

## Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Beleidsmonitor SMPU

Cie-datum :20 januari 2005

Cie-nummer: 2005IME05

---

**Procedure:** in GS (na Cie. Vergadering) op: nvt  
eerdere behandeling in cie: nee  
in PS: nee

inspraak:nee  
op:  
op:

---

Behandelend ambtenaar: Bart Althuis  
Portefeuillehouder: Ger Mik

toestel: 3241

---

### Inleiding

In december 2003 is het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU) door Provinciale Staten vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat ontwikkelingen “gemonitord” zullen worden en een eerste evaluatie plaatsvinden van het SMPU zal plaatsvinden in 2007.

Ook in de provinciale begroting zijn indicatoren opgenomen om de voortgang t.a.v. het vastgestelde beleid te kunnen volgen.

In deze beleidsmonitor is niet meegenomen het monitoren van uitgevoerde maatregelen. Hiervoor wordt verwezen naar het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan (UMP).

Eerdere formuleringen van een beleidsmonitor waren niet voldoende uitgewerkt om daadwerkelijk te gaan monitoren. In de memo “beleidsmonitor SMPU” (dd 14-12-2004) staat een concreet en uitvoerbaar voorstel voor een BELEIDSMONITOR SMPU.

In het Richtprogramma van het SMPU is een bedrag van 640.000 euro (ex BTW) opgenomen voor monitoring activiteiten. Op basis van deze monitor zal GS in de begroting 2006 hiervan € 250.000 voor de periode tot 2010 opnemen in het UMP.

---

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

### Wordt geagendeerd:

ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

---

### Beoogd effect

Het mogelijk maken van de toegezegde tussentijdse evaluatie van het SMPU beleid in 2007

### Communicatie

Het betreft een uitwerking van beleid dat in het SMPU is aangekondigd.

Daarom is externe communicatie (persbericht oid) nu niet opportuun. Dit is wel nuttig als er inhoudelijk iets te melden valt over hoe het nu staat met de voortgang in het realiseren van de beleiddoelen (maw wel bv met resultaten van een pilot evaluatie).

### Bijlagen

Beleidsmonitor SMPU dd 14-12-2004

## Beleidsmonitor SMPU

Datum : 14 december 2004

Aan : Commissie IME

Van : Bart Althuis / Jacqueline vd Spek

Tel.: 3241

Onderwerp : Beleidsmonitor SMPU

---

### **Inleiding**

In december 2003 is het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU) door Provinciale Staten vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat ontwikkelingen “gemonitord” zullen worden en een eerste evaluatie van het SMPU zal plaatsvinden in 2007.

Ook in de provinciale begroting zijn indicatoren opgenomen om de voortgang t.a.v. het vastgestelde beleid te kunnen volgen.

In deze memo wordt een concreet voorstel uitgewerkt van een beleidsmonitor Verkeer en Vervoer. Het betreft een “outcome monitor” met als doel het signaleren van ontwikkelingen t.a.v. de beleidsdoelen uit het SMPU.

Het voorstel van de beleidsmonitor bestaat uit een set indicatoren. Een indicator is een grootheid die in een getal uitgedrukt kan worden. Onderdeel van het voorstel is een eenduidige concretisering van de indicatoren. Dit is nodig om invulling te kunnen geven aan de monitor. Op basis van de monitor kan objectief bepaald worden of beleidsdoelen gehaald worden.

Toch zijn niet alle ontwikkelingen op het beleidsterrein verkeer en vervoer tot in detail te volgen met deze monitor. Elke monitor heeft z'n beperkingen. Ook met deze monitor worden signalen afgegeven en geen compleet beeld gepresenteerd van de verkeers- en vervoersontwikkelingen. Vandaar dat bij het monitoren en evalueren men altijd alert moet blijven op nieuwe ontwikkelingen. Eventuele aanvullende metingen kunnen nodig zijn om nieuw beleid te kunnen formuleren of bestaand beleid te herformuleren. Dit kan consequenties hebben voor de bestaande monitor, mogelijk in de vorm van uitbreiding van de indicatoren set.

### **De beleidsmonitor**

De samenvatting van de beleidsmonitor is weergegeven in de onderstaande tabel. In de bijlage wordt een nadere toelichting per indicator gegeven. De tabel is als volgt opgebouwd. Vetgedrukt zijn de beleidsdoelen van het SMPU opgenomen. De daar onderstaande indicatoren geven een signaal over die doelstelling. De eerste kolom bevat een omschrijving van de indicator. Daarna informatie over de voorgestelde meetmethode. De derde kolom geeft aan welk doel gekoppeld is aan de indicator, m.a.w. een kwantificering van de SMPU doelstelling. Verder wordt aangegeven welke uitgangssituatie gehanteerd wordt, of deze indicator ook in de begroting opgenomen is, wat de update frequentie is en wat de kosten zijn om cijfermateriaal te verzamelen (in de periode tot 2015).

**Tabel 1: de SMPU beleidsmonitor**

Indicator	meetmethode	Doel 2015	Uitgangssituatie	Gebruik in de begroting	Update frequentie	Kosten t/m 2015
<b>Optimale benutting capaciteit autowegen</b>						
1	% kruispunten waar geen dubbele stops in de spitsperiodes voorkomen	Steekproef: 28 kruisingen met VRI's op 4 representatieve dagen	100%	2004	ja	jaarlijks 720 uur VIW
<b>Optimale doorstroming autowegen</b>						
2	% trajecten met gemiddelde trajectnelheid groter dan 40 km/h in de spitsperiodes	Steekproef: 10 trajecten	100%	2000-2002	ja	Twee jaarlijks 500.000 euro, 200 uur VPO
<b>Behoud marktaandeel OV bij stijgende automobieliteit</b>						
3	Verhouding autogebruik en OV gebruik (modal split)	Steekproef: landelijke enquête (OVG/MON)	Situatie 2002	2002	ja	jaarlijks 60 uur VPO
<b>Behoud sociale functie OV</b>						
4	% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over lijngebonden OV	Integraal, obv kernen in provinciale concessiegebieden	Situatie 2004	2004	ja	jaarlijks 60 uur VBV
5	% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over een CVV-systeem	Integraal, obv kernen in provinciale concessiegebieden	Situatie 2004	2004	ja	jaarlijks 60 uur VBV
<b>Verbetering kwaliteit OV</b>						
6	% buslijnen dat voldoet aan het basiskwaliteitsniveau van de frequentie per lijnsoort zoals benoemd in het SMPU	Integraal voor alle provinciale concessies, obv dienstregeling	100%	2004	nee	jaarlijks 96 uur VBV
7	% buslijnen dat voldoet aan het basiskwaliteitsniveau van de trajectsnelheden per lijnsoort zoals benoemd in het SMPU	Integraal voor alle provinciale concessies, obv dienstregeling	100%	2004	nee	jaarlijks 96 uur VBV
8	% bussen dat < 4 minuten afwijking heeft op de haltes volgens dienstregeling	Steekproef onder de provinciale concessies	90%	2004	ja	jaarlijks PM euro 200 uur VBV
9	Gemiddelde waardering van de reiziger t.a.v. de sociale veiligheid (subjectief)	Landelijke steekproef obv. enquêtes	≥ 7,5	2003	ja	jaarlijks 60 uur VBV
10	Aantal incidenten t.a.v. sociale veiligheid	Integraal: door houders van provinciale concessies	10% afname	2004	ja	jaarlijks 60 uur VBV
<b>Toename gebruik fiets</b>						
11	Aantal fietskilometers	Steekproef: landelijke enquête (OVG/MON)	1,2 mld	2002	nee	jaarlijks 60 uur VPO
<b>Verbeteren verkeersveiligheid</b>						
12	Prognose van het aantal verkeersdoden in 2010 obv historische reeks vanaf 1998	Integraal over totale provincie, methode lineaire extrapolatie	25% afname in 2010 tov 1998	1998	nee	jaarlijks 60 uur VPO
13	Prognose van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 obv historische reeks vanaf 1998	Integraal over totale provincie, methode lineaire extrapolatie	10% afname in 2010	1998	Nee	jaarlijks 60 uur VPO
14	Gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer provinciale weg	Integraal over provinciale wegen en kruisingen, methode: kruisingen worden vergeleken met een weglengte-equivalent	10% afname in 2010	1998	Ja	Jaarlijks 60 uur VPO
15	Aantal wegvakken en/of kruisingen dat >2,5 maal het gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer heeft	Integraal over provinciale wegen en kruisingen, methode: kruisingen worden vergeleken met een weglengte-equivalent	Geen	1998	ja	jaarlijks 60 uur VPO
<b>Verbeteren sociale leefkwaliteit</b>						
16	% knelpunten met goede oversteekbaarheid (beleidsuitwerking nodig)	Steekproef: de 16 knelpunten uit het SMPU op 2 representatieve dagen	100%	2005	nee	jaarlijks 200 uur VPO

17	Aantal gemelde incidenten op fietsverbindingen	Integraal voor provinciale wegen, obv rapportage politie	geen incidenten in 2010	2004	nee	jaarlijks	60 uur VPO
<b>Reductie geluidhinder</b>							
18	Aantal woningen met meer dan 65 dB(A) geluidbelasting	Integraal voor alle provinciale wegen, obv berekening	≤ 500 woningen in 2010	2000	ja	Twee jaarlijks	150.000 euro, 100 uren VPO
19	% inwoners dat ernstige geluidhinder ondervindt van wegverkeer	Steekproef, obv enquête	Halvering % in 2010	2001	nee	Vier jaarlijks	Milieu monitor WEM
<b>Reductie lucht- en geurhinder</b>							
20	Aantal woningen waarbij de luchtkwaliteitsgrenswaarden overschreden worden	Integraal obv modelberekeningen voor omgeving provinciale wegen	Geen in 2010	2004	nee	Jaarlijks	Milieu monitor WEM
21	% inwoners dat ernstige geurhinder ondervindt van wegverkeer	Steekproef, obv enquête	Geen in 2010	2001	nee	Vier jaarlijks	Milieu monitor WEM
<b>Reductie hinder wegverlichting</b>							
22	% van de wegverlichting in de EHS dat voldoet aan de CROW richtlijn	Integraal voor provinciale wegen in natuurgebieden	100% in 2010	2004	nee	jaarlijks	60 uur VIW
<b>Reductie CO2 uitstoot</b>							
23	CO2 uitstoot door wegverkeer	Integraal voor alle wegen in de provincie	0,22 Mton minder in 2010	1997	nee	Twee jaarlijks	Milieu monitor WEM

**Conclusie:**

- De monitor bestaat uit 23 indicatoren die signalen geven over de ontwikkelingen tav beleidsdoelen.
- Van deze 23 indicatoren zijn er 11 opgenomen in de begroting. Van de begrotingsindicatoren hebben er 6 specifiek betrekking op OV en de provinciale concessieverlening. In de begroting van 2005 zijn bovengenoemde indicatoren al opgenomen. Hierbij is slechts voor een klein deel concrete invulling gegeven met cijfermateriaal. De roep vanuit de provinciale staten om zo spoedig mogelijk te doen is sterk. Uitgaande van bovenstaande indicatoren lijkt dit op korte termijn (voor eind 2004) mogelijk.
- De kosten van deze monitor zijn ingeschat voor de totale SMPU periode tot 2015. Die globale schatting komt neer op:
  - Ca 2.600 uur vanuit de dienst WVV (VBV: 652, VPO: 920, VIW: 780); dit lijkt te passen binnen de bestaande formatie en geplande werkzaamheden.
  - Ca 640.000 euro vanuit het Richtprogramma (dit is gelijk aan het bedrag dat via het Richtprogramma beschikbaar is voor monitoring)
  - Hierbij is nog geen rekening gehouden met de kosten voor de steekproef punctualiteit OV (indicator 8). Dit zal meegenomen worden als onderdeel van de uitvoeringskosten van de concessieverlening.

## Bijlage

### 1. Benutting capaciteit van autowegen

Doel SMPU	Het net van autowegen in de provincie Utrecht functioneert doelmatig door het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit en een goede doorstroming.
Indicator	% kruispunten waar geen dubbele stops in de spitsperioden voorkomen
Meetmethode	<p>Steekproef: 28 kruisingen te weten:</p> <p>N201: 2,3,15,18  N230: 140  N228: 44, 46  N210: 109, 110  N408: 31,79  N237: 168, 128, 129,130,142,143  N238: 88,89  N221: 125, 126, 127  N224: 9  N233: 60  N199: 59, 96, 94  N229: 67</p> <p>De steekproef bestaat uit het meten van:  Ochtend- en avondspits tijdens 4 representatieve werkdagen te weten: twee dinsdagen en twee donderdagen in de periode september-november (7-9 uur en 16-18 uur). Dus in totaal 8 observaties per locatie. Er komen <i>significant</i> dubbele stops voor als bij 2 of meer observaties dubbele stops geconstateerd worden.</p>
Afweging	<p>De benutting van de provinciale wegen wordt voornamelijk bepaald door de afwikkeling van verkeer op de kruisingen. Traditioneel wordt gekeken naar de verhouding tussen de intensiteit van het wegverkeer (I) en de capaciteit van het wegvak cq. de kruising (C). De wetenschappelijke kennis over de I/C verhouding geeft aan dat als de I/C verhouding groter wordt dan 0,8-0,9 dat er een mismatch is tussen de vraag en het aanbod van capaciteit. De nieuwe generatie VRI (oa. de kwaliteitcentrale) kunnen geautomatiseerd de I/C verhouding van een kruising waarnemen. In de praktijk blijkt echter dat het instellen van de C zeer kruising afhankelijk is. Gevolg is dat kruisingen qua waargenomen I/C verhouding moeilijk onderling vergelijkbaar zijn. Vandaar dat hier gekozen is voor “dubbele stops” als maat voor de benutting van de kruising.</p>
Opmerkingen	

#### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	100%
2005	
2006	
2007	
...	

## 2. Doorstroming op autowegen

Doel SMPU	Het net van autowegen in de provincie Utrecht functioneert doelmatig door het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit en een goede doorstroming. ...
Indicator	% trajecten met gemiddelde trajectsnelheid groter dan 40 km/h in de spitsperioden
Meetmethode	Steekproef: op 10 trajecten te weten: ... N204 vanaf A12 tot N210 N212 vanaf A12 tot N401 N201 Uithoorn tot provinciegrens (nieuw tov 0-meting) N409 N408 tot rondweg Houten N229 -N411 Utrecht Wijk bD N225 A12 tot Leersum N237 N226 A28 tot Leersum N227 A28 Cothen N234-N221 A27 tot A1  Wijze van gemiddelde bepalen:
Afweging	In het SMPU staat als onderdeel van de doelstelling: "We zullen trajectsnelheden monitoren en de ernstige doorstromingsknelpunten wegnemen".  Er zijn verschillende manieren waarop dit uitgevoerd kan worden. Een mogelijkheid is overal op de doorgaande provinciale wegen (GOW's) lussen te leggen. Dit is de aanpak die op autosnelwegen wordt toegepast. Voor het onderliggend wegennet geeft dit een vertekent beeld, omdat met deze techniek de tijd die nodig is om een kruising te passeren niet geregistreerd wordt. Het meten van reistijden van voertuigen is een maat die een betrouwbaarder beeld van de doorstroming geeft. Hiervoor zijn verschillende technieken bruikbaar zoals oa. GPS technieken en het volgen van "rode auto's" (oa gebruikt voor trajectsnelheidcontroles). Hier is gekozen voor het gebruik van 'probe-voertuigen' die tijdens het rijden van een traject meten hoeveel tijd nodig is om een traject af te leggen. Dit lijkt vooralsnog de meest praktische manier die voldoende betrouwbare informatie oplevert.
Opmerkingen	Het blijft de vraag hoeveel metingen gedaan moeten worden met 'probe-voertuigen' om een betrouwbaar en reproduceerbaar beeld van de doorstroming te krijgen In de trajecten zitten ook enkele rotondes. Elke genoemde techniek om doorstromingsnelheden te meten kost relatief veel geld.

### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2002	
Doel 2015	100%
2004	
2006	
2007	
...	

### 3. Gebruik OV

Doel SMPU	Het openbaar vervoer levert een bijdrage aan het bereikbaar houden van de Provincie Utrecht. Het openbaar vervoer (bus trein) in Midden-Nederland behoudt bij stijgende automobilititeit het marktaandeel (stijging aantal reizigers).
Indicator	Verhouding autogebruik en OV gebruik (modal split)
Meetmethode	Steekproef op basis van de landelijke enquête (OVG/MON). Op basis hiervan wordt het aantal reizigers kilometers bepaald. Tot 2004 is deze enquête uitgevoerd door het CBS, daarna door de rijksdienst AVV als onderdeel van het programma MON.
Afweging	Bovengenoemde indicator sluit direct aan bij genoemde doelstelling. Zoals blijkt uit bovenstaande zegt de modal split iets over de omvang van het OV-gebruik in de provincie, niets over de prestaties van de individuele concessieverleners.
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	Gebruik auto	Bus/tram	Trein	OV / auto
Uitgangssituatie 2002	10,7	0,5	1,3	0,17
Doel 2015				0,17
2003	11	0,5	1,4	0,17
2004				
2005				
...				

*Cijfers in mld kilometer per jaar in de Provincie Utrecht*

#### 4. Sociale functie streekvervoer

Doel SMPU	De sociale functie van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd
Indicator	% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over lijngebonden OV
Meetmethode	Integraal voor de concessiegebieden van de provincie Bij alle kernen in de concessiegebieden van de provincie wordt nagegaan of streekvervoer aangeboden wordt. Het aantal inwoners dat lijngebonden OV ter beschikking heeft wordt hiermee afgezet tegen het totaal aantal inwoners in kernen. Hier wordt onder een kern verstaan een cluster woningen met meer dan 400 woningen.
Afweging	
Opmerkingen	Deze indicator is tot stand gekomen in discussie met leden van de Commissie IME van provinciale staten.

#### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	99,8
Doel 2015	99,8
2005	
2006	
2007	
...	



## 5. Sociale functie CVV

Doel SMPU	De sociale functie van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd
Indicator	% van de inwoners van kernen dat beschikking heeft over een CVV-systeem
Meetmethode	Integraal voor de concessiegebieden van de provincie Bij alle kernen in de concessiegebieden van de provincie wordt nagegaan of Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) aangeboden wordt. Het aantal inwoners dat een CVV-systeem ter beschikking heeft wordt hiermee afgezet tegen het totaal aantal inwoners in kernen. Hier wordt onder een kern verstaan een cluster woningen met meer dan 400 woningen.
Afweging	
Opmerkingen	Deze indicator is tot stand gekomen in discussie met leden van de Commissie IME van provinciale staten.

### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	99,0
Doel 2015	99,0
2005	
2006	
2007	
...	

## 6. busfrequentie

Doel SMPU	De kwaliteit (ondermeer toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd
Indicator	% buslijnen dat voldoet aan het basiskwaliteitsniveau van de <i>frequentie</i> per lijnsoort zoals benoemd in het SMPU
Meetmethode	<p>Integraal voor alle provinciale concessies. Op basis van de dienstregeling wordt nagegaan of de frequentie (aantal ritten per uur) past bij de lijnsoort. Hierbij wordt tabel 4.1 uit het SMPU toegepast.</p> <p>In het SMPU wordt onderscheid gemaakt naar de volgende lijnsoorten, met tussen haakjes de gewenste frequentie in de spits: verbindende streeklijnen (8), stadsgewestelijk verbindend vervoer (12), stadsgewestelijk ontsluitend vervoer (4), regionaal ontsluitend vervoer (2), stadsvervoer (4) en spitslijnen (4).</p>
Afweging	Meetmethode sluit direct aan bij beleidsdoelstelling
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	100
2005	
2006	
2007	
...	

## 7. traject snelheid bus

Doel SMPU	De kwaliteit (onder meer toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd
Indicator	% buslijnen dat voldoet aan het basiskwaliteitsniveau van de <i>traject snelheid</i> per lijnsoort zoals benoemd in het SMPU
Meetmethode	Integraal voor alle provinciale concessies. Op basis van de dienstregeling wordt nagegaan of de traject snelheid past bij de lijnsoort. Hierbij wordt tabel 4.1 (p45) uit het SMPU toegepast. In het SMPU wordt onderscheid gemaakt naar de volgende lijnsoorten, met tussen haakjes de minimale traject snelheid in km/h: verbindende streeklijnen (40), stadsgewestelijk verbindend vervoer (30) , stadsgewestelijk ontsluitend vervoer (-), regionaal ontsluitend vervoer (-), stadsvervoer (25) en spitslijnen (40).
Afweging	Meetmethode sluit direct aan bij beleidsdoelstelling
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	100
2005	
2006	
2007	
...	

## 8. Vertraging bus

Doel SMPU	De kwaliteit (onder meer toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd
Indicator	% bussen dat < 4 minuten afwijking heeft op de haltes volgens dienstregeling
Meetmethode	Steekproef onder de provinciale concessies. Bij de concessie Noordwest wordt op dit moment een steekproef t.a.v. stiptheid uitgevoerd. Een alternatief van de steekproef is het uitrusten van bussen met GPS. Als onderdeel van de nieuwe concessie Oost-Utrecht zal deze continue meting mbv meetapparatuur op de bus vanaf december 2004 uitgevoerd worden.
Afweging	
Opmerkingen	

### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	100
2005	
2006	
2007	
...	

## 9. beleving sociale veiligheid in OV

Doel SMPU	De kwaliteit (onder meer toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd
Indicator	Gemiddelde waardering van de reiziger t.a.v. de sociale veiligheid (subjectief)
Meetmethode	Landelijke steekproef obv. enquêtes. Hier worden cijfers voor de provincie Utrecht uit afgeleid.
Afweging	
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	voertuig	haltes	Gemiddeld
Uitgangssituatie 2003			
Doel 2015			> 7,5
2001	6,43	5,88	6,16
2002	6,95	6,89	6,92
2003			
2005			
2006			
2007			
...			

*Cijfers van 2001 en 2002 zijn gebaseerd op concessie Utrecht-Oost en opgenomen in de landelijke OV-monitor*

## 10. Incidenten sociale veiligheid in OV

Doel SMPU	De kwaliteit (onder meer toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd
Indicator	Aantal incidenten t.a.v. sociale veiligheid
Meetmethode	Integraal: door houders van provinciale concessies. Deze concessievoorwaarde is pas van kracht vanaf 1 januari 2004.
Afweging	
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	afname
2005	
2006	
2007	
...	

## 11. Fietsgebruik

Doel SMPU	Toename van het gebruik van de fiets als vervoermiddel op korte reisafstanden
Indicator	Aantal fietskilometers
Meetmethode	Steekproef: landelijke enquête (OVG/MON)
Afweging	Er bestaat geen betrouwbare meetmethode om het gebruik van fietsverbindingen over langere periode te bepalen. Alleen het tellen met de hand blijkt betrouwbaar. Vandaar dat ervoor gekozen is informatie van fietsgebruik in te winnen uit de landelijke enquêtes OVG en haar opvolger MON. Voordeel hierbij is dat een globaal beeld van fietsgebruik in de provincie dat consistent is over de verschillende jaren verkregen kan worden. Nadeel is dat niet duidelijk is wat de achtergrond is bij de geconstateerde toenames en afnames en op welke lokaties het fietsgebruik veranderd is.
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	Fietskilometers (mld)
Uitgangssituatie 2002	
Doel 2015	
2003	
2004	
2005	
...	

## 12. Verkeersdoden

Doel SMPU	Reductie van het aantal verkeersdoden met 25% in 2010 (tov 1998)
Indicator	Prognose van het aantal verkeersdoden in 2010 obv historische reeks vanaf 1998
Meetmethode	Alle verkeersdoden op alle wegen in de provincie van een bepaald jaar worden uitgezet in een historische reeks. Door lineaire extrapolatie ( $Y=aX+b$ ) wordt gekeken wat de prognose is voor 2010.
Afweging	Het blijkt dat het aantal verkeersdoden schommelt over de jaren. Het is (politiek) niet wenselijk een indicator te hebben die hier geen rekening mee houdt. In de regel wordt dan vaak een (voortschrijdend) gemiddelde bepaald. Alternatief is een prognose te doen van het aantal verkeersdoden op basis van de historische ontwikkeling. Voordeel is dat er een directe link is tussen de indicator en de doelstelling.
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	Aantal verkeersdoden
Uitgangssituatie 1998	62
Doel 2010	47
<i>Prognose voor 2010</i>	
2004	29
2005	
2006	
...	

*Bij de prognose wordt de totale reeks van alle voorgaande jaren vanaf 1998 meegenomen*

<i>Historische reeks</i>	Aantal verkeersdoden
1998	62
1999	73
2000	48
2001	57
2002	49
2003	54
2004	
2005	
2006	
...	



### 13. Ziekenhuisgewonden

Doel SMPU	Reductie van het aantal ziekenhuisgewonden met 10% in 2010 (tov 1998)
Indicator	Prognose van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 obv historische reeks vanaf 1998
Meetmethode	De ziekenhuisgewonden op alle wegen in de provincie van een bepaald jaar worden uitgezet in een historische reeks. Door lineaire extrapolatie ( $Y=aX+b$ ) wordt gekeken wat de prognose is voor 2010.
Afweging	Het blijkt dat het aantal ziekenhuisgewonden schommelt over de jaren. Het is (politiek) niet wenselijk een indicator te hebben die hier geen rekening mee houdt. In de regel wordt dan vaak een (voortschrijdend) gemiddelde bepaald. Alternatief is een prognose te doen van het aantal ziekenhuisgewonden op basis van de historische ontwikkeling. Voordeel is dat er een directe link is tussen de indicator en de doelstelling.
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	Aantal ziekenhuis- gewonden
Uitgangssituatie 1998	939
Doel 2010	845
<i>Prognose voor 2010</i>	
2004	453
2005	
2006	
...	

*Bij de prognose wordt de totale reeks van alle voorgaande jaren vanaf 1998 meegenomen*

<i>Historische reeks</i>	Aantal ziekenhuis- gewonden
1998	939
1999	916
2000	826
2001	775
2002	791
2003	745
2004	
2005	
2006	
...	

## 14. Onveiligheid op provinciale wegen

Doel SMPU	Reductie van het aantal verkeersdoden met 25% en het aantal ziekenhuisgewonden met 10% in de periode 1998-2010.
Indicator	Gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer provinciale weg
Meetmethode	Integraal over provinciale wegen en kruisingen, methode: kruisingen worden vergeleken met een weglengte-equivalent
Afweging	<p>Naast de hierboven genoemde indicatoren 12 en 13 voor de verkeersveiligheid in de provincie is er ook behoefte aan een signaal over de veiligheid op de provinciale wegen. Hier is gekozen voor letselongevallen op provinciale wegen. Verder is gekozen voor een relatieve of risico maat door het aantal letselongevallen te normeren op de weglengte. Om op een vergelijkbare manier ook de kruisingen mee te nemen is – op basis van historische gegevens – een weglengte equivalent voor kruisingen bepaald. De risico benadering heeft als voordeel dat veranderingen in de omvang van het netwerk geen effect hebben op de genoemde onveiligheid op provinciale wegen.</p> <p>Er is niet gekozen voor een risicoberekening op basis van weggebruik. Dit zou immers betekenen dat bij gelijkblijvend aantal letselongevallen door de toename van het verkeer de veiligheid toeneemt. Daarmee zou deze maat niet aansluiten bij de veiligheidsdoelstelling. Met de normering op weglengte kan de onveiligheid op kruisingen en wegvakken eenvoudig in een kaartbeeld gepresenteerd worden. Dit dient ter ondersteuning bij het opstellen van een afgewogen uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.</p>
Opmerkingen	De hier genoemde reductiedoelstelling is niet zo opgenomen in het SMPU, maar een afgeleide van eerder genoemde doelstellingen.

### Cijfermatige invulling van de indicator

	Letsel- ongevallen per km
Uitgangssituatie 1998	
Doel 2010	-10%
1999	
2000	
2001	
2002	
2003	
2004	
2005	
...	

## 15. aantal zeer onveilige provinciale wegen

Doel SMPU	Reductie van het aantal verkeersdoden met 25% en het aantal ziekenhuisgewonden met 10% in de periode 1998-2010.
Indicator	Aantal wegvakken en/of kruisingen dat >2,5 maal het gemiddeld aantal letselongevallen per kilometer heeft
Meetmethode	Integraal over provinciale wegen en kruisingen, methode: kruisingen worden vergeleken met een weglengte-equivalent
Afweging	In aansluiting bij de Black spot benadering wordt met deze indicator aangegeven hoeveel bovengemiddeld onveilige lokaties er zijn op de provinciale wegen. Het voordeel boven de blackspot benadering is dat ook bovengemiddelde onveilige wegvakken op een vergelijkbare manier "meegeteld" worden.
Opmerkingen	Uitgangspunt is dat de provincie geen extreem gevaarlijke wegen en kruisingen in haar beheer heeft. Dit is niet als zodanig geformuleerd in het SMPU.

### Cijfermatige invulling van de indicator

	Aantal onveilige wegen en kruisingen
Uitgangssituatie 1998	
Doel 2010	0
1999	
2000	
2001	
2002	
2003	
2004	
2005	
...	

## 16. Oversteekbaarheid provinciale wegen

Doel SMPU	Sociale leefkwaliteit: in 2010 is de oversteekbaarheid van provinciale wegen in de kernen verbeterd, evenals de sociale veiligheid van fietsverbindingen en van haltes van het OV.
Indicator	% knelpunten met goede oversteekbaarheid (beleidsuitwerking nodig)
Meetmethode	Steekproef: de 16 knelpunten uit het SMPU op 2 representatieve dagen
Afweging	Er zijn 16 knelpunten voor de oversteekbaarheid genoemd in het SMPU. Het is niet duidelijk wat de uitgangspunten geweest zijn bij het bepalen van dit knelpunten overzicht. Het ziet er naar uit dat de meetmethode om de kwaliteit van de oversteekbaarheid vast te stellen nog ontwikkeld moet worden.
Opmerkingen	

### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	
2005	
2006	
2007	
...	

## 17. onveiligheidsincidenten op fietsverbindingen

Doel SMPU	Sociale leefkwaliteit: in 2010 is de oversteekbaarheid van provinciale wegen in de kernen verbeterd, evenals de sociale veiligheid van fietsverbindingen en van haltes van het OV.
Indicator	Aantal gemelde incidenten op fietsverbindingen
Meetmethode	Integraal voor provinciale wegen, obv rapportage politie
Afweging	Het is bekend dat een groot deel van het aantal incidenten dat plaatsvindt niet bij de politie gemeldt wordt. Toch is het voorstel om hier vanuit te gaan. Alternatief is een specifiek meetprogramma op te zetten. Het resultaat hiervan kent ook verschillende inhoudelijke nadelen, naast verscheiden praktische bezwaren.
Opmerkingen	

Cijfermatige invulling van de indicator

	Aantal incidenten
Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	
2005	
2006	
2007	
...	

## 18. geluidhinder

Doel SMPU	Geluid: in 2010 is het aantal woningen langs provinciale wegen dat te maken heeft met geluidhinder van 65 dB(A) of meer gereduceerd tot 500.
Indicator	Aantal woningen met meer dan 65 dB(A) geluidbelasting
Meetmethode	Integraal voor alle provinciale wegen, obv berekening. In de geluidberekeningen van wegen wordt als input oa de intensiteit van het wegverkeer, aandeel vrachtverkeer, het verhardingstype van het wegdek en snelheden meegenomen. Deze berekeningen worden uitgevoerd door externen (rekenmodel niet in bezit van provincie). Hierna worden de actuele geluidcontouren over de actuele adreslocaties gelegd om tot het aantal woningen te komen. Dit is exclusief bedrijventerreinen en kantoorlocaties.
Afweging	Meetmethode sluit direct aan op de doelstelling
Opmerkingen	

### Cijfermatige invulling van de indicator

	Aantal geluidbelaste woningen
Uitgangssituatie 2000	Ca 300
Doel 2010	Max 500
2002	
2004	
2006	
2008	
...	

## 19. beleving geluidshinder door wegverkeer

Doel SMPU	Het percentage inwoners dat ernstige hinder ervaart door wegverkeer is gehalveerd in de periode 2001-2015
Indicator	% inwoners dat ernstige geluidshinder ondervindt van wegverkeer
Meetmethode	Steekproef, obv enquête
Afweging	Geen
Opmerkingen	Deze indicator is onderdeel van de Milieu-monitor. Gegevens worden één-op-één overgenomen in deze monitor.

### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2001	
Doel 2015	-50%
2005	
2009	
2013	
...	

## 20. Luchtkwaliteit

Doel SMPU	De grenswaarden voor de in het besluit Luchtkwaliteit en het Nationaal Milieubeleidsplan vermelde stoffen worden in de daarvoor vermelde periodes (nu tot 2005, tot 2010) gerealiseerd en gehandhaafd
Indicator	Aantal woningen waarbij de luchtkwaliteitgrenswaarden overschreden worden
Meetmethode	Integraal obv modelberekeningen voor omgeving provinciale wegen
Afweging	Geen
Opmerkingen	Het gaat hier voornamelijk om Europese wetgeving. Het Provinciaal milieuplan (PMP) is nog in ontwikkeling. Hier gaan de gedachten uit om het aantal inwoners dat woont binnen het grenswaardecontour waarbij de normen overschreden worden. Deze indicator is onderdeel van de Milieu-monitor. Gegevens zullen één-op-één overgenomen worden in deze monitor.

Cijfermatige invulling van de indicator

Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	0
2005	
2009	
2013	
...	



## 21. beleving geurhinder door wegverkeer

Doel SMPU	In 2010 wordt niet meer dan een half procent (in gebieden met een woonfunctie) tot één procent (in gebieden met de functie stadscentrum) van de inwoners in de provincie ernstig gehinderd door geur.
Indicator	% inwoners dat ernstige geurhinder ondervindt van wegverkeer
Meetmethode	Steekproef, obv enquête
Afweging	Geen
Opmerkingen	Deze indicator is onderdeel van de Milieu-monitor. Gegevens worden één-op-één overgenomen in deze monitor.

### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2001	
Doel 2015	0,5 en 1
2005	
2009	
2013	
...	

## 22. hinder door wegverlichting

Doel SMPU	In 2010 is de wegverlichting langs provinciale wegen in natuurgebieden aangepast aan de Richtlijn openbare wegverlichting natuurgebieden
Indicator	% van de wegverlichting in de EHS dat voldoet aan de CROW richtlijn
Meetmethode	Integraal voor provinciale wegen in natuurgebieden
Afweging	Meetmethode sluit aan bij doelstelling
Opmerkingen	

### Cijfermatige invulling van de indicator

	%
Uitgangssituatie 2004	
Doel 2015	100
2005	
2006	
2007	
...	

## 23. uitstoot CO2

Doel SMPU	In 2010 is de uitstoot van kooldioxide (CO2) door verkeer en vervoer in de provincie 0,22 Mton minder dan in 1997
Indicator	CO2 uitstoot door wegverkeer
Meetmethode	Integraal voor alle wegen in de provincie, obv de landelijke rapportages CO2 uitstoot.
Afweging	Geen
Opmerkingen	Deze indicator is onderdeel van de Milieu-monitor. Gegevens worden één-op-één overgenomen in deze monitor.

### Cijfermatige invulling van de indicator

	Uitstoot CO2 in Mton
Uitgangssituatie 1997	
Doel 2015	0,22 minder
1999	
2001	
2003	
2005	
...	