

Nota van Wijzigingen

Op weg naar een geactualiseerd Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht op 23 januari 2007

Inhoudsopgave

Nota van Wijzigingen leeswijzer	1
Deel I Tekstvoorstellen.....	3
1. Overzicht onderwerpen Nota van Wijziging.....	5
2. Tekstwijzigingen per onderwerp.....	7
Deel II Aanpassingen richtprogramma	23

Nota van Wijzigingen leeswijzer

Opbouw

Voor u ligt de Nota van Wijzigingen (NvW) als opmaat naar een geactualiseerd Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU). Deze NvW borduurt voort op de in de Tussenbalans geïdentificeerde onderwerpen voor actualisering. De wijzigingen zijn noodzakelijk geworden als gevolg van een toets van het bestaande SMPU aan de Nota Mobiliteit, de beleidsmonitor en actuele beleidsontwikkelingen.

Deze NvW geeft concreet aan welke wijzigingen nodig zijn en of het gaat om nieuw beleid (aanvullingen) of beleidswijziging. De wijzigingsvoorstellen zijn als tekstvoorstellen opgenomen, voorzien van een motivatie en met een aanduiding van de plaats waar ze in het SMPU worden ingevoerd. De tekstwijzigingen zijn bovendien gerubriceerd volgens de onderwerpen uit de Tussenbalans en worden opgenomen in de hoofdstukken van het SMPU.

De NvW is opgesplitst in twee delen. In deel I komen de tekstvoorstellen aan bod. In deel II worden de consequenties van de beleidsaanpassingen voor het richtprogramma in beeld gebracht.

In het kader van de actualisering is onderzocht in hoeverre een verplichting tot plan-MER (ook wel strategische milieubeoordeling) geldt. Hoewel uit een toets van adviesbureau Tauw in samenwerking met Goudappel-Coffeng blijkt dat er van een dergelijke verplichting geen sprake is, hebben we toch gekozen voor een eigen verkenning naar de milieueffecten van het geactualiseerde SMPU. Een samenvatting van de milieuverkenning is als bijlage 1 toegevoegd.

Inspraak

De NvW wordt ter visie gelegd in het kader van afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb). Belanghebbenden kunnen gedurende zes weken mondeling en schriftelijk zienswijzen inbrengen bij Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht. Van deze zienswijzen wordt een inspraaknota gemaakt, die wordt worden betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming rondom het geactualiseerde SMPU.

Nota van Wijzigingen

Op weg naar een geactualiseerd Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht

Deel I

Tekstvoorstellen

1. Overzicht onderwerpen Nota van Wijziging

In de Tussenbalans is geconcludeerd dat op de volgende onderwerpen een beleidsaanscherping van het huidige SMPU noodzakelijk is:

1. Vervolgstudie MIT-verkenning en Netwerkanalyse.
Verscheidene beleidsaanpassingen krijgen de komende jaren onder deze noemer gestalte. De NvW sluit aan bij de gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst tussen rijk en regio, inclusief de financiële consequenties voor het huidige Richtprogramma en BDU. De volgende onderwerpen komen in het vervolg op de MIT-verkenning en Netwerkanalyse aan bod:
 - a. Concretisering doelstelling doorstromingskwaliteit wegen, betrouwbaarheid en bereikbaarheid;
 - b. Fietsbeleid;
 - c. Mobiliteitsmanagement;
 - d. Beprijzing / PPS.
2. Synchronisatie van de doelstellingen naar de jaren 2010 en 2020 in plaats van 2015 uit het SMPU.
Uit de beleidsevaluatie blijkt dat hierbij geen problemen te verwachten zijn. Voor een aantal onderwerpen is een aanscherping van de beleidsdoelen op basis van de beleidsevaluaties gewenst. Financiële consequenties worden nog niet voorzien.
3. Actueel beleid ten aanzien van Luchtkwaliteit opnemen.
Ten aanzien van Luchtkwaliteit is laatste jaren veel beleid geformuleerd, om te kunnen voldoen aan de Europese wetgeving. Ook is besloten tot uitvoeringsprogramma's zoals het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit (PPL) als onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee is opname in NvW consistent beleid. Financiële consequenties zijn aanwezig, maar in besluitvorming hierover is al deels voorzien voor wat betreft de concessieverlening en stimulering van mobiele toepassing aardgas. De financiële doorwerking van de onderdelen doorstromingsmaatregelen/dynamisch verkeersmanagement en alternatieve vervoerswijzen zullen dit najaar een nadere invulling krijgen.
4. Goederenvervoer
Het kwaliteitsnet Goederenvervoer als kader voor goederenvervoerbeleid, zoals omschreven in het SMPU, is in lijn met dit onderdeel uit de Nota Mobiliteit. Naast opname van dit kwaliteitsnet is een praktische uitwerking nodig voor de NvW. Daarin wordt ook aandacht besteed aan routes voor gevaarlijke stoffen en ontwikkelingen zoals milieuzonering in de stad Utrecht. Financiële consequenties worden voorzien bij intensivering van de ambities.
5. Innovatiebeleid
Provincie heeft beleid t.a.v. de toepassing van ICT geformuleerd dat in NvW opgenomen zal worden. Dit heeft financiële consequenties voor het huidige Richtprogramma.
6. Openbaar vervoer
Aanscherping van de bereikbaarheidsdoelstellingen van het openbaar vervoer en beleidsintensivering is onderdeel van deze NvW. Hier hoort een concretisering van de doelstelling bij die moet aansluiten op de kwaliteitseisen van de Nota Mobiliteit. Het

openbaar vervoer zal een forse bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de normen voor luchtkwaliteit. Dit heeft financiële consequenties voor het huidige Richtprogramma en BDU.

Zoals vermeld wordt het laatste onderdeel, punt 7, uit de Tussenbalans in een apart deel II nader uitgewerkt. Het betreft hier een wijzigingsvoorstel voor het Richtprogramma.

2. Tekstwijzigingen per onderwerp

2.1.1. Vervolgstudie MIT-verkenning en Netwerkanalyse

Motivatie:

Verscheidene beleidsaanpassingen krijgen de komende jaren onder deze noemer gestalte. De NvW sluit aan bij de gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst tussen rijk en regio, inclusief de financiële consequenties voor het huidige Richtprogramma en BDU.

In het kader van de beleidsagenda van de Nota Mobiliteit hebben diverse regio's een Netwerkanalyse uitgevoerd. In Utrecht heeft dit geresulteerd in de "MIT-verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht" (NWA). Met deze NWA zijn afspraken gemaakt tussen Rijk, Provincie Utrecht, BRU en een aantal gemeenten over een gezamenlijke inzet (beleidsmatig en financieel) om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. De uit de Netwerkanalyse voortvloeiende plan- en pakketstudies moeten concreet invulling geven aan het optimaliseren van het vervoerssysteem als geheel en de interactie tussen en functioneren van de netwerken afzonderlijk. In de Netwerkanalyse is de 'Zevensprong van Verdaas' toegepast (zie § 2.2.1). Deze werkwijze zal worden vervolgd in de pakketstudies.

Waar in het SMPU?: § 12.3.2., **Regionale Fondsvorming**
Soort tekstaanpassing: aanvulling
Tekstvoorstel:

"Op basis van de Netwerkanalyses en maatregelenpakketten maken overheden gezamenlijk afspraken over verbetering van de bereikbaarheid van deur tot deur en hoe de beschikbare investeringsbudgetten maatschappelijk optimaal aangewend kunnen worden.

De regio Utrecht heeft een netwerkanalyse uitgevoerd in het kader de Nota Mobiliteit. Daarbij is rekening gehouden met de ruimtelijke opgave uit de Nota Ruimte, zoals uitgewerkt in de ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030. Rijk en regio hebben een bestuursovereenkomst afgesloten. Hiermee is een belangrijke stap gezet op weg naar extra investeringen in de Ring rondom Utrecht en de Driehoek rond de rijkswegen A1, A27 en A28. Ook voor de lokale en provinciale wegen en het openbaar vervoer worden maatregelen voorbereid. Voor het openbaar vervoer zal in samenwerking met de regionale partners een aparte OV-marktstudie worden opgestart. De implicaties van deze studie in termen van doelstellingen, indicatoren en mogelijk extra financiën zullen in de loop van 2007 bekend zijn. Wij zullen in het kader van de deur-tot-deur-bereikbaarheid speciale aandacht besteden aan ketenmobiliteit. Met het totale pakket aan maatregelen voor weg, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer is 1,8 tot 3,1 miljard euro gemoeid. Afhankelijk van de resultaten van verdere studies hebben alle partijen afgesproken zich in te spannen om het benodigde geld vast te leggen in toekomstige begrotingen."

Waar in het SMPU?: § 8.1., **Integraal Netwerk**
Soort tekstaanpassing: aanvulling
Tekstvoorstel:

"In navolging van de in 2006 uitgevoerde Netwerkanalyses worden in het kader van het MIT twee gebiedsgerichte pakketstudies uitgevoerd. Daarin zal nadrukkelijk worden gekeken naar de samenhang met prijsbeleid, openbaar vervoer en onderliggend wegennet. De Provincie Utrecht zal in deze pakketstudies speciale aandacht schenken aan de rol van de fiets in het voor- en natransport."

Waar in het SMPU?: § 2.2.1., onder **benutten in dubbel perspectief**
Soort tekstaanpassing: aanvulling
Tekstvoorstel:

"In het kader van de Netwerkanalyses, welke zijn gemaakt voor verschillende regio's als concretisering van het beleid in de Nota Mobiliteit, is voor het bepalen van de oplossingen gebruik gemaakt van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas. Binnen deze aanpak wordt systematisch nagegaan of alle vraagbeïnvloedingsinstrumenten voldoende zijn toegepast voordat besloten wordt tot aanpassing c.q. uitbreiding van de infrastructuur. De zevensprong kent de volgende stappen:

- 1. Ruimtelijke ordening*
- 2. Anders betalen voor mobiliteit*

3. Mobiliteitsmanagement en fiets
4. Openbaar vervoer
5. Benutten infrastructuur
6. Aanpassen infrastructuur
7. Bouwen infrastructuur

Deze werkwijze zal worden vervolgd in de pakketstudies.

2.1.2. Per onderwerp uit de Netwerkanalyse

In de Tussenbalans zijn onder de vlag van de Netwerkanalyse vier onderwerpen uitgelicht, die in de actualisering aanleiding geven tot tekstaanpassingen. Hieronder volgen per onderwerp de tekstvoorstellen.

a. Concretisering doelstelling doorstromingskwaliteit wegen, betrouwbaarheid en bereikbaarheid

Motivatie:

De Nota Mobiliteit stelt eisen aan investeringen in en de kwaliteit van het vervoersysteem en de verschillende netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets.

De twee integrale pakketstudies die voor 2010 worden uitgevoerd dienen een antwoord te geven op de relatie tussen de ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad en de provincie Utrecht, en de toename aan mobiliteit. Daarbij wordt ook gekeken naar de samenhang met andere modaliteiten en de potenties van prijsbeleid. Op basis hiervan is in de NWA geconcludeerd dat uitbreiding van de capaciteit van het gehele vervoerssysteem nodig is bovenop de al geplande investeringen.

Om gericht te kunnen kiezen waar investeringen nodig zijn is in de Nota Mobiliteit als kwaliteitscriterium gekozen voor 'reistijd van deur tot deur' in plaats van voor 'gemiddelde trajectsnelheid'. Naast reistijd spelen ook andere criteria een rol die maatgevend zijn voor de kwaliteit van doorstroming, waar onder de verhouding intensiteit/capaciteit, maar ook het belang (de prioriteit) van de weg in het netwerk.

Waar in het SMPU?: § 3.1.2., **Uitgangspunten bij het wegennetwerk**
 Soort tekstaanpassing: aanvulling
 Tekstvoorstel:

“Het autoverkeer in de provincie is de afgelopen vijftien jaar met driekwart toegenomen. Op de provinciale beheerswegen bedroeg de groei ongeveer 25 procent. Het autoverkeer neemt nog steeds toe. De vele ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad en de provincie Utrecht geven daaraan een extra impuls. Omdat de bestaande problemen zullen toenemen, gaan wij ervan uit dat de totale capaciteit van het netwerk beter benut dient te worden en de capaciteit op bepaalde locaties van het bestaande netwerk moet worden vergroot. De twee integrale pakketstudies die voor 2010 worden uitgevoerd dienen oplossingen te bieden aan de toekomstige capaciteitsbehoefte. Daarbij wordt ook gekeken naar de samenhang met andere modaliteiten, de mogelijkheid die geprijsing biedt en de rol die innovatie, o.a. voortkomend uit ICT ontwikkelingen, hierin kan spelen..”

Waar in het SMPU?: § 3.2., **Kwaliteitsniveau van het wegennetwerk**
 Soort tekstaanpassing: aanvulling
 Tekstvoorstel:

“Voor een goede stroomfunctie op de autosnelwegen heeft het Rijk een kwaliteitsniveau voor de reistijd opgenomen in de Nota Mobiliteit. Deze is vertaald in een spits-/dalverhouding, dat wil zeggen de verhouding tussen de reistijd in de spits en in de daluren op een wegvak. Voor autosnelwegen tussen steden is deze vastgesteld op maximaal 1,5. Voor autosnelwegen rond steden en op niet-autosnelwegen is deze vastgesteld op maximaal 2,0. Aansluitend op deze landelijke normen voor snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen hanteren wij voor onze gebiedsonsluitende wegen een spits-/dalverhouding van 2,0. In het geval van een stroomweg, zoals de N230, streven wij naar een verhouding van maximaal 1,5. Voor het bepalen van de

oplossingsstrategie worden vervolgens de i/c-spits en de regelstrategie van de provincie in de afweging betrokken.

Uit de prognose voor 2020 (MIT verkenning, Netwerkanalyse en beleidsuitwerking doorstroming) blijkt dat met de huidige geplande maatregelen door het Rijk en decentrale overheden in 2020 op veel wegen de gewenste doorstromingskwaliteit niet wordt bereikt. Aanvullende maatregelen op hoofdwegen en onderliggend weggennet zijn noodzakelijk.

De uitkomst van de netwerkanalyse heeft geleid tot twee gebiedsgerichte integrale pakketstudies (Ring Utrecht en Driekhoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht). Binnen deze pakketstudies wordt nadrukkelijk gekeken naar de samenhang met prijsbeleid, openbaar vervoer en het onderliggend weggennet. Partijen hebben hiervoor een bestuursovereenkomst gemaakt.

b. Fietsbeleid

Motivatie:

De Nota Mobiliteit geeft aanleiding om fietsbeleidsdoelen te synchroniseren en meetbaar en afrekenbaar te maken. De fiets is belangrijk als voor- en natransport in een vervoersketen. Dit is een belangrijk uitgangspunt in de Nota Mobiliteit en de NWA.

Waar in het SMPU?: § 5.1., **Visie en Doelen**
Soort tekstaanpassing: aanvulling
Tekstvoorstel:

“Doelen

- ✘ Het gebruik van de fiets als vervoermiddel op korte reisafstanden tot 7,5 km is 50% in 2020.
- ✘ Het gebruik van de fiets als voor- en natransport voor OV verplaatsingen is 40% in 2020.

Waar in het SMPU?: § 8.3.4., **Kwaliteit van het natransport**
Soort tekstaanpassing: aanvulling
Tekstvoorstel:

“De fiets vervult een belangrijke rol in het voor- en natransport. Deze rol dient goed te worden gefaciliteerd, ondermeer door het aanbieden van ruime en goede stallingvoorzieningen en door het gemakkelijk verkrijgen van een (huur)fiets.”

Postitie van aanpassing: § 7.2., **Sociale leefkwaliteit**
Beleidswijziging/aanvulling: aanvulling
Motivatie: opname van consequenties beleidsuitwerking oversteekbaarheid in beleid

Tekstvoorstel:

“De beleidsuitwerking oversteekbaarheid geeft een meer gedetailleerde uitwerking van de benoemde knelpunten en komt met voorstellen voor concrete maatregelen. De beleidsuitwerking is begin 2007 vastgesteld en de financiële consequenties hiervan zijn opgenomen in het Richtprogramma.”

c. Mobiliteitsmanagement

Motivatie:

De Nota Mobiliteit vraagt decentrale overheden invulling te geven aan beleid ten aanzien van mobiliteitsmanagement. Het gevolg is dat mobiliteitsmanagement een centralere plaats krijgt in het beleid. Mobiliteitsmanagement is erop gericht een betere balans te krijgen tussen de vraag naar mobiliteit en het aanbod van de bestaande infrastructuur en komt in de Zevensprong van Verdaas op de derde plaats na ruimtelijke ordening en prijsbeleid. Met deze tekstwijziging geeft de provincie aan wat zij met mobiliteitsmanagement beoogd en waar de inspanningen binnen dit thema toe moeten leiden.

Waar in het SMPU?: § 11.3., **Benutting restcapaciteit: Mobiliteitsmanagement**
Soort tekstaanpassing: wijziging en aanvulling
Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“11.3 BENUTTING RESTCAPACITEIT: MOBILITEITSMANAGEMENT

Het provinciaal beleid is gericht op het optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen, om zodoende met minder nadelige effecten tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte. Omdat het autonetwerk dichtslibt willen we de automobilist verleiden een alternatief te kiezen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat noemt dit ‘mobiliteitsmanagement’. Het gaat om het geheel van verleidende activiteiten gericht op verplaatsingsbehoefte, keuze van vervoerswijze en effectiviteit van verplaatsingen. Mobiliteitsmanagement hangt, op strategisch niveau, nauw samen met onderwerpen zoals vestigingsbeleid en volkshuisvestingsbeleid (zie hoofdstuk 9) en op operationeel niveau met verkeersmanagement (paragraaf 11.2). Mobiliteitsmanagement kan worden gepositioneerd op tactisch niveau naast vervoersdiensten en infrastructuur (zie de afbeelding).

Mobiliteitsmanagement richt zich op het gedrag van de ‘mobilitist’. De mobilitist kan op verschillende wijzen worden benaderd. Sinds de jaren negentig ligt de nadruk op het stimuleren van bedrijven om te komen tot een actief beleid op dit terrein: vervoersmanagement. De provincie beschikt daarnaast over andere instrumenten die een bijdrage leveren aan mobiliteitsmanagement.”

Nieuwe tekst:

“11.3 Betere afstemming vraag en aanbod: MOBILITEITSMANAGEMENT

Verleiden tot een bewuste mobiliteitskeuze is één van de speerpunten van de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit. Een belangrijk onderdeel hiervan is het ‘organiseren van slim reizen’ oftewel het werken aan mobiliteitsmanagement. De acties uit de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit gaan uit van de centrale rol die provincies en stadsregio’s op het gebied van mobiliteitsmanagement vervullen. Daarnaast zijn de gemeenten, maar ook bedrijven, maatschappelijke organisaties, burgers en kennisinstellingen belangrijke partners in de uitvoering.

Wij verstaan onder mobiliteitsmanagement het bieden van passende alternatieven op drukke tijden en plaatsen en de mobilitist verleiden tot een bewuste keuze. Daarnaast richten we ons op spreiding van verkeer in de tijd, bijvoorbeeld door het flexibeler omgaan met kantoor- en venstertijden te stimuleren. ICT speelt een belangrijke rol in mobiliteitsmanagement. We leggen prioriteit bij een gebiedsgerichte of locatiegerichte benadering.

Overheden kunnen dat verleiden niet alleen. Werkgevers, vervoerbedrijven en organisaties zijn de aangewezen partners. Werkgevers kunnen hun werknemers met een fietsplan verleiden om met de fiets naar het werk te komen. Ze kunnen werknemers meer vrijheid bieden bij het bepalen van hun werktijden. Een organisator van evenementen zoals de Jaarbeurs kan met ruimere openingstijden zorgen voor spreiding van vervoerstromen. Dit soort stappen draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de regio Utrecht.

Om de doelstellingen te realiseren ondernemen wij de volgende acties:

- *Inzetten van de “Auto als sensor” ten behoeve van actuele informatie over verkeersstromen om op basis hiervan te anticiperen en reageren op mogelijke knelpunten. Deze en andere concepten worden nader verkend en ontwikkeld onder de vlag van ICT-onderweg.*

- *Mobiliteitsmanagement pakken we op in de gebiedsgerichte pakketstudies.*
- *De provincie stimuleert het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel, als voor- en natransport en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur door goede fietsvoorzieningen, zoals stallingen bij het openbaar vervoer, een goede vormgeving van fietsinfrastructuur en het voorkomen van fietsdiefstal en (sociale) onveiligheid.*
- *Daar waar in de toekomst grote infrastructuurprojecten zijn voorzien, zal mobiliteitsmanagement worden ingezet om de verkeershinder die hiermee gepaard gaat, tot een minimum te beperken*
- *Daar waar gemeentelijk parkeerbeleid leidt tot ongewenste mobiliteitseffecten, zal de provincie zich inzetten om tot afstemming van dat parkeerbeleid tussen gemeenten te komen.*
- *De provincie treedt in contact met het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties om gezamenlijk de mobilist te verleiden tot een bewuste mobiliteitskeuze.*

d. Beprijzing / PPS

Motivatie:

De ontwikkelingen met betrekking tot prijsbeleid zijn blijvend actueel en dynamisch. De Provincie Utrecht heeft in het kader van de NV-Utrecht in een brief aan de Tweede Kamer haar standpunt nader toegelicht. Dit standpunt wordt in het SMPU opgenomen.

Waar in het SMPU?: § 2.2.1., **Doelmatig verkeers- en vervoerssysteem**

Soort tekstaanpassing: aanvulling

Tekstvoorstel:

“Anders Betalen voor mobiliteit

Het Rijk wil op termijn tot andere vormen van betalen voor mobiliteit komen. Wij onderschrijven de mogelijkheden die dit biedt voor een optimale benutting van de bestaande infrastructuur, door weggebruikers en bedrijven een zakelijke afweging te laten maken, en de mogelijkheden die dit biedt om negatieve gevolgen van mobiliteitsgroei te bestrijden. Wij zijn daarom bereid mee te werken aan de introductie van prijsbeleid. Ons uitgangspunt daarbij is dat introductie van prijsbeleid, waaronder de versnellingsprijs op specifieke knelpunten, geen negatieve consequenties mag hebben op het onderliggend wegennet (qua doorstroming, veiligheid en leefbaarheid) en de concurrentiepositie van de regio. De opbrengsten dienen beschikbaar te komen voor investeringen in de bereikbaarheid van de regio. Extra opbrengsten mogen geen vermindering van decentrale middelen (BDU) tot gevolg hebben en verder vereist de zorgvuldige invoeringsprocedure bestuurlijke overeenstemming over het behoud van een provinciaal belastinggebied met dezelfde belastingcapaciteit als nu. Bij de versnellingsprijs is ons uitgangspunt dat de prijs pas berekend wordt nadat het knelpunt is opgelost.

2.2. Synchronisatie van de doelstellingen naar de jaren 2010 en 2020 in plaats van 2015 uit het SMPU.

Motivatie:

De Nota Mobiliteit vraagt om aanpassing van de doelstellingen naar de planhorizon van 2020. In de onderstaande wijzigingsvoorstellen is uitgegaan van een extrapolatie van de 2015 SMPU doelstellingen naar 2020. Uit de beleidsevaluatie blijkt dit niet tot problemen te leiden. Het financiële programma onder het SMPU, het richtprogramma, wordt ook vastgesteld tot 2020. Voor concretisering van de doelstelling doorstromingskwaliteit wegen, betrouwbaarheid en bereikbaarheid verwijzen wij naar § 2.1.2 onder a.

Voor verkeersveiligheid was in het SMPU van 2003 een ambitieuzere doelstelling opgenomen dan indertijd is geformuleerd in het NVVP (Nationaal Verkeer en Vervoerplan: de voorloper van de Nota Mobiliteit). In de wijziging is uitgegaan van het doortrekken van deze ambitieuzere doelstelling dan het Rijk. De Nota Mobiliteit gaat uit van 45% minder dodelijke verkeersslachtoffers en 34% minder ziekenhuisgewonden in 2020 (tov 2002).

Waar in het SMPU?: § 6.1., **Visie en Doelen**

Soort tekstaanpassing: wijziging

Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“De bestuurlijke partners in de regio Utrecht hebben de intentie uitgesproken ervoor te zorgen dat in 2010 in het verkeer 33 procent minder dodelijke slachtoffers vallen en 14 procent minder slachtoffers in het ziekenhuis hoeven worden behandeld (basisjaar 1998). Het Rijk stelt tot 2010 echter minder financiële middelen ter beschikking dan werd verondersteld. Wij willen dat de regionale middelen onverminderd worden ingezet zodat het mogelijk is om het aantal verkeersdoden te reduceren met 25 procent en het aantal ziekenhuisgewonden met 10 procent.”

Nieuwe tekst:

“In 2020 zijn er 50 procent minder dodelijke verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht dan in 2002. Daarnaast zijn er in 2020, 40 procent minder ziekenhuisgewonden dan in 2002. De tussendoelen voor 2010 zijn 35 procent minder verkeersdoden en 12 procent minder ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002.”

Waar in het SMPU?: § 7.1., **Visie en doelen**

Soort tekstaanpassing: wijziging;

Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“⌘ 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. Het percentage inwoners dat ernstige hinder ervaart door wegverkeer is in 2015 gehalveerd ten opzichte van 2001.”

Nieuwe tekst:

“⌘ Geluid: In 2015 is het aantal woningen langs provinciale wegen dat te maken heeft met ernstige geluidhinder van 63 dB(A) of meer gereduceerd tot maximaal 500. Het percentage inwoners dat ernstige hinder ervaart door wegverkeer is in 2020 met 65% gereduceerd ten opzichte van 2001.”

Waar in het SMPU?: § 7.1., **Visie en doelen**

Soort tekstaanpassing: wijziging

Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“⌘ Lucht en geur: 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. 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.”

Nieuwe tekst:

“⌘ Lucht en geur: de grenswaarden voor de in de Wet Luchtkwaliteit en het Nationaal Milieubeleidsplan vermelde stoffen worden in de daarvoor vermelde periodes (o.a. fijn stof in 2005, NO_x in 2010) gerealiseerd en gehandhaafd. In 2020 wordt nul procent van de inwoners in de provincie ernstig gehinderd door geur en mogen nieuwe situaties niet leiden tot extra gehinderden. Wij nemen bij nieuwbouw langs rijksinfrastructuur de eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht.”

Waar in het SMPU?: § 7.1., **Visie en doelen**
Soort tekstaanpassing: wijziging

Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“⚡ Licht: in principe is in natuurgebieden in de ecologische hoofdstructuur geen wegverlichting aanwezig. In 2010 is de wegverlichting langs provinciale wegen in natuurgebieden aangepast aan de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden.”

Nieuwe tekst:

“⚡ Licht: In de periode tot 2020 zal de provincie binnen de kaders van verkeersveiligheid, de lichthinder beperken, het energieverbruik verminderen en de sociale veiligheid bevorderen. In de praktijk betekent dit donker waar het kan en het toepassen van dimbare verlichting en andere innovatieve verlichting zoals actieve markering. Verlichting in natuurgebieden en in de ecologische hoofdstructuur wordt zoveel mogelijk voorkomen. In 2020 is de wegverlichting langs provinciale wegen in natuurgebieden aangepast aan de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden.”

2.3. Actueel beleid ten aanzien van Luchtkwaliteit opnemen.

Motivatie:

Om aan de Europese wetgeving te kunnen voldoen, is over luchtkwaliteit de laatste jaren veel beleid geformuleerd. Ook is besloten tot uitvoeringsprogramma's (PPL) als onderdeel van het NSL. Hiermee is opname in NvW consistent beleid. Financiële consequenties zijn aanwezig, maar in besluitvorming hierover is deels voorzien voor wat betreft de concessieverlening en stimulering van mobiele toepassing aardgas. De financiële doorwerking van de onderdelen doorstromingsmaatregelen/dynamisch verkeersmanagement en alternatieve vervoerswijzen zullen in 2007 een nadere invulling krijgen. Daarnaast is er op basis van beleidsuitwerkingen tot een verhoogde ambitie gekozen. Deze zijn aanleiding tot aanpassing van de doelstelling (zie ook punt § 2.2. NvW). Tenslotte is er besloten tot strengere eisen de emissies van bussen in de concessieverlening (zie ook § 2.6. NvW). Gelet op de actualiteit van de klimaatproblematiek moet nog worden bekeken hoe het mobiliteitsbeleid van de Provincie Utrecht daaraan kan bijdragen.

Waar in het SMPU?: § 7.2., **Lucht**
Soort tekstaanpassing: aanvulling

Tekstvoorstel:

“In 2006 is het Besluit Luchtkwaliteit vervangen door de Wet Luchtkwaliteit. In het kader van deze wet is een Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) opgesteld. Als onderdeel van dit NSL zal de Provincie Utrecht in samenwerking met andere decentrale overheden in de provincie Utrecht een Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU) opstellen. De Provincie Utrecht voert de regie op de uitvoering van dit programma.

Onze bijdrage in het programma bestaat uit de volgende vier projecten:

- 1. Schoner openbaar vervoer via concessieverlening;*
- 2. Harmonisatie verkeersstromen;*
- 3. Alternatieve vervoerswijzen;*
- 4. Rijden op aardgas in Utrecht.*

Waar in het SMPU?: § 7.3., **Energie**
Soort tekstaanpassing: aanvulling

Tekstvoorstel:

“In het licht van de actualiteit van het klimaatdebat wil de Provincie Utrecht bezien of intensivering of verbreding van het bestaande beleid nodig is. In relatie tot het mobiliteitsbeleid worden hierbij de vigerende maatregelen ten aanzien van fiets, openbaar vervoer, goederenvervoer (blue ports) en mobiliteitsmanagement betrokken. De aandacht zal zijn gericht op zowel het voorkomen dan wel reduceren van klimaatverandering (mitigatie, door het beperken van de uitstoot van CO₂) als op het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie).”

2.4. Goederenvervoer

Motivatie:

Het kwaliteitsnet Goederenvervoer als kader voor goederenvervoerbeleid, zoals opgenomen in het SMPU, is in lijn wat de Nota Mobiliteit hierover zegt. Naast opname van dit kwaliteitsnet is een praktische uitwerking nodig voor de NvW. Sinds de vaststelling van het SMPU is met de gemeenten een nadere invulling gemaakt van het beleid ten aanzien van gevaarlijke transporten, de zogenaamde routing gevaarlijke stoffen.

Daarbij is er aandacht voor de interactie tussen de blauwe en grijze infrastructuur in Utrecht kan beter. Op dergelijke knooppunten lijken goede mogelijkheden te liggen, die kunnen bijdragen aan het optimaliseren van het netwerk als geheel. Financiële consequenties worden voorzien bij intensivering van de ambities.

Waar in het SMPU?: § 8.2.2., **Nationale Knooppunten**

Soort tekstaanpassing: aanvulling

Tekstvoorstel:

“Om de overslag van goederen en de kansen daartoe beter in beeld te hebben wordt er een studie verricht naar de Blue Ports in de provincie en de mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van deze punten..”

Waar in het SMPU?: § 10.3., **Kwaliteitsnet goederenvervoer**

Soort tekstaanpassing: wijziging

Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“In GOVERA werken we aan een regionaal multimodaal kwaliteitsnet voor goederenvervoer via de weg, het spoor en het water. Er is sprake van een kwaliteitsnet goederenvervoer als belangrijke economische centra zodanig infrastructureel met elkaar zijn verbonden dat een hoogwaardige afwikkeling van goederenstromen tussen deze centra en tussen deze centra en het achterland gegarandeerd is. Voor het vervoeren van goederen moet het bedrijfsleven telkens opnieuw kunnen kiezen voor de meest duurzame transportmogelijkheid voor de betreffende lading. Hiervoor is nodig dat de afzonderlijke modaliteiten waaruit het netwerk is opgebouwd (spoor, water, weg) een op goederenvervoer afgestemde kwaliteit en capaciteit hebben en dat deze op logische punten in het netwerk door knooppunten (voor goederenvervoer te denken aan (container)terminals en logistieke centra) met elkaar zijn verbonden.

Door een deel van de totale infrastructuur (alle weg, water, rail en buisverbindingen) te benoemen als kwaliteitsnet goederenvervoer, kan gericht worden geïnvesteerd in het oplossen van goederenvervoerknelpunten

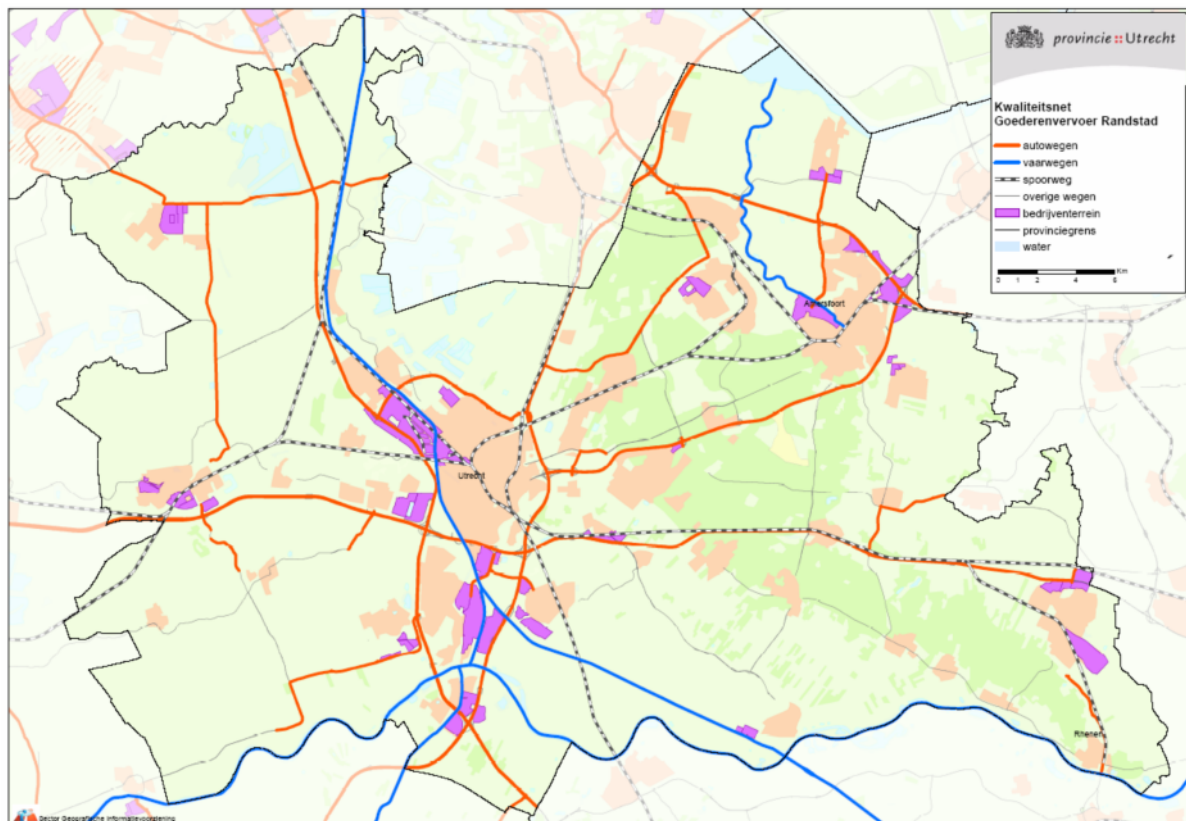
op het gebied van doorstroming, kwaliteit, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving.

Daarnaast geeft het kwaliteitsnet goederenvervoer richting aan beslissingen over de ruimtelijke inrichting langs het netwerk, aan de localitiekeuze van multimodale bedrijventerreinen, aan de keuze van een vestigingsplek voor transportintensieve bedrijven en bedrijventerreinen met een bovenlokale functie en aan de keuze van de meest duurzame modaliteit voor het vervoeren van goederen. Het kwaliteitsnet leent zich tevens voor gerichte service aan het goederenvervoer zoals speciaal op de doelgroep gerichte informatie en informatie over alternatieve routes in het geval van calamiteiten.”

Nieuwe tekst:

“Binnen GOVERA is in 2005 het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) in beeld gebracht (zie figuur 1) . Het KGR laat zien over welke verbindingen in de Randstad de belangrijkste goederentransportstromen over de weg, het water en het spoor worden afgewikkeld. We onderzoeken welke aandachtspunten uit het KGR op onze provinciale wegen daadwerkelijk een knelpunt zijn voor de transportsector en stellen een uitvoeringsprogramma op ter verbetering van de bereikbaarheid voor goederenvervoer, de veiligheid en de leefbaarheid. Wij streven ernaar dat bedrijvenlocaties met intensieve goederenstromen gesitueerd zijn aan het kwaliteitsnet.

Wij streven we naar een toename van vervoer over water. Dit komt de doorstroming op het wegennet ten goede, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving. Vooral ten aanzien van de luchtkwaliteit en externe veiligheid. Wij stimuleren intermodaal vervoer door te sturen op het behoud van gemeentelijke laad- en loswallen (o.a. Blue Ports). Daarnaast verleiden we watergebonden bedrijven zich te vestigen op de daarvoor geschikte bedrijventerreinen op kruispunten van weg, water en/of spoor.



Figuur 1: het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad

Door een deel van de totale infrastructuur (alle weg, water, rail en buisverbindingen) te benoemen als kwaliteitsnet goederenvervoer, kan gericht worden geïnvesteerd in het oplossen van goederenvervoerknelpunten op het gebied van doorstroming, kwaliteit, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Daarnaast geeft het kwaliteitsnet goederenvervoer richting aan beslissingen over de ruimtelijke inrichting langs het netwerk, aan de localitiekeuze van multimodale bedrijventerreinen, aan de keuze van een vestigingsplek voor transportintensieve bedrijven en bedrijventerreinen met een bovenlokale functie en aan de keuze van de meest duurzame modaliteit voor het vervoeren van goederen. Het kwaliteitsnet leent zich tevens voor gerichte service aan het goederenvervoer zoals speciaal op de doelgroep gerichte informatie en informatie over alternatieve routes in het geval van calamiteiten.

Waar in het SMPU?: § 10.7., **Externe veiligheid**
Soort tekstaanpassing: wijziging

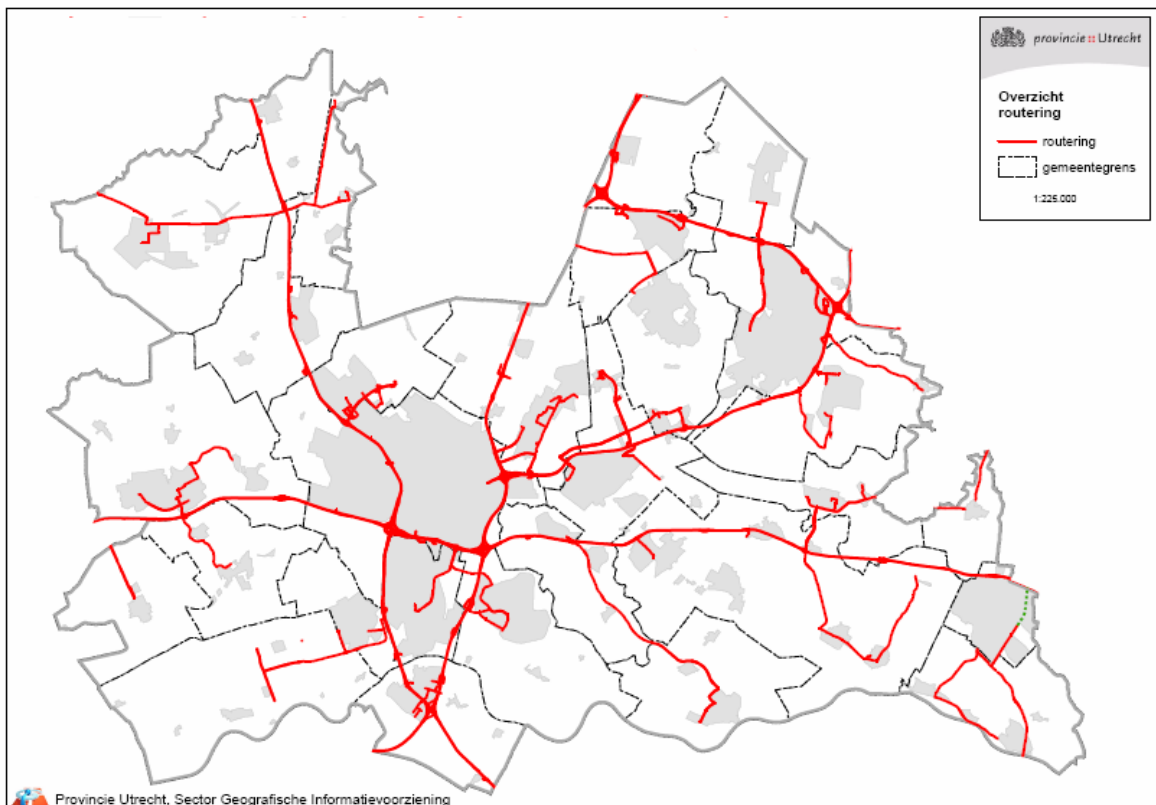
Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“In het PMP stellen we kaders voor beleid rond externe veiligheid. Ook in de ‘Nota Handhaving en Veiligheid in de provincie Utrecht’ spreken we ons uit over de problematiek rond het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de ‘Beleidsnota Externe Veiligheid’ zijn onze plannen ten aanzien van dit onderwerp specifiek uitgewerkt. Mede op basis van deze nota aan wij na in hoeverre het mogelijk is om voor onze provincie een provinciedekkend routenet voor het vervoer gevaarlijke stoffen in te stellen. Het doel daarbij is enerzijds het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel als mogelijk te beperken en anderzijds de externe risico’s daar waar zij zich voordoen beheersbaar te maken. Vanwege de veelheid aan belangen en betrokken partijen kiezen wij hierin voor een integrale en interactieve aanpak.”

Nieuwe tekst:

“Wij coördineren de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid in relatie tot transport. Wij hebben met gemeenten een provinciedekkend overzicht van routes voor veiliger transport opgesteld (zie figuur2). Dit provinciale initiatief heeft een samenhang met het (toekomstige) landelijke basisnet voor rijkswegen, spoorwegen en waterwegen.



Figuur2: routenet gevaarlijke stoffen voor de provincie Utrecht.”

Waar in het SMPU?:

§ 10.8., **Stedelijke distributie**

Soort tekstaanpassing:

wijziging

Tekstvoorstel

Oude tekst:

“Stedelijke distributie maakt 6 tot 10 % uit van alle vervoer in het stedelijk gebied en is op verschillende manieren georganiseerd. Stedelijke distributie voorziet in een duidelijke behoefte maar veroorzaakt daarnaast mobiliteitsdruk en milieulast. Om de mobiliteitsdruk en milieulast in het stedelijk gebied tegen te gaan, zonder de kwaliteit van de dienstverlening aan te tasten, moeten de verschillende partijen samen zoeken naar oplossingen.

Binnen GOVERA houden we ons projectmatig bezig met deze problematiek maar met name het Platform Stedelijke Distributie (PSD) heeft de kennis en expertise op dit gebied in huis die in onze ogen onontbeerlijk is voor het vinden van oplossingen op maat. Het PSD adviseert gemeenten

en bedrijven desgevraagd over de mogelijkheden om duurzaam goederenvervoer in stedelijke gebieden mogelijk te maken. De PSD vervult hiermee namens provincies een bovenlokale rol.”

Nieuwe tekst:

Het maken van regionale afspraken over stedelijke distributie is een essentieel onderdeel van gemeentelijk verkeer en vervoerbeleid (Nota Mobiliteit). De provincie ziet hier voor zichzelf vooralsnog geen aanvullende of regisserende taak weggelegd. Daar waar gemeentelijk beleid ten aanzien van stedelijke distributie leidt tot ongewenste mobiliteitseffecten, zal de provincie zich inzetten om tot regionale afstemming van stedelijk distributiebeleid te komen.

2.5. Innovatiebeleid

Motivatie:

De provincie heeft beleid t.a.v. de toepassing van ICT geformuleerd. Zo is er in het kader van beter benutten een project gestart dat wil aanhaken op ICT-ontwikkelingen. Het project ICT-onderweg draagt bij aan een doelmatiger verkeersnetwerk en is een basis voor toekomstige toepassingen van ICT en Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) in de Provincie Utrecht. Dit heeft financiële consequenties voor het huidige Richtprogramma.

Waar in het SMPU?: § 11.2., **Benutten binnen netwerken: dynamisch verkeersmanagement**

Soort tekstaanpassing: aanvulling

Tekstvoorstel:

“Met ICT kan actuele informatie over de situatie op het wegennet worden ingewonnen op basis waarvan gericht gestuurd kan worden op het gebruik van de infrastructuur. Wij willen één of meer aansprekende ICT-toepassingen in het verkeer en vervoer realiseren die een belangrijke bijdrage leveren bij de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk. Wij voeren hiertoe zeven aansprekende projecten uit, te weten:

- Project 1 Regionale Verkeersmanagement Centrale
De provincie zet met haar partners een Regionale Verkeersmanagement Centrale (RVMC) op;*
- Project 2 Utrechts Data Warehouse (UDW).
In het UDW worden alle verkeersdata verzameld en omgebouwd tot gebruikersvriendelijke verkeersinformatie.*
- Project 3 De auto als sensor
In dit project willen we erachter komen hoe we het beste informatie kunnen krijgen van de weggebruiker zelf. Die informatie combineren we met de actuele gegevens van de meetpunten in het wegennet en met de centraal bekende gegevens over wegwerkzaamheden, calamiteiten en evenementen.*
- Project 4 Incident Management Mobiel
Wij willen een aantal wegininspecteurs uitrusten met een mobiele werkplek. Hiermee staan de dienstdoende wegininspecteurs (zowel van Rijkswaterstaat als van de Provincie) voortdurend in contact met de verkeerscentrale en andere informatiebestanden die nodig zijn voor een snelle afhandeling van ongevallen.*
- Project 5 De gebruiker in beeld
De verschillen in informatiebehoefte worden via ICT thuis in beeld gebracht: wat wil de weggebruiker precies weten en hoe wil hij/zij de informatie ontvangen?*
- Project 6 Wegonderhoud afgestemd
Door het project ‘Wegonderhoud beter in beeld’ voorzien we in centrale planning en afstemming en in een toegankelijk digitaal overzicht (kaart) van alle geplande wegwerkzaamheden van rijk, provincie en gemeenten.*
- Project 7 Korte termijn prognosemodellen
We maken verkeersmodellen waarmee op basis van de ingewonnen data voldoende betrouwbare prognoses kunnen worden gegeven over de verkeersafwikkeling in de komende uren. Deze vormen de ruggengraat van de beslissingsondersteunende systemen in de Regionale Verkeersmanagement Centrale.*

2.6. Openbaar vervoer

Motivatie:

De Provincie Utrecht scherpt de doelstellingen voor het openbaar vervoer aan, zodat die aansluiten bij de kwaliteitseisen van de Nota Mobiliteit. Het uitgangspunt blijft dat het openbaar vervoer (bus en trein) in Midden-Nederland minimaal marktaandeel behoudt bij stijgende personenmobiliteit (stijging aantal reizigers). Het ov zal daarnaast een forse bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de normen voor luchtkwaliteit. Dit heeft financiële consequenties voor het huidige Richtprogramma en BDU.

In het kader van de Netwerkanalyse is besloten tot het uitvoeren van een marktstudie openbaar vervoer. Deze marktstudie is bedoeld om richting te geven aan maatregelenpakketten en geeft concretere invulling aan een reistijdindicator. De provincie Utrecht wil meten hoe de uitvoering van de maatregelenpakketten verloopt. Daarom wordt de tabel uit het oude SMPU vervangen door een nieuwe. Daarnaast wil de Provincie Utrecht op de belangrijkste corridors bijdragen aan betere doorstroming. Met betrekking tot de decentralisatie spoor wil de regio nadenken over een sterkere eigen rol bij aansturing/exploitatie spoor.

Tot slot maakt de groei van Almere uitbreiding nodig van de bestaande spoorverbinding met Utrecht. Als onderdeel van de kwaliteitseisen aan het materieel van de concessiehouder en om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de Provincie Utrecht zullen scherpe emissie-eisen worden gesteld aan de bussen.

De wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken vereist een beleidsuitwerking voor het toegankelijk maken van openbaar vervoerhaltes. De consequenties hiervan zijn doorvertaald in de NvW en het richtprogramma.

Waar in het SMPU?: § 4.1., **Visie, doelen en strategie**

Soort tekstaanpassing: aanvulling

Tekstvoorstel:

“Wij ontwikkelen een visie op de bijdrage die het OV moet leveren aan de bereikbaarheid in het totale mobiliteitsnetwerk in de Utrechtse regio. Deze visie zal concreet richting geven aan de afwegingen voor maatregelenpakketten die gemaakt worden in de gebiedsgerichte integrale pakketstudies voor de Ring Utrecht en de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort. Ook zullen kwantitatieve doelstellingen opgesteld worden voor de in de Nota Mobiliteit voorgeschreven punten: (spits) reistijd en groei OV gebruik naar tijd en plaats.”

Waar in het SMPU?: § 4.2.1., **Netwerk spoorverbindingen**

Soort tekstaanpassing: aanvulling

Tekstvoorstel:

“We zien erop toe dat het OV systeem (inclusief het spoornetwerk (Randstadspoor) en de bediening van stations) als integraal onderdeel wordt meegenomen in de pakketstudies.”

Waar in het SMPU?: § 4.2.1., **Netwerk spoorverbindingen**

Soort tekstaanpassing: Wijziging

Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“De verbindingen tussen Utrecht en Almere en tussen Utrecht en Breda zijn van onvoldoende kwaliteit. De eerste verbinding zal met het in gebruik nemen van de Gooiboog (naar verwachting in 2003) en de Hanzelijn (2014) verbeteren. Indien echter het zwaartepunt van de woningbouw komt te liggen in het zuiden van Flevoland (omgeving A27) is de verbinding via de Gooiboog een onaantrekkelijke keuzemogelijkheid voor reizigers tussen Utrecht en Almere. Een verbinding via de Stichtse Brug (de Stichtselijn) is dan een snellere verbinding tussen Utrecht en Flevoland. De provincie volgt de ontwikkelingen in Flevoland en zal samen met deze provincie en andere overheden tijdig inspelen op de gevolgen voor de mobiliteit.”

Nieuwe tekst:

“De verbindingen tussen Utrecht en Almere en tussen Utrecht en Breda zijn van onvoldoende kwaliteit. In de Noordvleugelbrief (25 augustus 2006) wordt ingezet op een verdere doorgroei van Almere met 60.000 woningen in de periode 2010 –2030. Daarbij houdt het kabinet rekening met overloop van 10 tot 15 duizend woningen na 2020 vanuit NV Utrecht naar Flevoland aan de Oostzijde van Almere. Wij vinden een goede spoorverbinding tussen Utrecht en Almere van belang. In hoeverre dit uitbreiding van het bestaande spoornet betekent of dat een nieuwe spoorverbinding (Stichtselijn) nodig is zal blijken uit de landelijke netwerkanalyse spoor en de gebiedsgerichte integrale pakketstudies voor de ring en de driehoek.

Met betrekking tot Randstadspoor is met de regionale partners vastgesteld dat er tot de periode 2015 meer middelen nodig zijn om de vastgestelde ambitie te halen. Voor wat betreft de periode 2015-2020 wordt er in het kader van de pakketstudies onderzocht wat de optimale nadere invulling van Randstadspoor is.”

Waar in het SMPU?: § 4.3.1., **Kwaliteit van de uitvoering**

Soort tekstaanpassing: wijziging

Motivatie:

Om te beoordelen of de ambitie ten aanzien van de basiskwaliteit van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht wordt gehaald, is gezocht naar een transparante en toetsbare indicatorset voor het openbaar vervoer tot het jaar 2020. De aangepaste tabel sluit beter aan op onze algemene doelstelling (frequentie) en het groeimodel waarlangs de ambities worden gehaald (het percentage dat het doel haalt in een bepaald jaar). De tabel geeft ook aan welke trajectsnelheid wordt nagestreefd per type openbaar vervoer.

Tekstvoorstel:

Oude tabel:

“**Tabel 4.1. Gewenste Basiskwaliteitsniveau Openbaar Vervoer**

	Huidige situatie	2015
VERBINDENDE STREEKLIJNEN IN PROVINCIE UTRECHT		
FREQUENTIE (Aantal ritten per uur) SPITS	4 TOT8	8
FREQUENTIE DAL	2	4
MINIMUM TRAJECTSNELHEID	35 TOT 41	40
STADSGEWESTELIJK VERBINDEND VERVOER (HOV, SNELTRAM)		
FREQUENTIE SPITS	10 TOT 20	12-15
FREQUENTIE DAL	8 TOT 12	8
TRAJECTSNELHEID	25	30
STADSGEWESTELIJK ONTSLUITEND EN TANGENTIEEL VERVOER		
FREQUENTIE SPITS	4	4
FREQUENTIE DAL	2	4
TRAJECTSNELHEID	ONTSLUITEND 23	
TANGENT 35	ONTSLUITEND 30	
TANGENT 35-40		
REGIONAAL ONTSLUITEND EN TANGENTIEEL VERVOER		
FREQUENTIE SPITS	1	2
FREQUENTIE DAL	1	1
TRAJECTSNELHEID	25	
TANGENT 32	30	
TANGENT 35		
STADSVVERVOER		
FREQUENTIE SPITS	4	4-6
FREQUENTIE DAL	2	4
TRAJECTSNELHEID	22	25
SPITSLIJNEN		
FREQUENTIE SPITS	2	4
TRAJECTSNELHEID	35	40

Nieuwe Tabel:

SMPU-tabel Frequenties en trajectsnelheden	FREQUENTIE							TRAJECTSNELHEID						
			GEMETEN		DOELSTELLING			GEMETEN		DOELSTELLING				
	Doel	FREQUENTIE	spits	dal	% lijnen dat voldeed in 2003	% lijnen dat voldeed in 2006	% lijnen dat voldeed in 2010	% lijnen dat voldeed in 2015	% lijnen dat voldeed in 2020	gemid. trajectsnelheid in 2003	gemid. trajectsnelheid in 2006	gemid. trajectsnelheid in 2010	gemid. trajectsnelheid in 2015	Doel GEMID. TRAJECTSNELHEID in 2020
Regionaal verbindend vervoer	8	4	*	40%	50%	60%	70%			35	34	38	40	40
Regionaal ontsluitend vervoer	2	1	*	56%	65%	75%	85%			25	30	31	32	32
Stadsgewestelijk vervoer	4	4	*	67%	75%	100%	100%			23	25	26	28	28
Stadsvervoer	4	4	*	25%	50%	60%	60%			22	20	21	23	25
Spitslijnen	4	nvt	*	25%	25%	50%	75%			35	36	37	39	40
HOV (sneltram)	12-15	8												30
Tangentieel vervoer	4	4												23-30

Tabel 4.1: SMPU-doelstellingen frequentie en trajectsnelheden

*: Het percentage lijnen dat in 2003 voldeed aan de frequentiedoelstellingen moet nog berekend worden.

Waar in het SMPU?: § 4.3.2., **Kwaliteit van materieel en personeel**

Soort tekstaanpassing: wijziging

Tekstvoorstel:

Oude tekst:

“Op dit moment worden in de concessievoorwaarden in beperkte mate eisen gesteld aan het materieel en het personeel. In de toekomst zullen we meer van bovengenoemde eisen stellen en monitoren, vooral met betrekking reinheid, comfort en milieu.”

Nieuwe tekst:

“In de concessies stellen we eisen aan reinheid, comfort en milieu. De milieu-eisen die we stellen aan het materieel ten aanzien van de uitstoot luchtverontreinigende stoffen sluit aan bij de Europese regelgeving. Hierbij is het uitgangspunt om de EEV-norm als voertuigeis in de concessies vanaf december 2008 gefaseerd in te voeren, met prioriteit bij die gebieden die de grootste hinder ondervinden of waar grenswaarden worden overschreden.”

Waar in het SMPU?: § 4.3.4., **Kwaliteit van haltes**

Beleidswijziging/aanvulling: aanvulling

Tekstvoorstel:

Om recht te doen aan de eisen gesteld vanuit de wet “gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken” is een beleidsuitwerking gemaakt voor de kwaliteit van de openbaar vervoer haltes. Het streven is erop gericht om in 2010 in ieder geval 45% van alle provinciale bushalte toegankelijk te hebben gemaakt. Hiermee kunnen naar verwachting zo’n 65% van alle reizigers bereikt worden. Deze percentages zijn conform de beleidslijn van het rijk.

3. Monitoring, evaluatie en actualisatie

Motivatie:

De provincie wil het beleid blijvend actueel houden. Derhalve zal na vaststelling van het geactualiseerd SMPU na vier jaar wederom een evaluatie plaatsvinden waarin wordt bekeken in welke mate het beleid tot uitvoering is gebracht en succesvol blijkt.

Waar in het SMPU?: § 12.5., **Monitoring en evaluatie**

Beleidswijziging/aanvulling: aanvulling

Tekstvoorstel:

“De provincie zal iedere vier jaar na vaststellen van beleid in (geactualiseerd) SMPU het beleid evalueren. Op basis van deze evaluatie zal worden bepaald waar en in welke mate actualisering van het vigerende beleid noodzakelijk is.”

Nota van Wijzigingen

Op weg naar een geactualiseerd Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht

Deel II

Aanpassingen richtprogramma

Actualisatie Richtprogramma

In het Richtprogramma worden de maatregelen, inclusief een raming van de benodigde middelen, genoemd die nodig zijn om onze verkeer- en vervoerambitie te kunnen realiseren. In de bijgaande Richtprogramma-tabel zijn de aanpassingen weergegeven. Tevens is aangegeven welke projecten opgepakt gaan worden in het kader van de pakketstudies en welke financiële bijdrage vanuit de provincie hierbij hoort.

1. Provinciale bijdrage vanuit het Richtprogramma aan Pakketstudies

In het bijgevoegde Richtprogramma zijn een aantal projecten aangemerkt die (verder) opgepakt gaan worden in het kader van de uit te voeren maatregelen uit de pakketstudies. Naar verwachting heeft de provincie een financiële verplichting van ca 186 mln die voortvloeit uit de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Utrecht tussen rijk en de regio (dd 13 november 2006). De in het Richtprogramma genoemde bedragen zijn beschikbare gelden die nog niet zijn gereserveerd in de begroting (UMP), maar wel geraamd in het geactualiseerde Richtprogramma.

Zoals blijkt uit de bijgaande Richtprogramma-tabel kan de provinciale bijdrage voor de Pakketstudies voor ca. 44,7 mln gedekt worden via het Richtprogramma.

2. Wijzigingen naar aanleiding van de Nota van Wijzigingen

In de onderstaande tabel staan de verschillen tussen het geactualiseerde Richtprogramma naar aanleiding van de Nota van Wijzigingen en het oorspronkelijke Richtprogramma. In totaal is 32,3 mln extra geld nodig om het bijgestelde SMPU te kunnen realiseren.

Belangrijkste wijzigingen hebben te maken met het wijzigen van de beleidstermijn van 2015 naar 2020. In deze periode zal de mobiliteitsgroei naar verwachting doorgaan. Hierdoor zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de doelstelling voor doelmatige verkeer- en vervoerssystemen, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving te kunnen halen. In totaal is hiervoor zo'n 23 mln aan aanvullende maatregelen geraamd. Naast deze maatregelen zullen ook de maatregelen uit de pakketstudies een belangrijke bijdrage moeten leveren om, ondanks de mobiliteitsgroei, de SMPU doelen te kunnen realiseren.

Naast een aantal kleinere aanvullingen blijkt uit deel 1 dat er een forse extra inspanning nodig is voor verbeteren van de oversteekbaarheid en voor de verbeteren van de kwaliteit van de bushaltes.

Aanpassingen Richtprogramma SMPU agv Nota van Wijziging

(genoemde bedragen *1.000 euro)

titel	verschil bedrag	toelichting	Paragraaf NvW (deel1)
IA32	Kwaliteitsnet Goederenvervoer over de weg: GOVERA	175 afronding van het kwaliteitnet goederenvervoer is noodzakelijk, komende 4 jr oppakken binnen GOVERA, project is omvangrijker en succesvoller dan in 2003 voorzien	par 2.4
IA45	Aanvullende maatregelen opvangen mobiliteitsgroei 2015- 2020	9.000 Raming noodzakelijke extra maatregelen om de mobiliteitsgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.	par 2.1.2a
IA26b	Houten - A12, i.r.t. N229 en N410 (uitvoering)	810 loopt, studie bleek duurder dan geraamd, vervolg wordt in pakketstudies verder opgepakt	par 2.1.2a
IB4	Afronden fietsnetwerk langs provinciale wegen	245 afronding blijkt duurder dan geraamd	par 2.1.2b
IB7	Oversteekbaarheid	2.500 beleidsuitwerking maakt duidelijk dat meer geld nodig is dan in 2003 geraamd	par 2.1.2b
IC14	Verbeteren kwaliteit bushaltes	4.000 nieuwe wettelijke verplichting toegankelijkheid	par 2.6
IC22	Aanvullende maatregelen opvangen mobiliteitsgroei 2015- 2020	4.500 Raming noodzakelijke extra maatregelen om de reizigersgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.	par 2.6
ID4	Actualisering SMPU na 4 jaar	85 inclusief nieuw budget voor actualisatie 2010 (incl. SMB)	par 3
ID6	Monitoring en evaluatie	1.200 nieuw budget voor monitoring en evaluatie 2010, inclusief reistijdmetingen	par 3
II9	Aanvullende maatregelen opvangen mobiliteitsgroei 2015- 2020	4.650 Raming noodzakelijke extra maatregelen om verkeersonveiligheid agv de mobiliteitsgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.	par 2.2
III27	Verbeteren Luchtkwaliteit	500 extra geld nodig voor verbetering luchtkwaliteit, studie en kleine maatregelen	par 2.3
III37	Aanvullende maatregelen opvangen mobiliteitsgroei 2015- 2020	4.650 Raming noodzakelijke extra maatregelen om de vermindering kwaliteit leefomgeving agv mobiliteitsgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.	par 2.2
Totaal		32.315	

3. Wijzigingen naar aanleiding van bijgestelde projectramingen

In de onderstaande tabel zijn bijstellingen van het Richtprogramma weergegeven die ontstaan zijn vanuit het project zelf. In een aantal gevallen is een gedetailleerdere raming van de projecten gemaakt, maar ook een aantal projecten is afgerond, waarbij er een verschil saldo met de oorspronkelijke raming is. Ook is voor een aantal projecten alternatieve financiering beschikbaar gekomen onder andere middels het BOR-fonds. Totaal blijkt dat ca 1,6 mln minder nodig is dan aanvankelijk geraamd in het Richtprogramma.

Aanpassingen Richtprogramma SMPU agv aangepaste ramingen (bedragen zijn *1.000 euro)		
titel	verschil bedrag	toelichting
IA1	Vaststellen kwaliteit wegennet (I/C, knelpunten, trajectsnelheden)	-33 afgerond, resultaat beleidsuitwerking doorstroming, studie was goedkoper dan geraamd
IA2	Vertaling prioriteitscriteria	2 afgerond, resultaat beleidsuitwerking doorstroming, studie was duurder dan geraamd
IA3	Doorstroming Goederenvervoer over de weg	1 afgerond, busbaan voor vrachtverkeer opengesteld
IA11	Bravo	3.000 aangepaste Raming en prijsindexatie, deels mbv BOR gefinancierd (ca 9mln)
IA13	Uitbreiding N201 doorstromingsmaatregelen Amstel - Mijdrecht A2	-7.700 reeds geprogrammeerd in begroting. Dekking 100% uit BOR-fonds
IA17	N412	-2.800 afgerond, realisatie bleek goedkoper dan raming
IA22	Verkeersafwikkeling traject N221 - A28 verbeteren	2.243 afgerond, realisatie bleek duurder dan raming, is als project in aanbesteding in de begroting (UMP) opgenomen
IA23	Onderzoek heuvelrug	697 onderzoek afgerond. Realisatie van realisatie kleine maatregelen was nog geen onderdeel, 3 uitvoeringsprojecten geprogrammeerd voor na 2007
IA25	N233 kruising N225 (onderzoek ontrafeling)	122 loopt, studie bleek duurder dan raming
IB1	Fietscomfortmeting uitvoeren	-15 afgerond, studie is uitgevoerd, bleek goedkoper dan geraamd
IB5	Verbeteren kwaliteit hoofd fietsroutes (onderzoek)	-5 afgerond, studie is uitgevoerd, bleek goedkoper dan geraamd
IB6	Fietsontsluiting Vathorst	-10 afgerond, afspraken over provinciale bijdragen zijn gemaakt
IC7	Subsidieregeling ontwerpen	-20 afgerond met nota kaders voor concessieverlening. In eigen huis uitgevoerd
IC13	RSS (projectburo)	500 extra geld nodig voor voortzetting gezamenlijk projectburo
IC18b	N237	1.100 aangepaste Raming
IC21	Experiment gratis/ goedkoper openbaar vervoer	-9 afgerond, proef met gratis winkelbus in Afoort uitgevoerd
ID3	ontwerpen mobiliteitstoets	-25 afgerond, in eigen huis uitgevoerd
ID5	Goederenvervoer aanwijzen regionale bedrijventerreinen	-25 afgerond, in eigen huis uitgevoerd
I13	Flitspalen	-200 vervalt door gewijzigd inzicht beheer en inzetten flitspalen. Het openbaar ministerie neemt deze verantwoordelijkheid op zich.
III35	Ecoduct Heuvelrug	-2 afgerond, bijdrage geprogrammeerd
III36	Kunst op Rotondes	1.500 Nieuw project
Totaal		-1.679

Voor verdere details zie tabellen Bijlage 1. 'Bijstelling SMPU-Richtprogramma tot 2020'

Bijlage 1. Bijstelling SMPU-Richtprogramma tot 2020

Bijstelling SMPU-Richtprogramma tot 2020													
			Richtprogramma 2004-2015			Richtprogramma 2004-2015			Richtprogramma 2004-2020			verschil	Toelichting
			OUD (volgens UMP 2005)			Geprogrammeerd t/n 2007			NIEUW				
(bedragen in 1.000 euro, excl BTW) (BOR-projecten incl. BTW)			Totaal	Derden	Provincie	Totaal	Derden	Provincie	Totaal	Derden	Provincie	RP oud tov RP nieuw	bijdrage pakket-studies
HOOFDDOEL I: DOELMATIG VERKEER EN VERVOERSYSTEEM													
A WEGENNETWERK AUTO													
Algemeen													
RP nummer	was												
I A 1		Vaststellen kwaliteit wegennet (I/C, knelpunten, trajectsnelheden)	125	0	125	92	0	92	92	0	92	-33	afgerond, resultaat beleidsuitwerking doorstroming
I A 2		Vertaling prioriteitscriteria	40	0	40	42	0	42	42	0	42	2	afgerond, resultaat beleidsuitwerking doorstroming
I A 3		Doorstroming goederenvervoer over de weg	15	0	15	16	0	16	16	0	16	1	afgerond, busbaan voor vrachtverkeer opengesteld
I A 5		Benuttingsmaatregelen A12/ A27/ A28 (ZSM - spoedwet)	42.400	42.400	0	0	0	0	42.500	42.500	0		loopt als rijksproject
I A 31		Reserveringen instroom UMP 2006	0		0	2.054		2.054	0		0		
I A 32	IV 1	Kwaliteitsnet goederenvervoer maken: via GOVERA	175	0	175	209	0	209	350	0	350	175	afroning van het kwaliteitnet goederenvervoer is noodzakelijk, komende 4 jr oppakken binnen GOVERA, project is omvangrijker en succesvoller dan in 2003 voorzien
I A 33	IV 2	Routenet maken: gevaarlijke stoffen	20	0	20	100	80	20	20	0	20		afgerond, er is een routenet gevaarlijke stoffen vastgesteld
I A 34	IV 11	Multimodale overslagpunten LW + HK en "laad- en loswallen"	90	45	45	8	0	8	90	45	45		Opstartkosten. Noodzakelijke activiteiten uitvoering worden ikv Blue Ports opgepakt.
I A 35	IV 12	Beheersschap wegennet, incl. a.g.v. nieuwe infra	1.700	0	1.700	0	0	0	1.700	0	1.700		wordt opgepakt
I A 36	IV 14	PRM-model	130	0	130	70	0	70	130	0	130		loopt
I A 37	IV 15	Carpoolplaatsen	3.400	2.550	850	0	0	0	3.400	2.550	850	850	wordt opgepakt
I A 38	IV 16	Ontwikkeling regionale knooppunten	850	0	850	424	0	424	850	0	850	426	nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I A 39	IV 17	Invoeren/ verbreden DVM, incl. incidentmanagement	3.400	0	3.400	1.159	0	1.159	3.400	0	3.400	2.241	nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I A 41	IV 20	Vervoersmanagement extern en intern	2.000	0	2.000	1.379	1.265	114	2.000	0	2.000	1.886	nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I A 42	IV 21	Vervanging verharding (17.150) en herinvestering kunstwerken (14.250)	31.400	0	31.400	9.547	0	9.547	31.400	0	31.400		loopt
I A 43	IV 22	Versnelling benuttingsmaatregelen weg en Randstadspoor	10.100	0	10.100	3.000	0	3.000	10.100	0	10.100	5.325	loopt, 75 % van de nog te programmeren activiteiten wordt in pakketstudies opgepakt
I A 45		Aanvullende maatregelen opvangen mobiliteitsgroei 2015-2020	0	0	0	0	0	0	9.000	0	9.000	9.000	Raming noodzakelijke extra maatregelen om de mobiliteitsgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.
Subtotaal Algemeen			95.845	44.995	50.850	18.100	1.345	16.755	105.090	45.095	59.995	9.145	10.728
West													
I A 6		Ontsluiting Rijnenburg	170	85	85	0	0	0	170	85	85		wordt opgepakt
I A 7		N230 optimalisatie	5.600	2.800	2.800	6.800	6.800	0	9.600	6.800	2.800	2.800	nog noodzakelijke activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I A 8		Doorontwikkeling N230	45	20	25	25	0	25	25	0	25		afgerond, lange termijn visie opgesteld, verder opgepakt in Pakketstudies
I A 9		N204	7.650	850	6.800	1.102	0	1.102	7.650	850	6.800		loopt
I A 11		Eerste fase aanpak corridor A12-west (BRAVO)	178.000	148.000	30.000	64.588	33.144	31.444	190.000	157.000	33.000	3.000	Volgens gedetailleerde projectraming meer budget nodig dan voorzien (o.a.

Bijlage 1. Bijstelling SMPU-Richtprogramma tot 2020

															prijnsindexatie). Dekking grotendeels uit BOR-fonds
I	A	13	Uitbreiding N201 doorstromingsmaatregelen Amstel - Mijdrecht A2	15.200	7.500	7.700	18.200	18.200	0	18.200	18.200	0	-7.700		reeds geprogrammeerd in begroting. Dekking 100% uit BOR-fonds
Subtotaal West				206.665	159.255	47.410	90.715	58.144	32.571	225.645	182.935	42.710	-4.700	2.800	
Noord-Oost															
I	A	15	Wegenstructuur Amersfoort-west	850	0	850	2.200	2.000	200	2.200	1.350	850			loopt
I	A	17	N412	5.600	2.800	2.800	2.655	2.655	0	2.655	2.655	0	-2.800		bijgestelde raming
I	A	20	N234	4.250	850	3.400	3.224	0	3.224	4.250	850	3.400			loopt
I	A	22	Verkeersafwikkeling traject N221 - A28 verbeteren	4.200	2.100	2.100	4.937	594	4.343	4.237	-106	4.343	2.243		afgerond
Subtotaal Noord-Oost				14.900	5.750	9.150	13.016	5.249	7.767	13.342	4.749	8.593	-557	0	
Zuid-Oost															
I	A	23	Hoofdwegenstructuur Heuvelrug	180	90	90	1.787	1.000	787	1.787	1.000	787	697		onderzoek afgerond. 3 uitvoeringsprojecten geprogrammeerd voor na 2007
I	A	25	N233 kruising N225 (onderzoek ontrafeling)	30	15	15	543	406	137	543	406	137	122		loopt
I	A	25b	N233 kruising N225 (ontrafeling kruispunt)	4.300	1.700	2.600	100	0	100	4.300	1.700	2.600			blijft
I	A	26	Houten - A12, i.r.t. N229 en N410 (onderzoek)	25	15	10	0	0	0	25	15	10		10	nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I	A	26b	Houten - A12, i.r.t. N229 en N410 (uitvoering)	34.000	27.200	6.800	7.610	0	7.610	35.000	27.390	7.610	810	7.610	nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I	A	27	N224 Zeist - N227	1.700	0	1.700	0	0	0	1.700	0	1.700			wordt opgepakt
I	A	29	N225: aansluiting op A12 (bijdrage ongelijkvloerse kruisingen)	21.250	17.850	3.400	0	0	0	21.250	17.850	3.400		3.400	nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I	A	30	N226 inpassing A12 en HLS-oost	38.100	38.100	0	0	0	0	38.100	38.100	0			wordt opgepakt
Subtotaal Zuid-Oost				99.585	84.970	14.615	10.040	1.406	8.634	102.705	86.461	16.244	1.629	11.020	
TOTAAL A Wegennetwerk Auto				416.995	294.970	122.025	131.871	66.144	65.727	446.782	319.240	127.542	5.517	24.548	
B FIETS															
I	B	1	Fietscomfortmeting uitvoeren	55	0	55	40	0	40	40	0	40	-15		afgerond, studie is uitgevoerd
I	B	2	Fietsnetwerk en fietsvoorzieningen	27.500	9.000	18.500	0	0	0	27.500	9.000	18.500		18.500	nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I	B	4	Afronden fietsnetwerk langs provinciale wegen	3.000	0	3.000	3.245	0	3.245	3.245	0	3.245	245		loopt
I	B	5	Verbeteren kwaliteit hoofd fietsroutes (onderzoek)	25	0	25	20	0	20	20	0	20	-5		afgerond, studie is uitgevoerd
I	B	5b	Verbeteren kwaliteit hoofd fietsroutes (uitvoering)	3.300	800	2.500	260	0	260	3.300	800	2.500		1.500	2/3 deel van de nog niet begrote activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I	B	6	Ontsluiting Vathorst	3.900	0	3.900	4.540	650	3.890	4.540	650	3.890	-10		afgerond, afspraken over provinciale bijdragen zijn gemaakt
I	B	7	Oversteekbaarheid (in samenhang met post III 18)	830	80	750	350	0	350	3.330	80	3.250	2.500		extra nav beleidsuitwerking
I	B	8	IV 18 Stimuleren fiets <-> OV bij Heuvelrug	1.700	850	850	0	0	0	850	0	850			loopt, wordt opgepakt
TOTAAL B Fiets				40.310	10.730	29.580	8.455	650	7.805	42.825	10.530	32.295	2.715	20.000	
C OPENBAAR VERVOER															
I	C	1	Faciliteren specifieke vormen OV: regiotaxi/ CVV	950	475	475	700	400	300	475	0	475			loopt
I	C	2	Meewerken aan realisatie HSL-oost	0	0	0	0	0	0	0	0	0			loopt
I	C	4	Optimaliseren dienstregeling (exploitatie)	750	0	750	0	0	0	750	0	750			loopt
I	C	7	Subsidiereregeling ontwerpen	20	0	20	0	0	0	0	0	0	-20		afgerond met nota kaders voor concessieverlening. In eigen huis uitgevoerd
I	C	8	Concessievoorwaarden	125	0	125	75	0	75	125	0	125			loopt door
I	C	10	Stichtse lijn (Utrecht - Almere)	255	85	170	0	0	0	255	85	170		170	nog noodzakelijke activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.
I	C	11	Optimaliseren corridor Amersfoort - WERV	20	0	20	20	0	20	20	0	20			afgerond
I	C	12	Verbeteren kwaliteit OV-corridors	45	0	45	45	0	45	45	0	45			afgerond
I	C	13	Randstadspoor, incl. spooruitbreidingen, keervoorz. + haltes	250	0	250	300	0	300	750	0	750	500		provinciaal aandeel in voortzetting projectburo RSS tot 2008
I	C	13b	Randstadspoor, incl. spooruitbreidingen, keervoorz. + haltes	1.700	0	1.700	1.370	0	1.370	1.700	0	1.700			loopt door

Bijlage 1. Bijstelling SMPU-Richtprogramma tot 2020

I	C	14		Verbeteren kwaliteit bushaltes	1.400	0	1.400	1.161	0	1.161	5.400	0	5.400	4.000		nieuwe wettelijke verplichting toegankelijkheid haltes voor minder validen	
I	C	18		Opwaarderen verbindende corridors, w.o. rondom Amersfoort	5.100	0	5.100	5.100	0	5.100	5.100	0	5.100			loopt door	
I	C	18b		Corridor N237	5.800	2.900	2.900	6.807	6.807	0	6.807	2.807	4.000	1.100		bijgestelde raming	
I	C	19		Verbeteren toegankelijkheid (via materieel, informatie)	750	0	750	0	0	0	750	0	750			loopt door	
I	C	20		Verbeteren sociale veiligheid	250	0	250	0	0	0	250	0	250			loopt door	
I	C	21		Experiment gratis/ goedkoper openbaar vervoer	85	0	85	76	0	76	76	0	76	-9		afgrond, proef met gratis winkelbus in Afoort uitgevoerd	
I	C	22		Aanvullende maatregelen opvangen reizigersgroei 2015-2020	0	0	0	0	0	0	4.500	0	4.500	4.500		Raming noodzakelijke extra maatregelen om de reizigersgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.	
TOTAAL C Openbaar Vervoer					17.500	3.460	14.040	15.654	7.207	8.447	27.003	2.892	24.111	10.071	170		
D ONDERZOEK EN ONTWIKKELING																	
I	D	1	IV 3	Afstemming parkeerbeleid met gemeenten	20	0	20	0	0	0	20	0	20		20	nog noodzakelijke activiteiten worden ikv Pakketstudies opgepakt.	
I	D	2	IV 4	Aanwijzen vrijwaringszones	0	0	0	0	0	0	0	0	0			afgerond, zie streekplan	
I	D	3	IV 7	Ontwerpen mobiliteitstoets	25	0	25	0	0	0	0	0	0	-25		afgerond, in eigen huis uitgevoerd	
I	D	4	IV 8	Actualisering SMPU na 4 jaar	65	0	65	70	0	70	150	0	150	85		inclusief nieuw budget voor actualisatie 2010 (incl. SMB)	
I	D	5	IV 9	Goederenvervoer aanwijzen regionale bedrijventerreinen	25	0	25	0	0	0	0	0	0	-25		afgerond, in eigen huis ontwikkeld. Relatie met streekplan	
I	D	6	IV 10	Monitoring en evaluatie, incl. informatievoorzieningen	640	0	640	1.270	0	1.270	1.840	0	1.840	1.200		inclusief nieuw budget voor monitoring t/m actualisatie 2010	
I	D	7	IV 13	Regionaal verkeer en vervoerberaad	20	0	20	0	0	0	20	0	20			loopt door	
TOTAAL D Onderzoek en Ontwikkeling					795	0	795	1.340	0	1.340	2.030	0	2.030	1.235	20		
TOTAAL I Doelmatig Verkeer en Vervoersysteem					475.600	309.160	166.440	157.320	74.001	83.319	518.640	332.662	185.978	19.538	44.738		
HOOFDDOEL II: VERKEERSVEILIGHEID																	
II		1		Gezamenlijk actieprogramma opstellen	20	0	20	20	0	20	20	0	20			afgerond, middels gemeenschappelijke analyse en opzet programmering	
II		2		Intensivering niet-inframaatregelen	6.800	2.550	4.250	0	0	0	4.250	0	4.250			loopt door	
II		3		Flitspalen	200	0	200	0	0	0	0	0	0	-200		vervalt door gewijzigd inzicht beheer en inzetten flitspalen. Het openbaar ministerie neemt deze verantwoordelijkheid op zich.	
II		4		Aanpak diverse wegvakken	8.000	0	8.000	2.645	1.092	1.553	8.000	0	8.000			loopt door	
II		5		Aanpak diverse kruispunten	26.300	5.300	21.000	5.899	994	4.905	21.000	0	21.000			loopt door	
II		6		Essentiële kenmerken	3.400	0	3.400	905	62	843	3.400	0	3.400			loopt door	
II		7		N237 (oost)	4.250	0	4.250	0	0	0	4.250	0	4.250			loopt door	
II		8		Samenwerking verkeershandhaving	300	275	25	0	0	0	300	275	25			loopt door	
II		9		Aanvullende maatregelen verbeteren verkeersveiligheid ivm toegenomen mobiliteit tussen 2015-2020	0	0	0	0	0	0	4.650	0	4.650	4.650		Raming noodzakelijke extra maatregelen om verkeersonveiligheid agv de mobiliteitsgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.	
TOTAAL II Verkeersveiligheid					49.270	8.125	41.145	9.469	2.148	7.321	45.870	275	45.595	4.450	0		
HOOFDDOEL III: KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING																	
III		1	IV 19	Aanleg parkeervoorzieningen bij Heuvelrug	2.550	1.275	1.275	0	0	0	2.550	1.275	1.275			wordt opgepakt	
III		2		Ontw. en implementatie v.e. gecertificeerd milieuzorgsysteem bij planvorming, aanleg, beheer en onderhoud infrastructuur	45	0	45	45	0	45	45	0	45			afgerond, staat als activiteit geprogrammeerd voor 2008	
III		7		Roetfilters voorschrijven in concessievoorwaarden OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0			afgerond, opgenomen in concessievoorwaarden	
III		18		Oversteekbaarheid verbeteren (in samenhang met post IB7)	2.550	1.275	1.275	0	0	0	2.550	1.275	1.275			voortzetten	
III		20		Sanering Amersfoort centrum, Utrecht spoor, A28 (Zeist) en A27	0	0	0	0	0	0	0	0	0			wordt uitgevoerd in kader van PMP	
III		22		Opheffen fysieke barrières EHS	1.275	0	1.275	678	50	628	1.275	0	1.275			loopt door	
III		23		Beheren en onderhouden faunapassages	10	0	10	0	0	0	10	0	10			loopt door	
III		24		Stimuleren schone technologie/ innovatieve maatregelen	0	0	0	250	250	0	250	250	0			wordt uitgevoerd in kader van PMP	
III		26		Minder geluidhinder (> 63 dB(A))	15.300	1.300	14.000	9.552	0	9.552	15.300	1.300	14.000			loopt door	

Bijlage 1. Bijstelling SMPU-Richtprogramma tot 2020

III	27	Verbeteren luchtkwaliteit	0	0	0	50	50	0	500	0	500	500		extra geld ikv Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht
III	28	Sociale veiligheid	1.700	0	1.700	0	0	0	1.700	0	1.700			loopt door
III	29	N226 Woudenberg - Leusden zuid	1.050	375	675	0	0	0	1.050	375	675			loopt door
III	35	Ecoduct Heuvelrug	850	0	850	848	0	848	848	0	848	-2		afgerond, bijdrage geprogrammeerd
III	36	Kunst op Rotondes	0	0	0	1.500	0	1.500	1.500	0	1.500	1.500		nieuwe maatregel
III	37	Aanvullende maatregelen tbv verbeteren kwaliteit van de leefomgeving ivm tegenomen mobiliteit tussen 2015-2020	0	0	0	0	0	0	4.650	0	4.650	4.650		Raming noodzakelijke extra maatregelen om de vermindering kwaliteit leefomgeving agv mobiliteitsgroei tussen 2015 en 2020 op te kunnen vangen.
TOTAAL III Kwaliteit van de leefomgeving			25.330	4.225	21.105	12.923	350	12.573	32.228	4.475	27.753	6.648	0	
TOTAAL SMPU Richtprogramma (na btw correctie muv BOR projecten)			550.200	321.510	228.690	179.712	76.499	103.213	596.738	337.412	259.326	30.636	44.738	
		Oorspronkelijk Richtprogramma incl btw.	627.500	358.030	269.470	Totaal 2004-2015		228.690	Totaal 2004-2020		259.326			
		af 19% btw over alle bedragen	100.189	57.164	43.025	Geprogrammeerd		-103.213	Geprogrammeerd		-103.213			
		Oorspronkelijk Richtprogramma excl. btw	527.311	300.866	226.445	Nog te programmeren		125.477	Te programmeren		156.113			

Bijlage 2. Milieuverkenning actualisatie SMPU

Notitie

Samenvatting milieuanalyse ten behoeve van Nota van Wijzigingen

Het SMPU is een wettelijk voorgeschreven plan, op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer. Voor dergelijke wettelijk voorgeschreven plannen is het soms nodig een milieueffectrapportage voor plannen (planm.e.r.)¹ uit te voeren. Dit is het geval als het plan kaderstellend is voor:

- M.e.r. –plichtige of m.e.r. –beoordelingsplichtige activiteiten
- Activiteiten waarvoor een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet moet worden uitgevoerd

Uit een nadere analyse is gebleken dat er voor de actualisatie van het SMPU geen planm.e.r. noodzakelijk is.

Provincie Utrecht hecht eraan het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming. Besloten is daarom een beknopte analyse uit te voeren.

De milieuanalyse is opgesteld om:

1. te laten zien hoe het milieuaspect tot nu toe een rol heeft gespeeld bij de planvorming
2. om op twee onderdelen een milieuverdiepingsslag toe te voegen, passend bij het abstractieniveau van het SMPU

Deze milieuanalyse geeft de lezer inzicht in mogelijke milieueffecten in relatie tot beleidskeuzen op strategisch en operationeel niveau en sorteert voor op projecten waarbij in de besluitvorming een nadere analyse van milieueffecten gewenst is.

Overigens is hiermee de beleidsmatige verankering van het milieu in met name de operationalisering niet volledig gewaarborgd. Voor diverse projecten zullen wellicht nog meer m.e.r.'s op projectniveau nodig zijn (bijvoorbeeld de aanpassing van de NRU). Ook zal altijd voldaan moeten worden aan voorschriften uit milieu- en natuurregelgeving.

Deze navolgende besluitvormingsprocessen bieden voldoende waarborgen om het milieubelang ook in het vervolgetraject een volwaardige rol in de besluitvorming te geven.

¹ Het gaat in dit geval om een zogenoemd 'planm.e.r.': een m.e.r. voor strategisch plannen. De procedure hiervoor is opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer.

