

Zienswijze Kracht van Utrecht Ontwerp Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Provincie Utrecht

Aan: zienswijze.ogv@provincie-utrecht.nl

Bcc: Statenleden via griffier Commissie MME t.a.v. de heer R. Poort

Van: de heer Jan (J.P.) Korff de Gidts, Poortstraat 6, 3572 HH Utrecht, contactenkvu@gmail.com

Organisatie: Werkgroep Kracht van Utrecht-initiatief

Betreft: Zienswijze Kracht van Utrecht Ontwerp Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Prov Utrecht

Datum: 1 november 2020

Geacht provinciebestuur van Utrecht,

Hierbij geven wij onze zienswijze op de Ontwerp-Omgevingsvisie (onze afkorting "OmVs") en -Verordening ("OmVo"). Ons motto van ons burgerinitiatief Kracht van Utrecht luidt: "hoe verduurzaam je ruimtegebruik en verplaatsingen in regio en stad Utrecht". Wij volgen onze overheid nauwgezet. Daarom geven we u hierbij onze wensen en suggesties voor oplossingen, waarmee u uw documenten kunt verrijken en aanpassen. Wij zouden het plezierig vinden als u onze wensen interpreteert als: "Gewenste aanpassing".

Allereerst complimenten voor de invulling van deze grote klus en het omvangrijke werk dat is verricht door de provincie. De ontwerp-Omgevingsvisie ("OmVs") en -Verordening ("OmVo") omvat honderden pagina's en vele thema's. U schetst een mooi beeld van het doel van de omgevingswet, presenteert een kleurenschijf met uitwerking in 7 thema's, u beschrijft uw sturingsfilosofie en uw ontwerp-uitvoeringsagenda.

Voor het thema GEZOND, DUURZAAM EN VEILIG BEREIKBAAR ziet u voor u zelf *als regionaal midden bestuur een belangrijke rol weggelegd in het organiseren van die samenwerking tussen Rijk en gemeenten.*

Over uw rol als Midden bestuur zijn we het zeer eens.

U schrijft in de OmVs op pagina 93

Bereikbaarheid begint bij ruimtelijke ontwikkeling. Zeker in de provincie Utrecht waar ruimte schaars is. Grootschalige woon- en werklocaties liggen bij voorkeur dicht bij elkaar (loop- of fietsafstand) of in de nabijheid van OV-knooppunten. Een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid is dan ook te bereiken met duidelijke keuzes in de ruimtelijke inrichting.

Wij zijn het ook eens met uw stelling dat RO-beleid om duidelijke keuzes vraagt.

U verwacht echter bereikbaarheid met nabijheid. (Zie "Dichterbij en sneller", Auteur o.a. Prof P. Hooymeijer Universiteit van Utrecht, Raad voor de Leefomgeving 2016). Is nabijheid geen provinciaal belang? Is het uw visie om hier in de toekomst verandering in te brengen, zodat er nabijheid ontstaat en meer mogelijkheid voor lopen fietsen en OV?

Het continu scheiden van wonen en werken levert steeds meer woon-werk verkeer en grotere reisafstanden op. Bedrijventerreinen worden voor 80% bevolkt door bedrijven die geen hinder veroorzaken en prima een plek in een meer stedelijke omgeving verdienen.

Onze zienswijze luidt:

In het gebruik van de schaarse ruimte om ons heen is jarenlang de focus gelegd op bereikbaarheid met meer infrastructuur voor de auto, die veel ruimte vraagt. In de regio zijn wonen en werken zo ver uit elkaar gehaald dat er dagelijks grote regionale autoverkeerstromen met een groot beslag op ruimte en gezonde leefomgeving zijn ontstaan.

Via de mail deelde een van uw OmVs-medewerkers ons recent mee dat u geen verplaatsingskaarten beschikbaar heeft. Wij missen deze kaarten met onderliggende data omdat kaarten + data een belangrijke basis zijn voor analyses, niet alleen van bereikbaarheid van locaties, maar ook van analyses van de nabijheid van herkomst en bestemming ("HB-analyses") voor RO-beleid van provincie, gemeenten en Rijk. Nuttig en noodzakelijk, juist vanwege de door ons bepleite trendbreuk in energie - en ruimtebesparing¹. Ook handig en

¹ Zie B. Slijkhuis cs: [https://www.krachtvanutrecht.nl/Content/2027081858/krachtvanutrecht/images/Trendbreuk Nodig! Regionale Klimaattafel Mobiliteit en Ruimte U10 - 190919.pdf](https://www.krachtvanutrecht.nl/Content/2027081858/krachtvanutrecht/images/Trendbreuk%20Nodig!%20Regionale%20Klimaattafel%20Mobiliteit%20en%20Ruimte%20U10%20-190919.pdf)

noodzakelijk voor uw de uitwerking van uw Regionale Mobiliteitsstrategie, een verplichting voortvloeiend uit het Landelijk Klimaatakkoord, en de Klimaatwet. Zoals verwoord in de recente Klimaatnota van het kabinet.

Onze wens (1) luidt: Maak dit type kaarten met verplaatsingen vanuit, binnen en naar de provincie en communiceer deze met duiding van die huidige grote regionale autoverkeerstromen, bijvoorbeeld voor 2019.

Bedenk dat heel Nederland met de fiets weliswaar bereikbaar is, maar dat *in de provincie Utrecht* velen met de fiets de afstand naar het werk in de nabijheid overbruggen. Sterker nog: de provincie werkt aan een heel fietsnetwerken stimuleert het fietsen naar het werk! De gemiddelde autorit is vanuit, binnen en naar de provincie schat het CBS wij op 20 km! Met de E-fiets zijn medewerkers van USP en UMC, die in Houten wonen sneller met de fiets thuis dan met een auto. Auto's staan dan bij UMC en USP nog in de file. Steeds meer fietsers en wij vinden dat autoverkeerstromen juist vanuit regio en gemeenten beïnvloedbaar zijn. Vooral als je je leefomgeving en nabijheid centraal stelt, niet alleen bereikbaarheid per auto nastreeft en actieve mobiliteit met de fiets wilt stimuleren om meer te bewegen. Bewegen op eigen energie levert energiebesparing en CO2-winst op.

Wens (2): Benoem in de Omvs, de OmVo, de regionale programmering en de programma's nut en noodzaak voor de transitie naar duurzame, volhoudbare verplaatsingen vanuit, binnen en naar de provincie en regio's en sluit aan op het Coalitieakkoord 2019-2023, Nieuw Energie: *Inwoners en bezoekers van de provincie nemen vaker de fiets en het openbaar vervoer. In 2023 zijn 50% van alle ritten onder de 15 kilometer op de fiets. Het gebruik van het openbaar vervoer groeit met 20%.*

Onze zienswijze: Wilt u uw mobiliteitsopgave 'allemaal' oplossen met een efficiënte schaal-sprong en een knooppuntenbenadering, terwijl het huidige mobiliteitsstelsel zijn grenzen meer dan heeft overschreden? Wilt u als provincie in feite op alle modaliteiten groei faciliteren en tevredenheid nastreven?

Wens (3): Neem in uw documenten en instructies een plafond op voor autoverplaatsingen op. De provincie hoeft niet voor alle groei en voor alle modaliteiten groei te faciliteren. Beoordeel nadrukkelijker welke modaliteit op welke locatie juist minder aantrekkelijk gemaakt moet worden, waarbij modaliteiten die meer ruimte en energie vragen zijn dus niet de voorkeur genieten. Neem aansluitend in uw OmVo de daadwerkelijke doelen, criteria en voorwaarden op, waarmee provincie en gemeenten dit dienen te bereiken.

Wens (4): Neem in uw documenten en instructies op groei van marktaandeel in verplaatsingen met de fiets (op de korte afstanden) en als "treinfietsers/P&R-gebruiker met het OV (bus+tram+trein voor de grotere afstanden).

Wens (5): Maak zichtbaar welke effecten dit heeft op de bovengenoemde kaarten van verplaatsingen. Maak een legenda met dashboard om de transitie te volgen en leg vast welke positieve neveneffecten dit heeft op de uitstoot van CO2 en luchtverontreiniging (e.d) en de hoeveelheid beweging van de inwoners van de provincie.

Onze zienswijze: Uw OmVs mist in paragraaf 4.5 een 'sense of urgency' ten aanzien van dit grote ruimtelijke vraagstuk waar wij als regio voor staan.

Wens (6): Benoem in OmVs en OmVo uw 'sense of urgency' inzake de klimaatopgave en de klimaatopgave als randvoorwaarde en werk dat uit in een programma voor 2021- 2030 en daarna.

Onze zienswijze: 2/3 van de autoverplaatsingen op de Ring Utrecht hebben de stad of de regio als vertrekpunt of bestemming (bron: Rijkswaterstaat). De groei in het gebruik van fiets en OV vermindert de noodzaak tot verbreding van snelwegen, evenals de groei in het voor een of twee dagen thuiswerken. Mede door Corona is er een nieuwe situatie ontstaan: anno 2020 is het zaak dat de provincie opnieuw positie bepaalt. Meer autoverkeer op de Ring zal de transitie naar actieve gezonde verplaatsingen extra bemoeilijken.

Wens (7): Besluit dat je als provincie geen verbreding van de A27-Amelisweerd naar 2x7 rijstroken nodig hebt en neem dat op in uw documenten en instructies.

Onze zienswijze: We vinden met de coalitie en GS dat burgers, gemeenten en provincie toe zijn aan een trendbreuk: werken in de nabijheid van wonen, meer lopen, fietsen en OV per bus en trein, minder autoritten. Minder CO2-uitstoot van het autoverkeer betekent ook minder uitstoot van stikstof, fijnstof en lawaai.

Verlaging van de max snelheid van 100km/u naar 80 km/ uur op de Ring Utrecht (zoals verwoord in uw Coaliteakkoord 2019-2023) zal leiden tot minder uitstoot en minder ongevallen.

Wens (8): Werk (en omschrijf) voor de periode tot 2030 een trendbreuk in actief, gezond en veilig verplaatsen en vul die aan met concrete, meetbare doelen en neem die op in uw documenten en instructies.

Onze zienswijze: Een PlanMER met alleen een “veronderstelde” reductie van automobilititeit is echt te zacht, en levert vermoedelijk PAS en Urgenda achtige rechtszaken op. De urgentie van het klimaatakkoord, gezonde lucht en zich opstapelende (stikstof!) plannen van de overheid vragen om ander beleid. “Niet alles kan”. Hoe kunnen provincie, samen met gemeenten werken en wonen dicht bij elkaar brengen? Hoe kunnen gemeenten in nieuwbouwplannen ook voor werkgelegenheid dichtbij zorgen? Hoe kunnen gemeenten zorgen dat je in de wijk je voorzieningen lopend en fietsend nabij zijn? Hoe kan een gemeente in (nieuw- en ver-) bouwplannen voor een netwerk voor lopen, fietsen en Hoogwaardig Open Vervoer zorgen? Welk parkeerbeleid past in de beoogde trendbreuk? Is de dichtheid waarin wordt gebouwd geen indirect provinciaal belang? Hoe lager de dichtheid, hoe meer plannen er nodig zijn en hoe langer de woonwerk afstanden en groter de auto afhankelijkheid. Parkeernormen hebben doorslaggevende invloed op de dichtheden van sub urbane plannen. Is het uw visie op onze leefomgeving om door te gaan met het aanleggen van functie gescheiden auto-georiënteerde woonwijken in lage dichtheden en extensieve auto-afhankelijke bedrijventerreinen van 1-laags bouw, beiden kansloos voor een gezonde OV-exploitatie? Is het uw visie om functie gescheiden extensief gebruik in de huidige naoorlogse woonwijken en bedrijventerreinen in stand te houden?

Wens (9): Beschrijf vanuit bovengenoemde vragen de rol van de provincie als midden bestuur voor alle verplaatsingen die voor lagere emissies zorgen. En verwerk die in uw documenten en instructies, die u (o.a. In uw OmVo) aan gemeenten stelt en van het Rijk verwacht.

Aanbod: Wij zijn bereid met de provincie uit te wisselen, hoe je dit (o.a. in de OmVo en Mobiliteitstoets) kunt verwerken.

Wens (10): Vraag als provincie van gemeenten om antwoorden te geven op bovengenoemde vragen en leg dat vast in instructie voor gemeenten in de OmVo.

Wens (11): Een uitwisseling met provincie en gemeenten, die een voorloperpositie willen innemen voor duurzame, gezonde en veilige verplaatsingen.

Wens (12): Een uitwisselingsproces met provincie en gemeente, hoe je voorbeeldprovincie en voorbeeldgemeenten zou kunnen worden voor het verduurzamen van ruimtegebruik en verplaatsingen.

Vanzelfsprekend zijn we graag tot nadere inlichtingen, uitwisseling en samenwerking bereid.

We behouden ons het recht voor om onze zienswijze later aan te vullen.

Ten slotte: Graag ontvang ik van u een bericht van goede ontvangst van deze zienswijze.

Hoogachtend,

Namens een werkgroep van de Kracht van Utrecht
J.P. Korff de Gidts, projectleider
<http://www.krachtvanutrecht.nl>
contactenkvu@gmail.com
06 3363 0344