december 2010

provincie :: Utrecht

Tussenbalans 2010

Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004 - 2020 (SMPU+)

Samen maken we Utrecht mooier

Tussenbalans 2010

Strategisch Mobiliteitsplan
Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+)

december 2010

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE 2

INLEIDING 3

HOOFDSTUK 1 CONCLUSIES ALGEMEEN 5

HOOFDSTUK 2 CONCLUSIES DOELMATIG (AUTO)NETWERK 7

HOOFDSTUK 2 CONCLUSIES DOELMATIG (AUTO)NETWERK 7

HOOFDSTUK 3 CONCLUSIES OPENBAAR VERVOER 9

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIES FIETS 10

HOOFDSTUK 5 CONCLUSIES VERKEERSVEILIGHEID 11

HOOFDSTUK 6 CONCLUSIES KWALITEIT LEEFOMGEVING 12

HOOFDSTUK 7 CONCLUSIES MIDDELEN 14

Inleiding

In december 2003 stelden Provinciale Staten het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2015 (SMPU) vast. In februari 2008 is het SMPU geactualiseerd tot het SMPU+. Aanleiding daarvoor was de wettelijk voorgeschreven afstemming op de Nota Mobiliteit van het Rijk. Eén van de aanpassingen bestond uit het verleggen van de planhorizon van 2015 naar 2020. Het Richtprogramma, het overzicht met de voor uitvoering van het SMPU-beleid beschikbare financiële middelen, is daarop eveneens bijgesteld.

Het SMPU+ geeft de richting aan binnen een continu proces van analyse, beleidsvorming, uitvoering, monitoring en evaluatie van het mobiliteitsbeleid. Door veranderingen in bestuurlijke prioriteiten, voortschrijdende beleidsinzichten en de resultaten van monitoring en evaluaties, zal het beleid regelmatig moeten worden bijgesteld. Vastgesteld is dat de volgende actualisatie van het SMPU+ plaatsvindt in 2012.

Met het oog op de actualisatie van het SMPU+ in 2012 en de coalitievorming in 2011 is ervoor gekozen een ***Tussenbalans*** van het SMPU+ op te maken. In de Tussenbalans wordt in beeld gebracht hoever we staan met de realisatie van de gestelde SMPU+ doelen en in hoeverre de SMPU+ doelen nog aansluiten bij de actualiteit en anticiperen op de toekomst. Op basis van de Tussenbalans is het mogelijk om te besluiten over bijsturing van beleid of investeringen.

De Tussenbalans geeft een indicatie over het bereiken van de SMPU+ doelen in 2020. Monitoring van mobiliteitsbeleid gebeurt aan de hand van door Provinciale Staten vastgestelde indicatoren. De Tussenbalans laat zien welke indicatoren worden gebruikt en welke informatie deze opleveren. Een aantal indicatoren blijkt in de praktijk minder goed te voldoen voor het volgen van de doelen. Waar dat het geval is, wordt dat in deze Tussenbalans aangegeven. Bij de actualisatie van het SMPU in 2012 zullen vervangende indicatoren worden opgenomen.

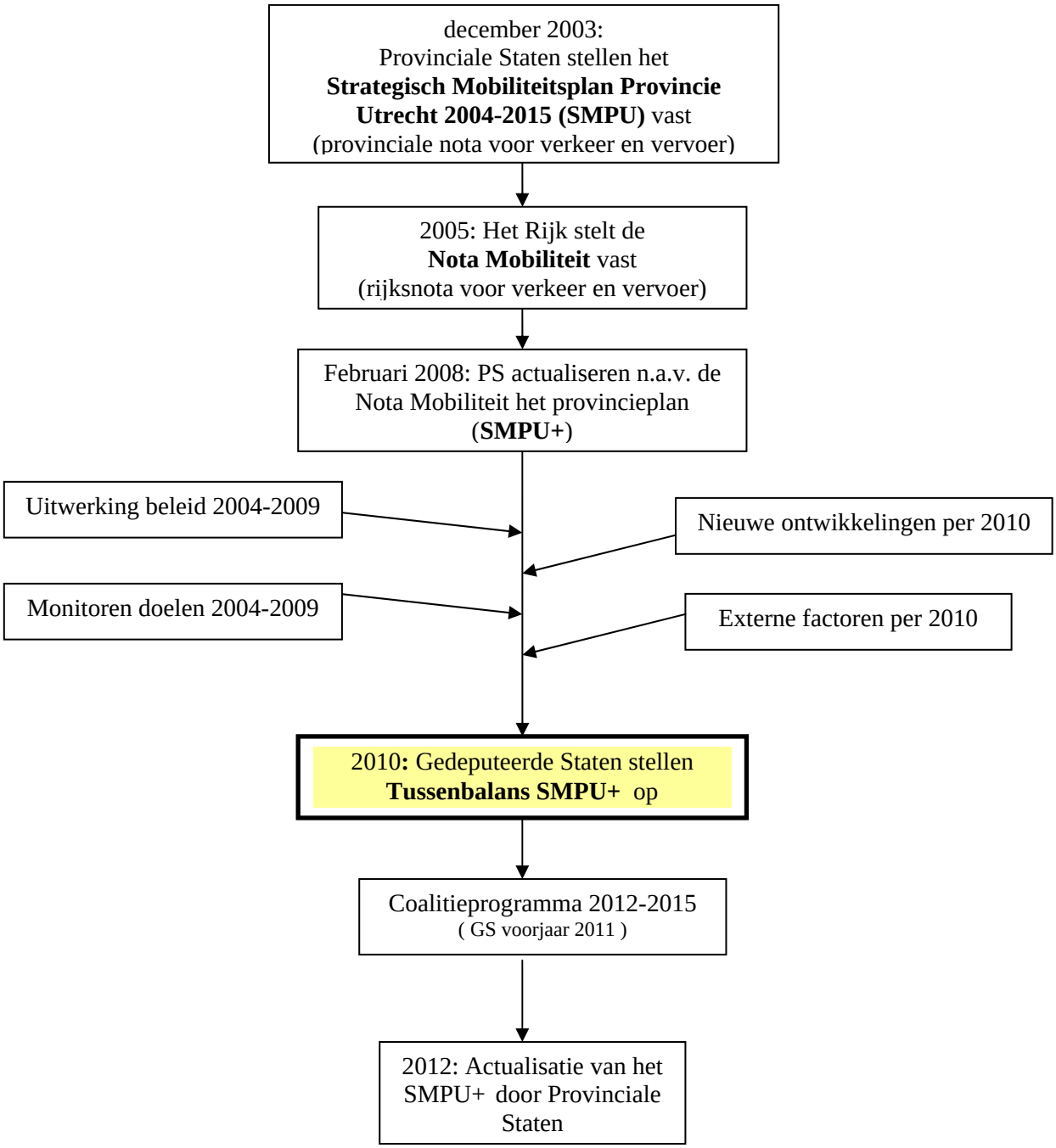
Per beleidsveld wordt aangegeven wat er ter realisatie van de doelen van het SMPU+ en het Richtprogramma tot eind 2010 is uitgewerkt, geprogrammeerd en gerealiseerd en wat er in het kader van het Richtprogramma na 2010 nog uitgewerkt wordt. Ook wordt aangegeven welke inspanningen er tot en met 2020 op de uitvoeringsagenda staan in het kader van het regionale maatregelenpakket dat is vastgesteld onder VERDER.

De Tussenbalans bevat een overzicht van thans bekende specifieke ontwikkelingen waaraan de provincie de komende jaren mogelijk een financiële bijdrage moet leveren. Daarnaast signaleert de Tussenbalans trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het beleidsveld mobiliteit. Uit de samengebrachte informatie zijn conclusies getrokken. Provinciale investeringen als gevolg van ontwikkelingen zoals de nog uit te werken OV-visie, de effecten van de Planstudies voor de rijkswegen op het onderliggend wegennet, de wegwerkzaamhedenplanning, enz. zijn nog niet in te schatten en daarom in de Tussenbalans 2010 niet meegenomen.

Uitgangspunt voor de Tussenbalans is de situatie per eind 2010. Met de per 2011 aangekondigde bezuinigingen op de door het Rijk verstrekte Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is rekening gehouden.

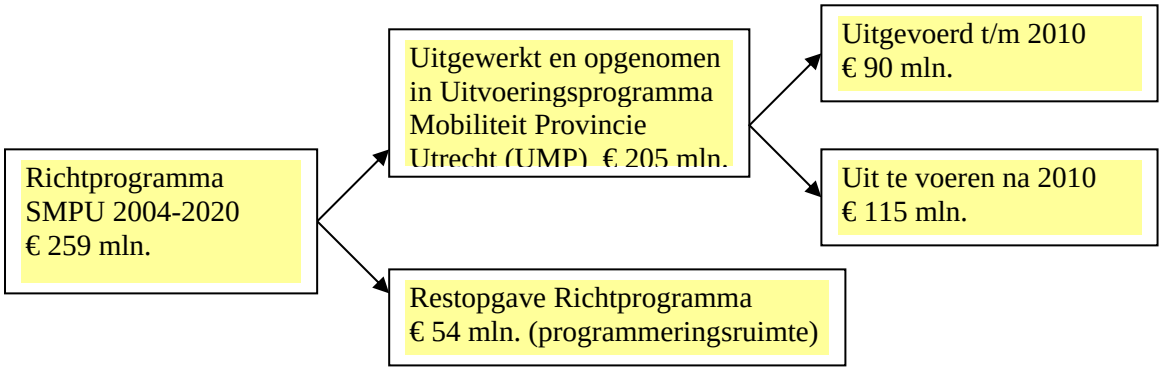
In de Tussenbalans 2010 SMPU+ worden conclusies gepresenteerd. In het bijlagendocument treft u de achtergrondinformatie aan.

De positie van de Tussenbalans 2010 in het proces van vast- en bijstelling van het provinciale strategische beleidsplan voor verkeer en vervoer (SMPU) is schematisch als volgt weer te geven.



Hoofdstuk 1 Conclusies Algemeen

Beleidsmatig
Voor het realiseren van de doelen uit het SMPU+ zijn maatregelen benoemd en financiële middelen voorzien in het bijbehorende Richtprogramma. Het Richtprogramma (bijlage 2) is de basis voor een provinciale investering van € 259 mln. in de periode 2004 tot en met 2020. T/m najaar 2010 is het Richtprogramma voor € 205 mln. uitgewerkt tot projecten die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht (UMP). Per eind 2010 was hiervan voor € 90 mln. aan projecten uitgevoerd. De uitvoering van € 115 mln. aan projecten staat geprogrammeerd na 2010. De restopgave van het Richtprogramma (programmeringsruimte) van € 54 mln. wordt nog tot projecten uitgewerkt. Hieronder is dit schematisch weergegeven.



Inmiddels is ook de uitvoeringsfase van het in 2009, door Utrechtse regionale overheden vastgestelde maatregelenpakket VERDER gestart. Onder VERDER wordt tot en met 2020 door regionale overheden voor € 500 mln. aan mobiliteitsmaatregelen gerealiseerd. De provincie neemt van dit bedrag € 185 mln. voor haar rekening.

Het Rijk investeert tot en met 2020 in het kader van de Pakketstudies € 2,6 miljard in het Utrechtse hoofdwegennet. Daarnaast worden in het kader van het landelijke Programma Hoogfrequent Spoor (PHS - € 4,5 miljard) ook spoormaatregelen op Utrechts grondgebied uitgevoerd.

Volgens de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2010 uitgevoerde Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn na de uitvoering van de Pakketstudies per 2020 geen grote knelpunten te verwachten op het Utrechtse hoofdwegennet. In 2020 is volgens de NMCA in de regio Utrecht het regionaal openbaar vervoer (OV) het voornaamste probleem. De regio Utrecht is daarom in het najaar 2010 een MIRT onderzoek gestart naar de regionale OV problematiek. Een in 2011 uit te voeren Utrechtse NMCA-gebiedsuitwerking zal meer inzicht geven in de uitspraken over het hoofdwegennet. Deze gebiedsuitwerking zal tevens inzicht geven in hoe het is gesteld met het onderliggend wegennet. De uitkomsten vormen input voor de actualisatie van het SMPU in 2012.

In de volgende hoofdstukken zijn overzichten opgenomen van, per eind 2010, voorziene specifieke ontwikkelingen/maatregelen, die zullen bijdragen aan de doelstellingen van het SMPU en waarvoor dekking vanuit mobiliteitsbudgetten gerechtvaardigd is. Volgens een indicatieve raming gaat het om een (extra) investering van minimaal € 199,6 mln. Een deel van deze ontwikkelingen past binnen de thans aanwezige programmeringsruimte van het Richtprogramma van € 53,6 mln.

De hierna opgenomen tabel geeft per beleidsonderdeel de oorspronkelijke- en de resterende programmeringsruimte van het Richtprogramma, de kosten van mogelijke extra maatregelen tot 2020 en een indicatie voor het doelbereik in 2020. Ook is aangegeven of een actualisatie van beleid wenselijk is en of tot 2020 een extra investering nodig is boven de in de Tussenbalans beschikbaar veronderstelde middelen.

Beleidsonderdeel SMPU	Totaalopgave Richt Programma 2004-2020	Resterende Programme-ringsruimte RP 2011-2020	Indicatieve Extra investeringen tot 2020	Prognose doelbereik 2020 Richtprogramma zonder extra investeringen	Actualisatie beleid gewenst	Extra investering boven toegekende middelen
Doelmatig (auto)netwerk						
Auto	127.542	8.459	70.000	Oranje	Ja	Ja
Ketenmobiliteit				Oranje	Ja	Ja
Goederenvervoer				Groen	mogelijk	mogelijk
Benutting				Groen	Ja	Ja
Onderzoek	2.030	1.165				
Openbaar Vervoer						
OV concessie			Pm	Groen	Ja	mogelijk
OV infra	24.111	2.818		Oranje	Ja	mogelijk
Fiets	32.295	2.498	33.600	Oranje	Ja	Ja
Veiligheid	45.595	20.869	56.000	Oranje	Ja	Ja
Leefbaarheid	27.753	17.868	40.000	Oranje	Ja	Ja
Totaal	**259.326**	**53.677**	**199.600**			

voortgang realisatie SMPU+ financieel en inhoudelijk bedragen in euro * 1.000

Financieel

De als uitwerking van het Richtprogramma in het UMP opgenomen mobiliteitsprojecten, worden gedekt uit de Reserve Grote Wegen Werken (GWW) en/of de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Bij ongewijzigd beleid ten opzichte van de begrotingen 2010 van de provincie en doorvertaling van de gekorte BDU begrotingscijfers 2011 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Regeerakkoord), bevatten GWW en BDU tot en met 2020 samen € 81 mln. investeringsruimte.

Beschikbaar reserve GWW eind 2020 (tbv uitvoering Richtprogramma)	52.179
Reserveringen BDU (nog niet met concrete projecten belegd)	28.857
Beschikbare GWW en BDU	81.036

bedragen in euro * 1.000

De investeringsruimte is niet voldoende om de resterende programmeringsruimte van het Richtprogramma (€ 53,6 mln.) en de specifieke ontwikkelingen /maatregelen uit de bijlagen 1 en 5 (€ 199,6 mln.) (= totaal € 253,2 mln.) te dekken. Er is sprake van een extra investeringsbehoefte van € 172,2 mln.

Voorziene toekomstige investeringen	199.600
Restopgave Richtprogramma	53.677
Totaal investeringen t/m 2020	253.277

bedragen in euro * 1.000

Totaal investeringen t/m 2020	253.277
Beschikbare GWW en BDU	- 81.036
Extra investeringsbehoefte t/m 2020	**172.241**

bedragen in euro * 1.000

Slotsom

- Met de uitvoering van het SMPU+ zijn we goed op weg. De uitvoering van veel projecten is onder handen. Volgens de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2010 uitgevoerde Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn na de uitvoering van de Pakketstudies per 2020 geen grote knelpunten te verwachten op het Utrechtse hoofdwegennet. In 2020 is volgens de NMCA in de regio Utrecht het regionaal OV het voornaamste probleem.

- Voor de korte termijn (2010-2015) moet alles in het werk worden gesteld om de in gang gezette mobiliteitsprojecten te realiseren. Voor het realiseren van de doelen zijn zowel de provinciale projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht (UMP) van belang als de onder VERDER afgesproken regionale en rijksmaatregelen.

- Voor de langere termijn zal bij de volgende actualisatie van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (2012) de balans voor alle beleidsonderdelen opnieuw worden opgemaakt. In voorbereiding op de actualisatie voert de regio Utrecht een MIRT onderzoek uit naar de regionale OV problematiek. Daarnaast zal de uit te voeren Utrechtse NMCA-gebiedsuitwerking inzicht geven in de uitspraken over het hoofdwegennet en in hoe het is gesteld met het onderliggend wegennet. Geïnventariseerd zal worden welke aanvullende maatregelen nodig zijn om Utrecht bereikbaar te houden.

Hoofdstuk 2 Conclusies Doelmatig (auto)netwerk

Beleidsmatig

Op grond van de monitoring van de beleidsindicatoren doorstroming en benutting (bijlage 1) zou geconcludeerd kunnen worden dat de gestelde doelen, *geen trajecten met gemiddelde trajectsnelheid lager dan 40 km/uur in de spitsperioden* en *geen kruispunten op N-wegen waar dubbele stops in de spitsperioden voorkomen*, niet worden gerealiseerd. Om de volgende redenen is deze conclusie echter voorbarig:

- De indicator voor doorstroming (gemiddelde trajectsnelheid) is van beperkte waarde omdat in de regio Utrecht volop gewerkt wordt aan de rijkswegen. Dit heeft een (tijdelijk) negatief effect op de doorstroming op het onderliggend wegennet. Verwacht wordt dat de doorstroming op de provinciale wegen zal verbeteren als de capaciteitsuitbreiding op de rijkswegen is afgerond.
- De indicator voor benutting (dubbele stops) heeft om dezelfde reden ook een beperkte waarde. Dubbele stops treden namelijk vooral op bij de toe- en afritten van de rijkswegen door terugslag van de files op het onderliggend wegennet. Ook hier wordt een verbetering verwacht zodra de capaciteitsuitbreiding op de rijkswegen is opgelost.

Uit het bovenstaande blijkt dat het verkeersbeeld op de provinciale wegen - zeker in de spits - in sterke mate wordt bepaald door de situatie op de rijkswegen. Immers, de provinciale wegen worden vaak gebruikt als alternatieve route. In de komen jaren worden 19 wegverbredingsprojecten opgeleverd op de A1, A2, A12, A27 en A28. Hierdoor zal een nieuwe verkeerssituatie ontstaan.

De jaren 2006-2010 stonden in het teken van beleidsontwikkeling. Dit heeft geresulteerd in een prioritering van de grootste doorstromingsknelpunten in het provinciale wegennet en in het VERDER-pakket met een financieel gedekt pakket van 44 maatregelen die tot 2020 bijdragen aan een doelmatig (auto)netwerk.

De eerstkomende jaren staan in het teken van het tot uitvoering brengen van de geprogrammeerde projecten. De meeste projecten moeten nog uitgewerkt worden tot een concreet besluit. Sommige projecten zijn bestuurlijk gevoelig. Er bestaat wel een breed draagvlak in de provincie voor het idee dat het VERDER-pakket het beste pakket is om mobiliteitsproblemen in de regio in een goede samenwerking op te lossen.

Tussen 2016 en 2020 zullen twee grote planstudies worden uitgevoerd: Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken. Deze planstudies zullen grote impact hebben op de doorstroming in de provincie en met name rond Utrecht en Amersfoort. Er ligt een uitdaging om deze ingrijpende projecten op een verantwoorde manier in te passen in de omgeving, met oog voor leefbaarheid (m.n. geluid en luchtkwaliteit), natuur en recreatie (stad-land verbinding).
De lange termijn studie A12-BRAVO wordt geactualiseerd met een doorkijk naar de toekomst van Rijnenburg.

Goederenvervoer

Aan de kwaliteit van het goederenvervoernetwerk over de weg is met het definiëren van een kwaliteitsnet goederenvervoer en het instellen van de tijdelijke stimuleringsregeling Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht, een positieve impuls gegeven. Knelpunten voor en door goederenvervoer op het gebied van veiligheid en leefbaarheid binnen woonkernen worden met financiële steun van de provincie opgelost. De bereikbaarheidsdoelstellingen voor goederenvervoer over de weg liften mee met de bereikbaarheidsdoelstellingen voor de auto. De verwachting is echter dat bij aansluitingen op het Rijkswegennet de verkeersafwikkeling niet overal op het gewenste niveau zal zijn. De prioriteiten van de provincie en het VERDER-pakket sluiten goed aan bij de ambities van de goederenvervoerorganisaties. Een mogelijke nieuwe prioriteit voor de provincie op goederenvervoergebied is stimulering van verladerssamenwerking: door meerdere opdrachtgevers gezamenlijk de lading te laten verzorgen aan één gezamenlijke vervoerder, worden mogelijk veel vrachtritten bespaard. Die besparing is goed voor het bedrijfsleven en het milieu.

Voor het ontwikkelen van binnenhavens (goederenvervoer over water) en voor het verbeteren van het systeem voor Stedelijke distributie, zijn maatregelen opgenomen in het VERDER pakket. In totaal wordt t/m 2020 € 15 mln. geïnvesteerd. Vooruitlopend op de resultaten van de VERDER maatregelen is er geen aanleiding voor extra impulsen voor goederenvervoer. De ontwikkelingen op het beleidsterrein worden gevolgd om indien nodig voorstellen te doen voor bijsturing.

Regionaal Vervoers Management
Onder regie van de provincie worden op regionaal schaalniveau inspanningen gepleegd om het gebruik van het totale infrastructuurnetwerk te optimaliseren. Globaal wordt t/m 2020 € 50 miljoen geïnvesteerd in maatregelen om data over de staat en het gebruik van de netwerken te verzamelen en om te zetten in actuele informatie aan netwerkbeheerders en -gebruikers. Doel is een zo optimaal mogelijke benutting van het infrastructuurnetwerk. Belangrijk daarbij is de zogenaamde planning van de wegwerkzaamheden, omdat er in de provincie veel projecten worden uitgevoerd. Daartoe wordt een adequate en slagvaardige organisatie opgezet met de regiopartners.

Financieel
De resterende programmeringsruimte t/m 2020 in het Richtprogramma voor maatregelen t.b.v. een doelmatig (auto)netwerk is € 8,4 mln. Daarnaast is er op basis van indicatieve ramingen sprake van € 70 mln. aan specifieke opgaven voor het doelmatig (auto)netwerk. Het betreft specifieke projecten waaraan vaak een complex bestuurlijk onderhandelings- en besluitvormingsproces verbonden is.

Te verwachten extra investeringsopgave doelmatig (auto)netwerk tot 2020 indicatief in mln. euro	
Prioriteit: hoog	
Zuidelijke ontsluiting WERV N201 Vreeland-A2 N237 Utrecht-Soesterberg (extra) A12-zone, incl. N408-Liesbosch	22,5
Prioriteit: middel	
Aansluitingen A-wegen N237 Utrecht-Soesterberg (extra) Tekort VERDER (bereikbaarheid werkkernen)	47,5
Totaal toekomstige investeringen doelmatig (auto)netwerk	70,0

Investeringen doelmatig (auto)netwerk

Slotsom
Voor de korte termijn wordt ingezet op het realiseren van de in gang gezette maatregelen.
Voor de langere termijn zal de balans bij de actualisatie van het SMPU in 2012 opnieuw moeten worden opgemaakt.

Hoofdstuk 3 Conclusies Openbaar Vervoer

Beleidsmatig
De doelstelling voor Openbaar Vervoer is om het marktaandeel OV (bus en trein) in Midden-Nederland bij stijgende personenmobiliteit minimaal te behouden. De gemeten Modalsplit (verhouding autogebruik en OV gebruik) lag tot en met 2008 boven de streefwaarde. Voor de periode 2010-2020 zijn OV infrastructuurprojecten geprogrammeerd waarvan na oplevering een positief effect op de doorstroming OV wordt verwacht met als doel het OV aantrekkelijker te maken voor de reizigers zodat het marktaandeel OV ten minste op peil blijft. De Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA) voorziet echter voor de regio Utrecht als voornaamste probleem, dat per 2020 het regionaal OV niet op orde lijkt te zijn. De regio Utrecht voert daarom een MIRT onderzoek uit naar de regionale OV problematiek.

Concessie OV
Voor de lopende OV concessie zijn de behaalde resultaten op de geformuleerde indicatoren redelijk tot goed. Om de resultaten op dit niveau te handhaven is voortdurend aansturing door de provincie nodig. Met financiële impulsen worden de OV bedrijven uitgedaagd tot innovaties. Voor de duur van de lopende concessie (tot december 2016) staan de OV prestatieafspraken vast en worden geen grote wijzigingen in het beleid voorzien. De kosten voor de OV concessie worden gedekt uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer.

Ketenmobiliteit
De Richtprogrammamiddelen voor het ontwikkelen van goede overstapmogelijkheden tussen netwerken zijn besteed. Omdat de crux van ketenmobiliteit is om de reiziger keuzes aan te bieden, is het nodig dit verder te ontwikkelen. Voor het versterken van mogelijkheden voor ketenmobiliteit wordt ook aangehaakt bij initiatieven vanuit OV- en fietsbeleid. OV- en fietsgelden worden mede ingezet voor het versterken van de mogelijkheden van ketenmobiliteit. Ook vanuit de coalitiepost ‘Bereikbaarheid binnensteden en transferia’ is geïnvesteerd in overstapmogelijkheden tussen netwerken. De opwaardering van het Stationsgebied Driebergen-Zeist maakt eveneens onderdeel uit van de investeringen in de verbetering van de ketenmobiliteit.

Financieel
De programmeringsruimte t/m 2020 voor OV-infra maatregelen in het Richtprogramma is € 2,8 mln.
De kosten voor de concessie Openbaar Vervoer worden gedekt uit de BDU.

Slotsom
Voor de korte termijn zal met behulp van studies duidelijk worden welke aanvullende investeringen nog nodig zijn om het totale netwerk beter te laten functioneren. Het gaat daarbij om het op orde brengen van alle onderdelen van het openbaar vervoer inclusief de ketenaspecten.

Voor de langere termijn zal de balans bij de actualisatie van het SMPU in 2012 opnieuw moeten worden opgemaakt. Hierbij wordt de Nationale Markt- en Capaciteits Analyse betrokken en zijn aspecten als schaalsprong van het OV en verdere ontwikkeling van RandstadSpoor van belang bij de afweging over vervolgscenario’s.

Hoofdstuk 4 Conclusies Fiets

Beleidsmatig

De huidige investeringen voor de fiets hebben voornamelijk betrekking op de aanleg van nieuwe verbindingen. De nadruk in de investeringen die nodig zijn om de doelen te halen zal meer komen te liggen in de verbetering van de kwaliteit van bestaande verbindingen.
Genomen maatregelen resulteren nog niet in een duidelijke toename van het fietsgebruik in de korte verplaatsingen. Of met de genomen maatregelen de doelstelling van 50% fietsgebruik op de korte reisafstanden in 2020 wordt gerealiseerd is moeilijk te bepalen. Om gefundeerd te kunnen constateren of en in welke mate er ten behoeve van de fietsdoelstelling sprake is van de realisatie van een doelmatig en comfortabel fietsnetwerk voor de korte reisafstanden, schort het nog aan overzicht en samenhang in het provinciaal fietsbeleid. De opdracht is daarom om meer samenhang in het fietsbeleid te realiseren en nauwer samen te werken met andere partijen om de fietsambities gestalte te geven.

Ook zal meer aandacht besteed moeten worden aan de vraag of de fiets voldoende integraal onderdeel vormt van het verkeer- en vervoerbeleid in de regio. Om het aandeel fiets op de korte afstand verplaatsingen te laten stijgen, zal de fiets wat snelheid en reisduur betreft concurrerender moeten worden met de auto. Dat betekent dat op fietsverbindingen de doorstroming verbeterd moet worden. Tevens zijn comfort en veiligheid belangrijke aspecten van fietsroutes. Waar de netwerken van andere modaliteiten het fietsnetwerk kruisen, zal in de gaten gehouden moeten worden of de beoogde kwaliteit van de fietsverbindingen dichterbij wordt gebracht en niet verder verwijderd raakt. Een dergelijke toets is alleen mogelijk als er overeenstemming is over normen en richtlijnen. Een norm voor de doorstroming van het fietsverkeer is in dat verband van belang.
De komende jaren zal sterker ingezet worden op de realisatie van de hoofdfietsroutes van het SMPU+.

In de in begin 2011 op te leveren Beleidsuitwerking fiets wordt uitgewerkt welke inspanningen er naast de al in voorbereiding genomen projecten nodig zijn, om de bij de bereikbaarheidsambities van de regio passende fietsdoelstellingen te halen. Duidelijk is dat de provincie om de SMPU+ fietsdoelen te realiseren andere rollen moet oppakken naast die van netwerkbeheerder. Naast aanleg en het beheer van provinciale fietspaden zal de ontwikkeling doorgezet moeten worden om het fietsbeleid in de regio bij andere partijen te stimuleren. De nadruk zal dan liggen bij de rol als regisseur. Daarbij moet rekening worden gehouden met het toenemende gebruik van de elektrische fiets.

Bij de actualisatie SMPU+ in 2012 zullen voorstellen worden gedaan om de fietsdoelen en de indicatoren fiets aan te passen.

Financieel

Van het Richtprogrammabudget van € 32,3 mln. is € 29,8 mln. omgezet in uitvoeringsprojecten. Hiervan is tot en met 2010 € 8,5 mln. gerealiseerd. De realisatie van € 21,3 mln. aan projecten is in voorbereiding. De resterende programmeringsruimte tot 2020 is € 2,5 mln. terwijl om de doelstellingen te halen een veelvoud van dat bedrag nodig is. Relatief veel geld is nodig om alle hoofdfietsroutes en een deel van de overige fietsroutes langs de provinciale wegen qua breedte en bermen op het volgens landelijke richtlijnen gewenste niveau te brengen. In het volgende overzicht

wordt aangegeven welke bedragen verbonden zijn aan de intensivering van het provinciaal fietsbeleid in de periode 2011-2020.

Te verwachten investeringsopgaven fiets tot 2020	
	Indicatief in mln. euro
A Bevorderen uitwisseling kennis, informatie en ervaringen	
werkbudget: themabijeenkomsten, innovatie en onderzoek	1,5
B Realiseren doelmatig en comfortabel netwerk	
B.1 Verbeteren doorstromingsmogelijkheden fietsverkeer kruisingen met VRI's	
verbeteren afstellen VRI's pU: kosten onderzoek, aanpassing software (60 * € 8.000) en infrastructurele aanpassingen anders dan tunnels (10 * €250.000)	3,2
Realiseren 3 fietstunnels (richtbedrag per tunnel €2 mln)	6,0
B.2 Verbeteren comfort en veiligheid provinciale fietsvoorzieningen	
Asfalteren provinciale fietspaden (20 km. 48000 m2 * € 85 per m2)	4,1
verbreden fietspaden en bermen bij provinciale wegen (c.a. 50 km. hoofdfietsroute en c.a. 10 km. overige fietsroute)	15,1
B.3 Bijdragen aan SMPU-fietsroutes gemeentelijke wegen	
bijdrage pU 50% bij verbreden c.a. 10 km. hoofdfietsroute gemeentelijke wegen buiten bebouwde kom	1,5
C Realiseren kwaliteit en capaciteit fietsvoorzieningen OV-knooppunten	
C1 Bijdragen aan stallingen bij stations en uitbreidingen OV-fiets	1,1
C2 Realisatie twee grote stallingen bij bushaltes (Montfoort, Mijdrecht)	0,2
C3 Pilot leenfiets	
C4 Fiets en carpool	
80 stallingsplaatsen bij 8 carpoolplaatsen in beheer bij pU en bijdrage aan 160 stallingsplaatsen bij 13 andere carpoolplaatsen	0,1
D Stimuleren optimaal gebruik gerealiseerde fietsvoorzieningen	
voortzetting campagne 2013-2020	0,8
Totaal toekomstige investeringen fiets	33,6

Slotsom
Voor de korte termijn zal op basis van de beleidsuitwerking fiets moeten worden besloten over aanvullende fietsmaatregelen naast de maatregelen op basis van het Richtprogramma. Voor de langere termijn zal de balans bij de actualisatie van het SMPU in 2012 opnieuw moeten worden opgemaakt.

Hoofdstuk 5 Conclusies Verkeersveiligheid

Beleidsmatig
De doelstelling voor verkeersveiligheid is 50 procent minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van 2002 en 40 procent minder ziekenhuisgewonden. Bij voortzetting van de huidige trend wordt de verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2020 niet gerealiseerd. Geleverde inspanning hebben veel effect gehad maar verdere verbeteringen van de resultaten stagneren.
Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (zie bijlage 6) en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 van het ministerie van V&W, zijn er aandachtsgebieden die niet of minder zijn meegegaan in de verbeterde verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om een aantal groepen kwetsbare verkeersdeelnemers, om veroorzakers en om categorieën wegen en voertuigen. Aandachtsgebieden die worden genoemd zijn: voetgangers, fietsers, enkelvoudige ongevallen, kinderen, ouderen, beginnende bestuurders, berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen, motorrijders, bestuurders onder invloed van alcohol, drugs, medicijnen of vermoeidheid, snelheidsovertreders, 50 en 80 km-wegen en vracht- en bestelverkeer. Soortgelijke aandachtsgebieden komen ook naar voren uit een studie naar de grootste probleempunten op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht. Bij voortzetting van deze dalende trend wordt bekeken of en hoe een gerichte investering in de veiligheid van deze aandachtsgebieden de trend kan ombuigen.

Financieel
Het Richtprogramma bevat tot en met 2020 nog € 20,8 mln. programmeringsruimte. Met in bijlage 1 specifiek benoemde maatregelen is op basis van indicatieve ramingen een investering van € 56 mln. gemoeid. De maatregelen zijn in de tabel hierna opgesomd.

Te verwachten investeringsopgaven tot 2020 tbv veiligheid indicatief in mln. euro		
Prioriteit: hoog		
ROV budget t/m 2014 op niveau houden van peil 2012	1	
Infra maatregelen gemeenten met bovenregionaal karakter	4	
Beleidsuitwerking parallelwegen	5	
Aan te pakken verkeersveiligheidsknelpunten	10	
Aanpak onveilige rotondes	3	
Specifieke ontwikkelingen:		
N226 Woudenberg-Leusden		
N226, ontsluiting Schuttershoef incl. veiligheid		
N228 Montfoort-A12 (excl. Rijnenburg)		
Voorkeursroute Heuvelrug (Bajonet), extra		
N411 Utrecht-Bunnik		
N409 aansluiting rondweg Houten		
	14	
		37
Prioriteit: middel		
N237 Soesterberg-Amersfoort (extra)	3	
Infra maatregelen gemeenten met bovenregionaal karakter	6	
Beleidsuitwerking parallelwegen	5	
Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken, w.o. verbredingen	5	
		19
Totaal toekomstige investeringen veiligheid		56

investeringen veiligheid

Slotsom
De beschikbare middelen moeten worden ingezet voor die maatregelen die het hoogste effect sorteren voor de gestelde doelen. Dat kan betekenen dat de voorkeur uitgaat naar gemeentelijke maatregelen boven maatregelen op provinciale wegen. Prioritering kan plaatsvinden aan de hand van een, nog op te stellen, afwegingkader.

Omdat de middelen voor de langere termijn niet toereikend zijn voor het realiseren van de doelen, wordt de balans bij de actualisatie van het SMPU in 2012 opnieuw opgemaakt.

Hoofdstuk 6 Conclusies Kwaliteit Leefomgeving

Beleidsmatig

De doelstelling van het SMPU voor kwaliteit leefomgeving is om (ook bij toenemende mobiliteit) te voldoen aan minimaal de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit en om de uitstoot van CO2 door verkeer en vervoer ten opzichte van 1997 te verminderen. Daarnaast staan opheffing van fysieke barrièrewerking door provinciale wegen en verminderen van lichthinder in de ecologische hoofdstructuur op de agenda naast het treffen van maatregelen ter voorkoming van verontreiniging van de bodem en het oppervlaktewater door afspoeling en calamiteiten. De risico's rond vervoer van gevaarlijke stoffen moeten in 2010 voldoen aan de wettelijke ondergrenzen voor plaatsgebonden risico en oriënterende waarde voor groepsrisico en de oversteekbaarheid van provinciale wegen in kernen, de sociale veiligheid van fietserverbindingen en de sociale veiligheid van OV haltes moeten in 2010 zijn verbeterd.

Voor doelstellingen die specifiek zijn te maken voor provinciale wegen, zijn beleidsuitwerkingen gemaakt met uitvoeringsprogramma's waarmee knelpunten worden opgelost. Realisatie van de doelen voor ontsnippering, geluid, lichthinder, lucht, CO2, bodem en water en sociale veiligheid liggen hierdoor op schema. Om de risico's rond vervoer gevaarlijke stoffen te beperken spelen bij gebiedsontwikkelingen de contouren van basisnetten vervoer gevaarlijke stoffen van het Rijk een rol. De provincie is goed aangesloten bij de ontwikkeling van deze basisnetten.

Op realisatie van drie doelen kan de provincie bij de huidige formulering weinig tot geen invloed uitoefenen als wegbeheerder. Ook in de rol van de provincie als gebiedsregisseur zijn de mogelijkheden beperkt. Het gaat om doelstellingen voor Geluid (*het percentage inwoners dat ernstige hinder ervaart door wegverkeer is in 2020 met 65% gereduceerd ten opzichte van 2001*), Lucht en geur (*in* 2020 wordt nul procent van de inwoners in de provincie ernstig gehinderd door geur en mogen nieuwe situaties *niet leiden tot extra gehinderden*) en Energie (in *2010 is de uitstoot van koolstofdioxide – CO2) door verkeer en vervoer in de provincie 0.22 Mton minder dan in 1997*). Bij de actualisatie van het SMPU in 2012 zullen deze doelen worden heroverwogen.

Financieel

Bij groeiende mobiliteitsstromen zullen extra inspanningen nodig zijn om aan de gestelde milieunormen te blijven voldoen. Daarnaast worden de in onderstaande tabel opgenomen specifieke investeringsopgaven verwacht. De investeringsbehoefte wordt op basis van indicatieve ramingen geschat op € 40 mln. De programmeringsruimte t/m 2020 voor kwaliteit leefomgeving in het Richtprogramma is € 17,9 mln.

Te verwachten investeringsopgaven kwaliteit leefomgeving tot 2020 indicatief in mln. euro		
Deelbudget prioriteit: hoog		
Veenendaal noord: Voorpoort	3	
Sociale veiligheid fietsers	2	
Programma oversteekbaarheid	2	
Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding	5	
		12
Deelbudget prioriteit: middel		
Aquaduct/tunnel Vinkeveen	8	
Sociale veiligheid fietsers	2	
Programma oversteekbaarheid	2	
Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding	5	
		17
Deelbudget prioriteit: laag		
Sociale veiligheid fietsers	1	
Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding	5	
Uitvoeringsprogramma duurzaam verlichten	5	
		11
Totaal toekomstige investeringen kwaliteit leefomgeving		40

Investeringen kwaliteit leefomgeving

Slotsom
Met de programmeringsruimte in het Richtprogramma van € 17,9 mln. kunnen op de korte termijn maatregelen worden getroffen om te blijven voldoen aan wettelijke normen.
Voor de langere termijn zal de balans bij de actualisatie van het SMPU in 2012 opnieuw moeten worden opgemaakt.

Hoofdstuk 7 Conclusies Middelen

Bestedingsruimte GWW
De provincie financiert haar mobiliteitsprojecten door middel van stortingen in en onttrekkingen aan de reserve Grote Wegenwerken (GWW). Op 1-1-2010 was de stand van de GWW € 20,4 mln. De GWW wordt in de periode 2010-2020 gevoed met € 183,8 mln. T.b.v. de verdiepte ligging van de N237 is € 3 mln. onttrokken. Met uitvoering van de in het UMP 2010 geprogrammeerde (Richtprogramma) projecten is in de periode 2010-2020 € 150 mln. gemoeid. Tot en met 2020 is er € 52,2 mln. GWW ruimte voor het Richtprogramma.

Reserve GWW per 1-1-2010	20.436
Stortingen GWW periode 2010-2020	183.844
Onttrekking tbv verdiepte ligging N237	- 3.000
Uitvoeringskosten UMP 2010	- 149.101
Bestedingsruimte GWW tot en met 2020	52.179

Verloop Reserve GWW 2010-2020 in € * 1.000

Dekkingstekort programmeringsruimte Richtprogramma
De resterende programmeringsruimte van het Richtprogramma (het nog niet in het UMP geprogrammeerde deel) is € 53,7 mln. Er is onvoldoende GWW dekking voor de programmeringsruimte Richtprogramma. Het tekort is € 1,5 mln.

Stand GWW op 31-12-2020 bij voortzetting jaarlijkse storting op niveau 2010	52.179
Programmeringsruimte Richtprogramma	-53.677
Dekkingstekort Richtprogramma	-1.498

Dekkingstekort Richtprogramma in € * 1.000

Bestedingsruimte BDU
Doorrekening t/m 2020 van de in de begroting 2011 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat doorgevoerde bezuinigingen op de BDU levert als resultaat een bestedingstekort van € 3,9 mln. op.
Dit tekort kan worden opgevangen uit de reserveringen BDU waarvoor nog geen concrete projecten zijn benoemd (waardoor het binnen de BDU voor de periode tot eind 2020 hiervoor gereserveerde bedrag afneemt van € 32,8 mln. tot € 28,8 mln.).

Bijgestelde bestedingsruimte BDU eind 2020	-3.931
Reserve BDU per eind 2020	32.788
BDU + reserve BDU t/m 2020	28.857

Bestedingsruimte BDU per eind 2020 + reserve BDU in € * 1.000

Toekomstige investeringen
In de Tussenbalans zijn specifieke ontwikkelingen genoemd waarvan het denkbaar is dat de provincie daaraan een bijdrage zal willen leveren vanuit de portefeuille mobiliteit. Het gaat in totaal om een investering van € 199,6 mln. De rest programmeringsruimte van het Richtprogramma is € 53,7 mln. De totale investeringsopgave t/m 2020 komt hiermee op € 253,2 mln.

Voorziene toekomstige investeringen	199.600
Rest programmeringsruimte Richtprogramma	53.677
Totaal investeringen t/m 2020	253.277

in € * 1.000

Voor de dekking van de specifieke ontwikkelingen en de rest programmeringsruimte van het Richtprogramma zijn de reserve GWW van € 52,2 mln. en de bestedingsruimte BDU van € 28,8 mln. beschikbaar. In totaal is dit € 81 mln. De extra investeringsbehoefte t/m 2020 is € 172,2 mln.

Reserve GWW eind 2020 (tbv uitvoering Richtprogramma)	52.179
Bestedingsruimte BDU (bestaande uit reserveringen)	28.857
Beschikbare GWW en BDU	81.036

in € * 1.000

Totaal investeringen t/m 2020	253.277
Beschikbare GWW en BDU	- 81.036
Extra investeringsbehoefte t/m 2020	**172.241**

in € * 1.000

In het bijlagendocument SMPU+ treft u de volgende bijlagen aan:

Bijlage 1: Inhoudelijke informatie bij Tussenbalans SMPU+

Bijlage 2: Stand van zaken realisatie Richtprogramma t/m UMP 2010

Bijlage 3: Verloop GWW en BDU 2010-2020

Bijlage 4: VERDER projecten waarvoor provincie coördinerend organisatie is

Bijlage 5: Overzicht toekomstige investeringen.

Bijlage 6: Samenvatting Mobiliteitsbalans 2009 KIM