

Datum : 22-9-2005  
Aan : Statencommissie IME  
Van : GS Tel.:  
Onderwerp : Nota Mobiliteit (NoMo)

---

Hierbij bieden wij u aan informatie over en een reactie op hoofdlijnen vanuit de provincie op de Nota Mobiliteit PKB deel 3 (NoMo).

Binnen de regio is afgesproken om met een gezamenlijke reactie (namens de UVVB-partners) op te stellen en aan te bieden aan de Tweede Kamer.

De statencommissie IME wordt middels deze memo geïnformeerd over de rijksnota.

De Tweede Kamer zal waarschijnlijk de nota Mobiliteit begin november behandelen, en begin oktober vinden er mogelijk hoorzittingen plaats in de Tweede Kamer. Het voornemen is om namens het UVVB begin oktober een reactie te sturen naar de Tweede Kamer.

Deze reactie maakt geen onderdeel uit van de MIT-bespreking (op 21 november 2005) die in het kader van de rijksbegroting gevoerd wordt.

### **Reactie op hoofdlijnen op de Nota Mobiliteit deel 3**

Op deel 1 van de Nota Mobiliteit is vorig jaar gezamenlijk namens het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) gereageerd.

Het UVVB bestaat uit gemeente Utrecht, het BRU, gewest Eemland, gemeente Amersfoort, regio De Vallei en de Provincie Utrecht. Rijkswaterstaat Utrecht zit ook aan tafel als adviseur van de regio namens het rijk. De regio werkt in het UVVB, onder voorzitterschap van de provincie, goed samen aan het oplossen van mobiliteitsknelpunten in de regio Utrecht. Voorbeelden hiervan zijn: het regiobod Luchtkwaliteit, Utrecht Onderweg (vervolg op Luteijn-aanpak) en de gemeenschappelijke reactie op de NoMo deel 1, alsmede de gezamenlijke inzet bij de MIT-overleggen (zie o.a. het initiatief dat heeft geleid tot de "Verkenning Utrecht").

Het kabinet heeft de UVVB reactie op deel 1 in grote lijnen overgenomen. Belangrijke elementen van de nota die voor de Provincie Utrecht in het oog springen zijn:

Het kabinet stelt in de nota voorop het groot maatschappelijk belang van betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Het rijk streeft naar een voorspelbare reistijd. Hierbij is het streven voor snelwegen tussen de steden een gemiddelde reistijd in de spits die maximaal anderhalf keer zo lang is als buiten de spits. Voor de snelwegen rond de steden is het streven een gemiddelde reistijd in de spits die maximaal tweemaal zo lang is als buiten de spits.

Bij de betrouwbare bereikbaarheid wordt uitgegaan van de deur tot deur-bereikbaarheid en daarbij staat de samenhang tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet centraal. Wij steunen de aanpak dat op basis van netwerkanalyse Utrecht en maatregelpakketten gezamenlijk afspraken gemaakt moeten worden over de optimale inzet van de verschillende investeringsbudgetten.

De openbaar vervoer paragraaf in deel 1 van de NoMo was nog niet uitgewerkt. De netwerkgedachte voor het openbaar vervoer wordt in deel 3 in het hoofdstuk spoorvervoer uitgewerkt en biedt kansen

voor de regio. Wij zijn voorstander van en bereid tot een integrale netwerkbenadering. Vooral in stedelijke regio's vervullen het spoorvervoer en het stads- en streekvervoer een wezenlijke functie in de afwikkeling van grote vervoersstromen. Bij een integrale gebiedsgerichte aanpak van de verkeers- en vervoerproblemen zal in UVVB-kader het stads- en streekvervoer en het spoorvervoer in onderling verband met elkaar bezien worden. De relatie met het hoofdspoor (HRN) is van wezenlijk belang. Tot voor kort werden de decentrale overheden door NS en ProRail onvoldoende betrokken bij de ontwikkelingen die gaande zijn op en rond het spoor. De Nota geeft de ruimte om vanuit een gelijkwaardige positie overleg te voeren. Afwijkingen van de zienswijze van de decentrale overheden moeten door NS en ProRail in hun plannen worden beargumenteerd. Uiteindelijk beoordeelt de minister het optreden van NS en ProRail op dit punt. De praktijk moet uitwijzen of dat voldoende oplevert. In dit kader kan worden opgemerkt dat Randstadspoor op de afgesproken wijze in de NoMo is verwerkt.

In de reactie vanuit de regio op deel 1 werd meer aandacht voor de utrechtse mobiliteitsproblematiek gevraagd en gekregen, met als resultaat de start van een brede MIT-verkenning van de wegen rond Utrecht en Amersfoort ("Verkenning Utrecht"), die ook gebruikt wordt voor de netwerkanalyse regio Utrecht voor de periode tot 2020.

Het is de bedoeling ook op deel 3 namens de regio te reageren. Bouwstenen voor deze reactie kunnen zijn:

### **Knelpunten wegverkeer**

Het kabinet geeft aan dat er veel hardnekkige knelpunten zijn ten aanzien van de mobiliteit in de regio Utrecht. Deze knelpunten doen zich voor op de Ring Utrecht (A-2, A-12, A-27, NRU) en in de driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum (A-1, A-28, inclusief verkeersplein Hoevelaken en A-27). De kanttekening die het kabinet maakt over de aard en de ernst van de knelpunten rond Utrecht is dat deze ook in de periode tot 2020 moeilijk op te lossen zullen zijn.

Wij vinden het dan ook terecht dat er op initiatief van de regio op dit moment in het kader van het Noordvleugelprogramma, mede op ons initiatief, een MIT-verkenning plaats vindt naar de mobiliteitsknelpunten en bijbehorende maatregelen. Maatregelen die nodig zullen zijn om de randstedelijke en nationale draaischijf ook echt draaiende te kunnen houden. Wij ondersteunen het kabinetsstandpunt dat de 'netwerkanalyse regio Utrecht' en de deur tot deur-benadering die hiervoor gekozen wordt. Deze netwerkanalyse zal wat ons betreft richtinggevend zijn in de MIT-overleggen die de regio de komende jaren zal hebben met de minister van Verkeer en Waterstaat.

Het belang van de MIT-verkenning wordt ook onderstreept door de verstedelijkingsvisie 2030. Deze verstedelijkingsvisie wordt op verzoek van de minister van VROM als uitwerking van de de Nota Ruimte door de regio opgesteld voor het NV-Utrecht gebied. Er bestaat een nauwe relatie tussen de verstedelijkingsvisie Utrecht en de MIT-verkenning.

### **Anders Betalen voor mobiliteit**

Het kabinet wil op termijn tot andere vormen van betalen voor mobiliteit komen. Het kabinetsstandpunt wordt ingegeven door de mogelijkheden die dit biedt voor een optimale benutting van de bestaande infrastructuur, door weggebruikers en bedrijven een zakelijke afweging te laten maken. Bovendien stelt het kabinet dat dit mogelijkheden biedt om negatieve gevolgen van mobiliteitsgroei te bestrijden. Het is nu aan de Tweede Kamer hierover een besluit te nemen. Dat geldt

ook voor de voorfase van “anders betalen voor mobiliteit” waarbij het kabinet een versnellingsprijs wil invoeren die bedoeld is om notoire knelpunten eerder dan nu gepland, aan te kunnen pakken. De heffing zal ingaan nadat het knelpunt is aangepakt en er geen hinder meer is als gevolg van wegwerkzaamheden. In de uitvoeringsagenda staan een aantal projecten uit het (verlengde) MIT die volgens het kabinet voor een versnellingsheffing in aanmerking komen. Hier worden veel projecten in regio Utrecht genoemd, waarbij de uiteindelijke invoering zal worden afgewogen tegen de investeringsmaatregelen die uit de MIT-verkenning naar voren komen. Concreet worden hier de volgende projecten genoemd: A2/A12 Zuidwestelijke ring Utrecht en A27 Oosting Utrecht (huidige planning 2013-15, mogelijk 4 jaar versnellen), A12 Gouda-Utrecht, Ring Utrecht 2<sup>e</sup> fase (planning 2016-2020, mogelijk 3-4 jaar versnellen) en A1 Amsterdam-Amersfoort (planning 2015-2017, mogelijke versnelling 6 jaar).

### **Verkeersveiligheid**

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt ondersteund, maar bestuurlijk handhaving wordt ook in deel 3 gemist. De provincie zal een evenredige bijdrage aan de nationale doelen voor haar rekening nemen, wat een lichte aanscherping van de doelstelling uit het SMPU betekent. In het SMPU is een reductie van 25% verkeersdoden en 10% ziekenhuisgewonden opgenomen, waarmee in 2010 nog 46 verkeersdoden en 845 ziekenhuisgewonden te betreuen zijn. De NoMo gaat uit van 15% minder verkeersdoden en 7,5% minder, maar kiest een ander basisjaar. Dit betekent voor de provincie dat vanuit de NoMo maximaal 42 verkeersdoden en 732 ziekenhuisgewonden in 2010 de provinciale doelstelling zou moeten zijn. In de actualisatie van het SMPU, die voorzien is in 2007, wordt de doelstelling aangepast conform de NoMo.

Wij onderschrijven de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit voor verkeersveiligheid en zijn van harte bereid onze bijdrage hieraan te leveren. Wij gaan er van uit dat het rijk ook voldoende investeert voor de veiligheid op het hoofdwegennet.

Wij zijn echter van mening dat de doelstellingen alléén haalbaar zijn, wanneer fors wordt ingezet op de handhaving van verkeersveiligheid. Politie en justitie kunnen onvoldoende prioriteit geven aan de handhaving van kleinere verkeersovertredingen op het OVN en vooral in de verblijfsgebieden, terwijl hier verreweg de meeste ongelukken gebeuren (85%). Wij zullen dan ook stappen ondernemen om bestuurlijke afspraken te maken tussen de bestuurlijke en strafrechtelijke kolom ten einde de samenwerking tussen politie, justitie (OM) en wegbeheerders structureel vorm te geven. Invoering van bestuurlijke handhaving door decentrale overheden is vervolgens ook noodzakelijk, zoals de decentrale overheden ook in een brief aan de minister president hebben laten weten. Daarnaast behoeft gedragsbeïnvloeding door middel van voorlichting en educatie extra aandacht.

Verbetering van de verkeersveiligheid van het OVN nemen wij ook mee bij de netwerkbenadering, waarbij wij niet alleen kijken naar de verbetering van de regionale bereikbaarheid, maar tevens naar de verbetering van de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid. Ook de gevolgen van prijsbeleid, vooral de regionale differentiatie en de start bij enkele knelpunten, mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door ongewenst sluipverkeer in de regio's en door gemeenten.

### **Fiets**

Het kabinet ziet ook in deel 3 van de NoMo een belangrijke rol weggelegd voor de fiets in de bereikbaarheid van deur tot deur. Juist op de korte afstand, zelfs tot 7,5 kilometer is de fiets een

volwaardig vervoermiddel. Door te investeren in adequate fietsvoorzieningen kan de kans op congestie voor andere modaliteiten afnemen. Naast investeringen van decentrale overheden zegt ook het rijk inzet toe met betrekking tot het treffen van voorzieningen bij het kruisen van rijkswegen, spoorwegen en rivieren om zó korte verbindingen te realiseren. De inzet van de landelijke overheid gericht op landelijke randvoorwaarden en instrumenten voor de aanpak van fietsdiefstal wordt toegejuicht.

### **Ontbrekende schakel Trans-Europese Netwerk (TEN)**

Het kabinet heeft onze opmerkingen over de kwaliteitsverbetering van de ontbrekende schakel in het Trans-Europese Netwerk (TEN) niet opgenomen in deel 3 van de NoMo. Het gaat om de schakel Schiphol/Amsterdam – Ruhrgebied/Berlijn met aftakking richting Rotterdam / Den Haag. Deze verbinding zal voor het personenvervoer in betekenis gaan toenemen, maar het daartoe benodigde internationale kwaliteitsniveau wordt niet gehaald. Versnelling van het programma blijft dringend gewenst. Zo passen in dit netwerk geen gelijkvloerse kruisingen zoals langs de A12 nog steeds het geval is. Het beëindigen van deze ongewenste situatie op de kortst mogelijke termijn is een dringende wens van de regio. Het overleg tussen rijk en regio hierover is goed op gang en de verwachting is dat hier tijdens het komende MIT-overleg goede afspraken over gemaakt kunnen worden.

### **ICT**

In de NoMo deel 3 speelt ICT een belangrijke rol ter verbetering van de betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van de reis. Vanuit het rijksbrede innovatieplatform worden aansprekende innovatieve projecten geselecteerd voor implementatie. Het rijk zal actief ruimte bieden voor pilots die door decentrale overheden uitgevoerd worden, en zal zich inspannen voor opschaling van succesvolle proeven. Hierin past het nieuwe project van de provincie: “ICT onderweg: een kans op innovatie bij verkeer en vervoer” die opgenomen is in de voorstellen voor de begroting 2006.

### **Snelweg op palen**

Het kabinet overweegt om als innovatieproject de A27 Utrecht-Breda als ‘hoge-snelweg’ aan te leggen. Hierover zal de provincie tijdig in overleg treden met het rijk om tot een voor de regio optimale uitvoering van dit MIT-project te komen.

### **Leefomgeving**

Ook in deel 3 van de NoMo wordt er door het rijk geanticipeerd op resultaten van technologische innovaties en internationale afspraken om de leefbaarheid te verbeteren. Dat brengt een groot afbreukrisico met zich mee. Wij vragen ons af hoe we hier in Nederland mee om willen gaan, met name als de ontwikkelingen c.q. de afspraken te lang duren. Realistische normen zijn noodzakelijk om met alle benodigde inspanning onder randvoorwaarden van de kwaliteit van de leefomgeving ook de andere mobiliteitsknelpunten het hoofd te kunnen bieden.

Het is nodig dat er voldoende financiële middelen voorhanden blijven voor oa. motortechnische ontwikkelingen, schonere brandstoffen, andere type banden, nieuwe samenstellingen van wegverhardingen en rijgedrag en dergelijke. De nationale inspanning dient gesteund en aangevuld te worden vanuit de regio. Lokale maatregelen zijn dan ook nodig, vandaar dat vanuit de regio Utrecht binnenkort een gezamenlijk Regiobod Aanpak Luchtkwaliteit ten uitvoer gebracht wordt en aangeboden aan de staatssecretaris Van Geel.