedelijk Utrecht



Figuur 1: Verandering van de modal split in stadsgewest Utrecht

Dit beeld van het KiM zien we ook terug in de gemeentelijke monitor van de ontwikkeling van de mobiliteit⁷. Het aandeel fiets op verplaatsingen binnen de gemeente Utrecht nam de afgelopen zes jaar gestaag toe van 39% naar 47%, terwijl het aandeel auto afnam van 25% naar 19%. In deze periode is de hoeveelheid autoverkeer op gemeentelijke hoofdwegen binnen de snelwegring slechts gegroeid met 0,2%, terwijl het aantal inwoners in datzelfde gebied groeide met ruim 1,5%.



Bron: CBS i.o.v. gemeente Utrecht

Figuur 2: Ontwikkeling aandeel vervoerwijzen binnen de gemeente Utrecht.
Bron: Monitor Mobiliteitsplan Utrecht 2019

⁷ <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/2019-05-monitor-mobiliteitsplan.pdf>

Kortom, met name in en naar stedelijke gebieden zoals Utrecht zit de groei van de mobiliteit al jarenlang niet in de auto, maar veel meer in de fiets en de trein. Het niet mee ruimte bieden aan de auto lijkt dus niet zozeer een politieke wens, maar eerder een feitelijke constatering.

1.3 Lastige mobiliteitsprognoses

Deze gesignaleerde modal shift van 2005-2015 is goed nieuws, maar komt niet uit de lucht vallen. Lokaal beleid en lokale projecten van de G4 en medeoverheden zijn al jaren gericht op het ontmoedigen van het autogebruik en het stimuleren van lopen, fietsen en OV, zeker in hoogstedelijk gebied. Niet alleen omdat lopen, fietsen of gebruik van het OV gezonder is, maar ook omdat deze vervoerswijzen per reiziger met minder uitstoot en minder ruimtegebruik gepaard gaan.

Dit zijn interessante cijfers, maar het belangrijkste is dat de inwoners en bezoekers dit zelf doen. Blijkbaar is er een gestage trend gaande waarbij mensen zelf kiezen voor gezonde en makkelijke alternatieven voor de auto. Waarschijnlijk om verschillende redenen, maar lang niet altijd vanwege reistijd of kosten. Omdat deze redenen niet altijd economisch gedreven zijn, kunnen de landelijke, regionale en lokale verkeersmodellen hier lastig mee om gaan. Dit levert voor de beleidsmaker (en vervolgens ook voor politici) een lastig dilemma op: baseer ik mijn keuzes op prognoses uit modellen die al jaren de planvorming hebben gefaciliteerd, of op de trends van een veranderend mobiliteitspatroon in stedelijke gebieden dat uit de monitoring naar voren komt? En hoe leg ik dat uit aan de (boze) burger?

2. Scherpe keuzes

2.1 Kiezen voor verdichten in de stad

Stad en regio kiezen ervoor om de benodigde ruimtelijke ontwikkelingen binnenstedelijk en bij knooppunten te faciliteren. Niet alleen omdat dit het aantal voorzieningen vergroot dat inwoners en bezoekers binnen bereik hebben, maar ook omdat hiermee de bestaande infrastructuur het meest efficiënt wordt benut en zo het aantrekkelijke landschap rondom de stad wordt gespaard. Tegelijkertijd vergroot hiermee de druk op de openbare ruimte. Er zijn verschillende redenen om vast te houden aan de keuze voor verder binnenstedelijk verdichten en de inzet op een nog grotere modal shift naar duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd zijn er ook vanuit verschillende hoeken kritische geluiden te horen. Niet alleen van inwoners, reizigers en belangenorganisaties, maar ook van projectontwikkelaars en investeerders. Zo zijn er zorgen over het tempo waarin binnenstedelijk ontwikkeld kan worden (is dat niet te laag als je kijkt naar de woningnood in de steden en is binnenstedelijk bouwen niet te duur?). Ook levert het meer ruimte geven aan fiets en OV vragen op. Zijn we met het verbeteren van het fietsnetwerk en het vergroten van de stallingscapaciteit niet een nieuw mobiliteitsprobleem aan het creëren met fietsfiles op straat en in de stallingen? Hoe houden we straten waar het OV wordt verbeterd of geïntensiveerd leefbaar en oversteekbaar? Is het beperken van de verkeersruimte voor de rijdende en stilstaande auto (dus zowel in weginfrastructuur als parkeerruimte) wel haalbaar gezien de hoge economische en demografische groei van de stad? Deze vragen hebben niet alleen betrekking op het beleid en de ambities van steden, maar gaan ook over de uitgangspunten die bij gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten worden gehanteerd.

2.2 De keuzes voor mobiliteit

De inzet voor het Mobiliteitsplan 2040 is: géén groei van het autoverkeer. In de eerste plaats omdat in én om de stad geen ruimte is voor extra rijstroken en meer parkeerplaatsen, maar ook omdat de auto veel te veel negatieve gevolgen heeft voor wat betreft hinder en gezondheid. Daarbij helpt het als de trend deze keuze ondersteunt. Maar mag je een trend wel als een prognose beschouwen? Oftewel, vindt de mobiliteitstransitie van auto naar lopen, fiets en OV "vanzelf" plaats, of moet hier stevig op gestuurd worden? We komen hierbij in wereld van 'believers' versus 'criticasters', niet alleen in de politiek, maar ook onder inwoners. In hoeverre gelooft de ondernemer in de binnenstad dat zijn klanten in de toekomst niet meer met de auto komen en hij vooral blij moet zijn met een goede fiets- en OV-bereikbaarheid? En als hij toch afhankelijk is van de klant met de auto, is het dan geen tijd om zijn bedrijf te verplaatsen naar een locatie waar nog wel auto's kunnen komen? Kunnen we zo'n ondernemer geruuststellen cq. overtuigen?

Dat de alternatieven voor de auto op orde gebracht moeten worden, dat is altijd nodig. Of mensen er nu automatisch voor kiezen of dat ze er meer toe verleid (of gedwongen) moeten worden. De groei van met name de fiets is momenteel al zo groot, dat op korte en middellange termijn forse investeringen in capaciteitsuitbreiding nodig zijn. Met deze verbeteringen in het fietsnetwerk, wordt dit vervolgens ook weer aantrekkelijker, waardoor mogelijk meer mensen de keuze gaan maken voor fiets in plaats van de auto. Voor OV gebeurt zo'n beetje hetzelfde. De drukke corridors worden steeds drukker, vooral van en naar het Centraal Station en van en naar het Utrecht Science Park. Hoe meer we met projecten zoals de Uithoflijn de bereikbaarheid per OV aantrekkelijker maken en voldoende capaciteit bieden, des te makkelijker wordt het voor de reiziger om voor het OV te kiezen. Ook hiervoor geldt: investeringen moet je altijd doen, ofwel voor de groei die vanzelf komt, ofwel voor de groei die je afdwingt. Een derde component die we toevoegen als alternatief voor de auto is parkeren op afstand, oftewel P+R 2.0. Hierbij gaat het erom om automobilisten die de stad niet meer in kunnen of mogen, de gelegenheid te geven om buiten de stad, vóór ze in de file op de snelweg terecht komen, op een multimodale knoop te parkeren en met OV of fiets naar hun bestemming (werk of bezoek) te gaan. Ook hierbij is het vermoeden dat reizigers dit al uit zichzelf aan het doen zijn. Naast de bescheiden transferia die Utrecht nu heeft, is er namelijk ook sprake van informele P+R op grote schaal. Waarschijnlijk duizenden automobilisten rijden 's ochtends de stad binnen om in een woonwijk (zonder betaald parkeren) hun auto neer te zetten en vervolgens met OV of vouwfiets naar hun bestemming te reizen. Dit is uiteraard een prima keuze, maar deze informele P+R zou veel meer in de regio en niet in de stad moeten plaatsvinden. Niet alleen vanwege de beperkt beschikbare ruimte in de stad, maar ook vanwege knelpunten in het wegennet in en rondom de stad. Maar daarvoor moet dan wel het OV en de fiets in die regio goed gefaciliteerd worden.

In het mobiliteitsplan 2040 werken we dan ook toe naar een integrale netwerkkaart 2040 waarin keuzes voor OV, fiets, parkeren op afstand en maatregelen voor autoverkeers-circulatie (knips en knijps) in samenhang worden gemaakt. De mobiliteitstransitie zal met name in de regionale vervoermarkt moeten plaatsvinden. Hierin kunnen het openbaar vervoer én de fiets een goed alternatief zijn.

2.3 Systeemsprong OV

Om het openbaar vervoer in de regio een goed alternatief voor de auto te laten zijn, is een Systeemsprong OV nodig. Hiervoor is het netwerkmodel Wiel met Spaken opgesteld in het regionale Toekomstbeeld OV Midden-NL⁸.

⁸ OV Toekomstbeeld midden Nederland - hoofdrapport, Goudappel Coffeng in opdracht van provincie Utrecht, mei 2019



Figuur 3: Voorkeursmodel Toekomstbeeld OV midden-Nederland

Dit netwerkmodel gaat uit van het intensiveren van de Sprinters rondom Utrecht met frequenties tot 8x/uur. De Sprinters én een deel van de Intercity's van en naar Utrecht halteert ook op enkele voorstadstations rondom de stad. Hier wordt de overstap geboden op een metro-achtig Wiel dat bestaat uit diverse tangenten die vanuit omliggende kernen en Amersfoort via de voorstadsknooppunten naar belangrijke bestemmingslocaties (Utrecht Science Park, Papendorp) en nieuwe woningbouwlocaties (Merwedekanaalzone, A12-zone, Leidsche Rijn) gaan. De knoop Utrecht Lunetten/Koningsweg wordt hierbij de tweede hoofdknoop van Utrecht. Vanuit de regio worden ook snelle en frequente radialen ontwikkeld naar het Centraal Station dat uiteraard de belangrijkste (internationale) hoofdknoop van Utrecht blijft.

2.4 Systemsprong fiets

Maar er moet ook een systemsprong in het fietsnetwerk plaatsvinden. De fiets is de snelst groeiende vervoerwijze in Utrecht en op belangrijke corridors zoals de binnenstadsas door het centrum wordt het netwerk nu al overbelast waardoor onveilige situaties ontstaan en niet iedereen hier meer durft te fietsen. Ook belangrijke knooppunten zoals het Westplein, Vredenburg, de Berenkuil en Vaartsche Rijn kunnen de enorme groei van het fietsverkeer niet aan. We gaan deze drukke corridors en knooppunten ontlasten door meer parallelle hoofd- en doorfietsroutes te creëren en op de belangrijke knooppunten meer ruimte voor fiets vrij te spelen door de auto-infrastructuur te beperken. Zo zal naar verwachting het doorgaande autoverkeer verdwijnen van de Catharijnesingel bij het Vredenburg (alleen bestemmingsverkeer gaat direct onder de grond de parkeergarages in), van het Paardenveld aan de noordzijde van het centrum, van het Ledig Erf aan de zuidkant van het centrum, maar ook in het Utrecht Science Park om ruimte te creëren voor de groeiende fietsstromen aldaar. Nieuwe routes worden gecreëerd buiten de belangrijke knelpunten in het autonetwerk om, deels door nieuwe schakels - met name bruggen en tunnels - bij barrières in de stad zoals kanalen, spoorlijnen en hoofdverbindingswegen.

2.5 Multimodale knooppunten

Dit systeem van radiale en tangentiële HOV-lijnen en het uitgebreide fietsnetwerk vormen ook het raamwerk voor een netwerk van multimodale overstapknooppunten in de regio. Hier wordt automobilisten gevraagd om hun auto te parkeren vóórdát ze in de file terecht komen en over te stappen op een directe OV-verbinding of een (deel)fiets naar hun bestemming in Utrecht. Deze auto's belasten daardoor niet meer het hoofwegennet rond Utrecht en de parkeercapaciteit op de bestemmingen hoeft hierdoor niet te worden uitgebreid. In de belangrijkste bestemmingsgebieden (stationsgebied, binnenstad en enkele kantorenlocaties) wordt een parkeerplafond van toepassing. Dit zijn de locaties met veel nieuwe werkgelegenheid, maar waar ook nog veel woningen zullen worden ontwikkeld, maar zonder dat het autoverkeer kan toenemen. Een parkeerplafond garandeert dit. Overheden en werkgevers zullen samen de werknemers en bezoekers moeten verleiden (of zelfs dwingen) om meer van de fiets en het OV gebruik te maken of hun auto op een multimodale knoop (P+R 2.0) aan de rand van de regio te parkeren.

2.6 Verkeerscirculatie auto

Tenslotte worden ook maatregelen in de verkeerscirculatie genomen om op die plekken waar teveel auto's zijn en de oversteekbaarheid, de doorstroming van OV en fiets en/of de leefbaarheid onder druk komen te staan, de auto minder ruimte te geven. Dit kan leiden tot knips in routes of zelfs tot het opheffen van een aansluiting op het hoofwegennet. Reductie van de totale hoeveelheid autoverkeer in de stad maakt dit makkelijker. Kortom, de netwerken in de stad zullen echt veranderen en daardoor ook de functionaliteit en de ruimtelijke inrichting op plekken. Sommigen zullen dit toejuichen, maar anderen zullen moeite hebben omdat zij zich moeten gaan aanpassen. Hoe leggen we dit uit en laten we zien dat het uiteindelijk het beste is voor de stad, haar inwoners en ook de bezoekers?

3. Goed samenhangend verhaal

3.1 Brede argumentatie

Hoe brengen we deze scherpe keuzes als een goed samenhangend verhaal richting de inwoners en bezoeker van Utrecht, zodat ze niet of minder boos worden? We willen dit doen door goed en duidelijk uit te leggen waarom de keuzes nodig zijn (urgentie, feitelijke ontwikkelingen en dat niet alles mogelijk is). Met name de argumenten van het verdelen van de schaarse ruimte en leefbaarheid zijn erg belangrijk. Inwoners snappen wel en ondersteunen in het algemeen dat er niet meer ruimte in de stad is voor uitbreiding van infrastructuur en parkeren. Meer ruimte voor groen, stoep, terrassen en veiligheid is een breed gedragen doel. Veelal horen we terug dat ze best willen nadenken over een alternatief voor de auto, maar dat ze vinden dat (met name) het OV geen alternatief is (te lange reistijd, halte te ver, bussen vol, etc.). We willen het gesprek dan ook van grof naar fijn voeren. Eerst duidelijk maken wat nodig is op netwerk niveau om een aantrekkelijk stad te zijn en te blijven; uitleggen dat zekere maatregelen nodig zijn om netwerk beter te laten functioneren. Vervolgens uitleggen dat dit ook iets betekent in de directe omgeving van de bewoner (in de buurt of de wijk). Vervolgens samen constateren dat dit effect heeft op het huidige mobiliteitsgedrag van de bewoner en tenslotte samen doornemen hoe de alternatieve reismogelijkheden voldoende aansluiten bij de behoefte die de betreffende bewoner heeft.

3.2 Fasering en prioritering

Ook is belangrijk te melden dat niet alles morgen al verandert. De bedoeling van de insteek van 'geen groei autoverkeer' is dat we tussen nu en 2040 continu werken aan geen groei, dus met kleine stapjes. De bedoeling is niet om eerst het autogebruik fors te laten toenemen en vervolgens hard in te grijpen. De bedoeling is om jaarlijks de ontwikkeling te monitoren en bij te sturen als de groei toch optreedt. Dat hoeft dus niet perse met veel harde ingrepen tegelijkertijd. Echter, vanuit de integrale afweging is het soms wel nodig om iets te veranderen. En soms is het ook nodig om eerst iets vervelend uit te voeren, voordat iets anders gerealiseerd kan worden. Zo is het nodig om eerst rondom de binnenstad enkele doorgaande straten autovrij te maken (knips) om ruimte te creëren voor fiets- en OV-routes die om de binnenstad heen lopen, zodat uiteindelijk de binnenstad ontlast kan worden van doorgaand verkeer en veel meer een aantrekkelijk verblijfsgebied kan worden waar ook iedereen weer durft te komen. Dat betekent dan omrijden of beter, een andere vervoerwijze kiezen.

3.3 Goede voorbeelden

Een ander middel is om goede voorbeelden te creëren en benoemen. Zo zijn de afgelopen jaren een aantal verregaande maatregelen uitgevoerd met allerlei consequenties. Zo is de Mariaplaats autoluw geworden waardoor een prachtige, aantrekkelijke looproute naar de binnenstad is ontstaan. Maar ook is de Adriaan van Ostadelaan getransformeerd van verkeersriool naar stadsstraat met meer ruimte voor terrassen en voetgangers. Beide zijn zowel door inwoners als bestuurders als zeer geslaagd beoordeeld. Maar ook de herinrichting van de 't Goylaan is uitgevoerd, met allerlei positieve en negatieve beoordelingen (en optimalisatie tot gevolg). Dergelijke voorbeelden helpen om duidelijk te maken wat er staat te gebeuren en wat de waarschijnlijke gevolgen zijn.

3.4 Mobiliteit voor iedereen

Een groot risico van het aanpassen en veranderen van netwerken is dat niet iedereen hierin mee kan bewegen. Er zijn kwetsbare doelgroepen die vanwege een fysieke beperking, een geestelijke beperking, een financiële beperking en/of een culturele beperking of taalbarrière moeilijk hun weg weten te vinden en dan ook nog geconfronteerd worden met grote veranderingen. We moeten ervoor zorgen dat deze doelgroepen ook mee kunnen in de mobiliteitstransitie. Als we het voor deze doelgroepen goed kunnen regelen, dan moet eigenlijk vrijwel iedereen zijn weg kunnen vinden. Dat betekent niet alleen aandacht voor de grote reizigersstromen, maar ook voor de kwetsbare inwoners van de stad, zodat zij kunnen meedoen en mobiel blijven.

4. Hoe komen we er?

De inhoud maken we als gemeente, maar in afstemming met mede-overheden, vervoerders en andere grote stakeholders. We gaan in gesprek met de stad over de benodigde keuzes en vragen inwoners om mee te denken en halen bij hen op wat ze ervan vinden. Dit gebruiken we bij de verdere uitwerking. Ook komt dan naar boven waar de meeste pijn zit en waar we dus keuzes moeten optimaliseren en/of beter moeten uitleggen. Het mobiliteitsplan is niet alleen een mobiliteitsverhaal. Het past in een brede keuzeafweging over hoe de stad zich moet en kan ontwikkelen. De samenhang met keuzes voor verstedelijking; waar en op welke wijze en met welk mobiliteitsprofiel woningen kunnen worden gerealiseerd, keuzes voor groen en recreatie en de bereikbaarheid daarvan, keuzes voor hoe de openbare ruimte er uit kan zien, kortom samenhangende keuzes over hoe we Utrecht een gezonde en aantrekkelijke stad laten blijven.

Het mobiliteitsplan 2040 zal naar verwachting in het voorjaar van 2020 in de inspraak gaan en na de zomer van 2020 door de gemeenteraad worden vastgesteld.

Literatuur of Referenties

1. Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, Mobiliteitsplan Utrecht 2025, Gemeente Utrecht met ondersteuning van Goudappel Coffeng 2016
2. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/37/sterke-groei-in-steden-en-randgemeenten-verwacht>
3. CBS – Statline - Bevolking; ontwikkeling in gemeenten met 100 000 of meer inwoners
4. <https://www.wlo2015.nl/mobiliteit>
5. Verkeersmodel Regio Utrecht VRU, versie 3.4
6. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/04/mobiliteit-in-stedelijk-nederland>
7. <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/2019-05-monitor-mobiliteitsplan.pdf>
8. OV Toekomstbeeld midden Nederland - hoofdrapport, Goudappel Coffeng in opdracht van provincie Utrecht, mei 2019