

INHOUDSOPGAVE**2008MME13 BIJLAGE 3**

1. INLEIDING.....	7
1.1 DOELEN SMPU ⁺	7
1.2 ROL EN ROLOPVATTING	8
1.3 PLAATS VAN HET SMPU ⁺	8
1.4 TOTSTANDKOMING	9
1.5 INHOUD VAN HET PLAN	10
2. VISIE OP HOOFDLIJNEN	11
2.1 VISIE OP MOBILITEIT IN UTRECHT	11
2.2 HOOFDDOELEN	12
2.3 PRIORITEITEN.....	15
2.4 RISICO'S	16
3. BEOORDELINGSKADER PAKKETSTUDIES UTRECHT.....	19
3.1 INLEIDING	19
3.2 ROL BEOORDELINGSKADER BINNEN PAKKETSTUDIES	19
3.3 RUIMTELIJK ECONOMISCHE AMBITIES	19
3.4 CRITERIA EN NORMEN.....	20
3.5 GENEREREN OPLOSSINGSRICHTINGEN.....	20
4. WEGEN	21
4.1 VISIE OP FUNCTIES	21
4.2 KWALITEITSNIVEAU VAN HET WEGENNETWERK	24
4.3 HET BASISWEGENNETWERK IN UTRECHT.....	25
4.4 STRATEGIE VAN MAATREGELLEN: BENUTTEN EN BOUWEN	36
4.5 MAATWERK VOOR MAATREGELLEN.....	37
4.6 UITGANGSPUNTEN BIJ PRIORITERING	39
5. OPENBAAR VERVOER	41
5.1 VISIE, DOELEN EN STRATEGIE	41
5.2 OPENBAAR VERVOER NETWERK	42
5.3 KWALITEIT VAN HET OPENBAAR VERVOER	47
5.4 INNOVATIE.....	49
5.5 OPDRACHTGEVERSROL EN SAMENWERKING	50
5.6 TOEGANKELIJKHEID.....	51
5.7 SOCIALE VEILIGHEID.....	52
5.8 FINANCIERING OPENBAAR VERVOER.....	53
6. FIETS.....	55
6.1 VISIE EN DOELEN	55
6.2 STRATEGIE.....	56
6.3 UITVOERINGSSTRATEGIE	59
7. VERKEERSVEILIGHEID	61
7.1 VISIE EN DOELEN	61
7.2 MAATREGELLEN	62
7.3 UITVOERINGSSTRATEGIE	65
8. KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING	67
8.1 VISIE EN DOELEN	67
8.2 KWALITEITSEISEN EN KNELPUNTEN	69
8.3 MAATREGELLEN	73
8.4 RELATIE MET ANDERE BELEIDSDOELEN	76

9.	KETENMOBILITEIT	79
9.1	INTEGRAAL NETWERK.....	79
9.2	KNOOPPUNTEN	79
9.3	KWALITEITSEISEN.....	82
9.4	RELATIE MET RUIMTELIJKE ORDENING	83
9.5	ROL VAN DE PROVINCIE	84
10.	RELATIE MET RUIMTELIJK EN ECONOMISCH BELEID.....	85
10.1	INLEIDING	85
10.2	RUIMTELIJKE OPGAVE.....	85
10.3	VESTIGINGSBELEID	87
10.4	STREEKPLAN	88
11.	GOEDERENVERVOER.....	91
11.1	VISIE	91
11.2	REGIONALE SAMENWERKING IN GOEDERENVERVOER.....	92
11.3	KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER.....	92
11.4	BEVORDEREN VAN DE DOORSTROMING OP HET WEGENNET	93
11.5	BEVORDEREN VAN GEBRUIK RESTCAPACITEIT OP WATER EN RAIL.....	94
11.6	LOCATIEBELEID	94
11.7	EXTERNE VEILIGHEID.....	94
11.8	STEDELIJKE DISTRIBUTIE	95
11.9	DUURZAAM GOEDERENVERVOER / KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING	95
12.	BENUTTEN IN DUBBEL PERSPECTIE.....	98
12.1	VISIE EN STRATEGIE.....	98
12.2	BENUTTEN BINNEN NETWERKEN: DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT.....	98
12.3	BETERE AFSTEMMING VRAAG EN AANBOD: MOBILITEITSMANAGEMENT	100
12.4	UITVOERINGSSTRATEGIE	105
13.	VAN BELEID NAAR UITVOERING EN TERUG.....	107
13.1	INLEIDING	107
13.2	STAPPENPLAN: VAN KNELPUNT TOT PROJECT.....	107
13.3	FINANCIERING.....	109
13.4	REGIONALE EN LOKALE BELEIDSAGENDA.....	111
13.5	MONITORING EN EVALUATIE.....	111
13.6	AANLEG EN BEHEER.....	113
14.	BIJLAGENOVERZICHT.....	117
15.	BIJLAGE 1: ONDERZOEKSVERANTWOORDING.....	119
16.	RICHTPROGRAMMA SMPU⁺ 2004-2020.....	120

1. INLEIDING

1.1 Doelen SMPU⁺

Met dit Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU⁺) voorzien we in de behoefte aan een actueel, realistisch en concreet beleidsplan voor de komende tien tot vijftien jaar. Het voorafgaande provinciale verkeers- en vervoerplan (PVVP) uit 1995 is een geactualiseerde versie van het PVVP uit 1992.

Om twee redenen is een nieuw plan nodig. Met het vorige plan hebben we de mobiliteitsproblematiek hoog op de provinciale agenda gezet, met als gevolg dat Provinciale Staten het budget voor verkeer en vervoer hebben verhoogd. Bij de uitvoering blijkt het PVVP echter niet als sturend kader voor organisatie en bestuur te functioneren. De formuleringen zijn vaak abstract en duidelijke doelstellingen ontbreken. Nieuwe problemen en nieuwe beleidsinzichten maken het daarnaast nodig dat wij ons beleid voor verkeer en vervoer heroverwegen en opnieuw vaststellen.

We moeten daarbij een belangrijke kanttekening maken. De mobiliteitsproblemen in Utrecht zullen ook de komende tien jaar niet worden opgelost. Meer nog dan een provinciaal plan zijn daarvoor heldere nationale doelen en kaders en voldoende rijksmiddelen nodig. Met de gezamenlijke (beleids)inspanningen en investeringen van overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers kan een balans worden bereikt tussen individuele wensen en maatschappelijk belang. In dit SMPU⁺ geven wij een voorzet: we maken helder welke rol wij als provinciebestuur willen spelen en op welke wijze we onze bevoegdheden invullen.

Het doel van het Strategisch Mobiliteitsplan is drieledig:

1. Beleidskader: Het SMPU⁺ biedt een realistisch en concreet beleidskader voor het optreden van de provincie op het gebied van verkeer en vervoer. Voor de beleidsvorming van gemeenten fungeert het SMPU⁺ als kader.
2. Integraal beleid: Het SMPU⁺ brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoerbeleid en tussen dit verkeers- en vervoerbeleid en andere beleidsterreinen (natuur en milieu, ruimtelijke ordening, zorg en economie).
3. Prioritering: Het SMPU⁺ geeft prioriteiten aan voor investeringen van de provincie in verkeer en vervoer.

De naam van het nieuwe PVVP is: Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht. De horizon van dit plan is 2020. Het SMPU⁺ is een momentopname in een continu proces van analyse, beleidsvorming, uitvoering, monitoring en evaluatie. Het voorliggende SMPU⁺ schetst het ambitieniveau voor de lange termijn, het ideaalbeeld. We beseffen dat dit eindbeeld met de thans beschikbare middelen niet haalbaar is en richten ons nu als eerste stap op de realisatie van een afgebakend pakket van acties en maatregelen. Dit maatregelenpakket is verwoord in het richtprogramma van het bijgevoegde Meerjaren Actie Programma (MAP). Door veranderingen in politieke prioriteiten en beleidsinzichten en op grond van resultaten van monitoring en evaluaties zullen we het beleid regelmatig moeten bijstellen. Vier jaar na het vaststellen van dit SMPU⁺ zullen we het in ieder geval actualiseren.

1.2 Rol en rolopvatting

De provincie heeft de volgende taken op het gebied van verkeer en vervoer.

- Plan: Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet de provincie een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan maken ter uitvoering van het Nationaal Verkeers- en Vervoer Plan (NVVP), zoals het Kaderwetgebied (BRU) dit doet voor haar gebied (RVVP).
- Overleg: Volgens dezelfde wet is de provincie verantwoordelijk voor de organisatie van overleg tussen Rijk, provincie en gemeenten.
- Verdeling middelen: De provincie heeft de taak de middelen te verdelen van de gebundelde doeluitkering (GDU) voor (kleine) infrastructuurprojecten buiten het Kaderwetgebied.
- Openbaar vervoer: De provincie verleent concessies voor de exploitatie van het openbaar (bus)vervoer in het gebied waarvoor zij planverantwoordelijkheid draagt. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor de bekostiging van het openbaar vervoer in dat gebied.

- Beheer: De provincie is verantwoordelijk voor het beheer van een groot aantal wegen (totale lengte ongeveer 300 kilometer). Zij dient te zorgen voor onder andere wegverhardingen, groen, riolering, verlichting, kunstwerken, verkeersregelinstanties en bewegwijzering. Daarnaast beheert de provincie de vaarweg de Eem.

Door diverse ontwikkelingen kan dit takenpakket veranderen. Te denken valt aan de uitkomsten van de landelijke discussie over de status en omvang van de kaderwetgebieden, de overdracht van de bevoegdheden voor het openbaar vervoer van de gemeente Amersfoort aan de provincie en de besluitvorming over de verhoging van de GDU voor projecten tot 225 miljoen euro.

Door onze taken en bevoegdheden zijn wij tegelijkertijd uitvoerder én regisseur. Zeker op het gebied van verkeer en vervoer beïnvloedt het beleid van de ene overheid (gemeenten, kaderwetgebied, provincie, Rijk) dat van andere overheden. Dat vraagt goede afstemming. Wij willen daarom onze rol als gebiedsgerichte regisseur versterken.

Ten eerste door beleid meer gebiedsgericht te laten ontwikkelen en uit te voeren. Zo ontstaat meer samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen en in het optreden van betrokken organisaties (overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties). Afspraken kunnen worden geformaliseerd in een bestuursakkoord of convenant.

In de tweede plaats starten we een regionaal verkeers- en vervoerberaad. In het beraad (of de beraden) ontwikkelen de deelnemers gezamenlijk beleid en vindt afstemming plaats.

Ten slotte willen we als regisseur gemeenten en andere organisaties stimuleren beleid te ontwikkelen en concrete projecten te realiseren die bijdragen aan de beleidsdoelen in het SMPU⁺.

In dit plan geven wij steeds concreet onze rol aan bij het realiseren van de beleidsdoelen.

1.3 Plaats van het SMPU⁺

Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer stelt het Rijk een plan op dat de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoerbeleid beschrijft. De belangrijkste onderdelen van het Nationaal Verkeers- en Vervoer Plan (NVVP) worden uitgewerkt in het beleid en de plannen van de decentrale overheden. De ontwikkeling van het SMPU⁺ liep deels parallel aan die van het NVVP. Bij het opstellen van het SMPU⁺ is zoveel mogelijk rekening gehouden met de inhoud van het toekomstige NVVP. Centrale thema's daarin zijn keuzevrijheid, zakelijke benadering, bestuurlijke verhoudingen en kwaliteit van de leefomgeving. Indien nodig vindt na vaststelling van het NVVP bijstelling plaats van het SMPU⁺.

Het SMPU⁺ sluit aan bij ons beleid op andere terreinen. Tegelijk met de opstelling van het SMPU⁺ werkt de provincie aan het Streekplan, het Provinciaal Milieu Beleidsplan en het Waterhuishoudingsplan.¹ In dit intensieve beleidsvormingsproces trachten we zoveel mogelijk gezamenlijk beleid te ontwikkelen en het beleid op de verschillende terreinen goed af te stemmen. Belangrijke bouwstenen voor de vier genoemde plannen zijn de strategische gebiedsperspectieven SGP's die zijn opgesteld door vijf regio's in de provincie².

Dit SMPU⁺ vormt het strategisch kader voor het verkeers- en vervoerbeleid van de provincie Utrecht voor de komende jaren. Niet alle inhoudelijke onderwerpen hebben we in dit plan op hetzelfde niveau uitgewerkt. Dat houdt verband met rijksbeleid dat nog in ontwikkeling is, dan wel met onze eigen behoefte aan nadere analyse van specifieke onderwerpen. In die gevallen is in de tekst aangegeven in welke vorm de uitwerking plaatsvindt en welk tijdspad daarbij hoort.

Onderdeel van het SMPU⁺ is het Meerjaren Actie Programma. Daarin staat welke activiteiten (uitvoeringsprojecten, onderzoek, beleid) wij de komende jaren uitvoeren. In het actieprogramma zijn de prioriteiten voor de planperiode uitgewerkt. Voor de investeringsprojecten is de wenselijke medefinanciering door andere partijen aangegeven. Het actieprogramma wordt ieder jaar geconcretiseerd en herijkt in het Uitvoeringsprogramma MobiliteitsPlan (UMP). Voor een periode van vier jaar wordt daarin uitgewerkt de fasering, planning, financiering en projectbeschrijving van concrete projecten. Het UMP vormt ook onderdeel van de begrotingsbehandeling in Provinciale Staten.

In dit SMPU⁺ geven wij aan wat we als provincie de komende jaren willen bereiken en wat we gaan uitvoeren op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij is ook een rol weggelegd voor andere overheden. De problemen binnen onze regio vragen om een gezamenlijke inspanning van Rijk, provincie, kaderwetgebied BRU en gemeenten.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het verkeers- en vervoerbeleid op lokale schaal. Het SMPU⁺ fungeert hierbij als decentraal kader. In paragraaf 12.4 geven we aan welke 'essentiële onderdelen' de gemeenten dienen uit te werken in hun verkeers- en vervoerbeleid.

1.4 Totstandkoming

Alvorens te starten met de beleidsvorming voor het SMPU⁺ is op regionaal niveau een initiatief ontplooid. De bestuurders van de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht (BRU), het Gewest Eemland en de gemeenten Amersfoort en Utrecht hebben een gezamenlijk vertrekpunt geformuleerd voor de nog op te stellen regionale en provinciale verkeers- en vervoerplannen. Deze Strategische Mobiliteitsvisie (SMV) is een regionale uitwerking van het concept Nationaal Verkeers- en Vervoerplan. In de diverse beleidsuitspraken zijn de visie en de strategie van de regio uiteengezet voor het verbeteren van de leefbaarheid, de bereikbaarheid, de veiligheid en de economische concurrentiepositie van Midden-Nederland. De SMV is door Provinciale Staten³, het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht en het Dagelijks Bestuur van het BRU vastgesteld als bouwsteen voor de eigen plannen. Ook het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amersfoort heeft uitgesproken de SMV te betrekken bij de actualisatie van het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid.

Medio 2002 zijn wij begonnen met het uitwerken van de SMV in dit ontwerp-SMPU⁺. Om knelpunten te inventariseren en analyseren en om de consequenties van beleidsmaatregelen in kaart te brengen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Bijlage 1 geeft een beknopte onderzoeksverantwoording.

¹ In dezelfde periode wordt ook het Programma Wonen, Zorg en Welzijn ontwikkeld als onderdeel van de integrale regiovisie.

² Blaricum-Eemnes-Laren, Breukelen-Abcoude-Loenen (Vecht en Plassengebied), Barneveld-Leusden-Renswoude-Scherpenzeel-Woudenberg (Vallei), Baarn-Amerongen-Leersum-Doorn-Driebergen (Heuvelrug), en Montfoort-Oudewater-Lopik (Groene Driehoek).

³ Vastgesteld in de vergadering van maart 2002.

In de uitwerkingsfase is meermalen overleg gevoerd met ambtenaren en bestuurders van gemeenten en andere overheden (provincies en Rijkswaterstaat directie Utrecht) en met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties. Tijdens dit overleg en uit de reacties op het ontwerp-SMPU⁺ is gebleken dat de andere betrokken overheden de uitgangspunten en hoofdlijnen van het SMPU⁺ steunen. Daarmee vormt het plan een goede basis voor afspraken over de uitvoering van het beleid.

1.5 Inhoud van het plan

Hoofdstuk 2 laat in hoofdlijnen het verkeers- en vervoerbeleid van de provincie zien voor de komende jaren. Een van de hoofddoelen is uitgewerkt voor de onderdelen wegen (hoofdstuk 3), openbaar vervoer (hoofdstuk 4), fiets (hoofdstuk 5) en benutten in dubbel perspectief (hoofdstuk 11). Specifiek voor het goederenvervoer hebben we het beleid in hoofdstuk 10 geformuleerd. De twee andere hoofddoelen van ons beleid; veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving, zijn uitgewerkt in respectievelijk hoofdstuk 6 en hoofdstuk 7.

In hoofdstuk 8 vatten we onze provinciale visie samen op het integrale netwerk van wegen, openbaar vervoer en fiets. Daarbij gaan we ook in op de functie en de kwaliteit van knooppunten in het netwerk. De relatie met het ruimtelijk en economisch beleid komt aan de orde in hoofdstuk 9. Het SMPU⁺ besluit in hoofdstuk 12 met de stappen en beslissingen die nodig zijn om tot uitvoering van het beleid te komen.

N.B. In de tekst wordt vaak het woord 'wij' gebruikt om aan te geven wat de provincie wil realiseren en gaat doen. Na vaststelling van het stuk door Provinciale Staten moet onder 'wij' worden verstaan: 'wij, Provinciale Staten van de provincie Utrecht'.

2. VISIE OP HOOFDLIJNEN

De provincie Utrecht ontwikkelt en realiseert, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties in Midden-Nederland, een doelmatig en veilig verkeers- en vervoersysteem dat iedereen in staat stelt activiteiten te ontplooiën. De kwaliteit en het gebruik van het verkeers- en vervoersysteem zijn in balans met de kwaliteit van de leefomgeving.

2.1 Visie op mobiliteit in Utrecht

Mobiliteit is onmisbaar voor het functioneren van onze samenleving en de concurrentiepositie van de Randstad en de provincie Utrecht. Om te werken, een opleiding te volgen, sociale contacten te onderhouden, zorg te verkrijgen, enzovoort moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Goederen moeten hun weg vinden naar bedrijven, winkels en consumenten. Een doelmatig verkeers- en vervoersysteem dat dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeften is een essentiële voorwaarde voor welvaart en welzijn.

De eisen die burgers, bedrijven en politiek stellen aan verkeer en vervoer zijn divers. Het aantal doden en gewonden in het verkeer moet worden geminimaliseerd, de files moeten tot een acceptabel niveau worden teruggebracht evenals de geluidhinder en de luchtverontreiniging die het gevolg zijn van weg-, spoor- en luchtverkeer in Utrecht. Het huidige verkeers- en vervoersysteem in Utrecht voldoet niet aan deze eisen. Toekomstverkenningen wijzen op een verdere groei van verkeer en vervoer. Naast een autonome groei van de mobiliteit groeit de vraag naar verplaatsingen ook door de bouw van nieuwe woningen en bedrijventerreinen in de Randstad en in Utrecht.

De huidige en verwachte problemen in Utrecht op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid vragen om oplossingen. Wij willen waar mogelijk tegemoet komen aan de behoefte aan mobiliteit en tegelijkertijd de negatieve effecten voor mensen, natuur en milieu verminderen.

De provincie Utrecht heeft een bijzondere positie in Nederland en in de Randstad. Autowegen, spoorwegen en vaarwegen doorkruisen de provincie Utrecht en verbinden de Randstad met andere delen van het land en met andere economische centra in Europa. Utrecht vormt, als de 'draaischijf van Nederland'⁴, een belangrijke schakel tussen de mainports Rotterdam en Schiphol en het achterland.

Niet alleen vanwege het verkeerssysteem is de provincie Utrecht bijzonder. Utrecht beschikt over een grote diversiteit aan landschapstypen en natuurgebieden en er zijn veel bouwwerken en landschappen met een cultuurhistorische waarde. Verder heeft de provincie veel recreatiemogelijkheden.

De bijzondere positie van de provincie in Nederland biedt veel kansen. Utrecht is een aantrekkelijke provincie om te wonen, te werken, te recreëren of een bedrijf te vestigen. Veel mensen doen dat ook. De positie van Utrecht en de kwaliteiten van het gebied worden echter bedreigd door de druk van verstedelijking, het functioneren van de autosnelwegen als de 'draaischijf' en de negatieve effecten van de groeiende automobiliteit.

⁴

Aldus voormalig minister Netelenbos.

Het is aan het Rijk en de overheden in Midden-Nederland om een balans te vinden tussen de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen en de leefbaarheid in de provincie Utrecht. Het verkeers- en vervoersysteem fungeert als randvoorwaarde voor deze ontwikkelingen. Het Rijk, de Randstadprovincies, het kaderwetgebied, de gemeenten, het bedrijfsleven en de maatschappelijke organisaties hebben ieder een belang bij en een rol in het bereiken van die balans. De kern van het ruimtelijk beleid voor de komende decennia wordt gevormd door de combinatie van vitale en aantrekkelijke steden en een vitaal en aantrekkelijk landelijk gebied. De Randstad ontwikkelt zich daarbij tot een samenhangend geheel, de Deltametropool. Deze (conceptuele) metropool moet zich kunnen meten met andere grootstedelijke gebieden in Europa. De integrale ruimtelijke rijksvisie⁵ stelt ons voor een duidelijke opdracht. De steden in Midden-Nederland moeten vitaal blijven en het groene karakter van de Heuvelrug en de Gelderse Vallei en het groen-blauwe karakter van het Groene Hart en het Rivierenland moeten worden versterkt.

Volgens het rijksbeleid moet bij het plannen van nieuwe verstedelijking in de provincie Utrecht rekening worden gehouden met de effecten op het verkeers- en vervoersysteem. De (kwaliteit van de) bereikbaarheid in en van het gebied en van de Randstad geldt als een belangrijk uitgangspunt in het ruimtelijk beleid. De kwaliteit van de leefomgeving, in termen van hinder voor mensen, natuur en milieu, is een ander belangrijk uitgangspunt.

2.2 Hoofddoelen

Drie hoofddoelen staan centraal in het verkeers- en vervoerbeleid.

Het eerste hoofddoel is het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.

Het tweede hoofddoel is het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden.

Het derde hoofddoel is het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

2.2.1 DOELMATIG VERKEERS- EN VERVOERSYSTEEM

Het eerste hoofddoel is de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen door te zorgen voor een doelmatig verkeers- en vervoersysteem. Dit is een randvoorwaarde voor de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Randstad en de provincie. Utrecht beschikt over een uitgebreid net van autowegen, spoorverbindingen en vaarwegen. Ook ligt er een redelijk uitgebreid fietsnet en zijn er veel openbaarvervoerbindingen. De verschillende verbindingen functioneren als een netwerk. Als het verkeer op de autosnelwegen vast staat, stagneert de doorstroming op het onderliggende wegennet (vice versa). Ook tussen de netwerken is sprake van samenhang: wanneer het autoverkeer op een bepaalde corridor in de spits altijd vaststaat kiezen meer automobilisten voor de trein. Op het spoor en het water geldt voor het goederenvervoer een vergelijkbare samenhang. Op knooppunten vindt uitwisseling tussen de netwerken plaats van goederen of personen.

De auto-, openbaarvervoer- en fietsnetwerken in de provincie Utrecht moeten functioneren als één doelmatig verkeers- en vervoersysteem, dat als zodanig moet worden ontwikkeld en (dynamisch) gemanaged. Of een systeem doelmatig is hangt af van de optelsom van (voldoende) capaciteit, kwaliteit en samenhang, afgezet tegen de vraag naar mobiliteit.

⁵ Vaststelling vindt plaats na de Tweede Kamerverkiezingen in 2003.

Van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem is sprake als gebruikers:

- bij het gebruik van de netwerken kunnen rekenen op een vastgesteld *kwaliteitsniveau* (bijv. voor doorstroming) en
- de capaciteit van het totale auto-, spoor-, water-, openbaarvervoer- en fietsnetwerken *optimaal benutten*,
- goed kunnen *overstappen*, dan wel goederen kunnen *overslaan* binnen een netwerk en/of tussen de netwerken.

De netwerkbenadering is van grote betekenis voor de keuzes die gemaakt moeten worden bij de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie.

Het *fietsnetwerk* vervult vooral een functie voor verplaatsingen over een afstand van minder dan 7,5 kilometer. Meer dan op dit moment moet de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto worden. Het *openbaarvervoernetwerk* vervult tevens een belangrijke rol in de bereikbaarheid in en van de provincie. Met het openbaar vervoer kunnen niet alle bereikbaarheidsproblemen worden opgelost, maar het functioneert op diverse belangrijke verbindingen wel als alternatief voor de auto. De capaciteit (met name op het spoor) en de kwaliteit staat daarbij wel onder druk.

Basiskwaliteitsniveau

Voor het doelmatig functioneren van de netwerken worden basiskwaliteitsniveaus vastgesteld. Deze niveaus bieden de gebruikers een stuk zekerheid en de betrokken overheden de mogelijkheid tot toetsing. Bij het vaststellen van de kwaliteitsniveaus is de (verkeerskundige) functie van een weg of verbinding binnen een netwerk van belang. Zogenaamde stroomwegen, die veel doorgaand verkeer te verwerken krijgen, vragen een ander kwaliteitsniveau dan wegen met een 'erftoegangsfunctie' (vooral bestemd voor degenen die aan zo'n weg wonen of werken) waar de gebruiksintensiteit veel lager ligt. In de hoofdstukken over openbaar vervoer, wegen en fiets worden de kwaliteitsniveaus uitgewerkt. De basiskwaliteitsniveaus zijn een belangrijk instrument om de uitvoering te kunnen sturen (onder meer bij de prioriteitstelling van maatregelen) en de effectiviteit van het beleid te controleren.

Benutten in dubbel perspectief

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.

Anders betalen voor mobiliteit

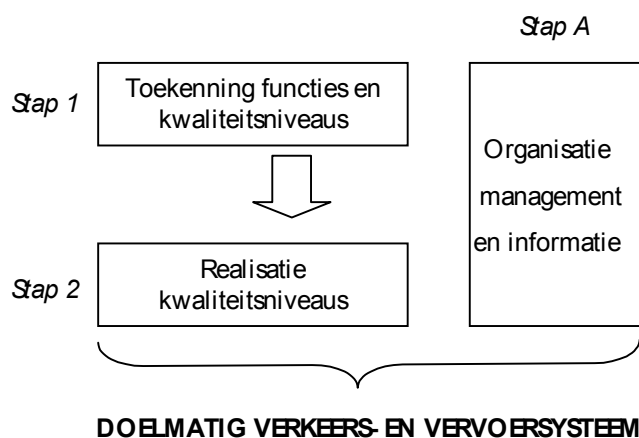
Het Rijk wil op termijn tot andere vormen van betalen voor mobiliteit komen. Wij onderschrijven de mogelijkheden die dit biedt voor een optimale benutting van de bestaande infrastructuur, door weggebruikers en bedrijven een zakelijke afweging te laten maken, en de mogelijkheden die dit biedt om negatieve 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.

Goede overstapmogelijkheden

De laatste voorwaarde voor het doelmatig functioneren van het verkeers- en vervoersysteem in de provincie Utrecht is de beschikbaarheid en kwaliteit van overstapmogelijkheden binnen en tussen de diverse netwerken. In de provincie Utrecht hebben we een grote hoeveelheid overstappunten (van fiets op bus, van fiets op trein, van bus op trein, van trein op trein, van auto op trein enzovoort) met aanmerkelijke verschillen in kwaliteit. De gebruiker moet bij het overstappen in de toekomst meer kunnen rekenen op een vast kwaliteitsniveau. Dat geldt ook ten aanzien van de (capaciteit van) overslagpunten voor goederenvervoer.

Management van het systeem

Realisatie van het eerste hoofddoel vraagt veel beleidsinspanningen en investeringen van alle betrokken partijen. Netwerkbeheerders, exploitanten en vertegenwoordigers van gebruikersgroepen spelen daarbij een rol. Onze strategie bestaat uit drie stappen die we in de onderstaande figuur schematisch weergeven.



Door toekenning van verkeerskundige functies aan wegen, openbaarvervoerverbindingen en fietsverbindingen (stap 1) wordt duidelijk welke bijdrage de afzonderlijke verbindingen leveren aan de bereikbaarheid. De functie van een verbinding in het totale verkeers- en vervoersysteem vormt de basis voor het vaststellen van het gewenste basiskwaliteitsniveau. In vervolg daarop wordt in stap 2 gewerkt aan de wenselijke kwaliteit van de verbindingen.

De inrichting en het gebruik moeten in overeenstemming zijn met de toegekende functie en het vastgestelde kwaliteitsniveau. Parallel aan beide stappen organiseren we het management van de diverse netwerken en het totale systeem (stap A). Daarbij speelt informatie een cruciale rol: voor de manager van het systeem, de beheerders van de netwerken en de gebruikers.

Goederenvervoer

Het vervoer van goederen is een onmisbaar onderdeel van het economisch en maatschappelijk functioneren van Nederland en de provincie Utrecht. Voor het effectief vervoeren van goederen is het van belang dat het verkeers- en vervoersysteem als geheel voldoende functioneert. Ten aanzien van goederenvervoer zijn ook de veiligheid van de burgers en de leefkwaliteit aan de orde. Door middel van ruimtelijke ordening, (inter)regionale samenwerking en uitvoering van maatregelen willen wij een bijdrage leveren aan het goederenvervoer. Omdat goederenvervoer vooral een marktaangelegenheid is zal onze inzet vaak initiërend en stimulerend van aard zijn.

2.2.2 VERKEERSVEILIGHEID

Het tweede hoofddoel van het beleid is verbetering van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden. Het is een belangrijke taak van overheden om te werken aan de veiligheid van burgers. In de provincie Utrecht vallen jaarlijks gemiddeld 70 doden in het verkeer. Bijna 1500 mensen raken zo ernstig gewond dat ze in een ziekenhuis moeten worden opgenomen⁶.

De ambities van het Rijk zijn door het Kabinet Balkenende naar beneden bijgesteld. Het Rijk stelt minder middelen ter beschikking voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wij kiezen voor een ander uitgangspunt. Gezien het individueel en maatschappelijke belang van verkeersveiligheid kiezen wij ervoor onze investeringen in stand te houden in plaats van ze te verlagen. Wij verwachten van de andere wegbeheerders in de provincie hetzelfde. In onze contacten met het Rijk zullen we aandringen op een herziening van de beleidswijziging.

Ons beleid op het gebied van verkeersveiligheid richt zich op drie aspecten: *infrastructuur*, *educatie en voorlichting* en *handhaving*. Wat betreft de infrastructuur wordt voor het basiskwaliteitsniveau voor veiligheid een maximaal toelaatbaar ongevalsrisico per wegvak of weg als vertrekpunt genomen.

2.2.3 KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Het derde hoofddoel van het beleid is vermindering van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving. De aantrekkelijkheid van de provincie om te wonen en te werken en voor bedrijven om zich te vestigen wordt behalve door bereikbaarheid ook bepaald door de kwaliteit van de leefomgeving. De kwaliteit staat onder druk door onder meer hinder van geluid, luchtverontreiniging, risico door vervoer van gevaarlijke stoffen, versnippering van het landschap en de leefgebieden van dieren, slechte overstekbaarheid en sociale onveiligheid.

Onze inspanningen richten zich op meer dan 'behoud van het bestaande'. De hinder van het verkeer voor omwonenden en voor flora en fauna is op diverse plaatsen in de provincie zo groot dat gewerkt moet worden aan verbeteren van de situatie. Gezien de verwachte groei van de mobiliteit is dit een lastige opgave. Onze strategie steunt op drie pijlers:

- verbeteren van de kwaliteit door meer gebruik van 'schonere' modaliteiten (fiets, openbaar vervoer, vervoer over water) te bevorderen,
- oormerken van een deel van het budget voor verkeer en vervoer voor concrete uitvoeringsmaatregelen,
- efficiëntere (gebiedsgerichte) uitvoering.

Bij het derde punt richten we ons erop 'geld met geld te maken'. Door de provinciale ambities en geldstromen van begin af aan integraal in te zetten kunnen we het verbeteren van de leefbaarheid de aandacht geven die nodig is om het hoofddoel te realiseren. Daarbij spelen andere partners zoals gemeenten, het Rijk en het bedrijfsleven ook een rol.

2.3 Prioriteiten

Voor het realiseren van de in dit SMPU⁺ geformuleerde doelen is een groot aantal projecten nodig. Met name de infrastructurele projecten vragen om grote investeringen. De omvang daarvan overtreft de beschikbare middelen vele malen.

Dit leidt tot een drievoudige aanpak:

- scherpe prioriteitsstelling,
- zo groot mogelijke financiële inspanning van de Provincie Utrecht,
- medefinanciering door andere partijen.

⁶

Gemiddelde 1997 – 1999.

In de vorige planperiode hebben we als provincie vooral geïnvesteerd in projecten om de doorstroming van het autoverkeer en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook in de komende periode ligt het zwaartepunt bij projecten om het eerste hoofddoel te realiseren: een doelmatig verkeers- en vervoersysteem. Binnen het hoofddoel stellen we de volgende prioriteiten.

1. De investeringen in het netwerk van autowegen zijn primair gericht op het nakomen van bestaande afspraken (MIT/BOR). Een aantal ernstige doorstromingsknelpunten op provinciale wegen wordt aangepakt.
2. Om de druk op het autonetafwerk te verminderen en om onze milieudoelen te realiseren, zetten we sterk in op het gebruik van de fiets voor korte ritten. Door de kwaliteit van fietsverbindingen (voor woon-werk en woon-schoolverkeer) te verbeteren willen we meer mensen verleiden gebruik te maken van de fiets.
3. Wat betreft het openbaar vervoer ligt het accent op het verbeteren van de kwaliteit van een aantal verbindende routes. In het bijzonder gaat het ons om frequentie en doorstromingssnelheid. Daarnaast moet de sociale functie van het openbaar vervoer behouden blijven via ontsluitende lijnen en een systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) in de hele provincie. De provincie maakt een begin met het beter toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking, zowel ten aanzien van het materieel als de haltes en de informatie. Het vervoer op één nader te kiezen lijn wordt geschikt gemaakt voor visueel gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn.

Wat betreft het tweede hoofddoel, verbetering van de verkeersveiligheid, handhaven wij, in weerwil van de beleidswijziging van het Rijk, onze ambities. Dit betekent dat de provinciale inzet, zoals opgenomen in het regionale maatregelenpakket (opgesteld naar aanleiding van de regionalisering van de landelijke doelstelling) overeind blijft. Voorwaarde is wel dat de gemeenten een zelfde inzet plegen.

Meer dan in de vorige planperiode wil de provincie de komende tien jaar geld investeren in het derde hoofddoel: kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij geven wij de volgende aspecten prioriteit.

1. Om de sociale leefkwaliteit rondom weginfrastructuur te verbeteren gaan we als provincie diverse sociaal onveilige situaties aanpakken. Het gaat vooral om het aanbrengen van verlichting langs fietspaden en bij haltes voor het openbaar vervoer.
2. De bestaande knelpunten op het gebied van geluidhinder langs provinciale wegen (overschrijding van de norm van 65 dB(A)) worden weggenomen. Ook de huidige en de te verwachten knelpunten op het gebied van lokale luchtkwaliteit worden aangepakt.

Tien à vijftien procent van ons uitvoeringsbudget voor de integrale aanpak van verkeer en vervoer oormerken we voor projecten om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

2.4 Risico's

Het realiseren van de beleidsdoelen is afhankelijk van de volgende factoren:

- de financiële ruimte,
- de rolinvulling van het Rijk,
- de medewerking van gemeenten, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties,
- de onzekerheid over de bestuurlijke constellatie in de provincie,
- de onvoorziene maatschappelijke ontwikkelingen.

De uitvoering van dit SMPU⁺ kost veel geld. Onze financiële ruimte hangt primair af van de ruimte die de regionale overheden krijgen van het Rijk.

Die ruimte lijkt, met de slechtere economische vooruitzichten, eerder minder te worden dan meer. In onze lobby bij het Rijk spelen twee argumenten een doorslaggevende rol om aan te dringen op verhoging van het regionale budget: het belang van het verkeerssysteem in Utrecht voor het functioneren van de nationale economie en de intensiteit waarmee het Utrechtse verkeers- en vervoerssysteem wordt gebruikt (zeker in vergelijking met dat van andere delen van het land).

Dit plan gaat uit van een aantal concrete inspanningen en investeringen van het Rijk om de doorstroming op het net van autosnelwegen te verbeteren. Een betere doorstroming op het hoofdwegennet is een randvoorwaarde voor de doorstroming op het onderliggende wegennet. Ons streven om in relatie tot veiligheid en leefbaarheid de functie van wegen op sommige plaatsen te herzien en waar nodig de inrichting daaraan aan te passen, kan alleen worden bereikt als het Rijk zijn de huidige afspraken nakomt en blijft investeren in de kwaliteit van de doorstroming.

Veel beleidsdoelen kunnen niet worden gerealiseerd zonder beleidsinspanningen en investeringen van andere partijen. Gezien de ernst van de problematiek in de provincie zullen alle partijen hun krachten moeten bundelen en in gezamenlijkheid moeten werken aan het verbeteren van de huidige situatie.

Ten slotte is het van groot belang dat zo spoedig mogelijk duidelijkheid ontstaat over de bestuurlijke constellatie in de provincie Utrecht. Het gebrek aan duidelijkheid frustreert de samenwerking tussen de bestuurlijke partijen. Het Kabinet heeft in een brief aan de Tweede Kamer een voorstel gedaan waarbij via een WGR+ het kaderwetgebied BRU taken en bevoegdheden en rechtstreekse geldstromen behoudt. De hiërarchie in beleidsplannen zal daarentegen worden hersteld. Daarmee is het SMPU⁺ kaderstellend voor het regionale verkeer en vervoerplan van het BRU. Hier is niet op alle aspecten in het SMPU⁺ in voorzien. Mogelijk kan dit tot enige reparatie in het definitieve SMPU⁺ aanleiding zijn als het kabinetsvoorstel ook zo wordt aanvaard.

De maatschappij verandert snel. Ten aanzien van verkeer en vervoer volgen technologische vernieuwingen elkaar snel op. De betrokkenheid en invloed van de provincie(s) is daarbij gering. Wel kunnen deze ontwikkelingen van betekenis zijn voor bijvoorbeeld het (dynamische) verkeersmanagement.

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: <ul style="list-style-type: none"> » Reistijd: verhouding free flow - spits » Betrouwbaarheid: 80% van de verplaatsingen » Randvoorwaarden: leefbaarheid, verkeersveiligheid en RO 				
	Gebruiks- aanwijzing	Bepaling knelpunten				
Toetsing Oplossingsrichtingen: <ul style="list-style-type: none"> • 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 vooralsnog 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

4. WEGEN

Doel

Het net van autowegen in de provincie Utrecht functioneert doelmatig door het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit en een goede doorstroming. Daardoor functioneert het totale wegennetwerk meer betrouwbaar. We zullen trajectsnelheden monitoren en waar nodig verbeteren en de ernstigste doorstromingsknelpunten wegnemen.

4.1 Visie op functies

Alle wegen in de provincie dragen bij aan de bereikbaarheid in en van het gebied. De wegen vervullen, verkeerskundig gezien, verschillende functies en verschillen wat betreft vormgeving en capaciteit. Het toekennen van verkeerskundige functies aan de wegen in de provincie is nodig om het netwerk van autowegen zo doelmatig mogelijk te maken. De functies bepalen het gebruik (vice versa) en de inrichting van de wegen. Zij vormen tevens het kader voor de benutting van het netwerk: waar zijn mogelijkheden voor overloop van verkeer en waar is doorgaand verkeer juist niet gewenst? Ook de (doorstromings)kwaliteit is afhankelijk van de functie.

4.1.1 Categoriseren van wegen

Wie ook de beheerder is van een weg in onze provincie, de verkeerskundige functie van de weg in het wegennetwerk moet het vertrekpunt zijn voor beleid en uitvoering. De wegen in de provincie vormen immers één samenhangend netwerk.

De relatie tussen functie en inrichting is logisch en direct. De burger ervaart de functie van de weg door de vormgeving en de doorstromingskwaliteit. Om die reden kiezen wij ervoor de (verkeerskundige) functie van de weg uit te drukken in de categorieën die in het kader van *duurzaam veilig* worden gehanteerd en waaraan richtlijnen zijn gekoppeld voor de inrichting van de weg⁷. Het gaat daarbij om de categorieën stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg. Van deze categorieën hebben we hieronder omschreven hoe wij deze op basis van de Richtlijnen definiëren voor het wegennetwerk.

Stroomwegen

De stroomwegen zijn bedoeld voor een veilige en betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. De prioriteit ligt overal op doorstroming. Er zijn twee typen: autosnelwegen en autowegen. De maximumsnelheid is respectievelijk 120 en 100 km/u. Op de stroomwegen vindt de hoofdafwikkeling van het verkeer plaats. In de provincie Utrecht zijn alle autosnelwegen stroomwegen. Het percentage doorgaand verkeer⁸ op de autosnelwegen bedraagt ongeveer 35%⁹. De rest van het verkeer op het autosnelwegennet heeft dus een bestemming of herkomst binnen de provincie Utrecht. Wij vinden dat alle autosnelwegen in de provincie een functie vervullen voor zowel het (inter)nationale en randstedelijke verkeer als voor het regionale verkeer. Belangrijkste redenen hiervoor zijn de dichtheid en de alzijdigheid van het autosnelwegennet. Verder is de afstand tot het autosnelwegennet altijd relatief kort.

7 Handboek Wegontwerp, Publicatie 164 a t/m d CROW: verder aangeduid als Richtlijnen

8 Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst en bestemming in de Provincie Utrecht

9 Bron: grootschalig verkeersonderzoek Utrecht, 1996.

Gebiedsontsluitende wegen

De regio's die omgeven worden door de stroomwegen 'takken' via de gebiedsontsluitende wegen aan op het stroomwegennet. Dit type wegen zorgt voor het aansluiten van meerdere kernen op de stroomwegen en verbindt bovendien vaak grotere kernen met elkaar. Doorgaand verkeer door de provincie behoort in principe niet over deze wegen te worden afgewikkeld. Binnen de grote gemeenten verbinden gebiedsontsluitende wegen delen van de gemeente met het (boven)regionale wegennet.

Gebiedsontsluitende wegen ondersteunen zowel het stroomverkeer als het uitwisselen van verkeer. Er zijn twee typen, die zich onderscheiden in het aantal rijstroken: 2x1 of 2x2. Voor beide typen wegen geldt een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u daarbinnen. De fietspaden op deze wegen zijn (in ieder geval) buiten de bebouwde kom altijd vrijliggend.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het (veilig) toegankelijk maken van erven en het verbeteren van het verblijfsklimaat, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De uitwisseling en de doorstroming van verkeer zijn er niet gescheiden. De maximumsnelheid is 60 km/u buiten de bebouwde kom en 30 km/u daarbinnen. Afhankelijk van de (verwachte) verkeersintensiteit kan voor aparte fietsvoorzieningen worden gekozen. Erftoegangswegen zijn primair voor bestemmingsverkeer bedoeld en kunnen dus worden gezien als lokale wegen met een verblijfskarakter. Deze wegen mogen volgens de Richtlijnen niet direct aansluiten op stroomwegen. Hoewel de term erftoegangsweg vooral in verband wordt gebracht met laagwaardigere wegen binnen de bebouwde kom, bijvoorbeeld in 30-kilometergebieden, geldt ook buiten de bebouwde kom soms dat er veel erven direct zijn aangesloten op de weg. Vandaar dat we deze term ook in regionaal verband hanteren.

4.1.2 Uitgangspunten bij het wegennetwerk

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.

Stroomwegen in Utrecht ook voor regionaal verkeer essentieel

In de provincie Utrecht is een bijzonder dicht netwerk aanwezig van autosnelwegen. Landelijk gezien is de dichtheid zelfs het grootst en ook in verhouding tot het totale wegennetwerk is het aanbod relatief groot. De A1, A2, A12, A27 en A28 lopen in alle richtingen, vaak op korte afstand van elkaar, door de provincie heen. Autosnelwegen zijn bovendien relatief de meest veilige wegen in het netwerk. Als uitgangspunt hanteren wij daarom dat het verkeer zo direct mogelijk wordt afgewikkeld over de stroomwegen, die daarvoor voldoende capaciteit moeten hebben. Dit impliceert dat wij niet streven naar een onafhankelijk onderliggend netwerk van wegen dat al het regionale verkeer moet kunnen opvangen. De stroomwegen maken ook deel uit van het regionale wegennetwerk in onze provincie. Wel moeten de gebiedsontsluitende wegen voldoende doorstromen.

Wij onderkennen namelijk nadrukkelijk dat het onderliggende wegennet en dus ook de (meeste) provinciale wegen een autonome functie hebben voor het afwikkelen van het regionale verkeer. Met name de wegen die haaks op de autosnelwegen staan, zijn sterk bepalend voor de samenhang in het totale wegennetwerk.

Groei zet door dus totale capaciteit moet worden uitgebreid

Het autoverkeer in de provincie is de afgelopen vijftien jaar met driekwart toegenomen. Op de provinciale beheerswegen bedroeg de groei ongeveer 25 procent. Het autoverkeer neemt nog steeds toe. De enorme ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad en de provincie Utrecht geven daaraan een extra impuls. Omdat de bestaande problemen daardoor eveneens zullen toenemen, gaan wij er vanuit dat de totale capaciteit van het netwerk groter moet worden.

Niet alle wegen behoren tot regionaal basisnetwerk van wegen

De wegen buiten de bebouwde kom met een gebruiksintensiteit van grofweg meer dan 5.000¹⁰ motorvoertuigen per dag maken onderdeel uit van het *regionale basiswegennetwerk*, waar wij, samen met anderen, onze inspanningen op richten. Ook de doorgaande hoofdwegen van de grote gemeenten maken hier onderdeel van uit.

Voor de afwikkeling van het verkeer worden natuurlijk alle wegen in de provincie gebruikt en dus ook de wegen in het buitengebied. Voorbeelden daarvan zijn de Achterdijk tussen Werkhoven en Bunnik, de Rijndijk tussen Vleuten en Kockengen en de Bergweg tussen Amerongen en Scherpenzeel. Deze wegen maken niet direct deel uit van het basiswegennetwerk. Om het (sluip)verkeer van deze wegen te geleiden naar het basiswegennetwerk zijn hierop maatregelen nodig in de vorm van plateaus en andere snelheidsremmende voorzieningen. Dit komt ook de veiligheid en de oversteekbaarheid voor mens en dier ten goede. De nadelige effecten voor het bestemmingsverkeer moeten worden meegewogen. Het succes van deze maatregelen hangt ook af van de mate waarin de doorstroming op de gewenste routes wordt verbeterd en van het moment waarop dat gebeurt.

4.1.3 Keuze voor de categorie

Wij wijzen aan elke weg van het basiswegennetwerk één van de drie eerder genoemde categorieën toe. De keuze wordt bepaald door diverse factoren:

- verkeerskundige functie
- verkeersveiligheid
- milieu
- natuur en landschap
- verstedelijking.

Verkeerskundige functie en het feitelijke gebruik binnen het totale netwerk

Aan de hand van de herkomst en bestemming van het verkeer op een bepaalde weg kan de betekenis van de weg in het basiswegennetwerk worden bepaald. De stroomwegen hebben daarbij per definitie een interregionaal en zelfs doorgaand karakter. Voor de overige wegen geldt dat vooral op de wegen met veel interregionaal verkeer sprake is van een belangrijke gebiedsontsluitende functie.

Daarnaast zijn de bestaande capaciteit en de kwaliteit van de doorstroming mede bepalend voor de keuze voor één van de drie categorieën. Vanzelfsprekend zal bij hoge verkeersintensiteit eerder sprake zijn van de functie gebiedsontsluitingsweg. Als de omvang van het verkeer lager is kan de erftoegangsfunctie worden overwogen.

¹⁰ De genoemde intensiteit is een ervaringscijfer. Wegen waar minder verkeer over rijdt vervullen nauwelijks een rol in de afwikkeling van regionaal verkeer.

Verkeersveiligheid en de bijbehorende inrichtingseisen

De verkeersintensiteit heeft bovendien belangrijke invloed op de verkeersveiligheid. Op plaatsen waar veel (op een veilige wijze) moet worden overgestoken of ingevoegd is het moeilijk om tegelijk de doorstroming te optimaliseren. Als in kernen, waar uitwisseling het meest voorkomt, hoge intensiteiten zijn dan ontstaan veiligheidsproblemen als de prioriteit gegeven wordt aan de doorstroming (hoge snelheden en weinig tijd en ruimte om over te steken). Soms is het dus nodig om de inrichting aan te passen ten gunste van de veiligheid (en leefbaarheid). Anders gezegd: hoge intensiteiten en hoge snelheden gaan niet goed samen met een vormgeving als erftoegangsweg. De Richtlijnen geven een richtinggevende bovengrens aan van ongeveer 6.000 motorvoertuigen per dag voor erftoegangswegen.

Waar (veel) erven aansluiten op de weg passen bij gebiedsontsluitende wegen volgens de Richtlijnen het beste aparte parallelvoorzieningen. De mogelijkheden daartoe en de consequenties ervan zijn mede richtinggevend voor de keuze van de functie van een weg, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

Milieuoverlast

We willen overlast van verkeer en vervoer voorkomen of verminderen. De functie van een weg, de bijbehorende vormgeving en de afwikkelingskwaliteit zijn daarbij zeer belangrijk. Hoe belangrijker de verkeerskundige functie, hoe meer verkeer en (potentieel) meer hinder, zoals van verkeersgeluid. Bij wegen met een belangrijke verkeerskundige functie (stroomwegen en gebiedsontsluitende wegen) willen we de bewoners in de kernen zoveel mogelijk ontzien.

Natuur en landschap

Utrecht kenmerkt zich door een grote diversiteit van hoogwaardige natuurgebieden en landschappen. Bij het afwegen van de functies of aanpassingen van wegen speelt het verbinden van de ecologische hoofdstructuur eveneens een rol. Het nationaal park de Utrechtse Heuvelrug verdient daarbij extra aandacht. Daarnaast ontzien we de natuur en het landschap zoveel mogelijk bij noodzakelijke aanpassingen in het basiswegennetwerk.

Verstedelijking

Gezien de enorme verstedelijkingsopgave in de provincie moeten we bij de functietoekenning (en bij te treffen maatregelen) rekening houden met de effecten voor de verkeersstromen.

4.2 Kwaliteitsniveau van het wegennetwerk

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**.

Om de kwaliteit van de doorstroming op de overige wegen uit het basiswegennetwerk te kunnen beoordelen, willen we ook daar als criterium een gemiddelde trajectnelheid voor de spitsperiode hanteren, vergelijkbaar met de landelijke normen voor de autosnelwegen. Toepassing daarvan op niet-autosnelwegen is aanzienlijk complexer omdat veel vaker sprake is van (verschillende soorten) kruisend verkeer; met name de verkeersregelinstanties beïnvloeden de doorstroming. Daarom blijft het van belang specifieke (lokale) knelpunten apart te bekijken. Verder is de kwaliteit ook zichtbaar te maken via het verhoudingsgetal tussen de intensiteit en de capaciteit.

Onderzoek

Er bestaat nog geen systeem waaruit de dagelijkse files op de niet-autosnelwegen in het wegennet kunnen worden afgeleid. In 2002 hebben wij daarom, in aanvulling op een pilot uit 2000, op een aantal strategische trajecten in het onderliggende wegennet de kwaliteit van de doorstroming onderzocht. Dit is gebeurd met een *global position system* (GPS). De gemeten trajecten zijn gemiddeld ca. 15 kilometer lang.

Uit het onderzoek is gebleken dat het huidige kwaliteitsniveau op die trajecten sterk varieert, van gemiddeld 40 km/u tot 60 km/u. Dit kan niet als een vast basiskwaliteitsniveau worden gebruikt, maar het vormt wel een van de kaders voor het objectief beoordelen van de knelpunten in het wegennetwerk.

Bij erftoegangswegen mag het gemiddelde lager liggen omdat daar de doorstroming niet dominant is. Op basis van bovengenoemd onderzoek is ook inzicht verkregen in de locatie en de ernst van de knelpunten op die trajecten.

Naast het GPS-onderzoek is voor het categoriseren ook onderzoek gedaan naar de herkomst en bestemming op diverse trajecten en naar de huidige en toekomstige verhouding tussen intensiteit en capaciteit. Bovendien beschikken we over recente waarnemingen van weggebruikers en kantonniers. In bijlage 1 is een onderzoeksverantwoording opgenomen.

In bijlage 2 is tevens een kaart opgenomen met daarop een overzicht van de onderzoeksresultaten t.a.v. doorstromingsknelpunten op het wegennet.

4.3 Het basiswegennetwerk in Utrecht

Met behulp van de eerder genoemde uitgangspunten hebben we het basiswegennetwerk voor de provincie Utrecht ingevuld door de wegen te categoriseren. Het basiswegennetwerk wordt opgebouwd door een aaneenschakeling van de drie categorieën wegen. De categorisering beschouwen we als het beleidsmatige eindbeeld voor de lange termijn en vormt de basis voor maatregelen op korte en middellange termijn. Het systeem fungeert als basis voor het bepalen van prioriteiten en samenhang en voor het uitwerken van de investeringen in het wegennet.

De provincie hebben we grofweg in drie verkeerskundig samenhangende gebieden verdeeld. Per deelgebied omschrijven we wegen die onderdeel uitmaken van het basiswegennetwerk en welke categorie we aan die wegen toekennen. Daarbij gaan we in op de factoren die daarbij een rol spelen. De gebieden zijn:

- Utrecht West: het gebied dat aan de westzijde is begrensd door de provinciegrenzen met Noord- en Zuid-Holland en aan de oostzijde door grofweg de Vecht en de spoorlijn Utrecht-Den Bosch;
- Utrecht Noordoost: het gebied ten oosten van de Vecht en ten noorden van de A28/A1;
- Utrecht Zuidoost: gebied ten oosten van de spoorlijn Utrecht-Den Bosch en te zuiden van de A28.

In onderstaande gebiedsomschrijvingen gaan we in op de uiteindelijk gewenste functietoekenning. Na de gebiedsomschrijving is de categoriseringskaart opgenomen.

4.3.1 Utrecht West

Het gebied is door de ligging van de A12 nog verder onder te verdelen in het noordelijke deel en het zuidelijke deel.

Ten zuiden van de A12

Aan de zuidzijde van de A12 liggen twee stroomwegen die vanuit het zuiden komen: de A2 en de A27. Ze liggen dicht bij elkaar en er zijn geen alternatieve routes voor het verkeer dat uit de richting Den Bosch resp. Breda komt. Het gebied tussen Vianen en Utrecht is sterk verstedelijkt en met name Houten breidt zich verder uit. Voor de woningbouw ten behoeve van de stad Utrecht is ook de locatie Rijnenburg aan de zuidzijde van de A12 in beeld.

De Lopikerwaard is minder verstedelijkt. Dit gebied sluit via de N204 en de N210 aan op het stroomwegennet. De verlegging van de N210 ten zuiden van IJsselstein wordt in gebruik genomen en ontlast de kern van het doorgaande verkeer vanuit de richting Schoonhoven. De N204 en de N210 zijn gebiedsontsluitende wegen.

De intensiteit ligt op deze wegen ruim boven de 10.000 motorvoertuigen per dag, met name bij de aansluitingen op de A2 en de A12. De overige wegen in de Lopikerwaard hebben verkeerskundig gezien vooral een lokaal ontsluitende functie. De intensiteiten zijn aanmerkelijk lager en mede vanwege de leefbaarheid van de kernen en de grote aantallen erfaansluitingen ligt het zwaartepunt bij het verblijfskarakter: erftoegangsfunctie.

De gemeente Oudewater heeft de directe verbinding met de A12 (via Papekop) bij Waarder verbeterd; in combinatie met de N228 heeft de gemeente aansluiting op de A12. Doorgaand verkeer over de N228 en via Papekop moet vermeden worden.

De N228 tussen Montfoort en de A12 wordt op dit moment door de slechte doorstroming op de A2, de N204 en de A12 nog relatief veel als sluiproute gebruikt. Pas als de doorstroming op de A2, de A12 en de N204 voldoende is en er verkeersbepurende maatregelen in Montfoort genomen zijn, kan de intensiteit worden teruggedrongen en kan de N228 worden ingericht als erftoegangsweg. Tussen de Noord-IJsseldijk en de A12 wordt de weg ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Op dit deel van de N228 zijn nauwelijks erfaansluitingen, de verkeersstromen vanuit Nieuwegein en IJsselstein sluiten op deze weg aan en volgens de Richtlijnen mogen erftoegangswegen niet direct op stroomwegen aansluiten. In dit gebied wordt aan uitbreiding van het verstedelijkte gebied met de locatie Rijnenburg gedacht. Een ontsluiting via een parallelvoorziening of via de N228 in de richting van de stroomwegen ligt voor de hand. Op dit deel van de N228 is de doorstroming in de huidige situatie overigens erg slecht. Om de doorstroming op de N204 te verbeteren zijn al maatregelen voorzien bij Montfoort en bij de aansluiting op de A12.

Voor Nieuwegein en Houten geldt dat met name de aansluitingen op de stroomwegen nog niet voldoende zijn. De congestiekans op de overige verbindende wegen, zoals de N409 in combinatie met de N408, is bovendien zeer groot. De aansluiting Het Klooster op de A27 wordt voor de gemeente Nieuwegein opengesteld en de aansluiting op de A2 wordt eveneens verbeterd.

De gemeente Houten is voornemens de nieuwbouw in Houten-Zuid in eerste instantie aan te sluiten op de A27, met de focus op Het Klooster.

De Houtense bevolking is op dit moment sterk georiënteerd op Utrecht, maar in hoeverre dat voor de nieuwe bewoners geldt is onduidelijk. Voor de langere termijn hebben wij verkeerskundig gezien een voorkeur voor een meerzijdige ontsluiting van Houten op het stroomwegennet. Dit komt de bereikbaarheid via de bestaande ontsluiting De Staart en de N409 ten goede. Daarom willen we de mogelijkheid voor een verbeterde verbinding met de huidige, eventueel aan te passen, aansluiting op de A12 bij Bunnik als alternatief open houden en onderzoeken. De meerzijdige benadering van de ontsluiting willen we daarbij in samenhang zien met het doortrekken van de gedeeltelijke randweg van Bunnik en de (ontlasting van) de N229 ter hoogte van Odijk. Ook de toenemende verkeersdruk op de lokale wegen zoals de Achterdijk, het Oosteromdijkje en de N410 nemen we daarbij in beschouwing.

Ten noorden van de A12

Het gebied ten noorden van de A12 en ten westen van de A2 ondergaat een ingrijpende gedaanteverwisseling door de ontwikkeling van Leidsche Rijn. De automobiliteit groeit door deze ontwikkeling fors. Vast staat dat de huidige capaciteit van het bestaande wegennet het extra verkeer niet aankan.

De congestie op de A2 is enorm. De uitbreidingsplannen voor deze weg, inclusief de integratie bij Leidsche Rijn, zijn vergesorderd, financieel gedekt en naar verwachting vóór 2010 gerealiseerd. Voor de langere termijn zal de A2 echter onder druk blijven staan door een groot verkeersaanbod, onder andere door Leidsche Rijn. De komst van dit stadsdeel betekent ook dat er aan de westzijde van de bestaande stad aanvullende lokale maatregelen nodig zijn om de groei van het autoverkeer zo goed mogelijk af te wikkelen.

Omdat ook aan de zuidzijde van Utrecht de verkeersstroom zal groeien is een doorontwikkeling van de N230 / Noordelijke Randweg Utrecht tot een volwaardige stroomweg een serieuze optie. In dat geval kan het totale verkeersnetwerk rondom Utrecht beter functioneren en is de N230 ook een alternatieve route bij calamiteiten of grote evenementen zoals in de Jaarbeurs. In geval van toenemende congestie zal deze 'nieuwe schakel' ook op interregionale en nationale schaal een rol van betekenis kunnen gaan spelen.

Vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de regio zijn middelen beschikbaar gesteld om (een beperkt aantal) maatregelen te treffen in de corridor van de A12, tussen Bodegraven en Oudenrijn. De provincie regisseert het proces waaruit de voorstellen volgen voor de gewenste aanpassingen van het wegennet. Daarbij wordt tevens de ontsluiting van de mogelijke verstedelijkingslocatie Rijnenburg betrokken.

Voor de eerste fase in de uitvoering van de noodzakelijke maatregelen bestaat regionale overeenstemming. Op de A12 zelf wordt de capaciteit verruimd door middel van benuttingsmaatregelen. Aan de noordzijde van de A12 zal een parallelweg worden aangelegd van Utrecht tot de oostzijde van Woerden, waarbij de verbinding met de N198/N212 wordt betrokken. Dit moet het probleem van het doorgaande karakter van de N198 in Harmelen verminderen, waardoor daar het verblijfskarakter vooropgesteld kan worden. Het deel van de N198 door en ten oosten van Harmelen kan omgevormd worden tot erftoegangsweg omdat de bestaande intensiteit (ca. 7500 mvt/dag) verder zal afnemen. Daarnaast zal Leidsche Rijn beter ontsloten worden door een extra aansluiting op de A12 (Woerden-Oost); ook aan de westzijde van Woerden komt een nieuwe verbinding met (de bestaande aansluiting op) de A12 bij Waarder. Op langere termijn kan de parallelstructuur aan de noordzijde en eventueel de zuidzijde van de A12 worden doorgezet.

Opvallend voor dit gebied is de grote doorgaande verkeersstroom over de N212 tussen Woerden en de A2 / Amsterdam. Een deel van dit verkeer heeft een herkomst nog vóór Woerden. Omdat de alternatieve route via de A12 en de A2 relatief lang is, zal de N212 ook op termijn met aanzienlijke verkeersstromen te maken hebben. Vanwege de landschappelijke waarden en de leefbaarheid dient de hoofdstroom van het doorgaande verkeer de stroomwegen A12 en A2 te blijven gebruiken. Omwille van de leefbaarheid in de kernen van met name Harmelen en Woerden is een aanpassing van de wegenstructuur echter wel gewenst. De Groepenbrug en de aansluiting van Woerden op de A12 vormen de grootste knelpunten.

De N212 en ook de N401 behouden een gebiedsontsluitende functie. Vanuit het Zuid-Hollandse plangebied groeit de verkeersstroom (N463), waarbij het oprijden van de voorrangsweg N212 in toenemende mate een probleem is.

De ontwikkelingen rondom Schiphol en Aalsmeer zijn ingrijpend. In samenhang met het verbeteren van de verbinding tussen Schiphol, Amsterdam-Zuid en Almere zijn er ideeën om de A6 te verbinden met de A9 ('De Uitweg'). De grote (bovenregionale) verkeersstromen moeten goed worden afgewikkeld via het autosnelwegennet. Gezien de impact op het landschap bij een bovengrondse, maar ook een eventuele ondergrondse verbindingen, verlenen wij alleen medewerking aan oplossingsrichtingen die uitgaan van (het benutten van) de bestaande infrastructuur. De landschappelijke kwaliteiten in dit gebied, waaronder Het Gein, wegen voor ons veel zwaarder.

De grote bedrijvigheid en de congestievorming in en rondom het gebied zorgt voor veel verkeer op de N201 en de N212. Het percentage vrachtverkeer is daarbij opvallend hoog: ruim 15%. Hoewel in de uitbreidingsplannen rondom Schiphol en Aalsmeer rekening wordt gehouden met een capaciteitsverruiming, zal de druk op de N201 in de richting van de A2 en in mindere mate de A12, via de N212, blijven bestaan.

Niet alleen omwille van de leefbaarheid en de doorstroming, maar ook in het belang van het Groene Hart en het plangebied, houden we vast aan een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken. Een eventuele grootschalige uitbreiding van de capaciteit van de N201 in de provincie Utrecht zou immers vooral veel verkeer aantrekken vanuit de omgeving Schiphol, waarmee het als een derde ring rond Amsterdam gaat fungeren. De verkeersstromen vanaf Aalsmeer en Schiphol zullen worden afgewikkeld via een nieuwe verbinding met de A9, waardoor het vrachtverkeer op de N201 kan verminderen. Op en langs het traject van de N201 zijn doorstromings- en andere maatregelen nodig om de bestaande problemen te verminderen. Een busstrook ter hoogte van de oprit met de A2 zal het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen. Ook een omleiding om Uithoorn, waarvan het beoogde tracé parallel loopt aan de Amstel, en de aanpak van de leefbaarheidproblemen in de Ronde Venen (onder andere geluidsoverlast) passen hierin.

Zolang de doorstroming op de A2 onvoldoende is, zal er (sluip)verkeer zijn op de route langs de Vecht, de N402. De verkeersintensiteit bedraagt mede hierdoor ca. 10.000 mvt/dag. De N402 heeft als functie de aangelegen kernen zo direct mogelijk met het autosnelwegennet te verbinden. Verder verbindt de N402 de naastgelegen kernen met elkaar. Deze weg heeft geen functie voor het doorgaand verkeer. Dit geldt ook voor de N403, waar bovendien de verkeersintensiteit laag is (ca. 4.000 mvt/dag).

De leefbaarheid en veiligheid van de kernen, het bochtige verloop van de N402, met de bijkomende verkeersonveilige situaties en de verschillende erfaansluitingen, zijn de belangrijkste redenen voor het toekennen van de functie erftoegangsweg. Het doorgaand verkeer moet dus worden afgeleid naar de A2 en (snelheidsverlagende) maatregelen op de N402 moeten doorgaand verkeer ontmoedigen.

De A2 wordt tussen Abcoude en Maarssen de komende jaren verbreed tot 2x4 stroken en ten westen van Utrecht krijgt de A2 parallelwegen. Het verkeer naar de A2 stroomt onvoldoende door, zoals de N201 vanaf Vreeland. Op de N201 zijn maatregelen nodig, ook als voorwaarde voor het afwaarderen van de N402.

4.3.2 Utrecht Noord-Oost

Binnen dit gebied is de 'driehoek' A1, A27 en A28 bepalend voor de hoofdafwikkeling van het verkeer: de stroomwegen. Op deze wegen zijn veel dagelijkse files, onder meer rondom het knooppunt Hoevelaken. Wij gaan ervan uit dat op deze wegen voor 2015 tenminste benuttingsmaatregelen worden gerealiseerd. Enkele spitsstroken zijn al op korte termijn voorzien evenals de aanpak van de knooppunten. In relatie met de ontwikkelingen in Flevoland zijn aansluitend ook benuttingsmaatregelen tussen Knooppunt Eemnes en de Stichtse brug gewenst. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn aanzienlijk, met de komst van duizenden woningen in Vathorst en de ontwikkeling van bedrijfsterreinen, zoals rondom het knooppunt Hoevelaken (Wieken-Vinkenhoef).

Een eventuele nieuwe verbinding tussen de A1 en de A28, ten noordoosten van Amersfoort, en tussen de A28 en de Flevopolder¹¹, kan het knooppunt Hoevelaken ontlasten, maar mag niet leiden tot een vertraging van de aanpak van het knooppunt zelf. Zolang de kwaliteit van de doorstroming niet wordt verbeterd, zal de automobilist alternatieve routes zoeken, zoals de N806-N414. Dit is ongewenst omdat het onnodig overlast veroorzaakt in met name Nijkerk. Om het sluipverkeer te ontmoedigen zijn op deze route (extra) snelheidsremmende voorzieningen nodig. Dit sluit tevens het beste aan bij de bestaande inrichting en landschappelijke omgeving.

Ook bij de nieuwe aansluiting Vathorst/Corlaer op de A28 moet rekening worden gehouden met eventueel sluipverkeer. Voor de ontwikkeling van Vathorst hebben alle betrokken partijen een overeenkomst Infrastructuur Vathorst gesloten, met daarin diverse specifieke maatregelen die deels ook het centrum en de oostzijde van de stad beter ontsluiten.

De gemeente Bunschoten-Spakenburg zal beperkt gaan uitbreiden met woningbouw en bedrijfsterreinen. Een beperkte toename van het verkeer moet afgewikkeld kunnen worden via de verbindingen met de A1, bij voorkeur via de N199. Dit mag niet ten koste gaan van de belangrijke openbaarvervoerverbinding met Amersfoort.

Direct langs de corridor van de A27 ligt de N417, de weg van Hilversum naar Utrecht via Maartensdijk. Deze weg wordt door automobilisten gebruikt als alternatief voor de A27 wanneer daar de doorstroming teveel stagneert. De geplande spitsstrook op de A27 tussen Utrecht en Hilversum draagt bij aan een betere doorstroming in deze corridor. De N417 kenmerkt zich door veel erfaansluitingen en heeft twee traverses, bij Hollandse Rading en Maartensdijk. Zodra de doorstroming op de A27 is verbeterd, krijgt de N417 een erfdoegangsfunctie.

¹¹ Er wordt in dit verband voor de langere termijn wel eens gesproken over een doortrekking van de A30 tot aan Almere.

In de kern Hollandse Rading kan de verblijfsfunctie dan worden versterkt en de nieuwe functie vermindert de overlast. De vele erven, ook tussen Hollandse Rading en Maartensdijk, kunnen bovendien veiliger worden aangesloten. Ten zuiden van Maartensdijk speelt dit minder. Omdat de intensiteit daar boven de 10.000 voertuigen per etmaal ligt, blijft de N417 vanaf de kruising met de weg naar Westbroek (kruispunt Braadspit) tot de aansluiting met de N234/A27 ingericht als gebiedsontsluitingsweg.

Binnen de 'driehoek' zijn het vooral de N221, de N234, de N238 en de N413 die het gebied in alle windrichtingen ontsluiten naar de stroomwegen. Het zijn allemaal gebiedsontsluitende wegen. De kwaliteit van de doorstroming op deze wegen laat vooral bij de aansluitingen en kruispunten te wensen over, zoals bij de A1 en de A27 en op het kruispunt N234/N238. De verhouding tussen de verkeersintensiteit en de capaciteit is daar zeer ongunstig.

Hoewel de Soestdijkse weg in Bilthoven wordt gebruikt als sluiproute is de hoeveelheid doorgaand verkeer op de N234 ten opzichte van de regio beperkt. Om het sluipverkeer te verminderen moet de verblijfsfunctie op de Soestdijkse weg worden versterkt en het gebruik van de gebiedsontsluitende wegen door het verkeer worden gestimuleerd.

De wegenstructuur in Soest is erop gericht het doorgaande verkeer af te leiden via de N234 en de Koningsweg (nieuwe tracé van de N221). De voormalige doorgaande route door Soest aan de noordzijde (o.a. Kerkstraat) krijgt daarmee primair een lokale functie. Om te voorkomen dat deze route toch wordt gebruikt door doorgaand verkeer kan het huidige 30 km/u-gebied worden uitgebreid. Ook is er veel doorgaand verkeer dat via de N413 naar Zeist/Utrecht gaat of andersom naar Amersfoort. De oude hoofdverbinding tussen Utrecht en Amersfoort, de N237, is na de aanleg van de A28 aanzienlijk gewijzigd en heeft twee 'gezichten'. Het westelijke gedeelte tot even ten oosten van Soesterberg is ingericht met 2x2 rijstroken en oostelijk hiervan tot Amersfoort met 2x1 rijstrook. Het doorgaande karakter ten opzichte van het gebied op deze weg is beperkt en er liggen veel erfaansluitingen direct aan deze weg. Een inrichting tot erftoegangsweg zou de voorkeur hebben, maar veel verkeer zal bij uitblijven van duurzame maatregelen op de hele A28 gebruik blijven maken van dit gedeelte van de N237. Mede daarom zal dit weggedeelte ook in stand worden gehouden als gebiedsontsluitingsweg.

Voor de A28 zijn overigens benuttingsmaatregelen voorzien. Deze zullen na enige tijd voor een betere doorstroming zorgen. De afwikkeling van het verkeer op het knooppunt Hoevelaken zal vanaf de A28 in oostelijke richting daardoor ook iets verbeteren. De afwikkeling bij de aansluiting van de N237 op de A28 bij Zeist, waar de Universiteitsweg (N412) een belangrijke rol speelt, is slecht.

Voor het openbaar vervoer is door de tidal flow (extra rijbaan in het midden van de weg die (alleen) door de bus als wisselstrook gebruikt kan worden) op de N412 de situatie aanzienlijk verbeterd.

Het oostelijke gedeelte van de N237 heeft veel erfaansluitingen en is bovendien een barrière in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). We willen daarom op dit gedeelte de verblijfsfunctie versterken. De huidige en de toekomstige intensiteit zijn echter zo groot dat daarbij de functie van gebiedsontsluitende weg behoort.

De gemeente Amersfoort onderzoekt de verkeerskundige noodzaak van het verbeteren van de westelijke ontsluiting (Westtangent) in samenhang met eventuele ruimtelijke ontwikkeling in dat deel van de stad. Het verbeteren van de wegenstructuur aan de westzijde van Amersfoort mag niet leiden tot een sterke toename van doorgaand verkeer.

De westelijke wegenstructuur is primair onderdeel van de gemeentelijke wegenstructuur. Wel kan het verbeteren van de wegenstructuur in dit deel van de stad bijdragen aan het verminderen van het eerder genoemde sluipverkeer door Soest, via de N221-N413.

In samenhang met benuttings- en uitbreidingsmaatregelen op het traject A28-N413 kunnen aanpassingen aan de westzijde van de wegenstructuur in Amersfoort een bijdrage leveren aan het ontlasten van het oostelijke deel van de N237.

4.3.3 Utrecht Zuid-Oost

In dit gebied staan voor zowel wonen als werken aanzienlijke uitbreidingen op stapel, met name in Houten, langs de A12 ten oosten van Veenendaal, aan de zuidzijde van Leusden en in Zeist. Voor wat betreft de wegeninfrastructuur zullen benuttingmaatregelen worden getroffen op de A12; de A30 (Barneveld-Ede) wordt rechtstreeks aangesloten op de A12. Dat geldt ook voor de nieuwe oostelijke rondweg van Veenendaal.

Twee opvallende kenmerken van dit gebied zijn samen oorzaak van een van de belangrijkste integrale vraagstukken binnen de provincie Utrecht. Het ene kenmerk is de natuurlijke rijkdom van de Utrechtse Heuvelrug, die deels een potentieel Nationaal Park is. Het tweede kenmerk is de grote afstand tussen de autosnelwegen die in noord-zuid richting lopen (A27 en A30). Hierdoor zal veel bovenregionaal verkeer gebruik blijven maken van de wegen over de daartussen gelegen Heuvelrug: de N226 en de N227. Zowel de herkomst als de bestemming van een belangrijk deel van het verkeer op deze wegen, ten noorden van de A12, is bovenregionaal. De gemeenten in dit gebied hebben in een strategisch gebiedsperspectief aangegeven dat zij de verkeersdruk in het gebied verminderd willen zien.

De Heuvelrug is sterk versnipperd. Wij zijn er voorstander van het verkeer op één van de twee noord-zuidverbindingen te bundelen. Dat biedt mogelijkheden voor het verbeteren van de leefbaarheid en voor het ontwikkelen van de EHS. Wel speelt de vraag een rol of het verkeerskundig haalbaar is het verkeer dusdanig te bundelen dat het mogelijk wordt de andere weg verantwoord af te waarderen tot erftoegangsweg en daar het verblijfskarakter voorop te stellen. We hebben enkele (extreme) verkeerskundige oplossingen verkend en geconcludeerd dat in alle gevallen beide wegen een dermate belangrijke verkeersstroom blijven verwerken dat afwaarderen tot een erftoegangsweg niet mogelijk is.

Toch willen we het verkeer zo veel mogelijk bundelen en daarbij gaat onze voorkeur uit naar de N227. Bij deze keuze hebben we veel aspecten meegewogen, zoals de bestaande vormgeving, de doorstromingskwaliteit, de verkeersveiligheid, het openbaar vervoer, de milieuhinder, natuur- en landschapswaarden, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en de herkomst en bestemming van het verkeer. Het tracé van de N226 is kronkelig en minder geschikt als stroomroute dan de N227. Ook zijn daar meer erfaansluitingen. Bovendien heeft Woudenberg nu te maken met veel doorgaand verkeer, wat de veiligheid en de leefbaarheid in de kern aantast.

Wij zullen maatregelen hierop afstemmen door enerzijds snelheidsremmende voorzieningen te treffen op de N226 tussen Woudenberg en Leusden-Zuid, zonder de ontsluitingskwaliteit van

Leusden-Zuid aan te tasten, en anderzijds op de N227 en een deel van de N224 maatregelen te treffen die de doorstroming bevorderen en structurerend werken, zoals aanpassingen van kruispunten. Deze route wordt dan een voorkeursroute.

Ten zuiden van de A12 vormen in het WERV-gebied (Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal) de brug bij Rhenen en in het bijzonder het kruispunt van de N233 en de N225 een knelpunt. De verkeersstroom is daar aanzienlijk. De oostelijke rondweg Veenendaal zal de druk ter plaatse vergroten. Vanuit het zuiden komt er redelijk wat verkeer met als herkomst de Betuwe, het KAN-gebied (Knooppunt Arnhem Nijmegen) of zelfs verder. De belangrijkste bestemming vanuit het zuiden is het WERV-gebied. Een deel van het verkeer heeft een bestemming verder dan Veenendaal. De geplande veranderingen op de A50 en de A73 bij Nijmegen betekenen een verbetering van de alternatieve route voor een deel van dit verkeer, namelijk de A50-A12, en de A30 tussen A12 en A1. Gezien ook de herkomst en bestemming van het verkeer op de N233, de omvang van het verkeer en de positie in het totale wegennet willen we de natuurlijke bottleneck (de brug) niet wegnemen door een extra oeververbinding te bouwen. We gaan de oplossing zoeken in of in de nabijheid van Rhenen zelf. Het ontlasten of ontrafelen van het genoemde kruispunt staat daarbij centraal. Een integrale benadering is gezien de aanwezige bijzondere landschapswaarden noodzakelijk.

De verkeersstroom op de N225 gaat door het Nationale Park Heuvelrug en alle aangelegen kernen heen. Mede op basis van het strategisch gebiedsperspectief hanteren wij hier het uitgangspunt dat verkeer dat ten opzichte van de kernen een doorgaand karakter heeft zo direct mogelijk afgeleid moet worden via de A12. Het betreft bijvoorbeeld het verkeer dat vanuit Rhenen (en verder) richting Driebergen of Utrecht wil. De N225 vanaf Leersum moet daarom een erftoegangsfunctie krijgen. Dit principe werkt pas zodra op de A12 de doorstroming als gevolg van de benuttingsmaatregelen is verbeterd. De benuttingsmaatregelen op de A12 zijn gepland voor 2010, waarbij in beide richtingen een extra rijstrook beschikbaar komt. De huidige intensiteit op de N225 van ca. 10.000 mvt/dag kan dan, mede door doorstromingsbevorderende maatregelen op de N233 en de A12, afnemen. De oplossing bij Rhenen is eveneens van grote betekenis voor de mogelijkheden om de N225 meer te integreren binnen het Nationaal Park Heuvelrug. We willen in het kader van het IPO-rapport "Duurzame ontwikkelingspolitiek in de regio" een pilot-studie verrichten om na te gaan of richtinggevende verkeerskundige en –technische maatregelen bij kunnen dragen aan de oplossing van milieuproblemen op de Heuvelrug. Vanwege de sterke noord-zuidrelatie tussen (de richting van) Wijk bij Duurstede en Amersfoort en verder, de huidige en toekomstige intensiteiten en de betekenis van de N225 voor het openbaar vervoer zal het gedeelte tussen Driebergen-Rijsenburg en Leersum primair een gebiedsontsluitende functie houden.

De ontsluiting van Wijk bij Duurstede en omgeving vormt ook een knelpunt. Veel van het autoverkeer daar rijdt via Doorn naar Amersfoort en verder. Voor dit verkeer is er geen praktisch alternatief. Het regionale, soms zelfs bovenregionale, verkeer dat vanuit het oosten in de richting van Utrecht rijdt, doorsnijdt eveneens Doorn. Voor een deel van dit verkeer is er wel een alternatief via de N226 en de A12 en meer oostelijk via de N233 en de N416.

De doorsnijding van Doorn vormt een structureel knelpunt vanwege de wegenstructuur en de intensiteiten. Omdat dit uit het oogpunt van leefbaarheid en veiligheid niet gewenst is willen we dit probleem ter hand nemen. Verkeerskundig gezien zou het structurele knelpunt van Doorn weggenomen kunnen worden via een oostelijke rondweg. Wij willen deze oplossingsrichting verkennen en voor de toekomst mogelijk houden. Dat onderzoek zullen we integraal en met betrokken partijen verrichten, waarbij ook alternatieven in ogenschouw kunnen worden genomen. Wanneer een oostelijke rondweg mogelijk blijkt kan het in combinatie met een alzijdige aansluiting van de N227 op de A12 bovendien een substantiële versterking betekenen van het verblijfskarakter op de N226. Daarom willen we dit in combinatie met het halveren of laten vervallen van de aansluiting van de N226 op de A12 open houden.

De gemeente Zeist overweegt het doorgaande verkeer in de gemeente af te leiden via de oostzijde: de Krakelingweg. Deze maatregel kan als bijkomend effect hebben dat de N224 aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgt en min of meer gaat functioneren als overloop van de A12 en als sluiproute voor de A27-A28. De overige wegen in het gebied kunnen deze extra stroom niet verwerken en bovendien leidt het tot meer hinder voor het milieu en de natuur. Daarom zullen wij aan de plannen voor de Krakelingweg de noodzaak verbinden het traject van de N224 tussen Zeist en de N227 (voor een deel) de erftoegangsfunctie te geven en de aansluiting met de N224 aan te passen, zodat de verkeersstroom deels afgeleid wordt. De huidige intensiteit op dit wegvak is bijna 9.000 mvt/dag. Het gedeelte van de N224 vanaf de N227 tot voorbij Renswoude behoudt de gebiedsontsluitingsfunctie vanwege de oostelijke aansluiting van de kernen naar de A30 en de A12. De doorsnijding van de kern Renswoude is daarbij overigens een aandachtspunt.

Voor het verbeteren van de ontsluiting van Zeist en Driebergen-Rijsenburg op de A12 en de bereikbaarheid van het belangrijke (overstap)station is het nodig de huidige aansluiting te splitsen. Bij de verkeersmaatregelen moet rekening worden gehouden met de cultuur- en natuurwaarden in dit gebied.

Ook de Langbroekerwetering is landschappelijk van hoge waarde. De wegenstructuur is vanuit een oogpunt van landschappelijke kwaliteit en leefbaarheid redelijk in evenwicht met de omgeving. De N229 loopt van Wijk bij Duurstede naar Bunnik en de kernen ertussen haken erop aan, zonder zelf veel hinder van het verkeer te hebben. De N229 is een gebiedsontsluitende weg die ook voor het openbaar vervoer van belang is. Voor wat betreft de doorstroming vormen het kruispunt met de N227 (nabij Cothen) en de aansluiting met de A12 bij Bunnik een groot probleem.

De verkeersintensiteit is daar nu respectievelijk 16.000 en 21.000 motorvoertuigen per dag en de congestievorming is fors. De N229 loopt vanaf Bunnik verder naar Utrecht (N411). Een deel van dit tracé is omgeleid langs de A12 om de kern te ontzien en tevens het bedrijventerrein aan de A12 te ontsluiten. In samenhang met maatregelen in de traverse levert het ontwikkelen van de omleiding tot randweg een verdere bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in de kern van Bunnik.

3.3.4 Categoriseringskaart

De categorisering van het basiswegennetwerk is verkeerskundig getoetst op haalbaarheid en op basis daarvan ook op onderdelen bijgesteld. Ten aanzien van de haalbaarheid hebben we vooral gelet op de toekomstige intensiteit en de te verwachten knelpunten. De gebiedsomschrijvingen leiden tot de categorisering van de wegen van het basisnetwerk.

Kaart 4.1 Categorisering basiswegennetwerk

4.4 Strategie van maatregelen: benutten en bouwen

Om de gewenste basiskwaliteitsniveaus te realiseren en de doelmatigheid en betrouwbaarheid van het basiswegennetwerk te vergroten, zullen we zowel moeten benutten als bouwen.

4.4.1. Benutten

In het vorige hoofdstuk hebben we aangegeven dat we inzetten op het benutten in dubbel perspectief: het gebruik stimuleren van andere netwerken dan het autonetwerk en het beter spreiden van de verkeersdruk over de tijd.

Wat betreft de benuttingsmogelijkheden binnen het autowegennetwerk denken wij dat het noodzakelijk is de stroomwegen en gebiedsontsluitende wegen in samenhang te benaderen. Via dynamisch verkeersmanagement (DVM) kunnen alternatieve routes worden aangeboden. Op deze manier wordt het bestaande asfalt beter benut. Voor het beheersen van (incidentele) extra verkeersstromen rondom Utrecht wordt dit uitgewerkt in het project URRIS ¹². Omdat gebiedsontsluitende wegen direct gekoppeld zijn aan de stroomwegen en op zichzelf geen aaneengesloten geheel vormen, zal de effectiviteit ervan afhangen van de mogelijkheden op de stroomwegen.

Er is op de A1 een proef gedaan naar de effecten van het verlagen van de maximumsnelheid op de doorstroming. Bij voldoende effect kan zo'n maatregel mogelijk ook op het wegennetwerk rondom Utrecht en Amersfoort ingezet worden.

Het autosnelwegennet in de provincie Utrecht wordt van alle autosnelwegen in het land veruit het meest gebruikt. Dat betekent dat er over het totale stroomwegennet relatief veel autokilometers gereden worden. Op de Utrechtse autosnelwegen rijden 1,8 maal zoveel voertuigen per kilometer weg als in de rest van Nederland. Er is dus sprake van een hoog gebruikspercentage. Dat betekent tevens dat de rek er wat uit is en dat maatregelen zoals het beïnvloeden van routekeuzes door dynamische route-informatie pas effectief zijn als de capaciteit is uitgebreid en de belangrijkste knelpunten zijn opgelost; immers alle wegen zijn (over)bezet.

Onder de noemer van benutten passen ook de kleinschalige wegaanpassingen zoals plus- en spitsstroken op de autosnelwegen of het aanleggen van een bypass, zolang het binnen de planologische bestemmingen past.

4.4.2 Bouwen

Benuttingsmaatregelen zijn nodig en kunnen op onderdelen soelaas bieden. Als de toekomstbestendigheid van 'benutten' echter onvoldoende wordt aangetoond moet tegelijkertijd een reservering voor 'bouwen' worden gemaakt (of moet worden gestart met voorbereidingen daarvoor). Na het uitvoeren van benuttingsmaatregelen kunnen problemen immers terugkomen of onvoldoende blijken te zijn opgelost.

De knelpunten in de doorstroming op het hoofdwegennet zijn divers van aard en bovendien zeer talrijk, zoals blijkt uit inventarisaties, onderzoeken en waarnemingen (zie paragraaf 4.2). Voor het oplossen van knelpunten zijn infrastructurele aanpassingen nodig aan het netwerk. Op zichzelf is het niet verassend dat vooral kruispunten en aansluitingen op de stroomwegen de grootste bottlenecks zijn.

¹² Utrechts Regionaal Route Informatie Systeem

Op plaatsen waar verschillende gebruikers (bijv. korte- en lange-afstandsverkeer) verstoring veroorzaken, kan het ontmengen van dat verkeer een oplossing bieden, bijvoorbeeld door het aanbrengen van doorgetrokken strepen of door een fysieke scheiding. Vooral op trajecten met relatief veel op- en afritten levert ontmengen in combinatie met uitbreiden meer effect op dan alleen een extra rijstrook. Ontmengen kan daarom zinvol zijn rondom Utrecht (A2 ten westen, A27 ten oosten en A12 tussen Woerden en Oudenrijn) en Amersfoort (met name A28) en tussen Ede en Veenendaal (A12). Bij Amersfoort zijn de inpassingmogelijkheden onder andere afhankelijk van de waterhuishouding, omdat er een waterwingebied ligt.

Knelpunten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, milieu en natuur kunnen soms ook door middel van infrastructurele maatregelen worden opgelost of verminderd. Te denken valt aan snelheidsremmende voorzieningen of herinrichting van (delen van) een weg zodat de verblijfsfunctie wordt versterkt. Zo nemen de geluidoverlast en de luchtverontreiniging ter plaatse af, terwijl de oversteekbaarheid eenvoudig kan worden vergroot.

4.5 Maatwerk voor maatregelen

De keuze voor een maatregel of de omvang ervan is niet altijd eenvoudig. Er liggen verschillende criteria aan ten grondslag.

Evenwicht tussen doorstromen en leefbaarheid

Voor stroomwegen en gebiedsontsluitende wegen geldt dat de doorstroming zeer belangrijk is. De leefbaarheid en de veiligheid in diverse kernen in de provincie staan echter zeer onder druk door de verkeersstromen die de kernen doorkruisen.

Rand- en rondwegen

Een bijzonder vraagstuk is het wel of niet aanpassen van het wegtracé, zoals rond- of randwegen. Wij vinden het aanleggen van rond- en randwegen geen doel op zichzelf en per situatie wegen we daarom een aantal criteria af alvorens tot een oordeel te komen. De betrokkenheid van de gemeente bij die afweging moet groot zijn.

De verkeerskundige functie van een weg is het vertrekpunt bij een integrale afweging. Hoe belangrijker de verkeerskundige functie, des te dwingender wordt het vraagstuk. Daarom blijven we bijvoorbeeld pleiten voor een duurzame oplossing bij Maarn, omdat deze gemeente wordt doorsneden door zowel de belangrijke nationale spoorverbinding tussen Utrecht en Arnhem als de zeer drukke stroomweg A12. We investeren verder al in de integratie van de A2 bij Leidsche Rijn.

Bij een afweging met het oog op een rondweg in situaties met een gebiedsontsluitende weg spelen veel criteria een rol. De belangrijkste zijn (in willekeurige volgorde):

- de (huidige en toekomstige) verkeerskundige functie
- de aanwezigheid van een alternatieve route voor het verkeer
- het herkomst- en bestemmingspatroon
- de omvang van het verkeer
- de mate van hinder (met name geluid, lucht, veiligheid en oversteekbaarheid)
- het aantal gehinderden
- de landschapswaarde en versnippering
- de mogelijkheden voor inpassing (en de effecten daarvan)
- de financiën.

Vanwege de vele criteria en de beperkte financiële middelen is maatwerk een vereiste.

We hanteren verder als uitgangspunt dat rondwegen op (toekomstige) erftoegangswegen ongewenst zijn, omdat ze sluipverkeer bevorderen en daarmee een probleem meestal alleen maar verleggen. Bovendien kan hierdoor de intensiteit dusdanig groeien dat het uit het oogpunt van natuur, milieu en veiligheid niet in evenwicht te brengen valt met de beoogde inrichting als erftoegangsweg.

Eerder is aangegeven dat een (oostelijke) rondweg bij Doorn in veel opzichten een verbetering kan betekenen en dat we dit nader willen onderzoeken. Op basis van de set van criteria zullen we nagaan waar elders prioriteiten gesteld kunnen worden.

Ter verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in de kleine kernen hebben wij een aparte voorziening in het leven geroepen om een bijdrage te kunnen leveren aan het aanleggen van rond- en randwegen wanneer hiertoe vanuit gemeenten initiatieven worden genomen. Gemeenten kunnen daar dan een beroep op doen indien een rond- of randweg niet direct vanuit bovenstaande verkeerskundige argumentatie noodzakelijk is. Zo heeft bijvoorbeeld de gemeente Loenen te kennen gegeven een randweg te wensen met het oog op een ruimtelijke ontwikkeling en ter verbetering van de leefbaarheid. Wanneer meerdere gemeenten een beroep doen op de voorziening zullen wij ook de set van criteria in acht nemen.

Verkeerskundige consequenties

Als de functie erftoegangsweg wordt gekozen omwille van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, is een vermindering van het (doorgaande) verkeer door het gebied gewenst. Er zullen reële alternatieve routes met voldoende doorstromingskwaliteit moeten zijn om dat ook echt te bewerkstelligen. We gaan er van uit dat er een reëel zicht moet zijn op een goed alternatief alvorens tot herinrichting tot erftoegangsweg kan worden overgegaan.

Waar een erftoegangsfunctie in de kern wordt nagestreefd, is echter afstemming met de betreffende gemeente nodig om te bezien of inrichting als 30-kilometergebied niet leidt tot onevenredig sluipverkeer op andere wegen in de gemeente. Soms is het verstandiger om niet over het hele traject, maar over een deel ervan voor deze inrichtingsvorm gekozen wordt. Buiten de bebouwde kom wordt de weg ingericht voor een maximumsnelheid van 60 km/u. De wegen of wegvakken zullen we daarbij in sommige gevallen inrichten met aanliggend fietspad. Daar waar de fietspaden nu al vrij liggen, zullen we dat omwille van de veiligheid zo houden.

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".

Openbaar vervoer

Een specifiek aandachtspunt bij maatregelen op het hoofdwegennet is de relatie met het openbaar vervoer. Op de trajecten waar het belang voor de veiligheid en leefbaarheid zwaar wegen en de maximale snelheid wordt verlaagd, zal, zonder compenserende maatregelen, automatisch een toename van de rij- en dus reistijd optreden. Ook wanneer als gevolg van het versterken van het verblijfskarakter de intensiteit op een betreffende weg afneemt, komt een verlaging van de snelheid de kwaliteit van het openbaar vervoer niet ten goede. Het werkelijke verlies in rijtijd is echter afhankelijk van het aantal stops en de afstanden daartussen. Ofwel: hoe lang kan de bus sneller dan 60 km/u rijden?

Dit vraagstuk is het grootst op de corridors waar relatief veel openbaar vervoer rijdt en waar de wegen geheel of gedeeltelijk zullen worden ingericht als erftoegangsweg. Dit doet zich voor op de N225, de N228 en de N402. De rijtijdverliezen zijn onderzocht en bedragen voor deze trajecten gemiddeld zes procent. Het absolute rijtijdverlies bedraagt ca. 30 seconden op de trajectdelen van de N402 en de N225 en ca. 50 seconden op het traject N228.

We streven naar kwaliteitsbehoud, maar waar dat onvermijdelijk is accepteren we enig rijtijdverlies. Kwaliteitsbehoud vraagt compenserende maatregelen voor de busverbindingen, al dan niet op andere trajectdelen en met name bij kruispunten. De vormgeving van snelheidsremmende maatregelen is een apart aandachtspunt in relatie tot het comfort van het busvervoer.

Compensatiebeginsel natuur en landschap

Ten behoeve van de doorstroming en de veiligheid zijn er plannen voor (structuur)aanpassing in het basiswegennetwerk. Voorbeelden hiervan zijn de aanpassingen in de corridor A12-west en de plannen van de gemeente Zeist voor het opwaarderen van de Krakelingenweg. Deze aanpassingen zijn niet zonder meer positief voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Er is echter ook een aantal locaties waar de situatie verbetert door onder meer het invoeren van een lager snelheidsregime en verkeerswerende maatregelen zoals op de N224 en de N225. Wij vinden dat binnen een samenhangend gebied, zoals de Heuvelrug, de plussen en minnen als geheel in beschouwing moeten worden genomen.

In bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de gewenste maatregelen in het wegennetwerk. Daarin zijn zowel onderzoeksvraagstukken als benuttingsmaatregelen en aanpassingen aan de wegen opgenomen. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Meerjaren Actie Programma.

4.6 Uitgangspunten bij prioritering

Op voorhand staat vast dat we in de provincie zowel financieel als organisatorisch de knelpunten niet allemaal kunnen oplossen. Dat is overigens ook niet een doel op zichzelf; niet elke vorm van congestie is direct een probleem en een bepaalde mate van congestie accepteren wij. Daarbij komt dat het maatschappelijk belang verschilt per situatie (selectieve bereikbaarheid). Wel betekenen de beperkingen dat er prioriteiten moeten worden gesteld en dat duidelijke afspraken en overeenkomsten moeten worden gemaakt om de gewenste maatregelen te treffen.

Diverse benuttings- en bouwmaatregelen in de provincie zijn al in voorbereiding, gepland of reeds gefinancierd. De afspraken daaromtrent staan in de rijksbegroting en in het Bereikbaarheidsoffensief voor de regio, dat in 2001 bestuurlijk is ondertekend. In 2002 zijn aanvullend enkele benuttingsmaatregelen op de autosnelwegen A27 en A28 in het vooruitzicht gesteld. Een overzicht van al deze 'harde maatregelen' is te vinden in bijlage 3. De hoogste prioriteit ligt bij het uitvoeren van al deze projecten, zodat er geen middelen wegvloeien uit de regio. Ook op de begroting van de provincie en van gemeenten zijn reserveringen gemaakt voor het oplossen van knelpunten.

De belangrijkste criteria die wij hanteren bij het beoordelen van de knelpunten in de doorstroming zijn:

- de huidige en toekomstige traject snelheid
- de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (congestiekans)
- de wachttijden (congestie) op locaties zoals kruispunten en aansluitingen
- de intensiteit
- de kosten/oplosbaarheid.

Ten aanzien van de traject snelheid hebben we al aangegeven dat een basiskwaliteitsniveau op andere wegen dan stroomwegen zeer moeilijk hanteerbaar is als enige beoordelingscriteria (zie paragraaf 4.2). Met name bij gebiedsontsluitende wegen willen we de norm van 40 km/u echter wel blijven gebruiken bij de beoordeling van de doorstromingskwaliteit en daarmee voor de prioritering van maatregelen.

De intensiteit is een maatstaf voor het maatschappelijk effect (hoeveel belanghebbenden zijn er) en de oplosbaarheid en kosten geven een indruk van de realiseerbaarheid binnen de planperiode.

In onze visie op het functioneren van het netwerk is een belangrijk uitgangspunt dat de doorstroming op het stroomwegennet van voldoende kwaliteit moet zijn. Daar ligt dus een belangrijke prioriteit voor de regio. Benuttingsmaatregelen zijn voorzien voor de A12, A27 en A28. Die moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Maar met name voor de A1, inclusief het knooppunt Hoevelaken zijn nog geen concrete acties voorzien. Wel is hiervoor een planstudie verricht.

Met alleen benuttingsmaatregelen kunnen we de doelstellingen voor de doorstroming niet bereiken. Dat blijkt uit de huidige verhoudingen tussen intensiteit en capaciteit en uit de toekomstverkenning, waarbij tevens rekening is gehouden met de geplande ruimtelijke ontwikkelingsprogramma's voor wonen en werken. Waar benuttingsmaatregelen onvoldoende zijn, moeten ruimtelijke en financiële reserveringen worden gedaan voor uitbreiding van het stroomwegennet.

De aansluitingen van de uitbreidingslocaties verdienen daarbij speciale aandacht. Gezien de lange doorlooptijd van infrastructuurprojecten is het van belang dat tijdig onderzoek gedaan wordt naar de mogelijke knelpunten en oplossingsrichtingen.

5. OPENBAAR VERVOER

Doelen

- Het openbaar vervoer levert een bijdrage aan de bereikbaarheid de provincie Utrecht. Het openbaar vervoer (bus en trein) in Midden-Nederland behoudt bij stijgende personenmobiliteit het marktaandeel (stijging aantal reizigers).
- De sociale functie van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd.
- De kwaliteit (onder meer toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd.

5.1 Visie, doelen en strategie

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.**

Het personenvervoer blijft de komende jaren toenemen. De toename is het gevolg van nieuwe verstedelijking (het realiseren van de VINEX en VINAC-afspraken) en een autonome groei van de vervoervraag. Het karakter van de vraag verandert door een andere ruimtelijke oriëntatie (satellietsteden) en de veranderende bevolkingssamenstelling (vergrijzing). In de toenemende behoefte aan vervoer wordt voor een deel voorzien door de trein en het stads- en streekvervoer. Op dit moment functioneert het openbaar vervoer goed daar waar sprake is van gebundelde vervoerstromen. Deze kracht moet nog verder worden benut. De steden in de provincie Utrecht moeten bereikbaar zijn en blijven en het openbaar vervoer vervult hierin een rol. Daarnaast heeft het openbaar vervoer in de provincie een 'sociale functie'. Iedereen moet zich in een bepaalde mate kunnen verplaatsen en niemand mag buitengesloten zijn van sociale en economische activiteiten. Dit betekent niet dat de overheid zorgt voor openbaar vervoer tot aan ieders voordeur. Het is realistisch om de sociale functie in te vullen door een combinatie van lijngebonden en vraagafhankelijk vervoer. Het openbaar vervoer draagt bij aan het bereikbaar en leefbaar houden van Midden-Nederland als keuzemogelijkheid voor de reiziger. De provincie streeft er naar dat, bij een groeiende vervoervraag, het procentuele aandeel van het openbaar vervoer in de vervoervraag minstens gelijk blijft. Het aantal openbaar vervoergebruikers zal dus (moeten) toenemen. Om de reiziger die over een auto beschikt te verleiden tot het openbaar vervoer moet de kwaliteit zichtbaar verbeteren. Dit is ook nodig om huidige OV-gebruikers te behouden. Het oordeel van de (potentiële) reiziger over de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt bepaald door de betrouwbaarheid, frequentie en snelheid. Ook imago, comfort, toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn van invloed.

De openbaarvervoervoorzieningen in Midden-Nederland functioneren als een samenhangend netwerk en zijn onderdeel van het totale verkeers- en vervoersysteem. We streven er naar dat het openbaar vervoer in Midden-Nederland doelmatig functioneert. Hiervan is sprake als reizigers:

- de capaciteit van het geboden openbaar vervoernet optimaal (kunnen) gebruiken,
- bij het gebruik van het openbaar vervoer kunnen rekenen op een vastgesteld (basis)kwaliteitsniveau,
- goed kunnen overstappen van de ene openbaar vervoervoorziening op de andere en van het openbaar vervoer op fiets, bus en auto¹³.

¹³

Dit betekent dat het openbaar vervoer goed bereikbaar moet zijn, ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Alleen wanneer het openbaar vervoer doelmatig functioneert is het een keuzemogelijkheid in de mobiliteitsketen van reizigers. De beschikbaarheid van adequate informatie- en communicatietechnologie is daarbij een belangrijke voorwaarde

Onze visie en ambities voor het openbaar vervoer strekken zich uit tot het gehele gebied van de provincie. Gezien de samenhang van het openbaar vervoer en de behoeften van de reizigers is dit logisch. De bevoegdheden die wij hebben op dit beleidsterrein¹⁴ zijn, geografisch en financieel, beperkt. Het BRU is, als vervoerautoriteit, een belangrijke speler op dit gebied. Samen met het BRU, de Nederlandse Spoorwegen, het Rijk en de gemeenten willen we werken aan een goed openbaar vervoer in Midden-Nederland. Wij zijn er voorstander van dat de taken en bevoegdheden voor verkeer en vervoer op termijn komen te liggen bij één vervoersautoriteit voor het gehele gebied van de provincie Utrecht. Daarover zullen wij met het BRU en het Rijk overleggen.

Om de bijdrage van het openbaar vervoer aan de bereikbaarheid te behouden en de sociale functie te waarborgen kiezen we voor vijf aangrijpingspunten.

- I. **Netwerk:** We ontwikkelen een integraal en samenhangend netwerk van openbaarvervoervoorzieningen, dat via haltevoorzieningen en knooppunten beschikbaar is en aansluiting biedt op andere netwerken (paragraaf 5.2).
- II. **Kwaliteit:** We willen de kwaliteit van de uitvoering van het openbaar vervoer verbeteren. Hierbij gaat het om de kwaliteit van de vervoervoorzieningen, de infrastructuur, de haltes, de knooppunten en de klantgerichtheid (paragraaf 5.3).
- III. **Innovatie:** We willen innovaties stimuleren (paragraaf 5.4).
- IV. **Oprachtgeversrol en samenwerking:** We gaan onze rol als opdrachtgever nadrukkelijker invullen en meer samenwerken met andere vervoerautoriteiten (paragraaf 5.5).
- V. **Vervoermanagement:** We willen het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren door vervoersmanagement (zie hoofdstuk 12).

5.2 Openbaar Vervoer netwerk

Het huidige openbaar vervoernetwerk in de provincie Utrecht bestaat uit:

- spoorverbindingen (inclusief sneltram)
- verbindende en ontsluitende busverbindingen
- stadsdiensten Utrecht en Amersfoort
- CVV-verbindingen.

Ook onderdeel van het openbaarvervoernetwerk in de provincie Utrecht is de zogenaamde tangentiële verbinding rondom Utrecht.

De corridors van en naar de steden vormen de 'dragere' van het openbaar vervoernetwerk in de provincie Utrecht. In deze hoofdverbindingen wordt voorzien door regionaal spoorvervoer en verbindend en soms ontsluitend busvervoer. De NS-stations Utrecht CS en Amersfoort fungeren als belangrijke knooppunten in het openbaar vervoernetwerk. De stations hebben een (inter)nationale en regionale betekenis. Het openbaar vervoer op de corridors is belangrijk voor de bereikbaarheid van grote woon-, werk- en winkellocaties in de provincie Utrecht. De overige busverbindingen zorgen voor de bereikbaarheid van kleine kernen en 'voeden' de grotere vervoersstromen. Het collectief vraagafhankelijk vervoer voorziet in de mobiliteitsbehoefte waar de exploitatie van lijngebonden openbaar vervoer niet rendabel of mogelijk is.

Het streefbeeld voor het netwerk van openbaarvervoervoorzieningen staat op onderstaande kaart.

¹⁴ Om concessies te verlenen, om infrastructuurmaatregelen te nemen,

Kaart 5.1 Streefbeeld Openbaar vervoernetwerk

In het vervolg van de paragraaf werken we onze visie op het OV-netwerk verder uit.

5.2.1 Netwerk Spoorverbindingen

Utrecht is de toegangspoort voor de Randstad. Het spoorvervoer in de provincie vervult een belangrijke rol in het nationaal en internationaal personenvervoer. Daarnaast zijn de spoorverbindingen belangrijk voor de bereikbaarheid van en in de provincie Utrecht. Het netwerk van spoorverbindingen fungeert als drager van het openbaar-vervoersysteem in Utrecht. **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.**

Voor de kwaliteit van en de ontwikkelingen rond de spoorverbindingen zijn we sterk afhankelijk van de rijksoverheid. De rijksoverheid is de beheerder van de infrastructuur en de opdrachtgever voor de vervoerders. De provincie Utrecht exploiteert zelf geen spoorlijnen en we streven dit voor de toekomst niet na. De situatie in Utrecht is daarvoor te complex. Wel willen we meer inspraak in de ontwikkelingen rond het spoorvervoer, bijvoorbeeld bij de vaststelling van de inhoud van de concessies (voor zover dit regionaal spoorvervoer betreft). De rijksoverheid bereidt een kwaliteitssprong van het spoorvervoer voor. Door een betere benutting en meer infrastructuur moet de capaciteit op het spoor vergroot worden. De provincie wil hier nauw bij betrokken worden. We willen draagvlak voor de Utrechtse visie op het regionale spoorvervoer en deze vertaald zien in de kwaliteitssprong.

Inter(nationaal)

De provincie deelt de ambitie van het rijk en van andere bestuurlijke partijen om de Randstad tot de best bereikbare regio's van Europa te laten behoren. Voorwaarde daarvoor zijn snelle, comfortabele en storingsvrije spoorverbindingen tussen de verschillende economische centra. De provincie Utrecht vindt de HSL-Oost verbinding, die onderdeel zal zijn van het Europese net van hogesnelheidslijnen, noodzakelijk. Om dit te realiseren is in het bijzonder een spoorverdubbeling nodig op het traject Utrecht-Driebergen.

Goede spoorverbindingen vormen een belangrijke voorwaarde voor de interne bereikbaarheid van de Randstad en dus ook Utrecht. Deze zijn nodig voor economische groei. Het steeds sterker samenhangende stedelijke netwerk in de Randstad, de Deltametropool, vraagt om snelle verbindingen tussen de grote steden in de Randstad (het rondje Randstad). Momenteel wordt de spoorlijn Amsterdam/Schiphol-Utrecht geschikt gemaakt voor een dergelijke spoorverbinding. Het is van belang dat ook de spoorlijn Rotterdam/Den Haag -Utrecht wordt aangepast tot een snelle, betrouwbare en comfortabele verbinding.

De provincie Utrecht vindt een kwaliteitslag voor het interregionale spoorvervoer noodzakelijk. In dit interregionale spoorvervoer ontbreken voor de provincie Utrecht momenteel nog een tweetal schakels. **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. Voor de relatie tussen Amersfoort en Almere overigens komt op lange termijn mogelijk een rechtstreekse spoorverbinding in beeld, al dan niet aanhakend op de Stichtse Lijn bij Hilversum.**

Uit onderzoek¹⁵ is gebleken dat er onvoldoende nieuwe openbaar-vervoerreizigers zijn voor

¹⁵ Mobiliteitsbeeld 2015-2030: studie naar de effecten van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op verkeer en infrastructuur (februari 2003).

de treinverbinding Utrecht-Breda, daarom krijgt deze verbinding voorlopig geen prioriteit. Ons belang ligt voor deze reizigers bij een goede directe treinverbinding over het bestaande spoor (via Den Bosch).

Regionaal (Randstadspoor)

We willen dat het regionale spoorvervoer beter aansluit op de vervoersbehoefte in de regio. Samen met andere regionale overheden is het concept Randstadspoor ontwikkeld. Met Randstadspoor worden de verplaatsingen per spoor tussen belangrijke woon- en werkgebieden verbeterd. De verbindingen tussen Woerden en Houten/Tiel, tussen Breukelen en Veenendaal/Rhenen en tussen Utrecht en Amersfoort/Baarn/Hilversum behoren tot Randstadspoor. De belangrijkste kenmerken van Randstadspoor zijn:

- hoge frequenties (minimaal zesmaal per uur op de belangrijkste verbindingen),
- inzet van snel en licht materieel,
- goede informatievoorziening in de treinen en op de stations,
- nieuwe stations (onder meer voor het ontsluiten van VINEX-locaties),
- serviceniveau afgestemd op metro-achtig vervoer (korte reis- en wachttijden),
- een uitstraling voor regionale spoorvervoer en -stations in de Randstad die herkenbaar is voor de reiziger en zich onderscheidt van de nationale treinen.

Randstadspoor maakt gebruik van het landelijke spoorwegnet en is daarmee afhankelijk van de ontwikkelingen in het nationale spoorvervoer. De infrastructurele aanpassingen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het rijk en nieuwe stations- en keervoorzieningen, maken het voor een groot deel mogelijke de ambities voor Randstadspoor te realiseren. Om echter de ambities voor het totale Randstadspoor en de eerder genoemde HSL-Oost te verwezenlijken is aanvullende infrastructuur noodzakelijk.

De ontwikkeling van Randstadspoor is de afgelopen jaren meermaals verschoven in tijd. Wij willen waar nodig ons ook financieel inzetten om verdere vertraging te voorkomen, door middel van voorfinanciering. Daarnaast willen we via een stimuleringsfonds mogelijkheden creëren om in samenwerking met de betreffende gemeenten en ProRail de kwaliteit van de Randstadspoorhaltes in brede zin (bijvoorbeeld ketenvoorzieningen zoals informatie en stallingen) te verbeteren.

Ons uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van Randstadspoor als voorwaarde geldt dat de huidige bedieningskwaliteit van het treinverkeer als geheel niet mag afnemen.

5.2.2 Netwerk van busverbindingen

Het huidige netwerk van regionale buslijnen bestaat uit verbindende en ontsluitende buslijnen.

Verbindende lijnen vormen een verbinding tussen belangrijke woon- en werkconcentraties, met relatief grote halteafstanden waardoor de reis met een hoge gemiddelde snelheid wordt afgelegd.

Ontsluitende lijnen zijn lijnen binnen de concentraties van wonen en werken, met relatief korte halteafstanden waardoor de gebieden goed worden ontsloten. Het netwerk is redelijk compleet; de meeste woon-, werk- en winkellocaties zijn bereikbaar met de bus (dan wel een combinatie van bus en trein). In de komende periode onderzoeken we de potentie van twee verbindingen: Amersfoort-Leusden via de Wieken (om de relatie tussen Amersfoort-Leusden-Woudenberg en Veenendaal te verbeteren) en Amersfoort-Veenendaal. Om de laatste verbinding te verbeteren is in 2002 nagegaan of een lightrailverbinding via de oude spoordijk haalbaar is¹⁶. Nu dit niet het geval is onderzoeken we of de spoorverbinding tussen Leusden-Zuid en Amersfoort (PON-lijn), met in achtneming van de bestaande busverbinding (Amersfoort-Woudenberg-Wageningen), een rol kan spelen bij het verbeteren van de relatie Amersfoort-Veenendaal

Om het huidige netwerk te optimaliseren willen we de kwaliteit van het busvervoer op de corridors verbeteren. Het busvervoer op de corridors voorziet in de behoefte van een snelle verplaatsing met het openbaar vervoer en biedt een alternatief voor het drukke autoverkeer. De belangrijkste corridors zijn wat ons betreft:

- Amersfoort-De Bilt/Zeist-Utrecht
- Rhenen-Driebergen-Zeist-Utrecht
- Schoonhoven-IJsselstein-Utrecht

¹⁶ Het ging om de actualisatie van een eerder haalbaarheidsonderzoek. Er bleken geen actuele ontwikkelingen te zijn waardoor de onderzoeksresultaten overeind bleven.

- Oudewater-Utrecht
- Woerden-Utrecht
- Uithoorn-Utrecht
- Amsterdam-Utrecht
- Amersfoort-Leusden-Woudenberg
- Amersfoort-Soest-Hilversum
- Amersfoort-Hoevelaken-Nijkerk
- Amersfoort-Bunschoten

In paragraaf 5.3 gaan we in op het kwaliteitsniveau wat wenselijk is voor het busvervoer op de corridors.

5.2.3 Stadsvervoer Utrecht en Amersfoort

Binnen het openbaar vervoernetwerk van de provincie Utrecht neemt het stadsvervoer van de gemeenten Utrecht en Amersfoort vanwege het specifieke karakter van het stadsvervoer (materieel, voorzieningen en gebied) een bijzondere positie in. Vanaf 1 januari 2004 zijn wij verantwoordelijk en bevoegd voor het ontwikkelen en de exploitatie van het openbaar vervoer in de gemeente Amersfoort. Over de definitieve afbakening en invulling van verantwoordelijkheden vindt overleg plaats. Daarbij is het van belang dat de verhouding tussen het stads- en het streekvervoer wordt geoptimaliseerd, zodat de kwaliteit van het openbaar vervoer stijgt. Hierbij denken we aan het gezamenlijk met de gemeente bepalen van haltelocaties, het inrichten van knooppunten en het afstemmen van de dienstregelingen. Het stadsvervoer Utrecht krijgt een centrale plaats in de nog te definiëren concessie, die het openbaar vervoer in het stadsgewest Utrecht zal omvatten en waarvoor het BRU nu verantwoordelijk is.

4.2.4 Collectief vraagafhankelijk vervoer

Het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) voorziet in de mobiliteitsbehoefte in het stedelijk en landelijk gebied, waar de exploitatie van lijngebonden regulier openbaar vervoer niet rendabel of om andere redenen niet mogelijk is. Het CVV vervult daarnaast een functie in de vervoerbehoefte van mensen met een mobiliteitsbeperking.

De minister van Verkeer en Waterstaat stelt voor CVV een vaste basis te geven in de Wet personenvervoer 2000. De huidige middenpositie tussen taxivervoer en openbaar vervoer blijft gehandhaafd, maar de experimentstatus zal vervallen. Wij betrekken de belangenorganisaties bij het opstellen van de concessievoorwaarden voor het CVV.

Op dit moment fungeren in de provincie drie systemen van CVV. Deze concessies zullen de komende jaren opnieuw worden aanbesteed. In overleg met het BRU willen we nagaan of het wenselijk is het collectief vraagafhankelijk vervoer voor het hele gebied van de provincie als geheel aan te besteden. Voor de reizigers zou één systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer een verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer kunnen betekenen. Zij kunnen in de toekomst gebruikmaken van één uniform systeem en reizen binnen een groter vervoersgebied. Voor de overheden leidt het mogelijk tot een efficiëntere en goedkopere uitvoering van de concessie. Efficiënter omdat het beheer van één concessie eenvoudiger is en goedkoper omdat meer combinatieritten mogelijk zijn. Indien we samen met het BRU concluderen dat samenvoeging meerwaarde heeft moeten de huidige concessies vanaf 2005 worden geïntegreerd in één concessie. Hierbij gaan we ervan uit dat de gemeenten Rhenen en Veenendaal in de concessie van de regio De Valei blijven functioneren.

5.3 Kwaliteit van het openbaar vervoer

Als provincie willen we de kwaliteit van de uitvoering van het openbaar vervoer verbeteren. Dat kunnen we stimuleren via onze opdrachtgeversrol voor het busvervoer en onze adviserende rol ten aanzien van het spoorvervoer. Het gaat om de kwaliteit van:

1. de uitvoering van het openbaar vervoer
2. materieel en personeel
3. de infrastructuur
4. de haltes.

Daarnaast dient meer aandacht besteed te worden aan het imago en aan de marketing van het openbaar vervoer. In de concessievoorwaarden zullen we nadrukkelijk vragen om een marketingplan en om mogelijkheden om het imago van het openbaar vervoer te verbeteren (bijvoorbeeld vernieuwen van het wagenpark, verbeteren van de informatievoorziening, verbeteren van de communicatie met de (potentiële) reiziger.

5.3.1 Kwaliteit van de uitvoering

Om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren willen we de frequentie en trajectsnelheid op diverse verbindingen verbeteren. In de onderstaande tabel hebben we aangegeven wat, ons inziens, het gewenste basiskwaliteitsniveau is van de verbindende streeklijnen, HOV en sneltram, stadsgewestelijk en regionaal ontsluitend en tangentieel vervoer, stadsvervoer en spitslijnen.

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

Tabel 5.1: SMPU⁺-doelstellingen frequentie en trajectsnelheden

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

Bij een aantal verbindingen wordt het gewenste kwaliteitsniveau op dit moment nog niet gehaald. Voor zover we als vervoerautoriteit verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van het openbaar vervoer op deze verbindingen willen we de komende periode werken aan een kwaliteitsverbetering. De focus ligt daarbij primair bij het opwaarderen van de corridors (zie 4.2.2). We zullen beginnen met de volgende corridors:

- Amersfoort – Leusden – Woudenberg
- Amersfoort – Utrecht
- Amersfoort – Soest
- Amersfoort – Bunschoten.

In overleg met de andere vervoerautoriteiten in de provincie gaan we na of het mogelijk is de kwaliteit van het openbaar vervoer op de andere corridors ook te verbeteren. Het streven is er op gericht de kwaliteit van het totale netwerk te verbeteren; dit is van groot belang voor reizigers en overheden.

5.3.2 Kwaliteit van materieel en personeel

De kwaliteit van het materieel en het personeel draag in belangrijke mate bij aan het oordeel van (niet)reizigers over het openbaar vervoer. De kwaliteit van het materieel wordt bepaald door het aantal zitplaatsen, zitcomfort, reinheid, instap (lagevloer of niet), aanwezigheid van camera's, roetfilters, informatievoorziening over de lijndienst en de bestemming etc. Bij de kwaliteit van het personeel speelt de bejegening een rol (onder meer van mensen met een lichamelijke of geestelijke beperking) evenals beheersing van taal, voorkomen etc.

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. Om de sociale veiligheid en toegankelijkheid te verbeteren worden ook eisen geformuleerd. De vervoerder is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het door hem ingezette materieel en personeel. Wij zullen echter doelgericht toezien op het verbeteren van de fysieke en sociale toegankelijkheid van het openbaar vervoer, met name voor de minder mobiele mensen. Ook zullen wij ter bewaking van de kwaliteit een gebruikerspanel oprichten.

5.3.3 Kwaliteit van de infrastructuur

Het verbeteren van de kwaliteit van infrastructuur voor het gebruik door het openbaar vervoer zal met het toenemende gebruik van de wegen meer aandacht en inspanning vragen. Om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren is het noodzakelijk het openbaar vervoer prioriteit te geven boven het autoverkeer. Dit kan door "eigen" infrastructuur, maar ook door prioriteitsvoorzieningen op de kruisingen. Het openbaar vervoer profiteert ook van algemene doorstromingsmaatregelen. Een goede infrastructuur kan verder een bijdrage leveren aan comfortverbetering, bijvoorbeeld door juiste verharding, minder stoppen en optrekken en de vormgeving van haltes. Wegbeheerders zullen bij het ontwerp van de infrastructuur meer rekening moeten houden met de doorstroming, de veiligheid en het gewenste comfort van het openbaar vervoer. De provincie Utrecht streeft ernaar de kwaliteit van het openbaar vervoer op een aantal corridors op te waarderen. Door het uitvoeren van een pakket van (kleine) maatregelen kan op een corridor tijdwinst worden behaald.

Voor een effectieve aanpak van infrastructuur voor het hele OV-netwerk is samenwerking met wegbeheerders, vervoerbedrijven en gemeenten van groot belang.

Het beheer en onderhoud van verkeersregelininstallaties waar zich een prioriteitsvoorziening voor de bus bevindt is een aandachtspunt. Het blijkt dat installaties regelmatig niet of niet naar behoren werken¹⁷.

¹⁷ Dit geldt ook voor de voorzieningen die in de voertuigen zijn aangebracht.

Door een scherpe monitoring kunnen deze storingen snel worden opgemerkt en aangepakt. Hierdoor kunnen (onnodige) wachttijden voor het openbaar vervoer voorkomen worden. Ook het beheer en onderhoud vanabri's aan provinciale wegen verdient aandacht.

5.3.4 Kwaliteit van haltes

De kwaliteit van de haltes wordt bepaald door diverse factoren: beschikbaarheid van openbaar vervoervoorzieningen en toegankelijke infrastructuur (voor voetgangers, auto en fiets), parkeer- en stallingsfaciliteiten, informatievoorziening in en kwaliteit van de wachtruimtes. Bij grotere haltes (knooppunten) speelt ook de beschikbaarheid van andere voorzieningen een rol (winkels, kantoor- en vergaderlocaties, kinderopvang, recreatiemogelijkheden, fietsverhuur).

Voor de bushaltes hanteert de provincie Utrecht vier kwaliteitsniveaus.

1. Haltes met minimaal 200 reizigers per dag. De halte bestaat uit tweeabri's met elk achterpanelen voorzien van verlichting, bank en vuilnisbak en een overdekte fietsenstalling.
2. Haltes met meer dan 40 en minder dan 200 reizigers per dag. De halte bestaat uit eenabri met achterpanelen voorzien van verlichting, bank en vuilnisbak en een overdekte fietsenstalling.
3. Haltes met meer dan vijf en minder dan 40 reizigers per dag. De halte bestaat uit eenabri en achterpanelen voorzien van verlichting, vuilnisbak, bank en fietsklemmen.
4. Haltes met minder dan vijf reizigers per dag. De halte bestaat uit een haltepaal met vertrekstaat en verlichting.

Uit het oogpunt van sociale veiligheid streeft de provincie Utrecht ernaar alleabri's transparant uit te voeren en te verlichten. Dichte begroeiing rond deabri wordt vermeden. We passen, uiterlijk in 2007, de bestaande haltevoorzieningen aan het gewenste kwaliteitsniveau aan. De kwaliteitsaspecten per niveau zullen we vooraf nog nader uitwerken.

Daarnaast zullen we in overleg met de andere wegbeheerders nagaan of het mogelijk is de kwaliteit van haltes meer op elkaar af te stemmen. We willen in de planperiode ook haltes zodanig aanpassen dat de toegankelijkheid van het busvervoer en de halte zelf voor minder mobiele verbeterd is.

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.

5.4 Innovatie

Met de invoering van de Wet personenvervoer 2000 zijn nieuwe bestuurlijke, financiële en bedrijfsmatige verhoudingen in het openbaar vervoer geïntroduceerd. Deze nieuwe verhoudingen moeten leiden tot 'een innovatieve, prikkelende omgeving en daadwerkelijke vernieuwing'. Anticiperend op de invoering van marktwerking en op de bezuinigingen in het openbaar vervoer hebben OV-bedrijven zich vooral gericht op het ontwikkelen van maatregelen om de bedrijfsvoeringskosten te verminderen. Dit heeft onder andere negatieve gevolgen voor de creatieve en innovatieve kracht van bedrijven.

Het ontwikkelen van nieuwe producten en het aanspreken van potentiële (groepen van) reizigers zijn noodzakelijk, wil het openbaar vervoer het gewenste marktaandeel behouden en kunnen inspelen op de grotere kriskrasstromen en de ontwikkeling van de steden. Als provincie zien we het als onze taak innovaties te stimuleren. Concreet gaat het om:

- het formuleren van de concessievoorwaarden;
- het stimuleren van het vormen van consortia en samenwerkingsverbanden;
- het versterken van de relatie tussen klant en vervoerbedrijf;
- het stimuleren van kleinschalige vernieuwingen.

Formuleren van de concessievoorwaarden

Vernieuwende initiatieven ontstaan waar het traditionele openbaar vervoer steken laat vallen. Het op deze niches inspringen is alleen mogelijk als de concessie daarvoor ruimte laat. Onze inzet is om bij het formuleren van de voorwaarden voor de concessie zoveel mogelijk ruimte te creëren voor nieuwe initiatieven.

Stimuleren van het vormen van consortia en samenwerkingsverbanden

De openbaarvervoer sector is moeilijk toegankelijk voor nieuwe ondernemers omdat de startkosten (materieel en personeel) erg hoog zijn. Daarnaast zijn bedrijven uit aangrenzende sectoren of nieuwe bedrijven te klein of bezitten maar een deel van de capaciteiten die nodig zijn om openbaar vervoer te verzorgen. De provincie Utrecht is van mening dat vernieuwing kan worden verwacht van consortia van bedrijven, die elk een aandeel leveren vanuit hun eigen expertise en ervaring. De vorming van consortia zal door de provincie Utrecht worden gestimuleerd door hieraan in het aanbestedingsbestek expliciet aandacht te besteden. De provincie Utrecht zal zich ook inzetten voor het bij elkaar brengen van partijen voor het uitvoeren van openbaar vervoer (zogenaamd openbaar vervoermanagement). Daarnaast kan wellicht ook samenwerking worden gestimuleerd tussen het openbaarvervoerbedrijf en bijvoorbeeld recreatieondernemers. Gedacht kan worden aan de inzet van bijzondere voertuigen als vervoermiddel naar bijvoorbeeld een dierenpark of andere recreatievoorzieningen. De provincie ziet daarnaast kansen voor nieuwe collectieve vervoerproducten die het gebruik van openbaar vervoer in combinatie met de fiets stimuleren; bijvoorbeeld voorzieningen om de fiets mee te nemen in de bus en combikaartjes voor openbaar vervoer en fietsverhuur.

Versterken relatie klant-bedrijf

Innovatieve ideeën komen ook voort uit het luisteren naar de klant en het zoeken naar een gat in de markt. Bij de aanbesteding van concessies richten vervoerbedrijven zich met name op de wensen van de overheid, zoals beschreven in het aanbestedingspakket, en alleen in indirecte zin op de klant. De provincie Utrecht wil de openbaarvervoerbedrijven stimuleren klanten nauwer te betrekken bij het vormgeven van het openbaarvervoerproduct. Dat kan door hierop gerichte voorwaarden te stellen in de aanbestedingsprocedure of door als beoordelingscriterium op te nemen de mate waarin en de wijze waarop de vervoerder tijdens de looptijd van de concessie de inbreng van klanten zal omzetten in producten.

Stimuleren kleinschalige vernieuwingen

Veel ideeën voor nieuwe OV-producten komen niet tot uitvoering omdat de financiële risico's, met name voor individuen en nieuwe bedrijfjes, een obstakel vormen.

De provincie Utrecht streeft ernaar samen met de vervoerder of een andere initiatiefnemer de beschikbare subsidieregelingen voor het stimuleren van kleinschalige vernieuwingen in te zetten. Ook zullen wij op korte termijn een experiment doen met gratis of goedkoper openbaar vervoer.

5.5 Opdrachtgeversrol en samenwerking

De verhouding vervoerder-opdrachtgever willen we verder verzakelijken. De vervoerder gaan we aansturen en afrekenen op de kwaliteit van de uitvoering (snelheid, stiptheid, comfort, netheid). Daarnaast gaan we de uitvoering van de concessie op diverse punten monitoren. Mogelijk kunnen we dit samen met andere vervoerautoriteiten oppakken.

We zien openbare aanbesteding van het openbaar vervoer en het ontwikkelen van een exploitatiebeleid als een belangrijk middel om bedrijven te prikkelen tot creativiteit en om de kostendekkingsgraad te verhogen.

We gaan de randvoorwaarden aangeven waarbinnen vervoerbedrijven hun aanbod dienen te ontwikkelen en uit te voeren. De ervaringen van andere vervoerautoriteiten met openbare aanbesteding zijn hierbij belangrijke input. We geven er de voorkeur aan de randvoorwaarden zoveel mogelijk met de andere vervoerautoriteiten in dit gebied op te stellen.

Bij de invulling van onze opdrachtgeversrol willen we ons meer laten beïnvloeden door de wensen en behoeften van gebruikers. Dit kan op diverse momenten in het proces van beleid en uitvoering gebeuren, bijvoorbeeld door een gebruikerspanel een rol te geven in de aanbesteding (opstelling programma van eisen, beoordeling offertes) of bij de controle op de uitvoering. Gebruikers kunnen ook een rol spelen bij de ideeënvorming over innovatieve projecten.

De Provincie Utrecht heeft voor zijn busconcessies een gezamenlijk Consumenten-platform. In dit ROCOV (Regionaal Overlegorgaan Consumenten Openbaar Vervoer) zijn vertegenwoordigd: Cliëntenbelang Utrecht, Fietzersbond 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.

De provincie kan de doorstroming van de buslijnen direct beïnvloeden door de wijze waarop zij eigen wegen beheert. Voor het overige wordt de doorstromingssnelheid en het comfort bepaald door de verkeerssituatie in de kernen van gemeenten en op de rijkswegen. In overleg met de gemeenten en het Rijk willen we de komende jaren een evenwicht bereiken tussen de kwaliteit van het openbaar vervoer en de kwaliteit van de infrastructuur.

5.6 Toegankelijkheid

De groep mensen met een mobiliteitsbeperking zal de komende jaren in omvang toenemen.

Vergrijzing, een langere levensloop voor mensen met een beperking, groei van de bevolking en toename van de mobiliteitsvraag van met name jonge mensen met een beperking leiden tot de noodzaak het openbaar vervoer toegankelijker te maken. Mensen met een beperking voeren hun dagactiviteiten meer en meer uit op een andere plaats (vermaatschappelijking van de zorg). Ook dit leidt tot een toename van de vraag naar toegankelijk openbaar vervoer.

In aansluiting op deze ontwikkelingen en op het beleid van de rijksoverheid, streven we er naar de integratie en maatschappelijke participatie van ouderen en mensen met een beperking te verbeteren. De provincies hebben op 28 oktober 2002 de Intentieverklaring Toegankelijkheid Openbaar Vervoer ondertekend. Met deze verklaring spreken de provincies het voornemen uit bij de inrichting van busstations, trams en reisinformatie het handboek voor Toegankelijkheid te gebruiken¹⁸. Met deze intentieverklaring wordt aangesloten op de wet 'Gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte' van 26 juni 2002. Tevens wordt geanticipeerd op toekomstige wet- en regelgeving. De realisatie van onze ambities voor toegankelijkheid is afhankelijk van de financiële mogelijkheden die het Rijk schept.

Mensen met een beperking kunnen voor het gebruik van het openbaar vervoer kiezen uit twee mogelijkheden.

- Regulier openbaar vervoer (inclusief CVV): voor reizigers die zelfstandig gebruik maken van openbaar vervoer.
- Vervoer op maat. Reizigers die niet in staat zijn zelfstandig gebruik te maken van openbaar vervoer kunnen hiervan gebruik maken als zij voldoen aan de bepalingen van de Wet Voorzieningen gehandicapten.

Wij zullen ons met name richten op de verbetering van de fysieke en sociale toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer. De maatregelen hebben betrekking op de informatievoorziening, de haltes en het materieel.

¹⁸ Inclusief de door het landelijk bureau Toegankelijkheid ontwikkelde wenkbladen.

Toegankelijkheid en informatie

De provincie streeft naar betere informatievoorziening bij de haltes. Dynamische informatievoorzieningen hebben in stedelijk gebied en bij knooppunten (zie hoofdstuk 8) sterk de voorkeur. Informatieverstrekking via internet is belangrijk omdat deze informatie, met enige aanpassing, ook voor mensen met een visuele beperking toegankelijk is.

Toegankelijkheid en haltes

De provincie zorgt voor een goede toegankelijkheid van de haltes aan provinciale wegen. Tevens stimuleert de provincie gemeenten om voor de haltes aan gemeentelijke wegen aandacht aan de toegankelijkheid te besteden.

Toegankelijkheid en materieel

Om het openbaar vervoer voor zo veel mogelijk mensen toegankelijk te maken, achten wij het wenselijk:

- dat in 2010 het hele stadsvervoer van de steden Utrecht en Amersfoort is voorzien van lagevloerbussen;
- te streven naar lagevloerbussen voor het streekvervoer en de haltes zover nodig aan te passen;
- gemeenten individuele vervoersvoorzieningen te laten creëren voor reizigers voor wie ook het CVV niet toegankelijk is.

Wij zullen ons in de planperiode ook inzetten om het regulier openbaar vervoer zoveel mogelijk toegankelijk te maken voor minder mobiele mensen, zoals rolstoelgebruikers. Het CVV is overigens nu al toegankelijk voor mensen met een rolstoel.

5.7 Sociale veiligheid

Sociaal veilig openbaar vervoer is aantrekkelijk voor reizigers en zal, doordat het imago verbetert, nieuwe reizigers aantrekken. Het begrip veiligheid heeft een objectieve en een subjectieve component. Objectieve veiligheid heeft betrekking op de feitelijke veiligheidssituatie, subjectieve veiligheid wordt bepaald door het gevoel van veiligheid dat mensen ervaren.

Het is niet slecht gesteld met de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Utrecht. Deze conclusie is gebaseerd op twee bronnen:

- *Kwaliteitsthermometer*. Connexxion voert één maal per jaar een onderzoek uit onder gebruikers van stad-, streek- en sneldiensten. In het onderzoek wordt de waardering van de reizigers gevraagd over een groot aantal aspecten van het openbaar vervoer. De veiligheid van de halte en busstation en de veiligheid in de bus zijn twee aspecten die in het onderzoek aan de orde komen. Het huidige oordeel van de klant over veiligheid zegt iets over hoe reizigers veiligheid 'ervaren'. De provincie streeft ernaar dat in 2010 in het streekvervoer de waardering van de veiligheid in de bus 8 is (huidige niveau 7), de veiligheid bij de halte 8 (huidige niveau 7,4). Voor het stadsvervoer Amersfoort streeft de provincie Utrecht naar dezelfde waardering.
- *Meldingen* van agressie en vandalisme door chauffeurs en toezichthouders. Deze geven een indicatie van de objectieve veiligheid. De provincie streeft ernaar dat het aantal meldingen in 2010 voor streekvervoer en stadsvervoer op hetzelfde niveau blijft. Dit betekent een relatieve daling wanneer uitgegaan wordt van een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer.

Om de sociale veiligheid in en rondom het openbaar vervoer te verbeteren, willen wij de volgende maatregelen bevorderen:

- meer toezichthouders in bussen
- het uitrusten van bussen met camera's
- het starten van voorlichtingscampagnes op scholen om problemen rondom sociale veiligheid te voorkomen

- in marketingmaatregelen nadruk leggen op sociale veiligheid van voertuigen en haltes
- onderzoeken of het wenselijk is alle overdekte fietsenstallingen te voorzien van verlichting (deabri's aan provinciale wegen zijn voorzien van verlichting)
- gemeenten stimuleren bij ontwerp/aanpassing van stations en knooppunten aandacht te geven aan sociale veiligheid.

Om ervoor te zorgen dat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd zullen wij in de concessievoorwaarden opnemen voor welke maatregelen de vervoerder verantwoordelijk is. De maatregelen waarvoor we als provincie zelf verantwoordelijk zijn vanuit onze taak als beheerder van het provinciale wegennet, worden opgenomen in ons uitvoeringsprogramma.

5.8 Financiering Openbaar Vervoer

In de regiobekostiging van het streekvervoer staat de prestatie van de decentrale overheid en van de vervoerder centraal. Hoe meer reizigers en opbrengsten, hoe hoger de rijksbijdrage. Het huidige systeem is dus opbrengstafhankelijk (prestatie) en heeft een duidelijke prikkel om decentrale overheden en daarmee vervoerders te stimuleren.

De minister van Verkeer en Waterstaat wijzigt de financieringsmethodiek met ingang van 2004. De middelen voor het openbaar vervoer worden dan op basis van structuurkenmerken verdeeld, met daarna op termijn een ontschotting met de Gebundelde Doeluitkering (GDU+). Het uiteindelijke doel is een regionaal fonds voor verkeer en vervoer¹⁹.

De hoofdlijnen voor de financiering van het openbaar vervoer voor de komende jaren zijn:

- afschaffen van regiobekostiging als financieringssysteem;
- terugbrengen van het aantal decentrale overheden naar negentien, waarmee de VOC-gemeenten zoals Amersfoort onder verantwoordelijkheid van de provincies/kaderwetgebieden komen;
- bevriezen van de hoogte van de rijksbijdrage voor zes jaar (tot 2010) met als ijkjaar 2003;
- vanaf 2005 jaarlijks een opslag van twee procent groei toekennen, te verdelen volgens nog vast te stellen structuurkenmerken.

Wat betreft het tarievenbeleid hebben decentrale overheden de mogelijkheid een eigen systeem van vervoerbewijzen in te voeren, maar zij moeten wel de kaartjes van het nationaal vervoerbewijs accepteren.

In nauw overleg met de vervoerders worden een gezamenlijk tarievenbeleid en een chipkaart ontwikkeld.

Door het invoeren van tarievenbeleid (eigen vervoerbewijzen, specifieke kortingen) kan het aantal reizigers worden vergroot, terwijl anderzijds het provinciale budget voor openbaar vervoer kan worden verruimd door het verhogen van de opbrengsten.

Voor het spoorvervoer heeft de provincie geen taken, bevoegdheden en middelen. Het Rijk is opdrachtgever van de Nederlandse Spoorwegen en geeft de subsidie. Om onze ambities voor het regionaal spoorvervoer te ondersteunen reserveren we een budget. Gemeenten en vervoerders kunnen een beroep doen op dit budget voor zover het gaat om projecten ter verbetering van de kwaliteit van het regionaal spoorvervoer.

¹⁹

Kabinetsstandpunt IBO-OV, voorjaar 2002

6. FIETS

Doelen

- Het realiseren van een doelmatig en comfortabel netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voor met name korte reisafstanden. Dit moet leiden tot een toename van het gebruik van de fiets als vervoermiddel op korte reisafstanden.
- Het realiseren van een samenhangend netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voor het toeristisch-recreatief fietsverkeer.
- **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.**

6.1 Visie en doelen

In Nederland wordt de fiets voor bijna dertig procent van alle verplaatsingen gebruikt. De fiets is, na de auto, de tweede vervoerswijze van Nederland. In absolute zin schommelt het fietsgebruik al bijna twintig jaar rond de 12 tot 13 miljard kilometer. Aangezien de bevolking toeneemt, daalt het gemiddeld gebruik van de fiets per Nederlander. Omdat daarnaast het gebruik van andere modaliteiten toeneemt, wordt het aandeel van de fiets in de totale mobiliteit kleiner: van acht procent in 1985 tot zeven procent in 2001. In het woon-werkverkeer is de afname nog veel groter: van ruim acht procent naar iets meer dan zes procent, ofwel een afname van meer dan twintig procent.

In de provincie Utrecht ligt het fietsgebruik tien procent boven het landelijk gemiddelde. Dat is niet verwonderlijk. Onze provincie heeft een aantrekkelijk 'fietsklimaat': korte afstanden tussen kernen, een fijnmazig fietsnetwerk en voor de recreatieve fietser een aantrekkelijke omgeving. Wij hebben, in het kader van het project Agenda 2010, uitgesproken de provincie Utrecht als fietsprovincie te willen profileren. Doel is een toename van het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto en als toeristisch product.

Op korte reisafstanden, tot 7,5 kilometer, is de fiets een serieus alternatief voor de auto. Zeventig procent van de verplaatsingen in onze provincie is korter dan 7,5 kilometer. Het moet dus mogelijk zijn een belangrijke bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen te leveren door meer van deze verplaatsingen per fiets te laten plaatsvinden. Korte autoritten leveren bovendien een grote bijdrage aan de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen. Wij willen door het realiseren van een doelmatig en comfortabel netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voor met name korte reisafstanden de aantrekkelijkheid van de fiets ten opzichte van de auto vergroten. Dit moet leiden tot een toename van het gebruik van de fiets op reisafstanden tot 7,5 kilometer en reductie van vermijdbare automobiliteit.

Meer dan tien miljoen Nederlanders stappen jaarlijks regelmatig op de fiets voor het maken van een recreatieve fietstocht. Ook worden jaarlijks meer dan 300.000 fietsvakanties gehouden. Uit het dagrecreatieonderzoek blijkt dat 31 procent van de ruim drie miljoen recreatieve uitstapjes in Utrecht fietsdagtochten betreft. Verwacht wordt dat de belangstelling voor het recreatief fietsen in onze provincie verder zal groeien, zowel vanuit Nederland als vanuit het buitenland. Met de verstedelijking ontstaan echter beperkingen voor recreatief fietsen; er komen steeds meer barrières. Ons beleid is daarom gericht op het realiseren van een samenhangend netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voor het toeristisch recreatief fietsverkeer.

De verschillende doelstellingen voor de fiets sluiten op elkaar aan. Door de netwerken voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer en voor recreatief fietsen op elkaar aan te sluiten, versterken ze elkaar en ontstaat een sluitend provinciaal netwerk van fietsverbindingen.

6.2 Strategie

De strategie van de provincie Utrecht om het fietsgebruik te stimuleren berust op vier pijlers.

- I. Het ontwikkelen en realiseren van een samenhangend netwerk van fietsverbindingen
- II. Verbeteren van de kwaliteit van de fietsverbindingen
- III. Verbeteren van de overstap- en stallingsvoorzieningen
- IV. Marketing en promotie

6.2.1 Samenhangend fietsnetwerk

In de provincie is een zeer uitgebreid aanbod aan fietspaden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom (zie bijlage 5). Ze worden gebruikt voor zowel woon-werk/schoolverkeer als recreatie. Om een optimaal fietsgebruik op met name de korte afstanden te realiseren, moeten de woon- en werkgebieden waartussen een belangrijke uitwisseling plaatsvindt (de hoofdroutes) direct en snel met elkaar worden verbonden.

Als uitgangspunt geldt hierbij dat de omrijfactor maximaal 1,3 mag bedragen; dat wil zeggen dat een fietser geen grotere afstand hoeft af te leggen dan 1,3 maal de lengte van de rechte lijn tussen vertrekpunt en doel.

De hoofdroutes zijn in de kaart aangegeven. Het kaartbeeld laat zien dat op een aantal van de belangrijkste woon-werk/schoolrelaties een verbetering mogelijk is; er ontbreken nog verbindingen. Het realiseren van deze verbindingen heeft voor ons hoge prioriteit. De nadruk ligt daarbij op routes waar naar verwachting veel fietsers gebruik van gaan maken. Deze routes vervullen overigens ook een belangrijke functie in het recreatieve fietsnetwerk.

Concreet gaat het om de volgende hoofd fietsroutes:

1. Uithof-Zeist
2. Leusden-Amersfoort kruising A28
3. Soest-Amersfoort Noord
4. Houten-Nieuwegein Centrum
5. Houten-Nieuwegein Zuid
6. Houten-Vianen
7. Amersfoort De Hoef-Hoevelaken
8. Leusden-Zuid-Amersfoort
9. Baarn-Amersfoort Noord
10. IJsselstein-Nieuwegein
11. Bilthoven-Utrecht
12. Harmelen-Woerden

In de planperiode zullen we eveneens investeren in puur het recreatieve fietspadennetwerk, waar verbindingen ontbreken en waar de kwaliteit soms onvoldoende is. De hoogste prioriteit hebben projecten die een bijdrage leveren aan de toegankelijkheid van De Grebbelinie en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

6.2.2 Kwaliteit

De kwaliteitseisen die worden gesteld aan een fietsverbinding zijn sterk afhankelijk van het motief van de gebruiker. Voor de recreatieve fietser ligt de hoogste prioriteit bij een fijnmazig net met veel keuzemogelijkheden. Wat de ondergrond betreft kan soms worden volstaan met een schelpenpad. Voor woon-werk/schoolverkeer zijn een rechtstreekse, comfortabele route, bij voorkeur met wegverlichting, en goede overstap- en stallingsvoorzieningen de belangrijkste eisen. Verkeersveiligheid staat bij beide voorop.

Kaart 6.1 Hoofdfietsroutes

Verbindingen, keuzemogelijkheden en fijnmazigheid zijn in paragraaf 6.2.1 aan de orde geweest. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de kwaliteit van de ondergrond, doorstroming, sociale veiligheid en overstap- en stallingsvoorzieningen.

Eisen/Verplaatsingsmotief	Woon- werk/school	Recreatie
Directe verbindingen (paragraaf 6.2.1)	X	
Keuzemogelijkheden (paragraaf 6.2.1)		X
Fijnmazig netwerk (paragraaf 6.2.1)		X
Verkeersveiligheid (hoofdstuk 7)	X	X
Ondergrond	X	
Doorstroming	X	X
Verlichting (sociale veiligheid)	X	
Bewegwijzering	X	X
Overstap- en stallingsvoorzieningen (paragraaf 6.3.1)	X	

Tabel 8.1 Eisen aan het fietsnetwerk

Op dit moment is er geen systematisch inzicht in de kwaliteit van de belangrijkste hoofdfietsroutes in de provincie Utrecht. In samenwerking met de Fietzersbond zullen wij een *fietscomfortmeting* uitvoeren. Vooralsnog gaat het hierbij alleen om de provinciale fietspaden. Op die manier ontstaat inzicht in de kwaliteit van het fietsnetwerk in de hele provincie Utrecht. We verwachten dat andere wegbeheerders zich hierbij aansluiten.

Daarnaast willen wij de mogelijkheid onderzoeken om samen met andere wegbeheerders het fietsgebruik beter in kaart te brengen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van door gemeenten uitgevoerde bevolkingsenquêtes.

Wegdek: asfalt of schelpenpad?

De eisen die worden gesteld aan de kwaliteit van het wegdek zijn afhankelijk van het gebruik. De hoogste eisen worden gesteld door gebruikers met een woon-werkmotief. Voor de belangrijkste woon-werkrelaties stellen we ons tot doel dat in 2010 zeventig procent van de fietspaden is voorzien van asfalt. Voor het recreatief fietsverkeer is asfalt ook het uitgangspunt – met name waar sprake is van medegebruik door skaters – maar soms volstaat een schelpenpad.

Doorstroming

Met name in het stedelijk gebied heeft de fiets op kruisingen een lage prioriteit, met als gevolg lange wachttijden. Door het optimaliseren van verkeersregelinstanties (VRI's) kan de doorstroming van de fiets worden verbeterd. We stellen ons tot doel dat in 2010 sprake is van een maximum wachttijd van 15 seconden per kilometer.

Bewegwijzering

Fietsbewegwijzering moet zowel voor het woon-werk/school als voor het recreatieve fietsverkeer compleet zijn. De ter plaatse onbekende fietser moet erop kunnen vertrouwen dat deze voorziening optimaal aanwezig is. Wegbeheerders zijn hiervoor verantwoordelijk. De coördinatie is in handen van de ANWB. De provinciale wegen zijn doorgelicht en de aanpassingen in overleg met andere wegbeheerders nagenoeg gerealiseerd. Op gemeentelijke wegen zal een inventarisatie moeten plaatsvinden naar de tekortkomingen, gevolgd door een plan van aanpak. Voor recreatief gebruiken ontwikkelen we fietsroutes, in kaart gebracht en (eventueel) bewegwijzerd in samenwerking met gemeenten, recreatieschappen, ANWB en anderen.

Sociale veiligheid

Sociaal veilige fietspaden zijn aantrekkelijk voor de gebruikers en zullen nieuwe gebruikers aantrekken. De sociale veiligheid kan worden verbeterd door het aanbrengen van verlichting en het overzichtelijk maken van sociaal onveilige locaties. De aanpak van sociaal onveilige situaties nemen we mee in het onderhoud en beheer.

6.2.3 Overstap- en stallingsvoorzieningen

De fiets kan een belangrijke schakel zijn in een vervoerketen. Met name goede overstapmogelijkheden van fiets naar het openbaar vervoer en de auto kunnen de aantrekkelijkheid van de hele verplaatsingsketen verbeteren. Voorwaarde is dat knooppunten, zoals trein- en busstations, transferia, maar ook bushaltes en carpoolplaatsen, goed bereikbaar zijn per fiets en dat er voldoende, hoogwaardige stallingsvoorzieningen zijn (denk aan fietskluizen, bewaakte stallingen). Bij transferia en stations is de beschikbaarheid van een fiets in een systeem van 'Park+Bike' een belangrijke optie in de vervoerketen.

Veel van de fietsverplaatsingen hebben als bestemming centrumgebieden. Het verbeteren van stallingsvoorzieningen bij winkels en uitgaansgelegenheden kan eveneens een bijdrage leveren aan het gebruik van de fiets. NS, gemeenten en bijvoorbeeld het recreatieschap zijn de aangewezen partijen om stallingsvoorzieningen te realiseren en te verbeteren. Als provincie willen we een stimulerende rol spelen, door financieel bij te dragen aan de realisatie van stallingsvoorzieningen. Nauw gelieerd aan het onderwerp fietsstallingen is de diefstal van fietsen. Uit onderzoek blijkt dat de kans op fietsdiefstal een belangrijke rol speelt bij de keuze om voor een verplaatsing de fiets te nemen. Met andere woorden: fietsdiefstal (en de angst daarvoor) belemmert het fietsgebruik. Wij stimuleren dan ook bij voorkeur de realisatie van afgesloten en bewaakte stallingsvoorzieningen. Bewaakte stallingsvoorzieningen en een strengere aanpak van fietsdiefstal, in combinatie met een intensivering van de handhaving, zijn hiervoor de aangewezen instrumenten. Een goede stap lijkt gezet met het inbouwen van herkenningschips in nieuwe fietsen. Registratie van de eigenaar en het scannen door de politie maakt fietsdiefstal minder lucratief.

6.2.4 Marketing en informatie

Samen met gemeenten kunnen we een belangrijke bijdrage leveren aan een gunstig 'fietsklimaat' door het realiseren van routes en routeaanduidingen. De afgelopen jaren heeft de nadruk daarbij gelegen op recreatieve routes. De komende jaren zullen we speciaal aandacht schenken aan de promotie van de belangrijkste woon-werkverbindingen. Bijvoorbeeld door het verzorgen van goede bewegwijzering van woon-werkroutes en het digitaal in kaart brengen van fietsvoorzieningen en het beschikbaar stellen ervan (Agenda 2010). Dit moet gestalte krijgen in nauwe samenhang met activiteiten op het gebied van vervoersmanagement.

6.2.5 Bestemmingsplannen

Bij het toetsen van bestemmingsplannen (artikel 10 WRO) besteden we specifiek aandacht aan aspecten die van invloed zijn op het gebruik van de fiets. Dit moet leiden tot een betere waarborging van het belang van de fiets in ruimtelijke plannen.

6.3 Uitvoeringsstrategie

De doelstellingen voor de fiets zijn een gezamenlijke opgave voor alle partijen die over taken, bevoegdheden of middelen beschikken om het fietsgebruik te stimuleren. De verantwoordelijkheid voor maatregelen ter stimulering van het fietsgebruik ligt bij de desbetreffende wegbeheerder.

Knelpunten, zo leert de ervaring, doen zich met name voor als het bovenlokale, gemeentegrensoverschrijdende verbindingen betreft. Als gevolg van de betrokkenheid van meerdere partijen stagneert de uitvoering of komt het project in het geheel niet van de grond. In het kader van Agenda 2010 kiezen we voor een rol als initiatiefnemer en trekker voor zowel woon-werk/school- als recreatieve verbindingen zoals de Waterlinieroute.

7. VERKEERSVEILIGHEID

Het tweede hoofddoel van het SMPU⁺ is het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden.

Doelen

- 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.
- Binnen de planperiode is een systeem van permanente verkeerseducatie beschikbaar om verkeersdeelnemers hun leven lang de benodigde kennis, vaardigheden en houding bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer.

7.1 Visie en doelen

Het is een belangrijke taak van overheden te werken aan de veiligheid van de burgers. In de provincie Utrecht zijn jaarlijks gemiddeld zeventig doden in het verkeer te betreuren. Bijna 1500 mensen raken zo ernstig gewond dat ze in een ziekenhuis moeten worden opgenomen. Wij vinden het van groot belang dat het verkeers- en vervoersysteem in Utrecht veiliger wordt. De persoonlijke gevolgen van verkeersonveiligheid zijn ingrijpend en de maatschappelijke kosten hoog.

In het concept Nationaal Verkeer en Vervoer Plan stond een ambitieuze doelstelling voor de reductie van het aantal slachtoffers in het wegverkeer. Tot 2010 moest het aantal slachtoffers dalen naar 750 doden per jaar (30 procent daling ten opzichte van 1998) en 14.000 ziekenhuisgewonden per jaar (25 procent daling ten opzichte van 1998). In de Strategische Mobiliteitsvisie Midden-Nederland, opgesteld door de bestuurlijke partners in Utrecht, wordt deze doelstelling in grote lijnen onderschreven. Het streefbeeld is om in de provincie Utrecht het aantal verkeersdoden in de periode 1998-2010 terug te dringen met 33 procent en het aantal gewonden met 14 procent. Het realiseren van deze doelstelling vereist een forse investering in het aanpassen van infrastructuur volgens de principes van Duurzaam Veilig. De helft van deze investering komt voor rekening van het Rijk.

De ambities van het Rijk zijn inmiddels drastisch bijgesteld. Er worden minder middelen vrijgesteld en er is op landelijk niveau voor de eerstkomende jaren gekozen voor een stand still-principe. In 2010 moet een geringe reductie van het aantal verkeersslachtoffers zijn bereikt; 11 procent minder doden en 6 procent minder ziekenhuisgewonden.

Deze beleidswijziging op landelijk niveau heeft consequenties voor de haalbaarheid van de regionale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Wat ons betreft blijft de regionale ambitie, als streefbeeld, overeind. Wij zetten de voorgenomen (financiële) inspanningen voor verkeersveiligheid onverminderd voort. En we vragen andere wegbeheerders hetzelfde te doen.

Het moet dan mogelijk zijn om in 2010 het aantal verkeersdoden te reduceren met 25 procent en het aantal ziekenhuisgewonden met 10 procent. Bij het Rijk zullen wij blijven aandringen op de inzet van meer middelen voor verkeersveiligheid, zodat de oorspronkelijke regionale ambitie kan worden gerealiseerd.

Gezamenlijk willen wij komen tot een uitvoeringsprogramma, waarbij vanuit het oogpunt van de omvang van de financiële middelen het noodzakelijk is prioriteiten te stellen op basis van kosteneffectiviteit. Wij zullen het voortouw nemen om te komen tot een regionaal uitvoeringsprogramma.

7.2 Maatregelen

Op de provinciale wegen valt zo'n 20 tot 25 procent van de dodelijke verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht. Jaarlijks waren er de afgelopen drie jaar gemiddeld zeventien dodelijke verkeersslachtoffers op provinciale wegen en werden er 158 slachtoffers geregistreerd die in het ziekenhuis moesten worden opgenomen. Op provinciale wegen leidt een verkeersongeval vaker tot dodelijke verkeersslachtoffers en zwaar gewonden dan op gemeentelijke wegen.

Die ernstige ongevallen op het provinciale wegennet vinden vrij geconcentreerd plaats: ruim een derde van de ongevallen met verkeersslachtoffers op provinciale wegen gebeurt op gevaarlijke kruispunten.

Er wordt een opvallende diversiteit aan toedrachten bij letselongevallen geregistreerd. Ongeveer de helft van de letselongevallen heeft als hoofdtoedracht geen voorrang verlenen, geen doorgang verlenen of onvoldoende afstand houden. Bij acht procent van de letselongevallen op provinciale wegen is sprake van een eenzijdig ongeval en bij zeven procent is een te hoog alcoholgebruik bij de bestuurder geconstateerd. Bij de andere helft speelt een zeer groot aantal overige toedrachten een rol²⁰. Het aandeel van elk van deze toedrachten is derhalve miniem.

Het verkeersveiligheidsbeleid krijgt vorm op basis van drie pijlers: infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving. Voor alle drie de pijlers willen wij het beleid en de investeringen intensiveren. Dat is nodig om de doelstelling te kunnen bereiken.

7.2.1 Infrastructuur

Het is van belang dat de verkeersinfrastructuur zodanig wordt ingericht en functioneert dat de kans op een ongeval drastisch wordt beperkt. Als zich toch een ongeval voordoet, dient de kans op ernstig letsel zoveel mogelijk te worden uitgesloten. Wij voeren een preventief beleid dat gericht is op:

1. het beperken van het ongevalsrisico. De provincie heeft per wegvak diverse kwaliteitseisen gesteld, in termen van ongevalsrisico. Door de kwaliteitseisen te koppelen aan de feitelijke ongevalsrisicocijfers wordt duidelijk waar de prioriteiten liggen;
2. (her)inrichting van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Tot nu toe concentreerde ons beleid zich op de actuele ontwikkelingen van de verkeersonveiligheid en via ons uitvoeringsprogramma namen we maatregelen op om gevaarlijke kruispunten aan te pakken. Zo waren er in 2001 op de provinciale wegen 39 verkeersonveilige kruispunten (zeven black spots (zes of meer letselongevallen in drie jaar) en 32 VOC's (twaalf of meer ongevallen in drie jaar)). In 2000 waren er negen black spots en 39 VOC's .

²⁰

Het registratieformulier voor verkeersongevallen bevat meer dan 90 mogelijke toedrachten.

Kaart 7.1 Verkeersonveiligheid wegennet

Om het accent meer te leggen op een preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid zullen we ook de potentiële onveiligheid beschouwen. Verder hebben we ook een instrument ontwikkeld dat meer inzicht geeft in de wegvakonveiligheid. We hebben daarvoor het risico van wegvakken in beeld gebracht: het gaat dan om het aantal letselgevallen per miljoen voertuigkilometers. Voor alle (549) wegvakken in beheer bij de provincie vond over de periode 1999-2001 gemiddeld 0,563 letselgeval per 1 miljoen voertuigkilometer plaats. Op 126 wegvakken met een totale lengte van 51 km is het risico groter dan 0,563 letselgeval per 1 miljoen voertuigkilometer. De meest riskante wegvakken hebben doorgaans maar een beperkte lengte en liggen aangesloten aan kruispunten. Nadere analyse van de ongevallen op deze wegen is nodig om te kunnen bepalen met welke maatregelen de veiligheid het best kan worden verbeterd.

Waar het om gevaarlijke bochten gaat, heeft de provincie inmiddels positieve ervaringen opgedaan met het plaatsen van balises. Ook hebben we maatregelen getroffen voor de veiligheid van de motorrijders (speciale vangrails).

Het kaartbeeld van de verkeersonveiligheid geeft een beeld van de wegvakonveiligheid en de onveiligheid van kruispunten. Deze kaart vormt de basis voor de afweging bij concretisering en uitvoering van maatregelen en zullen we met regelmaat actualiseren. Bij de uitwerking zullen we nagaan of de maatregelen ook ondersteund worden vanuit het oogpunt van groot onderhoud, de verbetering van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Bij het ontwikkelen en uitvoeren van infrastructurele maatregelen hanteren wij voorts de volgende uitgangspunten.

- Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld/geconcentreerd op relatief veilige wegen (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen).
- De ritten moeten zo kort mogelijk zijn. De kortste en de veiligste routes moeten zo veel mogelijk samenvallen.
- De categorisering van wegen en de uitgevoerde maatregelen moeten als resultaat hebben dat verkeerskundige functie, inrichting en gebruik (intensiteit) 'kloppen'.
- Langs gebiedsontsluitingswegen en (drukke) erftoegangswegen liggen vrijliggende fietspaden.

De toegekende verkeerskundige functie van de weg (zie hoofdstuk Wegen) bepaalt in hoofdlijnen welke inrichtingseisen in principe van toepassing zijn.

7.2.2 Educatie

Een tweede pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is educatie. Infrastructurele maatregelen bereiken niet het gewenste effect als verkeersdeelnemers de maatregelen niet begrijpen of accepteren. Wij streven op middellange termijn (2015) naar een systeem van permanente verkeerseducatie waarin de verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie krijgt bijgebracht voor een veilige deelname aan het verkeer.

Voor het ontwikkelen en uitvoeren van een programma voor permanente verkeerseducatie willen we het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) versterken. Op dit moment wordt het ROV rechtstreeks gefinancierd door het Rijk. Naar verwachting zal de bijdrage voor het ROV met ingang van 1 januari 2004 opgaan in de nieuwe brede doeluitkering (GDU+). Meer dan in het verleden willen we kaders en voorwaarden stellen aan de in te zetten maatregelen en de te verwachten resultaten. Daarbij staan de volgende drie uitgangspunten centraal.

- De keuze voor de te benaderen doelgroepen wordt op basis van een rationele afweging gemaakt. Welke doelgroepen zijn vooral 'slachtoffer' en welke vooral '(potentieel) dader'?
- Bij de keuze voor de in te zetten middelen en methoden staat effectiviteit voorop: wat is de meest effectvolle en aansprekende manier om de doelgroep te bereiken?

- Creativiteit moet daarbij niet worden geschuwd: als het effect sorteert moet gebruik worden gemaakt van nieuwe media en methoden.
- Een effectief educatiebeleid vraagt om monitoring om vast te stellen of campagnes en projecten effect hebben wat betreft het bereik en de gewenste verandering in houding en gedrag.

Bij de eerste stap op weg naar het realiseren van het eindbeeld, een systeem van permanente verkeerseducatie, ligt de nadruk op het verder professionaliseren van de educatie- en voorlichtingsactiviteiten. Daarbij geven we prioriteit aan twee doelgroepen: basisschoolleerlingen (4-12 jaar) en beginnende voertuigbestuurders (circa 16-25 jaar).

7.2.3 Handhaving

Wij hebben als regionale vervoersautoriteit en wegbeheerder belang bij een adequate uitvoering van de handhaving, die we als derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid zien. Tegelijkertijd hebben we geen directe invloed op de prioriteitstelling van politie en justitie. Om op regionaal en lokaal niveau te komen tot integraal verkeersveiligheidsbeleid (infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving) pleiten wij er al jaren voor wegbeheerders de mogelijkheid te bieden niet alleen boetes op te leggen en te innen voor parkeerovertradingen, maar ook voor andere verkeersovertradingen (bestuurlijke boetes). Deze oproep vindt voorlopig echter geen gehoor. Het Rijk heeft wel aangegeven het noodzakelijk te vinden dat de samenwerking tussen wegbeheerders en justitie op het gebied van verkeershandhaving wordt verbeterd.

Met het oog daarop zijn drie pilotprojecten gestart, waarvan één in het gebied van het BRU en één in het gebied van de Provincie Utrecht. We werken voor de uitvoering van deze pilots intensief samen met het BRU.

Naast onze actieve betrokkenheid bij twee van de drie landelijke pilots op het gebied van verkeershandhaving investeren wij indirect ook zelf in handhaving door de plaatsing van flitspalen langs provinciale wegen. Met de Politieregio Utrecht is een contract gesloten waarin het bijbehorende toezicht is vastgelegd. Bij de keuze voor een locatie voor een flitspaal speelt het ongevalsrisico op de weg of het wegvak een belangrijke rol. Wij zijn voornemens dit beleid te intensiveren. Uitgangspunt is dat er met politie en justitie zakelijke afspraken kunnen worden gemaakt over het handhavingsniveau.

7.3 Uitvoeringsstrategie

De provincie als regisseur

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het realiseren van de regionale doelstelling is een gezamenlijke opgave voor provincie, kaderwetgebied, gemeenten, Rijk, politie, justitie en maatschappelijke organisaties.

De doelstelling vraagt een intensieve samenwerking tussen alle partijen. Wij hebben daarbij een regisserende rol: we stimuleren de betrokken partijen een bijdrage te leveren aan de doelstellingen en we controleren de gemaakte afspraken. Wij willen de regionale ambitie op het gebied van verkeersveiligheid vastleggen in een convenant.

Voor het kaderwetgebied heeft het BRU de rol van regisseur. De provincie is daarbij partij als wegbeheerder.

Een gezamenlijk uitvoeringsprogramma

In onze rol van regisseur nemen we het initiatief om, samen met andere belanghebbenden, te komen tot een regionaal uitvoeringsprogramma voor verkeersveiligheidsprojecten.

Door maatregelen op elkaar af te stemmen kunnen effecten op de verkeersveiligheid worden geoptimaliseerd en worden de te leveren inspanningen van alle partijen zichtbaar. De criteria voor de verdeling van rijksmiddelen ten behoeve van het regionaal uitvoeringsprogramma willen we in gezamenlijkheid vaststellen. Wij zien kosteneffectiviteit van maatregelen als het belangrijkste uitgangspunt.

De provincie als wegbeheerder

Tot slot hebben we, als wegbeheerder, zelf een directe verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen op onze eigen wegen. We committeren ons aan de geformuleerde regionale doelstellingen. Dit zal leiden tot het intensiveren van het provinciale verkeersveiligheidsbeleid. Het investeringsbeleid voor provinciale wegen krijgt gestalte via het integrale afwegingskader van het Meerjaren Actie Programma.

8. KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Het derde hoofddoel van het beleid is het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving, tot een niveau waarbij sprake is van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving en een vitale natuur, waarbij geen vitale hulpbronnen worden uitgeput.

Doelen

- Sociale leefkwaliteit: in 2010 is de oversteekbaarheid van provinciale wegen in kernen verbeterd, evenals de sociale veiligheid van fietsverbindingen en van haltes voor het openbaar vervoer.
- **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
- **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, **NO₂** 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
- **Bodem en water:** in 2015 zijn bij provinciale wegen in kwetsbare gebieden de benodigde maatregelen genomen om verontreiniging van de bodem en het oppervlaktewater door afspoeling of calamiteiten te voorkomen.
- **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 ²¹.
- **Energie:** in 2010 is de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) door verkeer en vervoer in de provincie 0.22 Mton minder dan in 1997.
- **Externe veiligheid:** voor nieuwe situaties met kwetsbare bestemmingen geldt als streefwaarde voor het plaatsgebonden risico een kans van maximaal één op de 100 miljoen per jaar en voor de oriënterende waarde voor het groepsrisico bij transport een kans van één op de miljard bij duizend doden. Bestaande situaties moeten in 2010 voldoen aan de wettelijke ondergrenzen voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico.
- **Versnippering:** opheffing van de belangrijkste fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur voor zover veroorzaakt door provinciale wegen. In 2015 is 75 procent van de knelpunten opgelost (basisjaar is 1996).

8.1 Visie en doelen

De inrichting van het verkeers- en vervoersysteem beïnvloedt de sociale leefkwaliteit in Midden-Nederland. Spoor- en autowegen fungeren als verbinding, maar ook als barrière voor menselijk verkeer. De sociale (on)veiligheid van de openbare ruimte, waar wegen en fietspaden onderdeel van zijn, beïnvloedt mensen in hun mobiliteit en de mate waarin ze deelnemen aan het maatschappelijk leven. Ook de beschikbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoervoorzieningen in het algemeen en in het landelijk gebied in het bijzonder is van invloed op de sociale leefkwaliteit. Tenslotte wordt deze beïnvloed door een (on)veilige woonomgeving (bijvoorbeeld voor spelende kinderen) door geparkeerde en parkerende auto's.

²¹

CROW 1997.

Andere belangrijke negatieve gevolgen van verkeer en vervoer zijn:

- geluidhinder
- emissies van luchtverontreinigende stoffen en stankoverlast
- aantasting van de kwaliteit van het grondwater door vervuild regenwater dat afspoelt van wegen en verontreinigende stoffen van verkeer die via de lucht neerslaan
- verstoring van biologische processen van fauna en hinder voor mensen door koplampen van auto's en wegverlichting
- versnippering van leefgebieden voor dieren en van het landschap
- risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Wij willen de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving in de provincie Utrecht verminderen. Voor geluid, luchtkwaliteit, bodem en water, energie en externe veiligheid zijn wettelijke grenswaarden vastgesteld. Op dit moment worden die grenswaarden op diverse plaatsen in de provincie niet gehaald. Wij zijn van mening dat overschrijding van de wettelijke normen niet (langer) kan worden gedoogd. Alle overschrijdingen van MTR-waarden langs de infrastructuur in de provincie Utrecht moeten worden gesaneerd. De termijn waarop is afhankelijk van de mate van overschrijding, het aantal gehinderden en het belaste oppervlak. Voor nieuwe infrastructuur (inclusief reconstructies) of functiewijzigingen langs bestaande infrastructuur (aanleg woonwijken) willen we de ambitiekwaliteit realiseren. Met de geformuleerde doelen voor de andere aspecten vullen wij onze verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de leefomgeving verder in. Bovendien past het in eerder vastgesteld provinciaal beleid.²²

Normen en kwaliteitseisen
• Grenswaarde: <i>MTR</i> Maximaal Toelaatbaar Risico (wettelijke ondergrens)
• Kwaliteitseis: <i>Basiskwaliteit</i> kwaliteit die minimaal noodzakelijk is voor de functie van een bepaald gebied. In bepaalde gebieden is het MTR de basiskwaliteit.
• Kwaliteitseis <i>Ambitiekwaliteit</i> optimale kwaliteit voor de functie van een gebied.

De kwaliteit van de leefomgeving kan alleen worden verbeterd als:

- vermijdbare automobilititeit wordt voorkomen door mensen te verleiden andere keuzes te maken: bij het vertrek (fiets of openbaar vervoer), bij de indeling van de werkweek (deels thuis, op andere tijdstippen), bij de vestiging van hun bedrijf;
- overheden en bedrijfsleven in de provincie Utrecht samen concreet werken aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Alle betrokken partijen hebben daarbij een eigen verantwoordelijkheid en rol. De focus op het gewenste einddoel moet hetzelfde zijn;
- wij zelf de saneringssituaties langs provinciale wegen aanpakken. Uiterlijk in 2015 moeten we alle saneringssituaties langs provinciale wegen hebben opgeheven.

Als wegbeheerder zijn wij verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van provinciale wegen volgens de maatschappelijke eisen die daaraan, onder meer vanuit een oogpunt van leefbaarheid, worden gesteld. Bij het uitvoeren van deze taak maken we doorlopend afwegingen. Twee voorbeelden:

- verlichten van wegen om verkeersveiligheid te vergroten versus het verwijderen van straatverlichting om duisternis te creëren in de ecologische hoofdstructuur;
- gebruik van geluidreducerend asfalt versus een lange levensduur van oppervlakteverharding.

In de praktijk ligt het genuanceerder: door in de keuze van maatregelen (bijvoorbeeld voor type en plaats van openbare straatverlichting) rekening te houden met belangen van leefbaarheid kan een situatie worden bereikt waarin meerdere beleidsdoelen worden gediend. Eén uitgangspunt is hard: we gaan terughoudend om met het aanleggen van nieuwe infrastructuur ten behoeve van de auto.

Verbreiding van bestaande wegen kan worden overwogen evenals bundeling van verbindingen, maar nieuwe doorsnijdingen van het landschap zijn in principe niet aan de orde. Wel willen we enkele kleinschalige projecten realiseren om het autonetwerk af te ronden en ter ontlasting van kernen. De inpassing van deze projecten in de omgeving is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

In onze rol van concessieverlener voor het openbaar vervoer en bij het realiseren van fietsprojecten zetten we ons concreet in om mensen te bewegen vaker het

²²

Zoals: Nota Energiebeleid (2001), Koepelnotitie fysieke leefomgeving (2000, 2001)

openbaar vervoer en de fiets te gebruiken. Daarmee houdt onze betrokkenheid bij dit onderwerp niet op. We zien voor onszelf ook een rol weggelegd als regisseur, bijvoorbeeld in gebiedsgerichte projecten, bij het uitbreiden en aanpassen van grote infrastructurele werken. Verbeteren van de omgevingskwaliteit is daarbij een belangrijk doel. Ook willen we andere overheden en het bedrijfsleven stimuleren een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de milieubelasting en aan het efficiënt benutten van de infrastructuur. Het subsidieprogramma ‘Milieubewust op weg’²³ is een onderdeel van deze strategie.

8.2 Kwaliteitseisen en knelpunten

De kwaliteitseisen worden bepaald voor de weg en de omgeving van een weg of verbinding. Hieronder geven we voor de verschillende aspecten die de kwaliteit van de leefomgeving bepalen aan welke kwaliteitseisen wij stellen en wat de aard en omvang van de knelpunten is.

Sociale leefkwaliteit

De sociale leefkwaliteit in de provincie wordt mede beïnvloed door:

- fysieke verbindingen
 - beschikbaarheid en kwaliteit van fysieke verbindingen tussen kernen
 - barrièrewerking van fysieke verbindingen
- beschikbaarheid van openbaarvervoervoorzieningen in het buitengebied.²⁴

De beschikbaarheid van verbindingen tussen kernen is een randvoorwaarde voor sociale leefkwaliteit. De kwaliteit van de verbinding speelt daarbij ook een rol. Denk daarbij aan verkeersveiligheid (o.a. markering, onderhoud, geleiding bij gelijkvloerse kruisingen) en sociale veiligheid (verlichting, begroeiing). Naast de positieve gevolgen hebben fysieke verbindingen in de vorm van autowegen en spoorwegen echter ook negatieve gevolgen voor sociale leefkwaliteit. Zeker drukke autowegen, waar met hoge snelheid wordt gereden, en spoorwegen fungeren als een barrière voor het verkeer tussen mensen.

Het openbaar vervoer is, voor inwoners van het buitengebied, één van de vervoersvoorzieningen waarmee zij hun sociale netwerk kunnen onderhouden en kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. De sociale leefkwaliteit in het buitengebied wordt beïnvloed door de beschikbaarheid van openbaarvervoervoorzieningen (frequentie, beschikbaarheid op de dag en in de week) en de kwaliteit daarvan (prijs, fysieke toegankelijkheid voertuig, sociale veiligheid: lokalisering en inrichtingabri's). Zie ook hoofdstuk 4.

De sociale leefbaarheid staat, door de huidige inrichting van de wegen, op diverse punten onder druk. Concrete knelpunten zijn:

- matige oversteekbaarheid van de provinciale weg in kernen (en soms ook daarbuiten): N198 in Woerden en Harmelen, N224 in Renswoude, N225 (Driebergen, Doorn, Leersum, Amerongen, Elst en Rhenen), N226 in Woudenberg, N227 in Langbroek, N228 in Montfoort en de N402 (Breukelen, Maarssen, Nieuwersluis en Loenen);
- sociale veiligheid fietsverbindingen (door het ontbreken van verlichting): N201, N204, N212, N224 tussen Zeist en Woudenberg, N225 tussen Doorn en Leersum, N227 tussen Amersfoort en Quatre Bras, N229 bij Cothen ter hoogte van de rust- en parkeerplaats²⁵, N234 bij benzinepomp en tussen Eikensteinselaan en Gezichtslaan, N237 tussen Zeist en Huis ter Heide, N238, N402 tussen Nieuwersluis en Breukelen, N415 het fietspad, N416 en N417 (te weinig verlichting).

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.

²³ “Milieubewust op weg” is een specifiek uitvoeringsprogramma dat projecten bevat die de negatieve milieuaspecten tengevolge van verkeer en infrastructuur helpen verminderen (voortkomend uit MAVI).

²⁴ Bron: Koepelnotitie fysieke leefomgeving, Sociale cohesie (2001), nadere operationalisering toegespitst op wegen, verkeer en vervoer.

²⁵ Mogelijk kan hier worden volstaan met het weghalen van bosschages.

Op de kaart in bijlage 6 zijn de knelpunten voor de sociale leefkwaliteit langs weginfrastructuur aangegeven.

Geluid

Geluidhinder tast niet alleen de leefomgeving van mens en dier aan maar kan ook schadelijk zijn voor de gezondheid. Uit de Peiling Milieuhinder 2001 blijkt dat het percentage inwoners dat hinder ondervindt van geluid van het autoverkeer buiten de bebouwde kom en van treinen in onze provincie hoger is dan het landelijk gemiddelde. Ook veel recreanten geven aan hinder te ondervinden van (verkeers)geluid.

Op dit moment fungeert de Wet geluidhinder als wettelijk kader voor de maximaal toegestane hoeveelheid geluid. De beleidsvernieuwing die vanuit het rijk eind jaren negentig is ingezet voor het instrumentarium voor geluidhinderbestrijding wordt gefaseerd ingevoerd. In de planperiode zullen de hogere waarde-procedures worden afgeschaft en zal ten behoeve van het oplossen van knelpunten de Stad en Milieu-benadering uit de Experimentenwet in de Wet geluidhinder worden opgenomen. De EU-Richtlijn 'Omgevingslawaaï' vraagt om monitoring en actieplannen voor onder ander provinciale wegen. De geluidsemissies van provinciale wegen kunnen worden beheerst door het instellen van geluidsemissieplafonds. Bijlage 7 bevat een kaart waarop de locaties in de provincie zijn aangegeven waar de grenswaarde wordt overschreden. In het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) en Streekplan wordt nader ingegaan op het provinciaal beleid voor stiltegebieden, waarvoor strenge akoestische kwaliteitsniveaus gelden en waar rekening mee moet worden gehouden

Lucht

In het Besluit Luchtkwaliteit 2001 zijn wettelijke grenswaarden geformuleerd voor de luchtkwaliteit. De grenswaarden voor luchtkwaliteit (fijn stof, NO₂) zijn vastgesteld met het oog op de menselijke gezondheid. Knelpunten met luchtkwaliteit komen met name voor op weglocaties met een hoge verkeersintensiteit langs en door stedelijke gebieden. Uit de rapportage luchtkwaliteit (2001) blijkt dat op een beperkt aantal plaatsen langs provinciale wegen op dit moment de grenswaarden worden overschreden (zie bijlage 8). De verwachting is gerechtvaardigd dat, als de autonome mobiliteitsgroei doorzet, de grenswaarden voor luchtkwaliteit op deze locaties ook in 2010 worden overschreden. Hierbij houden we al rekening met ontwikkelingen in de voertuigtechniek die de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen. Vanaf 2002 wordt de luchtkwaliteit op deze locaties elk jaar berekend om de overschrijding van de norm vast te kunnen stellen.

Omdat genoemde berekeningen nog incompleet zijn en gecorrigeerd moeten worden is momenteel nog geen goed overzicht beschikbaar. Naar verwachting is dit in de loop van 2003 wel het geval.

Twee normen

- *grenswaarde*: niveau van de buitenluchtkwaliteit dat op een gegeven ogenblik (afhankelijk van de stof in 2005 of 2010) bereikt moet zijn.
- *plandrempeel*: niveau van de buitenluchtkwaliteit waarboven het maken van plannen verplicht is om uiteindelijk aan de grenswaarden die gelden in 2005 of 2010 te voldoen. Het niveau van de plandrempels wordt jaarlijks aangescherpt tot het niveau van de grenswaarde is bereikt.

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.

Bodem en water

De kwaliteit van het bodem- en oppervlaktewatersysteem langs provinciale wegen wordt aangetast door de uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer. De verontreinigende stoffen zijn minerale olie, PAK's en zware mineralen, die vrijkomen door lekkage van de voertuigen, de uitstoot van verbrandingsgassen en slijtage van wegdek en banden. De schadelijke stoffen verspreiden zich naar bodem en oppervlaktewater via afspoelend regenwater (run off), natte en droge verwaaiing en

atmosferische depositie²⁶. Via de bodem kunnen zij weer in het grondwater of het nabije oppervlaktewater terecht komen (en hierin bezinken). De belasting kan leiden tot overschrijding van de streefwaarden²⁷ voor grond, grondwater, oppervlaktewater en waterbodem.

Het ontwerp en het profiel van de weg zijn van invloed op de mate van verontreiniging. Bij provinciale wegen ontbreekt doorgaans een vluchtstrook en wordt geen ZOAB-verharding gebruikt.

Beide factoren fungeren als buffer voor de verspreiding van verontreinigende stoffen.

Infiltratiegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en gebieden waar afstroming plaatsvindt naar water met een bijzondere hydrobiologische kwaliteit zijn met name kwetsbaar voor dit soort

²⁶ Stoffen die neerslaan uit de lucht.
²⁷ Integrale normstelling stoffen.

verontreiniging door verkeer. In bijlage 9 is aangegeven langs welke trajecten van provinciale wegen gebieden liggen die kwetsbaar zijn voor aantasting van het bodem- en oppervlaktewatersysteem door afspoeling.

Energie

Ongeveer driekwart van de emissies van broeikasgassen in Nederland is het gevolg van het fossiele energiegebruik. Uit de energieverkenning 1999²⁸ blijkt dat de uitstoot van CO₂ in de provincie in 1990 6.4 Mton bedroeg en in 1995 8 Mton. Bij ongewijzigd beleid zal de uitstoot in 2010 volgens de huidige prognoses groeien naar 9 Mton. Het verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor 29 procent van de uitstoot in de provincie (landelijk is dit 17 procent). De energiesector en consumenten zijn twee andere doelgroepen die in de provincie verantwoordelijk zijn voor een groot aandeel van de uitstoot (respectievelijk 28 en 20 procent).

Er zijn op internationaal niveau afspraken gemaakt om de emissie van broeikasgassen te verminderen. Voor Nederland is het doel een emissiereductie van zes procent in de periode 2008-2012 (ten opzichte van 1990). Voor de provincie Utrecht betekent dit een reductie van 0.7 Mton CO₂ ten opzichte van ongewijzigd beleid. Het verkeer en vervoer moet voor 31 procent (= 0.22 Mton CO₂) van de reductie zorgen.

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 CO₂) als op het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie). De keuze voor maatregelen zal onderdeel uitmaken van dit provinciebrede programma klimaat.**

Externe veiligheid

De maatschappelijke en politieke aandacht voor externe veiligheid is, sinds de rampen in Enschede en Volendam, sterk toegenomen. Burgers stellen eisen aan de overheid als het gaat om de risico's van het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen, het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens. Burgers verwachten dat de overheid calamiteiten voorkomt (bijvoorbeeld door de wettelijke regels goed te handhaven).

In de wet zijn normen vastgelegd voor maximaal toelaatbare risico's. Uit risico-onderzoeken naar transport van gevaarlijke stoffen blijkt dat sprake is van overschrijding van de wettelijke grenswaarde. Langs het spoor gaat het met name om overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico in Amersfoort-Centrum en Utrecht (Oosterbaanspoor). Langs een aantal wegen wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico overschreden (A27 bij Rijnsweerd, A28 bij Zeist). Bij spoor- en vaarwegen is, vanwege de grote hoeveelheden die worden vervoerd, inzicht in de effecten belangrijk. De gegevens zijn op dit punt vaak nog onvoldoende. Het risico-onderzoek naar transport via water komt in 2003 beschikbaar.

Drie soorten normen

- *Plaatsgebonden risico*: de theoretische kans dat één persoon die zich continu bevindt in de nabijheid van een risicovolle activiteit slachtoffer wordt van een zwaar ongeval.
- *Groepsrisico*: de theoretische kans dat meerdere personen (100 of 1000) die zich continu bevinden in de nabijheid van een risicovolle activiteit slachtoffer worden van een zwaar ongeval.
- *Oriënterende waarde voor het groepsrisico*: naarmate meer personen in de omgeving van een risicovolle activiteit slachtoffer kunnen worden moet de kans op een calamiteit kleiner zijn.

Licht

Duisternis is zeldzaam in Nederland. Naarmate de verstedelijking toeneemt, neemt de hoeveelheid kunstmatig licht in de openbare ruimte toe. Kunstlicht van koplampen van auto's en straatverlichting hebben een negatieve invloed op de fauna doordat biologische processen worden verstoord. In de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden²⁹ is aangegeven op welke wijze wegbeheerders moeten omgaan met wegverlichting in natuurgebieden van de ecologische hoofdstructuur. Op dit moment is niet geheel duidelijk in hoeverre de wegverlichting langs provinciale wegen in natuurgebieden voldoet aan de richtlijn.

²⁸ Energieverkenning provincie Utrecht, februari 2000, Ecofys.
²⁹ CROW 1997.

Versnippering

Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft het Natuurbeleidsplan opgesteld waarin de ecologische hoofdstructuur (EHS) wordt beschreven. De EHS is een totaalbeeld van al bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden en de verbindingen daartussen. Het rijks- en provinciale beleid³⁰ is dat deze ecologische hoofdstructuur in 2018 is gerealiseerd.

In overleg met Rijkswaterstaat en de Nederlandse Spoorwegen zijn in 1996 voor het gebied van de provincie Utrecht de knelpunten in de EHS geïventariseerd³¹. Eenentwintig knelpunten zijn sindsdien opgelost, waarvan vijftien door de Nederlandse Spoorwegen, Rijkswaterstaat en gemeenten en zes door de provincie. Op dit moment zijn vier faunapassages in uitvoering. Langs provinciale wegen resteren nog 26 knelpunten. Verder zijn 85 kilometer van de provinciale wegen in bos en moerasgebieden een diffuse barrière. In bijlage 9 is aangegeven waar zich de belangrijkste barrières bevinden in relatie tot de ontwikkeling van de EHS en waar een faunapassage gewenst is.

8.3 Maatregelen

Om de negatieve effecten op de kwaliteit de leefomgeving te verminderen gaat de provincie de komende jaren diverse maatregelen treffen en projecten uitvoeren. Bij de stap van doelen naar maatregelen gelden een aantal vertrekpunten.

- Bij het oplossen van lokale knelpunten en het plannen van maatregelen zoeken we eerst naar bronmaatregelen (stil asfalt, schone technologie, snelheidsreductie), daarna naar overdrachtsmaatregelen (schermen, wallen, beplanting, infrastructurele inpassing) en gevelmaatregelen (isolatie). Indien ook die geen soelaas bieden, komen saneringsmaatregelen in beeld zoals functieverandering, functieverplaatsing of sloop.
- Bij het vinden van oplossingen en maatregelen voor de knelpunten in een gebied worden de ambities (wat betreft mobiliteit, milieu, recreatie, economische ontwikkeling), geldstromen en expertise van alle betrokken partijen gecombineerd. Dit draagt bij aan een verbetering van de totale omgevings- en systeemkwaliteit. Een voorbeeld van deze integrale en gebiedsgerichte aanpak is het project 'Leefbare mobiliteit op de Heuvelrug'.
- Om de ontwikkeling van knelpunten te volgen en de resultaten van uitvoeringsprojecten te meten gaan we de effecten van verkeer en vervoer op de omgeving structureel monitoren. In navolging van eerdere onderzoeken (Milieuaspecten verkeer en infrastructuur 1 en 2) vindt elke vier jaar een uitgebreid monitoringsonderzoek plaats. Het eerstvolgende onderzoek vindt plaats in 2004 (MAVI 3). Daarnaast rapporteren we jaarlijks (verplicht) over de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting.

De financiering van de maatregelen om de negatieve effecten van verkeer en vervoer te verminderen is een aandachtspunt. Door een deel van het provinciale uitvoeringsbudget voor wegen, verkeer en vervoer te oormerken voor hoofddoel drie wordt gewaarborgd dat wij de geformuleerde doelen kunnen realiseren. Een risico is dat op dit moment het overzicht nog niet compleet is van de maatregelen die nodig zijn om de wettelijke grenswaarden (met name voor geluid en lucht) te realiseren. In de loop van 2003, als het totaaloverzicht is afgerond, vindt mogelijk opnieuw besluitvorming plaats over onze doelen op het gebied van leefkwaliteit en infrastructuur en de financiering daarvan.

Voor de diverse aspecten van leefbaarheid werken we in het vervolg van deze paragraaf uit welke maatregelen moeten worden uitgevoerd.

Sociale leefkwaliteit

De leefbaarheid langs infrastructuur gaan we verbeteren door diverse maatregelen uit te voeren. Om de oversteekbaarheid van (provinciale) wegen in kernen te verbeteren wordt, na een integrale afweging, gekozen voor de inrichting van de weg binnen de bebouwde kom als erftoegangsweg (max. snelheid 30 km/uur) of voor de aanleg van een rondweg (in een beperkt aantal gevallen). Als de gemeente beheerder is van de weg die als knelpunt wordt aangemerkt, proberen we in overleg tot een oplossing te komen.

³⁰ Vastgelegd in het Beleidsplan Natuur en Landschap provincie Utrecht.

³¹ Milieuaspecten Verkeer en Infrastructuur, deel 2 (MAVI, 1996).

Uitgangspunt voor het aanbrengen van verlichting ten behoeve van sociale veiligheid is dat het wordt meegenomen bij onderhoud en reconstructie van wegen en fietsverbindingen. Gezien de ernst van een aantal knelpunten wordt hiermee niet volstaan. Op korte termijn (voor 2005) wordt op deze locaties verlichting aangebracht.

Geluid

Het beperken van de geluidhinder zal gebeuren via drie aangrijpingspunten:

1. bundeling en omleiding van verkeer: bundeling is een efficiënte manier om de totale geluidbelasting van het verkeer omlaag te brengen. Op de weg waar minder verkeer gaat rijden neemt de geluidhinder af. Op de weg waar het verkeer wordt gebundeld worden maatregelen genomen om de geluidhinder te reduceren. Omleiding van verkeer leidt ertoe dat verkeer wordt geconcentreerd en door de aanleg van geluidsreducerende voorzieningen, minder overlast veroorzaakt;
2. infrastructuur: geluidsreducerende verhardingsconstructies, verlaging van de maximum snelheid (en de bijbehorende maatregelen), bijvoorbeeld rond de stedelijke gebieden en onderliggende wegen door woonkernen.
3. omgeving: geluidswerende voorzieningen (geluidsschermen, dubbel glas), gevelvoorzieningen.

Om de hinder van het verkeer op en rond de Heuvelrug te verminderen willen we het verkeer ten noorden van de A12 zoveel mogelijk bundelen op de voorkeursroute zoals aangegeven in paragraaf 4.3.3. en ten zuiden van de A12 op de N233 en de A12. Het inrichten van wegen als erftoegangsweg, conform de wegcategory, draagt bij aan het beperken van de geluidhinder. We willen het verlagen van de snelheid op de stroomwegen rond de grote steden bespreken met rijkswaterstaat.

Uit onze recent opgestelde Geluidnota blijkt dat aanzienlijke inspanningen nodig zijn om de provinciale doelen voor geluidhinder te halen. Op grond van lokale omstandigheden willen we bepalen welke maatregel het meest effectief en ook kostenefficiënt is. Zo zullen schermen in het algemeen alleen bij ernstige knelpunten nodig zijn. Daarnaast is het streven er op gericht om alle provinciale wegen bij clusters van woningen te voorzien van geluidsreducerende verharding om daarmee het aantal ernstige knelpunten terug te dringen. Bij aanleg, reconstructie en beheer en onderhoud wordt de toepassing van geluidreducerende wegverharding ook nadrukkelijk overwogen. Op grond van de beschikbare middelen moeten echter prioriteiten worden gesteld. Dit doen we door een programma op te stellen voor het aanbrengen van geluidreducerende maatregelen waarbij een nadere afweging plaatsvindt tussen de onderhoudsplanning en de ernst van de geluidhinder. Het knelpuntenoverzicht in bijlage 7 geeft sturing aan de keuze voor de soort en locatie van de te treffen maatregelen.

Luchtkwaliteit

Een lagere emissie van verontreinigende stoffen is mogelijk door verbetering van de voertuigtechniek of toepassing van schonere brandstoffen. Dit vraagt een oplossing op nationaal en Europees niveau. Als op specifieke locaties langs provinciale wegen overschrijding van grenswaarden plaatsvindt, overwegen we een verlaging van de maximumsnelheid vast te stellen. Dit leidt tot een verminderde uitstoot.

In extreme gevallen kan worden gedacht aan het beperken van het vrije gebruik van de auto. Dit ligt in de huidige situatie niet voor de hand.

Bodem en water

De verontreiniging van het bodem- en oppervlaktewatersysteem langs provinciale wegen kan door eenvoudige voorzieningen worden gereduceerd. Deze voorzieningen breken de verontreinigende stoffen af of voorkomen verspreiding in de omgeving (door absorptie). Op dit moment wordt op twee proeflocaties³² onderzoek gedaan naar de effectiviteit van een aantal maatregelen om de negatieve effecten van run off en verwaaiing te verminderen.

De resultaten van het onderzoek worden onderdeel van het beleid voor het beheer van de provinciale wegen en we nemen ze mee bij de planning van reconstructie en aanleg van nieuwe wegen.

Energie

Als wegbeheerder kunnen we een bijdrage leveren aan de energiedoelstelling door het toepassen van energie uit asfalt, gebruik van zonne-energie (bijvoorbeeld in verlichting bij bushaltes) en vervoersmanagement voor de eigen medewerkers. Daarnaast kunnen we een stimulerende rol spelen bij het organiseren en faciliteren van energiezuinig rijden en energiegebruik voor goederenvervoer.

Externe veiligheid

Om het risico van ongevallen door vervoer van gevaarlijke stoffen te verminderen zetten we de volgende instrumenten in.

- Onderzoek: inzicht in herkomst, bestemming, omvang en soort vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water door de provincie Utrecht.
- Ruimtelijke ordening: wij wijzen locaties aan voor regionale bedrijventerreinen nabij hoofdontsluitingen en op afstand van kwetsbare bestemmingen waar hinderlijke en risicovolle bedrijven gesitueerd worden.
- Routenet en handhaving: wij willen samen werken aan het ontwikkelen een routenet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Kwetsbare bestemmingen als woongebieden worden daarbij zoveel mogelijk vermeden.
- Risicoregistratie: per 1 januari 2003 is er een registratieplicht en een plicht tot informatie van burgers. De registratie betreft niet alleen activiteiten met gevaarlijke stoffen maar ook het vervoer daarvan. Wij zijn, als wegbeheerder, verantwoordelijk voor de registratie van risico's. Daarnaast informeren wij burgers over veiligheidsrisico's door middel van risicokaarten.
- Uitvoering: sanering van risicovolle situaties. Concreet gaat het om Amersfoort-Centrum en Utrecht (spoorvervoer) en A27-Rijnsweerd en A28-Zeist (wegvervoer). Op deze locaties worden de normen voor externe veiligheid op dit moment overschreden.

Het uitwerken van een saneringsprogramma voor externe veiligheid is niet goed geregeld in Nederland. De situatie is enigszins te vergelijken met de beginfase van de bodemsanering. Wij willen met het Rijk afspraken maken over de rol en verantwoordelijkheid van de betrokken partijen (inclusief financiering).

Met de gemeente Amersfoort, het Rijk en ProRail willen we overleg voeren over verplaatsing van het rangeerterrein in de binnenstad naar een meer geschikte locatie.

Licht

Bij het ontwerp van nieuwe wegen en bij reconstructie en renovatie van provinciale wegen worden verlichtingsbronnen toegepast die zo weinig mogelijk zwerflicht veroorzaken. Daardoor blijft niet alleen de lichtvervuiling in de onmiddellijke omgeving van de weg maar ook de horizonvervuiling ten gevolge van openbare verlichting beperkt. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat enige ervaring opgedaan met het dynamisch beheer van verlichting: de intensiteit van de verlichting wordt afgestemd op de daadwerkelijke behoefte.

³²

N199 Bunschoten – Soestduinen, N413 Soest – Soestduinen.

Versnippering

Om de ecologische hoofdstructuur te realiseren moeten nog veel ontsnipperingsmaatregelen worden uitgevoerd. Ten behoeve van de uitvoering en de financiering introduceren we een onderscheid tussen kleine en grotere faunapassages.

De kleine faunapassages (plaatsen van rasters, kleine voorzieningen onder bruggen, gecombineerde natte en droge duiker enz.) worden, gezien de kosten en de omvang van voorbereiding en uitvoering, jaarlijks meegenomen in het uitvoeringsprogramma. Om de ecologische hoofdstructuur te realiseren moeten nog 62 kleine faunapassages worden aangelegd.

De grotere faunapassages (wildtunnel of ecoduct) moeten apart worden ingepland en vragen een eigen uitvoerings- en financieringsstrategie. Om de ecologische hoofdstructuur te realiseren moeten nog zes à zeven grotere faunapassages worden gerealiseerd langs provinciale wegen. Op korte termijn zijn er concrete plannen om op de Heuvelrug ter hoogte van de A28 een ecoduct te ontwikkelen. Wij willen een bijdrage leveren aan het doortrekken van deze maatregelen over de aangrenzende N237.

Voor het formaliseren van de afspraken over het realiseren van de ecologische verbindingen en faunapassages geven wij de voorkeur aan een convenant tussen Rijkswaterstaat en andere partijen (ProRail, gemeenten). Dit convenant moet in het bijzonder betrekking hebben op ecologische verbindingen en faunapassages aan rijks- en provinciale wegen in corridors over de Heuvelrug in de A28, de A12 de N237 en de spoorlijnen Utrecht-Amersfoort en Utrecht-Baarn.

Tot op dit moment zijn de inspectie en het beheer en onderhoud van faunapassages niet structureel geregeld (personeel en financieel). Vanaf 2004 nemen we dit op in ons jaarlijks uitvoeringsprogramma.

8.4 Relatie met andere beleidsdoelen

Het doel de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de leefbaarheid te verminderen is ook van invloed op de wijze waarop de andere twee hoofdoelen (doelmatig verkeers- en vervoersysteem, verkeersveiligheid) worden geoperationaliseerd. Een concreet voorbeeld hiervan is de zogenaamde MAVI-scan. Bij het uitwerken van oplossingsmaatregelen voor een geconstateerd knelpunt wordt steeds een beknopte verkenning gedaan van de milieugevolgen van de diverse oplossingsrichtingen. Bij de keuze voor de voorkeursvariant speelt de MAVI-scan een rol.

Verder willen we, samen met de regionale partners, experimenten stimuleren die bijdragen aan het terugdringen van de milieubelasting en aan een efficiëntere benutting van de infrastructuur. Een aanzet hiertoe vormt het subsidieprogramma 'Milieubewust op weg. Utrecht als proeftuin voor schone technologie en innovatieve maatregelen'.

Ten slotte implementeren we, uiterlijk in 2008, een gecertificeerd milieuzorgsysteem voor de planvorming, de aanleg en het beheer en onderhoud van de provinciale wegen. Bij het ontwikkelen van het milieuzorgsysteem nemen we het Nationaal pakket duurzaam bouwen GWW (grond-, weg- en waterbouw als vertrekpunt).

9. KETENMOBILITEIT

Doel

Het optimaliseren van het gebruik van de verschillende netwerken door het ontwikkelen van goede overstapmogelijkheden (ketenmobiliteit).

9.1 Integraal netwerk

Om onze doelen op het gebied van de mobiliteit, inclusief doorstroming, stimuleren van andere vervoerswijzen dan de auto, verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving, zo goed mogelijk te kunnen realiseren, hechten we veel waarde aan een *integrale netwerkvisie*. Daarin komen als het ware alle draden bij elkaar en wordt waar nodig de samenhang geregeld.

De verschillende vervoersnetwerken sluiten in de netwerkvisie goed op elkaar aan: het autoverkeer, het openbaar vervoer (bus, tram en spoor) en het fietsverkeer. Alleen als die gezamenlijk een goede keten vormen, is mobiliteit in onze provincie mogelijk zonder een onaanvaardbare belasting van de leefomgeving.

De integrale netwerkkaart in bijlage 10 laat de verbindingen zien tussen de netwerken onderling en de belangrijkste (potentiële) regionale en lokale overstaplocaties en overslagpunten: de knooppunten. In dit hoofdstuk beschrijven we onze visie en voorstellen voor deze vervoerkundige knooppunten, belangrijke schakels in de ketenmobiliteit.

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.

9.2 Knooppunten

9.2.1 Definitie, doel en functie

Knooppunten zijn verkeerskundig gezien de locaties waar uitwisseling plaats vindt van goederen of personen tussen twee of meer netwerken. Het doel van knooppunten is primair het vergroten van keuzemogelijkheden voor de reiziger en de vervoerder. Dit bevordert de ketenmobiliteit, waarmee de knooppunten een bijdrage leveren aan de doelmatigheid van het verkeers- en vervoersysteem doordat overstappen tussen de diverse netwerken, maar ook bijvoorbeeld binnen het netwerk van het openbaar vervoer doelmatig wordt gemaakt. Op die manier komt de optimale benutting van het verkeers- en vervoersysteem binnen bereik. De overstap is doelmatig als de reiziger of de vervoerder met weinig inspanning kan switchen tussen netwerken. De bijdrage van overstappunten aan het oplossen van de congestieproblematiek, met name op langere afstanden, is overigens beperkt.

De herkomst en de bestemming van reizigers en goederen zijn zeer gevarieerd. De infrastructuur is statisch maar biedt mogelijkheden om in de keten van reizen en transport alternatieven te kiezen. Knooppunten zijn op verschillend schaalniveau mogelijk: (inter)nationaal, regionaal en stedelijk. In dit hoofdstuk gaan we in op de overstappunten tussen netwerken (bijvoorbeeld auto en openbaar vervoer), binnen het netwerk van het openbaar vervoer en de vervoersketen voor goederenvervoer. In hoofdstuk 5 Fiets zijn we al expliciet ingegaan op het belang van goede stallingsvoorzieningen en (sociale) veiligheid voor de fietser. De fiets speelt immers een zeer belangrijke rol in het voor- en natransport binnen de ketenmobiliteit.

9.2.2 Nationale knooppunten

De provincie Utrecht ligt in het invloedsgebied van de twee grote internationale mainports Schiphol en Rotterdam. Voor de transfer van personen en goederen op nationaal niveau zijn er enkele duidelijke knooppunten in onze provincie.

In het openbaarvervoernetwerk is het treinstation Utrecht CS het belangrijkste. Het is een natuurlijk overstappunt voor nationaal en internationaal vervoer. Jaarlijks stappen er nu al ruim 50 miljoen mensen in of over op dit station. Op langere termijn zou dat zelfs kunnen verdubbelen. Ook Amersfoort CS maakt deel uit van het nationale treinnetwerk.

Voor het goederenvervoer zijn er eveneens nationale knooppunten. We willen de overslag van en naar vervoer per spoor en vooral vervoer over water bevorderen. **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.**

Met name de locatie Lage Weide is uniek vanwege de multimodaliteit (water, weg en spoor).

Lage Weide moet onderdeel zijn van het nationale kernnet voor transport. De locatie Het Klooster bij Nieuwegein kan ook van betekenis zijn vanwege de overslagmogelijkheid van water naar weg.

Ook willen we meer aandacht besteden aan de beroepsvaart over de Eem. Aandachtspunten daarbij zijn onder andere de diepte, de doorvaarthoogte en de oevers.

9.2.3 Regionale knooppunten

Auto - openbaar vervoer: transferia

Er zijn substantiële stromen auto's vanuit bepaalde richtingen met een bestemming op de diverse regionale bedrijven- en kantorenlocaties of de winkelgebieden. Wij willen meewerken om op strategische locaties verzamelpunten te ontwikkelen om daarmee een goed alternatief te bieden voor de auto. Deze moeten komen op locaties waar men voor het eindtraject kan kiezen voor hoogwaardig busvervoer of de trein (Randstadspoor). Deze regionaal georiënteerde overstappunten voor auto op openbaar vervoer noemen we *herkomsttransferia*.

Bezien vanuit de verschillende windrichtingen zien wij de beste mogelijkheden bij de bestaande of geplande treinstations:

- Woerden Molenvliet (west)
- Driebergen-Zeist (oost)
- Breukelen (noord)
- Amersfoort Vathorst (noordoost).

Woerden (Molenvliet) biedt het meeste perspectief omdat daar de afstand tot het autosnelwegennet klein is en door middel van Randstadspoor een goed natransport wordt geboden naar het stadsgewest Utrecht. Vanuit het oosten kan het station Driebergen-Zeist die functie vervullen. Vanaf dit station gaan bovendien diverse streekbussen, waardoor ook een directe busverbinding naar bijvoorbeeld de Uithof wordt geboden. Dit station kan dus tevens worden ontwikkeld tot volwaardig openbaar vervoersknooppunt.

Vanuit het noorden is Breukelen bij uitstek geschikt als herkomsttransferium. Het station ligt pal langs de A2 en zodra Randstadspoor is ingevoerd, is ook hier het aanbod aan treinverkeer van goede kwaliteit. Bovendien is er ook aanbod van treinen naar Amsterdam en Woerden en verder. Deze locatie geniet onze voorkeur boven Loenersloot.

Vanuit het noordoosten zijn er in principe twee mogelijkheden. Zowel het station Nijkerk-Corlaer als Amersfoort-Vathorst kunnen op termijn de overstap bieden naar Amersfoort en Utrecht. Omdat het station Vathorst beter gesitueerd is, een (beperkte) lokale functie kan vervullen en eerder is aangelegd, willen wij hier meewerken aan het ontwikkelen van een overstappunt. Recent is het toekomstperspectief voor de realisatie van het station Corlaer overigens sterk verslechterd. Het voornemen van de gemeente Barneveld om langs de spoorlijn Amersfoort-Deventer (Barneveld-Noord) een (herkomst)transferium te ontwikkelen sluit aan op ons beleid.

Daarmee kan een deel van het autoverkeer uit het oosten opgevangen worden. Vanuit het zuiden gaan diverse bussen van Vianen naar belangrijke bestemmingen in en rondom de stad Utrecht. Dit busvervoer kan maar in beperkte mate de functie vervullen die wij beogen met de knooppunten. Bovendien zijn de potentiële gebruikers dan naar verhouding al dicht bij hun bestemming en hebben ze de meeste congestie al achter de rug. Daarom lijkt het station Geldermalsen vanuit het zuiden het meest geschikt. Omdat het treinverkeer vanaf dat station niet zo frequent is en de afstand met Utrecht vrij groot is, zal de omvang van de overstapfunctie beperkt zijn.

Naast de specifieke herkomsttransferia dragen ook de meer kleinschalige P&R-locaties bij aan een optimaal gebruik van het verkeers- en vervoersysteem.

Binnen het openbaar vervoersnetwerk

Wij willen de overstap verbeteren bij enkele strategische haltes die vanwege het aanbod aan openbaarvervoerverbindingen in de regio een bovenlokale rol spelen. De belangrijkste zijn: Driebergen-Zeist, Houten, Leidsche Rijn-Centrum, Nieuwegein-Centrum, Rhenen, Soest-Zuid, Veenendaal, Vianen, Woerden en even buiten de provincie: Hilversum. Bij deze knooppunten moeten extra voorzieningen aanwezig zijn op het gebied van sociale veiligheid, comfort, informatie en stallingfaciliteiten voor fiets en auto. De dienstregelingen moeten zoveel mogelijk op elkaar afgestemd zijn.

De stations Driebergen-Zeist, Rhenen en in mindere mate Veenendaal kunnen als poort fungeren voor de recreatie in het Nationale Park Heuvelrug. Wij willen in overleg met de betrokken partijen nagaan of er andere locaties als zodanig kunnen fungeren en welke maatregelen daarvoor gewenst zijn.

9.2.4 Stedelijke knooppunten

Op stedelijk niveau kunnen kwalitatief hoogwaardige openbaarvervoerlijnen voor het laatste deel van de reis zorgen. Het stedelijk wegennetwerk wordt dan enigszins ontlast en tevens verbeteren daarmee de leefbaarheid en de veiligheid. Langs deze openbaarvervoerverbindingen zijn knooppunten mogelijk die we aanduiden als *bestemmingstransferia*.

Ook de fiets speelt vanaf deze overstappunten een rol gezien de beperkte afstand van het natransport. Bestemmingstransferia zijn alleen aan de orde in stedelijke gebieden met veel werkgelegenheidsaanbod of in geval van grote evenementen.

Bestemmingstransferia kunnen niet los worden gezien van parkeerfaciliteiten bij de bestemmingen en van de tariefstelling voor het parkeren. Winkelend publiek heeft soms baat bij de aanwezigheid van een auto in het (winkel)centrum. De bereikbaarheid van deze parkeerlocaties zal dus evenzeer geregeld moeten zijn. De keuze voor het parkeren zal ook financieel gestuurd moeten worden.

Voor de bestemmingstransferia denken we met name aan de stadsrand van Utrecht. Het transferium Westraven en de winkelexpress vanaf het parkeerterrein bij het stadion Galgenwaard zijn al enige tijd in gebruik (geweest), met wisselend succes. Toch bieden beide locaties toekomstmogelijkheden. Verder zijn de locaties Hooggelegen, De Uithof en de Veemarkt/Blauwkapel gunstig gelegen naast de autosnelwegen en met een relatief korte verbinding naar met name het centrum van de stad. Ook de locatie Lage Weide lijkt geschikt maar staat op gespannen voet met de regionale herkomsttransferium bij Breukelen.

Rondom Amersfoort zijn nog geen hoogwaardige openbaarvervoer verbindingen gepland, met uitzondering van de haltes van Randstadspoor. Het station Vathorst kan ook beschouwd worden als een bestemmingstransferium voor het verkeer uit het noorden met als bestemming Amersfoort.

Afhankelijk van de mogelijkheden voor het opwaarderen van de openbaar vervoerverbindingen, met name aan de oostzijde van Amersfoort, ontstaan mogelijkheden voor een transferium. De parkeercapaciteit zal in alle gevallen nader moeten worden bekeken. Door tijdelijke parkeerterreinen kan de potentie van transferia worden ingeschat.

9.3 Kwaliteitseisen

Een overstappunt kan zijn functie pas goed vervullen als aan enkele voorwaarden wordt voldaan. Voor de (boven)regionale overstappunten in het openbaar vervoer en voor de transferia zijn de volgende factoren bepalend voor de kwaliteit en dus de kansrijkheid:

- reistijd
- betrouwbaarheid (waaronder wachttijd, parkeerplaatsgarantie)
- kosten (reiskostenverhouding, exploitatie en inpassing)
- kwaliteit van het natransport (soort, frequentie, comfort, richtingen)
- sociale veiligheid.

9.3.1 Reistijd

De reistijd is een van de belangrijkste, zo niet het belangrijkste criterium voor de keuze van vervoermiddel. Daarom zal vanuit een knooppunt een snel natransport moeten worden aangeboden. Bij het beoordelen van de reistijdverhouding tussen auto en openbaar vervoer/fiets spelen alle factoren een rol die de reistijd tot de bestemming beïnvloeden: de rijtijd (tot respectievelijk de bestemming of een knooppunt), de congestie, de parkeertijd, de eventuele wandeling naar de bestemming, wachttijd op een knooppunt.

Op basis hiervan zal blijken dat er voor slechts een beperkt deel van de totale vervoerstroom een goed alternatief is. De rijtijd vanaf een stroomweg tot een herkomst- of bestemmingstransferium moet beslist zeer beperkt zijn, bijvoorbeeld maximaal drie minuten. Ook de overstaptijd, de tijdsduur van uitstappen uit auto/OV/fiets tot instappen in openbaar vervoer, zou beperkt moeten zijn, bijvoorbeeld tien minuten. Vanuit het oogpunt van overstaptijd is aanpassing van het station Utrecht CS nodig. Dat geldt ook voor het stallen van fietsen.

De totale reistijd zal sterk afhankelijk zijn van de exacte locatie van de eindbestemming. Daar komt bij dat elke maatregel die de congestie voor de auto vermindert logischerwijs het alternatief ongunstiger maakt. De vervoerstromen moeten daarom ook groot genoeg zijn om een echt knooppunt te kunnen ontwikkelen.

9.3.2 Betrouwbaarheid

Voor de reiziger is belangrijk dat, als men ergens voor kiest, men ook krijgt waar men op mag rekenen. Betrouwbaarheid is de sleutel en goede informatie is daarvoor onontbeerlijk. Hoe eerder men geïnformeerd wordt over mogelijkheden en de bijbehorende consequenties, en dus ook over wat men kan verwachten, hoe beter. Technologische vernieuwingen zoals automatische voertuiggeleiding en – snelheidsaanpassing, en route-informatie in de auto of op de weg dragen daaraan bij. Hoewel de meeste reizigers gewontereizigers zijn, kan een goede informatiestroom leiden tot een flexibeler houding.

Betrouwbaarheid moet vooral blijken uit de doorstroming en de stiptheid van het openbaar vervoer. Bij regelmatige uitval of vertraging van het openbaar vervoer zal een knooppunt nooit een succes worden.

Tot slot vereist betrouwbaarheid dat men kan rekenen op een parkeerplaats. Voor de auto en voor de fiets zullen voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen beschikbaar moeten zijn. Ook zitplaatsgarantie in het openbaar vervoer is een bepalende factor.

9.3.3 Kosten

Bij herkomststransferia en wellicht nog meer bij bestemmingstransferia zal het prijsmechanisme een belangrijke rol spelen. Voor het natransport valt meestal de prijs-kwaliteitverhouding uit in het voordeel van het openbaar vervoer. Worden de kosten voor het parkeren bij een transferpunt in combinatie met de kosten voor het openbaar vervoer echter te hoog, dan zal de automobilist toch doorrijden en de parkeerkosten in de stad voor lief nemen.

De aanleg en ontwikkeling van een transferium is een kostbare zaak. Gezocht moet worden naar een efficiënte inpassing en vormgeving.

9.3.4 Kwaliteit van het natransport

Het comfort in de auto is vaak optimaal, in alle weersomstandigheden. Ook op dit aspect mag het alternatief dus niet te veel achter blijven. Het comfort van trein en bus zal mee moeten groeien met dat van de auto, die tegenwoordig veelal standaard over een airco of klimaatbeheersing beschikt. Het imago en de uitstraling van het openbaar vervoer hangen ook af van de kwaliteit en het comfort. Het belangrijkste kwaliteitsaspect van het natransport is echter de frequentie, in nauwe samenhang met betrouwbaarheid en reistijd.

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.

9.3.5 Sociale veiligheid

Hoewel uit enquêtes blijkt dat de huidige openbaar vervoergebruiker sociale (on)veiligheid niet altijd als knelpunt beschouwt, vinden wij sociale veiligheid wel degelijk een belangrijk aspect bij het aantrekken van nieuwe reizigers. Bij knooppunten (maar ook bij andere haltes) moet daarom aandacht worden geschonken aan verlichting en bewaking, al dan niet via camera's en overzichtelijkheid.

9.3.6 Concurrentie

Herkomst- en bestemmingstransferia kunnen elkaar versterken, maar ze kunnen ook elkaar beconcurreren als ze te dicht bij elkaar zijn gesitueerd. Afhankelijk van de congestievorming op het tussengelegen traject kan de automobilist immers kiezen voor een overstap bij het ene of bij het andere transferium.

9.4 Relatie met ruimtelijke ordening

Ook in het kader van de ruimtelijke ordening wordt gesproken van knooppunten. Daarbij spelen met name stedelijke functies, zoals wonen en werken, en het verzorgingsgebied een rol. Zo is het centrum van Utrecht een nationaal knooppunt en de stad als geheel kan worden gezien als een internationaal knooppunt voor wetenschap en technologie.

De verkeerskundige en de ruimtelijke invulling van knooppunten staan niet geheel los van elkaar. Een ruimtelijk belangrijk knooppunt dient bijvoorbeeld ook goed bereikbaar te zijn op een vergelijkbaar schaalniveau. Het is daarom logisch dat Utrecht een halte is voor de Randstad aan de Hoge Snelheidslijn naar Duitsland.

Er is nog een relatie tussen ruimtelijke ordening en vervoersknooppunten. Het vervoerkundig verknopen van netwerken is vaak kansrijker als het samengaat met intensiveren van het grondgebruik rondom de knooppunten.

Andersom geldt dat locaties waar in de huidige of de gewenste situatie een goed vervoerkundig knooppunt aanwezig is interessant zijn voor uitbreiding van verstedelijking. Zeker als het totale basiswegennetwerk en het openbaar vervoer daarop qua capaciteit en kwaliteit zijn ingesteld. Wij denken dat dit bijvoorbeeld het geval is bij het geplande station Woerden Molenvliet, waar een beperkte verstedelijking denkbaar is. De eventuele omvang ervan zullen we overigens afwegen in het kader van het Streekplan.

Eventuele verstedelijking mag echter geen afbreuk doen aan de kwaliteitseisen die worden gesteld aan knooppunten, zoals de bereikbaarheid vanaf een autosnelweg of een afname van de parkeercapaciteit ten behoeve van een overstap. Wel moeten we er rekening mee houden dat een vervoersknooppunt aan de buitenrand van een stedelijk gebied landschappelijk gezien vaak niet voor verstedelijking in aanmerking komt. Ditzelfde geldt ook voor transport en overslag van goederen.

9.5 Rol van de provincie

Wij zetten vooral in op het ontwikkelen van de regionale overstappunten en de noodzakelijke bijbehorende maatregelen die de kwaliteit bepalen. Zowel planologisch, procesmatig en financieel zullen wij een rol van betekenis spelen bij het ontwikkelen van deze knooppunten. In veel gevallen is echter een volledige betrokkenheid van gemeenten noodzakelijk.

Voor het ontwikkelen van stedelijke en nationale knooppunten ligt voor ons het zwaartepunt bij het scheppen van planologische randvoorwaarden en het toetsen van (bestemmings)plannen.

10. RELATIE MET RUIMTELIJK EN ECONOMISCH BELEID

10.1 Inleiding

De samenhang tussen mobiliteit, economie en ruimtelijke ordening is zeer nauw. Dat geldt bovendien op alle schaalniveaus. Het is daarom belangrijk vast te stellen waar we als provincie naar toe willen op Europese, landelijke en regionale schaal. De provincie Utrecht maakt onderdeel uit van de Randstad, die als samenhangend stedelijk netwerk in Europees verband als Deltametropool fungeert. De provincie Utrecht heeft daarbinnen specifieke kernkwaliteiten, wat op regionale schaal weer leidt tot een zeer uitgesproken toekomstbeeld, zowel qua ruimtelijke ordening als qua economie.

De Deltametropool wil zich ontwikkelen als een geheel van aantrekkelijke, vitale landelijke en stedelijke gebieden, die met name door infrastructuur sterke samenhang vertonen. In de Deltametropool bevinden zich daarbij de topmilieus en internationale bedrijvigheid. De Deltametropool is sterk in ontwikkeling. Ook in de directe omgeving van de provincie zijn grootschalige ontwikkelingen gaande die zeer ingrijpend zullen zijn voor de mobiliteit. Met name de ontwikkelingen rondom Schiphol, Almere en de Zuidas van Amsterdam zullen voor zeer veel extra (auto)mobiliteit zorgen.

Een opgave voor de Deltametropool is het voldoen aan de woningbouwbehoefte. De gezamenlijke overheden in het gebied hebben uitgesproken zelf voor de opvang van de verstedelijkingsdruk te zorgen.

De landelijk centrale ligging en de diversiteit en een hoge kwaliteit van de landschappen maakt de provincie Utrecht ook tot een zeer aantrekkelijke regio voor wonen en werken. Dit blijkt onder meer uit de economische groei in de provincie die al jaren boven het landelijke gemiddelde ligt, het hoge gemiddelde opleidingsniveau van de bevolking en de zeer lage werkloosheid. Vooral de zakelijke en financiële dienstverlening en de ICT hebben een grote groei doorgemaakt. De hoge toegevoegde waarde en het relatief lage ruimtebeslag zijn positieve kenmerken van de sterke dienstensector. Het autogebruik is echter vrij hoog. Binnen de Deltametropool hebben de Utrechtse steden een sterke positie in de zakelijke dienstverlening. Vooral het stadsgewest Utrecht is een stedelijk zwaartepunt door de grote bouwprogramma's en de economische dynamiek.

Gegeven de economische en maatschappelijke opgaven voor de Deltametropool willen wij als provincie Utrecht het evenwicht zoeken en bewaken tussen leefkwaliteit en de druk op de ruimte. Wij zijn voor een beheerste groei, waarbij niet de vraag, maar de ruimtelijke mogelijkheden de nieuwe ontwikkelingen bepalen. Het behoud van onze kernkwaliteiten, zoals de enorme diversiteit, staat daarbij voorop.

10.2 Ruimtelijke opgave

Periode tot 2015

Voor de periode 2005-2015 zijn 65.000 extra woningen nodig om verantwoord te kunnen voldoen aan de vraag naar woonruimte. Een beperkt woningtekort accepteren we daarbij. Tweederde van het totale programma zal nodig zijn voor het stadsgewest Utrecht.

Hoewel voor een groot deel al ruimte is gereserveerd, zal voor ruim 30.000 woningen nog een locatie in de provincie moeten worden gevonden. Wij willen dat ongeveer 60% van die woningen binnenstedelijk wordt gebouwd. De rest dient op zogenaamde uitleglocaties te worden gerealiseerd. We gaan er voorts vanuit dat in dezelfde periode ongeveer 7.000 woningen in zuidelijk Flevoland worden gebouwd ter vermindering van de druk op de Utrechtse woningmarkt vanuit de Noordvleugel van de Randstad. Voor de periode van 2005 tot 2010 zijn overigens in het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening al afspraken gemaakt voor de verstedelijking in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort. Deze zijn neergelegd in intentiedocumenten, waarin ook afspraken zijn gemaakt ten aanzien van infrastructuur en openbaar vervoer.

Wat betreft bedrijven en kantoren willen we de specifieke vraag en het aanbod met elkaar in evenwicht brengen. Bereikbaarheid is hierbij heel belangrijk, maar ook economische ontwikkelingsmogelijkheden, milieu en ruimtelijke kwaliteit spelen een rol. Tot 2015 is bijna de volledige ruimte gereserveerd om aan de vraag te voldoen en zal voor 50 ha aan nieuwe bedrijventerreinen moeten worden gezocht en een vergelijkbaar aantal hectaren dat expliciet bedoeld is voor het uitplaatsen van bedrijven.

In totaal bedraagt het programma voor bedrijventerreinen ruim 400 ha en voor kantoren ruim 1 miljoen m² bedrijfsvloeroppervlakte. Het programma voor kantoren valt geheel binnen de restcapaciteit uit de vorige streekplanperiode.

Een van de uitgangspunten bij het programma is dat bedrijfsterreinen vijftien procent intensiever zullen worden gebruikt. Er is op dit moment nog geen duidelijk beeld van de specifieke behoefte per type bedrijf. De afgelopen jaren tekent zich wel een duidelijke afname af van het aantal arbeidsplaatsen in de ICT.

De gewenste (beheerste) groei leidt ontegenzeggelijk tot extra druk op het verkeers- en vervoersysteem. Wegen raken nog voller en ook het openbaar vervoer zal met extra vertragingen worden geconfronteerd, tenzij we dit met passende maatregelen kunnen voorkomen. In het nieuwe Streekplan gaan we uitgebreider in op de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2020.

Periode na 2015

Op nationaal niveau worden toekomstbeelden ontworpen voor de periode na 2015, zoals in het kader van de nieuwe rijksnota voor de ruimtelijke ordening. Deze beelden worden in sommige gevallen ook doorvertaald naar een regionaal of lokaal niveau. Zo heeft de gemeente Almere zich uitgesproken voor een doorgroei tot 400.000 inwoners.

De te verwachten groei van de woon- en werkfuncties is afhankelijk van onder andere de economische en demografische ontwikkeling. Om te weten wat de consequenties kunnen zijn van deze ontwikkelingen op het bestaande infrastructuurnetwerk, hebben wij in regionaal verband van verschillende ruimtelijke ontwikkelingsvarianten een modelmatige vertaling gemaakt. Daarbij zijn ook nieuwe infrastructurele verbindingen opgenomen om te bezien welke rol deze kunnen spelen in het beheersen van de mobiliteit. Uit deze verkenning blijkt dat de doorstroming verslechtert op alle wegen in de provincie, dat het netwerk van stroomwegen in zijn geheel extra capaciteit moet gaan leveren, dat een forse extra investering in het openbaar vervoer deze verslechtering niet kan opvangen en dat op termijn aanvullende maatregelen nodig zullen zijn zoals flexibilisering van arbeidstijden en, ter ondersteuning daarvan, vormen van betaald rijden.

Deze uitkomsten kunnen vanwege het abstractieniveau van de studie niet als bepalend worden beschouwd. Daarentegen mogen ze wel worden gezien als een beleidsagenda voor de middenlange termijn.

Ondanks het abstractieniveau laat het onderzoek duidelijk zien dat enkele grootschalige investeringen in het spoorwegennet ook op de langere termijn onvoldoende effect sorteren voor het opvangen van de mobiliteitsgroei. Het gaat om een spoorverbinding tussen Breda en Utrecht en om het doortrekken van de sneltramverbinding tussen Utrecht en IJsselstein naar Vianen.

10.3 Vestigingsbeleid

10.3.1 Locatiebeleid wordt vestigingsbeleid

Locatiebeleid is jarenlang gekoppeld geweest aan parkeerbeleid. Om de mogelijkheid te behouden van regionale differentiatie en lokaal maatwerk wordt het zogeheten ABC-locatiebeleid uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) (1988) losgelaten en ligt de focus meer op ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid; zo streven we naar een integraal *vestigingsbeleid*.

Bij het lokaliseren van nieuwe verstedelijking voor wonen en werken zijn de effecten voor het verkeers- en vervoersysteem mede bepalend. De kwaliteit van de bereikbaarheid in en van het gebied en van de Randstad als geheel geldt als vertrekpunt. Met andere woorden: bij het nieuwe locatiebeleid staat het beter benutten van de bestaande infrastructuur en het stedelijk gebied voorop. Zo blijven noodzakelijke aanpassingen zo veel mogelijk beperkt. Ook de wegcategorisering en de doorstromingskwaliteit op het wegennet worden belangrijker factoren bij het bepalen van vestigingslocaties voor bedrijven en woningbouw.

Vanuit deze andere benadering zullen de verschillen in bereikbaarheid van plekken in toenemende mate richting geven aan vestigingspatronen voor wonen, bedrijvigheid en voorzieningen. Knooppunten van modaliteiten gaan een steeds belangrijker rol spelen. Hoe hoger de kwaliteit van het openbaar vervoer en hoe meer richtingen daarmee bediend worden, des te meer concentratie van ruimtelijke functies mogelijk is.

Belangrijke knooppunten in de provincie zijn uiteraard de (inter)nationale treinstations, zoals Utrecht CS, Amersfoort CS, Leidsche Rijn-Centrum en Woerden. De dienstverlenende bedrijven, het onderwijs en het bestuur passen het best bij deze centrale openbaarvervoerhaltes. Bij deze locaties is vooral de bereikbaarheid belangrijk via openbaar vervoer en fiets en minder met de auto. Verder zijn ook de (toekomstige) haltes Amersfoort-Vathorst en mogelijk Woerden-Molenvliet interessant en vanwege de omgevingskwaliteiten in mindere mate Breukelen en Driebergen-Zeist.

Knooppunten van openbaar vervoer leveren een positieve bijdrage aan de effectiviteit van flankerend beleid, de kostendekkendheid van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid in het algemeen.

10.3.2 Vestigingsmilieus

Wij vinden het voor de provincie belangrijk ruimte te bieden voor werkgelegenheid door het creëren van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen. We houden daarbij rekening met de daadwerkelijke vraag naar verschillende vestigingsmilieus en proberen die in evenwicht te brengen met het aanbod.

De bijzondere omgevingskwaliteiten in onze provincie vragen een zorgvuldige keuze voor nieuwe ontwikkelingen. De functie van wegen is een aanknopingspunt bij het zoeken naar nieuwe woningbouwlocaties en bedrijfsvestigingsmogelijkheden. In beginsel is elke uitbreiding ongewenst als die ontsloten zou moeten worden via erftoegangswegen. De hoofdafwikkeling van het verkeer moet immers bij voorkeur gebeuren over gebiedsontsluitende en stroomwegen. Verder is de doorstromingskwaliteit een beoordelingscriterium. De mate van congestie en de inspanning die nodig is om deze terug te dringen zullen meespelen bij het beoordelen van locaties.

Bij het vestigingsbeleid onderscheiden we de volgende milieus.

- *Nationaal stedelijk werkmilieu*: locaties op of nabij de belangrijkste openbaarvervoerknooppunten Utrecht CS en Amersfoort CS. Deze grenzen aan de historische binnensteden en worden op een grootschalig niveau herontwikkeld, met als kenmerken een sterke functiemenging van kantoren, voorzieningen, ontspanning en wonen. Het grondgebruik is intensief, de functies zijn arbeids- en bezoekersintensief. De bedrijven kenmerken zich veelal als grote publiekstrekkers. De locaties zijn uitstekend ontsloten door (inter)nationaal openbaar vervoer, maar zij hebben geen directe ontsluiting op het hoofdwegennet, mogelijk wel indirect via transferia. Parkeren geschiedt overwegend ondergronds of in gebouwde voorzieningen en heeft kwantitatief zijn beperkingen. De ontsluiting via het hoofdwegennet is indirect: via transferia of via het onderliggend wegennet naar het stedelijk netwerk van erftoegangswegen. De bereikbaarheid per fiets is optimaal.
- *Regionaal stedelijk werkmilieu*: centra van de middelgrote kernen zoals Zeist, Nieuwegein, Woerden en Veenendaal. Deze worden ontsloten door regionaal openbaar vervoer en liggen nabij het regionaal basiswegennet of bij stedelijke hoofdroutes. Dit werkmilieu wordt gekenmerkt door een sterke functiemenging van kleinschaliger zakelijke dienstverlening, publieksfuncties, voorzieningen en wonen. Dit milieu heeft een relatief betere autobereikbaarheid (de aansluiting op het stroomwegennet is directer) en een mindere ontsluiting via openbaar vervoer dan het nationaal stedelijk werkmilieu. De bereikbaarheid per fiets is ook hier zeer goed. Toenemende intensivering van ruimtegebruik vraagt om gebouwde parkeervoorzieningen.
- *Gemengd woon/werkmilieu*: bebouwde gebieden in steden en dorpen waar de woonfunctie dominant is. De gebieden zijn niet altijd goed ontsloten met openbaar vervoer of goed verbonden met het hoofdwegennet. In dit milieu zijn de fiets en de auto favoriet en het openbaar vervoer ondersteunend. Het parkeren voor het wonen en de voorzieningen is overwegend bovengronds gespreid. Het parkeren voor nieuwe vormen van werken moet op eigen terrein of collectief worden opgelost, tegelijk met de planontwikkeling.
- *Bedrijvenmilieu/vestigingsmilieu*: bedoeld voor bedrijven en voorzieningen die vanwege het leefmilieu, de schaal, de gebruiksvorm, de veiligheid of de specifieke ontsluiting geen plaats kunnen krijgen in een stedelijk of gemengd milieu. Met behulp van parkmanagement kan in de onderscheiden bedrijvenmilieus optimaal worden voldaan aan de randvoorwaarden op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit. Binnen het bedrijvenmilieu wordt onderscheid gemaakt naar bedrijven(locaties) gericht op: industrie, logistiek, productie en energievoorziening; hoogwaardige kantoren (zoals Papendorp); onderwijs of zorginstellingen (ziekenhuis); grootschalige detailhandel; vrijetijdsbesteding of transport van goederen. Elke categorie stelt specifieke eisen wat betreft bereikbaarheid en parkeren. De eerste categorie bedrijven moet qua milieuoverlast of veiligheid op afstand van gevoelige functies worden gevestigd en vraagt extra aandacht vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen.

10.4 Streekplan

Een aantal aspecten van dit mobiliteitsplan verankeren we in het nieuwe Streekplan van de provincie Utrecht. Alleen op die wijze kunnen we ervoor zorgen dat bepaalde oplossingen voor bestaande en toekomstige problemen mogelijk blijven en dat eventuele nieuwe problemen worden voorkomen. De koppeling met het ruimtelijk beleid houdt in sommige gevallen ook een verdeling van verantwoordelijkheden in met de gemeentelijke overheden.

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit SMPU⁺ is het van essentieel belang dat die doelen richtinggevend worden voor de ruimtelijke ordening in het Streekplan:

- infrastructuur voor het ontwikkelen van (de kwaliteit van) het gewenste netwerk,
- een mobiliteitstoets ter beoordeling van bestemmingsplannen.

10.4.1 Infrastructuur

Noodzakelijke uitbreiding moet in eerste instantie worden gezocht binnen de bestaande netwerken, door bijvoorbeeld extra rijstroken of parallelstructuren. Met de ruimte langs bestaande infrastructuur moet daarom strategisch worden omgegaan in de vorm van vrijwaringszones. Het instellen van zulke zones dient meerdere doelen:

- behouden van ruimte voor de oplossing van (toekomstige) knelpunten,
- bieden van mogelijkheden voor een goede inpassing,
- behouden van mogelijkheden voor bundeling van infrastructuur,
- verminderen of voorkomen van conflicterende functies vanuit milieuoptiek,
- verbeteren van de externe veiligheid.

Wij gaan ervan uit dat langs alle stroomwegen vrijwaringszones moeten gelden. Het instellen van die zones staat echter soms op gespannen voet met het vraagstuk van de verstedelijkingsopgave; van de daarvoor benodigde ruimte willen we een belangrijk deel zoeken via een intensiever gebruik van bestaand stedelijk gebied (inbreiding). Dit speelt bijvoorbeeld bij de zones langs de stroomwegen rondom Utrecht en Amersfoort.

Voor het behalen van de mobiliteitsdoelstellingen is het ook van belang dat de noodzakelijke infrastructuur aanpassingen tijdig en voldoende worden gerealiseerd of – als het om de langere termijn gaat – mogelijk worden gemaakt. Bij het voorbereiden van projecten komen eventuele gedetailleerde ruimtelijke inpassingsvraagstukken aan de orde. Wat betreft de infrastructuur zijn enkele nieuwe of grootschalige aanpassingen voorzien, die onderdeel vormen van het netwerk en vanwege de ruimtelijke consequenties als zodanig worden opgenomen in het Streekplan teneinde deze maatregelen mogelijk te maken. De infrastructuur maatregelen waarvan wij vinden dat ze mogelijk moeten blijven en waarvoor (mogelijk) een ruimtelijke reservering nodig is, via het Streekplan, geven we als zodanig aan in het Meerjaren Actie Programma (MAP). De meest ingrijpende (mogelijke) projecten zijn:

- extra rijstroken, plusstroken, spitsstroken en parallelvoorzieningen langs alle autosnelwegen, w.o. de integratie van de A2 bij Leidsche Rijn (relatie vrijwaringszones) en de aanpassingen bij het knooppunt Hoevelaken;
- ontsluiting Rijnenburg (dient nader onderzocht te worden, waaronder ook de fietsontsluiting met o.a. Nieuwegein)
- doorontwikkeling N230 / Noordelijke Randweg Utrecht tot volwaardige stroomweg;
- aanpak corridor A12-west (verbinding(en) tussen de noordelijke parallelweg langs de A12 en de N198/N212)
- capaciteitsuitbreiding langs de N201 (Loenersloot-A2, inclusief kruising met N402);
- verbinding N221-A28 (verbeteren ter bevordering van deze voorkeursroute)
- rondweg Doorn (mogelijk gewenst na nadere verkenning)
- ontrafeling kruispunt N225/N233 bij Rhenen;
- verbinding Houten-A12 (in relatie tot de problematiek op de N229 en de N410);
- aansluiting van de N225 op de A12 (splitsing van de aansluiting)
- de Stichtse Lijn (openbaar vervoersverbinding tussen Utrecht en Almere via Stichtse brug);
- multimodale overslagpunten Lage Weide en Het Klooster (Nieuwegein)
- regionale overstappunten (Woerden Molenvliet, Driebergen-Zeist, Breukelen, Amersfoort Vathorst).

10.4.2 Mobiliteitstoets bij aanvragen

Bedrijven hebben een mobiliteitsprofiel. Dat kan zijn uitgewerkt in een vervoerplan. Daarin is opgenomen het bedrijfsbeleid op het gebied van vervoersmanagement, de wijze van vervoer van personen (werknemers en bezoekers) en goederen en dergelijke. Door het mobiliteitsprofiel van bedrijven te combineren met de specifieke bereikbaarheidsprofielen van de vestigingsmilieus willen we bedrijven via maatwerk op de goede plek krijgen. Deze 'mobiliteitstoets' gaan we in overleg ontwikkelen en nemen we, met name voor de grotere bedrijven(terreinen), op in het Streekplan. Voor de verstedelijkingsopgave zal vanuit het oogpunt van mobiliteit ook een toets plaatsvinden op ruimtelijke plannen, waarbij de doorstromingskwaliteit en de effecten daarop, evenals de functie van een weg belangrijke toetsingscriteria zijn.

11. GOEDERENVERVOER

Doelen

- Het goederenvervoer is zodanig gefaciliteerd, gesitueerd en georganiseerd dat het een positieve bijdrage levert aan het economisch vestigingsklimaat van de provincie Utrecht en de Randstad.
- Het goederenvervoer beschikt over een op de regionale mogelijkheden afgestemd multimodaal netwerk, dat aansluit op het nationale netwerk, waardoor de beschikbare capaciteit in het netwerk beter benut wordt.
- De locatie van bedrijven sluit beter aan bij de capaciteit van de netwerken (juiste bedrijf of juiste plaats).
- Er is sprake van efficiënt (duurzaam) goederenvervoer. De negatieve effecten van goederenvervoer op de kwaliteit van de leefomgeving zijn verminderd tot een wettelijk aanvaardbaar niveau. Het risico ten aanzien van externe veiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen is beheersbaar.

11.1 Visie

Het vervoer van goederen is een onmisbaar onderdeel van het economisch en maatschappelijk functioneren van Nederland en de provincie Utrecht. Elk product doorloopt alle schakels in de logistieke keten en wordt een aantal malen verplaatst en vervoerd. In 2020 is het goederenvervoer over de weg (naar verwachting) 1,5 tot 2,8 maal zo groot als nu. Ook het spoorvervoer en de binnenvaart groeien, tot respectievelijk 1,3 tot 2 maal zo groot en 2,1 tot 4,2 maal zo groot. De verwachte groei van het vervoer per auto kan niet worden opgevangen binnen de bestaande wegcapaciteit. Het benutten van beschikbare en toekomstige restcapaciteit (met name op het water) is noodzakelijk, naast uitbreiding van wegcapaciteit op structurele knelpunten. Dit is ook van belang uit het oogpunt van vermindering van de negatieve gevolgen voor de leefomgeving.

Daarnaast moet sterk worden ingezet op het vergroten van de efficiency van het wegvervoer. Ons doel is een efficiënt en veilig goederenvervoer met zo min mogelijk negatieve gevolgen voor de leefomgeving.

Die negatieve gevolgen zijn overmatig ruimtebeslag, inefficiënt gebruik van grondstoffen, verkeersonveiligheid, externe onveiligheid en milieubelasting (geluid- en trillingshinder, luchtverontreiniging enzovoort).

Het goederenvervoer functioneert efficiënt als vervoerders en verladers:

- de capaciteit van beschikbare netwerken (weg, spoor en water) en ladingruimte optimaal benutten,
- kunnen rekenen op een vastgesteld basiskwaliteitsniveau wat betreft doorstroming,
- vanuit maatschappelijk oogpunt niet onnodig goederen vervoeren³³.

Omdat goederenvervoer in belangrijke mate een marktaangelegenheid is, zullen we niet altijd initiërend zijn maar soms juist faciliterend of stimulerend. Maar op het terrein van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving stellen we, in onze rol als wegbeheerder, ook aan het goederenvervoer voorwaarden om onze beleidsdoelen te realiseren.

³³ Voorbeelden: vervoer van varkens naar Italië om het stempel 'Parmaham' te verkrijgen, uitvoer van elektronische producten naar Duitsland om bij invoer financiële voordelen te behalen.

11.2 Regionale samenwerking in goederenvervoer

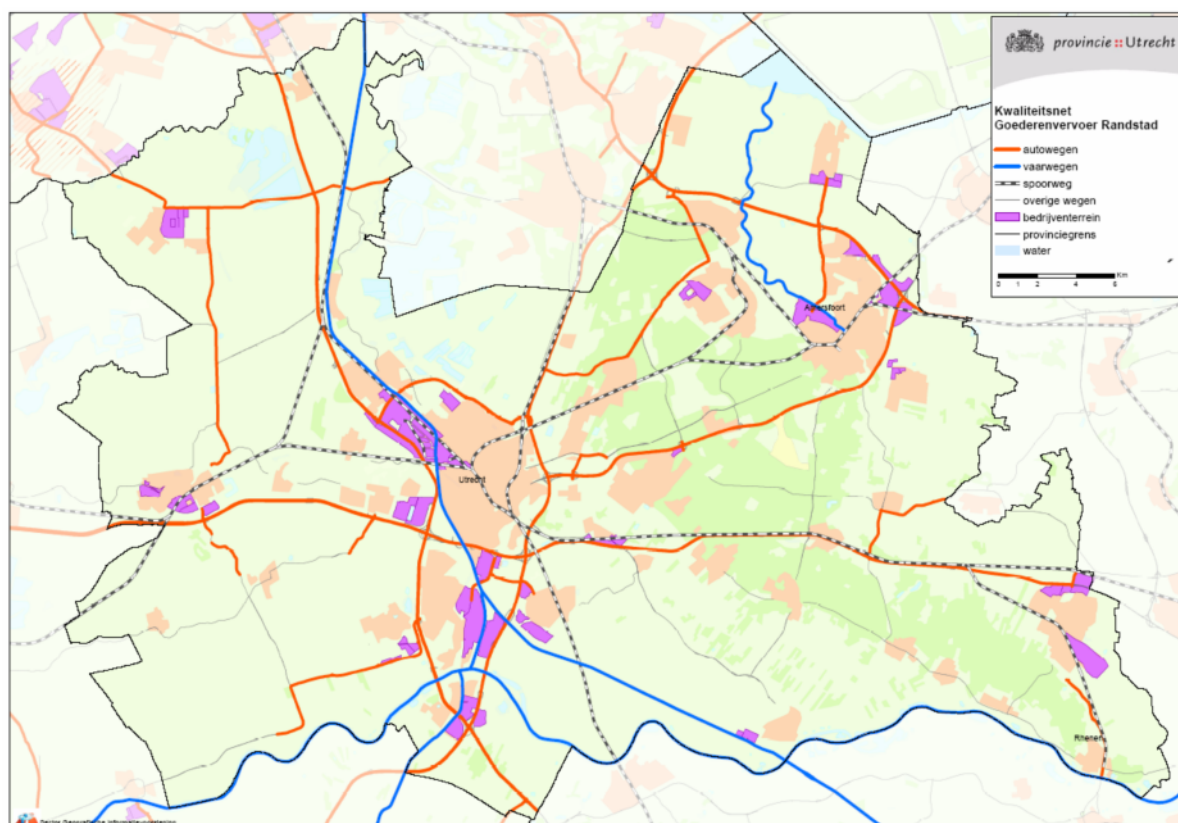
Onder de naam **Goederenvervoer Randstad (GOVERA)** werken we samen met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, en Flevoland en de regionale directies van rijkswaterstaat van de vier Randstadprovincies aan duurzame oplossingen om Randstad voor goederenvervoer bereikbaar te houden. Ook de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), belangenorganisaties van verladers en vervoerders, de G4 (gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) en de Randstedelijke Kamers van Koophandel participeren in de samenwerking.

De deelname aan GOVERA biedt ons belangrijke samenwerkingsvoordelen. Het gevleugelde woord synergie is hier op zijn plaats. De beleidsvisie van GOVERA 'Goederenvervoer Verknoopt' biedt handvatten voor een goederenvervoerbeleid dat past bij de specifieke eisen van ons gebied en is tevens afgestemd op de belangen van de Randstad. De visie is geboren uit de gezamenlijke kennis en ervaring van de deelnemers en vormt uitgangspunt voor het uitdenken van nieuwe mogelijkheden voor duurzame inpassing van goederenvervoer binnen onze economie en samenleving. De aandacht richt zich zowel op de goederenmarkt (de afstand tussen productie en consumptie) als op de vervoersmarkt (het omzetten van de vraag naar vervoer in optimale transportkeuzes) en de verkeersmarkt (keuze van modaliteit en route). In verschillende werkgroepen worden concrete projecten uitgevoerd die nieuwe inzichten en kansen opleveren en zich lenen voor toepassing binnen de provincie Utrecht. De aandacht gaat daarbij uit naar de inrichting van de infrastructuur, transportefficiency, de raakvlakken met beleidsvelden ruimtelijke ordening en milieu en de specifieke problematiek rond stedelijke distributie.

11.3 Kwaliteitsnet goederenvervoer

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 11.1: 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.

11.4 Bevorderen van de doorstroming op het wegennet

Doorgaand goederenvervoer en bovenregionale goederenstromen dienen (behoudens in het geval van calamiteiten) te worden afgewikkeld over de in het kwaliteitsnet goederenvervoer opgenomen stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Omdat een gegarandeerde trajectsnelheid voor goederenstromen over de weg van belang is voor een positieve beoordeling van het economisch vestigingsklimaat, zullen we bevorderen dat knelpunten worden aangepakt.

Voor het oplossen van knelpunten op stroomwegen zijn verschillende benuttingsmaatregelen mogelijk. Te denken valt aan spitsstroken, doelgroepstroken en wisselstroken. Daar waar deze benuttingsmaatregelen onvoldoende capaciteitswinst opleveren voor het verwerken van het aanbod volgens de te stellen eisen (trajectsnelheid 60 km/uur) moet worden overgegaan tot werkelijke capaciteitsuitbreiding. Goederenvervoer lift hierin mee met het totale verkeersaanbod.

Op gebiedsontsluitingswegen denken we bij benuttingmaatregelen aan het medegebruik van busbanen door vrachtverkeer. Een proef op de provinciale weg N408 in Laagraven te Nieuwegein met het medegebruik van busbanen heeft een betere doorstroming van en naar de daar aanwezige

bedrijventerreinen opgeleverd zonder een onaanvaardbare vertraging voor het openbaar vervoer. We onderzoeken op welke andere provinciale wegen medegebruik van busbanen tot een verbetering van de doorstroming kan leiden. Daar waar relevant, zullen we tot medegebruik van busbanen besluiten.

11.5 Bevorderen van gebruik restcapaciteit op water en rail

Om de toenemende goederenstromen te kunnen faciliteren moet de totale capaciteit van het kwaliteitsnet goederenvervoer optimaal worden benut. Naast kansen voor doorgaand vervoer liggen er binnen de provincie Utrecht ook voor regionale goederenstromen kansen in benutting van de restcapaciteit op het water.

Specifiek zijn de bedrijventerreinen Lage Weide in de gemeente Utrecht en Het Klooster in de gemeente Nieuwegein geschikt voor multimodale overslag.

Het bedrijventerrein Lage Weide functioneert al als zodanig en is zelfs aangesloten op drie modaliteiten (weg/water/spoor). Met de gemeente Utrecht bekijken we of het multimodale karakter van het terrein kan worden versterkt en of het terrein kan uitgroeien tot logistiek stadspark.

In aanvulling op Lage Weide achten wij het noodzakelijk dat het toekomstige bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein beschikbaar is voor multimodale overslag van goederen tussen weg en water. Daarmee anticiperen wij op een groeiende markt voor watergebonden bedrijvigheid.

De uitwerking van beleid met betrekking tot overslagpunten voor goederenvervoer tussen weg en water pakken wij integraal op. Rond Amersfoort onderzoeken we de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid in relatie tot de Eem. Daarnaast zijn er in verschillende gemeenten in de provincie Utrecht loswallen aanwezig. Wij willen bevorderen dat deze schakels voor watergebonden goederenvervoerconcepten als zodanig worden benut. Het mede met onze steun opgerichte Multimodaal Coördinatie Adviescentrum West (MCA-West) adviseert bedrijven en gemeenten over de mogelijkheden van multimodaal vervoer.

Het actief stimuleren van regionaal goederenvervoer over het spoor is vooralsnog geen speerpunt van ons beleid. De capaciteitsruimte van het spoorwegennet is op dit moment onvoldoende om beduidend meer goederenvervoer toe te laten op het spoor. Wel staan wij positief ten opzichte van initiatieven van derden in deze richting voor zover deze niet ten koste gaan van de groeimogelijkheden in de personenmarkt en de kwaliteit van de leefomgeving en met uitzondering van het vervoer van gevaarlijke stoffen door woonkernen.

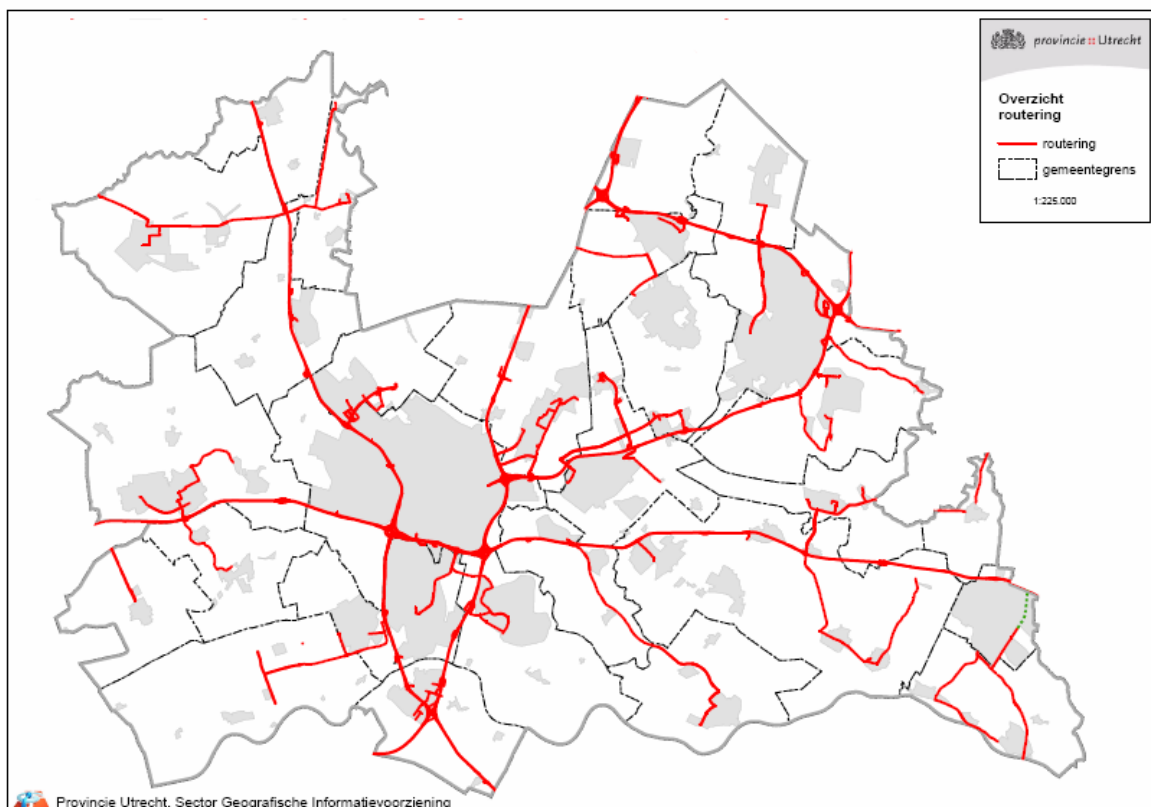
11.6 Locatiebeleid

Bij het opstellen van het Streekplan wijzen we regionale bedrijventerreinen aan voor het uitplaatsen van milieuhinderlijke bedrijven. Het transport van gevaarlijke stoffen naar en van deze locaties betrekken we nadrukkelijk daarbij. Bij de ruimtelijke planning van bedrijventerreinen en de bijbehorende infrastructuur houden we rekening met de eisen die vanuit het oogpunt van goederenvervoer worden gesteld. Bovenlokale bedrijven dienen te worden gesitueerd op regionale bedrijventerreinen met een goede ontsluiting op stroomwegen die onderdeel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Duurzaam goederenvervoer zal een afwegingscriterium zijn binnen ons locatiebeleid voor de vestiging van bedrijven. Het Rijk is gestart met het opstellen van een logistieke toets en middels GOVERA zijn we bij dit initiatief aangesloten. Wij nemen het resultaat mee bij ontwikkeling van een duurzaam locatiebeleid.

11.7 Externe veiligheid

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.

11.8 Stedelijke distributie

Naast doorgaand en regionaal goederenvervoer is er het lokale goederenvervoer (stedelijke distributie), dat voorziet in de vraag van burgers, winkels, bedrijven, instellingen en bouwlocaties in stedelijk gebied naar goederen en diensten.

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.**

11.9 Duurzaam goederenvervoer / kwaliteit van de leefomgeving

Economische groei gaat hand in hand met de groei van te vervoeren aantallen goederen. Om te voorkomen dat een verdubbeling van het aantal te vervoeren goederen ook een verdubbeling betekent van het beslag op schaarse zaken als energie, ruimte en milieu, wordt gezocht naar duurzame oplossingen binnen de goederenvervoersmarkt. Er is sprake van duurzaam goederenvervoer als de belasting voor het milieu in balans is met capaciteit van het milieu (al dan niet met behulp van de techniek) om deze negatieve gevolgen ongedaan te maken. Om verantwoorde keuzes te kunnen maken over de groei van de economie en gerelateerd daaraan over de groei van goederenvervoer, is inzicht nodig in de balans tussen het beslag op het milieu en de mogelijkheden om deze gevolgen te compenseren. Dit werken wij uit in het PMP.

Duurzame oplossingen kunnen zowel liggen in technische aanpassingen van voertuigen als in het effectief vervoeren van lading. Binnen GOVERA zoeken we in overleg met het bedrijfsleven naar duurzame oplossingen, door efficiënte vervoersconcepten te ontwikkelen en deze uit te testen op toepasbaarheid. Voorbeelden van dergelijke vervoerconcepten zijn Bulknet (vervoer van zand, grind, enzovoorts, goed te vervoeren over water), Unitnet (containers via water in plaats van over de weg), Flownet (snel vervoer van pakketten en pallets met Randstedelijke bestemming) en Homenet (voor

het afleveren van bestellingen via internet). Ook het automatiseren van logistieke processen heeft zijn eerste (efficiency)vruchten afgeworpen.

12. BENUTTEN IN DUBBEL PERSPECTIEF

Doelen

- Een optimale benutting van het autonetwerk door de inzet van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM).
- Automobilisten ertoe verleiden een alternatieve vervoerswijze te kiezen.

12.1 Visie en strategie

Wij streven naar een doelmatig verkeers- en vervoersysteem. Of zo'n systeem doelmatig is hangt af van de optelsom van (voldoende) capaciteit, kwaliteit en samenhang. Een belangrijke voorwaarde voor het doelmatig functioneren van het systeem is dat de verschillende netwerken optimaal worden benut.

Benutten heeft twee dimensies: dubbel perspectief. Enerzijds richt benutten zich op de beschikbare capaciteit binnen een netwerk: wordt die capaciteit optimaal benut? Anderzijds richt benutten zich op de restcapaciteit van één of meer netwerken; resterende capaciteit in een netwerk moet beter worden gebruikt om het tekort binnen een ander netwerk op te vangen. Wij willen de beschikbare capaciteit van de verschillende netwerken zo veel mogelijk gebruiken om verkeers- en vervoerproblemen te voorkomen of op te lossen.

Benutten van het autonetwerk staat voorop. Als gevolg van toenemende congestie op de wegen staat de bereikbaarheid van de Utrechtse regio onder druk. Daarnaast willen wij de 'mobilitist' verleiden, niet dwingen, om een alternatief voor de auto te kiezen. Omdat het autonetwerk het meest onder druk staat is de strategie erop gericht de kwaliteit van de andere netwerken zodanig te verbeteren dat ze een aantrekkelijk alternatief vormen voor het gebruik van de auto, om daardoor de druk op het autonetwerk te verminderen. Het fietsnetwerk bevat nog zeer veel (rest)capaciteit en kan voor de korte (hoofd)routes een belangrijke rol in de substitutie betekenen.

12.2 Benutten binnen netwerken: dynamisch verkeersmanagement

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) is een set van maatregelen waarmee op basis van actuele verkeersinformatie verkeersstromen op (een deel van) het autonetwerk, het openbaarvervoernetwerk en het fietsnetwerk worden gestuurd om de capaciteit optimaal te benutten. Dit geldt voor (delen van) de netwerken afzonderlijk en voor de combinatie van verschillende netwerken. DVM beperkt zich in eerste instantie tot het autonetwerk. In een volgende fase richt DVM zich ook op het benutten van de totale netwerkcapaciteit.

Concrete maatregelen waarvoor aan DVM kan worden gedacht zijn:

- parkeer- en reisinformatie, thuis en onderweg
- dynamisch snelheidsadvies via informatieborden boven de weg, ter bevordering van de doorstroming
- routeadvies via informatieborden
- toeritdosering
- optimale afstelling van verkeersregelinstallaties
- extra opstelstroken bij kruispunten

- aanleg van doelgroepstroken, bijvoorbeeld voor vrachtwagens
- aanleg van bufferstroken om een groot verkeersaanbod op te kunnen vangen
- selectief afsluiten of ondergeschikt maken van delen van het netwerk tijdens de spits
- tidal flow-maatregelen.

Wat doelgroepenstroken betreft zullen wij nagaan in hoeverre medegebruik van busbanen een oplossing kan zijn voor situaties met veel vrachtverkeer. Daarbij zullen we letten op de uiteindelijke meerwaarde voor de totale doorstroming. De ervaringen op de N408 zijn positief en de diverse belangen van goederenvervoer, openbaar vervoer, doorstroming en veiligheid betrekken we daarbij. Voor het medegebruik van vrachtverkeer op busbanen moeten veel technische, juridische en financiële knelpunten worden weggenomen, zoals de vaak beperkte ruimte in de verkeersregeling, de lengte van de busbaan en de beperkende wetgeving.

De tijd dat congestieproblemen op bijvoorbeeld rijkswegen enkel van doen hadden met het desbetreffende wegvak ligt ver achter ons. Congestieproblemen worden steeds complexer en manifesteren zich steeds vaker op netwerkniveau. Congestie op de rijksweg betekent bijna per definitie ook congestie op het onderliggende regionale en het lokale wegennet. Een belangrijke voorwaarde voor een effectieve inzet van DVM is dan ook een visie op de verkeerskundige samenhang en samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders.

Wij nemen in de planperiode het voortouw om in samenwerking met de wegbeheerders in de provincie Utrecht een (netwerk)visie te ontwikkelen en protocollen voor de inzet van de genoemde maatregelen, samengevat als *Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)*, om zo te komen tot het optimaal benutten van de capaciteit van het netwerk. Wij willen gebruik maken van de Architectuur Verkeersbeheersing, een door Rijkswaterstaat ontwikkelde methodiek. Uiteindelijk moet dat resulteren in operationeel netwerkmanagement. Vanuit een Verkeerscentrale worden dan op basis van actuele verkeersinformatie de DVM-maatregelen aangestuurd. Op deze manier kan het netwerk optimaal worden benut ook bij calamiteiten.

Op korte termijn kan al winst worden behaald door het instrument Kwaliteitscentrale. Deze centrale zorgt voor het permanent monitoren van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en van de verkeersveiligheid op een kruispunt. Op deze manier worden allerlei gegevens verzameld die gebruikt kunnen worden bij de inzet van benuttingsmaatregelen.

Aangezien een belangrijk deel van de files wordt veroorzaakt door ongelukken, moet in dit kader ook worden nagedacht over incidentmanagement. Daarop vooruitlopend kan al veel winst worden behaald door goede informatie en omleidingsroutes.

Behalve aan het woon-werkverkeer in de ochtend- en avondspits en aan de afhandeling van incidenten moet in het kader van dynamisch verkeersmanagement ook aandacht worden besteed aan recreatief verkeer. Vergeleken met andere provincies is de absolute stroom van recreatief verkeer naar de provincie Utrecht beperkt. Er is een aantal specifieke recreatieve bestemmingen dat op bepaalde tijden voor grote verkeersstromen zorgt, zoals de Jaarbeurs en het voetbalstadion in Utrecht en de dierenparken in Amersfoort en Rhenen. Verder komt in de zomermaanden ook veel verkeer af op het water: de plassengebieden en recreatieve zwemwateren zoals het Henschotermeer. Daarnaast is ook de Utrechtse Heuvelrug populair bij veel (dag)recreanten. De populariteit en het aantal bezoekers nemen waarschijnlijk toe als de Utrechtse Heuvelrug een Nationaal Park wordt. De bereikbaarheidsproblemen voor de recreatie verschillen van de problemen die worden veroorzaakt door door het woon-werkverkeer.

De bestemming van de verkeersstromen is specifiek en de problemen doen zich dan ook voor op de toevoerroutes en op de locaties zelf. Door verkeersmanagement, zoals dat wordt ontwikkeld voor de bereikbaarheid van onder andere de Jaarbeurs, kan een deel van het probleem verholpen worden. Ook de inzet van openbaar vervoer in combinatie met specifieke parkeerterreinen (een vorm van transferium) kan een oplossing bieden. Een goed voorbeeld daarvan is het dierenpark in Emmen. Voor zover recreatief verkeer niet structureel is maar gebonden aan seizoenen of evenementen ligt capaciteitsuitbreiding op grotere schaal niet voor de hand.

De technologie op het gebied van verkeer en vervoer ontwikkelt zich in een hoog tempo, zoals de automatische voertuiggeleiding en snelheidsaanpassing en de 'in-car informatie'. Wij hebben weinig greep op deze ontwikkelingen, maar ze zijn wel van grote invloed op de set van maatregelen die de provincie kan inzetten voor een betere benutting. Wij blijven de ontwikkelingen actief volgen en staan positief ten opzichte van kansrijke, nieuwe technologieën.

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 weginspecteurs uitrusten met een mobiele werkplek. Hiermee staan de dienstdoende weginspecteurs (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.

12.3 Beter 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.

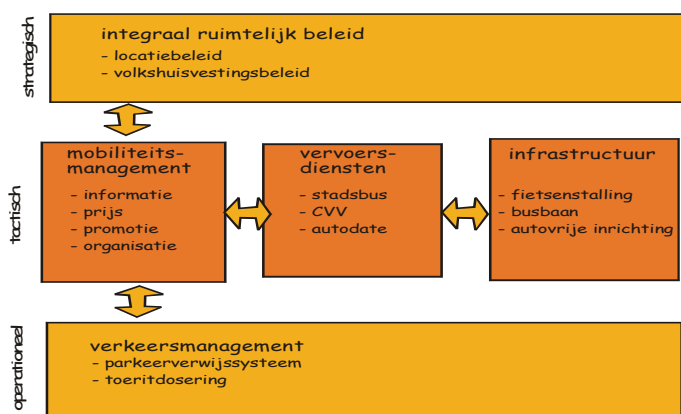
Om de doelstellingen te realiseren ondernemen wij de volgende acties:

- 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.

Het provinciaal beleid is gericht op het optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen, om zodoende met minder nadelige effecten tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte. Omdat het autonetwerk dichtslibt willen we de automobilist verleiden een alternatief te kiezen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat noemt dit 'mobiliteitsmanagement'. Het gaat om het geheel van verleidende activiteiten gericht op verplaatsingsbehoefte, keuze van vervoerswijze en effectiviteit van verplaatsingen.

Mobiliteitsmanagement hangt, op strategisch niveau, nauw samen met onderwerpen zoals vestigingsbeleid en volkshuisvestingsbeleid (zie hoofdstuk 9) en op operationeel niveau met verkeersmanagement (paragraaf 12.2).

Mobiliteitsmanagement kan worden gepositioneerd op tactisch niveau naast vervoersdiensten en infrastructuur (zie de afbeelding).



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

12.3.1 Vervoersmanagement

Vervoersmanagement is begin jaren negentig gestart als uitwerking van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en zal ook in het nieuwe NVVP een belangrijk thema zijn. Het heeft tot doel bedrijven te stimuleren tot een actief vervoersmanagementbeleid gericht op het reduceren van autokilometers in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer. Sinds januari 2000 is vervoersmanagement gedecentraliseerd en zijn de provincie Utrecht en het BRU gezamenlijk verantwoordelijk voor vervoersmanagement in onze provincie. Het beleid wordt uitgevoerd door de Stichting Vervoeranalyse en Mobiliteitsadvies (VenM).

De VenM-methode

De VenM-methode is gebaseerd op drie benaderingswijzen:

- a. gebiedsgerichte benadering
- b. bedrijfsgerichte benadering
- c. individugerichte benadering

De *gebiedsgerichte benadering* richt zich op het maken van prestatieafspraken, waarbij de overheid zorgt voor infrastructuur en voorzieningen (OV, fietsfaciliteiten enz.) en het bedrijfsleven actief vervoersmanagement ter hand neemt. VenM vervult een onafhankelijke rol als intermediair en procesmanager tussen overheid, bedrijfsleven en vervoerders of aanbieders van vervoersdiensten en –producten.

In de *bedrijfsgerichte benadering* wordt een adviesrelatie opgebouwd met het management en de ondernemingsraad van een onderneming, instelling of overheidsorganisatie. VenM onderzoekt daarnaast het mobiliteitsprofiel en voert werknemersenquête's uit.

Bij de *individugerichte benadering* gaat het om bewustwording en arbeidsvoorwaarden (incentives en sancties). Een combinatie van communicatie en regelingen op maat op het niveau van de onderneming geven vervoersmanagement een kans van slagen.

Concreet gaat het in het kader van de implementatie van vervoersmanagement bij bedrijven over onder andere flexibilisering van arbeidstijden, telewerken, fietsvoorzieningen en –regelingen, openbaarvervoergebruik, carpoolen, parkeren en bedrijfsvervoer.

Ervaringen en consequenties voor toekomstig beleid

In de praktijk komen de prestatieafspraken tussen overheid en bedrijfsleven onvoldoende uit de verf. Ook als bedrijven niets doen aan vervoersmanagement investeert de overheid in bereikbaarheid. Wij zullen ons de komende periode zakelijker opstellen als het gaat om afspraken in het kader van de gebiedsgerichte benadering. Wij vragen gemeenten ons hierin te volgen.

Daarnaast is een brede inbedding binnen andere beleidsvelden gewenst. Situering van woon-werkgebieden is van grote invloed op de mobiliteit. Op bestemmingsplanniveau kan worden ingespeeld op effectiever ruimtegebruik, parkmanagement en fietsbevorderende maatregelen bij het inrichten en bebouwen van een gebied. Zoals we ook al in het hoofdstuk over het fietsbeleid aangaven, willen wij bij het toetsen van bestemmingsplannen (artikel 10 WRO) specifiek aandacht besteden aan deze aspecten. Hiervoor zal een checklist met aandachtspunten worden ontwikkeld. Daarnaast ontvangen gemeenten provinciale middelen voor het revitaliseren of saneren van oude bedrijfsterreinen en geven provincie en gemeenten milieuvergunningen aan bedrijven. Wij willen voorwaarden met betrekking tot vervoersmanagement gaan stellen voor de financiële bijdrage aan gemeenten en bij vergunningen voor bedrijven. Wij vragen gemeenten hetzelfde te doen.

Organisatiestructuur en financiering

VenM is opgericht door werkgevers en werknemers. De voorzitter is onafhankelijk. Werkgevers en werknemers besturen VenM. VNO-NCW en FNV doen dit rechtstreeks via een bestuurszetel en indirect via de Kamers van Koophandel van Utrecht en Gooi- en Eemland, met elk een bestuurszetel. De provincie en het BRU wonen de bestuursvergaderingen bij als adviseur.

Naar verwachting zal de bijdrage voor vervoersmanagement met ingang van 1 januari 2004 opgaan in de nieuwe brede doeluitkering (GDU+). Als provincie kiezen we voor een voortzetting van het VenM-model, maar we stellen wel meer dan in het verleden kaders en voorwaarden aan de organisatie, de maatregelen en de verwachte resultaten.

- Het (juridische) karakter van VenM noodzaakt tot een strikte (boekhoudkundige) scheiding tussen werkzaamheden met een marktconform karakter, waarvoor de provinciale bijdrage niet bedoeld is.
- Bij de keuze voor de in te zetten middelen en methoden staat effectiviteit voorop: wat is de meest effectvolle en aansprekende manier om het doel te bereiken? Creativiteit moet daarbij niet worden geschuwd: als het effect sorteert moet gebruik worden gemaakt van nieuwe media en methoden.
- Een effectief vervoersmanagementbeleid vereist monitoring om vast te stellen of de projecten effecten bereiken.

12.3.2 Netwerkmanagement

Een belangrijke voorwaarde voor goed netwerkmanagement is informatie. Wij werken daar concreet aan in het URRIS-project (Utrechtse Regionale Route Informatie Systeem). Dit project voor netwerkmanagement verzamelt actuele verkeersinformatie en geeft op basis hiervan adviezen aan de automobilist. Zo is het mogelijk de keuze te beïnvloeden van vervoersmodaliteit, route en moment van reizen. Het project staat model voor eventuele uitbreiding van netwerkmanagement. In het verlengde daarvan volgen wij de ontwikkelingen in het landelijke Intermezzoproject. Dat is bedoeld om met behulp van GSM (mobiele telefonie) en GPS verkeersmanagementinformatie te genereren.

12.3.3 Carpoolen

De afgelopen jaren is er veel aandacht en geld besteed om het *carpoolen* te stimuleren. Diverse carpoolplaatsen zijn aangelegd of uitgebreid. In de komende periode zetten we dit beleid voort. Waar kansen zijn voor carpoolen worden carpoolplaatsen aangelegd en waar de capaciteit tekortschiet wordt gezocht naar uitbreidingsmogelijkheden.

12.3.4 Prijsbeleid

De discussie over prijsbeleid is internationaal en nationaal nog steeds actueel. Naast het beperkt bouwen en benutten zullen ook andere instrumenten in het kader van verkeersmanagement, waaronder prijsbeleid, in de nabije toekomst de aandacht blijven vragen. In onze ogen heeft prijsbeleid alleen voldoende effect wanneer het gezamenlijk wordt ingezet. Het initiatief daartoe dient vanuit de rijksoverheid te komen. Daarom zullen we de discussie in het kader van het NVVP blijven volgen en wanneer daarbinnen keuzes zijn gemaakt, zullen wij waar nodig aanvullend beleid formuleren. Wij zijn tijdens het Bereikbaarheidsoffensief overeengekomen dat het toepassen van gedifferentieerde kilometerheffing op termijn tot de mogelijkheden behoort.

Voorstellen voor prijsbeleid zullen wij met name beoordelen op de verkeerskundige (neven)effecten, het toepassingsgebied en de financiële gevolgen.

Gemeenten beschikken met hun parkeerbeleid over een effectief prijsinstrument. De provincie wil komen tot het regionaal afstemmen van het parkeerbeleid om op die manier alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken.

12.4 Uitvoeringsstrategie

Wat betreft de toepassing van Dynamisch Verkeersmanagement neemt de provincie de rol van regisseur op zich door het voortouw te nemen en alle bestuurlijke en maatschappelijke partijen te betrekken bij het ontwikkelen van een netwerkvisie en van DVM-maatregelen.

Voor het uitwerken en vormgeven van mobiliteitsmanagement is een belangrijke taak weggelegd voor VenM. Als provincie stellen we striktere voorwaarden aan de organisatie en maatregelen van VenM.

13. VAN BELEID NAAR UITVOERING EN TERUG

13.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vertalen we het in vorige hoofdstukken geformuleerde beleid in concrete maatregelen en projecten. De doelstellingen van het SMPU⁺ zijn ambitieus en leiden tot een groot aantal acties en projecten. Met name infrastructurele projecten vragen grote investeringen. De omvang daarvan overschrijdt de beschikbare (provinciale) middelen vele malen. Dit noodzaakt tot prioriteitstelling. Vanuit het oogpunt van kosten en effectiviteit is het belangrijk goede keuzes te maken.

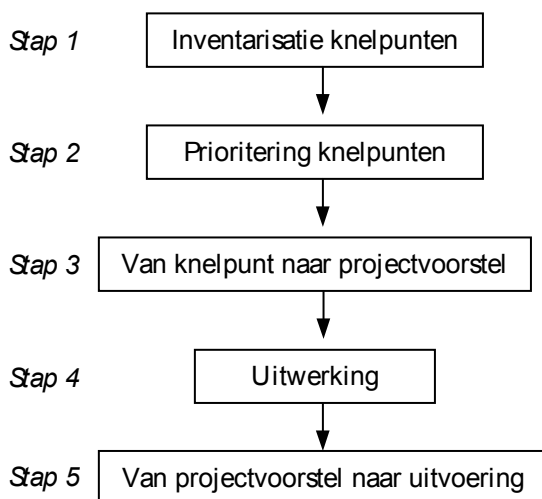
In paragraaf 12.2 beschrijven we, in de vorm van een stappenplan, het proces van knelpunt tot (uitvoerings)project. Monitoring is een integraal onderdeel van dit SMPU⁺. In paragraaf 12.5 geven we aan op welke wijze monitoring en evaluatie een bijdrage leveren aan het meetbaar maken van beleidsdoelstellingen. In paragraaf 12.3 gaan we in op de financiering van de projecten die voortvloeien uit dit SMPU⁺ en in 12.4 op de bestuurlijke samenwerking. Tot slot formuleren we in paragraaf 12.6 uitgangspunten voor aanleg en beheer van infrastructuur.

13.2 Stappenplan: van knelpunt tot project

Bij het vertalen van beleid in concrete infrastructurele projecten hanteren we de volgende uitgangspunten:

- vanuit een integrale benadering van het verkeers- en vervoersysteem onderscheiden we vier netwerken: auto, fiets, openbaar vervoer en goederen;
- aan de netwerken stellen we kwaliteitseisen;
- de doelmatigheid van de netwerken beoordelen we op basis van de kwaliteitseisen;
- naast doelmatigheid bepalen ook kwaliteitseisen voor veiligheid en voor de kwaliteit van de leefomgeving ons beleid.

Het proces om van knelpunt tot uitvoeringsproject te komen telt vijf stappen. Onderstaande figuur geeft de stappen schematisch weer.



Figuur 11.2 Van knelpunt naar project

Stap 1: knelpunten

De eerste stap is het inventariseren van knelpunten door het beoordelen van de netwerken in de bestaande situatie aan de hand van de gestelde kwaliteitseisen. Om de huidige situatie vast te stellen wordt gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- monitoring en onderzoek
- klachten van burgers en gemeenten
- regelmatig overleg met gemeenteambtenaren, vervoerders enzovoort.

Op basis van de mate waarin de situatie afwijkt van de geformuleerde basiskwaliteit kan een eerste prioritering van knelpunten worden gemaakt.

Stap 2: prioritering knelpunten

Na het in kaart brengen van de knelpunten worden oplossingsrichtingen verkend en maken wij een eerste inschatting van de kosten. Gezien de beperkte financiële middelen is kosteneffectiviteit bepalend voor het antwoord op de vraag welke projecten als eerste uitgevoerd gaan worden. De kosteneffectiviteit wordt bijvoorbeeld bepaald door de doorstromingsknelpunten te relateren aan de (relatieve) intensiteit van het gebruik van de weg of verbinding en de verkeersveiligheidsknelpunten te relateren aan het absolute aantal slachtoffergewonden (stap 2a). Vervolgens worden de kosten in de afweging betrokken (stap 2b).

Stap 3: van knelpunt naar projectvoorstel

Als derde stap definiëren we projecten. Die kunnen betrekking hebben op één specifiek knelpunt. Maar vaak hangen knelpunten op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving met elkaar samen. Waar nodig en mogelijk worden knelpunten in één project gecombineerd. In deze fase vindt ook intensief overleg met andere wegbeheerders plaats en wordt bekeken in hoeverre projecten kunnen aansluiten bij geplande onderhoudswerkzaamheden. Dit kan leiden tot herprioriteren van knelpunten.

Stap 3 wordt afgerond met een bestuurlijk besluit van Gedeputeerde Staten waarin de wens wordt uitgesproken knelpunten nader te onderzoeken en te verkennen. Het project wordt opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteits Plan (UMP) met de status 'te onderzoeken'.

Stap 4: Uitwerking

In de uitwerkingsfase worden de projecten uitgebreid onderzocht. Gekeken wordt naar (a) de verschillende verkeerskundige alternatieven om een project uit te voeren en (b) de effecten van deze alternatieven (onderdeel daarvan is de MAVI-scan). De probleemverkenning mondt uit in enkele onderzochte alternatieven en een beargumenteerde keuze voor één voorkeursoplossing: een beleidsvoorstel met ontwerpplan. Het beleidsvoorstel geeft concreet aan wat de bijdrage is van de gekozen oplossingsvariant aan het realiseren van de beleidsdoelen. Daarnaast wordt een zo concreet mogelijke inschatting gemaakt van de kosten (marge +/- 10 procent), inclusief kasritme. In deze schatting worden ook de verwachte meerkosten voor het beheer verwerkt.

Resultaat van stap 4 is een prioriteitenlijst van projecten op basis van uitgevoerde projectverkenningen.

Stap 5: van projectvoorstel naar uitvoering

Op basis van de probleemverkenningen kunnen we als bestuur een keuze maken voor opname in het uitvoeringsprogramma. Deze afweging vindt jaarlijks plaats. Bij de keuze welke projecten doorstromen naar het uitvoeringsprogramma, spelen naast kosteneffectiviteit ook medefinanciering door andere overheden en politieke prioriteiten een rol.

13.3 Financiering

13.3.1 Inzet financiële middelen

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven zullen we met de thans beschikbare middelen niet direct het totale SMPU⁺ kunnen uitvoeren. Wel willen we een forse inspanning doen om een substantieel deel veilig te stellen. Deze eerste fase van de uitvoering is vertaald naar het richtprogramma van het bijgevoegde Meerjaren Actie Programma (MAP). In dit programma zijn de acties zoveel mogelijk gerelateerd aan de beleidsdoelen en waar mogelijk per regio gespecificeerd.

Door veranderingen in politieke prioriteiten en beleidsinzichten en op grond van resultaten van monitoring en evaluaties zullen we het beleid regelmatig moeten bijstellen. De exácte invulling van de bestedingen over de jaren heen wordt jaarlijks in het Uitvoeringsprogramma MobiliteitsPlan (UMP) aangegeven. Het is goed mogelijk dat het ene jaar het accent ligt op maatregelen voor een betere doorstroming van het autoverkeer en een jaar later op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. De veranderende economische en financiële positie kunnen de komende decennia een positieve dan wel negatieve invloed hebben op de mogelijkheden voor en aard van de dekking van het SMPU⁺.

13.3.2 Regionale fondsvorming

Het Rijk wil een deel van de financiële middelen in het kader van het verkeers- en vervoerbeleid decentraliseren. Dat gebeurt vooralsnog in twee fasen. In de eerste fase worden de subsidies voor projecten tot 225 miljoen euro toegevoegd aan de bestaande gebundelde doeluitkering (GDU) voor infrastructuurprojecten. In de tweede fase wordt de GDU verbreed met de middelen voor 'duurzaam veilig' en vervoersmanagement (ontschotting). Gedacht wordt aan het op termijn toevoegen van de middelen voor exploitatie van het openbaar vervoer. Er ontstaat dan een *integraal provinciaal investeringsfonds* voor uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid. Wij hebben in het overleg met het Rijk onder andere als voorwaarde bij de decentralisatie gesteld dat er voldoende middelen moeten zijn en dat de projectgrens van 225 miljoen euro flexibel moet worden toegepast (dient in relatie te staan tot de beschikbare middelen).

Bij een decentralisatie van rijksmiddelen zullen wij als budgetbeheerder gaan optreden en verantwoordelijk worden voor het verdelen van die gelden. Onze bestaande regeling (evenredig verdelingsprincipe) zullen we daarom gaan wijzigen, met als doel de samenhang en samenwerking te vergroten. Wij willen gebiedsgerichte fondsen gaan vormen om gezamenlijk op te stellen maatregelenpakketten te financieren. Afhankelijk van de uitkomst van de bestuurlijke veranderingen voor het kaderwetgebied zullen wij, in overleg met de gemeenten, de gebieden of regio's vaststellen.

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.**

13.3.3 Provinciaal beraad

Dit SMPU⁺ heeft juridische consequenties: de inhoud stelt voorwaarden aan het beleid van andere wegbeheerders. Onderwerpen kunnen worden aangeduid als 'essentiële elementen', die terug moeten komen in het beleid van gemeenten. Het provinciale investeringsfonds en de daaraan gekoppelde pakketten van maatregelen zijn wat ons betreft dus niet vrijblijvend.

Wij willen ter afstemming van het te voeren beleid, met dit SMPU⁺ als vertrekpunt, en voor het verdelen van het investeringsfonds een (provinciaal) Utrechts verkeers- en vervoerberaad (UVVB) instellen. Met de oprichting van een UVVB geven we uitvoering aan de Planwet Verkeer en Vervoer. Via het UVVB sluiten de wegbeheerders, of vertegenwoordigers van wegbeheerders, een overeenkomst over het verdelen naar de regio's en over de beleidsmatige evenwichtigheid van de regionale maatregelenpakketten. Over de exacte invulling van de regionale maatregelenpakketten zal worden besloten in regionale bestuurlijke overleggen.

Het UVVB is formeel niet besluitvormend, maar adviserend aan de bevoegde organen; in materiële zin zal het UVVB op bepaalde onderwerpen wel als zodanig functioneren. Het zal periodiek in overleg treden met relevante maatschappelijke organisaties en het georganiseerde bedrijfsleven. De gedeputeerde van verkeer en vervoer is voorzitter van het UVVB.

Het invullen en beoordelen van maatregelen die binnen de regionale fondsen vallen zal plaatsvinden op basis van de doelstellingen uit dit SMPU⁺. De aanpak van bovenlokale problemen staat voorop en de specifieke lokale zaken blijven primair een gemeentelijke aangelegenheid. Wel kunnen deze maatregelen in aanmerking komen voor een stimuleringsbijdrage uit het fonds, mits het een aantoonbare en significante bijdrage levert aan de doelstellingen uit het SMPU⁺.

Wij staan een evenwichtige verdeling van de fondsen voor. De maatregelenpakketten bevatten dus niet alleen infrastructurele maatregelen, maar ze zijn breed en integraal van karakter. Dit heeft als consequentie dat maxima zullen gelden voor bijdragen aan projecten, zeker als ze financieel omvangrijk zijn. Waar nodig zal de evenwichtigheid ook worden bevorderd door delen van de regionale investeringsfondsen te koppelen aan specifieke doelen.

Vanuit onze positie als wegbeheerder zijn wij een gelijkwaardige partij en als regionale belangenbehartiger zullen wij waar mogelijk ook eigen middelen vrijmaken voor het uitvoeren van de maatregelen.

13.4 Regionale en lokale beleidsagenda

Het SMPU⁺ fungeert als kader voor het regionale en lokale verkeers- en vervoerbeleid. Op de regionale en lokale beleidsagenda staan onderwerpen aangeduid als 'essentiële onderdelen', wat wil zeggen dat die terug moeten komen in het beleid van gemeenten. Ook moeten gemeenten de ruimtelijke reserveringen laten doorwerken in hun bestemmingsplannen.

De regionale en lokale beleidsagenda bevat de volgende essentiële onderdelen:

- stimuleren van het gebruik van de fiets (kwaliteit netwerk, aansluiting op regionale hoofdroutes, stallingvoorzieningen),
- openbaar vervoer (doorstromingskwaliteit, kwaliteit haltevoorzieningen, toegankelijkheid),
- duurzaam veilig (aansluiting op regionale categorisering, uitvoering, oversteekbaarheid),
- parkeerbeleid: eigen beleid en afstemming op regionaal niveau,
- vervoersmanagement,
- vestigingsbeleid en (regionale) bedrijventerreinen,
- verminderen van geluidhinder,
- verbeteren van de luchtkwaliteit,
- routenet vervoer gevaarlijke stoffen,
- ontsnippering (afstemmen op andere wegbeheerders en ProRail),
- ketenmobiliteit (transferia, informatievoorziening).

Deze lijst is niet als uitputtend bedoeld maar bevat de hoofdzaken. Sommige overige beleidsthema's zullen wij gezamenlijk oppakken.

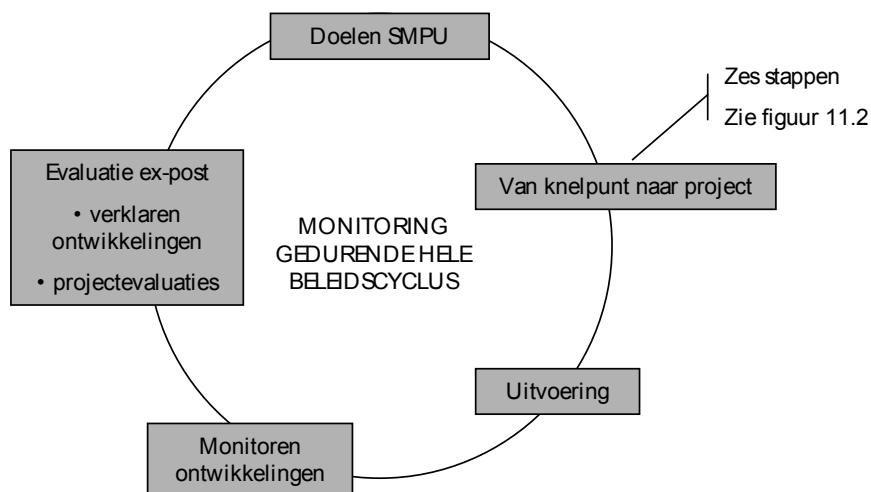
13.5 Monitoring en evaluatie

In het Strategisch Mobiliteitsplan worden de strategische vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer vertaald in concrete beleidsdoelstellingen en beleidsmaatregelen.

Om de effectiviteit van het beleid te kunnen meten en zonodig op basis daarvan bij te sturen, ontwikkelt de provincie Utrecht een monitoringsinstrument.

Monitoring en evaluatie spelen een belangrijke rol in de gehele beleidscyclus (zie figuur 11.3).

- Beleidsdoelstellingen moeten worden geoperationaliseerd en indicatoren moeten worden geformuleerd.
- De keuze van projecten wordt met behulp van objectieve en meetbare indicatoren gemaakt.



Figuur 11.3 Beleidscyclus

- Ontwikkelingen worden in kaart gebracht op basis van relevante indicatoren.
- Analyse van de ontwikkelingen en evaluatie van projecten leidt tot bijstelling van het beleid of aanpassing van het project.

De doelen van monitoring en evaluatie zijn:

- het *constateren* van ontwikkelingen in relatie tot de doelstellingen van het SMPU⁺ (monitoring),
- het *verklaren* van de gesignaleerde ontwikkelingen en afwijkingen (evaluatie),
- het op basis van monitoring en evaluatie formuleren van aanbevelingen voor het bijstellen van beleid en maatregelen.

13.5.1 Monitoring

In 2002 zijn de eerste stappen gezet voor het ontwikkelen van een volwaardig en operationeel monitoringsinstrument. De beleidsdoelstellingen zijn geoperationaliseerd en uitgewerkt in een bijbehorende set van indicatoren. Op basis daarvan is een groeipad uitgestippeld voor het invoeren van het monitoringsinstrument.

Dit groeipad vangt aan met een startpakket van indicatoren. Dit pakket bestaat uit 31 tijdloze indicatoren die de hoofdpunten van het verkeers- en vervoerbeleid van de provincie Utrecht monitoren. Aan de hand van de hoofddoelstellingen zijn subdoelstellingen en bijbehorende maatregelen aangegeven. Per subdoelstelling zijn een output- en een effectindicator aangegeven. Naast het startpakket worden drie modules onderscheiden. Deze worden in de loop van de tijd toegevoegd aan het startpakket. Belangrijkste criterium voor de indeling van een indicator is het geschatte belang van de bij de indicator behorende beleidsdoelstelling.

Bij het uitwerken en toepassen van het instrument dient er ruimte te zijn voor flexibiliteit. Veranderende inzichten en de behoefte aan beleidsinformatie kunnen ertoe leiden dat indicatoren worden toegevoegd of geschrapt.

Het resultaat van de monitoring wordt gebruikt voor onder andere de Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Utrecht (BER).

De BER is het gezamenlijke product van Rijkswaterstaat Utrecht, BRU, Gewest Eemland en de provincie Utrecht. In de BER staan de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer beschreven en ze worden er vergeleken met de nationale en regionale beleidsdoelstellingen.

13.5.2 Evaluatie

Bij evaluatie kan onderscheid worden gemaakt tussen beleidsevaluatie en projectevaluatie. Beleidsevaluatie is gericht op analyse van ontwikkelingen en effecten en de consequenties daarvan voor het beleid. Projectevaluatie richt zich op het meten van de effectiviteit van maatregelen en kan leiden tot bijsturing op projectniveau.

Beleidsevaluatie

Beleidsevaluatie krijgt binnen de provincie Utrecht op twee manieren gestalte.

- Probleemanalyse: op basis van objectieve gegevens uit het monitoringsysteem worden ontwikkelingen of afwijkingen gesignaleerd. In de probleemanalyse worden deze ontwikkelingen verklaard en worden conclusies getrokken voor het te voeren beleid.
- Thema beleidseffectrapportage (Thema-BER). De Themarapportage legt een relatie tussen de op een specifiek aandachtsveld waargenomen ontwikkelingen en het gevoerde beleid. Signalen uit de monitoring of projectevaluaties kunnen aanleiding zijn om een themarapportage op te stellen (signaalgestuurd). De rapportage kan gebruikt worden bij het opstellen van een nieuw beleidsveldprogramma of voor bijsturen van het gevoerde beleid.

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.

Projectevaluatie

Om de effectiviteit van afzonderlijke projecten vast te stellen worden projectevaluaties uitgevoerd. Een project wordt specifiek op (van de beleidsdoelstellingen afgeleide) projectdoelstellingen getoetst. Een effectieve projectevaluatie kan alleen plaatsvinden als bij de planvorming de doelen eenduidig en meetbaar zijn geformuleerd en er een nulmeting is uitgevoerd. Aan de hand van projectevaluaties kan op projectniveau worden bijgestuurd en kunnen lessen worden getrokken voor andere projecten.

Om volledig zicht te krijgen op de doeltreffendheid van de uitgevoerde projecten moeten idealiter alle projecten worden geëvalueerd. Dit vereist een grote inspanning en kost veel geld. We kiezen er dan ook voor bij het vaststellen van het jaarlijkse uitvoeringsprogramma vooraf aan te geven welke projecten worden geëvalueerd. De volgende criteria spelen bij deze keuze een rol:

- de omvang van een project (hoe groter een project hoe eerder het wordt geëvalueerd),
- de complexiteit van een project (hoe complexer een project hoe eerder het wordt geëvalueerd),
- relatief nieuwe maatregelen waarvan het effect nog niet bekend is,
- een evenwichtige verdeling over de verschillende beleidsvelden.

13.6 Aanleg en beheer

Het beleid zoals geformuleerd in dit SMPU⁺ wordt voor eenieder zichtbaar door de aanleg en het beheer van infrastructuur. Als wegbeheerder heeft de provincie, vanuit de Wegenwet, een zorgplicht voor wegverhardingen. Die zorgplicht gaat verder dan alleen het beheer van wegverhardingen en heeft ook betrekking op bijvoorbeeld groen, riolering, verlichting, kunstwerken, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering.

Op dit moment werken we met gescheiden budgetten voor aanleg en beheer. Een gevolg is dat bij de aanleg van infrastructuur niet altijd voldoende rekening wordt gehouden met de kosten van beheer en onderhoud. Dit kan op korte termijn kostenverlagend werken, maar op langere termijn leidt het tot hogere kosten.

Om dit te voorkomen blijven we in de toekomst de kosten voor beheer en onderhoud meenemen in de kostenramingen voor aanleg. Idealiter werken we met integrale plannen voor aanleg, beheer en onderhoud. We zullen verder een forse inspanning moeten leveren om de verhardingsconstructies tijdig te kunnen vervangen en de civieltechnische kunstwerken van kwalitatief voldoende niveau te houden.

Voor wat betreft het beheersschap van de wegen zien wij in de in hoofdstuk drie aangegeven categorisering een basis voor een eventuele herverdeling van de beheerstaken op het totale basiswegennetwerk. De wegen die aangeduid zijn als erftoegangsweg zouden daarbij meer een lokale beheerstaak kunnen krijgen.

Met het uitvoeren van infrastructuurprojecten en het beheer van de provinciale wegen realiseert de provincie de beleidsdoelen van dit SMPU⁺, binnen de kaders die de wet³⁴ daaraan stelt. In deze paragraaf concretiseren we de beleidsdoelen van het SMPU⁺ in uitgangspunten voor aanleg en beheer.

Algemeen

- Uitvoeringsactiviteiten worden zoveel mogelijk gecombineerd. Dit is efficiënt en levert minder ongemakken op voor weggebruikers en omwonenden. Om te komen tot een betere afstemming van uitvoeringsactiviteiten stellen we als provincie een meerjarige planning op van alle activiteiten op het gebied van aanleg, reconstructie en beheer van infrastructuur (een projectenkalender); ook stellen we een projectcoördinator aan. In overleg met andere wegbeheerders worden activiteiten op elkaar afgestemd en in samenhang met elkaar uitgevoerd.
- Vanaf 1 januari 2005 houden we structureel rekening met 'duurzaam bouwen' bij aanleg en beheer. Voor de maatregelen behorend bij het Nationaal pakket duurzaam bouwen gaan we na in hoeverre die kunnen worden toegepast.
- De uitvoeringswerkzaamheden van de provincie voldoen vanaf 2008 aan de eisen van een gecertificeerd systeem van Bedrijfsinterne Milieuzorg.
- We streven naar één loket voor klachten over het basiswegennetwerk (wegen en fietspaden) in de provincie Utrecht. Op dit moment moet de gebruiker eerst zien uit te vinden wie de wegbeheerder is alvorens een klacht te kunnen indienen.
- Bij werkzaamheden heeft de veiligheid voor de werkers aan de weg de hoogste prioriteit.

Doelmatig verkeers- en vervoersysteem

- Bij het uitvoeren van projecten wordt alles in het werk gesteld om de doorstroming van het verkeer zo min mogelijk te belemmeren.
- Met het oog op het comfort krijgen fietspaden bij voorkeur asfaltverharding.

Verkeersveiligheid

Bij aanleg en reconstructie hanteren we afhankelijk van de fysieke omstandigheden de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilige inrichting van wegen.

Kwaliteit van de leefomgeving

- Bij ontwerp, aanleg en onderhoud besteden we specifiek aandacht aan sociale veiligheid. Concreet gaat het daarbij om het aanbrengen van verlichting en het weghalen van bosschages (om zichtlijnen te creëren). Behoudens de aanpak van enkele notoire knelpunten (zie hoofdstuk 7) nemen we maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid mee bij beheer en reconstructie.

³⁴ Denk aan: Wegenwet, Burgerlijk Wetboek, Wegenverkeerswet, Wet Milieubeheer, Wet Geluidhinder, Arbeidsomstandighedenwet en vele andere wetten en verordeningen.

- Bij het onderhoud van bermen passen we ecologisch bermbeheer toe.
- Als verlichting wordt aangebracht om de verkeersveiligheid of de sociale veiligheid te verbeteren, wordt rekening gehouden met mogelijke lichthinder voor de omgeving van de weg. De CROW-richtlijn voor verlichting in de ecologische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt.
- Bij aanleg en beheer maken we bij voorkeur gebruik van energiezuinige en milieuvriendelijke technieken (Led-lampen, groene stroom).

14. BIJLAGENOVERZICHT

1. Onderzoeksverantwoording
2. Onderzoeksresultaten t.a.v. knelpunten wegen
3. Bestaande (harde) afspraken (BOR-MIT)
4. Maatregelenoverzicht wegen
5. Inventarisatie fietsverbindingen
6. Sociale leefkwaliteit
7. Kwaliteit geluid
8. Luchtkwaliteit
9. Verkeer en natuur
10. Integrale netwerkkaart
11. Monitoring versus beleidsdoelstellingen
12. Gebruikte literatuur

15. BIJLAGE 1: ONDERZOEKSVERANTWOORDING

Intensiteit/capaciteitskaart, Goudappel Coffeng, januari 2001, overzicht van de I/C-verhoudingen 1998-2015 ochtend en avondspits.

Rittenboekje, intern onderzoek sector Programmering en onderzoek, februari 2002, onderzoek onder provinciale medewerkers om de knelpunten tijdens de woon-werkverplaatsingen in kaart te brengen.

Interviews kantonniers, intern onderzoek sector Programmering en onderzoek, februari 2002, onderzoek onder kantonniers om knelpunten op wegennet in kaart te brengen.

Herkomst/bestemmingsanalyse, Goudappel Coffeng, augustus 2002, analyse herkomsten en bestemmingen van verkeer op provinciale wegen m.b.v. VRU-model.

Indicatoren, Goudappel Coffeng, oktober 2002, stappenplan indicatoren dat inhoudelijk en procesmatig het groeipad beschrijft dat leidt naar een volwaardige, doeltreffende en operationele set van indicatoren.

Openbaar Vervoernetwerk, Groen Licht Verkeer, oktober 2002, onderzoek extra rijtijd op diverse corridors als gevolg van de limietverlaging naar 60 km/uur.

Analysedocument, Goudappel Coffeng, november 2002, analyse PVVP-proces, maatschappelijke trendanalyses en effectschatting op het gebied van verkeer en verover als aanzet voor het SMPU⁺.

Nulmeting doorstromingskwaliteit provinciale wegen, ARS&TT, november 2002, meting van doorstroming op zes trajecten in de provincie Utrecht, analyse, rapportage en kaart. Tevens zijn ingebracht de resultaten van het filekaartproject (2000; Goudappel Coffeng) en de snelheden zoals gemeten door het permanente meentnet (VPO).

Quickscan netwerkvisie, Goudappel Coffeng, november 2002, cijfermatige toetsing van de wegennetvisie. Tevens zijn de N227 en de n226 onderzocht op functioneren als gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.

Wegvakonveiligheid, Diepens & Okkema, december 2002, gegevens over gegevens over huidig ongevalsrisico op provinciale wegen op wegvakniveau, toetsing van huidige ongevalsrisico aan regionale taakstelling, geldend voor provinciale wegen en advies over de wijze waarop monitoring van het ongevalsrisico in eigen organisatie geïmplementeerd kan worden.

Mobiliteitsbeeld 2015-2030, Goudappel Coffeng, december 2002, verkenning verkeerskundige effecten lange termijn ontwikkeling.

Mobiliteitsbeeld 2015-2030 (aanvulling), Goudappel Coffeng, december 2002, extra infravarianten.

16. RICHTPROGRAMMA SMPU⁺ 2004-2020

