

# Inspraaknota

bij de

# Nota van Wijzigingen

Op weg naar een geactualiseerd Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht

[plaatje uit de Nota van wijzigingen]

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht op 18 december 2007



## Inhoudsopgave

### **INLEIDING 3**

<b>1. ALGEMEEN</b>	<b>5</b>
<b>2. RELATIE ACTUALISATIE SMPU EN PAKKETSTUDIES</b>	<b>6</b>
<b>3. PROCES EN BETROKKENHEID BURGERS EN MAATSCHAPPELIJKE ORGANISATIES</b>	<b>9</b>
<b>4. ZIENSWIJZE PER ONDERDEEL VAN DE NOTA VAN WIJZIGINGEN</b>	<b>10</b>
<b>5. NIET RELEVANT IN HET KADER VAN DE ACTUALISATIE SMPU</b>	<b>35</b>
<b>OVERZICHT INGEKOMEN REACTIES</b>	<b>37</b>
<b>BIJLAGE 1.: VERSLAG INSPRAAKBIJEENKOMST GEACTUALISEERD SMPU</b>	<b>38</b>



## Inleiding

Voor u ligt de Inspraaknota bij de Nota van Wijzigingen op weg naar een geactualiseerd Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (NvW). De inspraaknota behandelt de reacties van burgers, overheden en maatschappelijke organisaties op de NvW, die van 27 februari tot en met 10 april 2007 ter visie heeft gelegen in het kader van artikel 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb).

Belanghebbenden konden mondeling en schriftelijk zienswijzen inbrengen bij Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht. Deze zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming over het geactualiseerde Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU).

Op 28 maart 2007 is een inspraakbijeenkomst georganiseerd. Het verslag van deze bijeenkomst is toegevoegd in bijlage 1.

De zienswijzen worden in de hoofdstukken 2 tot en met 4 van deze inspraaknota behandeld op volgorde van hoofdstukindeling SMPU.

Per tekstwijzigingsvoorstel wordt aangegeven:

- of er op het wijzigingsvoorstel een inspraakreactie is ingediend;
- een korte weergave van de reactie(s);
- het standpunt van Gedeputeerde Staten op de ingediende reactie;
- of de inspraakreactie voor Gedeputeerde Staten aanleiding geeft tot het aanpassen van het betreffende tekstvoorstel voor een geactualiseerd SMPU;
- indien van toepassing: het aangepaste tekstvoorstel, waarbij de gewijzigde tekst vetgedrukt is weergegeven.

De aangepaste tekstvoorstellen gelden als aanpassing op de NvW zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 23 januari 2007 en worden in **rood** weergegeven.

Zienswijzen of onderdelen daarvan die geen betrekking hebben op één van de in de NvW opgenomen tekstvoorstellen, zijn in het kader van dit proces als niet relevant aangeduid. Op deze zienswijzen zullen GS wel reageren, maar de afhandeling valt buiten het kader van de actualisatie van het SMPU. Het antwoord op deze reacties is verwoord in hoofdstuk 5.



# 1. Algemeen

Het mobiliteitsbeleid zoals verwoord in het vigerende SMPU is voor het overgrote deel nog actueel. Veel van de gedachten en uitgangspunten in de Nota Mobiliteit van het Rijk zijn al onderdeel van het SMPU. Om deze reden hebben GS besloten de actualisatie SMPU te beperken tot de “echt noodzakelijke” onderwerpen. GS zijn blij om op basis van de inspraakreacties (zienswijzen) te kunnen constateren, dat deze insteek kan rekenen op steun onder maatschappelijke organisaties, overheden en burgers.

Er is een inspraakbijeenkomst georganiseerd waar sprekers mondeling reacties hebben gegeven op de NvW en vragen hebben gesteld ter verduidelijking. Van de inspraakbijeenkomst is een verslag gemaakt ( bijlage 1). De opmerkingen en vragen die in deze bijeenkomst aan de orde zijn geweest vormen geen aanleiding tot aanpassingen van de tekstvoorstellen uit de NvW. Daarnaast zijn er door 21 reclamanten schriftelijke zienswijzen op de actualisatie SMPU ingediend. Deze zijn op aanvraag beschikbaar.

Er is waardering voor de wijze waarop maatschappelijke organisaties, overheden en burgers zijn betrokken. GS concluderen dat er in algemene zin breed draagvlak is voor de voorgestelde wijzigingen en dat er naar aanleiding van de inspraakprocedure geen fundamentele wijzigingen noodzakelijk zijn aan het vigerende SMPU en de voorgestelde tekstwijzigingen uit de Nota van Wijzigingen.

Een aantal sprekers geeft aan vertrouwen te hebben in het voorgestelde beleid, maar nog onvoldoende concreet te hebben hoe beleidsuitspraken, zoals OV, fietsbeleid, goederenvervoer, mobiliteitsmanagement en luchtkwaliteit worden geëffectueerd. Een strategische Nota als het SMPU is het kader voor nadere beleidsuitwerking en uitvoeringsprogramma's. Met de tekstvoorstellen uit de NvW hebben GS een goede balans gevonden tussen noodzakelijke richtinggevendende uitspraken en een adequaat detailniveau. In navolging van de actualisatie van het SMPU krijgen bepaalde beleidslijnen nadere uitwerking. Op onderdelen zijn in de afgelopen jaren al beleidsuitwerkingen gemaakt, die ook door Provinciale Staten zijn vastgesteld.

Veel opmerkingen zijn geplaatst ten aanzien van de relatie tussen de actualisatie SMPU en de lopende pakketstudies. Deze opmerkingen worden apart behandeld onder “Relatie actualisatie SMPU en pakketstudies”.

Tot slot zijn er opmerkingen geplaatst over de haalbaarheid van het beleid en de daarbij noodzakelijke middelen. Het verleggen van de planhorizon van 2015 naar 2020 is meer dan een extrapolatie van bestaand beleid. Gedeputeerde Staten hebben kritisch gekeken naar het resultaat van het beleid tot nog toe (zie Tussenbalans), hebben nadere beleidsuitwerkingen gemaakt voor diverse beleidsonderdelen met als horizon 2020 (zie NvW, deel II) en hebben kritisch gekeken naar de in het Richtprogramma (zie deel III Meerjaren Actie Programma van het SMPU) opgenomen maatregelen en de daarbij geraamde middelen. Deze analyse heeft aanleiding gegeven voor het reserveren van een extra bedrag van € 32,3 mln. in het geactualiseerde Richtprogramma. Daarmee heeft de verlenging van de planhorizon een goed beleidsmatig en financieel fundament.

## 2. Relatie actualisatie SMPU en pakketstudies

Zienswijzen:

Het **Ministerie van VenW** is blij met de aangekondigde ontwikkeling van kwaliteitsnormen waarmee het mogelijk wordt het effect van afzonderlijke maatregelen te toetsen aan de gewenste kwaliteit. Besloten is om in de pakketstudies Ring/Driehoek te komen tot een gezamenlijk aangescherpt beoordelingskader, waarin de ontbrekende gelijke kwaliteitsnormen zullen worden opgenomen. Voor openbaar vervoer (bus/tram) is een aanzet tot kwaliteitsnormen in de Nota van Wijzigingen opgenomen. Het ministerie hecht er aan dat de inhoud van het beoordelingskader zijn weerslag krijgt in het te actualiseren SMPU.

De **gemeente Amersfoort** mist de relatie met de actualisatie van het RVVP van de Stadsregio Utrecht en is van mening dat het aanbeveling verdient de actualisatie van het SMPU te laten plaatsvinden als het Plan van Aanpak pakketstudies en de aanvullende onderzoeken gereed zijn of tenminste de inhoud in grote lijnen bekend is. Verder mist **Amersfoort** het woord 'beoordelingskader'. In diverse paragrafen van de NvW staan normen (voor auto, fiets, OV, lucht en geluid). Die moeten volgens **Amersfoort** in het beoordelingskader worden opgenomen. **Gemeente Amersfoort** geeft verder aan dat er twee bestuursovereenkomsten getekend zijn. De NvW spreekt alleen van de overeenkomst van november 2006. Inmiddels is de aanvullende regionale overeenkomst financiën in februari 2007 door de regionale partners getekend.

Nu de uitwerking van de netwerkanalyse volgt in twee pakketstudies vraagt de **NMU** de provincie hoeder te zijn van duurzame vervoerwijzen. De **NMU** constateert dat het proces in een conglomeraat van decentrale overheden en diverse vervoerwijzen voor een complexere opgave staat dan de planstudies voor rijksinfrastructuur. Wellicht dat de provincie zich in grotere mate kan positioneren als coördinator en procesaanjager.

Antwoord:

Met de minister is overeengekomen dat het vaststellen van het geactualiseerd SMPU plaats vindt nadat er regionaal afspraken zijn gemaakt over de gezamenlijk te hanteren kwaliteitsnormen voor de verschillende vervoersnetwerken. De regionale afstemming heeft in het najaar 2007 vorm gekregen, door het vaststellen van het Gezamenlijke Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht (beoordelingskader). De gedachte en methodiek van het beoordelingskader worden in het SMPU opgenomen. Vaststelling van het SMPU door Provinciale Staten is hierdoor voorzien in het eerste kwartaal van 2008. De pakketstudies en het daarin ontwikkelde beoordelingskader hebben tot gevolg, dat het beleid van de Provincie Utrecht, Het Bestuur Regio Utrecht en de diverse gemeenten, waaronder Utrecht en Amersfoort, op elkaar wordt afgestemd en dat er een gezamenlijke agenda ontstaat voor het aanpakken van de mobiliteitsproblemen en het toetsen van de bereikbaarheidskwaliteit.

De gemeente Amersfoort merkt terecht op dat zich tijdens de actualisatie van het SMPU diverse ontwikkelingen hebben voorgedaan in relatie tot de pakketstudies. Deze ontwikkelingen worden voor zover relevant voor het beleid van de provincie, in het SMPU opgenomen. Opgemerkt is ook dat inmiddels een aanvullende overeenkomst financiën is ondertekend. Deze wordt opgenomen in de tekst van § 12.3.2 Regionale Fondsvorming. In het kader van de pakketstudies en ook in het beoordelingskader zijn duurzaamheids- en leefbaarheidaspecten randvoorwaardelijk bij het zoeken naar oplossingen. Gedeputeerde Staten zullen hier in het proces aandacht voor blijven vragen.

Het is overigens niet zo dat alle aspecten uit het SMPU in het beoordelingskader zijn terug te vinden. Het beoordelingskader is ingestoken vanuit de bereikbaarheid en doorstroming van het studiegebied (Ring en Driehoek). Het SMPU omvat veel meer dan alleen bereikbaarheidseisen.



## Conclusie:

Aan het geactualiseerd SMPU zal in een apart hoofdstuk 3 de volgende tekst worden toegevoegd:

### **3. Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht**

#### 3.1. Inleiding

*In juli 2007 is de projectorganisatie Pakketstudies Utrecht van start gegaan, volgend op bestuurlijke afspraken tussen regionale overheden en het Rijk. Beide Pakketstudies, Ring Utrecht en Driehoek Amersfoort, moeten leiden tot maatregelen die de bereikbaarheid van de regio Utrecht verbeteren en waarborgen. Om binnen de twee studies een gelijke toetsing te hanteren is een beoordelingskader ontwikkeld. Immers, de studies zijn gericht op een integrale benadering van de problematiek en de oplossingen dienen op elkaar te zijn afgestemd.*

*Dit integrale beoordelingskader wordt door alle overheden die deelnemen aan de pakketstudies erkend als hulpmiddel bij het bepalen van de bereikbaarheid van de regio Utrecht.*

*De Nota Mobiliteit is de belangrijkste aanleiding voor het actualiseren van het SMPU en het RVVP. Beide beleidsdocumenten vormen op hun beurt de basis van de Pakketstudies en de daaruit voortvloeiende maatregelenpakketten. Daarom is het beoordelingskader als onderdeel van beleid in beide beleidsnota's opgenomen. In de Pakketstudies zullen de kwantitatieve uitwerking van de doelstellingen en het beoogd effect van de maatregelen worden beschreven.*

*De voorliggende beleidstekst is gebaseerd op het rapport 'Gezamenlijk Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht', waarvan de integrale tekst te vinden is op de websites van de Provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht.*

#### 3.2. Rol beoordelingskader binnen pakketstudies

*Het beoordelingskader zal worden toegepast bij de bepaling van de bereikbaarheidsknelpunten en, aan het einde van de studies, bij het toetsen van de oplossingsrichtingen op de bereikbaarheidseffecten.*

*Het beoordelingskader zal zich richten op de belangrijkste relaties in de regio. Dat wil niet zeggen dat de bereikbaarheid op andere plaatsen niet goed moet zijn, maar daar doet het beoordelingskader geen uitspraken over. Het beoordelingskader meet op gerichte locaties en verbindingen de bereikbaarheidskwaliteit. Voldoet de kwaliteit daar niet dan zijn er maatregelen nodig om de kwaliteit te verbeteren.*

*Het beoordelingskader is een instrument om de integrale afweging te maken, waarbij over de grenzen van de wegbeheerders, dus naar het netwerk als geheel gekeken wordt.*

#### 3.3. Ruimtelijk economische Ambities

*Verkeer en vervoer is geen doel op zich, maar staat ten dienste van de ruimtelijke kwaliteit. De regio Utrecht heeft besloten dat de ruimtelijk-economische component leidend moet zijn in de afweging van de kwaliteit van de bereikbaarheid. Daarom wordt de aandacht gericht op een zevental economische kerngebieden. De keuze voor deze kerngebieden is mede gebaseerd op de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. In de Ontwikkelingsvisie zijn alle aspecten van de ruimtelijke ontwikkeling meegewogen: woningbehoefte, mobiliteit en infrastructuur, economische potenties, milieu, natuur en landschap en wateropgaven.*

*Op basis van de benoemde kerngebieden zijn de belangrijke relaties te benoemen waarop de bereikbaarheid wordt getoetst. De verschillende economische kernen hebben verschillende karakteristieken: voor Lage Weide is goederenvervoer belangrijk, voor De Uithof is openbaar vervoer essentieel, enzovoorts. Daarbij wordt getoetst op deur tot deur relaties. Het concentreren op de belangrijkste relaties zal uiteindelijk ook de doorstroming van de andere relaties positief beïnvloeden. Om het verkeer op deze relaties te kunnen bedienen worden zogenaamde kwaliteitsnetwerken benoemd. De kwaliteitsnetwerken zijn de regionaal belangrijkste deelnetwerken per modaliteit. In het beoordelingskader worden voor deze netwerken doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid geformuleerd.*

### 3.4. Criteria en normen

Met het beoordelingskader wordt beoogd dat alle overheden dezelfde normen hanteren voor het bepalen van de bereikbaarheid en het kiezen van de maatregelen.

De bereikbaarheid van de regio wordt op twee momenten getoetst, te weten bij de bepaling van de knelpunten en de toetsing van oplossingsrichtingen. Aan de hand van het volgende figuur is het beoordelingskader schematisch weergegeven.

Beoordelingskader		OV	Fiets	Auto	Goederen- vervoer	
	Tools	Kwaliteitsnetwerken				
		Criteria en normen voor netwerken: » Reistijd: verhouding free flow - spits » Betrouwbaarheid: 80% van de verplaatsingen » Randvoorwaarden: leefbaarheid, verkeersveiligheid en RO				
	Gebruiks- aanwijzing	Bepaling knelpunten				
		Toetsing Oplossingsrichtingen: • Zevensprong Verdaas (met toetsing aan criteria) • Maatschappelijke kosten-baten analyse				

#### Reistijd

Reistijd is een belangrijk criterium om uitspraken te kunnen doen over (problemen met en maatregelen voor) bereikbaarheid. Daarbij worden verplaatsingen vanuit de eindgebruiker, dus deur-tot-deur geanalyseerd.

#### Betrouwbaarheid

Het NOMO-begrip betrouwbaarheid is voorsnog niet geoperationaliseerd. Het is mogelijk om uitspraken te doen over de betrouwbaarheid van een verplaatsing door niet te kijken naar de absolute (gemiddelde) waarde van reistijd, maar door te kijken naar de spreiding in de reistijd; daarmee ontstaat een statistisch gegeven.

#### Randvoorwaardelijke aspecten

Randvoorwaardelijke aspecten als Leefbaarheid en Verkeersveiligheid hebben uiteraard te maken met wettelijke normeringen. Dat betekent dan ook dat knelpunten op dit vlak worden getoetst aan de geldende normen. Ten aanzien van verkeersveiligheid geldt natuurlijk dat het altijd veiliger kan, maar dat deze regio op basis van de metingen in de afgelopen jaren erg verkeersveilig is.

### 3.5. Genereren oplossingsrichtingen

Het beoordelingskader is vooral een toetsingsinstrument. Het zoeken naar oplossingsrichtingen moet zodanig gebeuren dat het past in de gezamenlijkheid en de integraliteit die hun neerslag vinden in dit toetsingskader. Het is daarom noodzakelijk dat er een gezamenlijke visie op de werking van het verkeerssysteem komt. De oplossingsrichtingen hebben zo een kapstok en vormen gezamenlijk een logisch pakket. In de visie moet worden vastgelegd hoe om te gaan met ketenmobiliteit, knooppunten, de eindgebruiker, scheiden van verkeerssoorten en dergelijke. Ook zal deze visie rekening dienen te houden met de samenhang in de uitvoering, zoals het expertteam heeft aangegeven.

Zie verder ook § 12.3.2

### 3. Proces en betrokkenheid burgers en maatschappelijke organisaties

Zienswijzen:

**Bewoners Belangen Groep Overvecht** vraagt betrokken te worden bij wat er gebeurt in de omgeving Albert Schweitzerdreef-Gageldijk. **Bewoners Organisatie Meerndijk** geeft in overweging om bij volgende klankbordgroepbijeenkomsten de concrete belanghebbenden zoals bewonersorganisaties (bekend bij de gemeente) separaat een uitnodiging te versturen en om de onderliggende stukken op een eenvoudige en overzichtelijke manier ter beschikking te stellen.

**Een burger** vraagt om burgers daadwerkelijke invloed te geven op de handelswijze van de overheid (in casu de provinciale wegbeheerder). Door het overheidsapparaat wordt de burger z.i. nog te veel gezien als passieve afnemer van door die overheid aangeboden diensten en te weinig al medevormgever daarvan.

**NMU** vindt het door de puntsgewijze werkwijze moeilijker om te beoordelen in hoeverre er ook resultaten zijn gehaald. Een kwalitatieve beschrijving van de SMPU-voortgang in relatie tot het nationale en regionale beleid (en wijzigingen) zou burgers en anderen een duidelijker beeld geven. Verder is het de **NMU** niet helemaal duidelijk in hoeverre de huidige inspraak zich verhoudt tot een nieuw bestuursakkoord.

Antwoord:

De planwet stelt regels aan de wijze waarop de inspraak dient te worden vormgegeven. GS hanteren deze regels als minimum eis. Er is dan ook veel aandacht besteed aan het informeren en betrekken van andere overheden, maatschappelijke organisaties en burgers over dit proces. De aard en reikwijdte van de actualisatie is dusdanig dat er geen fundamentele wijzigingen noodzakelijk zijn in het beleid. Derhalve rechtvaardigt dit niet een intensief en interactief proces zoals door sommige insprekers wordt voorgesteld. Binnen dit kader heeft de provincie ruime mogelijkheden geboden tot betrokkenheid, overleg en inspraak. Bij de diverse mondelinge consultaties is de betrokkenheid van insprekers geëvalueerd. GS blijven werken aan het verbeteren van de communicatie met de burger. De opmerkingen uit de evaluaties van de consultatie en de zienswijzen zullen daarbij worden betrokken.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## 4. Zienswijze per onderdeel van de Nota van Wijzigingen

In dit hoofdstuk worden alle relevante zienswijzen met betrekking tot teksten uit de Nota van Wijzigingen behandeld en van antwoord voorzien. Indien zienswijzen daartoe aanleiding geven worden ook aangepaste tekstvoorstellen gedaan voor opname in het geactualiseerd SMPU.

### Hoofdstuk 2. Visie op hoofdlijnen

#### § 2.2.1. benutten in dubbel perspectief

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

**KvK Eemland** merkt op dat gelijk met het doorlopen van de Zevensprong van Verdaas begonnen moet worden met de voorbereiding van benuttings- en bouwmaatregelen omdat: bouwmaatregelen een lange voorbereidingstermijn vergen; in de praktijk voor prijsmaatregelen zullen komen; is aangetoond dat uitbreiding van de capaciteit van het Utrechtse wegennet nodig is.

Het **Ministerie van VenW** vraagt of en in hoeverre het uitgangspunt dat infrastructuur wordt gebruikt als structurerend principe in het ruimtelijke beleid is geborgd.

**NMU** vindt het zeer positief dat de systematische ‘Zevensprong van Verdaas’ is opgenomen in de nota.

Antwoord:

De keuze voor het al dan niet nemen van benuttingsmaatregelen of bouwen van nieuwe infrastructuur is uitkomst van het doorlopen van de Zevensprong van Verdaas. GS zien in de zevensprong een methode om tot de keuze van oplossingsrichtingen te komen. De keuze voor uitbreiding van infrastructuur wordt pas dan gemaakt indien alle andere oplossingsrichtingen niet toereikend of van toepassing blijken voor de aanpak van een specifiek probleem. Per bereikbaarheidsprobleem kan deze afweging anders uitpakken. Daar waar al plannen liggen voor benutting of uitbreiding, gaan deze gewoon door. De Netwerkanalyse laat zien dat er zich in 2020 bereikbaarheidsproblemen zullen voordoen. De netwerkanalyse concludeert echter ook dat deze niet enkel en alleen door capaciteitsuitbreidingen zullen kunnen worden opgeheven. Verschillende maatregelen zijn noodzakelijk.

In het streekplan van de Provincie Utrecht is de lagenbenadering dominant. Dit betekent dat na de fysieke ondergrond, het infrastructurele netwerk bepalend en sturend is voor ruimtelijke keuzes. Bovendien is in het huidige SMPU de mobiliteitstoets opgenomen als instrument bij het beoordelen van ruimtelijke plannen van gemeenten.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## § 2.2.1. Doelmatig verkeers- en vervoerssysteem

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

### *“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.*

Zienswijzen:

**Gemeente Veendaal** heeft begrip voor het meewerken aan prijsbeleid om bijvoorbeeld automobilisten te laten overstappen op het openbaar vervoer maar vraagt zich af in hoeverre er alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn. Daarbij vraagt zij om een zorgvuldige afweging bij de bepaling van de situaties waarin prijsbeleid wordt ingezet.

**KvK Eemland**, **KvK Utrecht** en **VNO-NCW Midden** merken op dat voorkomen moet worden dat de Utrechtse mobilist opdraait voor het feit dat Utrecht fungeert als draaischijf van Nederland. Verder noemen zij timing belangrijk. Prijsmaatregelen kunnen slechts effectief zijn als er keuzes mogelijk zijn. Volgens het **Ministerie van VenW** is de voorwaarde van de Provincie Utrecht dat voor de invoering van beprijzen de opbrengsten beschikbaar moeten komen voor investeringen in bereikbaarheid van de regio, niet geheel in lijn met de Nota Mobiliteit. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infracfonds’.

Volgens **NMU** hebben decentrale overheden eigen argumenten om te beprijzen. Twee argumenten zijn bescherming van de leefbaarheid en instandhouden van inkomsten voor de provinciale kas. De **NMU** acht het verstandig als de provincie verder onderzoekt wat haar eigen mogelijkheden zijn om te beprijzen.

Antwoord:

Bij de invoering van prijsbeleid door het rijk zullen GS samenwerken met het rijk, gericht op een zorgvuldige afweging bij de implementatie. Hierbij speelt de beschikbaarheid van alternatieven voor de reiziger een belangrijke rol.

In de huidige voorstellen voor Anders betalen voor Mobiliteit komen alle opbrengsten ten goede van het infracfonds. GS zullen met het rijk afspraken maken over de besteding van middelen uit het infracfonds, waarbij de inzet vanuit dit fonds in de Utrechtse regio in verhouding is met de opbrengsten uit de regio en de verkeersproblematiek in de regio.

De invoering van Anders betalen voor mobiliteit zal samengaan met een gebiedsgerichte afweging van de inzet van prijsmaatregelen door de provincie en andere regionale overheden. Concreet gaat het hierbij onder andere om tarieven voor OV en gemeentelijk parkeerbeleid.

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

### ***“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. Bij de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit zal de provincie zich er voor inspannen dat de reiziger beschikt over alternatieven. Regionale mogelijkheden voor beprijzing***

***van mobiliteit zullen daarbij worden betrokken. 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.***

## Hoofdstuk 3. Wegen

### § 3.1.2. Uitgangspunten bij het wegennetwerk

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“Het autoverkeer in de provincie is de afgelopen vijftien jaar met 75% toegenomen. Op de provinciale beheerwegen 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 beprijzing biedt en de rol die innovatie, o.a. voortkomend uit ICT ontwikkelingen, hierin kan spelen.”*

Geen zienswijzen: Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

### § 3.2. Kwaliteitsniveau van het wegennetwerk

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 gebiedsontsluitende 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. Bij het bepalen van de oplossingsstrategie, worden de verhouding intensiteit versus capaciteit in de spits ( i/c-spits) en het belang van de weg ten behoeve van de doorstroming op het gehele netwerk (regelstrategie), 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 hoofdwegennet en onderliggend weggennet zijn noodzakelijk.*

*De uitkomst van de netwerkanalyse heeft geleid tot twee gebiedsgerichte integrale pakketstudies (Ring Utrecht en Driehoek 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.*

Zienswijzen:

**Gemeente Amersfoort** mist de relatie met de aanvullende verkenningen naar de (on)mogelijkheden van een A2<sup>1/2</sup>, verlengde A30 en de aansluitingen HWN/OWN.

Het **Ministerie van VenW** vraagt in hoeverre de verhouding reistijd spits en daluren in het SMPU afwijkt van de huidige situatie ofwel in hoeverre de doelstelling realistisch is. § 3.2 roept vragen op. Voor het bepalen van de oplossingsstrategie worden de i/c spits en de regelstrategie van de provincie in de afweging betrokken. Wat behelst dit en hoe gaat dit toegepast worden.

**NMU** acht van groot belang dat terughoudend wordt omgegaan met de reistijdverhoudingen spits/dal. De **NMU** pleit voor een provinciaal minimum van de spits/dal verhouding van 2 (of hoger) voor alle wegen om bouwen voor de spits te voorkomen. De **NMU** verzoekt om duidelijk te omschrijven dat 'bouwen' pas in laatste instantie als oplossingsrichting wordt gekozen.

Antwoord:

De A2<sup>1/2</sup> verlengde A30 zijn in de aanvullende verkenningen opgenomen als referentievariant voor het beoordelen van het oplossend vermogen van de maatregelenpakketten die in het kader van de pakketstudies worden ontwikkeld. Als zodanig maken de A2<sup>1/2</sup> en de verlengde A30 geen deel uit van Rijks MIRT. Uit de aanvullende verkenning en na doorlopen van het beoordelingskader (zie ook

tekstvoorstel onder hoofdstuk 2) zal duidelijk moeten worden of deze beide varianten alsnog als verkenning in het MIRT moeten worden opgenomen.

De beleidsuitwerking doorstroming geeft in detail per wegvak inzicht in de te verwachten doorstromingsproblemen op het provinciaal wegennet. Om voor de aanpak van deze wegvakken te kunnen prioriteren wordt daarna gekeken naar de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van het wegvak in de ochtendspits en naar de functie en klasse van het wegvak in het gehele wegennet van de provincie. De beleidsuitwerking laat zien dat de doelstelling haalbaar is, maar dat wel aanvullende middelen nodig zijn. In het richtprogramma bij het SMPU is hier een post voor opgenomen.

De normen voor de spits/dalverhouding zijn overgenomen uit de Nota Mobiliteit.

#### Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

*“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 in beheer van het Rijk is deze vastgesteld op maximaal 2.0. Aansluitend op deze landelijke normen voor hoofdverbindingswegen hanteren wij voor onze gebiedsontsluitende wegen een spits-/dalverhouding van 1.5. In het geval van een stedelijke ringweg, zoals de N230, streven wij naar een verhouding van maximaal 2.0. De minder scherpe norm voor stedelijke wegen is gebaseerd op het feit dat een weggebruiker hier meer interactie heeft met diverse verkeersstromen, verkeerslichten en toe- en afritten waardoor vertraging vanzelfsprekender is. Bij het bepalen van de oplossingsstrategie, worden de verhouding intensiteit versus capaciteit in de spits ( i/c-spits) en het belang van de weg ten behoeve van de doorstroming op het gehele netwerk (regelstrategie), in de afweging betrokken. **De Provincie Utrecht hanteert als indicator voor de kwaliteit van haar wegennet deze verhouding reistijd in de spits en reistijd in een representatief daluur.***

*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 hoofdwegennet en onderliggend wegennet zijn noodzakelijk.*

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

### § 3.5. **Maatwerk voor maatregelen**

#### Toevoeging tekst

In het geactualiseerde Richtprogramma is een post opgenomen III 36 Kunst op Rotondes. Deze maatregel is nog niet beleidsmatig verankerd in het SMPU. Met deze beleidstekst wordt hier alsnog aan voldaan.

#### Tekstvoorstel Inspraaknota:

##### **Kwaliteit en betrokkenheid leefomgeving**

***Bij de aanleg, verbetering en het onderhoud van het wegennet zijn de herkenbaarheid, de vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving en het beperken van gevaarlijke situaties belangrijke elementen.***

***De provincie streeft ernaar om deze leefbaarheids-, culturele- en mobiliteitsaspecten ook in de vormgeving van haar wegen te integreren.***

***Het kunstproject “Het RotondeLab” moet hiertoe bijdragen. Het gaat hier om een kunstproject waarbij in eerste instantie vijftien rotondes worden “aangepakt” door verschillende groepen betrokkenen. Uitgangspunten hierbij zijn visuele kwaliteit, vernieuwing en maximale veiligheid. Het concept van het project moet leiden tot een typische “Utrechtse Aanpak”.***



## Hoofdstuk 4. Openbaar Vervoer

### § 4.1. Visie, doelen en strategie

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 maatregelpakketten 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.”*

Zienswijzen:

**Gemeente Amersfoort** pleit voor een relatie met de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) spoor. Ook het **Ministerie van VenW** verwijst naar de nog uit te voeren gebiedsgerichte integrale pakketstudies en de OV-marktstudie. Kwantitatieve doelstellingen voor het OV-gebruik zullen daarin naar voren komen, evenals de vervoersvorm die mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, krijgen aangeboden.

Nu de provincie een officieel **ROCOV** kent, ligt het voor de hand om rollen en taken van het **ROCOV** in de nota op te nemen. Ook het **ROCOV** vraagt of de relatie met ROCOV Utrecht toegevoegd zou kunnen worden.

Antwoord:

In de verkenning OV die in het kader van de aanvullende verkenningen van de pakketstudies is uitgevoerd wordt één kwaliteitsnet voor het OV-net gedefinieerd. Voor bus, tram en trein is een synthese gemaakt tussen de diverse normen en criteria die de verschillende (concessieverlenende) overheden in de Provincie Utrecht hanteren voor de kwaliteit van het OV. Op basis van de in de verkenning beschreven ambitie is een overzicht gemaakt van knelpunten en zijn oplossingsrichtingen aangegeven als input voor het beoordelingskader.

Aan de tekst in het SMPU onder §4.5 **Opdrachtgeversrol en samenwerking** wordt een tekst toegevoegd over het Rocov

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

1. ***Wij hebben in de regio Utrecht met de verkenning OV een visie ontwikkeld op de bijdrage die het OV moet leveren aan de bereikbaarheid. Deze visie zal concreet richting geven aan de afwegingen voor maatregelpakketten die gemaakt worden in de gebiedsgerichte integrale pakketstudies voor de Ring Utrecht en de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort. Ook zijn overkoepelende regionale kwantitatieve doelstellingen opgesteld voor de in de Nota Mobiliteit voorgeschreven punten: (spits) reistijd en groei OV gebruik naar tijd en plaats.***

2. ***§ 4.5 Opdrachtgeversrol en samenwerking***  
***De Provincie Utrecht heeft voor zijn busconcessies een gezamenlijk Consumenten-platform. In dit ROCOV (Regionaal Overlegorgaan Consumenten Openbaar Vervoer) zijn vertegenwoordigd: Cliëntenbelang Utrecht, Fietsersbond Utrecht, Natuur en Milieufederatie Utrecht, ROVER (Afdelingen Amersfoort, Regio Utrecht, Rhenen/Wageningen e.o), USF Studentenbelangen en de Utrechtse Vereniging van Kleine Kernen. Het ROCOV adviseert vervoersbedrijven en de Provincie Utrecht bij OV-vraagstukken.***

### § 4.2.1. Netwerk spoorverbindingen

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

**NMU** deelt de zorg van de provincie op een minder soepel verlopend proces betreffende Randstadspoor.

Antwoord:

Het betreft hier een opmerking.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

#### § 4.2.1. **Netwerk spoorverbindingen**

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 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.”*

Zienswijzen:

**Gemeente Amersfoort** merkt op dat naast de relatie Utrecht-Almere ook voor de relatie Amersfoort-Almere een goede spoorverbinding van belang is.

**Gemeente Leusden** vindt het gewenst de haalbaarheid van een openbaar vervoerverbinding over het voormalige spoorlichaam Amersfoort-Veenendaal te onderzoeken naast de haalbaarheid van een busverbinding.

**KvK Eemland** noemt ook de uitbreiding van vliegveld Lelystad als belangrijk motief voor de uitbreiding van OV verbinding Utrecht-Lelystad.

**Ministerie van VenW** wijst erop dat eventuele nieuwe verbindingen geen onderwerp van studie zijn in de LMCA spoor. Een nieuwe spoorverbinding (Stichtse lijn) is ook niet opgenomen op Plankaart 3 bij de Nota Mobiliteit.

**De Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen** is verontrust over de manier waarop de ondertunneling in Maarsbergen wordt vormgegeven. Er is geen sprake is van een integrale oplossing; Rijkswaterstaat, Prorail en gemeente lijken alle afzonderlijk een eigen koers te varen.

Antwoord:

Naar de vervoerswaarde van de Ponlijn waaraan de gemeente **Leusden** refereert, is in opdracht van de Provincie Utrecht eerder onderzoek gedaan door DHV. Dit onderzoek heeft de noodzaak voor doortrekking van de lijn naar Veenendaal niet aangetoond. GS hebben besloten hier geen initiatief te nemen. Wel zal medewerking worden verleend aan initiatieven van anderen. In feite is dat al gedaan door in het Streekplan op te nemen dat ruimte voor de realisatie van deze lijn beschikbaar moet blijven.

Zoals het Ministerie van VenW aangeeft is De Stichtse Lijn op dit moment geen onderwerp van studie en is ze niet opgenomen in de Nota Mobiliteit. De Stichtse Lijn zal uit de tekst van worden verwijderd. Wel hecht de Provincie Utrecht er aan om de relatie Utrecht/**Amersfoort**-Almere in beeld te houden mede in het licht van de verdere groei van Almere en de relatie van Almere met de regio Utrecht. Een nieuw spoortracé blijft voor de langere termijn een optie.

De wijze waarop de ondertunneling van spoor Utrecht-Arnheim vorm krijgt in Maarsbergen is een aangelegenheid die op projectniveau gestalte krijgt. Het SMPU kan daarin geen bepalende uitspraken doen. De opmerkingen door de bewonersvereniging zullen worden doorgegeven aan de contactpersoon van de provincie die betrokken is bij het project.

## Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

*“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 Utrecht naar Flevoland aan de Oostzijde van Almere. Wij **achten** een goede spoorverbinding tussen Utrecht en Almere van belang. **Op de korte termijn en binnen de planhorizon van het SMPU zal er aandacht worden gevraagd voor dienstregelingverbetering en kortere reistijd. In hoeverre uitbreiding van het bestaande spoornet noodzakelijk is voor de langere termijn zal nader verkend dienen te worden.** 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.”*

### § 4.3.1. Kwaliteit van de uitvoering

Nieuwe Tabel:

SMPU-tabel Frequenties en trajectsnelheden	FREQUENTIE						TRAJECTSNELHEID					
			GEMETEN				DOELSTELLING					
	Doel FREQUENTIE spits	Doel FREQUENTIE dal	% lijnen dat voldeed in 2003	% lijnen dat voldeed in 2006	% lijnen dat voldeed in 2010	% lijnen dat voldeed in 2015	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.

## Zienswijzen:

Regionaal ontsluitend vervoer heeft een relatief lage frequentie. Het is gemeente **De Ronde Venen** niet exact duidelijk welke lijnen hier onder worden verstaan.

**NMU** vindt dat doelstellingen voor het busvervoer meer moeten overeenkomen met de concessietermijn. Dat biedt duidelijkheid over de te stellen doelen in de concessievoorwaarden. Hoge trajectsnelheden hebben direct positief resultaat op de kosten van een concessie: immers, als de trajectsnelheid hoger ligt worden de ritten korter en het aantal dienstregelinguren per rit lager. Het is dus de moeite waard om hier in te investeren, en dus hoge doelen te stellen.

## Antwoord:

In het huidige SMPU is op bladzijde 41 een kaart opgenomen, waarin te zien is welke soorten lijnen er in de Provincie Utrecht worden onderscheiden en waar deze lijnen worden geoperationaliseerd.

In “kiezen voor openbaar vervoer – kader voor concessieverlening” is nader uitgewerkt hoe GS willen omgaan met de concessieverlening ten behoeve van haar beleidsdoelstellingen en –ambities.

## Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

#### § 4.3.2. Kwaliteit van materieel en personeel

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“In de concessies stellen we eisen aan reinheid, comfort en milieu. De milieueisen 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.”*

Zienswijzen:

Volgens **NMU** levert het verplicht stellen van de EEV-norm bij de komende aanbestedingsprocedure openbaar vervoer een sterke bijdrage aan de leefbaarheid.

Antwoord:

Het betreft hier een opmerking.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

#### § 4.3.4. Kwaliteit van haltes

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 bushaltes beter toegankelijk te hebben gemaakt. Hiermee kunnen naar verwachting 65% van alle reizigers bereikt worden. Deze percentages zijn conform de beleidslijn van het rijk.”*

Zienswijzen:

Binnen de **gemeente Baarn** lijkt 45% erg ambitieus, zeker als de gemeente ook zelf een financiële bijdrage moet leveren. De **gemeente Baarn** vraagt hoe dit traject verder wordt opgepakt.

**Gemeente Leusden** stelt voor het project ‘verbetering toegankelijkheid halteplaatsen’ en ‘verbetering van de stallingmogelijkheden voor de fiets’ te combineren. Mogelijk kan een kostenbesparing worden bereikt.

Volgens **NMU** gaat kwaliteit van bushaltes niet alleen om toegankelijk maken van haltes voor minder validen. Ook informatie en voorzieningen (bijvoorbeeld fietsenstallingen, droog staan) is van belang voor het overhalen van keuzereizigers en twijfelaars.

Antwoord:

De ambitie van 45% geldt als gemiddelde voor de gehele Provincie Utrecht. Dit kan betekenen dat in bepaalde gemeenten een lager percentage wordt gehaald dan in andere. De eis van 45% is afkomstig van het Rijk en GS geven hier middels de beleidsuitwerking en de reservering in het Richtprogramma invulling aan. Voor de financiering staat de Provincie Utrecht voor 80% van de kosten garant.

Gemeenten worden gevraagd de overige 20% voor hun rekening te nemen.

De complete kwaliteitsverbetering van de haltes, zoals verbetering van stallingvoorzieningen, maken onderdeel uit van de beleidsuitwerking

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## Hoofdstuk 5. Fiets

### § 5.1. Visie en Doelen

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

**“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.”*

Zienswijzen:

Volgens de **Fietsersbond afdeling Utrecht** dient bij het formuleren van de doelstellingen voor de fiets meer dan tot nu toe gekeken te worden in de richting van basiskwaliteiten van het routenet en van de stallingen.

**Gemeente Leusden** stelt voor het project ‘verbetering van de stallingmogelijkheden voor de fiets’ en ‘verbetering toegankelijkheid halteplaatsen’ te combineren. Mogelijk kan een kostenbesparing worden bereikt.

**Ministerie van VenW** wijst erop dat de fiets bij goede verbindingen in het woon-werkverkeer ook voor wat langere afstanden dan de genoemde 7,5 kilometer (tot 10-15 kilometer) een rol van betekenis kan spelen. 50% fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer in 2020 is behoorlijk ambitieus. Is dat haalbaar? Wat is het kwalitatieve doel bij het terugdringen van fietsendiefstallen?

**NMU** vindt dat de provincie de doelen scherp moet volgen. Mogelijk moet de provincie een sterkere rol gaan spelen bij gemeenten waar het fietsgebruik sterk achterblijft bij provinciale gemiddelden.

Antwoord:

In het vigerende SMPU is aangekondigd een fietscomfort meting uit te laten voeren op het provinciale hoofdfietsroutes door de Fietsersbond. Deze heeft inmiddels plaatsgevonden en krijgt zijn vervolg in het aanpakken van concrete knelpunten. De opmerking van de gemeente Leusden is al ter harte genomen, daar de implementatie van beide projecten gezamenlijk oploopt (zie ook antwoord onder § 4.3.4).

In het vigerende SMPU is reeds voorzien in het ontwikkelen van een sluitend netwerk voor de korte en langere afstand en voor het recreatief en utilitair fietsverkeer. De nu toe te voegen doelen zijn hierop aanvullend. Er zijn geen nadere ambities opgenomen voor het beleid ten aanzien van het fietsgebruik op de middellange afstand, zoals door het ministerie is aangegeven. Dat betekent niet dat deze beleidsmatig geen aandacht krijgen. In de beleidsuitwerking fiets van de Provincie Utrecht en de pakketstudies wordt aan het beleid voor de middellange afstand een nadere invulling gegeven. De doelstelling ten aanzien van de verplaatsingen tot 7,5 km is ambitieus. Toch zien GS wel degelijk potenties in de stedelijke gebieden, in het bijzonder in Utrecht en Amersfoort. In de nadere beleidsuitwerking zal hierop de nadruk liggen. Ten aanzien van het beleid om fietsdiefstallen tegen te gaan wordt naar het vigerende SMPU verwezen.

Onderdeel van beleid is de monitoring. Na 4 jaar zal het geactualiseerde SMPU worden geëvalueerd, waarbij ook de doelen ten aanzien van fiets worden meegenomen. Daarnaast wordt (nu al) gemeenten de mogelijkheid gegeven aanspraak te maken op een financiële bijdrage van de provincie voor het oplossen van knelpunten op het provinciaal hoofdnet fiets.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## Hoofdstuk 6. Verkeersveiligheid

### § 6.1. Visie en Doelen

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

**Gemeente Leusden** vreest dat de haalbaarheid van deze ambitieuze doelstellingen door bevrozing van de BDU ernstig onder druk komt te staan. **Gemeente Veenendaal** maakt zich zorgen over de manier waarop gemeenten "afgerekend" worden. Als door statische toeval zowel in 2002 als in 2020 één dodelijk slachtoffer in één gemeente valt, is de doelstelling niet gehaald. **Ministerie van VenW** is onduidelijk welke (aanvullende) acties getroffen zullen worden om de gestelde doelen in de regio te bereiken.

Antwoord:

GS zullen zich op verschillende manieren blijven inspannen om samen met andere partijen de gestelde doelen te halen. De daadwerkelijke acties zullen jaarlijks blijken in de uitvoeringsprogramma's.

GS nemen notie van de opmerking over de bevrozing van de BDU. GS heeft er voor gekozen om in de komende jaren de voorrang te geven aan sparen van BDU-middelen voor de op ons af komende grote regionale investeringen in het kader van de pakketstudies boven het ondersteunen van gemeentelijke infraprojecten. Mochten zich binnen de BDU in de toekomst substantiële meevallers voordoen, dan zullen GS zich bij het opstellen van volgende bestedingsplannen het aspect verkeersveiligheid nadrukkelijk meenemen.

Bij het behalen van de doelen gaat het niet om het absolute getal in 2020 ten opzicht van 2002, maar om het realiseren van een trendmatige verlaging.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## Hoofdstuk 7. Kwaliteit van de leefomgeving

### § 7.1. Visie en doelen

- Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

De **gemeente Leusden** vindt de omschrijving ‘ernstige hinder’ subjectief. Het **Ministerie van VenW** adviseert om in plaats van ‘dB(A)’ als eenheid ‘dB’ te gebruiken. Volgens de **NMU** is moeilijk te beoordelen of de doelen een verbetering zijn omdat zowel het jaartal, de belasting als de percentages zijn veranderd. Een vermindering ten opzichte van 65 dB(A) vindt men positief.

Antwoord:

Periodiek wordt een onderzoek gehouden onder de Utrechtse bevolking naar hinderbeleving. In het onderzoek wordt bewoners gevraagd aan te geven in welke mate ze hinder ervaren. Hoewel het hier om een subjectieve beleving gaat, levert het onderzoektechnisch wel degelijk een bruikbaar criterium op.

Door verlaging van de norm van 65 dB(A) naar 63 dB(A) zal voor meer woningen het geluidsniveau moeten worden teruggebracht dan het geval was bij de norm 65 dB(A). Uit de beleidsuitwerking geluid blijkt dat hier 296 gehinderden extra van zullen profiteren.

Het vervangen van de eenheid dB(A) in dB heeft rekenkundige consequenties voor de bijbehorende getalseenheid. 63 dB(A) staat niet gelijk aan 63 dB. Op het moment van opstellen van de inspraaknota is nog niet duidelijk wat het vervangende getal is. GS zetten de eenheid dB(A) daarom nog niet om in dB.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

- Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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<sub>x</sub> 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.”*

Zienswijzen:

Het **Ministerie van VenW** adviseert ‘NO<sub>x</sub> in 2010’ te vervangen door ‘NO<sub>2</sub> in 2010’. **NMU** vindt het in acht nemen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 geen opmerkelijk of ambitieus uitgangspunt. Een hoger beschermingsniveau dan wetgeving vereist, dient in sterke mate de leefbaarheid en gezondheid.

Antwoord:

GS vervangen de aanduiding NO<sub>x</sub> door NO<sub>2</sub>. Naast verkeer beïnvloeden veel andere factoren de luchtkwaliteit. Het in acht nemen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is één van de maatregelen die GS nemen. Voor het nastreven van een hoger ambitieniveau ontbreken de middelen.

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

*“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<sub>2</sub>** 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.”*

- Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 2010 is de wegverlichting langs provinciale wegen in natuurgebieden aangepast aan de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden.”*

Geen zienswijzen: Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## § 7.2. Sociale leefkwaliteit

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

De **Fietzersbond afdeling Utrecht** maakt zich zorgen over het beleid om verkeerstromen van rijkswegen terug te hevelen naar de N-wegen: de oversteekbaarheid voor fietsers en het fietsklimaat langs de N-wegen worden slechter en risicovoller.

Antwoord:

De veiligheid van fietsers heeft blijvende aandacht van GS. In de beleidsuitwerking oversteekbaarheid zijn ook de knelpunten voor fietsers meegenomen. GS gaan na in hoeverre de aangegeven knelpunten hierin zijn meegenomen.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## § 7.2. Lucht

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 vervoerwijzen;*
- 4. Rijden op aardgas in Utrecht.*

Zienswijzen:

**Ministerie van VenW** adviseert een aantal technische wijzigingen.

De **NMU** merkt op dat het SMPU geen recht doet aan de urgentie die ‘luchtkwaliteit’ kent. De genoemde projecten zijn teveel een limitatieve opsomming. 80 kilometerzones worden gemist.

Antwoord:

Een aantal technische tekstuele wijzigingsvoorstellen nemen GS over.

De opsomming van projecten betreft de SMPU bijdrage aan het RSLU. De invoering van 80 kilometerzones op rijkswegen maakt ook onderdeel uit van het NSL.

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

*“In het kader van **de Wet Luchtkwaliteit** is een Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) opgesteld. Als onderdeel van dit NSL heeft **de Provincie Utrecht** in samenwerking met andere decentrale overheden in Utrecht en met Rijkswaterstaat Utrecht een Regionaal*



*Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU) opgesteld. De Provincie Utrecht coördineert de uitvoering van dit programma.*

*De Provincie Utrecht levert een bijdrage aan de volgende vier projecten uit het programma:*

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

### § 7.3. Energie

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 CO<sub>2</sub>) als op het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie).”*

Zienswijzen:

**KvK Eemland**, **KvK Utrecht** en **VNO-NCW Midden** dragen de provincie aan om in haar regiefunctie niet alleen te letten op intensivering van beleid, maar ook te zoeken naar een optimale mix van maatregelen, vooral daar waar bereikbaarheid en milieu hand in hand gaan. Verbeteren van kwaliteit en kwantiteit van carpoolplaatsen geven zij als specifiek voorbeeld. **NMU** merkt op dat de provincie meerdere doelen kan bereiken door schoon zakelijk verkeer te stimuleren.

Antwoord:

Met belangstelling nemen GS kennis van uw suggesties voor oplossende maatregelen. In de beleidsuitwerkingen zullen GS hier zeker aandacht aan besteden. GS blijven openstaan voor nieuwe en vernieuwende suggesties. De voorgestelde tekst biedt ruimte aan initiatieven. Recente ontwikkelingen op dit beleidsterrein vragen om een aanvullende tekst.

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

*“In het licht van de actualiteit van het klimaatdebat wil de Provincie Utrecht bezien of intensivering of verbreding van het bestaande beleid nodig is. **Hiertoe is een programma Klimaat opgezet.** 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 CO<sub>2</sub>) als op het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie). **De keuze voor maatregelen zal onderdeel uitmaken van dit provinciebrede programma klimaat.**”*

## Hoofdstuk 8. Ketenmobiliteit

### § 8.1. Integraal Netwerk

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

De **gemeente Veenendaal** merkt op dat robuustheid van het netwerk bijdraagt aan betere benutting. Met dynamisch verkeersmanagement kan de aanwezige infrastructuur van andere overheden (tot zekere hoogte) gebruikt worden om zo efficiënt mogelijk het wegennet te benutten.

Antwoord:

Dergelijke maatregelen zullen onderdeel uitmaken van de uitvoering van beleid. Zo worden op dit moment in het kader van de pakketstudies de diverse vervoersnetwerken op elkaar gelegd om juist de potenties voor overstapmogelijkheden te kunnen identificeren.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

### § 8.2.2. Nationale Knooppunten

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Geen zienswijzen: Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

### § 8.3.4. Kwaliteit van het natransport

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

De **Fietsersbond afdeling Utrecht** beveelt aan om het fietsroutenet over dat van de auto en het OV te leggen om de prioriteiten voor de fiets, incl. OV overstapfaciliteiten te kunnen identificeren. Bij de doelstellingen voor de fiets dient meer dan tot nu toe gekeken te worden in de richting van basiskwaliteiten van het routenet en van de stallingen. De **gemeente Leusden** ziet mogelijkheden in een relatie met het project 'verbetering toegankelijkheid halteplaatsen'. Om de halteplaatsen geschikt te maken voor medegebruik door gehandicapten moeten soms ingrijpende maatregelen worden getroffen. Mogelijk kan een kostenbesparing worden bereikt door de verbetering van de stallingmogelijkheden voor de fiets hiermee te combineren.

Antwoord:

GS nemen de suggesties mee in de beleidsuitwerking.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

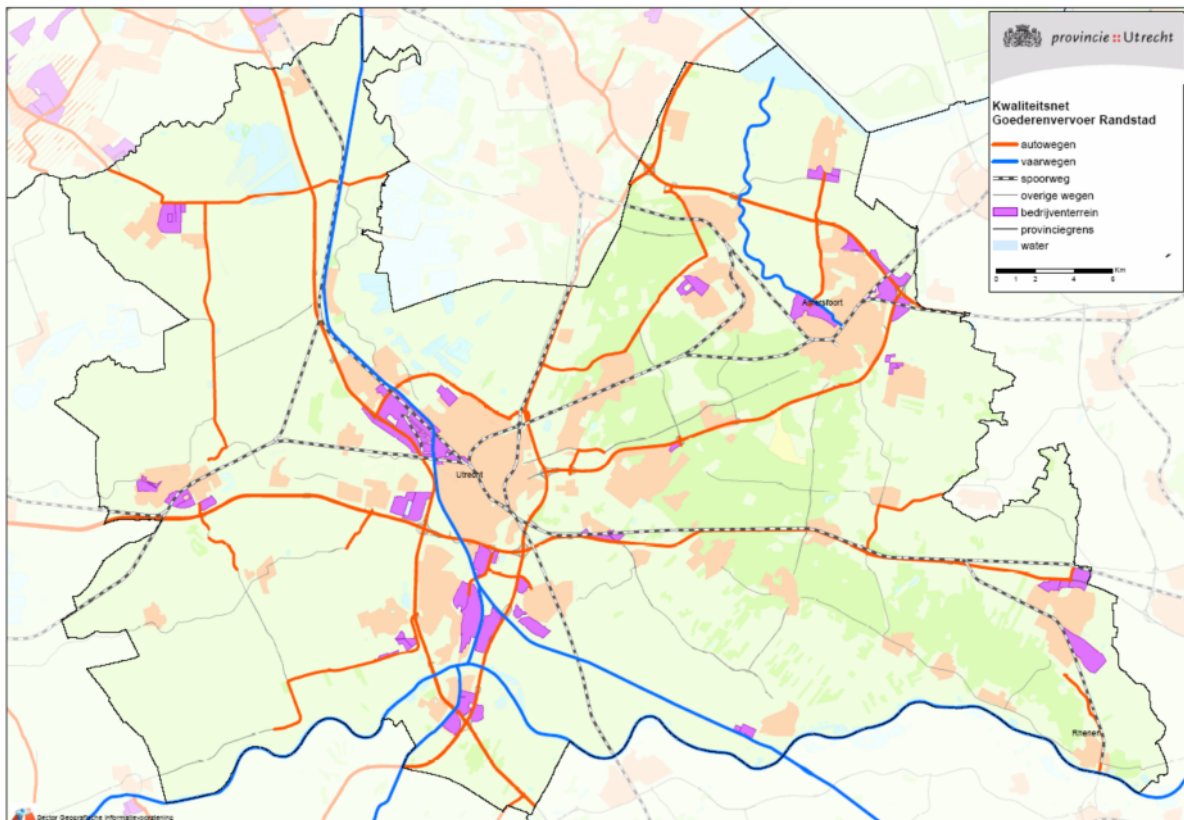
## Hoofdstuk 10. Goederenvervoer

### § 10.3. Kwaliteitsnet goederenvervoer

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“Binnen GOVERA is in 2005 het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) in beeld gebracht (zie figuur x) . 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 gelegen zijn aan het kwaliteitsnet.*

*Wij streven 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: het Utrechtse deel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad

*Door een deel van de totale infrastructuur (alle weg-, water- en railverbindingen) 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 locatiekeuze 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.*

Zienswijzen:

De **gemeente Amersfoort** ziet graag een aanvulling van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) met het overige deel van de provincie (waaronder Eemland). Zo ontstaat uiteindelijk een Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht.

**Ministerie van VenW** vraagt aandacht voor cijfermatige onderbouwing en een uitwerking in een van poort tot poort benadering met verbindingen tussen economische kernlocaties.

Antwoord:

De nadere uitwerking van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht is opgestart. De uitwerkingen tot een robuust en betrouwbaar multimodaal goederenvervoernetwerk is daarnaast opgepakt. Onder andere ook in het kader van de nader uitwerking van de netwerkanalyses. De voorgestelde tekst biedt hiervoor de basis. Het ten tijde van drukken meest recente concept van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht wordt opgenomen in het geactualiseerde SMPU. Op de provinciale website is het actuele kaartbeeld terug te vinden.

Conclusie:

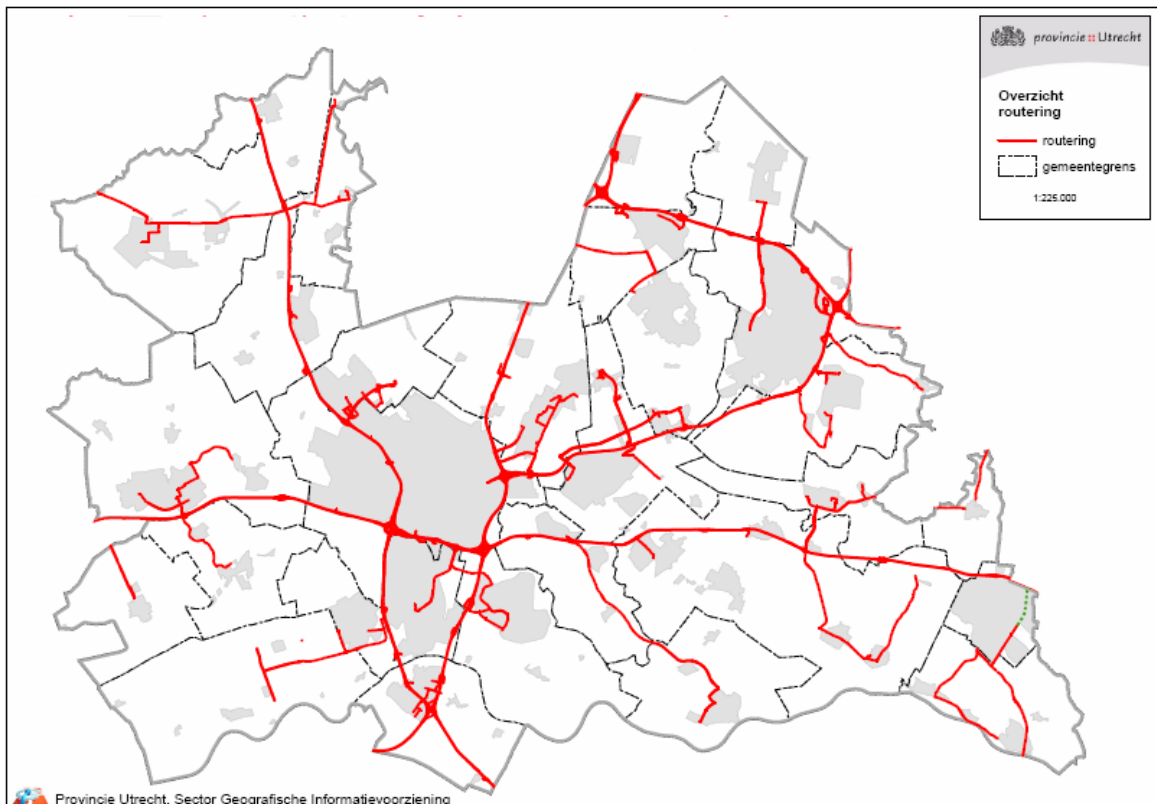
Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen. Een conceptkaart van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht wordt toegevoegd.

## § 10.7. Externe veiligheid

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*"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 figuur).*

*Dit provinciale initiatief heeft een samenhang met het (toekomstige) landelijke basisnet voor rijkswegen, spoorwegen en waterwegen.*



*Figuur: routenet gevaarlijke stoffen voor de provincie Utrecht."*

Zienswijzen:

**Gemeente De Ronde Venen** geeft aan dat de routing zoals aangegeven op Figuur 2 voor wat betreft het gedeelte **De Ronde Venen** nog onder voorbehoud is.

Antwoord:

Ook in andere gemeenten is dat voorbehoud van toepassing. Dat neemt niet weg dat het kaartbeeld het tussen provincie en gemeenten overeengekomen routenet toont. GS zullen het kaartbeeld op aanwijzingen van de gemeenten actueel houden. Op de provinciale website is het actuele kaartbeeld terug te vinden.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## § 10.8. Stedelijke distributie

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*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.*

Zienswijzen:

Het **Ministerie van VenW** vraagt aandacht voor de rol van de provincie bijvoorbeeld voor stedelijke distributie en bundelen van goederenstromen. Indien het proces van onderop niet tot afstemming leidt kan de provincie een coördinerende rol spelen gericht op bundeling van goederenstromen, uniformering van voertuigeisen en regionale samenhang in venstertijden op zich nemen. **NMU** acht een stimulerende rol bij het instellen van milieuzones mogelijk. **VNO-NCW Midden** en **TLN** noemen stedelijke distributie een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, leveranciers, verladers en ontvangers) en decentrale overheden. Omdat dit niet een vanzelfsprekendheid bij elke gemeente blijkt te zijn zou het SMPU als kader voor gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen hierin duidelijk moeten zijn.

Antwoord:

GS onderkennen dat er een coördinerende rol voor provincies is ten aanzien van stedelijke distributie als het proces van onderop niet tot afstemming leidt. GS blijven echter van mening dat de primaire verantwoordelijkheid voor het nemen van initiatieven ter verbetering van stedelijke distributie bij gemeenten ligt. GS sluiten daarmee aan op de Nota Mobiliteit. Het werkboek uit de instrumentenmap van de Commissie Stedelijke Distributie (zie: <http://www.stedelijkedistributie.nl>) noemt als betrokken partijen en mogelijke initiatiefnemers voor stedelijke distributie een detaillist, een vervoerder, een verlader, een gemeente of bewoners. De Nota Mobiliteit vraagt provincies bemiddelend op te treden in het geval initiatiefnemende partijen er samen niet uit komen en daarom vragen. GS zullen het tekstvoorstel hierin verduidelijken.

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

***“Het maken van regionale afspraken over stedelijke distributie is een essentieel onderdeel van verkeer en vervoerbeleid (Nota Mobiliteit) waarvoor de verantwoordelijkheid in eerste instantie ligt bij gemeenten. Wij zien hier voor de provincie pas een coördinerende taak weggelegd als partijen daarom vragen, indien het proces van onderop niet wordt opgepakt of niet tot de bedoelde afstemming leidt.”***

## Hoofdstuk 11. Benutten in dubbel perspectief

### § 11.2. Benutten binnen netwerken: dynamisch verkeersmanagement

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.*

Zienswijzen:

Het is het **Ministerie van VenW** niet duidelijk hoe de resultaten uit de diverse projecten gebruikt gaan worden in het mobiliteitsbeleid. **NMU** vraagt om het innovatiebeleid breder dan voor de auto in te zetten. Het lijkt of ICT moet leiden tot accommoderen van automobilititeit. Betere doorstroming middels ICT toepassingen is prima maar bij het stimuleren van automobilititeit is terughoudendheid geboden.

Antwoord:

De benoemde ICT projecten zijn de start voor meer projecten in een latere fase. Het gaat om een mix van toepassingsmogelijkheden die onder andere meer inzicht opleveren in mobiliteitsgedrag. De kennis helpt om passende oplossingen te vinden voor verschillende mobiliteitsvraagstukken. Zowel een doelmatig verkeer en vervoersysteem, de veiligheid als de leefbaarheid zijn gebaat bij een optimale benutting van de beschikbare capaciteit van alle infrastructuur, inclusief die voor de fiets en het openbaar vervoer. Ook hier kunnen ICT toepassingen mogelijk een positieve rol spelen. GS willen zoveel mogelijk verplaatsingen faciliteren op zo weinig mogelijk infrastructuur.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

### § 11.3. Benutting restcapaciteit: Mobiliteitsmanagement

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

#### § 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 mobilist 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.*

Zienswijzen:

De **KvK Eemland**, **KvK Utrecht** en **VNO-NCW Midden** zijn bereid om bij te dragen aan de invoering van mobiliteitsmanagement.

Het **Ministerie van VenW** merkt op dat de wijze waarop de provincie kijkt naar mogelijkheden van flexibele openings- en werktijden, in het bijzonder ook bij de Jaarbeurs, past bij de benadering uit de Nota Mobiliteit. De insteek via VenM-methode levert goed en gericht werk in de regio. Onduidelijk is nog welke concrete maatregelen worden genomen en in hoeverre gebruik wordt gemaakt van het beschikbare instrumentarium zoals het bestemmingsplan, de bouwvergunning en de milieuvergunning. Het SMPU kan bandbreedtes benoemen voor locatiegerichte parkeernormen van gemeenten.

**NMU** ziet een tweeledig doel: meer gebruik van duurzame vervoerwijzen (inclusief niet reizen) en een beter gebruik van de capaciteit van de verschillende vervoerwijzen. Een verschuiving van vrijblijvend naar verplicht voor bedrijven is nodig als de voortgang onvoldoende is. Daarnaast kan een duidelijk vestigingsbeleid bijdragen aan meer mobiliteitsmanagement. Ook aan preventie van mobiliteit zou het SMPU meer aandacht kunnen besteden.

Antwoord:

GS zal zeker ingaan op het aanbod van de Kamer van Koophandel en VNO-NCW.

De doorstart met VenM maakt het mogelijk om tot concrete afspraken te komen met het BRU en bedrijfsleven over de gewenste inspanningen. Daarin zal elk relevant instrumentarium aan de orde komen. Indien de aangekondigde introductie van een puntensysteem voor mobiliteitsmanagement in de verruimde reikwijdte wordt doorgevoerd heeft dit effecten op het vervoer van en naar grote en middelgrote bedrijven. Zoals al eerder is opgemerkt werden alle bestemmingsplannen door GS ook op aspecten van mobiliteit getoetst. Onder de nieuwe Wro (welke van kracht wordt vanaf 1 juli 2008) zal de rol van GS als bevoegd toetsers veranderen in die van adviseur.

Ten aanzien van het aangeven van bandbreedtes voor locatiegerichte parkeernormen kiezen GS dezelfde insteek als bij stedelijke distributie. GS zien voor zichzelf pas een coördinerende taak weggelegd als partijen daarom vragen omdat het proces van onderop niet wordt opgepakt of niet tot de bedoelde afstemming leidt.

De activiteiten en maatregelen die de Provincie Utrecht, in samenwerking met het BRU en VenM neemt, zijn er primair op gericht om (duurzame) alternatieven aan te bieden dan wel andere keuzen te maken in de tijdsindeling. Preventie van mobiliteit maakt hier onderdeel van uit. In de eerder genoemde ontwikkeling met betrekking tot de invoering van een puntensysteem voor mobiliteitsmanagement zien GS een kans om een deel van de vrijblijvendheid van mobiliteitsmanagement weg te halen.

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

### **§ 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 mobilist 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 Utrecht stimuleert het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddelen als voor- en natransport en schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. De Provincie Utrecht wil dit bereiken 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.*
- ***Het maken van regionale afspraken over parkeerbeleid is een essentieel onderdeel van verkeer en vervoerbeleid (Nota Mobiliteit), waarvoor de verantwoordelijkheid in eerste***



***instantie ligt bij gemeenten. Wij zien hier voor de provincie pas een coördinerende taak weggelegd als partijen daarom vragen indien het proces van onderop niet wordt opgepakt of niet tot de bedoelde afstemming leidt.***

- *De provincie treedt in contact met het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties om gezamenlijk de mobilist te verleiden tot een bewuste mobiliteitskeuze.*

## Hoofdstuk 12. Van beleid naar uitvoering en terug

### § 12.3.2. Regionale Fondsvorming

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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 Verkenning OV 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.”*

Zienswijzen:

De **gemeente Leusden** signaleert als keerzijde van de reservering van middelen uit de Brede Doel Uitkering (BDU) voor de pakketstudies dat de ondersteuning van gemeentelijke projecten in het gedrang komt. De haalbaarheid van veel gemeentelijke infraprojecten is mede afhankelijk van externe dekkingsmiddelen. Daarvan is de BDU verreweg de belangrijkste bron. Bevriezing van de BDU houdt het risico in zich dat gemeenten genoodzaakt worden om investeringen (in de hoofdinfrastructuur) uit te stellen. In het slechtste geval zou de uitvoering opgeschort kunnen worden tot het moment waarop weer middelen beschikbaar komen. Een ongewenste ontwikkeling die voorkomen moet worden.

Antwoord:

GS begrijpen dat, door middelen uit de BDU te reserveren voor de pakketstudies, gemeenten de BDU ondersteuning voor gemeentelijke infraprojecten zullen missen. De regionale aanpak in de pakketstudies vraagt om een prioriteitenstelling. De BDU kan daarbij niet buiten schot blijven en zal de eerstkomende jaren worden ingezet om de regionale infrastructuur te versterken. Dit komt indirect alle gemeenten ten goede. Door de gekozen constructie hoeven voor de regionale maatregelen geen bijdragen te worden gevraagd van individuele gemeenten.

Conclusie:

De tekst wordt gewijzigd in (wijzigingen tov het tekstvoorstel NvW zijn vet weergegeven):

*“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. **Wij zullen in het kader van de deur-tot-deur-bereikbaarheid speciale aandacht besteden aan ketenmobiliteit.** 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 Verkenning OV worden opgestart. **De implicatie van de aangevulde doelstelling uit het Beoordelingskader is dat er extra middelen nodig zijn.** Met het totale pakket aan maatregelen voor weg, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer is 1,8 tot 3,1 miljard euro gemoeid.*

**Alle partijen, waaronder de Provincie Utrecht, hebben zich middels de bestuursovereenkomst (d.d 13 november 2006) gecommitteerd aan deze financiële opgave. De financiële dekking van de provinciale bijdrage zal gezocht worden in:**

1. **een aantal projecten uit het Richtprogramma (deze zijn in het geactualiseerde Richtprogramma expliciet aangegeven);**
2. **meerjarige reservering van Bdu-geld;**
3. **aparte aanvullende financiering uit de provinciale begroting.“**

#### § 12.5. **Monitoring en evaluatie**

Tekstvoorstel Nota van Wijzigingen:

*“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.”*

Zienswijzen:

**KvK Eemland**, **KvK Utrecht** en **VNO-NCW Midden** stellen voor dat de provincie een overkoepelende doorlichting maakt van energiebesparende maatregelen.

Antwoord:

Een overkoepelende doorlichting van energiebesparende maatregelen past in het kader van het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) en het in ontwikkeling zijnde Provinciale Programma Klimaat (PPK). Mobiliteit is daar onderdeel van. Een verwijzing naar het PPK is opgenomen in de toegevoegde tekst bij § 7.3 **Energie**.

Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## Richtprogramma SMPU

### Zienswijzen:

De **gemeenten Renswoude, Scherpenzeel en Woudenberg** stellen voor om de € 33.000,- post IA1: Vaststellen kwaliteit wegennet (I/C, knelpunten, trajectsnelheden) wordt verlaagd te besteden aan een onderzoek naar de N224 als knelpunt van doorstroming.

Het **Ministerie van VenW** merkt op dat de Nota van Wijzigingen en de actualisering van het Richtprogramma laten zien dat er een groot gat zit tussen de middelen die beschikbaar zijn om de ambities en plannen te realiseren en de middelen die daarvoor nodig zijn. Het **Ministerie van VenW** dringt er op aan prioriteiten te stellen.

### Antwoord:

Alle provinciale wegen en dus ook de N224 zijn meegenomen in de beleidsuitwerking doorstroming. Op basis van deze beleidsuitwerking en de norm voor doorstroming onder § 3.2 is bepaald welke wegen of wegdelen dienen te worden aangepakt. De NvW stelt nieuwe prioriteiten, die zijn gedekt in het nieuw vast te stellen richtprogramma. Het nieuwe richtprogramma is gebaseerd op een inschatting van de kosten. In de dekking hiervan kan worden voorzien.

### Conclusie:

Geen wijziging van het tekstvoorstel uit de Nota van Wijzigingen.

## 5. Niet relevant in het kader van de actualisatie SMPU

GS hebben er voor gekozen om de actualisatie van het SMPU zo beknopt mogelijk te houden. Omdat de volgende opmerkingen betrekking hebben op passages uit het SMPU die geen onderdeel uitmaken van de Nota van Wijzigingen, verklaren GS ze niet relevant voor de actualisatie en zullen ze niet leiden tot een tekstuele aanpassing in het SMPU. De opmerkingen verdienen echter wel onze aandacht. Per reactie is zo nodig aangegeven wat GS, buiten het kader van deze inspraaknota, met de reactie doen.

### - **Inhoudelijk Fietsbeleid**

Zienswijzen:

De **Fietsersbond afdeling Utrecht** draagt specifieke knelpunten en suggesties voor verbetering aan samengevat in een tabel. Elk knelpunt heeft een nummer. De nummers 1-7 behelzen aanbevelingen die een aanzienlijke infrastructurele investering vergen.

Antwoord:

De fietsersbond heeft voor de Provincie Utrecht een keuring gedaan voor haar hoofdfietsroutes. De conclusies van deze keuring zijn/worden in uitvoeringsprogramma's opgenomen. De aanvullende suggesties voor verbetering zullen GS meenemen in hun beleidsuitwerkingen.

### - **Inhoudelijk vaststellen kwaliteit wegennet N224 in relatie tot A12 Lunetten-Maarsbergen**

Zienswijzen:

De **gemeenten Renswoude, Scherpenzeel en Woudenberg** willen ten behoeve van het mobiliteitsplan A12 (aanleg plusstroken A12 Lunetten-Maarsbergen) duidelijkheid hebben over de huidige intensiteiten, de maximale capaciteit en de herkomst en bestemming op de N224.

Antwoord:

In het kader van het SMPU is deze vraag niet aan de orde.

### - **N230**

Zienswijzen:

**Bewoners Belangen Groep Overvecht** is enthousiast over de alternatieve plannen in het SMPU met name fietspaden, vervoer over water enz. Graag zien zij dat de N230 wordt geschrapt tussen het gedeelte van het Robert Kochplein en de Zuilense Ring omdat dat een wijkverbinding is en geen stroomweg. Zij zien graag dat het sluipverkeer aangepakt wordt en stellen het zeer op prijs bij het overleg over de Noordelijke Ring betrokken te worden.

Antwoord:

De gemeente Utrecht is in de eerste plaats aanspreekpunt voor de bewonersgroep.

## - **Geen raakvlak met NvW**

De volgende opmerkingen hebben geen directie relatie met de tekstvoorstellen uit de NvW en zijn daarom niet relevant voor de inspraaknota. De opmerkingen worden niet meegenomen in de besluitvorming over het geactualiseerd SMPU.

Zienswijzen:

- De **gemeente Bunschoten** merkt op dat in het SMPU wordt gesproken over de gemeente Bunschoten-Spakenburg. Dit moet gemeente Bunschoten zijn.
- De **gemeente Leusden** mist in het (geactualiseerde) Richtprogramma de maatregelen waartoe in het kader van het project "Rondje Amersfoort" bestuurlijk is besloten. Een van de daarin opgenomen projecten is de aanpassing van de aansluiting N226-Arnhemseweg-Hertekop.
- **Ministerie van VenW** mist aandacht voor de vervoerwijze 'lopen'.
- **NMU** vindt de rol van natuur en ontsnippering in het SMPU te mager.
- **KvK Utrecht** en **VNO-NCW Midden** stellen voor om de tekst van § 5.2.1 SMPU aan te passen door 'woon- en werkgebieden' te vervangen door 'woon-, P&R-, carpool- en werkgebieden'. Voor § 8.2.3 SMPU wordt voorgesteld om na 'om daarmee een goed alternatief te bieden voor de auto.', de volgende zin op te nemen: 'In het bijzonder zal naar hoogwaardige vervoermogelijkheden gekeken worden die ingezet kunnen worden in de spitsperiode.'
- De **Gemeente Veenendaal** mist in § 2.5 SMPU de mogelijkheden van de inzet van andere wegen dan de N-wegen voor de opvang van verkeer. In het SMPU staat het deel van de Rondweg West in Veenendaal tussen de Cuneraweg en de spoorlijn naar Rhenen als erftoegangsweg. De gemeenten ziet dit als gebiedsontsluitingsweg voor Veenendaal West. Ook voor het functioneren van de Rondweg Oost (N233) is het belangrijk dat niet al het verkeer over deze nieuwe route rijdt. Er zijn alternatieven noodzakelijk.

## Overzicht ingekomen reacties

Op de ter visielegging van de Nota van Wijzigingen SMPU is door de volgende 21 partijen een zienswijze ingediend:

nr	Reclamant	Zie inspraaknota pagina's:
1	Bewoners Belangen Groep Overvecht	9; 35
2	Bewoners Organisatie Meerndijk	9
3	Burger	9
4	Fietsersbond afdeling Utrecht	19; 22; 24; 35
5	gemeente Amersfoort	6; 13; 15; 16; 26
6	gemeente Baarn	18; 26
7	gemeente Bunschoten	36
8	gemeente De Ronde Venen	17; 27
9	gemeente Leusden	16; 18; 19; 20; 24; 31; 34
10	gemeente Renswoude	34; 35
11	gemeente Scherpenzeel	34; 35
12	gemeente Veenendaal	11; 20; 24; 36
13	gemeente Woudenberg	34; 35
14	Kamer van Koophandel Eemland (KvK Eemland)	10; 11; 16; 23; 29; 33
15	Kamer van Koophandel Utrecht (KvK Utrecht)	10; 11; 23; 29; 33; 36
16	Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ministerie van VenW)	10; 11; 13; 15; 16; 19; 20; 21; 22; 26; 27; 28; 29; 34; 36
17	Natuur en Milieufederatie Utrecht (NMU)	6; 9; 10; 11; 13; 16; 17; 18; 19; 21; 22; 23; 27; 28; 29; 36
18	ROCOV	15
19	Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen	16
20	Transport en Logistiek Nederland (TLN)	27
21	VNO-NCW Midden	11; 23; 27; 29; 33; 36

## **Bijlage 1.:      Verslag inspraakbijeenkomst geactualiseerd SMPU**

Datum:            woensdag 28 maart 2007

Aanwezig:      De heer Ger Mik (gedeputeerde)  
                  Mevrouw Esther Bos (projectleider OV-aanbesteding)  
                  De heer Bas de Jong (projectleider Nota van Wijzigingen)  
                  De heer Hans van der Meulen, secr. belangenvereniging  
                  Maarssen/Maarsbergen  
                  De heer J. Tjarks (Transport Logistiek Nederland)  
                  De heer Bas Bonhoff (Gemeente Woerden)  
                  De heer Han Bonarius (Leersum)  
                  De heer Jan van Enden (fietsersbond, afdeling Utrecht)  
                  De heer Onno Markus (afdeling Rover)  
                  De heer Hemmes (Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland)

Plaats:            zaal Vrede van Utrecht, Provinciehuis, Utrecht

Verslag:          Karin Fleuren, Secretariaatsbureau en Tekstverwerking L. van Doorn

Gedeputeerde de heer **Mik** opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Hij legt uit waarom het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) is geactualiseerd in een Nota van Wijzigingen. Daarvoor zijn een aantal redenen.

Het Rijk heeft de Nota Mobiliteit uitgebracht. Er is afgesproken dat de andere overheden hun mobiliteitsplannen aanpassen aan deze nota. De Nota Mobiliteit gaat tot 2020, het SMPU tot 2015. Daarom zijn in het aangepaste SMPU een aantal ontwikkelingen doorgezet. Ook op het punt van de luchtkwaliteit zijn er landelijke en regionale ontwikkelingen waardoor er gegevens in het SMPU moeten worden geactualiseerd. Verder zijn ook de prognoses voor verkeersveiligheid berekend tot 2020.

Intussen heeft de provincie ook nog met het Rijk een bestuursovereenkomst gesloten voor de aanpak van de infrastructuur rond Utrecht en Amersfoort die loopt tot 3.1 miljard euro. Dat betekent dat het SMPU zo moet worden aangepast dat de maatregelen die voortvloeien uit de bestuursovereenkomst daarin passen. Ook moeten de ontwikkelingen bij het goederenvervoer en het openbaar vervoer (OV) in het SMPU worden verwerkt.

De heer **De Jong**, projectleider Nota van Wijzigingen, geeft vervolgens een presentatie over de aanleiding ervan. Op de eerste plaats is dat de Nota Mobiliteit. Verder verplicht de Planwet de provincie de Nota Mobiliteit te actualiseren, anderhalf jaar nadat die is vastgesteld. Dat is op 21 augustus 2007. Verder is de evaluatie van het eigen beleid, na vier jaar, een jaar naar voren geschoven.

De heer De Jong geeft vervolgens de dimensies van de Nota van Wijzigingen aan. Op de eerste plaats loopt de provincie nu in de pas met de Nota Mobiliteitsbeleid. Verder gaat het om een aanpassing van het mobiliteitsplan, het grootste deel is bestaand beleid. De beleidshorizon is verplaatst naar 2020. Ook heeft de provincie hogere ambities op een aantal terreinen.

Hij loopt de nota langs aan de hand van vier highlights.

De eerste zijn de pakketstudies. Dat zijn de zaken die de provincie in regionaal verband gaat oppakken. De provincie wil regionale samenwerking centraal gaan zetten en gaat aangeven hoe ze regionaal fondsvorming wil gaan doen. Beide onderwerpen zijn ook in de Nota van Wijzigingen aangegeven. De provincie werkt aan een gezamenlijk beoordelings- en toetsingkader zodat ze tot een goede keuze kan komen van de projecten die ze gaat



uitvoeren. Verder komt er een aparte projectorganisatie voor de pakketstudies met een eigen planning.

De provincie ziet een belangrijke rol weggelegd voor mobiliteitsmanagement en de fiets in het voor- en natransport.

Conclusie: de provincie reserveert 44 miljoen euro voor pakketstudies in het SMPU.

De tweede highlight is het doelmatige vervoerssysteem. Dat betekent dat de provincie op alle hoofdwegen de doorstroming gaat aanpakken op het moment dat die in de spitsuren meer dan twee keer zo traag is dan in de daluren. Ook gaat de provincie werken aan een betere doorstroming en betere kwaliteit van het openbaar vervoer. Een andere doelstelling is de toename van het fietsgebruik op de korte afstand door onder andere te investeren in stallingen en haltes. Verder is er een voorstel voor een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer om de negatieve effecten van dit vervoer te beperken. Zo wordt gekeken aan welke eisen die wegen moeten voldoen om de doelstelling te behalen. Verder wordt gekeken naar de routing van gevaarlijke stoffen en hoe blueboards (havengebieden) beter kunnen functioneren. Tot slot wil de provincie meer investeren in het openbaar vervoer.

Conclusie: meer stallingen bij haltes en minder vrachtauto's.

De derde highlight is de hogere ambitie op het gebied van leefbaarheid. De grens om maatregelen te gaan nemen tegen geluidsoverlast heeft de provincie verlaagd van 65 dB naar 63. Daarvoor wordt geluidsreducerend asfalt aangelegd in de hele provincie. In 2015 mogen niet meer dan vijfhonderd woningen boven de grens van 63 dB komen.

Verder komt er geen wegverlichting zonder dat die noodzakelijk is. Het gewenste veiligheidsniveau wordt bereikt met bijvoorbeeld dynamische wegverlichting/-markering.

Ook gaat de provincie een actieve invulling geven aan het CO<sub>2</sub>-beleid. Verder heeft zij het provinciaal Programma van Lucht verankerd in de Nota van Wijzigingen. Tot slot wordt ook de oversteekbaarheid van kruispunten verbeterd.

Conclusie: geen straatlantaarns in weilanden en geen geluidsschermen, maar stil asfalt.

Tot slot geeft de heer De Jong aan dat wordt voorgesteld het Richtprogramma in de huidige versie van het SMPU aan te passen. Voor het aanvullend beleid, op basis van de tekstvoorstellen en de evaluatie, is extra geld, zo'n 32 miljoen euro, nodig. Bovendien wordt 44 miljoen gereserveerd voor de pakketstudies. Het gaat daarbij meestal om maatregelen die al in het oude SMPU staan.

Mevrouw **Bos**, projectleider OV-aanbesteding, licht de vierde highlight toe: de ambities voor het OV. Zij geeft aan dat de reizigers in Utrecht het OV een 7 geven, de niet-reizigers geven een 5. Juist die laatste groep wil de provincie in het OV krijgen. Daarom gaat zij investeren in een goede bereikbaarheid van woon-werklocaties. De ambitie is dat het aantal reizigers met de trein gelijk moet blijven. De tweede doelstelling is deelname aan sociale en economische activiteiten. Voor degenen die de auto niet kunnen of willen gebruiken, moet het OV een goed alternatief worden. De derde doelstelling is een gezonde leefomgeving. De provincie wil bussen inzetten die niet al te nadelig zijn voor de luchtkwaliteit.

De provincie wil deze doelstellingen bereiken door de toegankelijkheid (zoals meer haltes, ook voor mensen met beperkingen) en de betrouwbaarheid (op tijd rijden, veilig, schoon, buschauffeur verstrekt informatie) te vergroten. Ook moet er betere reisinformatie komen (makkelijk te verkrijgen, duidelijke lijnenkaart).

De bedoeling is dat de bussen vaker gaan rijden op spitsverbindingen en dat er een goede ontsluiting van de nieuwe woongebieden komt.

#### De aanbesteding

Mevrouw **Bos** legt uit hoe het aanbestedingstraject voor de vervoerders verloopt. In december 2008 start de nieuwe concessie. Daarvoor is in december 2006 een kader concessieverlening geschreven. Op grond daarvan wordt een Programma van Eisen (PvE) geschreven. Daarin staat aan welke eisen de producten moeten voldoen. Uit het PvE wordt een bestek samengesteld.

In december 2007/januari 2008 kunnen belangstellenden zich inschrijven voor de aanbesteding. In februari vindt de gunning plaats.

Het ontwerp-PvE wordt medio april 2007 ter advies aan de aanwezigen voorgelegd. Voor burgers is dan E-spraak mogelijk via een discussieforum. Ze kunnen hen mening geven over het OV in Utrecht. De meningen worden opgenomen in het bestek. Medio mei volgt dan een informatiebijeenkomst over het PvE. In september 2007 moet de definitieve versie klaar zijn.

#### Hoe verder?

De heer **De Jong** legt uit dat er tot 10 april 2007 mogelijk is om inspraakreacties te geven. Op grond daarvan wordt een inspraaknotitie opgesteld en wordt het SMPU geactualiseerd. Waarschijnlijk wordt het op 24 september 2007 door Provinciale Staten goedgekeurd. Daarna volgt publicatie en verspreiding van het geactualiseerde SMPU.

#### Discussie

Na bovenstaande inleiding kunnen de aanwezigen reageren op de Nota van Wijzigingen.

De heer **Van der Meulen**, secretaris van de belangenvereniging Maarssen/Maarsbergen, mist in de aanleiding voor de Nota van Wijzigingen de bestuursovereenkomst tussen Prorail, provincie, Rijk en gemeentes over de drie onderdoorgangen bij Bunnik, Driebergen/Zeist en Maarsbergen. Verder wil hij weten wat hoofdverbindingen zijn.

De heer **Mik** antwoordt dat er geen verschil van mening is over wat bij de drie onderdoorgangen moet gebeuren. Er wordt gezegd dat hiervoor al beleid is opgenomen in het bestaande SMPU. De heer **Mik** laat dat nazoeken. In elk geval zijn hierover al afspraken gemaakt in het landelijke meerjareninvesteringsplan voor de infrastructuur. De planning voor de drie onderdoorgangen wordt al gemaakt. Die gaan dus in ieder geval door.

De heer De Jong antwoordt dat met hoofdverbindingen de gebiedsontsluitingswegen van de provincie worden bedoeld.

De heer **Tjarks** van Transport Logistiek Nederland wil weten hoe flexibel kan worden omgegaan met wat nu tot 2010 wordt vastgesteld.

De heer De Jong antwoordt dat het Richtprogramma de onderbouwing van de doelstellingen is. Wat in het Richtprogramma is opgenomen, is nodig om de doelstellingen te behalen. Wanneer de heer Tjarks vindt dat daarin versnelling moet komen, kan hij dat tijdens de inspraakperiode kenbaar maken. Na vier jaar wordt het beleid geëvalueerd. Dat is het volgende moment om met reacties te komen.

De heer **Mik** voegt toe dat pakketstudies over een groot deel van de provincie gaan, maar niet stoppen bij de grenzen van het studiegebied. Het hele systeem wordt als één netwerk beschouwd. De resultaten van de pakketstudies worden een-op-een gekoppeld aan wat buiten het gebied gebeurt. Er is dus geen sprake van een scherpe grens.

De heer **Bonhoff** van de gemeente Woerden wil weten hoe hoog de ambitieervoer voor het OV is. Het verbaast hem dat de provincie ernaar streeft de verhouding reiziger OV-niet OV gelijk te laten blijven. Dat levert geen forse bijdrage aan de luchtkwaliteit. Hij geeft aan dat het Randstadspoor niet van de grond komt in Woerden. Afgelopen week heeft de gemeente zelfs te horen gekregen dat er geen nieuwe parkeervoorzieningen inzitten en er niet meer treinen langs Woerden gaan rijden.

De heer **De Jong** geeft aan dat de provincie er inderdaad naar streeft de verhouding reiziger OV-niet OV gelijk te laten blijven, maar dat dat een forse groei van het OV inhoudt. Onderzoek wijst uit dat wanneer het OV met 40 procent wordt uitgebreid, er 4 procent minder auto's op de weg rijden. Bovendien wil de provincie het aandeel van de fiets vergroten en de meest ambitieuze eisen aan het materieel stellen. Beide maatregelen zorgen er ook voor dat de luchtkwaliteit omhoog gaat.

De heer **Van der Horst** wil weten of niet het gevaar bestaat dat wanneer het OV wordt uitgebreid er meer fietsers met de bus gaan. Verder pleit hij ervoor de routenetwerken van auto, OV en fiets op elkaar te leggen. Dan wordt duidelijk waar ze elkaar bijten en waar aanvullen. Op die plekken kunnen dan (overstap)voorzieningen worden getroffen.

De heer De Jong antwoordt dat de provincie er heel alert op is dat er geen fietsers met de bus gaan reizen. Zo wordt het OV niet gratis.

De heer **Bonarius** uit Leersum merkt op dat in het strategisch beleidsplan een onderdeel veiligheid is opgenomen. Dat ziet hij in de Nota van Wijzigingen niet meer terug. Verder wil hij weten of verbetering in de veiligheid, zoals geformuleerd in het huidige SMPU, als is gerealiseerd bij deze tussentijdse evaluatie. Het lijkt hem in dat geval noodzakelijk dat de nieuwe ongevalcijfers in de provincie Utrecht hierin worden opgenomen.

Er wordt opgemerkt dat de nieuwe cijfers over verkeersveiligheid (van vorig jaar) bekend zijn. Die zijn gedaald. Toch blijft de provincie zich ervoor inzetten de verkeersstromingen nog veiliger te maken. De nieuwe cijfers over verkeersveiligheid zijn niet opgenomen in de Nota van Wijzigingen, maar de cijfers komen wel terug in de tussenbalans van oktober 2006.

De heer **Van Wanrooij** uit de gemeente Soest mist het woord 'tariefacties' bij het onderdeel OV. Hij wil weten hoe de verhouding is tussen de Nota Tariefacties, de nieuwe concessie en het SMPU, dat de basis daarvoor moet vormen.

Mevrouw **Bos** antwoordt dat de tariefacties een uitwerking zijn van het OV-beleid. Daarvoor wordt een apart beleidsplan opgesteld en in de OV-aanbesteding meegegeven.

De heer **Mik** voegt toe dat het OV uit de brededoeluitkering (BDU) van het Rijk wordt betaald. Daarin moeten Provinciale Staten keuzes maken. Gedeputeerde Staten hebben een aantal mogelijke tariefacties aan de Provinciale Staten voorgelegd. Dat vraagt extra financiën omdat de provincie door die acties inkomsten derft. Er moet nu worden gekeken of er bovenop de BDU-gelden extra financiën worden gereserveerd om deze acties mogelijk te maken. Daarover gaan de nieuwe Staten zich buigen.

De heer **Markus** van de afdeling Rover, Amersfoort merkt op dat de provincie, in het kader van Randstadspoor, in Vathorst een keerspoor heeft aangelegd. Sinds de nieuwe dienstregeling wordt het spoor echter gebruikt door de stoptrein naar Amsterdam. Hij vraagt zich af of de provincie en de NS niet duidelijk moeten inzetten op een kwartierdienst Vathorst-Utrecht om ervoor te zorgen dat het aandeel OV groter wordt.

De heer **Mik** antwoordt dat de provincie en het Rijk onverkort aan Randstadspoor vasthouden. Het is de bedoeling dat er vier tot zes keer per uur stoptreinen gaan rijden op dit traject. Randstadspoor moet (in de eerste fase) klaar zijn in 2015. In de bestuursovereenkomst met het Rijk heeft de provincie opgenomen te kijken of haar ambities tot 2015 kunnen worden uitgevoerd zoals is afgesproken met het Rijk. Ook wordt gekeken of het onderdeel OV voldoende onderzocht is in de studies die tot nu toe zijn uitgevoerd. De provincie wil dat voor alle corridors door Utrecht een aparte studie komt naar de kwaliteit van de railinfrastructuur. Dat is opgenomen in de bestuursovereenkomst.

Een infarct in het centrum kan alleen worden opgelost als weginfrastructuur, het OV, voor- en natransport van de fiets en mobiliteitsmanagement worden verbeterd. Het OV en fiets kunnen elkaar aanvullen. Uit onderzoek blijkt dat wanneer het OV en fiets goed op elkaar aansluiten een groter deel van het mobiliteitsvraagstuk wordt opgelost dan verwacht.

De heer **Tjarks** Van Transport Logistiek Nederland wil weten of de N201 wordt uitgebreid of niet.

Er wordt geantwoord dat de N201 een lopend project is. De N201 wordt geen tweede ringweg rond Amsterdam. Als daarover onduidelijkheid in de tekst is, wordt dat veranderd.

De heer **Hemmes** van de Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland geeft aan dat het bedrijfsleven geïnteresseerd is om samen met de provincie mee te werken aan de CO2-reductie. Verder maakt hij de provincie erop attent, behalve met de NS, ook met andere

spooraanbieders rekening te houden. Ook wil hij weten wat de provincie eraan doet om de mobiliteitsbehoefte te beperken, bijvoorbeeld door wonen en werken te combineren.

De heer **Mik** antwoordt dat tot 2015 de NS de enige spooraanbieder is in de provincie Utrecht. Op een reductie van de mobiliteitsbehoefte heeft de provincie maar ten dele invloed. Zij kan daarmee rekening houden in haar vervoersmanagement. Maar de eigenlijke oplossing ligt in gedragverandering van de reizigers en dat ligt op landelijk niveau.

De heer **Van Enden** van de fietsersbond, afdeling Utrecht merkt op dat zo'n dertig procent van de automobilisten de fiets neemt, wanneer de voorzieningen daarvoor beter worden. Daarop inzetten is dus veel effectiever dan automobilisten met het OV te laten reizen. Daarom verbaast het hem dat in het rapport Netwerkanalyse onder het onderdeel 'fiets' staat '...bedragen zijn niet bepaald en relatief klein...'. Het vraagt zich af of hieruit ambitie van de provincie spreekt. Verder gaat de provincie er in het SMPU ervan uit dat een fietser gemiddeld niet meer dan 7.5 km fietst. De fietsen zijn tegenwoordig echter veel beter zodat fietsers meer dan 7.5 km fietsen, zeker wanneer de straatbedekking beter wordt en er minder barrières op de fietspaden zijn.

De heer **Mik** antwoordt dat hij niet weet hoe de ambitie van de provincie nog verder omhoog kan. De afgelopen vier jaar is 150 km fietspad aangelegd. Ook in de netwerkanalyse zijn ambitieuze maatregelen voorgesteld. In die analyse staat zelfs dat beter fietsvervoer bijdraagt aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem. Wat dat betreft is er geen verschil van inzichten tussen provincie en fietsersbond. De zinsnede die de heer Van Ende uit de netwerkanalyse aanhaalt, klopt inderdaad, maar er wordt vanuit gegaan dat de bedragen die zijn gereserveerd voldoende zijn om de ambities voor het fietsverkeer te kunnen verwezenlijken. Mocht dat niet zo zijn, dan is er nog 3.1 miljard euro beschikbaar om mee te schuiven.

De heer **Mik** ziet voorlopig geen reden om de 7,5 km te verhogen, omdat het om een gemiddelde gaat. In elk geval vindt de provincie dat de fiets op de kortere afstand tussen huis en werk een reële oplossing biedt.

De heer **Mik** sluit de bijeenkomst en bedankt de aanwezigen voor hun opmerkingen