

DUURZAAMHEIDSRAAD GEMEENTE UTRECHTSE HEUVELRUG

College van B&W Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Leden van de Gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug
Kerkplein 2
3941 HV Doorn

cc. Jan-Willem Hut, Erwin Ketelaar
Onderwerp: Advies Mobiliteitsplan
Datum: 9 januari 2025

Geachte leden van het College en leden van de Gemeenteraad,

In opvolging van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan “Sturen naar duurzame mobiliteit” (GVVP, 2010) is een Ontwerp Mobiliteitsplan opgesteld. Dit Ontwerp Mobiliteitsplan wordt op 30 januari 2025 voorgelegd aan de Gemeenteraad. Graag wil de Duurzaamheidsraad haar overwegingen over het Ontwerp Mobiliteitsplan met u delen, om bij te dragen aan de verdere verduurzaming in de gemeente.

In algemene zin constateert de Duurzaamheidsraad dat het voorliggende Ontwerp Mobiliteitsplan in de basis een goed en leesbaar document is.

Het heeft een omvattend karakter -alles staat er wel in- en het is duidelijk dat de ambitie groot is en vaak al langer bestaat. Echter, beleidsrichtingen worden weliswaar duidelijk neergezet, maar veelal afgezwakt door voorbehoud als ‘zo mogelijk’, ‘op termijn’ of ‘de haikbaarheid onderzocht’. Daarmee wordt te weinig richting geduid voor de implementatie, die aan bod zal komen in het beoogde Uitvoeringsplan. Bovendien worden er maar beperkt harde, echte keuzes gemaakt.

Dit, tezamen met de veelheid aan voornemens, maakt dat een **Prioritering** nodig is van hetgeen bereikt moet worden. Niet pas in het Uitvoeringsplan, maar al hier en nu bij de beleidsvorming moet meer actiegericht worden gewerkt. Bijvoorbeeld door ruimte te geven voor snel te starten pilots voor het laaghangende fruit.

Dat vereist **Moed en Lef** van het College én de Gemeenteraad om over al dan niet praktische bezwaren heen te stappen en daadwerkelijk richting te geven voor de implementatie, om zo snel actie te nemen en de veranderingen te realiseren.

Overwegingen

Het is goed dat het in Ontwerp Mobiliteitsplan de doelstelling uit de Omgevingsvisie om het gemotoriseerd verkeer in onze gemeente te verminderen is overgenomen.

Om te voorkomen dat dit een mooi voornemen blijft, pleiten wij nadrukkelijk voor toevoeging van milieuzones aan het uitvoerings-instrumentarium. Deze worden in een toenemend aantal gemeenten al toegepast en hebben vanuit een duurzaamheidsoogpunt een voorkeur. In de periode om het verkeer te verminderen, geeft vervanging van fossiel door elektrisch vervoer direct een extra reductie van CO₂ en verkeersoverlast (fijnstof, geluid).

De Duurzaamheidsraad pleit ervoor dat de gemeente met de implementatie van milieuzones, meer ambitie toont dan het huidige voornemen om op termijn(!) de haikbaarheid daarvan te onderzoeken (E8). Wij hopen dat nog dit jaar een eerste pilot kan starten in plaats van een haalbaarheidsstudie.

Naar de mening van de Duurzaamheidsraad impliceert het streven naar een afname in het gebruik van de auto, in combinatie met een gemeten afname op dit moment, ook dat het leidt tot beleid om geen extra, nieuwe wegen aan te leggen in onze gemeente omdat daardoor juist meer verkeer wordt aangetrokken.

Er wordt terecht 'aan de slag gegaan' tegen asociaal en gevaarlijk rijgedrag. Echter landelijke en regionale campagnes ten spijt vinden wij dat meer dwingende maatregelen onderzocht moeten worden, waarbinnen directe handhaving een centrale rol speelt, bijvoorbeeld door de inzet van BOA's.

De Duurzaamheidsraad staat positief tegenover de invoering van een vorm van betaald parkeren voor toeristisch verkeer [F6], onder meer bij de toegangspunten van het Nationaal Park, bijvoorbeeld door een digitaal aan te schaffen parkeervignet of betaalautomaten. Wel zouden we snel meer directe actie willen zien dan onderzoek, bijvoorbeeld middels een pilot. Gerelateerd hieraan wijzen we op ons eerder advies (juni 2021) om de milieu impact van toerisme beter meetbaar te maken, door als gemeente een "Green Destination Certificering" aan te vragen [[advies-toerisme-en-recreatie-juni-2021.pdf](#)].

Ongeveer 85% van de mobiliteit in de gemeente is toe te schrijven verkeer met herkomst en/of bestemming in de gemeente. Dit betekent dat de gemeente 85% van het verkeer 'direct onder haar hoede' heeft en dus ook de sleutel tot een oplossing onder bereik. Dit biedt bij uitstek kansen om actief een gekende groep inwoners te bereiken en te beïnvloeden en om daadkracht en durf te tonen om verduurzaming van de mobiliteit te stimuleren of zelfs af te dwingen.

Samenvattend

De Duurzaamheidsraad vindt het voorliggende Ontwerp Mobiliteitsplan een goede eerste aanzet voor beleid om de transitie naar meer duurzame mobiliteit in onze gemeente vorm te geven. De Duurzaamheidsraad onderkent dat dit een taai proces is en lastige keuzes impliceert waarvan de effecten vaak ook pas op wat langere termijn zichtbaar zijn.

De Duurzaamheidsraad vindt het daarom noodzakelijk dat er in het Ontwerp Mobiliteitsplan nog een concretiseringslag wordt gemaakt, waarbij keuzes helder en zonder voorbehoud worden verwoord, zodat het plan minder vrijblijvend en meer actiegericht wordt. Dit is noodzakelijk om implementatie van de beleidskeuzes en -voornemens in de praktijk voortvarend te kunnen implementeren, al dan niet middels pilots, en niet te verzanden in verdere studies en discussie.

De Duurzaamheidsraad is er zich van bewust dat het van het College en de Gemeenteraad moed en lef vraagt om de lastige keuzes voor een duurzame mobiliteit concreet te maken en voortvarend te implementeren. Desgewenst kan er op de Duurzaamheidsraad een beroep worden gedaan voor ondersteuning om kritiek en weerstand met argumenten het hoofd te bieden.

Namens de Duurzaamheidsraad,

Judith Borsboom	voorzitter
Piet de Wildt	secretaris