

Pythagoraslaan 101  
Postbus 80300  
3508 TH Utrecht

Tel. 030-2589111  
Fax 030-2583140  
<http://www.provincie-utrecht.nl>

Aan:  
Bestuur Regio Utrecht  
het Dagelijks Bestuur  
Postbus 14107  
3508 SE Utrecht

Datum	27 juli 2004	Sector	VBV
Nummer	2004wvv001178i	Referentie	A. van Soelen
Uw brief van	14 april 2004	Doorkiesnummer	3965
Uw nummer	2004-684	Faxnummer	
Bijlage	geen	E-mailadres	
		Onderwerp	concept RVVP

Geacht bestuur,

Het BRU heeft het concept Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2005-2015 aan ons toegezonden met het verzoek om daarop te reageren. In onze reactie beperken wij ons tot de hoofdlijnen. Een aantal detailopmerkingen worden separaat ambtelijk doorgegeven.

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van het BRU (RVVP) vormt tezamen met het Strategisch Mobiliteitsplan van de Provincie Utrecht (SMPU) het kader voor het verkeer- en vervoersbeleid en de uitwerking ervan voor het gebied van de Provincie Utrecht. Bij het opstellen van de Strategische Mobiliteitsvisie (SMV) onderschreven wij al het belang dat onze plannen goed op elkaar zijn afgestemd. We constateren dat het voorliggende RVVP goed aansluit op deze visie en de ambities van de provincie, zoals vastgelegd in het SMPU.

Het BRU spreekt in het RVVP uit om in beleidsvorming en -uitvoering goed en veel te willen samenwerken met andere betrokkenen in een Luteijn-aanpak. Wij zijn het met u eens dat voor een geslaagde uitvoering van dit plan, de samenwerking met andere wegbeheerders en het betrekken van maatschappelijke organisaties van groot belang is. Daarom is de provincie voorstander van de voortzetting van de groeiende samenwerking met het BRU. Dit zowel vanuit de taak van wegbeheerder en vervoersautoriteit, als vanuit ons mede opdrachtgeverschap voor de Luteijn – projecten in de regio, voor het ROV en voor VenM.

Het RVVP geeft aan dat het BRU vanwege verdergaande bezuinigingen en vertraging van de uitvoering van maatregelen zoals aangekondigd in de rijksbegroting 2004, scherp gaat letten op het rendement van de maatregelen en op de prioritering ervan. De Provincie Utrecht constateert een groot financieel gat tussen de ambities in het projectenoverzicht (totaal ca 3,5 mld euro) en de financiële mogelijkheden (van ca 1 mld euro). De wijze van prioritering achten wij dan ook cruciaal. De prioriteringswijze zoals aangegeven in het RVVP maakt volgens ons echter niet duidelijk hoe de evenwichtigheid van de projecten ten aanzien van alle beleidsdoelstellingen bewaakt gaat worden. Hoe denkt het BRU, zonder vooraf keuzes te maken in het projectenoverzicht, te waarborgen dat alle beleidsdoelstellingen voldoende aandacht krijgen?

Ten aanzien van de onderdelen van het RVVP - Uitwerking van beleid, Integratie en Monitoring en Uitvoeringsprogramma - hebben wij de volgende opmerkingen.

### **3. Ruimtelijke ordening**

We merken op dat in het RVVP wordt gesproken over Bunnik-Zuid, waar het BRU in het RO-traject (NSV) spreekt over de driehoek Houten-Bunnik-Werkhoven. Wij missen deze driehoek ook in tabel 3.2 en vragen ons af hoe deze locatie in de tabel zou scoren. Volledigheidshalve verwijzen wij hier naar onze reactie op uw Nota Structuurvisie d.d. 17 februari 2004, onderwerp 'reactie Nota structuurvisie RSP'; briefnummer 2004REG000309i.

### **4. Autoverkeer**

Met u zijn wij van mening dat alleen ingrijpende maatregelen een verdere groei van het autogebruik de komende jaren kunnen afremmen. Daarbij is uw standpunt ten aanzien van prijsbeleid en van de verkenningen naar de effecten daarvan op het regionale wegennet helder. Ons inziens is het op dit beleidsterrein nodig dat de rijksoverheid het initiatief neemt en de kaders aangeeft. Op basis van die kaders en de daarbij behorende wetgeving kan de regio dan komen tot een nadere uitwerking. Wij zijn van mening dat voor deze uitwerking een intensieve samenwerking onontbeerlijk is.

Ook wij zijn voorstander van het systematisch met betrokkenen bekijken van alle aansluitingen tussen regionale wegen en autosnelwegen op oplossingen op maat. Het strookt met onze visie op het wegensysteem als één netwerk met goede onderlinge verknopingen. Hierin geeft het RVVP prioriteit aan de Ring rond Utrecht. Wij willen dat verbreden: wij willen bevorderen dat in regionaal verband prioriteit wordt gegeven aan drie planstudieprojecten: A2-A12-A27-N230 rond Utrecht (de **ring**), A27-A1-A28 (de **driehoek**) en A2-A27-A12 bij Nieuwegein (de **puntzak**).

### **5. Fiets**

Het fietsbeleid in het RVVP sluit goed aan bij het beleid van de provincie. Het belang van het realiseren van goede voorzieningen is zowel in RVVP als SMPU uitgangspunt. Echter, in het RVVP is een andere insteek gekozen voor het opzetten van het fietskernnet dan in het hoofdfietsroutenet in het SMPU. Daardoor zijn er verschillen tussen beide netten. Dit behoeft echter geen bezwaar te zijn.

In het RVVP is gekozen voor het zoveel als mogelijk toepassen van rode verharding voor het kernnet ter vergroting van de uniformiteit en herkenbaarheid van de fietsverbinding. De provincie heeft hier niet overal voor gekozen. Voor de provinciale fietspaden in het kernnet zal in het kader van onderhoud of vervanging per situatie, mede aan de hand van de beschikbare middelen, een afweging worden gemaakt.

### **6. Openbaar vervoer**

In het RVVP gaat de meeste aandacht uit naar de bereikbaarheid van de stedelijke en regionale kerngebieden. Het RVVP geeft daarbij aan dat de vervoersfunctie zwaarder weegt dan de sociale functie. Voor de sociale functie is de Regiotaxi bedoeld. Wij vragen echter specifieke aandacht voor de zwakke lijnen van het BRU in het buitenstedelijk gebied. Wij pleiten er met nadruk voor om het lijngebonden openbaar vervoer zoveel en zolang mogelijk in stand te houden, met name daar waar directe betrokkenheid met de openbaar vervoer concessies van de provincie Utrecht aan de orde is. U kunt hierbij onder andere denken aan de gemeenten Baarn (lijn 59) en Maarn (lijn 54) en wellicht ook aan diverse andere gemeenten.

Er wordt in het RVVP geconstateerd dat er een aantal lijnen zijn met gemiddeld weinig reizigers per rit (<10). Bekeken wordt wat er met die lijnen zal worden gedaan. Niet duidelijk is of de in het Streefbeeld Dienstregelingen 2001 neergelegde minimumnormen voor de gemiddelde bezetting van 4 (en 6) personen daarbij wordt gehanteerd. Wij pleiten ervoor dit, vanwege de sociale functie die het OV heeft, wel te doen.

In het RVVP wordt aangegeven dat continu met de vervoerder de marketing onder de aandacht moet blijven. Hier zijn we het mee eens. We zijn het eens met het feit dat de ontwikkelingsfunctie primair bij de vervoerder ligt maar dat het initiatief in de praktijk vaak bij de overheid ligt. De nu ingeslagen weg waarbij de vervoerautoriteiten gezamenlijk vervoerders opdracht geven (en initiëren) om het openbaar vervoer verder te ontwikkelen (bijv. op het gebied van sociale veiligheid en in de toekomst ook marketing en duurzaamheid) moet volgens ons worden voortgezet. Deze samenwerking tussen vervoerautoriteiten zal verder moeten worden uitgebreid.

Op kaart 6.5 missen we de door het BRU voorgestelde tangentiële verbindingen rondom de stad Utrecht (verbinding Nieuwegein-Houten-Driebergen). Ziet u van deze verbinding af?

Het RVVP geeft aan dat de aanleg van een extra spoorlijn naar Almere langs de A27 - de zogenaamde Stichtse lijn – nu geen prioriteit heeft omdat deze verbinding op dit moment niet levensvatbaar is. Wij zijn voorstander van kwaliteitsverbetering van het interregionale openbaar vervoer. Het gaat daarbij om verbindingen met een hoge frequentie tussen de stedelijke centra in de Randstad. Onderdeel van dit concept is een goede hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Utrecht, Hilversum en Almere via de Stichtse Brug. Realisering van de zogeheten Stichtse Lijn achten wij noodzakelijk bij substantiële verdere verstedelijking van Almere, zeker gelet op de samenhang van het stadsgewest Utrecht met het Gooi en Almere. Over het exacte tracé en de vorm van openbaar vervoer zal nog nader onderzoek en besluitvorming moeten plaatsvinden.

Randstadspoor heeft voor RVVP 'allerhoogste' prioriteit (terecht), maar zit in de teksten toch redelijk verstopt. De inhoud kunnen wij als provincie van harte onderschrijven. Het kaartje met nieuwe Randstadspoorstations dient nog wel te worden aangepast aan het akkoord met minister Peijs van 3 juni jl.

### **7. Parkeren en mobiliteitsmanagement**

In 6.4 wordt geconstateerd dat spitslijnen onvoldoende functioneren en dat daarvoor opheffing dreigt. Dit is een teleurstellende ontwikkeling omdat juist in de spits de capaciteit van het wegennet onvoldoende is. Niet duidelijk is ons waarom een doorgroei naar reguliere lijnen noodzakelijk is. Het betreft hier vervoer op maat waaraan tijdens het overige deel van de dag en avond geen of nauwelijks behoefte is. Wij vinden met u dat een gericht pakket aan maatregelen (vervoermanagement, parkmanagement, sturend parkeerbeleid, etc. ) wellicht tot een betere bezetting van deze lijnen kan leiden. Daarnaast kan ook in de tarieven sfeer dit vervoer aantrekkelijk(er) gemaakt worden. Wellicht iets om in de experimentele sfeer uit te proberen. (Zoals Leiden-Den Haag)

Het BRU kijkt natuurlijk ook de bestemmingsplannen van de 10 gemeenten. In het RVVP missen wij echter een toetsingskader voor mobiliteit. De provincie heeft in het Ontwerp-streekplan aangegeven een mobiliteitstoets uit te gaan werken. Deze wordt opgenomen in de Handleiding bestemmingsplannen en zal worden gebruikt bij de plantoetsing. De toets zal verplicht worden gesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen die een relatief groot aantal verplaatsingen tot gevolg hebben. Volledigheidshalve verwijzen wij ook naar onze reactie op uw Nota Structuurvisie d.d. 17 februari 2004, onderwerp 'reactie Nota structuurvisie RSP'; briefnummer 2004REG000309i'

### **8. Verkeersveiligheid**

Het RVVP beoordeelt de ambities van Duurzaam Veilig 2, gelet op de gereduceerde rijksbijdrage, niet realistisch. Ook de provincie heeft haar oorspronkelijke ambities ten aanzien van Duurzaam Veilig 2 bijgesteld toen duidelijk werd dat het Rijk niet in voldoende mate financieel aan de plannen zou bijdragen. In het SMPU is als doel opgenomen minimaal -25% doden en -10% gewonden in 2010 t.a.v. basisjaar 1998.

Geconstateerd kan worden dat het RVVP wat de verkeersveiligheid betreft minstens zo ambitieus is als de provincie (zo niet ambitieuzer). Wij zijn blij dat ook het RVVP verder gaat in het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers dan het Rijk in de Nota Mobiliteit lijkt te gaan opnemen.

Het BRU wordt ook verantwoordelijk voor de organisatie en aansturing van maatregelen op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving. Het wil daarbij gebruik maken van de kennis en ervaring van het ROV en in 2004 overleggen met provincie en gemeenten over de meest geschikte vorm hieromtrent. De provincie wil het ontwikkelen en uitvoeren van een programma voor permanente verkeerseducatie (ROV) samen met het BRU oppakken.

## **9. Leefbaarheid**

Wij vinden ook dat snelheidsverlaging op de Ring Utrecht kan leiden tot significante milieuwinst. In ons SMPU hebben wij aangegeven dat wij mogelijkheden tot het beperken van geluidhinder door het verlagen van de snelheid op de stroomwegen rond de grote steden met Rijkswaterstaat willen bespreken. Verkeer en Waterstaat overweegt deze maatregel in ieder geval voor het deel A12 ter hoogte van Hoograven.

Het RVVP bepleit het opstellen van een regionale verkeersmilieukaart en wil hiertoe met gemeenten overleggen. Ook wij zijn als beheerder van wegen in BRU-gebied voorstander van een dergelijke kaart en stellen voor hierbij samen te werken.

## **10. Goederenvervoer**

Het BRU gaat volgens het RVVP meer aandacht aan goederenvervoer geven. Wij onderschrijven het belang van die aandacht en ondersteunen de door het BRU daarbij geformuleerde visie. Wij willen het BRU in dit kader wijzen op GOVERA (goederenvervoer Randstad), de projectorganisatie waarin de Rijkswaterstaat directies, provincies, grote gemeenten, Kamers van Koophandel en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven van de vier randstadprovincies op het gebied van goederenvervoer samenwerken.

## **11. Categoriëring**

Een van de RVVP uitgangspunten /ontwerpcriteria is, dat busroutes worden afgewikkeld via stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen. Wij nuanceren dit uitgangspunt. Het is ons inziens mogelijk en onder omstandigheden soms wenselijk, een busroute goed over een verkeersluw(er) gemaakte weg te leiden. In bebouwde kommen in het landelijk gebied zal er sowieso sprake zijn van busroutes op wegen met erftoegangsfunctie. Wellicht is het uitgangspunt meer specifiek bedoeld voor ontsluitende openbaar-vervoer-verbindingen.

## **12. Effecten en consequenties**

Het RVVP noemt een aantal maatregelen en consequenties. Op een enkel onderdeel geven wij een reactie:

- NRU laten doorgroeien tot stadsautoweg met 80 km/uur. Wij zien dit uiteraard als onderdeel van de studie Ring om Utrecht.
- Overwegen de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding op de A12 van De Meern tot Driebergen uit te voeren in een door te trekken parallelbanensysteem. 80 km/h invoeren op de parallelbanen van de Ring om Utrecht (voor een deel dus de A12). Wij merken op dat hier het HWN en OWN functioneel in elkaar schuiven: de parallelbanen vervullen een regionale functie met mogelijk een OWN-snelheidsregime.
- Voor de A27, met name de bak van Amelisweerd, bepleit het RVVP naast de geplande oostelijke spitsstrook ook een westelijke. Voorts voorziet het RVVP desondanks capaciteitstekorten op dit traject. Ook wij pleiten ervoor hieraan aandacht te besteden in de studie Ring om Utrecht en daarbij in overweging te nemen dat de parallelbaanfunctie met OWN-snelheidsregime (zie hierboven) mogelijk goed kan worden vervuld door de Waterlinieweg.
- Ten aanzien van de Waterlinieweg merken wij nog op dat functie en gebruik van deze weg naar ons oordeel onderdeel zijn van de studie Ring om Utrecht. Gezien de opmerkingen die wij hierboven al gemaakt hebben zou het categoriseringsverschil tussen SMPU en RVVP wellicht een academische verschil kunnen blijken.

Vanuit onze rol als beheerder van wegen binnen het BRU-gebied maken wij nog de volgende opmerkingen:

- Het BRU zegt in het RVVP om samen met de gemeenten te willen nagaan of er maatregelen nodig en wenselijk zijn en welke deze maatregelen zouden kunnen zijn. Wij gaan er van uit dat hierbij ook de provincie als wegbeheerder wordt betrokken. Ofwel omdat wij de feitelijke wegbeheerder zijn, dan wel vanwege mogelijke veranderingen van verkeersaanbod op aansluitend provinciale wegen.
- De provinciale wegen binnen het BRU gebied komen het SMPU en RVVP qua categorisering overeen met uitzonderling van de N224 vanaf Zeist naar het oosten: gebiedsontsluitingsweg respectievelijk erftoegangsweg.

### **13. Monitoring**

Het inhoud geven aan een beleidsmonitor om inzicht te krijgen in de effecten van het gevoerde beleid is één van de randvoorwaarden die de wetgever stelt aan een RVVP. Het streven om naast dit instrument, gezamenlijk met regionale partners, een BER op te stellen met cijfers over algemene ontwikkelingen sluit aan bij de aanpak geformuleerd in het provinciale SMPU en bij hoe dit nu verder vorm krijgt in de Luteijn samenwerking.

### **14. Uitvoeringsprogramma**

De nieuwe subsidieaanpak van het BRU zoals vastgelegd in de verordening van 17 maart 2004, wordt globaal omschreven in het RVVP. Het verbaast ons zeer dat hierbij niet naar de provincie als wegbeheerder en daarmee als mogelijke subsidieontvanger wordt verwezen. De Provincie Utrecht is als zodanig wel in de verordening benoemd. Wij gaan er dan ook vanuit dat we ook in de toekomst voor subsidie in aanmerking komen. Verder gaan we er vanuit dat niet alleen voor gemeenten, maar ook voor de provincie, de mogelijkheid bestaat budgetten op te nemen “gereserveerd voor de uitvoering van niet vooraf benoemde projecten of maatregelen”.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
Het college van Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Provinciesecretaris,