BIJLAGENDOCUMENT
Tussenbalans 2010

Strategisch Mobiliteitsplan
Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+)

december 2010

BIJLAGENDOCUMENT bij Tussenbalans SMPU+

INHOUDSOPGAVE

BIJLAGE 1 INHOUDELIJKE INFORMATIE BIJ TUSSENBALANS SMPU+ ... 1

INLEIDING ... 1
HOOFDSTUK 1 HOOFDDOEL BEREIKBAARHEID ... 4
1.1 DOELMATIG (AUTO)NETWERK ... 6
1.1.1 Uitwerking beleid doelmatig (auto)netwerk ... 6
1.1.2 Ontwikkelingen irt doelmatig (auto)netwerk ... 8
1.1.3 Voortgang realisatie doelen doelmatig (auto)netwerk ... 10
1.1.4 Middelen realisatie doelmatig (auto)netwerk ... 12
1.1.5 Conclusies doelmatig (auto)netwerk ... 14
1.2 OPENBAAR VERVOER ... 16
1.2.1 Uitwerking beleid OV ... 16
1.2.2 Ontwikkelingen OV ... 19
1.2.3 Voortgang realisatie doelen OV ... 20
1.2.4 Middelen OV ... 20
1.2.5 Conclusies OV ... 22
1.3 FIETS ... 23
1.3.1 Uitwerking beleid fiets ... 23
1.3.2 Ontwikkelingen fiets ... 25
1.3.3 Voortgang realisatie doelen fiets ... 25
1.3.4 Middelen fiets ... 26
1.3.5 Conclusies fiets ... 27
1.4 BEHEER EN ONDERHOUD PROVINCIALE WEGEN ... 28
1.4.1 Beheer en onderhoud in praktijk ... 28
1.4.2 Conclusies beheer en onderhoud ... 30
HOOFDSTUK 2 HOOFDDOEL VERKEERSVEILIGHEID ... 30
2.1 UITWERKING BELEID VERKEERSVEILIGHEID ... 30
2.2 ONTWIKKELINGEN VERKEERSVEILIGHEID ... 32
2.2.1 Algemene ontwikkelingen ... 32
2.2.2 Specifieke ontwikkelingen / maatregelen ... 33
2.3 VOORTGANG REALISATIE DOELEN VERKEERSVEILIGHEID ... 35
2.4 MIDDELEN VERKEERSVEILIGHEID ... 35
2.5 CONCLUSIES VERKEERSVEILIGHEID ... 35
HOOFDSTUK 3 HOOFDDOEL KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING ... 37
3.1 UITWERKING BELEID KWALITEIT LEEFOMGEVING ... 37
3.2 ONTWIKKELINGEN/MAATREGELEN KWALITEIT LEEFOMGEVING ... 40
3.2.1 Algemene ontwikkelingen ... 40
3.2.2 Specifieke ontwikkelingen ... 40
3.3 VOORTGANG REALISATIE DOELEN KWALITEIT LEEFOMGEVING ... 41
3.4 MIDDELEN KWALITEIT LEEFOMGEVING ... 42
3.5 CONCLUSIES KWALITEIT LEEFOMGEVING ... 42
HOOFDSTUK 4 MIDDELEN ... 44
4.1 RESERVE GROTE WEGEN WERKEN (GWW) ... 44
4.2 BREDE DOEL UITKERING VERKEER & VERVOER (BDU) ... 44
4.3 TOEKOMSTIGE INVESTERINGEN ... 45
4.4 REGIONALE SAMENWERKING VERDER ... 46
4.5 COALITIEAKKOORD 2007-2011 ... 46
4.6 CONCLUSIES MIDDELEN ... 46

BIJLAGE 2 REALISATIE RICHTPROGRAMMA T/M UMP 2010 ... 48

BIJLAGE 3 VERLOOP GWW EN BDU 2010-2020 ... 50

BIJLAGE 4 VERDER PROJECTEN – PROVINCIE COÖRDINERENDE ORGANISATIE ... 52

BIJLAGE 5 OVERZICHT TOEKOMSTIGE INVESTERINGEN ... 53

BIJLAGE 6 SAMENVATTING MOBILITEITSBALANS 2009 VAN HET KIM ... 57

Bijlage 1 Inhoudelijke informatie bij Tussenbalans SMPU+

Inleiding

Provinciaal mobiliteitsbeleid is geen doel op zich maar een middel om mede zorg te dragen voor een evenwichtige ontwikkeling van onze provincie. Er ligt een samenhang tussen mobiliteit en andere strategische ontwikkelingen. Dit hoofdstuk schetst die samenhang.

De provinciale mobiliteitsagenda
Na vaststelling van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2015 (SMPU 2004-2015) in december 2004 stond de mobiliteitsproblematiek ook in 2007 en 2008 hoog op de provinciale agenda. In 2007 stemden Provinciale Staten in met het opstellen van een regionaal maatregelenpakket onder de naam VERDER In 2008 is naar aanleiding van de landelijke Nota Mobiliteit (NoMo) het provinciale mobiliteitsplan (SMPU 2004-2015) geactualiseerd tot het SMPU+. Voornaamste wijzigingen waren de overname van de bereikbaarheidsnormen uit de NoMo, inpassing van het VERDER traject en verlenging van de looptijd van het plan, inclusief een Richtprogramma tot 2020. Met vaststelling van het Richtprogramma is tot 2020 € 259 mln. aan provinciale financiële middelen gereserveerd om de doelen van het SMPU te realiseren.

De Gebiedsagenda Utrecht
Mobiliteitsdoelen zijn dienstbaar aan de ontwikkeling van de regio. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van rijk en regio is op 3 november 2009 de gebiedsagenda Utrecht vastgesteld. De gebiedsagenda Utrecht is de gezamenlijke visie van het Rijk en de regio op de toekomst van het landsdeel Utrecht. De gebiedsagenda maakt duidelijk wat de (regiobrede) kernopgaven in het 'fysiek-ruimtelijke domein' zijn, welke projecten en programma's daarin passen en hoe die bijdragen aan de integrale ontwikkeling van het gebied.

Hét centrale vraagstuk in Utrecht is, hoe om te gaan met de spanning van ruimtedruk die ontstaat door de grote behoefte aan ruimte voor wonen, werken, recreatie, natuur, landschap, water en mobiliteit. Die behoefte is het gevolg van de centrale ligging van Utrecht, zijn economische spilfunctie op (inter)nationaal en regionaal niveau, en zijn aantrekkelijke leefomgeving. Tegelijk bestaat de provincie voor een groot deel uit nationale landschappen en andere waardevolle gebieden die beschermd moeten worden. Die spanning is de rode draad door de gebiedsagenda. Het is de gezamenlijke uitdaging voor het Rijk en de regio om zo goed mogelijk met de spanning om te gaan en zowel de economische groei een plek te geven, als de kwaliteit van de leefomgeving te beschermen. Het SMPU+ en de VERDER afspraken leveren hier in samenhang met andere initiatieven een bijdrage aan. Volgens de gebiedsagenda zal uitvoering van de onder VERDER overeengekomen maatregelen het Utrechtse hoofdwegennet voldoende robuustheid bieden tot ongeveer 2030.

Voor Openbaar vervoer is een kwaliteitssprong in voorbereiding om tot een goede onderlinge OV-ontsluiting te komen van aan de rand van de stad gelegen woon- en werkgebieden. Er is een maatregelenpakket vastgesteld met behulp van de eerste vijf sporten van de Mobiliteitsladder dat zal leiden tot een kwaliteitssprong voor het regionaal openbaar vervoer in en om de stad Utrecht, waarbij ook mogelijkheden tot gebiedsontwikkeling / intensivering zijn meegenomen. De bereikbaarheid per spoor wordt verbeterd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) dat moet leiden tot de inzet van zes Intercity's en minimaal vier Sprinters per uur op een corridor. Dit maakt de realisatie van RandstadSpoor mogelijk.

Voor Goederenvervoer komt er met name op het water meer capaciteit en er wordt gewerkt aan het Basisnet Goederenvervoer dat enerzijds recht zal doen aan het belang van grootschalig spoortransport van gevaarlijke stoffen en anderzijds een oplossing biedt voor de vraag hoe er veilig woningen dicht bij dergelijke spoorlijnen kunnen worden gebouwd.

Stuctuurvisie 2005-2015
In de structuurvisie 2005-2015 is een mobiliteitstoets opgenomen om de consequenties van ruimtelijke ontwikkelingen inzichtelijk te maken. In de praktijk blijken de belangen die worden gediend met de mobiliteitstoets vaak te worden ingehaald door andere belangen. Bij het opstellen van de nieuwe structuurvisie wordt de mobiliteitstoets tegen het licht gehouden aan de hand van de mobiliteitsscan die onder Transumo (transition sustainable mobility) is ontwikkeld. Daarmee worden de zeven treden van de ladder van Verdaas doorlopen. De scan maakt duidelijk of een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van mobiliteit wel of niet kan en of er mobiliteitsmaatregelen zijn die de beoogde ontwikkeling mogelijk maken en problemen oplossen.

In de nieuwe structuurvisie zal ook de ambitie voor een Utrechts tramnetwerk een plaats krijgen. Deze ambitie moet aansluiten bij de verstedelijkingsambitie. De provincie heeft nog geen definitief standpunt over de vertramming ingenomen. In elk geval zullen de consequenties voor regionale knooppunten en openbaar busvervoer in kaart worden gebracht. De provincie gaat over dit onderwerp in gesprek met het BRU.

Randstad 2040
Het kabinet heeft vorig jaar de structuurvisie Randstad 2040 gepresenteerd. In de visie staan de steden weer centraal. De vier grote steden in de Randstad nemen een prominente plek in bij de visie van het kabinet op de ontwikkeling van de Randstad. De economische sectoren in de steden worden verder versterkt, en dan met name die sectoren die internationaal concurrerend zijn. Het accent ligt niet meer op de havens en Schiphol. Ook de verstedelijking zet het kabinet terug op de agenda. Naast het belang van een goede bereikbaarheid via weg, spoor en snel dataverkeer, wordt een aantrekkelijke leefomgeving steeds belangrijker. Het gaat daarbij om de beleving en goede ontmoetingsplaatsen, goede ruimtelijke kwaliteit in de stad en groene (top)kwaliteit bij de stad. Uit onderzoek blijkt dat aantrekkelijkheid en kwaliteit in toenemende mate een belangrijke vestigingsplaatsfactor wordt.
Er wordt tot 2040 ongeveer een half miljoen woningen gebouwd. Het kabinet geeft de voorkeur aan bouwen in de stad. De ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 sluit hierbij aan. De regio wil de beperkte ruimte namelijk optimaal benutten. Bij het realiseren van de woningbouwdoelstelling gelden de volgende ambities c.q. uitgangspunten: het bestaand stedelijk gebied optimaal benutten door verdichting van woningbouw in stadsdelen die zich daarvoor lenen en centrumvorming door o.a. bouwen binnen bereik van opstapplaatsen van openbaar vervoer, in het bijzonder bij stations van RandstadSpoor; herstructurering van verouderde locaties en transformatie van verouderde bedrijventerreinen. Maar ook door wonen en werken intensiever met elkaar te mengen en door verdichting. Dit alles leidt ook tot een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de woningvoorraad in de regio.

A12-zone
Een groot stedelijk gebied dat zich aandient als mogelijkheid voor binnenstedelijk bouwen en kwaliteitsverbetering is de A12 zone. De A12-zone tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten is een bijzondere binnenstedelijke locatie die mogelijkheden biedt voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Er zijn grote kansen voor de doorgroei van de economie en het benutten van de bijzondere kansen die deze locatie heeft gezien de voortreffelijke positie aan de A12 in het hart van Nederland (centrale ligging). Ontwikkeling als innovatieve motor draagt bij aan de economische structuurversterking van Nederland. Daarnaast is er (voor de periode na 2030) ook ruimte voor nieuwe woningen en een gemengd programma van werkgelegenheid en groen. De vraag naar de inpassing van en de invloed die een dergelijke ontwikkeling op de aansluitingen van de Rijkswegen heeft moet nog worden beantwoord.

Planstudies
De planstudies voor de Ring Utrecht en de A1-A27-A28-knooppunt Hoevelaken die op dit moment worden uitgewerkt bieden kansen om de regio Utrecht als aantrekkelijk woongebied met relatief hoogwaardige werkgelegenheid en veel waardevolle landschappen te versterken. Centraal staat de doelstelling om de infrastructuuraanpassingen die volgen uit de planstudies goed in te passen in het landschap. Daarnaast is het zaak om de kansen die ontstaan om bijvoorbeeld de stad-land relaties te

versterken, optimaal te benutten. Inpassing van infrastructuur is een belangrijk element van de Gebiedsagenda Utrecht. Daarin is de afspraak opgenomen dat Rijk en regio de mogelijkheid onderzoeken voor het opzetten van een innovatie programma voor inpassing Hoofdwegen. Doel van zo'n programma is dat innovaties breed toegepast kunnen worden in de lopende planstudies Ring Utrecht en A1-A27-A28-knooppunt Hoevelaken, zodat kansen voor kwaliteitsverbetering van leefomgeving en landschap benut kunnen worden. (BO MIRT najaar 2010).

De visie van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+)
Duidelijk is dat met alleen provinciale en regionale inspanningen de mobiliteitsproblemen in Utrecht niet kunnen worden opgelost. Daarvoor zijn ook nationale doelen en kaders en voldoende rijksmiddelen nodig. Ook het bedrijfsleven en burgers kunnen, bijvoorbeeld door het treffen van mobiliteitsmaatregelen en door slim te reizen, een bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van Utrecht. 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.

De visie van het SMPU+ is dan ook:

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 ontplooien. De kwaliteit en het gebruik van het verkeers- en vervoersysteem zijn in balans met de kwaliteit van de leefomgeving.

De doelen van het SMPU+
Het SMPU+ bevat drie hoofddoelen:

Bereikbaarheid: Het realiseren van een *doelmatig verkeers- en vervoersysteem* om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.

*Veiligheid***:** Het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden.

*Leefbaarheid***:** Het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

Realisatie doelen door uitvoering van het SMPU+ Richtprogramma 2004-2020
Provinciale Staten hebben structureel financiële middelen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het Richtprogramma. Het Richtprogramma omvat voor € 259,3 mln. aan maatregelen. De dekking komt voor € 243,3 mln. ten laste van de voorziening Grote Wegen Werken (GWW) die voor dit doel structureel wordt gevoed vanuit de algemene middelen. Daarnaast komt voor de periode 2005-2020 jaarlijks € 1 mln. van de dekking uit de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het Rijk.

Overige inspanning voor realiseren SMPU doelen
Naast de financiële middelen voor het Richtprogramma worden ten behoeve van de regio Utrecht tot 2020 de volgende financiële middelen ingezet.

- *Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer* (BDU): De provincie ontvangt structureel BDU van het Rijk. Voor de besteding hiervan stellen GS jaarlijks een bestedingsplan op. De BDU wordt besteed aan de exploitatie Openbaar Vervoer, mobiliteitsmanagement, verkeersveiligheideducatie, dekking van het Richtprogramma, dekking van VERDER maatregelen en, bij voldoende bestedingsruimte, de ondersteuning van infraprojecten van niet BRU gemeenten.

- *Bereikbaarheids Offensief Randstad* (BOR): het Rijk heeft € 22,7 mln. beschikbaar gesteld voor provinciale projecten die een bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de Randstad, onder voorwaarde dat de provincie eenzelfde bedrag in deze projecten investeert. De met name benoemde BOR-projecten moeten voor 2010 zijn uitgevoerd. Inmiddels is een aantal projecten opgeleverd. Voor een aantal projecten is, in verband met planvertraging, uitstel van de realisatietermijn overeengekomen.

- *Coalitieprogramma GS 2007-2011*: Het college heeft naast de structurele financiële middelen voor uitvoering van het Richtprogramma € 72,3 mln. incidentele financiële middelen beschikbaar gesteld voor specifieke doelen in verband met bereikbaarheid.

- *VERDER maatregelenpakket*: De regiopartners investeren € 500 mln. in het onderliggende infranet en ondersteunende maatregelen. Van de € 500 mln. komt € 185 mln. voor rekening van de provincie.

- *Pakketstudies (als onderdeel van de VERDER afspraken):* Het Rijk investeert € 2,6 miljard in het rijkswegennet.

- *Programma Hoogfrequent Spoor* (PHS): Het Rijk investeert € 4,5 miljard in het spoornet. Een deel van de maatregelen komt op Utrechts grondgebied.

In de volgende hoofdstukken treft u informatie aan over het beleid en de beleidsuitwerkingen tot eind 2010, de thans bekende ontwikkelingen, specifieke maatregelen, de realisatie van doelen en de besteding van de financiële middelen tot eind 2010. De hoofdstukken worden afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

Hoofdstuk 1 Hoofddoel Bereikbaarheid

Doelen
De provincie streeft ten behoeve van een betere bereikbaarheid van haar gebied naar een *doelmatig verkeer en vervoersysteem*. Volgens de gebiedsagenda Utrecht zal de uitvoering van de onder VERDER toegezegde investering van € 2,6 miljard op het Utrechtse hoofdwegennet naast de regionale investeringen, voldoende robuustheid op ons regionale wegennet bieden tot ongeveer 2030.
Voor het onderliggende wegennet is daarvoor in het Richtprogramma is t/m 2020 een investering van € 185,9 mln. aan provinciale middelen voorzien. Dit budget is verdeeld over de onderdelen: auto, fiets en openbaar vervoer. Het SMPU+ geeft de volgende beschrijving van een doelmatig verkeer en vervoersysteem.

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.

Voor de economische vitaliteit van de regio is het belangrijk dat naast het woon-werkverkeer ook het goederenvervoer doelmatig, veilig en met zo min mogelijk inbreuk op de leefbaarheid wordt gefaciliteerd binnen het autonetwerk. Door zoveel mogelijk goederenvervoer over het water af te wikkelen kan het autonetwerk worden ontlast. In het SMPU+ is dit vertaald in onderstaande 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, waadoor de beschikbare capaciteit in het netwerk beter benut wordt.*
- *De locatie van bedrijven sluit beter aan bij de capaciteit van de netwerken (juiste bedrijf op 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.*

Een doelmatig verkeer en vervoersysteem is gebaat bij een optimale benutting, zowel in tijd als in netwerkruimte. Een optimale benutting van het netwerk wordt ondersteund met Dynamisch Verkeersmanagement maatregelen. Met DVM worden mobilisten zodanig geïnformeerd over het actuele verkeersbeeld, dat zij bij het moment passende keuzes kunnen maken voor hun reis. In het SMPU+ zijn hiervoor de volgende doelen opgenomen.

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

Maatregelenpakket VERDER

Met alleen de realisatie van de in het Richtprogramma voorziene maatregelen worden de bereikbaarheidsproblemen in Utrecht de komende tien jaar niet opgelost. Daarom is onder VERDER door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de regionale en grotere lokale overheden in de regio Utrecht (de provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Regio Amersfoort (voorheen Gewest Eemland), Gewest Gooi- en Vechtstreek en de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum) op 13 november 2006 een Bestuursovereenkomst (BO) getekend om te komen tot extra maatregelen voor een goede toekomstige bereikbaarheid van de regio Utrecht. Overeenstemming is bereikt over een investeringspakket van € 2,6 miljard door het Rijk in het hoofdwegennet en € 500 mln. door regionale partners in het onderliggend wegennet.

In 2009 is het VERDER maatregelenpakket door gemeentelijke Raden en Provinciale Staten vastgesteld. Met inbegrip van de overprogrammering omvat het pakket voor € 545 mln. aan maatregelen. Het gaat om 113 maatregelen, verdeeld over 7 categorieën (tabel).

Het VERDER pakket incl. overprogrammering in € * 1.000		
45	Fietsmaatregelen	86.000
9	Park & Ride maatregelen	40.000
8	Regionaal Verkeersmanagement	28.000
5	Mobiliteitsmaatregelen	6.800
7	Goederenvervoermaatregelen	15.000
24	Openbaar Vervoer maatregelen	217.000
15	Benuttingsmaatregelen	152.000
113	Totaal	544.800

VERDER maatregelenpakket (incl. overprogrammering)

T/m 2020 zal voor maximaal € 500 mln. van het pakket onder de vlag van VERDER worden uitgevoerd. De provinciale bijdrage aan het VERDER pakket is vastgesteld op € 185 mln.

De dekking van de € 185 mln. komt voor € 42 mln. tan laste van de BDU, voor € 44 mln. ten laste van de GWW, voor € 34 mln. voor rekening van het coalitieprogramma 2007-2011 en voor € 65 mln. ten laste van algemene middelen 2012-2021.

Mobiliteitsbalans 2009

Uit de Mobiliteitsbalans 2009 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt dat de mobiliteit in Nederland nog steeds groeit, maar niet meer zo sterk als in de jaren tachtig en negentig. Tussen 2000 en 2008 steeg het aantal reizigerskilometers over de weg met 5% en tussen 2000 en 2007 over het spoor met 9%. Het goederenvervoer groeide tussen 2000 en 2008 met 21%. De laatste jaren is het tijdsverlies door files en verkeersdrukte ongeveer gelijk gebleven. De verkeersveiligheid is toegenomen, met uitzondering voor fietsers. Door schonere auto's veroorzaakt het verkeer op nationale schaal minder luchtvervuiling. De uitstoot van CO_2 neemt sinds 2006 licht af. De conclusies gelden landelijk. Het is waarschijnlijk dat e.e.a. voor de regio Utrecht, vanwege de centrale ligging en de functie als draaischijf van Nederland, in sterkere mate op gaat.

Het verleden leert dat we ons tijdens een economische crisis minder verplaatsen. Het woon-werkverkeer neemt af, maar het vrijetijdsverkeer groeit. Er zijn wel minder files en verkeersdrukte op de hoofdwegen. Ook goederenvervoer is gevoelig voor schommelingen in de economie.
Meer informatie uit de Mobiliteitsbalans 2009 treft u in bijlage 6.

Uitkomsten Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA)
Op 29 juni 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de voorzitter van de tweede kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). De NMCA geeft indicatief aan waar de belangrijkste bereikbaarheidsproblematiek op hoofdwegen wordt verwacht op middellange (2020) en lange termijn (2028). De NMCA is een multimodale analyse die ook de samenhang tussen netwerken in beeld brengt en een confrontatie geeft tussen de markt (vraag naar mobiliteit) en de capaciteit (aanbod) voor de modaliteiten/netwerken van weg, spoor, regionaal openbaar vervoer en vaarwegen. Uit de NMCA komen twee hoofdconclusies naar voren, te weten:
1. de doelen van de Nota Mobiliteit voor 2020 worden naar verwachting niet overal gehaald en
2. in de periode tussen 2020 en 2028 doet zich een verdere toename van de bereikbaarheidsproblematiek voor rondom Amsterdam, Rotterdam - Den Haag - Gouda, Stedelijk Netwerk BrabantStad en Arnhem-Nijmegen.

Uit de landelijke analyse van het NMCA blijkt dat na de uitvoering van de Pakketstudies in de regio Utrecht per 2020 geen grote knelpunten te verwachten zijn op onze wegen. De regiopartners in Utrecht hebben hierbij echter wat vraagtekens omdat bij de NMCA berekeningen is uitgegaan van een verouderd rekenmodel. De in het kader van de NMCA met een nieuw rekenmodel uit te voeren gebiedsuitwerking voor Utrecht, waarin ook het onderliggende wegennet wordt betrokken, zal duidelijkheid geven. De resultaten worden in 2011 verwacht en worden gebruikt als input voor actualisatie van het SMPU in 2012.

Hierna wordt in dit hoofdstuk per beleidsveld weergegeven welke stappen zijn gezet om de gestelde doelen uit het SMPU+ te realiseren. Achtereenvolgens komen aan bod: ‘wegennet auto’, ‘openbaar vervoer’ en ‘fiets’.

1.1 Doelmatig (auto)netwerk

1.1.1 Uitwerking beleid doelmatig (auto)netwerk

De volgende zaken zijn in gang gezet en/of uitgevoerd om het net van (auto)wegen in de provincie Utrecht doelmatig te laten functioneren.

Beleidsuitwerking Doorstroming
In 2006 is de beleidsuitwerking Doorstroming vastgesteld. Aandachtpunten uit de beleidsuitwerking zijn als project opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (UMP) en in het VERDER maatregelenpakket. De effecten van de projecten worden tussen 2010 en 2020 gefaseerd zichtbaar, evenredig aan de oplevering van projecten. In 2011 zal een actualisatie van de beleidsuitwerking doorstroming worden uitgevoerd.

Ontsluiting Houten / SaltoA12
Voor de ontsluiting van Houten is een bestuursovereenkomst gesloten. De provincie draagt via het BOR-fonds € 6,8 mln. bij aan dit project.

Beprijzen
Het SMPU+-uitgangspunt is dat de introductie van prijsbeleid geen negatieve consequenties mag hebben voor het onderliggend wegennet en/of voor de concurrentiepositie van de regio. In het regeerakkoord van kabinet Rutte is opgenomen dat er geen kilometerheffing komt.

Maatregelen rijkswegen
In de periode tot 2014 worden in de provincie Utrecht 13 wegverbredingsprojecten uitgevoerd op rijkswegen (spoedaanpak). Bijna alle snelwegen worden verbreed. Tussen 2016 en 2020 worden de belangrijkste knooppunten Ring Utrecht (Lunetten en Rijnsweerd) en A1-A27-A28-knooppunt Hoevelaken aangepakt, evenals de wegvakken die nog niet verbreed zijn in de spoedaanpak.

Na 2015 staan dus met name de uitvoering van de plannen voor de Ring Utrecht en A1-A27-A28-knooppunt Hoevelaken op stapel. Voor deze capaciteitsuitbreiding heeft het Rijk, als onderdeel van de VERDER afspraken, € 2,6 miljard gereserveerd. Door de capaciteitsuitbreidingen van de Utrechtse snelwegen verwachten we een afname van sluipverkeer over het onderliggend wegennet.

Afstemming wegwerkzaamheden
De provincie voert de regie over alle wegwerkzaamheden die de komende jaren in deze provincie op de rol staan. Het doel hiervan is de hinder door wegwerkzaamheden te minimaliseren. Naast de werkzaamheden die voor de snelwegen gepland staan gaan ook provinciale en gemeentelijke wegen in Utrecht en Amersfoort op de schop. Mobilisten in de provincie zullen lange tijd hinder ondervinden van wegwerkzaamheden. Met alle belanghebbers zoeken we naar voldoende creativiteit om hier zó mee om te gaan, dat de regio bereikbaar is en blijft. Oplossingen voor de hinder worden naast afstemming van wegwerkzaamheden gezocht in het zo goed mogelijk beschikbaar houden van alternatieve routes tijdens de wegwerkzaamheden, maar ook in het treffen van mobiliteitsmanagement maatregelen, tijdelijke beloningsmaatregelen voor spitsmijders, het aanbieden van extra openbaar vervoer en het verstrekken van tijdige en voldoende informatie.

Beleidsuitwerking Kwaliteitsnet goederenvervoer
In het SMPU+ is het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU) opgenomen als uitwerking van het goederenvervoerbeleid. Het kwaliteitsnet laat zien over welke verbindingen in de provincie de belangrijkste goederentransportstromen over de weg, het water en het spoor worden afgewikkeld. Het KGPU is een uitwerking van het kwaliteitsnet dat op Randstadniveau was uitgewerkt door GOVERA (programmabureau GoederenVErvoer RAndstad). Door het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is een nadere uitwerking gemaakt voor het BRU gebied. Door middel van een stimuleringsregeling is door de provincie € 1.6 mln. beschikbaar gesteld om aandachtspunten op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer - onderdeel wegen, op te lossen buiten het BRU gebied. Ook zullen kunstwerken op het KGPU bij reconstructie, als dat mogelijk is, geschikt worden gemaakt voor Lange Zware Voertuigen (LZV's). Het BRU ondersteunt de aanpak van knelpunten binnen het BRU gebied.

Beleidsuitwerking Blue Ports (vervoer over water)
Om het wegennet te ontlasten stimuleren overheden goederenvervoer over water. In dat kader loopt een planstudie van het rijk naar de uitbreiding van de capaciteit van de Beatrixsluis die de verbindende schakel vormt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek. Dit is van belang voor de binnenhavens van Lage Weide en in de toekomst mogelijk ook Het Klooster. In 2010 is het rijk, op basis van landelijke vervoersprognoses en de verschillende regionale netwerkvisies voor vaarwegen en binnenhavens, een analyse gestart van de potenties om het gehele vaarwegennetwerk in de verschillende regio's te versterken. Vervolgens zal worden bezien welke afspraken binnen de bestaande MIRT-kaders wenselijk zijn. Gedacht kan worden aan gebiedsgerichte ontwikkelingsafspraken rond vaarwegen tussen Rijk, decentrale overheden en regionaal toonaangevende verladers, terminals en andere logistieke partijen.

De provincie Utrecht heeft in 2008 de visie op het Utrechtse binnenhavennetwerk uitgewerkt tot de nota 'Blue Ports in de provincie Utrecht'. In 2009 zijn, in overleg met gemeenten en bedrijfsleven, voor de kansrijke locaties kosten-batenanalyses uitgevoerd en is draagvlak voor realisatie onderzocht. In het VERDER-programma zijn de volgende maatregelen opgenomen om het goederenvervoer over water te stimuleren.

Groter aandeel Binnenvaart in de regio Utrecht (AMSbarge en Blueports)		8.400
Groter aandeel binnenvaart in regio Utrecht en Amersfoort (Pilot)		650
Project Blueports (Amersfoort De Isselt)		5.000
Totaal	in € * 1.000	14.050

VERDER maatregelen Blue Ports

Voor deze locaties zal de financiering onder VERDER plaatsvinden. Voor de locatie 'De Ronde Venen' (binnenhaven Amstelhoek) wordt een voorstel uitgewerkt over een eventuele financiële betrokkenheid van de provincie.

Medegebruik busbanen door vrachtverkeer
Nagegaan is of naast de N408 ook op andere provinciale busbanen medegebruik door vrachtverkeer mogelijk en zinvol is. Uit onderzoek is gebleken dat geen van de overige busbanen samenvallen met dominante goederenstromen zodat medegebruik niet effectief is. Er worden daarom naast de N408 geen andere provinciale busbanen open gesteld voor medegebruik door vrachtverkeer.

1.1.2 Ontwikkelingen irt doelmatig (auto)netwerk

Hieronder volgt een overzicht van op dit moment bekende ontwikkelingen die effect hebben op de bereikbaarheidsdoelen.

1.1.2.1 Algemene ontwikkelingen

Minder sluipverkeer door uitbreiding rijkswegen
Een provinciale weg krijgt per werkdag zo'n 3 tot 60 duizend auto's te verwerken. Voor rijkswegen in Utrecht varieert dat van 65 tot 200 duizend auto's. Als een klein percentage van het verkeer op rijkswegen, provinciale wegen gebruikt als sluiproute, heeft dit al grote gevolgen voor de doorstroming op het onderliggend wegennet. Verkeermodellen laten zien dat de inhaalslag die gemaakt wordt met de capaciteitsuitbreiding van het Utrechtse rijkswegennet, zal leiden tot minder sluipverkeer en dus tot een afname van het verkeer op het onderliggend wegennet, met name in de spits. Niet te voorzien is of dit ook werkelijk zo gebeurt. De praktijk zal uitwijzen welke routes automobilisten na uitbreiding van het rijkswegennet werkelijk kiezen. Voor eventuele doorstroomknelpunten die na uitbreiding van het rijkswegennet op het onderliggend wegennet resteren, zullen in een latere fase oplossingen worden gezocht.

Basisnet Goederenvervoer
In Amersfoort en Utrecht zijn er belemmeringen voor het bouwen bij spoorwegen en stations wegens de externe veiligheidsproblematiek in relatie tot het spoortransport van gevaarlijke stoffen. Het Rijk, de provincies en de gemeenten werken aan een Basisnet Goederenvervoer dat enerzijds recht doet aan het belang van grootschalig spoortransport van gevaarlijke stoffen en anderzijds een oplossing biedt voor de vraag hoe er veilig woningen bij dergelijke spoorlijnen kunnen worden gebouwd. Het is van belang dat het Basisnet Goederenvervoer in samenhang met het Programma Hoogfrequent Spoor tijdig wordt vastgesteld. De provincie Utrecht is aangesloten op rijkstraject.

Er wordt gestreefd naar het voorkomen van saneringsgevallen voor het plaatsgebonden risico, overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico en behoud (stand still) van de bestaande risicoruimte.

- De provinciale Ruimtelijke Structuurvisie wordt ingevuld in relatie tot het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (rijksinfrastructuur en het onderliggend wegennet).
- De gemeentelijke routeringen worden in stand gehouden.
- De handhaving van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen op het onderliggend wegennet wordt versterkt op grond van gemaakte afspraken met de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

ICT ontwikkelingen / In-car data
Vanuit verkeersinformatie en verkeersmanagement is er aandacht voor voertuiggebonden ITS, de zogeheten in-car systemen om informatie in te winnen (via floating car data) en om weggebruikers te

informeren over routes en reistijden (bijv. via navigatiesystemen). In de toekomst schept dit mogelijk nieuwe mogelijkheden voor beleidsmakers mobiliteit. Binnen het VERDER pakket zijn (RVM) maatregelen opgenomen om deze ontwikkelingen te volgen.

Alternatieven voor verplaatsen
Ontwikkelingen zoals telewerken, videoconferencing, webcasting en smartphones kunnen bijdragen aan het verminderen van de noodzaak van mensen om zich te verplaatsen. Contacten kunnen in toenemende mate worden gelegd en onderhouden via ICT technieken. Dit kan leiden tot vermindering van mobiliteit. Namens de provincie en het BRU adviseert VNM bedrijven over deze opties voor het terugdringen van de automobiliteit.

GOVERA
GOVERA (GOederenVErvoer RAndstad) is het samenwerkingsverband om de Randstad bereikbaar te houden voor het goederenvervoer. De provincie neemt al 15 jaar deel aan GOVERA. Volgens afspraak wordt de samenwerking in 2010 geëvalueerd. Aan de hand van de evaluatie zullen voorstellen worden gedaan over hoe GOVERA verder gaat en hoe de financiering (ook door de provincie) wordt geregeld.

Mobiliteits- en verkeersmanagement
Tijdens (maar ook na) de geplande wegcapaciteitsuitbreidingen zal op piekmomenten de wegcapaciteit tekort (blijven) schieten. De aandacht gaat daarom niet alleen uit naar het mogelijk maken van meer automobiliteit. Er wordt ook gekeken hoe op een goede manier een beperking van de automobiliteit kan worden bereikt. We doen dit door de weggebruiker goed te informeren over de situatie op de weg en eventuele alternatieve routes (verkeersmanagement) en door de weggebruiker te informeren over alternatieven voor het rijden in de spits en deze alternatieven ook daadwerkelijk aan te bieden (mobiliteitsmanagement). Door deze maatregelen heeft de weggebruiker eigen regelmogelijkheden voor zijn mobiliteit, wat tot een hogere waardering ervan zal leiden. In de BDU en het VERDER pakket zijn maatregelen voorzien voor zowel mobiliteitsmanagement als voor verkeermanagement. De provincie voert hiervoor de programmacoördinatie.
Mobiliteits- en verkeersmanagement zijn geen exclusieve domeinen van de overheid. Producenten van routenavigatie en bijvoorbeeld leasemaatschappijen proberen hun markt te vergroten door verkeersinformatie en mobiliteitspakketten met keuzemogelijkheden aan te bieden.

1.1.2.2 Specifieke ontwikkelingen / maatregelen

Programmeringsruimte Richtprogramma
Tot 2020 zullen zich ontwikkelingen voordoen waarbij een provinciale investering vanuit de portefeuille mobiliteit goed denkbaar is. Uit een voor de ontwikkeling op te stellen verkenning zal per situatie blijken in hoeverre de bij de ontwikkeling gekozen oplossing bijdraagt aan het realiseren van de bereikbaarheidsdoelen en welke provinciale bijdrage gerechtvaardigd is. De verkenningen zullen mogelijk leiden tot concrete voorstellen voor opname van uitvoeringsprojecten in het UMP. Op dit moment zijn de hierna beschreven specifieke ontwikkelingen / maatregelen in beeld. De programmeringsruimte in het Richtprogramma voor maatregelen ter verbetering van het autonet is € 8,4 mln. Dat is niet voldoende om alle hierna genoemde maatregelen te dekken.

Aansluiting A-wegen
Als bij uitbreidingen aan het hoofdwegennet aansluitingen van provinciale wegen worden aangepast komen de kosten hiervan voor rekening van het rijksproject. Het is niet zeker in hoeverre rijksprojecten de knelpunten rondom de aansluitingen op het onderliggende wegennet oplost. Het is denkbaar dat het oplossen hiervan voor rekening van de provincie komt. Hiermee is in het Richtprogramma geen rekening gehouden. Dit betreft ook een eventuele bijdrage aan de inpassing Planstudies Ring en Driehoek.
De lange termijn studie A12-BRAVO wordt geactualiseerd met een doorkijk naar de toekomst incl. Rijnenburg.

Zuidelijke ontsluiting WERV gebied (N233)
Ten aanzien van de zuidelijke ontsluiting van het WERV-gebied (Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal) wordt uitgegaan van een tweede oeververbinding. Indien uit nadere studie naar een 2e oeververbinding blijkt dat de huidige Rijnbrug ook na 2020 een bijdrage kan leveren aan een verbeterde bereikbaarheid, een beter leefmilieu en verkeersontlasting in Rhenen, dan wordt van de provincie Utrecht een financiële bijdrage verwacht die hoger is dan de € 2,6 mln. euro die in het Richtprogramma is voorzien. Het provinciale belang van een verbeterde bereikbaarheid is gekoppeld aan de woningbouwopgave in het WERV-gebied en de bereikbaarheid van economische en recreatieve 'hot-spots' (zoals Ouwehands en Food Valley).

N201: Vreeland-A2
De brug over het Amsterdam Rijnkanaal in de N201 wordt vernieuwd. De huidige plannen gaan uit van 2x1. Voor de doorstroming zijn 1 of 2 extra rijstroken beter. De meerkosten van een 2x2 oplossing (indicatief € 18 mln.) zullen vrijwel zeker voor rekening van de provincie moeten komen. De te verwachten baten staan niet in verhouding tot deze kosten. Dit was voor de provincie aanleiding om geen verzoek aan RWS te doen om de 2x2 optie open te houden. Een verkeerskundige verkenning naar maatregelen ter verbetering van de doorstroming op het traject A2-Vreeland die bijdragen aan het behalen van de bereikbaarheidsdoelstelling, is vrijwel afgerond. Veiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen maken onderdeel uit van de voorkeursoplossing.
De brug over de Vecht in de N201 te Vreeland is in 2031 afgeschreven. Met de gemeente Loenen is afgesproken dat dan wordt onderzocht of de brug kan worden vervangen door een aquaduct.

N237 Utrecht-Soesterberg (extra)
Het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) project N237 bevat een reeks aan maatregelen tussen Utrecht en Amersfoort ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Tijdens de uitwerking van de deelprojecten is gebleken dat de beschikbare BOR-gelden niet toereikend zijn om ook rekening te houden met veiligheids- en leefbaarheidsaspecten.

A12-zone incl. N408-Liesbosch
Plannen van centrumontwikkeling van Nieuwegein (en ontwikkeling bedrijventerrein Laagraven) zullen extra verkeersdruk geven op de N408-N409. Naar verwachting zijn aanpassingen noodzakelijk aan het provinciale wegennet die niet voorzien zijn in het Richtprogramma. Ook lange termijnplannen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de A12 zone voor o.a. woningbouw vragen om een provinciale bijdrage ten behoeve van verbetering van de bereikbaarheid op het onderliggend wegennet en verbetering van regionaal openbaar vervoer.

Meerkosten uitvoering VERDER-pakket (bereikbaarheid werkkernen)
Gebaseerd op de ervaring dat niet alle in een programma opgenomen maatregelen tot uitvoering zullen komen, hebben regionale partijen meer maatregelen in het VERDER pakket opgenomen dan het overeengekomen investeringsniveau van € 500 mln. toelaat. Dit heeft geleid tot een overprogrammering van ruim € 44 mln. Het is goed denkbaar dat uitvoering van een deel van de overplanning wenselijk blijkt. De provincie voert voor € 107 mln. aan VERDER maatregelen uit. De VERDER dekking per maatregel is gemaximeerd. Eventuele budgetoverschrijdingen moeten door de uitvoerende organisatie worden bijgelegd. Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat er geen indexering plaats zal vinden op de VERDER budgetten.

Op basis van indicatieve ramingen is met deze specifieke ontwikkelingen een investering gemoeid van € 70 mln.

1.1.3 Voortgang realisatie doelen doelmatig (auto)netwerk

De realisatie van de bereikbaarheidsdoelen wordt gevolgd aan de hand van indicatoren voor trajectsnelheden in de ochtend en avondspits en het aantal dubbele stops bij kruispunten in de spits.

Indicator voor doorstroming: Trajectsnelheid
Op 35 deur-tot-deur trajecten worden met gebruik van GPS reistijdmetingen verricht. Een aantal auto's rijdt 12 weken lang regionale deur-tot-deur trajecten. De trajecten gaan over zowel gemeentelijke wegen als Rijkswegen en provinciale wegen. Elk traject wordt 20 keer gereden. De gemiddelde tijd die nodig is om het provinciale deel van het traject af te leggen, vormt de input voor de indicator doorstroming.

Doelmatig verkeers- en vervoersysteem									
Titel	Doorstroming								
Indicator	% trajecten met gemiddelde trajectsnelheid groter dan 40 km/uur in de spitsperioden								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Streefwaarde							100%		
Werkelijk ochtendspits	65%		78%		55%				
Werkelijk avondspits	55%	-	78%	-	58%				

Indicator Doorstroming

Het percentage trajecten op provinciale wegen in Utrecht met gemiddelde trajectsnelheden groter dan 40 km/uur is in 2008 ten opzicht van 2006 afgenomen. Toenemende filevorming op hoofdwegen veroorzaakt een toename van (sluip)verkeer op het provinciale net. Naar verwachting zal nadat de Spoedwet/ZSM projecten op het Utrechtse deel van het rijkswegennet zijn afgerond het sluipverkeer afnemen en de doorstroming verbeteren. Volgens de Nationale Markt- en Capaciteits Analyse zullen na de uitvoering van de Pakketstudies in de regio Utrecht per 2020 geen grote knelpunten te verwachten zijn op onze rijkswegen. Vanwege de samenhang tussen de netwerken mag dan een verbetering worden verwacht voor de doorstroming op het onderliggend wegennet.

Indicator voor benutting: Dubbele stops
Dubbele stops komen vooral voor op de kruispunten voor de opritten van de autosnelweg. De files op de snelwegen slaan terug op het onderliggend wegennet. Het aantal dubbele stops voor verkeerslichten is daarmee meer een indicator voor de doorstroming op het rijkswegennet, dan op het provinciale wegennet. De indicator ‘dubbele stops’ is voor uitspraken over de doelstellig ‘doorstroming’ op het onderliggend wegennet niet adequaat genoeg. Bij de actualisatie van het SMPU in 2012 wordt een adequater indicator geïntroduceerd.

Volgens de trend is er sprake van een toename aan dubbele stops.

Doelmatig verkeers- en vervoersysteem									
Titel	Benutting								
Indicator	% kruispunten in N-wegen waar geen dubbele stops in de spitsperioden voorkomen								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Streefwaarde						100%	100%	100%	100%
Werkelijk	77%	58%	36%	35%	28%				

Indicator Benutting

Het aantal dubbele stops zal naar verwachting afnemen nadat de Spoedwet/ZSM projecten op het Utrechtse deel van het rijkswegennet zijn afgerond.

Indicator voor Goederenvervoer
Voor het stimuleren van goederenvervoer over water beperkt het bevoegd gezag van de provincie zich tot de Eem als onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU). De vaarweg is de afgelopen jaren op een steeds hoger onderhoudsniveau gekomen. De indicator vaarwegen is een beheerindicator. Een beleidsindicator voor goederenvervoer ontbreekt.

Prestatie-indicator voor de productenbegroting 2009											
Titel	Vaarwegen										
Indicator	% vaarwegen dat voldoet aan de eisen die horen bij de bijbehorende klasse (vaardiepte en -breedte)										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde				95%	96%	97%	98%	99%	100%		
Werkelijke waarde				80%	85%	94%					

Indicator Vaarwegen

Bij de actualisatie van het SMPU in 2012 wordt besloten of er een/welke beleidsindicator voor goederenvervoer wordt opgenomen.

Indicator voor Regionaal Verkeers Management (RVM)
Voor RVM zijn in het SMPU+ geen concrete doelstellingen benoemd. Aan de hand van de indicator Modal Split kan de ontwikkeling in de verhouding autogebruik-OV gebruik worden gevolgd. Na een opgaande lijn tot 2007 laat 2008 een afname tov 2007 zien. De streefwaarde 2008 is echter wel gehaald. We verwachten dat de geplande nog uit te voeren OV maatregelen een positief effect op de modal split zullen hebben.

Doelmatig verkeers- en vervoersysteem											
Titel	Modal Split										
Indicator	Verhouding autogebruik en OV gebruik (inclusief trein)										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde	0,173	0,175	0,177	0,179	0,181					0,191	0,200
Werkelijke waarde	0,191	0,153	0,186	0,192	0,182						

Indicator Modal Split

Bij de actualisatie van het SMPU in 2012 zal een inschatting worden gemaakt van de haalbaarheid van de doelstelling voor 2020.

1.1.4 Middelen realisatie doelmatig (auto)netwerk

De provincie realiseert in de periode 2004-2020 voor ruim € 248 mln. aan projecten ten behoeve van een doelmatig netwerk.

Richtprogramma SMPU geprogrammeerd	93.837.000
Richtprogramma SMPU programmeringsruimte	8.459.000
Specifieke bijdrage uit Brede Doel Uitkering (BDU)	9.831.000
Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR)	45.500.000
Coalitieakkoord GS 2007-2011	18.300.000
Door de provincie uit te voeren VERDER maatregelen	72.758.360
Totaal investering in doelmatig (auto)netwerk	248.685.360

Realisatie projecten doelmatig (auto)netwerk

Hierna vindt u per post een toelichting.

Richtprogramma SMPU 2004-2020
In het Richtprogramma is een investering van € 127,5 mln. voorzien voor de realisatie van een doelmatig (auto)netwerk. Hiervan is inmiddels voor € 93,8 mln. aan projecten geprogrammeerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht 2010 (UMP 2010). Tot en met 2009 was hiervan € 31 mln. gerealiseerd. De realisatie van € 62,8 mln. staat gepland voor de periode na 2010.
€ 25,2 mln. is gelabeld voor de dekking van VERDER maatregelen.
De nog niet in projecten vertaalde programmeringsruimte is € 8,4 mln.

SMPU+ middelen doelmatig (auto)netwerk	
Richtprogrammabudget	127.542.000
Af: opgenomen/geprogrammeerd in UMP	93.837.000
Waarvan uitgevoerd t/m 2010 € 30.993.000	
Uit te voeren 2011-2020 € 62.844.000	
Af: dekking VERDER maatregelen	25.246.000
Programmeringsruimte Richtprogramma	8.459.000

SMPU+ middelen doelmatig (auto)netwerk

Specifieke bijdrage uit Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
Het Rijk heeft via de BDU specifiek voor Dynamisch Verkeers Management (voorheen Beter Benut) € 9.831.000 beschikbaar gesteld. Deze beloningsmaatregelen die voor de komende jaren in de regio Utrecht gepland staan, gaan door. De minister heeft aangegeven dat wordt voldaan aan de verplichtingen die zijn opgenomen in het Uitvoeringsconvenant dat met de Provincie Utrecht is afgesloten over de beloningsmaatregel Utrecht Oost. Doel van de beloningsmaatregelen is dat (deelnemende) automobilisten de files mijden.

Bereikbaarheids Offensief Randstad
In het kader van het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) investeert de provincie € 45,5 mln. in een aantal met het Rijk overeengekomen wegenprojecten. 50% van de dekking is beschikbaar gesteld door het Rijk. Het provinciale aandeel van 50% is onderdeel van het Richtprogrammabudget SMPU.

Projecten € * 1.000	oorspronkelijk BOR
BRAVO A12.6b Westelijke Randweg	2.300
BRAVO A12.6a Oost tot Westelijke Randweg	2.300
BRAVO A12.9 Oost Veldhuizerweg	2.200
BOR N201 A2 – provinciegrens	18.200
BOR N230 incl. aansluiting A2 De Tol (en lange termijn)	6.800
BOR N237 OV Utrecht – Amersfoort	6.800
BOR N412 Universiteitsweg De Uithof - De Bilt	6.800
BOR Algemeen	100
Totaal	45.500

BOR projecten Provincie Utrecht

Volgens de oorspronkelijke afspraken moeten de BOR projecten uiterlijk eind 2010 opgeleverd zijn. In verband met vertragingen door onder andere lange procedures is de termijn opgerekt tot eind 2012 en in enkele gevallen zelfs langer. In overleg met het ministerie zijn wijzigingen aangebracht in het oorspronkelijke pakket.

Coalitieakkoord GS 2007-2011
In het coalitieakkoord is € 72,3 mln. beschikbaar voor Mobiliteitsdoelen, waarvan € 18,3 mln. voor het doelmatig (auto)netwerk. Het gaat om de volgende posten.

Versnelde aanpak knelpunten Hoevelaken, Eemnes en Rijnsweerd € 10 mln.
Ten laste van dit budget is in het kader van de Samenwerkingsagenda € 8,3 mln. toegekend aan de gemeente Amersfoort voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het Centraal Stationsgebied. Door de bijstelling van de coalitiegelden volgens de voorjaarsnota 2009 is € 1,5 mln. vervallen.
€ 180.000 kan nog worden ingezet.

Versnelde aanpak knelpunten Hoevelaken, Eemnes en Rijnsweerd (in € * 1.000)	10.000
Samenwerkingsagendaproject AME16 Bereikbaarheid Centraal Stationsgebied: GS 19 mei 2009	8.320
Vervallen overeenkomstig voorjaarsnota 2009 (ikv bezuiniging)	1.500
Nog bestembaar	180

Coalitiepost Versnelde aanpak knelpunten Hoevelaken, Eemnes en Rijnsweerd

Onderzoek realisatie Bleu Ports € 300.000.
De middelen worden als volgt ingezet.

Onderzoek realisatie Blue Ports (in € * 1.000)	300
uitgaven t/m 2009	197
Aan te wenden in 2010 en 2011	103

Coalitiepost onderzoek Blue Ports

Mobiliteitsmanagement € 8 mln.
De middelen worden besteed zoals hierna weergegeven. De provinciale bijdrage van € 4 mln. voor de RVM Centrale is gestort in het BOR-fonds, waarna door het Rijk eveneens € 4 mln. voor dit (Quick Win) project in het fonds is gestort. Door de bijstelling volgens de voorjaarsnota 2009 is € 0,9 mln. vervallen.

Mobiliteitsmanagement (in € * 1.000)	8.000
RVM Centrale (2008MME27) storting in BOR fonds tbv Quick Win Rijk	4.000
Beheer DRIS (BDU project 'vervanging en beheer DRIS Amersfoort')	173
Vervallen overeenkomstig voorjaarsnota 2009 (ikv bezuiniging)	900
Nog bestembaar	2.927

Coalitiepost Mobiliteitsmanagement

VERDER
Het VERDER pakket bevat 44 maatregelen die bijdragen aan een doelmatig (auto)netwerk.

VERDER tbv maatregelen doelmatig netwerk in € * 1.000		VERDER pakket	Uitvoering provincie
8	Regionaal Verkeersmanagement	28.000	28.163
1	Monitoring	500	500
5	Mobiliteitsmaatregelen	6.800	4.795
7	Goederenvervoermaatregelen	15.000	10.100
15	Benuttingsmaatregelen	154.000	29.200
44	Totaal	204.300	72.758

VERDER maatregelen doelmatig netwerk

Er worden 23 maatregelen uitgevoerd door de provincie (zie ook bijlage 4). Hiermee is ruim € 72 mln. gemoeid.

1.1.5 Conclusies doelmatig (auto)netwerk

Beleidsmatig
Op grond van de monitoring gegevens van de beleidsindicatoren doorstroming en benutting 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 komende 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 komende jaren staan in het teken van tot uitvoering brengen van de geprogrammeerde projecten. De meeste projecten moeten nog uitgewerkt worden tot een concreet besluit. Sommige projecten zijn bestuurlijk gevoelig en moeten een bestuurlijk besluitvormingsproces doorlopen. 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 A1-A27-A28-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-landverbinding).
De lange termijn studie A12-BRAVO wordt geactualiseerd met een doorkijk naar de toekomst incl. Rijnenburg.

Goederenvervoer
Aan de kwaliteit van het goederenvervoernetwerk over de weg is met de tijdelijke stimuleringsregeling Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht, een positieve impuls gegeven. Knelpunten als gevolg van 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 dat bij aansluitingen op het Rijkswegennet de verkeersafwikkeling niet 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 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 ruim € 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 investeringsopgaven doelmatig (auto)netwerk tot 2020 indicatief in mln. euro	
Prioriteit hoog	
Zuidelijke ontsluiting WERV N201 Vreeland-A2 N228 Montfoort-A12 (excl. Rijnenburg) A12-zone, incl. N408-Liesbosch	
	22,5
Prioriteit middel	
Inpassing aansluiting 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 moet vooral worden ingezet op 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.

1.2 Openbaar Vervoer

Het Openbaar Vervoer vormt een belangrijk onderdeel van het totale mobiliteitssysteem. Een passende kwaliteit op alle onderdelen van het systeem en een goede samenhang daartussen zullen de robuustheid van het systeem garanderen. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, RandstadSpoor, de concessies voor Stads- en streekvervoer en regiotaxi staan in samenhang met elkaar garant voor een optimale OV ontsluiting van de economische kerngebieden.
De provincie Utrecht is opdrachtgever voor het streekvervoer en de regiotaxi in de provincie Utrecht buiten het BRU gebied. Op basis van (wettelijk verplichte) aanbestedingen zijn concessies en contracten voor het openbaar vervoer verleend aan vervoerders.

Het SMPU+ bevat voor het Openbaar Vervoer (OV) de volgende doelen:

- *Het openbaar vervoer levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van 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 (zoals toegankelijkheid en sociale veiligheid) van het openbaar vervoer wordt verbeterd.*

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 openbaarvervoer voorzieningen, dat via haltevoorzieningen en knooppunten beschikbaar is en aansluiting biedt op andere netwerken.
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.
III. Innovatie: We willen innovaties stimuleren.
IV. Opdrachtgeversrol en samenwerking: We gaan onze rol als opdrachtgever nadrukkelijker invullen en meer samenwerken met andere vervoerautoriteiten.
V. Vervoermanagement: We willen het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren door vervoersmanagement.

Om een optimale benutting van het OV netwerk te bevorderen zijn ondersteunende maatregelen nodig om het gebruik van het OV in combinatie met andere modaliteiten te bevorderen, zoals het ontwikkelen van goede overstapmogelijkheden. De SMPU+ doestelling voor dit onderdeel is:

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

Het ministerie bereidt een onderhandse aanbesteding in 2015 van het hoofdspoorvervoer aan NS voor. Dit is voor de provincies dé kans om meer invloed op het regionale spoorvervoer geregeld te krijgen. De provincies werken hierin nauw samen in IPO verband. Wat provincie Utrecht betreft wordt ingezet op: het mogelijk maken van tariefdifferentiatie tussen IC en stoptreinen en tussen regio's onderling zodat tariefintegratie tussen regionaal spoorvervoer en bus/tram/metro mogelijk wordt; meer samenhang met het onderliggend OV-net aanbrengen o.a. door het realiseren van mogelijkheden voor regionale branding en betere afstemming van de dienstregelingen en bedieningskwaliteiten.

1.2.1 Uitwerking beleid OV

De volgende stappen zijn inmiddels gezet om OV beleidsdoelen te realiseren.

Aanbesteding concessie Openbaar Vervoer 2008-2016
In 2007 zijn kaders opgesteld voor de concessieverlening 2008. Daarbij is een jaarlijks bestedingsplafond voor Openbaar Vervoer bepaald. Op 14 december 2008 is de nieuwe concessie voor het streekvervoer in de provincie Utrecht van start gegaan. De provincie heeft alle lijnen die onder haar verantwoordelijkheid vallen inclusief de stadslijnen in Amersfoort, in één concessie vastgelegd. De concessie loopt tot december 2016. Vervoerder Connexxion heeft ten opzichte van de vorige concessie zo'n 20% meer dienstregelingsuren aangeboden. Omdat in de praktijk is gebleken dat ov-bedrijven zich vooral richten op maatregelen om de bedrijfsvoeringkosten te verminderen zijn in de concessie prikkels opgenomen om meer te doen aan marketing. De provincie stimuleert de concessiehouder tot vernieuwingskracht en het realiseren van nieuwe marketingproducten.

Project verbetering toegankelijkheid bushaltes
Het UMP project verbetering toegankelijkheid haltes is in uitvoering. In totaal worden 795 haltes aangepakt (57% van het totaal). Eind 2010 zijn 353 haltes gereed. In 2012 zijn alle haltes klaar. De basis voor het project is een in 2007 gesloten overeenkomst met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In deze "overeenkomst inzake het verbeteren van de haltetoegankelijkheid in het stads- en streekvervoer per bus" is overeengekomen dat wij 630 van de in totaal 1400 haltes binnen de provincie (excl. BRU) aanpassen. In het GS-besluit ter ondertekening van de overeenkomst is besloten om naast haltes aan provinciale wegen ook haltes aan de gemeentelijke wegen aan te passen, als gemeenten een bijdrage leveren van 20% van de kosten van aanpassing. Met uitzondering van Woerden en Baarn doen alle relevante gemeenten hieraan mee. Het door het ministerie toegekende budget van € 4,7 mln. komt beschikbaar als onderdeel van de BDU. In totaal is met het project € 9,1 mln. gemoeid.

Beleidsuitwerking OV-corridors (bus)
In het SMPU worden voor de bustrajecten minimum snelheden als kwaliteitscriterium gehanteerd. In het project OV corridors zijn de verbindende buslijnen tussen de knooppunten verdeeld in trajecten. Per traject zijn de snelheden van de bus bepaald en getoetst aan de algemeen geldende normsnelheid van 40 km/u. Alle relevante knelpunten waar de bus vertraging ondervindt zijn in kaart gebracht. Een groot aantal daarvan wordt in het kader van VERDER aangepakt. De overige knelpunten zijn opgenomen in het UMP. Bij de actualisatie van het SMPU in 2012 zal worden voorgesteld om de normsnelheid voor OV aan te passen indien de huidige normen niet haalbaar blijken.

Beleidsuitwerking Spoor (waaronder Randstadspoor)
Voor het spoor wordt eind 2010 een beleidsuitwerking opgeleverd. Ondermeer wordt de betekenis van Randstadspoorstations in de economische kerngebieden van de provincie onderzocht. Ook wordt stilgestaan bij het concept Randstadspoor als drager van het OV-systeem, waarbij ook de lessen van de invoering van Randstadspoor op de corridor Breukelen-Utrecht eind 2008 worden betrokken. Naast de betekenis van trein als stadsgewestelijke vervoersysteem wordt ook ingegaan op het landelijke spoornet, o.a. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en nationale verbindingen vanuit Utrecht met Almere en Breda. Ook knooppuntontwikkeling bij stations komt aan de orde.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)
Door het Rijk wordt het komende decennium gewerkt aan de verbetering van de infrastructuur, zodat in 2020 de ambities van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) waargemaakt kunnen worden. PHS moet leiden tot de inzet van zes Intercity's en, waar mogelijk zes Sprinters per uur op de belangrijkste corridors in de brede Randstad, waaronder Amsterdam-Utrecht-Den Bosch en Utrecht-Arnhem. Onderdelen van PHS zijn onder andere de transformatie van Utrecht Centraal en investeringen op de verbinding Utrecht-Arnhem, waar naast de PHS-doelstelling een 'vrij pad' wordt gerealiseerd voor de ICE naar Duitsland. PHS richt zich ook op de corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven. Na uitvoering van de maatregelen is het mogelijk om met Randstadspoor 6 keer per uur door te rijden naar Geldermalsen. Naast PHS is de doorontwikkeling van het stadsgewestelijke Randstadspoor noodzakelijk voor een aantrekkelijk treinproduct als ruggengraat van het regionale openbaar vervoer. Het gaat daarbij om frequentieverhoging tussen Woerden en Utrecht en doortrekken van Randstadspoor naar Harderwijk.
Naast een frequentieverhoging van de Intercity's wordt op belangrijke regionale verbindingen het bedieningsniveau verbeterd. Op de betreffende verbindingen is het wellicht nodig om samen met de vervoerder (NS) tot goede businesscases te komen om een frequentieverhoging ook rendabel te maken. Voorstellen hiervoor worden uitgewerkt.
Onderwerp van studie in 2011 is de treinbediening op de corridor Utrecht-Arnhem. Hoewel in het PHS-programma middelen zijn gereserveerd om 6 stoptreinen per uur te laten rijden tussen Utrecht en Driebergen-Zeist en verder, is de uitvoering van deze programmaonderdelen afhankelijk van het daadwerkelijk gaan rijden van deze 6 stoptreinen. Of er ook 6 Sprinters gaan rijden is afhankelijk van het al dan niet handhaven van de IC-status van stations Driebergen-Zeist en Veenendaal de Klomp.

De mogelijkheid van het aanleggen van een spoorlijn langs de A27 naar Breda is onderwerp van studie. De frequentieverhoging op het traject Utrecht-'s-Hertogenbosch leidt ook tot een snellere verbinding met Breda.

Almere-Gooi-Utrecht
Voor de corridor Almere-Gooi-Utrecht is een pre-verkenning uitgevoerd. Daarbij zijn verschillende opties voor het openbaar vervoer onderzocht. In verband met de keuze om Almere in westelijke richting uit te breiden wordt nu de haalbaarheid van de IJmeerverbinding onderzocht. De Stichtse Lijn (spoor) verschuift naar de lange termijn. Met de provincies Flevoland en Noord-Holland worden de mogelijkheden voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding tussen Almere en Utrecht in beeld gebracht door middel van een vervoerwaardestudie. De resultaten worden eind 2010 verwacht.
De huidige ideeën met betrekking tot de schaalsprong van Almere leveren een minder stevig bouwprogramma voor de oostkant van Almere op. In samenhang daarmee komt een HOV-verbinding via Hilversum en Almere-Oost eerder in aanmerking dan een spoorlijn. Deze HOV-verbinding zal de komst van de Stichtsespoorlijn vertragen. Overigens is het doorgaan van de ruimtelijke plannen bij Almere afhankelijk van de verkenning naar de IJmeerverbinding, waarover in 2012 besluitvorming wordt verwacht.

OV-chipkaart
De ov-chipkaart zit in de implementatiefase. Volgens de huidige planning worden binnen afzienbare tijd de landelijke vervoerbewijzen afgeschaft. Daarmee is de decentralisatie van het openbaar vervoer voltooid. De provincie is dan als opdrachtgever verantwoordelijk voor de reizigerstarieven binnen haar concessie. De provincie Utrecht heeft voor de uitrol van het ov-chipkaartsysteem een gefaseerde aanpak gekozen. De kaartlezers in de bussen staan inmiddels "aan". Reizigers die met de ov-chipkaart willen reizen, kunnen hier gebruik van maken. Als alle zaken (distributie, systeemstabiliteit, tarievenhuis) op orde zijn, start de fase waarin reizigers actief worden benaderd om van de ov-chipkaart gebruik te gaan maken. Daarbij zal een subsidieregeling worden ingezet om de drempel voor de aanschafkosten van de kaart (€ 7,50) te verlagen. Vooralsnog is hiervoor € 400.000 gereserveerd aan algemene middelen naast het Richtprogramma.

Regionale knooppunten
Belangrijke knooppunten binnen de provincie Utrecht die op dit moment worden aangepakt zijn de stationsomgeving Breukelen en de stationsomgeving Driebergen-Zeist. De (tijdelijke) aanpassing van Knooppunt Breukelen is wat betreft de overstapmogelijkheden van bus op trein afgerond. Voor de uitbreiding van de P&R-functie is nog geen definitieve oplossing gevonden. Het knooppunt is in afwachting van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het stationproject 'Hof van Breukelen', nog niet in de uiteindelijke gewenste vorm uitgewerkt.

Met betrekking tot de reconstructie van station Driebergen-Zeist en de aanleg van bijbehorende voorzieningen als busstation en P&R hebben regionale bestuurders in mei 2010 een overeenkomst afgesloten, waarmee de ontwerp- / uitwerkingsfase is gestart. In de overeenkomst zijn ook afspraken opgenomen over de financiering door de regionale partijen. Net als de algemene besturen van de andere regionale partijen hebben Provinciale Staten voor het zomerreces van 2010 ingestemd met de bijdrage aan het project, zoals vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomst.

Beleidsuitwerking Transferia, carpoolplaatsen en P&R
In het kader van de Pakketstudies is door een regionale werkgroep gekeken naar potentiële P&R-locaties. Dit heeft geresulteerd het document: 'P&R-spectief; Visie op regionale afstemming van P+R-locaties'. De in 2010 op te stellen beleidsuitwerking spoor zal ingaan op knooppuntontwikkeling bij de stations. De beleidsuitwerking carpoolplaatsen staat gepland in 2011.

Regiotaxi Eemland Heuvelrug
Per 1 januari 2007 verzorgt de combinatie Connexxion / Regiotaxi De Vallei het regiotaxivervoer in de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Leusden, Nijkerk, Soest, Woudenberg,

Utrechtse Heuvelrug en Wijk bij Duurstede. In 2012 zal de regiotaxi voor het gebied Eemland-Heuvelrug opnieuw worden gegund. De voorbereiding hiervoor is gestart.

Regiotaxi Veenweide
Op 1 januari 2010 is het contract met Connexxion voor de regiotaxi Veenweide ingaan. De regiotaxi Veenweide verzorgt het regiotaxivervoer in de gemeenten Abcoude, Breukelen, Loenen, Lopik, Montfoort, Oudewater, Woerden en De Ronde Venen.

Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA)
Volgens de NMCA is voor de regio Utrecht het voornaamste probleem dat in 2020 dat het regionaal OV niet op orde lijkt te zijn. De regio Utrecht zal daarom een MIRT onderzoek gaan doen naar de regionale OV problematiek. Het plan van aanpak is inmiddels vastgesteld.

1.2.2 Ontwikkelingen OV

1.2.2.1 Algemene ontwikkelingen

OV-visie
Er zijn veel ontwikkelingen gaande waardoor het nodig is weer een totaalbeeld voor het openbaar vervoersysteem te krijgen. Het MIRT onderzoek zoals aangegeven in de vorige paragraaf zal zich richten op de situatie na 2020. Om goed grip te hebben op de projecten die na 2020 op het gebied van OV nodig zijn is het goed om stil te staan bij de verschillende principes om het openbaar vervoer in onze provincie vorm te geven. Het gaat daarbij om, hoe moet worden omgegaan met de schaalsprong die in het stedelijk gebied van Utrecht wordt voorgestaan en de verdere versterking van Randstad Spoor (RRS) die mogelijk is na besluitvorming over het Programma Hoogwaardig Spoor (PHS). Ook de elementen uit de beleidsuitwerking spoor die aangeven hoe de OV-bereikbaarheid verbeterd kan worden, moeten daarbij in beeld worden gebracht. Begin 2011 wordt verwacht hier een samenhangend beeld van te kunnen presenteren.

OV bureau Randstad
De provincie maakt deel uit van het OV bureau Randstad. Een aantal onderdelen daarvan zijn van belang voor ons OV beleid. Zo wil het OV bureau Randstad graag een ‘branding’ voor het totale netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer voorzieningen in de Randstad. Utrecht wil ook voor het ontsluitende segment een feitelijke aparte branding. Bij de actualisatie van het beleidsplan zal hier een plek aan moeten worden gegeven die van belang is bij de voorbereiding van de nieuwe concessie vanaf 2016.

Tramambities
In de structuurvisie tot 2030 zal de ambitie voor een Utrechts tramnetwerk een plaats krijgen. Deze ambitie zal moeten aansluiten bij de verstedelijkingsambitie. De provincie heeft nog geen definitief standpunt over de vertramming ingenomen. In elk geval zullen ook de consequenties voor regionale knooppunten, het openbaar busvervoer en het regionale spoorvervoer in kaart moeten worden gebracht. De provincie zal over dit onderwerp in gesprek gaan met het BRU.

OV-chipkaart in de Regiotaxi
Voor de komende aanbesteding gaat de provincie onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de ov-chipkaart in de Regiotaxi te plaatsen. Zowel de mogelijkheden van de techniek als de wensen onder Regiotaxi reizigers worden in het onderzoek betrokken.

1.2.2.2 Specifieke ontwikkelingen

Stationsgebied Driebergen-Zeist
Op 18 mei 2010 is een regionale bestuursovereenkomst gesloten voor een oplossingsvariant bij het station Driebergen-Zeist. Voor het realiseren van de plannen is een provinciale bijdrage toegezegd van € 8,1 mln. Los daarvan hebben BRU en provincie de bereidheid uitgesproken elk een bedrag van € 2 miljoen te reserveren voor een extra fietstunnel, mocht deze niet meer passen binnen het projectbudget. De bijdrage van de provincie aan het project komt daarmee op maximaal € 10,1 miljoen. In het coalitieprogramma 2007-2011 is voor dekking van dit project € 5 mln. gereserveerd en

in het BDU bestedingsplan 2011 is rekening gehouden met een bijdrage van € 5,1 mln. Op 28 juni 2010 hebben Provinciale Staten de overeenkomst goedgekeurd.

1.2.3 Voortgang realisatie doelen OV

De indicator Modal split brengt de doelstelling tav het marktaandeel OV in beeld. De streefwaarde voor 2020 is 0,2 (tegenover elke 10 autokilometers staan 2 OVkilometers). De werkelijke waarde 2008 is lager dan de jaren ervoor maar ligt nog altijd boven de streefwaarde. Het marktaandeel OV wordt in Utrecht voornamelijk bepaald door de trein (concessie hoofdspoornet Rijk) en de stadsbussen in de agglomeratie Utrecht (concessie BRU). Zij verwerken het leeuwendeel van de OV reizigersstromen. Het aandeel OV reizigers onder de concessies van de provincie is voor dit cijfer van ondergeschikt belang. De bron voor de indicator is het Mobiliteits Onderzoek Nederland. Dit jaarlijkse onderzoek geeft een representatief beeld van het verplaatsingsgedrag van mensen.

SMPU indicator											
Titel	Modal split										
Indicator	Verhouding autogebruik en OV gebruik										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde	0,170	0,171	0,177	0,179	0,181	0,183	0,184	0,185	0,186	0,191	0,2
Werkelijke waarde	0,183	0,185	0,186	0,192	0,182						

Indicator Modal split

De volgende indicatoren hebben betrekking op de provinciale OV-concessie. De indicatoren geven inzicht in de mate waarin OV bedrijven voldoen aan de concessievoorwaarden en in de waardering van de klanten. Op punctualiteit scoorde het OV in 2009 beter dan de gestelde norm voor 2020. 85,6 % van de bussen komen op tijd aan (norm 85%). 5,7 % van de bussen vertrekt te vroeg (norm 1 %).
De klantwaardering voor OV scoorde in 2009 een 7,3. Dit is iets onder de norm voor 2020 van 7,5.
De waardering tav sociale veiligheid lag in 2009 op een 7,8. De norm voor 2020 is 8.
Bij voortzetting van de ingezette trend liggen de voor 2020 gestelde doelen voor OV binnen bereik.

De prestatie-indicatoren geven t/m 2009 het volgende beeld:

OV (tevens prestatie-indicator voor de productenbegroting 2009)											
Titel	OV punctualiteit										
Indicator	% busritten dat op vertrek-, knoop-, en eindpunten minder dan 1 minuut te vroeg en minder dan 3 minuten te laat doorkomt										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde										90%	90%
Werkelijke waarde	-	-	-	70,0%	75,0%	85,6%					

Indicator OV punctualiteit

OV (tevens prestatie-indicator voor de productenbegroting 2009)											
Titel	OV algemene klantwaardering										
Indicator	Gemiddelde waardering reiziger met betrekking tot alle aspecten OV										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde										7,5	7,5
Werkelijke waarde	7,2	7,2	7,1	7,1	7,2	7,3					

Indicator OV algemene klantwaardering

OV (tevens prestatie-indicator voor de productenbegroting 2009)											
Titel	OV waardering sociale veiligheid										
Indicator	Waardering t.a.v. sociale veiligheid										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde										8,0	8,0
Werkelijke waarde	7,6	7,6	7,8	7,7	7,8	7,8					

Indicator OV waardering sociale veiligheid

1.2.4 Middelen OV

De provincie realiseert in de periode 2004-2020 (incl. OV concessie) € 524 mln. OV maatregelen.

Richtprogramma SMPU, geprogrammeerd in UMP	21.123.000
Richtprogramma SMPU, programmeringsruimte	2.818.000
Brede Doel Uitkering (BDU)	460.000.000
Coalitieakkoord GS 2007-2011	20.000.000
Door de provincie uit te voeren VERDER maatregelen	20.001.000
Totaal OV in €	523.942.000

OV maatregelen

Hierna vindt u per post een toelichting.

Richtprogramma (en Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht - UMP)
In het Richtprogramma is voor € 24,1 mln. aan posten opgenomen voor het verbeteren van de OV Infrastructuur. Hiervan is voor € 21,1 mln. aan projecten geprogrammeerd. Per eind 2010 was € 2,2 mln. daadwerkelijk gerealiseerd. De realisatie van € 18,9 mln. aan projecten staat gepland in de periode 2010 t/m 2015.

Richtprogramma programmeringsruimte
Van het Richtprogrammabudget van € 24,1 mln. is 21,1 mln. ingestroomd in het UMP.
€ 170.000 van het Richtprogrammabudget voor OV is gelabeld voor dekking van VERDER maatregelen. De programmeringsruimte (nog niet in projecten vertaalde middelen) is € 2,8 mln.

SMPU+ Middelen Openbaar Vervoer	
Richtprogrammabudget	24.111.000
Opgenomen/geprogrammeerd in UMP	21.123.000
Waarvan gerealiseerd t/m 2009 € 8.975.000	
Te realiseren in 2010-2015 € 12.148.000	
Dekking VERDER	170.000
Programmeringsruimte Richtprogramma	2.818.000

SMPU+ middelen Openbaar Vervoer

BDU
De kosten voor de OV-concessie en bijkomende OV producten worden betaald uit BDU. Voor 2010 is hiervoor € 35 mln. begroot. Voor de periode 2011-2020 is in totaal € 290 mln. voorzien. Over de SMPU periode 2004-2020 is met OV-concessies € 460 mln. gemoeid.

Coalitiegelden GS 2007-2011
In het coalitieakkoord hebben GS € 10 mln. beschikbaar gesteld voor Bereikbaarheid binnensteden en transferia, € 5 mln. voor Stationsgebied Driebergen-Zeist en € 5 mln. voor gerichte tariefacties OV.
De bedragen zijn als volgt besteed.

Bereikbaarheid binnensteden en transferia (oa knooppunt Breukelen) (€ *1.000)	10.000
Busstation Breukelen (2008MME108) *	2.295
convenanten Utrecht Bereikbaar en Mobman. Ring en Driehoek (2008MME153)	1.795
Stimuleringsprogramma Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht - weg gemeenten	1.613
Uitwerking Amendement Actieplan versterken Woon-werk fietsverkeer	1.000
Promotieplan Fietsen naar het werk	235
Snelfietsroute Ede-Veenendaal	335
Vervallen overeenkomstig voorjaarsnota 2009 (ikv bezuiniging)	2.500
Nog bestembaar	227
* Aangevuld tot € 5. mln. met € 1,705 mln. UMP en € 1 mln. Quick Win Rijk 1e tranche (GS 24 juni 2008)	

Coalitiepost Bereikbaarheid binnensteden en transferia

Stationsgebied Driebergen-Zeist (€ * 1.000)	5.000
Provinciale bijdrage aan Stationsgebied Driebergen-Zeist *	5.000
onderzoek 2 ton wordt betaald uit reguliere begrotingspost station Driebergen-Zeist 2009	
Rest	0
* Aangevuld tot € 10,6 mln. door bijdrage uit het bestedingsplan BDU ad. € 5,6 mln. (GS 11 mei 2010)	

Coalitiepost Stationsgebied Driebergen -Zeist

Gerichte tariefsacties OV In € * 1.000	5.000
50% korting spitslijnen Amerfsoort-Leusden De Uithof	137
gerichte tariefacties volg voorstel cie. MME 17-11-2008 (2008MME155)	4.532
Rest	331

Coalitiepost Tariefacties OV

Uit evaluatie van de tariefacties is gebleken dat deze weinig blijvende OV klanten hebben opgeleverd. Naar aanleiding hiervan zijn de OV acties aangepast.

Door provincie te realiseren VERDER maatregelen
In het VERDER pakket is € 216 mln. bestemd voor 24 OV maatregelen en € 40 mln. voor negen Park & Ride maatregelen. De uitvoering van de projecten is voorzien in de periode 2011-2020. De projecten zullen een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de in VERDER benoemde economische kerngebieden. De provincie voert 8 OV VERDER projecten uit waarmee € 20 mln. is gemoeid (zie bijlage 4).

1.2.5 Conclusies OV

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 coalitiepost ‘Stationsgebied Driebergen-Zeist’ is ook een investering in de verbetering van de ketenmobiliteit.

Financieel
De programmeringsruimte 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 moeten worden gemaakt welke 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 en verdere ontwikkeling van RandstadSpoor van belang bij de afweging over vervolgscenario’s.

1.3 Fiets

De provincie Utrecht zet in op het stimuleren van fietsgebruik zowel binnen ketenverplaatsingen als voor de korte reisafstanden tot 7,5 km. Het SMPU+ noemt voor dit onderdeel de volgende 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.*

Realisering van deze doelen berust op 4 pijlers:
1. Het ontwikkelen en realiseren van een samenhangend netwerk van fietsverbindingen.
2. Het verbeteren van de kwaliteit van de fietsverbindingen.
3. Het verbeteren van overstap- en stallingvoorzieningen.
4. Marketing en promotie.

Ad 1 Het ontwikkelen en realiseren van een samenhangend netwerk van fietsverbindingen.
In het SMPU+ is aangegeven dat de provincie prioriteit geeft aan het realiseren van 12 ontbrekende utilitaire hoofdfietsroutes.
Ad 2 Het verbeteren van de kwaliteit van de fietsverbindingen.
Voor woon-werkrelaties wordt ten doel gesteld 70% van de fietspaden te hebben voorzien van asfalt. Voor 2010 is het doel een maximum wachttijd van 15 seconden per kilometer.
Ad 3 Het verbeteren van overstap- en stallingvoorzieningen.
Het SMPU+ geeft aan dat de provincie een stimulerende rol wil spelen door financieel bij te dragen de realisatie van stallingvoorzieningen, bij voorkeur afgesloten en bewaakt.
Ad 4 Marketing en promotie.
In het SMPU+ wordt voor marketing en promotie van het fietsgebruik de nadruk gelegd op de promotie van het gebruik de fiets op woon-werk-routes.

1.3.1 Uitwerking beleid fiets

Om de doelen te helpen realiseren is het volgende gedaan.

Realisering ontbrekende schakels
In de periode 2008-2010 zijn 3 ontbrekende (schakels in) hoofdfietsroutes gerealiseerd. Voor de overige 9 ontbrekende schakels is de planvorming verder ter hand genomen. Daarmee zijn de benodigde budgetten geregeld.
Een aantal van de 12 ontbrekende utilitaire hoofdfietsroutes is, c.q. wordt gerealiseerd met een bijdrage uit het programma Op de fiets, dat de provincie Utrecht in het kader van AGENDA 2010 heeft uitgevoerd (bijvoorbeeld Eembrug, fietstunnel A28). Met Op de fiets zijn ook in het recreatieve fietsnetwerk belangrijke nieuwe verbindingen gerealiseerd (bijvoorbeeld Meerlobrug, Let de Stigterpad).

Verbeteren kwaliteit bestaande verbindingen
In de periode 2005-2006 heeft de Fietsersbond in opdracht van de provincie een keuring uitgevoerd van fietsvoorzieningen in de provincie Utrecht (in beheer bij zowel gemeenten als de provincie). Hiermee zijn knelpunten op fietsroutes geïnventariseerd. Deze zijn onder de aandacht gebracht van gemeentelijke wegbeheerders. Kleinere knelpunten op provinciale fietspaden zijn in het kader van regulier onderhoud verholpen.
Er zijn in de periode 2008-2010 geen verbeteringen aangebracht in de hoofdfietsroutes langs de provinciale wegen, anders dan vanuit onderhoud nodig was, of bij aanpalende projecten (bv ecoduct N237). Er is geen systematisch beeld in hoeverre er in de periode 2008-2010 door gemeenten gewerkt is aan het verbeteren van de bestaande hoofdfietsroutes voor het utilitaire fietsverkeer.

In 2010 is de tijdelijke stimuleringsregeling fietsen naar het werk provincie Utrecht 2010-2011 vastgesteld. Tot een subsidieplafond van € 1 mln. kunnen gemeenten buiten het BRU gebied, voor het oplossen van infrastructurele knelpunten op woon-werk fietsroutes, een maximale subsidie van 60% tot een maximum van € 200.000,- per gemeente ontvangen. De gemeenten Woerden, Veenendaal, Bunschoten en Baarn hebben in 2010 bijdragen voor fietsprojecten ontvangen.
De gemeente Amersfoort heeft in de periode 2006-2010 totaal € 4,5 mln. als provinciale bijdrage ontvangen voor het realiseren van fietsverbindingen voor de VINEX-wijk Vathorst, vooral om de barrières van snel- en spoorwegen te overwinnen.
Tevens zijn vanuit Op de fiets bijdragen geleverd aan het verbeteren van belangrijke bestaande verbindingen in het recreatieve netwerk (bijvoorbeeld Valleikanaal, Lekdijk).
In 2010 heeft de provincie twee inventarisaties gedaan naar knelpunten op de hoofdfietsroutes langs de provinciale wegen:

- Een inventarisatie van de wachttijden voor fietsers bij kruispunten met verkeerslichten op hoofdfietsroutes langs provinciale wegen;
- Een inventarisatie van wegvakken van hoofdfietsroutes langs provinciale wegen, die niet voldoen aan richtlijnen voor hoofdfietsroutes wat verhardingssoort, breedte fietsvoorziening en breedte van de berm tussen fietsvoorziening en hoofdrijbaan betreft.

De doelstelling voor 2010 dat er een maximum wachttijd van 15 seconden per kilometer is, valt moeilijk te meten. De inventarisatie van de wachttijden bij verkeerslichten maakt duidelijk dat deze norm nader geoperationaliseerd moet worden om te kunnen meten. Omdat er geen gemiddelde wachttijden voor fietsers te berekenen zijn, valt alleen te constateren dat in veel gevallen de maximale wachttijd voor de fietser boven de 60 seconden ligt.
De doelstelling dat 70% van fietspaden op woon-werkrelaties van asfalt voorzien moeten zijn, wordt in het geval van fietspaden langs provinciale wegen met 88% geasfalteerd ruimschoots gehaald. De andere kwaliteitsaspecten laten aanzienlijke tekortkomingen zien,
Deze resultaten zullen in de begin 2011 verschijnende Beleidsuitwerking fiets vertaald worden in een maatregelenprogramma.

Het verbeteren van overstap- en stallingvoorzieningen
In het kader van het programma Ruimte voor de Fiets van het ministerie van V&W en Prorail zijn sinds 2000 alle stations in de provincie Utrecht voorzien van nieuwe fietsklemmen en fietsenstallingen. In de loop der jaren bleek dat bij diverse stations de capaciteit van de fietsvoorzieningen onvoldoende was. Sinds 2008 heeft het ministerie van V&W aangegeven met medefinanciering vanuit de regio (50% van de kosten) uitbreiding van onbewaakte fietsenstallingen te willen realiseren. Vanaf 2008 tot nu is met medefinanciering van de provincie (25% van de kosten) op vier stations de capaciteit uitgebreid (Breukelen, Veenendaal centrum, Abcoude, Veenendaal-West).
Naast de reguliere stallingen is er de laatste jaren ook geïnvesteerd in stallingen voor OV-fiets. De provincie heeft in de periode 2008-2010 meebetaald aan de plaatsing van in totaal 84 OV-fietsen op de stations Utrecht Centraal, Amersfoort Centraal, Amersfoort Schothorst, Amersfoort Vathorst, Breukelen, Soest Zuid en Veenendaal Centrum.
Circa 10-15 jaar geleden zijn door de provincie en gemeentes bij bushaltes fietsklemmen en fietsenstallingen geplaatst. Incidenteel zijn in de periode 2008-2010 bij bushaltes nieuwe klemmen geplaatst. Een eenduidige aanpak van de fietsvoorzieningen bij bushaltes ontbrak. In 2010 heeft een systematische schouw plaatsgevonden van de aanwezige klemmen en stallingen en is een begin gemaakt met het op orde brengen van de stallingsvoorzieningen bij bushaltes die toegankelijker worden gemaakt.

Marketing fietsgebruik
De provincie ondersteunt al enkele jaren de campagne Fietsen scoort van het COS Nederland. De campagne is gericht op de woon-werkfietser. Verder is de afgelopen jaren de campagne ‘Met belgerinkel naar de winkel’ ondersteund. In eerdere jaren werd deze campagne uitgevoerd in Breukelen en Woerden, in 2010 vond in de provincie Utrecht de campagne alleen in Soest plaats.
Vanuit Op de fiets is veel gedaan aan promotie van het toeristisch-recreatieve verkeer. Het knooppuntensysteem is in 2008 van start gegaan. In het voorjaar van 2010 is een grote publieksactie rond recreatief fietsen gekoppeld aan de Giro d’Italia.

In 2010 zijn de Fietsersbond en VNM met steun van de provincie en het BRU de campagne Rij 2 op 5 begonnen. De campagne richt zich op degene die in het woon-werkverkeer vooral de auto gebruikt. Nieuw in de campagneopzet, vooral mogelijk gemaakt met de financiële ondersteuning van de provincie, is dat naast het inzetten van traditionele campagnemiddelen als posters en flyers ook een persoonlijke adviesservice wordt aangeboden. In 2010 is Rij 2 op 5 van start gegaan in de werkkernen Amersfoort (Centrum en Noord), Utrecht (Lage Weide en Papedorp), Houten, Driebergen-Zeist en Hilversum. Utrecht was de eerste provincie die een digitale fietsrouteplanner heeft laten ontwikkelen.

1.3.2 Ontwikkelingen fiets

Elektrische fiets en scooters

De elektrische fiets is sterk in opkomst. In 2009 was 1 op 10 nieuw verkochte fietsen een elektrische fiets. Door deze technische ontwikkelingen kan ook het fietsgebruik over langere afstanden dan de huidige 7,5 km worden gestimuleerd. De elektrische fiets blijkt een goed alternatief voor reisafstanden tot 15 kilometer.

Daarnaast blijkt uit cijfers van BOVAG, RAI Vereniging en bureau VWE dat er in 2009 ruim 95.000 scooters verkocht zijn. Een verdrievoudiging ten opzicht van voorgaande jaren. Ook het gebruik van scootmobiels is aan het toenemen. Met het oog op de vergrijzing van de bevolking kan het toenemende gebruik van scootmobiels met name binnen de bebouwde kom consequenties hebben voor de inrichting van de openbare ruimte.

De komende jaren zullen we volgen welke invloed het toenemende gebruik van elektrische fietsen, scooters en scootmobiels heeft op de mobiliteitspatronen in onze provincie en of het toenemende gebruik om aanpassing vraagt van infra en/of stallingvoorzieningen.

1.3.3 Voortgang realisatie doelen fiets

Op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland valt te constateren dat het niet goed gaat met het realiseren van de doelstelling dat in 2020 50% van alle verplaatsingen tot 7,5 km in de provincie Utrecht met de fiets gebeurt. Het aandeel van de fiets in de korte verplaatsingen lag in de provincie Utrecht altijd hoger dan het landelijk gemiddelde, maar is in 2008 precies gelijk aan het landelijk gemiddelde. Het percentage fietsgebruik tot 7,5 km. was in 2008 33,9%.

Aandeel fiets in verplaatsingen tot 7,5 km provincie Utrecht - Nederland 2004-2008						Streefwaarde
Aandeel fiets in verplaatsingen < 7,5 km	2004	2005	2006	2007	2008	2020
provincie Utrecht	37,4%	38,7%	35,6%	38,0%	33,9%	50%
Nederland	34,7%	34,9%	34,6%	34,2%	33,9%	

Aandeel fiets in verplaatsingen tot 7,5 km Bron: Mobiliteitsonderzoeken Nederland (MON) 2004, 2005, 2006, 2007 en 2008

De indicator fietsgebruik laat sinds 2008 ook een afnemende trend zien.

Fiets											
Titel	Fietsgebruik										
Indicator	Aantal fietskilometers in de provincie Utrecht										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde										1,20	
Werkelijke waarde	1,07	1,14	1,21	1,23	1,11						

Indicator Fietsgebruik

Een belangrijk middel voor het stimuleren van het fietsgebruik is het realiseren van een netwerk van hoogwaardige fietsroutes. De provincie zet in het SMPU+ daarbij vooral in op een aantal hoofdfietsroutes in een straal van 7,5 km rond de grotere kernen met een regionale verzorgingsfunctie. Het gaat daarbij om fietsvoorzieningen langs provinciale en gemeentelijke wegen. Het kan daarbij gaan om fietspaden (al dan niet solitair), parallelwegen en rustige plattelandswegen (alleen bestemmingsverkeer). In het SMPU+ zijn 12 ontbrekende schakels gedefinieerd. Daarvan zijn er 3 gerealiseerd.

Prestatie-indicator voor de productenbegroting 2009											
Titel	Hoofdfietsroute netwerk										
indicator	Compleet utilitair hoofdfietsroute netwerk op basis van percentage gerealiseerde projecten										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde				70%	75%	80%	85%	90%	95%		
Werkelijke waarde	-	-	-	-	-	-					

Indicator Hoofdfietsroute netwerk

Naast het realiseren van de ontbrekende schakels is het van belang dat bestaande hoofdfietsroutes van goede kwaliteit zijn. Het ontbreekt nog aan een systematisch overzicht van de knelpunten op deze bestaande hoofdfietsroutes en de te nemen maatregelen. Een eenduidig percentage voor de mate waarin de projecten zijn uitgevoerd voor het realiseren van hoogwaardige fietsroutes is daarom nog niet aan te geven. Van de provinciale fietspaden is het volgende beeld te schetsen

		Geen asfalt (km)		Fietsvoorziening te smal (km)		Tussenberm te smal (km)	
	Lengte (km)	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Hoofdfietsroute	110	7	6%	67	61%	41	37%
Overige fietsroute	203	31	15%	96	47%	88	43%
Totaal	313	38	12%	163	52%	129	41%

In de begin 2011 te verschijnen Beleidsuitwerking fiets zal met een investeringsprogramma worden aangegeven hoe en in welke mate deze knelpunten aangepakt worden.

1.3.4 Middelen fiets

De provincie realiseert in de periode 2004-2020 voor ruim € 29 mln. aan fietsmaatregelen.

Richtprogramma SMPU 2004-2020 geprogrammeerd	11.233.000
Richtprogramma SMPU restopgave	2.498.000
Coalitieakkoord GS 2007-2011	1.235.000
Door de provincie uit te voeren VERDER maatregelen	14.200.000
Totaal fiets	29.166.000

Realisatie fietsmaatregelen

Hierna vindt u per post een toelichting.

Richtprogramma SMPU 2004-2020
In het Richtprogramma is voor fietsmaatregelen € 32,3 opgenomen. Per eind 2009 is hiervan € 11,2 mln. aan projecten geprogrammeerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht 2010. Per eind 2010 is € 3,5 mln. aan projecten gerealiseerd. De realisatie van € 7,7 mln. is gepland in 2011. € 18,6 mln. is gelabeld voor de dekking van VERDER maatregelen.
De restopgave in het Richtprogramma voor fietsprojecten is € 2,5 mln.

SMPU+ middelen Fiets	
Richtprogrammabudget	32.295.000
Opgenomen/geprogrammeerd in UMP	11.233.000
Waarvan gerealiseerd t/m 2010 € 8.428.000	
Te realiseren 2011-2020 € 2.805.000	
Dekking VERDER	18.564.000
Restopgave Richtprogramma	2.498.000

SMPU+ middelen Fiets

Coalitiegelden GS 2007-2011
Vanuit de coalitiepost ‘Bereikbaarheid binnensteden en transferia’ is € 1 mln. beschikbaar gesteld voor de Tijdelijke stimuleringsregeling fietsen naar het werk provincie Utrecht 2010-2011 en € 235.000 voor de promotiecampagne ‘Rij 2 op 5’.

VERDER
In het VERDER pakket is € 86 mln. bestemd voor 45 fietsmaatregelen. De fietsmaatregelen zijn gericht op het vergroten van het aandeel fietsers op de in VERDER benoemde woon-werk relaties. Van de maatregelen wordt een positief effect verwacht op de bereikbaarheid van de VERDER werkkernen. De provincie realiseert 3 projecten waarmee € 14,2 mln. is gemoeid (zie bijlage 4).

Beleidsuitwerking fiets
Begin 2011 verschijnt de beleidsuitwerking fiets. De centrale vraag die beantwoord zal worden is, welke activiteiten de provincie Utrecht in de periode 2010-2015 zal ontplooien om het fietsbeleid

concreter gestalte te geven. 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 overzicht onder 1.3.5. *Financieel* (blz. 28) wordt aangegeven welke bedragen verbonden zijn aan de intensivering van het provinciaal fietsbeleid in de periode 2011-2020.

1.3.5 Conclusies fiets

Beleidsmatig
De huidige investeringen voor de fiets komen voornamelijk voor rekeningen van nieuwe verbindingen. De nadruk in de investeringen die nodig zijn om de doelen te halen zal meer komen te liggen in de kwaliteit van de 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 concurrerend 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 zeker van belang.
De komende jaren zal sterker ingezet worden op de realisatie van de hoofdfietsroutes van het SMPU+.

In de 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 doestellingen 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 onderstaand 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 provincie: kosten onderzoek, aanpassing software (60 * € 8.000) en	3,2
infrastructurele aanpassingen anders dan tunnels (10 * €250.000)	
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 provincie 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 provincie 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.

1.4 Beheer en onderhoud provinciale wegen

Voor een goed functioneren van het provinciale wegennet is het nodig dat naast de maatregelen die in het kader van het SMPU worden getroffen, het beheer en onderhoud van het net op orde is.
Provinciale Staten stellen structureel een jaarlijks budget ter beschikking voor deze taak. In het Richtprogramma is daarnaast incidenteel € 31,4 miljoen gereserveerd. € 14,3 mln. voor de vervanging van wegverharding en € 17,1 mln. voor herinvesteringen in kunstwerken.
De Richtprogrammabudgetten zijn tot en met 2020 in jaarlijks evenredige porties geprogrammeerd in het UMP. Onderdelen van de doelen van het SMPU+ worden bereikt door bij het dagelijks- en groot onderhoud van onze wegen beleidsrichtlijnen toe te passen. Om een beeld te schetsen van hoe beleid en beheer en onderhoud elkaar raken en versterken, worden hieronder enkele voor het SMPU relevante aspecten van het beheer en onderhoud van provinciale wegen toegelicht.

1.4.1 Beheer en onderhoud in praktijk

Beleidsplan beheer en onderhoud kunstwerken
In 2009 heeft de Randstedelijke Rekenkamer een onderzoek uitgevoerd naar het beheer en onderhoud van civiele kunstwerken, zoals bruggen, sluizen, tunnels en viaducten. In het onderzoek heeft de Rekenkamer in kaart gebracht welk beleid de provincie op het gebied van beheer en onderhoud van kunstwerken heeft ontwikkeld, hoe de provincie dit beleid uitvoert en in hoeverre de prestaties en doelen zijn behaald. Het onderzoek heeft geresulteerd in concrete aanbevelingen die gebruikt kunnen worden bij het verder ontwikkelen en uitvoeren van het beheer- en onderhoudsbeleid en het afleggen van verantwoording over de resultaten daarvan (het onderzoekrapport "Onderhoud onderbouwd, beheer en onderhoud kunstwerken, provincie Utrecht").

Er wordt een nieuw beleidsplan beheer en onderhoud kunstwerken opgesteld waarin de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer worden meegenomen. Het resultaat zal een sluitende beleidscyclus beheer en onderhoud kunstwerken zijn voor de lange termijn, met daarin beleidsvoorbereiding, beleidsontwikkeling, beleidsuitvoering en beleidsverantwoording. In het UMP is € 17,2 mln. opgenomen voor herinvesteringen in kunstwerken. t/m 2009 was hiervan € 4,8 mln. besteed.

Incident Management
Incident Management (IM) levert een bijdrage aan een betere benutting van de beschikbare wegcapaciteit en aan het beperken van de maatschappelijke kosten als gevolg van incidenten op de weg. Basisgedachte bij IM is dat de berger en wegbeheerder meteen bij melding van een incident aan de politiemeldkamer richting incident gaan, in plaats van nadat de politie ter plaatse geconstateerd heeft of en zo ja welke ondersteuning nodig is. De netwerkbrede aanpak IM is op 1oktober 2008 gestart; het betreft 160 km. weg (55% van het provinciale wegennet). Door de bezetting met 14 inspecteurs die allemaal bevoegd en opgeleid zijn voor de inzet bij incidenten wordt de beoogde kwaliteit bereikt van een maximale aanrijtijd van 15 minuten. Per maand doen zich ca. 20 IM-gevallen voor. Door snel ter plekke te zijn wordt overlast door incidenten tot een minimum beperkt wat de bereikbaarheid van/binnen de regio ten goede komt.

Regioregie wegwerkzaamheden
Onder de naam Regio Regie worden wegwerkzaamheden en evenementen op rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen afgestemd. Afgestemd wordt in wélke weken en/of tijdstippen op de dag wáár aan de weg wordt gewerkt. Het doel is te voorkomen dat elkaar vervangende wegvakken gelijktijdig aan de weggebruikers worden onttrokken zodat de bereikbaarheid van/binnen de regio zo min mogelijk onder druk komt te staan.

Ecologisch bermbeheer
Het overgrote deel van de bermen langs provinciale wegen in de provincie Utrecht wordt ecologisch beheerd. Het doel is bermen een aantrekkelijk beeld te geven en de vegetatieve waarde van de bermen te verhogen, zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid.

Gladheidbestrijding
Gladheidbestrijding wordt integraal uitgevoerd in samenwerking met Rijkswaterstaat.
Het doel is dat de weggebruiker in de winterperiode wanneer wegen glad dreigen te worden, niet van een gestrooid wegdek op een ongestrooid wegdek komt (denk hierbij aan alle op/afritten aansluitend aan provinciale wegen) zodat er minder ongevallen door gladheid plaatshebben. In de nabije toekomst start een onderzoek of primaire wegen van gemeentes ook mee gaan doen met deze integrale aanpak.

Handhaving
De provincie richt zich bij handhavingsacties op het realiseren van voldoende zicht vanuit uitritten naar de provinciale weg. De inspecties richten zich voornamelijk op de z.g. zachte groen elementen (o.a. hagen en struiken) die het zicht afschermen. Betrokken aanwonenden worden verzocht zichtafschermend groen te verwijderen zodat de verkeersveiligheid niet in gevaar komt.

Duurzaamheid
Provinciale beleidsdoelstellingen voor duurzaamheid zijn vertaald naar maatregelen bij de aanleg, reconstructie en beheer van provinciale wegen. In 2010 worden de volgende acties uitgevoerd:

- Toepassen van (reparatie)asfalt op basis van koolzaadolie (deklaag)
- Het zoveel mogelijk toepassen van energiezuinig asfalt (onder- en tussenlaag)
- Het zoveel mogelijk toepassen van (gerecycled) kunststof
- Het zoveel mogelijk toepassen van onderhoudsvrij/arm materiaal
- Het zoveel mogelijk toepassen van granulight als lichtgewicht ophoogmateriaal

Verlichting
In het kader van de CO2 reductie en zuinig omgaan met energie is een richtlijnvoor wegverlichting, het verlichtingsplan “duurzaam en verantwoord verlichten”. Het plan richt zich op het dagelijkse

beheer en onderhoud van openbare verlichting langs provinciale wegen. De richtlijn geeft duidelijkheid over waar (welke) verlichting wel en niet gewenst is op de provinciale wegen, welke kosten gemaakt moeten worden en hoe de kosten zich verhouden tot het huidige niveau van beheer en onderhoud. Het verlichtingsplan is uitgewerkt naar wegvakniveau in een inrichtingsplan "Duurzaam verlicht op weg". Bij de uitvoering van het regulier klein en groot onderhoud en bij wegenprojecten wordt waar relevant aan het inrichtingsplan uitvoering gegeven.

1.4.2 Conclusies beheer en onderhoud

Voor beheer en onderhoud zijn geen specifieke doelen opgenomen in het SMPU+. Doelstellingen voor de beleidsonderdelen veiligheid en leefbaarheid worden vertaald in richtlijnen voor beheer en onderhoud en maken onderdeel uit van het reguliere werkproces. Het beheer en onderhoud aan onze wegen wordt uitgevoerd in overeenstemming met de provinciebrede doelstellingen op het gebied van duurzaamheid.

Hoofdstuk 2 Hoofddoel Verkeersveiligheid

Een belangrijk onderdeel van het SMPU wordt gevormd door het hoofdstuk verkeersveiligheid.
Het SMPU+ benoemt voor veiligheid de volgende 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.*

Inmiddels is in het Nationaal Mobiliteits Beraad (NMB) de landelijke doestelling aangepast. Bij de actualisatie van het SMPU in 2012 wordt de NMB doelstelling doorvertaald.

De instrumenten waarmee de provincie de verkeersveiligheid verbetert zijn aanpassen infrastructuur, verkeerseducatie en verkeershandhaving. De afgelopen jaren is een forse inspanning geleverd op het aanpakken van de meest onveilige locaties (instroom UMP) en is door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) ingezet op gedragsbeïnvloeding (voorlichting, communicatie, educatie en verkeershandhaving). Om richting te geven aan het behalen van de veiligheidsdoelstellingen is het beleid als volgt uitgewerkt.

2.1 Uitwerking beleid verkeersveiligheid

Regierol Provincie
De provincie pakt een sterke regierol op om partijen -intensiever dan tot nu toe- met elkaar te laten samenwerken om de verkeersveiligheid te laten toenemen. Voor het kaderwetgebied heeft het BRU deze rol. Daarom werken BRU en provincie goed samen. Eind 2009 is onder gezamenlijk opdrachtgeverschap van de provincie, BRU, ROV-Utrecht en RWS opdracht gegeven voor een studie naar de grootste probleempunten op het gebied van verkeersveiligheid in de provincie. De studie is eind 2010 afgerond. Aan de hand van het Aanvalsplan verkeersveiligheid 2010-2014 kunnen partners bepalen welke maatregelen het meest effectief en kansrijk zijn om de probleempunten op te lossen.

Monitor verkeersveiligheid
Jaarlijks wordt voor de hele provincie Utrecht een monitor verkeersveiligheid opgesteld. De monitor wordt verspreid onder belanghebbenden, waaronder gemeenten en vormt input voor bijstelling van beleid.

Beleidsuitwerking Duurzaam Veilig op weg(en) (richtlijn)
Opgeleverd in 2008. De provincie past de Duurzaam Veilig op weg richtlijnen toe bij het groot onderhoud en projecten aan provinciale wegen. Duurzaam Veilig op weg gaat uit van het principe dat de weginrichting moet passen bij de functionaliteit van de weg. Het wegontwerp moet het gewenste (veilige) gedrag van de weggebruikers ondersteunen.

Beleidsuitwerking Plateaus (richtlijn)
Opgeleverd in 2009. De beleidsuitwerking dient als uitgangspunt bij het plannen en ontwerpen van verkeersplateaus. De huidige verkeersplateaus buiten de bebouwde kom (BUBEKO) en verkeersplateaus op de komgrenzen zijn in kaart gebracht. Deze ingemeten verkeersplateaus worden getoetst aan de nieuwe richtlijnen zoals deze door het CROW zijn opgesteld. De uitkomsten van deze uitwerking vormen input bij projecten en groot onderhoud aan provinciale wegen.

Beleidsuitwerking flitspalen (richtlijn)
Opgeleverd in 2010. Deze nota bevat de beleidsuitgangspunten van de provincie om in overleg met het Landelijk Parket Team Verkeer (voorheen BVOM) en de Verkeerspolitie Utrecht te komen tot een efficiënte en effectieve inzet van handhavingmiddelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Beleidsuitwerking duurzaam veilige VRI's (richtlijn)
Op te leveren eind 2010/begin 2011. Hierin wordt gekeken naar de mogelijke toepassing van Roodlichtcamera's (RLC's) en drempels en plateaus als snelheidsremmende middelen.

Richtlijnen verkeersveiligheid
De afgelopen jaren zijn een aantal richtlijnen ten behoeve van onderdelen van verkeersveiligheid ontwikkeld, die richting geven aan de inrichting van onze wegen. De richtlijnen worden toegepast bij wegenprojecten en bij jaarlijks beheer en groot onderhoud aan onze wegen.

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV)
Het ROV-Utrecht coördineert namens het BRU en provincie taken op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Het ROV voert een integraal en innovatief provinciebreed verkeersveiligheidsbeleid uit, gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Het ROV laat gedragsbeïnvloedingmaatregelen voor de verschillende leeftijdsgroepen, doelgroepen en aandachtsgebieden op elkaar aansluiten en draagt er zorg voor dat gemeenten, politie en maatschappelijke partners gezamenlijk invulling geven aan een regionale, gemeenten overstijgende aanpak. Het ROV vervult een adviserende en faciliterende rol voor gemeenten in de provincie.
Door middel van het ROV worden de in de provincie beschikbare middelen voor gedragsbeïnvloeding en verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk ingezet. De beleidsuitgangspunten van het ROV staan verwoord in de meerjarenvisie gedragsbeïnvloeding 2008-2012. De meerjarenvisie dient als uitgangspunt voor het jaarlijks vast te stellen uitvoeringsplan van het ROV.

Handhaving
Jaarlijks wordt een activiteitenprogramma verkeershandhaving opgesteld dat een overzicht bevat van de provinciale projecten en activiteiten die een relatie hebben met verkeershandhaving. Één van de activiteiten is het jaarlijks uitvoeren van een verkeersonveiligheidanalyse met betrekking tot de HelmGRAS[1]-feiten. Aan de hand van het overzicht en de verkeersonveiligheidanalyse vindt zowel interne afstemming als overleg met externe partners plaats. De belangrijkste partners voor verkeershandhaving zijn de politie regio Utrecht (verkeershandhavingsteam en districten), het KLPD, het Openbaar Ministerie parket Utrecht, het Landelijk Parket Team Verkeer, Rijkswaterstaat en gemeenten.

[1] HelmGRAS: Dit zijn de gedragingen in het verkeer waar de politie op kan handhaven. Het betreft het dragen van een **Helm**, het dragen van de veiligheids**G**ordel, het rijden door **R**ood licht, het rijden onder invloed van **A**lcohol en het rijden met een te hoge **S**nelheid.

2.2 Ontwikkelingen verkeersveiligheid

2.2.1 Algemene ontwikkelingen

Verkeersveiligheidsconvenanten
Om verkeersveiligheidsprobleempunten zo effectief mogelijk aan te pakken, wordt de komende jaren gewerkt met (integrale) totaalpakketten waarbij de inzet van infrastructurele maatregelen, educatie en handhaving op elkaar zijn afgestemd. De eerder genoemde studie naar de grootste probleempunten op het gebied van verkeersveiligheid in de provincie dient hierbij als leidraad. Ter verbetering van de verkeersveiligheid is een samenhangend beleid gewenst waarbij de partners ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid projecten initiëren en uitvoeren. Het streven is om in 2011 met gemeenten verkeersveiligheidsconvenanten af te sluiten over deze gecombineerde pakketten.

De expertise voor gedragsbeïnvloeding is -behalve bij grotere gemeenten als Utrecht en Amersfoort – bij gemeenten veelal niet in voldoende mate aanwezig. De expertise wordt dan ingebracht door provincie en ROV. De uitvoering ligt weer bij gemeenten. Voorwaarde is dat provincie en ROV-Utrecht over voldoende middelen (geld en kennis/menskracht) beschikken om de benodigde kennisondersteuning te geven. De provinciale bijdrage het ROV is tussen 2006 en 2010 opgelopen van € 355.000/jaar naar € 674.000/jaar, voor de resterende looptijd van het huidige ROV meerjarenplan tot en met 2012. De inspanningen die door het ROV geleverd moeten worden in het kader van af te sluiten verkeersveiligheid convenanten vragen om voortzetting van dit budget na 2012.

Beleidsuitwerkingen en verkenningen verkeerveiligheid provinciale wegen
Sinds 2008 stagneert de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Het ziet ernaar uit dat extra inspanningen nodig zijn om de doelstellingen te kunnen behalen. Tot 2020 kunnen op basis van beleidsuitwerkingen en probleemverkenningen dan ook voorstellen worden verwacht voor opname van projecten in het UMP als uitvoering van de programmeringsruimte van het Richtprogramma.

Ongevallenregistratie
Een zorgwekkende trend is dat landelijk de registratie van ongevallen achteruit gaat. Dit wordt veroorzaakt omdat de politie zich terugtrekt op haar handhavingtaak. Indien er te weinig (betrouwbare) ongevalinformatie beschikbaar is, wordt het moeilijk om vast te stellen wat de oorzaken van de verkeersonveiligheid zijn en wat daar tegen te doen is. De provincie zal bij het Rijk en de politie het belang van een goede registratie moeten benadrukken.

Voertuigtechnologie
Er zijn diverse ontwikkelingen gaande op het gebied van voertuigtechnologie in relatie tot verkeersveiligheid. Het initiatief ligt bij de auto-industrie (botsveiligheid, voertuigdynamica ABS/ESC etc.). De nationale en Europese overheden zorgen voor de benodigde regelgeving en toelating.

ITS -in-car systemen
Vanuit verkeersinformatie en verkeersmanagement is er aandacht voor voertuiggebonden ITS, de zogeheten in-car systemen om informatie in te winnen (via floating car data) en om weggebruikers te informeren over routes en reistijden (bijv. via navigatiesystemen). Ook de verkeersveiligheid kan verbeterd worden met op ICT gebaseerde in-car systemen. Bijvoorbeeld door veiligheidsrelevante informatie direct aan de bestuurder aan te bieden in zijn/haar voertuig. Ook vormen van rijtaak ondersteuning met een meer dwingend karakter zijn mogelijk (bijv. snelheid begrenzen, afstand houden). De afgelopen jaren zijn er theoretische en praktijkonderzoeken geweest zoals de ISA proef in Tilburg, iSi in Noord-Brabant, Belonitor en Rijassistent (Wegen naar de Toekomst). De effecten waren positief maar het draagvlak voor dwingende systemen is beduidend lager dan voor informerende systemen. De bekendheid van weggebruikers met de informerende systemen is nog laag als gevolg van achterblijvende marktactiviteit.

Toepassing van deze nieuwe in-car systemen op grotere schaal, kan veel doen voor de verkeersveiligheid. Om de uitrol op goed te realiseren zijn stappen nodig aan zowel de publieke als

private kant die een goede afstemming vereisen. Een goede rolverdeling tussen overheden en marktpartijen is van groot belang.

Bij de regierol van de provincie past het om weggebruikers specifieke voor de verkeersveiligheid relevante informatie te geven. Bijvoorbeeld zouden verkeersrisicovolle locaties (bijvoorbeeld scholen) bij routeadvies via navigatie gemeden kunnen worden. De provincie zoekt hiervoor de samenwerking met andere overheden en de markt, met als insteek de markt een grotere rol te laten spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid.

2.2.2 Specifieke ontwikkelingen / maatregelen

ROV budget t/m 2014 op niveau houden van peil 2012

De expertise voor gedragsbeïnvloeding is -behalve bij grotere gemeenten als Utrecht en Amersfoort – bij gemeenten veelal niet in voldoende mate aanwezig. De expertise wordt dan ingebracht door provincie en ROV. De uitvoering ligt weer bij gemeenten. Voorwaarde is dat provincie en ROV-Utrecht over voldoende middelen (geld en kennis/menskracht) beschikken om de benodigde kennisondersteuning te geven. Tot en met 2014 is hiervoor extra budget nodig boven de structureel uit de BDU beschikbaar gestelde middelen voor het ROV.

Beleidsuitwerking Parallelwegen (richtlijn)

De begin 2011 op te leveren Nota Parallelwegen langs provinciale wegen bevat richtlijnen voor de aanleg en vormgeving van parallelwegen. Aan de hand van deze richtlijnen is de vormgeving van de bestaande parallelwegen die in beheer zijn bij de provincie Utrecht getoetst. Hieruit volgt een overzicht van de knelpunten op bestaande parallelwegen. Verbetering van de parallelwegen die het meest afwijken van de richtlijnen gaat naar verwachting zo'n € 20 mln. kosten (zeer indicatief). Indien binnen deze categorie nog een nadere prioritering zou plaats vinden dient rekening gehouden te worden met een investering voor de aanpak van de allergrootste knelpunten.

Aan te pakken verkeersonveiligheidslocaties

Bij de keus voor de aanpak van onveilige locaties en weggedeeltes hanteren we een methodiek die gebaseerd is op het aantal letselongevallen per 500 meter over de afgelopen zes jaar. Op grond van deze methodiek is een prioritering gemaakt van de meest onveilige weggedeeltes. Naast deze methodiek is ook onderzocht welke situaties op de provinciale wegen op basis van de wegkenmerken als onveilig beschouwd mag worden. Deze subjectief onveilige locaties zijn eveneens in beeld gebracht. Los van de bovenstaande lopende studies en uitvoeringsprojecten zal naar verwachting een behoorlijke investering nodig zijn om de overige onveilige locaties aan te pakken.

N226 Woudenberg-Leusden

Mede in verband met het bestuursakkoord woningbouw Tabaksteeg wordt een verkenning uitgevoerd naar de aanpak van de onveiligheid van de aansluiting op de N226. Er zal waarschijnlijk een behoorlijke investering nodig zijn om de onveilige situatie op te heffen.

N226 ontsluiting Schuttershoef incl. veiligheid

In het kader van de landinrichtingsplannen ten noordwesten van Leusden en als gevolg van de nieuwe Maanweg zijn naar verwachting aanpassingen op de N226 nodig. Daarbij zal de onveilige situatie bij de kruising met de Schutterhoeflaan betrokken worden.

N228 Montfoort-A12 (excl. Rijnenburg)

Voor de N204 is een verkeerskundige verkenning afgerond naar maatregelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid, het fietscomfort en de doorstroming van het autoverkeer. De verbeterde N204 moet bijdragen aan het ontlasten van de route Montfoort-De Meern over de N228. Voor de N228 zal een voorstel worden ontwikkeld om de route Motnfoort-De Meern duurzaam veilig te maken. Dit zal afgestemd worden met de planontwikkeling voor Rijnenburg.

Voorkeursroute Heuvelrug-noord (Bajonet)
De route N226-N224-N227 ('Bajonet') is aangewezen als doorgaande route voor verkeer tussen de A12 en de A28. In 2010 is met een verkenning naar de mogelijkheden om met name de doorstroming en verkeersveiligheid op deze route te verbeteren. Vanwege de sterke relatie tussen deze verkenning en het onderzoek naar de verkeerskundige gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in Woudenberg zullen de onderzoeken (waar nuttig) worden geïntegreerd. De verkenning zal leiden tot een maatregelenpakket. De maatregelen die sec de doorstroming verbeteren, zullen geheel of deels gefinancierd worden uit het VERDER-programma. De middelen voor veiligheid dienen door de provincie (en mogelijk deels door de gemeente Woudenberg) aangevuld te worden.

N411 traject Utrecht-Bunnik
In 2010 zal de voorkeursoplossing met bijbehorend maatregelenpakket bekend zijn om de verkeersveiligheid op de N411 tussen Utrecht en Bunnik te verbeteren. De maatregelen zijn er hoofdzakelijk op gericht het aantal letselongevallen te laten afnemen.

N409 aansluiting rondweg Houten
Er loopt een verkenning naar de aanpak van de onveiligheid en congestie nabij de aansluiting met de rondweg Houten. Naar verwachting is het maatregelenpakket voor het oplossen van de problematiek in de eerste helft van 2011 gereed.

N237 Oost traject Soesterberg-Amersfoort
In overleg met onder andere de gemeenten Soest en Amersfoort wordt de reconstructie van de N237-oost voorbereid om de weg verkeersveiliger te maken. Op basis van het provinciale verkeersveiligheidsbeleid moet de weg volgens de ‘duurzaam veilig’ normen worden ingericht. Onderdeel daarvan is het ombouwen van fietspaden naar parallelwegen. Hiervoor moeten veel bomen worden verwijderd. Belangrijke randvoorwaarde in het project is echter dat de groene uitstraling van de weg met laanbomen gehandhaafd blijft. Het verwijderen van vrijwel alle (laan)bomen is geen optie. Onderzocht wordt of verbeteringen van de verkeersveiligheid kan worden gerealiseerd zonder een al te grote aantasting van de groene inpassing. Door de complexe inpassing is naar verwachting meer budget nodig dan voorzien. Een en ander heeft geen gevolgen voor besluiten over de verdiepte ligging van een ander deel van de N237.

Aanpak onveiligheid rotondes
Enkele jaren ervaring met meerstrooksrotondes heeft voortschrijdend inzicht opgeleverd over de doelmatigheid van de rotonde-inrichting als het gaat om de verkeersveiligheid en de doorstroming. Inmiddels zijn inrichtingseisen opgesteld voor ‘turborotondes’. Turborotondes blijken op veiligheid en doorstroming aanmerkelijk beter te scoren dan meerstrooksrotondes. In 2010 is door middel van een beleidsuitwerking in kaart gebracht in hoeverre de veiligheid en doorstroming op onze tweestrooksrotondes verbetering behoeft en waar dit met prioriteit moet worden opgelost door het ombouwen van meerstrooksrotondes tot turborotondes.

Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) w.o. verbredingen
In 2010 zal in het kader van de investeringsimpuls het aanbrengen van dubbele asmarkeringen (onderdeel van de EHK) worden afgerond. De maatregel is soms in samenhang uitgevoerd met de veiligheidsmaatregel ‘bermverhardingen’ (bij veel eenzijdige ongevallen speelt de afwezigheid van een verharde berm een rol).

Infra maatregelen gemeente met een bovenregionaal karakter
Gemeenten treffen ook infrastructurele maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Kaderwetgemeenten kunnen voor inframaatregelen een regionale bijdrage aanvragen bij het BRU. De overige gemeenten zijn voor ondersteuning aangewezen op de provincie. Sinds 2008 kent de provincie wegens onvoldoende bestedingsruimte in de BDU, geen bijdragen meer toe voor gemeentelijke infra maatregelen. Gemeenten hebben aangegeven hieraan wel behoefte te hebben. Op basis van integrale gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen kan het wenselijk zijn een financiële bijdrage te leveren aan het oplossen van infrastructurele problemen met een bovenregionaal karakter.

Met deze specifieke maatregelen is volgens indicatieve ramingen € 56 mln. gemoeid.

2.3 Voortgang realisatie doelen verkeersveiligheid

Op 10 juli 2008 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 aangeboden aan de Tweede Kamer en op 25 september 2008 in het besproken in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Het Plan bevat de contouren voor verkeersveiligheidsbeleid voor 2008-2020. Doelstelling: maximaal 750 verkeersdoden en 17.000 verkeersgewonden in 2010 en maximaal 500 doden en 12.250 gewonden in het verkeer in 2020. De provinciale doelstelling is hiervan afgeleid. Het aandeel BRU en provincie Utrecht is op basis van bevolkingsomvang 5,2 %. Hiermee komt onze provinciale doelstelling op maximaal 26 verkeersdoden en 637 verkeersgewonden in 2020.

Prestatie-indicator Verkeersveiligheid											
Titel	Verkeersdoden										
Indicator	Prognose van het aantal verkeersdoden										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde							39			33	26
Werkelijke waarde	39	43	39	48	43	35					

Indicator Verkeersdoden

Het aantal verkeersdoden in Utrecht vertoont de laatste 10 jaar een dalende tendens. De daling is echter wel minder sterk dan voor Nederland totaal. Dit vraagt om blijvende aandacht. De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden is niet absoluut wetmatig. (ongelukkige) Omstandigheden kunnen voor relatief grote fluctuaties zorgen.

Prestatie-indicator Verkeersveiligheid											
Titel	Ernstige gewonden (*voorheen ziekenhuisgewonden*)										
Indicator	Prognose van het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers (MAIS 2+)										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde							884			761	637
Werkelijke waarde	682	715	656	702	740	713					

Indicator Ernstige gewonden

2.4 Middelen verkeersveiligheid

Richtprogramma/UMP

In het Richtprogramma is voor € 45,5 aan maatregelen opgenomen voor verkeersveiligheid. Inmiddels is € 24,7 mln. geprogrammeerd en als uitvoeringsprojecten opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteits Plan (UMP). € 20,8 mln. is nog niet omgezet in projecten.

SMPU Middelen Verkeersveiligheid	
Richtprogrammabudget	45.595.000
Opgenomen/geprogrammeerd in UMP	24.726.000
Programmeringsruimte Richtprogramma	20.869.000

SMPU middelen verkeersveiligheid

De provinciale bijdrage voor het uitvoeringsplan van het ROV (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid) wordt betaald uit de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU).

2.5 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 worden de bereikbaarheidsdoelstelling voor 2020 niet gerealiseerd. Geleverde inspanning hebben veel effect gehad maar verdere verbeteringen van de resultaten stagneren. Bij voortgang van de huidige trend worden de doelstellingen voor 2020 deels niet gehaald.

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 minder of niet zijn meegegaan in de verbeterde verkeersveiligheid. Het gaat daarbij 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 (PAUK). Bij voortzetting van deze trend wordt bekeken of en hoe een gerichte investering in deze aandachtsgebieden deze trend kan ombuigen.

Financieel
Het Richtprogramma bevat tot en met 2020 € 20,8 mln. programmeringsruimte. Met de hiervoor in 2.2.2. benoemde specifieke maatregelen is op basis van indicatieve ramingen een extra 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 Oost Soesterberg-Amersfoort	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
Om de gestelde doelen te halen moeten de middelen worden ingezet voor maatregelen die het hoogste effect sorteren. Dat kan betekenen dat de voorkeur uit gaat naar gemeentelijke maatregelen boven maatregelen op provinciale wegen.

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 3 Hoofddoel Kwaliteit van de Leefomgeving

Bij het realiseren van de doelen voor bereikbaarheid en veiligheid vormen de eisen voor leefbaarheid een belangrijke randvoorwaarde. Specifiek zijn in het SMPU+ op het gebied van leefbaarheid de volgende doelen opgenomen:

- *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.*
- *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 mln. 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).*

* Nederland heeft ontheffing van de EU gekregen voor deze termijnen. Aan de normen voor fijn stof moet worden voldaan in juni 2011 en aan de normen voor NO2 in 2015.

3.1 Uitwerking beleid kwaliteit leefomgeving

De provincie Utrecht wil de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving verminderen Overschrijdingen van wettelijke normen wordt niet gedoogd. Zowel bij nieuwe infrastructuur (inclusief reconstructies) als bij functiewijzigingen langs bestaande infrastructuur wordt rekening gehouden met wettelijke normen en provinciale doelen voor de kwaliteit van de omgeving. Specifiek doen we het volgende:

Beleidsuitwerking oversteekbaarheid

Er is een beleidsuitwerking oversteekbaarheid vastgesteld op basis waarvan een aantal onveilige situaties binnen en buiten bebouwde kommen is kaart is gebracht. De aandachtspunten worden zoveel mogelijk aangepakt bij reguliere wegwerkzaamheden. Enkele belangrijke knelpunten op wegvakken waar op korte termijn geen reguliere werkzaamheden zijn gepland, zijn solitair aangepakt. Het Richtprogramma budget oversteekbaarheid van € 1,2 mln. is volledig besteed.

Geluid

Actieplan omgevingslawaai Provinciale Wegen

In juni 2007 is de Provinciale Geluidsbelastingkaart 2006 vastgesteld. Op basis daarvan is het Actieplan Omgevingslawaai Provinciale Wegen Provincie Utrecht gemaakt. Op grond van de

verplichting in de Wet geluidhinder is er een plandrempel gekozen als ambitieniveau voor dit plan. De Plandrempel is bepaald op 61 dB Lden, waarbij het streven is dat in 2015 er nog maximaal 500 woningen zijn langs alle provinciale wegen in de provincie Utrecht met een geluidsbelasting van 61 dB Lden of meer. Het Actieplan is op 15 juli 2008 vastgesteld. Maatregelen in het actieplan zijn vooral gericht op het terugbrengen van geluidoverlast bij de bron, zoals het gebruik van geluidreducerend asfalt, gebruik van stille banden en stillere voertuigen. Overige maatregelen kunnen het aanbrengen van geluidschermen/geluidwallen zijn of aanpassingen aan woningen.

Uitvoeringsplan geluidreducerend asfalt
Op basis van vernieuwde geluidsberekeningen en een aanvullende beleidsuitwerking geluid, is het uitvoeringsprogramma geluid geactualiseerd. De effecten van GRA op de doelstelling van het SMPU+ zijn aan de hand van het uitvoeringsprogramma bepaald. Het geactualiseerde programma geeft aan waar ter vermindering van de geluidsbelasting geluidsreducerend asfalt (GRA) toegepast wordt.
De SMPU+ doelstelling, het aantal woningen langs provinciale wegen dat te maken heeft met ernstige geluidhinder van 63 dB(A) of meer is in 2015 maximaal 500, wordt door toepassing van GRA niet in zijn geheel gerealiseerd. In een vervolguitwerking zullen daarom voorstellen worden gedaan om de resterende doelstelling te halen. Mogelijke oplossingen zijn saneren van woningen, geluidsschermen en andere technologieën. Hiervoor is nog € 6,8 mln. Richtprogrammabudget beschikbaar.

Lucht en geur
De inspanningen om de luchtkwaliteit te verbeteren vallen vaak samen met de wens om het verkeer gelijkmatig te laten doorstromen. De provincie past de maatregelenmix SOLVE (Snelle Oplossingen voor Lucht en VErkeer) toe, waarmee wordt nagegaan welke oplossing voor een verkeerskundig probleem tevens een bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit is geen budget opgenomen in het Richtprogramma. Dat betekent niet dat we als provincie niet aan luchtkwaliteit werken. Dit gebeurt vanuit het beleidsprogramma Duurzaamheid en milieu, in het kader van de uitvoering van het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit (PPL) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), zoals het project Utrecht Rijdt op Aardgas: het stimuleren van de realisatie van aardgastankstations en het omschakelen van wagenparken op aardgas. De provincie stimuleert het gebruik van schone brandstoffen zoals aardgas en groen gas als autobrandstof (Programma Duurzaamheid en Milieu).

Bodem en water
Bij beheer en onderhoud van provinciale wegen wordt rekening gehouden met de eisen die worden gesteld aan de water- en bodemkwaliteit langs provinciale wegen.

Beleidsuitwerkingen Licht
Met betrekking tot wegverlichting gaat de provincie uit van “geen verlichting, tenzij de verkeersveiligheid en/of sociale veiligheid in het geding komt”. Dit is vastgelegd in de beleidsuitwerking “Duurzaam en Verantwoord Verlichten”. Consequent wordt voor elk situatie nagegaan of wegverlichting daadwerkelijk nodig is en of de wegverlichting niet onnodig de kwaliteit van de omgeving schaadt. In landschappelijk gebied is donkerte de na te streven kwaliteit.
Binnen het Richtprogramma is geld vrijgemaakt voor een kwaliteitsimpuls openbare wegverlichting (vervangen van oude lampen en armaturen voor lampen en armaturen die dimbaar zijn).

Stimuleringsfonds Verantwoord Verlichten
In 2007 is in het kader van de besteding van milieugelden voor “Verantwoord verlichten” besloten om een sterke impuls te geven aan het verantwoord verlichten van provinciale wegen middels innovatieve verlichting. De verkeersveiligheid mag hierbij niet in gevaar komen en wordt waar mogelijk verhoogd. Voor innovatieve verlichting is het Richtprogrammabudget € 1,585 mln. extra beschikbaar. Een deel van het extra budget is gebruikt om gemeenten te stimuleren duurzame en verantwoorde verlichting toe te passen.
Als ervaringsproject is de parallelweg van de N199 tussen de A1 en Bunschoten voorzien van LED verlichting. LED verlichting gaat langer mee, verbruikt minder energie en geeft geconcentreerder licht. Daarbij kan de lichtkleur vriendelijk voor de natuur worden ingesteld.

Beleidsuitwerking verlichting van fietspaden
In het kader van de sociale veiligheid is op verschillende plaatsen langs fietspaden verlichting aangebracht. Hiermee is € 0,2 van het Richtprogramma budget sociale veiligheid van € 1,7 mln. besteed. In het najaar 2010 zal de beleidsuitwerking verlichting van fietspaden ten behoeve van de sociale veiligheid gereed zijn. Hiermee kan invulling worden gegeven aan het resterende Richtprogrammabudget sociale veiligheid. In samenhang met de beleidsuitwerking licht zal een inrichtings- en uitvoeringsplan worden opgesteld.

Energie
Een specifiek beleid op energie wordt vanuit mobiliteit niet gevoerd. In het Richtprogramma is geen budget geraamd. De maatregelen die worden getroffen in het kader van het verbeteren van de luchtkwaliteit hebben impliciet een positief effect op het terugdringen van de CO2 uitstoot. Ook de kwaliteitsimpuls openbare verlichting draagt bij aan het terugdringen van de CO2 uitstoot als gevolg van de energiebesparing.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen
Ruimtelijke ontwikkelingen en groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen leiden steeds meer tot onaanvaardbare risico's in Nederland. Om dit probleem op te lossen is gewerkt aan een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, spoorwegen en vaarwegen. Op/langs het basisnet kunnen grenzen worden gesteld aan het vervoer en aan de ruimtelijke ontwikkelingen. Volgens planning wordt het basisnet in 2010 vastgesteld en volgt in 2011 nieuwe wetgeving. Voorlopige conclusies zijn:

- Op vaarwegen is nog veel groei mogelijk zonder dat de veiligheidszones vergroot hoeven worden op de oevers.
- De veiligheidsproblemen op wegen worden met name veroorzaakt door het vervoer van LPG. Door bronmaatregelen, maatwerk (vb. uitsluiting van een beperkt aantal rijkswegen) en zonering wordt gewerkt aan een robuust basisnet voor de weg voor de komende decennia.
- De meeste veiligheidsproblemen doen zich voor op het spoor. Spoorwegen kruizen stedelijk gebied (m.u.v. de Betuwelijn). Het aantal verwachte knelpunten voor het plaatsgebonden risico en aandachtspunten voor het groepsrisico, is voor het basisnet spoor ten opzichte van ongewijzigd beleid aanzienlijk verminderd door de uitwerking van maatregelen (bronmaatregelen en spoorse maatregelen).
- De robuustheid van het basisnet spoor kan onder druk komen te staan door onvoorziene groei van het vervoer en verdere toename van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, met als gevolg een stijging van het aantal knelpunten en aandachtspunten na 2020. Verder zijn er nog locaties waar het groepsrisico te hoog is. De uitkomsten van het basisnet zijn voor de provincie Utrecht redelijk gunstig vanwege voorstellen om meer vervoer over de Betuweroute te laten plaatsvinden en de IJssellijn beter te benutten.
- Provincies krijgen expliciet een wettelijke bevoegdheid om een provinciaal basisnet vast te stellen. Dit houdt op hoofdlijnen in dat de provincie voor de provinciale ruimtelijke ordening kan aangeven welke zones en bebouwingsdichtheden in acht genomen moeten worden.
- Bijna alle Utrechtse gemeenten hebben een routenet vervoer gevaarlijke stoffen vastgesteld.

We streven naar het voorkomen van saneringsgevallen voor het plaatsgebonden risico, overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico en behoud (stand still) van de bestaande risicoruimte. We realiseren dit door:

- De provinciale Ruimtelijke Structuurvisie in te vullen in relatie tot het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (rijks infrastructuur en het onderliggend wegennet).
- De gemeentelijke routeringen in stand te houden.
- De handhaving van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen op het onderliggend wegennet te versterken op grond van gemaakte afspraken met de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Beleidsuitwerking Ontsnippering
De provincie heeft in het kader van het landelijke MeerJarenProgramma Ontsnippering (MJPO) een provinciale uitwerking gemaakt om de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) voor 2018 te herstellen. Daartoe moeten een aantal faunapassages in provinciale wegen worden gerealiseerd. In het Richtprogramma is voor dit doel voor € 1,2 mln. aan maatregelen voorzien. Dit bedrag is nagenoeg besteed. Daarnaast is uit de algemene middelen € 2,4 mln. extra beschikbaar gesteld voor een ecopassage in Elst.

3.2 Ontwikkelingen/maatregelen kwaliteit leefomgeving

3.2.1 Algemene ontwikkelingen

Analyse Vrijetijdsmobiliteit
Toenemende vrije tijd geeft veranderingen in de mobiliteitsbehoefte. Als gevolg van de vergrijzing en toenemende bestedingsruimte zal de vrijetijdsmobiliteit in het algemeen en onder ouderen in het bijzonder toenemen. Vaak zal het daarbij gaan om mobiliteit buiten de spits. Grote evenementen kunnen leiden tot voorspelbare verkeersdrukte. Een analyse van de vrijetijdsmarkt ontwikkelingen kan inzicht geven in nut en/of noodzaak van het voeren van specifiek beleid.

Klimaat / energie
De klimaatinvloeden hebben op de lange termijn gevolgen voor de aanleg van wegen. Er zal rekening moeten worden gehouden met een betere waterafvloeiing als gevolg van toenemende regenval. Inmiddels wordt bij wegenwerken ten behoeve van het klimaat energiezuinig asfalt toegepast.

Schone brandstoffen
De provincie promoot het gebruik van schone brandstoffen in het verkeer zoals (groen)gas en (groen)elektrisch vervoer. De ontwikkeling van andere schone energiebronnen wordt gevolgd om bij gebleken toepasbaarheid ook die te promoten.

Utrecht 2040 / Rifkin
Met het verduurzamen van wegaanleg en wegbeheer zijn de eerste stappen gezet naar het invoeren van de C2C (cradle to cradle) gedachte van Rifkin in de wegensector. Gevolgd wordt in hoeverre de C2C uitgangpunten tot veranderingen in aanleg en beheer van wegen kunnen leiden zodat passende voorstellen kunnen worden uitgewerkt.

3.2.2 Specifieke ontwikkelingen

Beleidsuitwerkingen en verkenningen kwaliteit leefomgeving
Tot 2020 worden op basis van beleidsuitwerkingen en probleemverkenningen voorstellen verwacht voor opname van projecten in het UMP als uitvoering van de programmeringsruimte in het Richtprogramma. Op dit moment is moeilijk aan te geven welke investering hiermee is gemoeid.

Veenendaal Noord: Voorpoort
De gemeente Veenendaal streeft naar een betere ontsluiting van het bedrijventerrein de Voorpoort. Daarbij is er een voorkeur voor een vervangende route voor de bestaande N233. Het provinciale belang, kwaliteit fietsroute en leefbaarheid, maakt dat de gemeente dat belang bij een vervangende route graag vertaald ziet in een financiële bijdrage aan de oplossing. Financieel gezien vormt een ongelijkvloerse spoorkruising de grootste post. Daarom wordt geprobeerd aan te haken op rijksplannen voor het hoofdspoor tussen Utrecht en Arnhem.

Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding
Beleidsmatig is ervoor gekozen een tandje verder te gaan dan de wettelijke grens als het gaat om terugdringen wegverkeerslawaai. In het kader van Europese richtlijnen is deze hogere ambitie bevestigd. De strategie is gericht op het toepassen van geluidsreducerend asfalt teneinde de leefbaarheid te vergroten en het aantal woningen dat geluidsoverlast ondervindt te beperken (inmiddels leert de ervaring dat geluidsreducerend asfalt minder lang mee gaat dan gedacht). Voor het uitvoeren van alle maatregelen is meer budget nodig dan voorzien in het Richtprogramma.

Oversteekbaarheid (deelprogramma)
In 2008 is het beleid t.a.v. de oversteekbaarheid van provinciale wegen vastgesteld. Het voor dit doel beschikbare Richtprogrammabudget is besteed aan het aanpakken van de belangrijkste knelpunten. Een voorstel voor een tweede reeks maatregelen (deelprogramma) voor de overige knelpunten is in voorbereiding.

Verdiepte aanleg N201 Vinkeveen
De gemeente De Ronde Venen maakt zich sterk voor een stedenbouwkundige verbinding tussen beide gedeeltes van de woonkern Vinkeveen. Hoewel er geen primaire mobiliteitsdoelstelling ten grondlaag ligt aan de door de gemeente gewenste verdiepte ligging van de N201 is er i.h.k.v. gebiedsontwikkeling een overeenkomst tussen provincie en de gemeente in voorbereiding. Een verzoek om een provinciale bijdrage is goed denkbaar.

Sociale veiligheid fietsers
De sociale veiligheid op de provinciale wegen is op onderdelen onvoldoende geborgd. Dit kan worden opgevangen door verbeterde verlichtingsplannen. Een programma voor de aanpak van sociale veiligheid is nagenoeg afgerond en komt beschikbaar voor besluitvorming.

Uitvoeringsprogramma duurzaam verlichten
De provincie heeft haar beleid bepaald voor verlichting van provinciale wegen. Vanuit de leidraad 'nee, tenzij' is een meerjarenprogramma in opbouw, op grond waarvan het beleid vormgegeven kan worden. Innovatieve maatregelen maken hiervan onderdeel uit. Niet alle maatregelen kunnen gerealiseerd worden uit reguliere vervangingsbudgetten.

Inpassing aansluiting van rijkswegen (kwaliteit leefomgeving)
Met name de ingrijpende werkzaamheden aan de Ring Utrecht en rond A1-A27-A27-knooppunt Hoevelaken bieden kansen als het gaat om verbetering van de recreatieve en ecologische verbindingen tussen stad en natuur. Met name langs de NRU (Noorderpark), de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd (Amelisweerd en Kromme Rijn) en de A28 onder Amersfoort liggen kansen om de toegankelijkheid en de landschappelijke accentuering van bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie te versterken. De financiële crisis is een bedreiging om op dit punt daadwerkelijk een slag te maken, omdat de rijksbudgetten weinig ruimte laten voor aanvullende investeringen op dit punt. Mogelijk ligt hier een aanvullende rol voor de provincie.

Met bovenstaande specifieke ontwikkelingen is indicatief ca. € 40 mln. gemoeid.

3.3 Voortgang realisatie doelen kwaliteit leefomgeving

De indicatoren voor luchtkwaliteit, lichthinder en geluidbelasting en -hinder zijn afgeleid van de doelen uit het Provinciaal Milieu Beleidsplan. De indicatoren voor luchtkwaliteit en geluidhinder betreffen de gehele provincie en zijn niet terug te voeren op hinder als gevolg van het verkeer op provinciale wegen. Het ontbreekt de provincie aan de benodigde middelen en mogelijkheden om de indicatoren te beïnvloeden.

Prestatie-indicator Leefomgeving											
Titel	Luchtkwaliteit										
Indicator	Aantal woningen waarbij de luchtkwaliteitsnorm NO2 wordt overschreden										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde											0
Werkelijke waarde			1255		3254						

Indicator Luchtkwaliteit

Prestatie-indicator Leefomgeving											
Titel	Geluidhinder										
Indicator	% inwoners dat ernstige geluidhinder ondervindt van wegverkeer										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde										15%	0%
Werkelijke waarde	30%	32%	33%	31%	31%	30%					

Indicator Geluidhinder

Voor de onderwerpen lichthinder, geluidbelasting en oversteekbaarheid zijn beleidsuitwerkingen opgesteld om de hieronder weergegeven doelstellingen voor 2020 te realiseren. Als uit de trendontwikkeling kan worden afgeleid dat de doelstellingen voor 2020 niet lijken te worden gehaald worden aanvullende uitwerkingen opgesteld.

Prestatie-indicator Leefomgeving											
Titel	Lichthinder										
Indicator	% wegverlichting binnen EHS dat voldoet aan de CROW richtlijn										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde											100%
Werkelijke waarde	31%										

Indicator Lichthinder

Prestatie-indicator Leefomgeving											
Titel	Geluidbelasting										
Indicator	Aantal woningen langs provinciale wegen met 61 dB (Lden) of meer geluidbelasting										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde											500
Werkelijke waarde	2394	2379	2310	2227	2125	1965					

Indicator Geluidbelasting

Prestatie-indicator Leefomgeving											
Titel	Oversteekbaarheid										
Indicator	% knelpunten met een goede oversteekbaarheid										
Jaar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020
Streefwaarde										65%	100%
Werkelijke waarde						30%					

Indicator Oversteekbaarheid

3.4 Middelen kwaliteit leefomgeving

Richtprogramma/UMP

In het Richtprogramma is voor € 27,8 mln. aan maatregelen opgenomen voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond verkeer en vervoer. Hiervan is € 9,9 mln. geprogrammeerd en als uitvoeringsprojecten opgenomen in het UMP. Er is geen budget gelabeld voor medefinanciering van het provinciale aandeel VERDER. € 17,9 mln. is nog niet omgezet in projecten. Het provinciale aandeel van de UMP projecten wordt gedekt uit de reserve Grote Wegenwerken (GWW) en de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer.

SMPU Middelen Leefbaarheid	
Richtprogrammabudget	27.753.000
Opgenomen/geprogrammeerd in UMP	9.886.000
Programmeringsruimte Richtprogramma	17.867.000

SMPU middelen Leefbaarheid

3.5 Conclusies kwaliteit leefomgeving

Beleidsmatig

De doelstelling van het SMPU voor kwaliteit leefomgeving is om (ook bij toenemende mobiliteit) te voldoen aan 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 die 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 de volgende 3 doelen kan de provincie bij de huidige formulering als wegbeheerder weinig tot geen invloed uitoefenen. Ook in de rol van de provincie als gebiedsregisseur zijn de mogelijkheden beperkt.

- *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.*
- *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. De investeringopgave voor specifieke ontwikkelingen is op basis van indicatieve ramingen geraamd op minimaal € 40 mln.

Te verwachten investeringsopgaven kwaliteit leefomgeving tot 2020 indicatief in mln. euro		
Prioriteit hoog		
Veenendaal noord: Voorpoort	3	
Sociale veiligheid fietsers	2	
Programma oversteekbaarheid	2	
Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding	5	
		12
Prioriteit middel		
Verdiepte aanleg N201 Vinkeveen	8	
Sociale veiligheid fietsers	2	
Programma oversteekbaarheid	2	
Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding	5	
		17
Prioriteit laag		
Sociale veiligheid fietsers	1	
Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding	5	
Uitvoeringsprogramma duurzaam verlichten	5	
		11
Totaal toekomstige investeringen kwaliteit leefomgeving		40

Investeringen kwaliteit leefomgeving

Slotsom

De programmeringsruimte in het Richtprogramma van € 17,9 mln. moet beschikbaar blijven om op de korte termijn voldoende maatregelen te kunnen treffen om te blijven voldoen aan wettelijke normen.
Voor de langere termijn de balans bij de actualisatie van het SMPU in 2012 opnieuw moeten worden opgemaakt.

Hoofdstuk 4 Middelen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de provinciale middelen die tot en met 2020 volgens de figerende besluitvorming beschikbaar zijn voor het realiseren van SMPU+ beleid.

4.1 Reserve Grote Wegen Werken (GWW)

De Systematiek

Provinciale mobiliteitsprojecten worden in belangrijke mate gedekt uit de Reserve Grote Wegenwerken (GWW). De GWW wordt daartoe jaarlijks gevoed met donaties uit de algemene middelen. De afspraken over de donaties zijn gemaakt bij de vaststelling van het SMPU en SMPU+
Zie blz. 50 (bijlage 3): de vier rijen in de tabel onder 'BIJ'.

De projecten waartoe GS op basis van het Richtprogramma besluiten, worden voor uitvoering opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitplan (UMP). De geplande uitgaven voor realisatie van het UMP gaan ten laste van de GWW en zijn de tabel op blz. 50 (bijlage 3) weergegeven in de zeven rijen onder 'AF tbv uitvoering UMP'.

De stand van de reserve per 31-12-2020 is volgens de doorrekening € 52.179 mln.

Overplanning UMP

De reserve GWW wordt gelijkmatig gevoed met € 16,8 mln./jaar. De uitvoeringsplanning van het UMP vertoont geen gelijkmatige jaaromzet over de jaren. In de praktijk zijn wegenprojecten namelijk onderhevig aan veel factoren die inbreuk maken op de geplande uitvoeringstermijn. Met name aankoop- en inspraakprocedures kunnen voor vertraging in de geplande uitvoering zorgen. In verband hiermee wordt in het UMP een systeem van overplanning gehanteerd die zich uit in negatieve saldi van de reserve GWW per 31 december van de kolomjaren 2010 t/m 2013. De instroomruimte voor nieuwe initiatieven is in deze jaren beperkt. De onttrekking van 3 mln. aan de reserve GWW voor de verdiepte aanleg van de N237 beperkt de ruimte voor het opnemen van nieuwe uitvoeringsprojecten in deze jaren extra.

Door planvertragingen valt de jaaropzet van het UMP in de praktijk gewoonlijk lager uit dan de planning. Uitputting van de reserve GWW aan het eind van het begrotingsjaar is daardoor tot op heden niet opgetreden. Overuitputting van de reserve GWW is volgens de budget- en afrekenregels niet toegestaan. Bij realisatie van de uitvoering van alle projecten volgens de planning, zullen de uitvoeringskosten die de ruimte in de reserve GWW overtreffen, uit de algemene middelen moeten worden voorgefinancierd.

Bestedingsruimte GWW

Op 1-1-2010 was het saldo GWW € 20,4 mln. De GWW wordt in de periode 2010-2020 in totaal gevoed met € 183,8 mln. Tbv de verdiepte aanleg van de N237 is eenmalig € 3 mln. onttrokken.
Met uitvoering van de in het UMP 2010 geprogrammeerde Richtprogramma projecten is in de periode 2010-2020 in totaal € 149 mln. gemoeid. Het saldo van de reserve GWW per 31-12-2020 komt daarmee op € 52,2 mln. Dit is de dekkingsruimte GWW voor de planperiode tot en met 2020.

Uit de dekkingsruimte GWW (€ 52,2) moet de programmeringsruimte van het Richtprogramma (€ 53,7 mln.) worden gedekt. Op basis van het hierboven weergegeven verloop van de GWW is er sprake van een dekkingtekort voor het Richtprogramma van € 1,5 mln. (€ 52,2 mln. -/- € 53,7 mln.).

4.2 Brede Doel Uitkering verkeer & vervoer (BDU)

De systematiek

De provincie ontvangt jaarlijks een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het Rijk, waarvoor GS een bestedingplan vaststellen. Het staat GS vrij het BDU geld aan de diverse verkeer- en

vervoeronderwerpen te besteden mits het de uitvoering van het decentrale verkeer- en vervoerbeleid, oftewel: het realiseren van de doelstellingen uit het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU+), betreft. Door besluitvorming liggen de bestedingen BDU voor 2010 en volgende jaren grotendeels vast. De BDU is structureel bestemd voor de volgende specifieke onderwerpen:

- vervoermanagement (beïnvloeden van de keuze van een vervoerwijze);
- werkprogramma van het ROV betreffende verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding (dit is inclusief het subsidiëren van gedragsbeïnvloedingprojecten door andere wegbeheerders);
- exploitatie van het openbaar vervoer in de provincie;
- meefinancieren van het Richtprogramma van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht;
- meefinancieren van maatregelen in het kader van de Pakketstudies.

Er was de afgelopen jaren onvoldoende bestedingruimte om gemeentelijke infra projecten te ondersteunen.

Binnen de BDU mag worden gespaard voor toekomstige uitgaven (reserveringen). Op basis van een BDU meerjarenplan worden de voorziene maar nog niet bestede BDU gelden gestort in de voorziening BDU. De provincie legt jaarlijks aan het Rijk verantwoording af over de BDU uitgaven en de stand van de voorziening BDU.

BDU inkomsten en uitgaven
Op basis van de begrotingscijfers 2011 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat moet bij het opstellen van het definitieve BDU bestedingsplan 2011 rekening worden gehouden met het BDU verloop zoals weergegeven in de bovenste tabel op blz. 51 (bijlage 3) achter 'Dotaties Rijk per kolomjaar'.

Zoals uit de bovenste tabel op blz. 51 (bijlage 3) blijkt, beperken de uitgaven zich vanaf 2013 tot structurele posten voor Openbaar Vervoer, het ROV en de afgesproken medefinanciering van het Richtprogramma. Voor het ondersteunen van gemeentelijke infra projecten geen uitgaven voorzien. In de jaren 2010 t/m 2012 zijn de bestedingen hoger dan de inkomsten. Er is een tekort van € 3,931 mln.

BDU reserveringen
De tweede tabel op blz. 51 (bijlage 3) toont het verloop van de reserveringen binnen de BDU. Per eind 2020 is € 438 duizend gereserveerd voor vervanging van een dynamisch route-informatie susteem. € 21,85 mln. voor het opvangen van mobiliteitsgroei als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en € 10,5 mln. voor het opvangen van fluctuaties binnen de concessie Openbaar Vervoer.

Verloop BDU reserveringen 2010-2020 in € * 1.000

De Voorziening BDU en de BDU bestedingsruimte tonen het volgende beeld.

Bestedingsruimte Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	BDU 2011	raming 2012	raming 2013	raming 2014	raming 2015	raming 2016	raming 2017	raming 2018	raming 2019	raming 2020
Stand voorziening op 1-1 kolomjaar	41.964	27.695	23.257	22.248	22.862	23.324	23.247	21.568	23.997	26.427
Saldo inkomsten en uitgaven kolomjaar	-6.120	-1.438	1.991	3.614	3.462	2.922	2.491	5.430	5.430	5.430
Onttrekkingen reserveringen kolomjaar	-8.150	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-4.170	-3.000	-3.000	-3.000
Stand voorziening op 31-12 kolomjaar	27.694	23.257	22.248	22.862	23.324	23.246	21.568	23.998	26.427	28.857
Reserveringssaldo per 31-12-kolomjaar	**-28.199**	**-27.034**	**-26.159**	**-25.574**	**-25.293**	**-25.608**	**-24.321**	**-27.144**	**-29.966**	**-32.788**
Bestedingsruimte BDU t/m kolomjaar =	-504	-3.777	-3.911	-2.712	-1.969	-2.361	-2.754	-3.146	-3.539	-3.931

Verloop BDU bestedingsruimte 2010-2020 in € * 1.000

Het negatieve bestedingssaldo kan worden opgevangen binnen de reserveringen.

4.3 Toekomstige investeringen

In de Tussenbalans zijn verschillende specifieke ontwikkelingen genoemd waarvan het denkbaar is dat de provincie daaraan een bijdrage zal willen leveren vanuit de portefeuille mobiliteit. In bijlage 5 zijn deze ontwikkelingen in één tabel weergegeven en voorzien van een toelichting per onderwerp. Zoals uit de optelling blijkt gaat het in totaal om een investering van € 199,6 mln.

Voor een deel vallen de specifieke toekomstige ontwikkelingen (€ 199,6 mln.) mogelijk binnen de programmeringsruimte van het Richtprogramma (€ 53,7 mln.). Bepalend of een investering binnen de programmeringsruimte van het Richtprogramma valt is, of de ontwikkeling past bij een Richtprogrammapost waarbinnen nog programmeringsruimte beschikbaar is. Of hiervan sprake is zal per ontwikkeling worden bekeken bij de nadere uitwerking ervan. Provinciale investeringen als gevolg van ontwikkelingen zoals de nog uit te werken OV-visie, de effecten van de Planstudies op de rijkswegen op het onderliggend wegennet, de wegwerkzaamhedenplanning, enz. zijn nog niet in te schatten en daarom in de Tussenbalans 2010 niet meegenomen.

Voor de dekking van de ontwikkelingen die niet binnen de restopgave van het Richtprogramma passen zal een beroep moeten worden gedaan op BDU middelen. Als deze dekkingbron niet toereikend is zal een beroep moeten worden gedaan op andere provinciale middelen.

4.4 Regionale samenwerking VERDER

De provincie staat garant voor een bijdrage van € 185 mln. aan het VERDER maatregelenpakket van totaal € 500 mln. De uitvoeringstermijn voor VERDER loopt tot en met 2020. De dekking van de € 220 mln. is als volgt voorzien.

Dekking provinciaal aandeel VERDER	
BDU	42.000
GWW (Richtprogramma budget)	44.000
Coalitieakkoord 2007-2011	33.350
Algemene middelen 2011-2020	65.650
Totaal	185.000

dekking € 185 mln. VERDER budget in € * 1.000

De provincie is coördinerende organisatie voor € 107 mln. aan VERDER maatregelen. In bijlage 4 is een overzicht van de VERDER maatregelen opgenomen waarvoor de provincie coördinerend opdrachtgever is. Om aan de bijdrage van € 185 mln. te voldoen financiert de provincie voor € 107 mln. door de provincie uit te voeren VERDER maatregelen' en € 78 mln. door regionale VERDER partners (buiten het BRU gebied) uit te voeren maatregelen.

4.5 Coalitieakkoord 2007-2011

Gedeputeerde Staten hebben in het coalitieakkoord van 23 september 2008 'Slagvaardig samen werken aan kwaliteit en duurzaamheid' voor de periode 2007-2011 € 72,3 mln. vrijgemaakt voor specifiek benoemde mobiliteitsmaatregelen. Bij behandeling van de voorjaarsnota 2009 is € 13,4 mln. gekort. Van de resterende € 58,9 mln. is € 55,2 mln. bestemd. € 3,7 mln. is nog bestembaar.
Per eind 2011 nog niet bestemde coalitiegelden vervallen aan de algemene middelen.

4.6 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 dekking van de programmeringsruimte van het Richtprogramma.

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

Verloop Reserve GWW 2010-2020 in € * 1.000

Dekkingstekort programmeringsruimte Richtprogramma
De 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.

Investeringsruimte GWW (voortzetting jaarlijkse stortingen op niveau 2010) Programmeringsruimte Richtprogramma	 52.179 -53.677
Dekkingstekort Richtprogramma	-1.498

Dekkingstekort Richtprogramma in € * 1.000

De niet binnen de GWW te dekken programmeringsruimte van het Richtprogramma ad € 1,5 mln. zou kunnen worden gefinancierd uit de BDU.

Bestedingsruimte BDU
Het in september 2010 vastgestelde BDU bestedingsplan 2010 voor de provincie Utrecht ging uit van een BDU exploitatieruimte t/m 2020 van € 46,4 mln. Doorrekening t/m 2020 van de in de begroting 2011 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat doorgevoerde bezuinigingen(Regeerakkoord), levert als resultaat echter een exploitatietekort op t/m 2020 van € 3,9 mln.

Het exploitatietekort t/m 2020 kan worden opgevangen uit de beoogde reserveringen BDU. Binnen de BDU is per eind 2020 een reserveringssaldo voorzien van € 32,8 mln. Na aftrek van het exploitatietekort is er sprake van een BDU saldo van € 28,8 mln.

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

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

Toekomstige investeringen
In deze bijlage zijn specifieke ontwikkelingen genoemd (zie ook bijlage 5) 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 Richtprogramma is € 53,7 mln. De totale investeringsopgave t/m 2020 is € 253,2 mln

Voorziene toekomstige investeringen Rest progrmmeringsruimte Richtprogramma	199.600 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) Bestedingsruimte BDU (bestaande uit reserveringen)	52.179 28.857
Beschikbare GWW en BDU	81.036

in € * 1.000

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

in € * 1.000

Bijlage 2 Realisatie Richtprogramma t/m UMP 2010

Voortgang realisatie Richtprogramma SMPU+ Bedragen in € * 1.000		Richtprogrammaposten	Opgave 2004-2020 GWW/BDU	Geprogrammeerd t/m UMP 2010 Dekking BDU	Dekking GWW	Restopgave 2010-2020
A	WEGENNETWERK AUTO					
Algemeen						
I A	1	Vaststellen kwaliteit wegennet (I/C, knelpunten)	92	0	26	66
I A	2	Vertaling prioriteitscriteria	42	0	40	2
I A	3	Doorstroming goederenvervoer over de weg	16	0	27	-11
I A	5	Benuttingsmaatregelen A12/ A27/ A28 (ZSM – spoedwet)	0	0	0	0
I A	32	Kwaliteitsnet goederenvervoer maken / GOVERA	350	0	415	-65
I A	33	Routenet maken: gevaarlijke stoffen	20	0	0	20
I A	34	Multimodale overslagpunten	45	0	0	45
I A	35	Beheersschap wegennetwerk, incl. a.g.v. nieuwe infra	1.700	0	767	933
I A	36	PRM-model	130	0	0	130
I A	37	Carpoolplaatsen	850	0	850	0
I A	38	Ontwikkeling regionale knooppunten	424	0	38	386
I A	38	Ontwikkeling regionale knooppunten	426	0	426	0
I A	39	Invoeren/ verbreden DVM, incl. incidentmanagement	3.400	0	4.215	-815
I A	41	Vervoersmanagement extern en intern	2.000	0	414	1.586
I A	42	Vervanging verharding (14.250) en herinvestering kunstwerken (17.150)	31.400	0	31.400	0
I A	43	Versnelling benuttingsmtrgln weg en Randstadspoor	10.100	0	10.100	0
I A	44	Aanv. Mtrln opvangen mobiliteitsgroei 2015-2020	9.000	3.000	1.470	4.530
I A	45	Programmamanagement SMPU	0	0	463	-463
totaal IA Algemeen			59.995	3.000	50.651	6.344
West						
I A	6	Ontsluiting Rijnenburg	85	0	0	85
I A	7	N230 optimalisatie	2.800	0	2.763	37
I A	8	Doorontwikkeling N230	25	0	25	0
I A	9	N204	6.800	0	3.451	3.349
I A	11	Eerste fase aanpak corridor A12-west (BRAVO)	33.000	0	30.949	2.051
I A	13	Uitbr. N201 doorstr.maatregelen Amstel – Mijdrecht A2	0	0	7.250	-7.250
totaal IA West			42.710	0	44.438	-1.728
Noord-Oost						
I A	15	Wegenstructuur Amersfoort-west	850	1.295	330	-775
I A	17	N412	0	0	23	-23
I A	20	N234	3.400	500	2.900	0
I A	22	Verkeersafwikkeling traject N221 – A28 verbeteren	4.343	400	3.344	599
totaal IA Noord-Oost			8.593	2.195	6.597	-199
Zuid-Oost						
I A	23	Hoofdwegenstructuur Heuvelrug	787	500	91	196
I A	25	N233 kruising N225 (onderzoek ontrafeling)	137	0	228	-91
I A	25b	N233 kruising N225 (ontrafeling kruispunt)	2.600	0	25	2.575
I A	26	Houten – A12, i.r.t. N229 en N410 (onderzoek)	10	0	38	-28
I A	26b	Houten – A12, i.r.t. N229 en N410 (uitvoering)	7.610	500	7.420	-310
I A	27	N224 Zeist – N227	1.700	0	0	1.700
I A	29	N225: aansluiting op A12	3.400	0	3.400	0
I A	30	N226 inpassing A12 en HLS-oost	0	0	0	0
totaal IA Zuid-Oost			16.244	1.000	11.202	4.042
TOTAAL IA Wegennetwerk Auto			127.542	6.195	112.888	8.459
			100%	5%	88%	7%
B	FIETS					
I B	1	Fietscomfortmeting uitvoeren	40	0	60	-20
I B	2	Fietsnetwerk en fietsvoorzieningen	603	0	0	603
I B	2	Fietsnetwerk en fietsvoorzieningen	17.897	0	17.897	0
I B	4	Afronden fietsnetwerk langs provinciale wegen	3.245	375	3.203	-333
I B	5	Verbeteren kwaliteit hoofdfietsroutes (onderzoek)	20	0	20	0
I B	5b	Verbeteren kwaliteit hoofdfietsroutes (uitvoering)	1.833	0	106	1.727
I B	5b	Verbeteren kwaliteit hoofdfietsroutes (uitvoering)	667	0	667	0
I B	6	Ontsluiting Vathorst	3.890	650	3.797	-557
I B	7	Oversteekbaarheid fiets (in samenhang met post III 18)	3.250	0	2.172	1.078
I B	8	Stimuleren fiets <-> OV bij Heuvelrug	850	0	850	0
TOTAAL IB Fiets			32.295	1.025	28.772	2.498
			100%	3%	89%	8%

C		OPENBAAR VERVOER	Richtprogram maopgave 2004-2020	Geprogrammerd Dekking BDU	Dekking GWW	Restopgave 2010-2020
C	1	Faciliteren specifieke vormen OV: regiotaxi/ CVV	475	0	948	-473
I C	2	Meewerken aan realisatie HSL-oost	0	0	0	0
I C	4	Optimaliseren dienstregeling (exploitatie)	750	0	0	750
I C	7	Subsidieregeling ontwerpen	0	0	0	0
I C	8	Concessievoorwaarden	125	0	76	49
I C	10	Stichtse lijn (Utrecht – Almere)	170	0	170	0
I C	11	Optimaliseren corridor Amersfoort – WERV	20	0	0	20
I C	12	Verbeteren kwaliteit OV-corridors	45	0	44	1
I C	13	Randstadspoorprojectbureau	750	0	600	150
I C	13b	Randstadspoor, incl. spooruitbr., keervoorz. + haltes	1.700	0	1.705	-5
I C	14	Verbeteren kwaliteit bushaltes	6.400	4.700	4.400	-2.700
I C	18	Opw. Verbindende corridors, w.o. rondom Amersfoort	5.100	0	3.216	1.884
I C	18b	Corridor N237	4.000	0	5.250	-1.250
I C	19	Verbeteren toegankelijkheid (via materieel, informatie)	0	0	0	0
I C	20	Verbeteren sociale veiligheid	0	0	0	0
I C	21	Gratis / goedkoper openbaar vervoer	76	0	84	-8
I C	22	Aanv. Mtrgln opvangen reizigersgroei 2015-2020	4.500	0	100	4.400
TOTAAL IC		Openbaar Vervoer	24.111	4.700	16.593	2.818
			100%	19%	69%	12%
D		ONDERZOEK EN ONTWIKKELING				
I D	1	Afstemming parkeerbeleid met gemeenten	20	0	20	0
I D	2	Aanwijzen vrijwaringszones	0	0	0	0
I D	3	Ontwerpen mobiliteitstoets	0	0	0	0
I D	4	Actualisering SMPU na 4 jaar	150	0	69	81
I D	5	Goederenvervoer aanwijzen regionale bedrijventerreinen	0	0	0	0
I D	6	Monitoring en evaluatie, incl. informatievoorzieningen	1.840	0	776	1.064
I D	7	Regionaal verkeer en vervoerberaad	20	0	0	20
TOTAAL ID		Onderzoek en Ontwikkeling	2.030	0	865	1.165
			100%	0%	43%	57%
TOTAAL I		Doelmatig Verkeer en Vervoersysteem	185.978	11.920	159.118	14.940
			100%	6%	86%	8%
HOOFDDOEL II: VERKEERSVEILIGHEID						
II	1	Gezamenlijk actieprogramma opstellen	20	0	22	-2
II	2	Intensivering niet-inframaatregelen	4.250	0	200	4.050
II	3	Flitspalen	0	0	0	0
II	4	Aanpak diverse wegvakken	8.000	475	6.443	1.082
II	5	Aanpak diverse kruispunten	21.000	7.347	7.723	5.930
II	6	Essentiële kenmerken	3.400	0	2.516	884
II	7	N237 (oost)	4.250	0	0	4.250
II	8	Samenwerking verkeershandhaving	25	0	0	25
II	9	Aanvullende maatregelen ivm groei mobiliteit 2015-2020	4.650	0	0	4.650
TOTAAL II		Verkeersveiligheid	45.595	7.822	16.904	20.869
			100%	17	37%	46%
HOOFDDOEL III: KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING						
III	1	Aanleg parkeervoorzieningen bij Heuvelrug	1.275	0	100	1.175
III	2	milieuzorgsysteem bij beheer en onderhoud infrastructuur	45	0	0	45
III	7	Roetfilters voorschrijven in concessievoorwaarden OV	0	0	0	0
III	18	Oversteekbaarheid verbeteren	1.275	0	1.275	0
III	20	Sanering Amersfoort C, Utrecht spoor, A28 (Zeist) en A27	0	0	0	0
III	22	Opheffen fysieke barrières EHS	1.275	50	957	268
III	23	Beheren en onderhouden faunapassages	10	0	0	10
III	24	Stimuleren schone technologie/ innovatieve maatregelen	0	0	0	0
III	26	Minder geluidhinder (< 63 dB(A))	14.000	0	1.730	12.270
III	27	Verbeteren luchtkwaliteit	500	300	0	200
III	28	Sociale veiligheid	1.700	0	235	1.466
III	29	N226 Woudenberg – Leusden zuid	675	0	0	675
III	35	Ecoduct Heuvelrug	848	0	848	0
III	36	Kunst op Rotondes	1.500	0	423	1.077
III	37	Aanvullende maatregelen ivm groei mobiliteit 2015-2020	4.650	0	1.000	3.650
IV	900	Verplichtingen Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 1995	0	0	2.968	-2.968
TOTAAL III		Kwaliteit van de Leefomgeving	27.753	350	9.536	17.868
			100%	1%	34%	65%
TOTAAL SMPU+		Richtprogramma	259.326	20.092	185.557	53.677
			100%	8%	72%	20%

Het Richtprogramma staat voor een provinciale investering van bijna € 260 mln. t/m 2020. Per najaar 2010 is voor bijna € 206 mln. aan maatregelen uitgewerkt tot in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht (UMP) opgenomen uitvoeringsprojecten. De programmeringsruimte is € 53 mln. Hiervoor worden in de periode 2010 t/m 2020 projecten uitgewerkt.

Bijlage 3 Verloop GWW en BDU 2010-2020

De reserve **Grote Wegen Werken (GWW)** laat op basis van het Uitvoeringsplan Mobiliteit Provincie Utrecht 2010 (UMP 2010) tot en met 2020 het volgende verloop zien.

bedragen in euro x 1.000	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stand reserve GWW op 1 januari kolomjaar	20.436	-8	-2.530	-11.437	-1.229	8.099	15.289	23.017	30.721	38.398	46.291
Structurele dotatie uit algemene middelen	7.108	7.108	7.108	7.108	7.108	7.108	7.108	7.108	7.108	7.108	7.108
Extra dotatie dekking Richtprogramma	7.940	7.940	7.940	7.940	7.940	7.940	7.940	7.940	7.940	7.940	7.940
Vergoeding personele kosten	756	756	756	756	756	756	756	756	756	756	756
Dekking Richtprogramma uit BDU	0	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Onttrekking tbv verdiepte ligging N237	-3000										
Reserve na toevoeging jaarlijkse donaties	33.240	16.796	14.274	5.367	15.575	24.903	32.093	39.821	47.525	55.202	63.095
AF:											
PVVP projecten	2.877	1.156	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Doelmatig (auto)netwerk	18.786	8.604	13.659	5.904	3.915	9.118	9.016	9.040	9.067	8.911	10.856
Fiets	4.861	1.471	1.334	0	0	0	0	0	0	0	0
Openbaar Vervoer	1.231	2.702	6.449	-8	2.875	60	60	60	60	0	60
Onderzoek en Ontwikkeling	727	710	547	450	436	436	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	3.926	3.995	1.867	0	0	0	0	0	0	0	0
Kwaliteit van de leefomgeving	840	688	1.855	250	250	0	0	0	0	0	0
Totaal AF t.l.v. GWW	33.248	19.326	25.711	6.596	7.476	9.614	9.076	9.100	9.127	8.911	10.916
Stand reserve GWW op 31 december kolomjaar	-8	-2.530	-11.437	-1.229	8.099	15.289	23.017	30.721	38.398	46.291	52.179

Op 1-1-2010 was de stand van de reserve GWW € 20,4 mln.
Uit de reserve GWW worden de uitvoeringsprojecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht (UMP) betaald. Met de in het UMP 2010 opgenomen projecten zijn de in bovenstaand overzicht onder AF: weergegeven uitgaven gemoeid.

De reserve GWW wordt gevoed met de boven AF: vermelde stortingen.
Doorgerekend t/m 2020 bevat de reserve GWW op 31-12-2010 € 52,2 mln.

Met de bestedingsruimte GWW (€ 52,2) moet de programmeringsruimte van het Richtprogramma (€ 53,6 mln. - bijlage 2) worden gedekt. Uit het hierboven weergegeven verloop van de GWW blijkt een dekkingstekort voor het Richtprogramma van € 1,5 mln. (€ 52,2 mln. -/- € 53,7 mln.).

De stand van de reserve GWW per eind van een kolomjaar geeft aan hoeveel GWW ruimte er in het betreffende kolomjaar is voor de dekking van nieuwe projecten. Bij een negatief GWW saldo moeten uitgaven worden voorgefinancierd uit de algemene middelen.

Op basis van begrotingscijfers 2011 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden voor de **Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)** vanaf 2011 de volgende inkomsten en uitgaven van BDU tot en met 2020 voorzien.

Inkomsten en uitgaven Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	**BDU 2011**	**raming 2012**	**raming 2013**	**raming 2014**	**raming 2015**	**raming 2016**	**raming 2017**	**raming 2018**	**raming 2019**	**raming 2020**
Inkomsten (dotatie Rijk) kolomjaar: +	43.915	44.989	35.964	35.339	35.187	34.347	34.347	34.347	34.347	34.347
Bestedingen:										
Openbaar Vervoer	29.669	29.966	29.966	29.966	29.966	29.666	30.098	27.159	27.159	27.159
ROV, VNM en overige activiteiten	7.015	1.076	759	759	759	759	759	759	759	759
Mobiliteitsaanpak (voorheen Beter Benut)	2.713	2.713								
Beloningsproef	4.750	3.265	2.000							
Fiets file vrij	694	1.800								
MIT toezeggingen	1.000	4.470								
UMP projecten	1.692	2.137	247							
Dekking Richtprogramma 2004-2020	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Gemeentelijke infraprojecten	1.500									
Uitgaven kolomjaar: -	50.033	46.427	33.972	31.725	31.725	31.425	31.857	28.918	28.918	28.918
Saldo inkomsten en uitgaven kolomjaar =	-6.120	-1.438	1.991	3.614	3.462	2.922	2.491	5.430	5.430	5.430

BDU inkomsten n uitgaven 2010-2020 in € * 1.000

De volgende tabel toont het verloop van de reserveringen binnen de BDU. Het saldo van de reserveringen op 1-1-2011 van ruim € 33 mln. is opgebouwd uit € 27 mln. voor maatregelen voor de opvang van mobiliteitsgroei als gevolg van gebiedsontwikkelingen, € 6,15 mln. voor het opvangen van fluctuaties in de Openbaar Vervoer exploitatie en € 146 duizend voor de vervanging van DRIS panelen in 2017.

Reserveringen Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	**BDU 2011**	**raming 2012**	**raming 2013**	**raming 2014**	**raming 2015**	**raming 2016**	**raming 2017**	**raming 2018**	**raming 2019**	**raming 2020**
Reserveringsaldo per 1-1 kolomjaar +	**33.239**	**28.199**	**27.034**	**26.159**	**25.574**	**25.293**	**25.608**	**24.321**	**27.144**	**29.966**
Reservering Pakketstudies VERDER	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Onttrekking Pakketstudies VERDER	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000
Reservering vervanging DRIS	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146
Onttrekking tbv vervanging DRIS							-1.170			
Reserv. opv. mob.groei agv gebiedsontw.										
Onttr. reserve mob.groei gebiedsontw.	-5.150									
Toevoeging aan reserve OV										
Onttrekking reserve OV	-37	-1.311	-1.022	-731	-427	169	-263	2.676	2.676	2.676
Totaal reserveringen kolomjaar	3.109	1.835	2.124	2.415	2.719	3.315	2.884	5.822	5.822	5.822
Totaal onttrekkingen kolomjaar	-8.150	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-4.170	-3.000	-3.000	-3.000
Saldo reserveringen kolomjaar: -	-5.041	-1.165	-876	-585	-281	315	-1.287	2.822	2.822	2.822
Reserveringssaldo per 31-12-kolomjaar =	**28.199**	**27.034**	**26.159**	**25.574**	**25.293**	**25.608**	**24.321**	**27.144**	**29.966**	**32.788**

Verloop BDU reserveringen 2010-2020 in € * 1.000

De voorziening BDU en de BDU bestedingsruimte tonen daarmee t/m 2020 het volgende beeld.

Bestedingsruimte Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	**BDU 2011**	**raming 2012**	**raming 2013**	**raming 2014**	**raming 2015**	**raming 2016**	**raming 2017**	**raming 2018**	**raming 2019**	**raming 2020**
Stand voorziening op 1-1 kolomjaar	41.964	27.695	23.257	22.248	22.862	23.324	23.247	21.568	23.997	26.427
Saldo inkomsten en uitgaven kolomjaar	-6.120	-1.438	1.891	3.614	3.462	2.922	2.491	5.430	5.430	5.430
Onttrekkingen reserveringen kolomjaar	-8.150	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000	-4.170	-3.000	-3.000	-3.000
Stand voorziening op 31-12 kolomjaar	27.694	23.257	22.148	22.862	23.324	23.246	21.568	23.998	26.427	28.857
Reserveringssaldo per 31-12-kolomjaar	**-28.199**	**-27.034**	**-26.159**	**-25.574**	**-25.293**	**-25.608**	**-24.321**	**-27.144**	**-29.966**	**-32.788**
Bestedingsruimte BDU t/m kolomjaar =	-504	-3.777	-3.910	-2.712	-1.969	-2.361	-2.754	-3.146	-3.539	-3.931

Verloop BDU bestedingsruimte 2010-2020 in € * 1.000

Het negatieve bestedingssaldo kan worden opgevangen binnen de reserveringen.

Bijlage 4 VERDER projecten – provincie coördinerende organisatie

VERDER maatregelen die door de provincie worden uitgevoerd	VERDER budget in €
Fiets	
opwaarderen fietsroute Bunschoten – A'frt	200.000
fietstunnel Hertekop onder N226	4.000.000
Vijf fietstunnels N237 in gemeente De Bilt + aanpassen VRI's	10.000.000
Subtotaal fiets	14.200.000
Openbaar Vervoer	
Park+Ride Breukelen (zie UMP IA.38.3a)	1.000.000
verkorten reistijd OV van en naar Wijk bij Duurstede	5.000.000
OV Corridor Bilthoven – Zeist – Driebergen NS/Heuvelrug	10.000.000
verbeteren marketing en communicatie regionaal OV	500.000
verbeteren OV doorstroming N199	300.000
Spitsbus Amersfoort/Leusden-Utrecht Uithof hele dag met halfuursdienst	2.121.000
Nieuwe busverbinding Leusden – Amersfoort-noord 2x per uur	900.000
Busverbinding Huizen-H'sum Sportpark-Rijnsweerd-Uithof	180.000
Subtotaal OV	20.001.000
Algemeen	
Monitoren maatregelen	500.000
Benutting wegen	
Rotondes en wegvakken N199 (A1 Rondweg Noord)	1.100.000
Tweede fase A12-Bravo (realisatie 6c; verbinding Woerden A12)	8.600.000
Capaciteitsvergr. Rotonde N224-N226 W'berg (inclusief infra aanp. Bajonet n226-n224-n227)	1.500.000
Doortrekken N210 richting afslag Nieuwegein Zuid	5.000.000
A12 Salto; oostelijke ontsl. Houten + reconstr. Aansl. A12-N229 scenario 2	13.000.000
Mobiliteitsmanagement	
Oprichting negen platforms en afsluiten regionaal convenant	220.000
Tijdsordening	3.000.000
Stimuleringsfonds innovatieve mob. Maatregelen	1.500.000
Afsluiten convenanten mobiliteitsplatforms Soest, Baarn en Leusden	75.000
Goederenvervoer	
Stedelijke distributie werkkernen Utr. C., A'frt, Leids'Rijn, N'gein, H'sum	500.000
Bewegwijzering doorgaand vrachtverkeer om de regio heen	300.000
Vergroten aandeel binnenvaart in regio Utrecht en Amersfoort	650.000
Goederenvervoermanagement op bedrijventerreinen	250.000
Groter aandeel Binnenvaart in de regio Utrecht en Amersfoort (AMSbarge en Blueports)	8.400.000
Regionaal Verkeers Management	
Regionaal Verkeersmanagementcentrale (RVMC)	3.013.680
Databank wegverkeersgegevens (UDW) (incl 3.350.000 NDW)	12.328.480
Het netwerk Geregeld (NG)	1.801.680
Wegwerkzaamheden Beter in Beeld (WbiB)	1.081.680
De auto als sensor (DAAS)	200.000
Verkeersmodellen voor korte termijn (BOSS)	1.077.840
Communicatie	780.000
RVM Maatregelen op straat (MOS)	7.880.000
Subtotaal doelmatig (auto)netwerk	72.758.360
	106.959.360

Tot en met 2020 zullen regionale overheden voor € 500 mln. aan maatregelen uitvoeren uit het VERDER maatregelenpakket. De provincie neemt de uitvoering van € 107 mln. aan maatregelen voor haar rekening. De financiële bijdrage van de provincie aan VERDER is € 185 mln.

Bijlage 5 Overzicht toekomstige investeringen

In bijlage 1 van de Tussenbalans zijn specifieke ontwikkelingen gesignaleerd waarvan nog niet is aan te geven of ze passen binnen de restopgave van het Richtprogramma. De provinciale bijdrage aan deze ontwikkelingen en maatregelen is indicatief geraamd op € 199,6 mln. Onderstaande tabel geeft een overzicht met de totale raming per beleidsonderdeel.

Indicatie extra provinciale investeringen tot 2020 Indicatieve ramingen in miln. euro	
Bereikbaarheid (bijlage 1, blz. 15)	
1: Zuidelijke ontsluiting WERV gebied	
2: N201 Vreeland-A2	
3: N237 Utrecht-Soesterberg (extra)	
4: A12-zone, incl. N408-Liesbosch	
5: VERDER-pakket (bereikbaarheid werkkernen)	
6: Inpassing aansluiting A-wegen	
Subtotaal bereikbaarheid	70
Fiets (bijlage 1, blz. 28)	
7: Subtotaal fiets	33,6
Veiligheid (bijlage 1, blz. 36)	
8: Beleidsuitwerking parallelwegen	
9: Aan te pakken verkeersonveiligheidspunten	
10: Voorkeursroute Heuvelrug (Bajonet), extra	
11: N226 Woudenberg-Leusden	
12: N226, ontsluiting Schuttershoef incl. veiligheid	
13: N228 Montfoort-A12 (excl. Rijnenburg)	
14: N411 Utrecht-Bunnik	
15: N409 aansluiting rondweg Houten	
16: N237 Oost Soesterberg-Amersfoort	
17: Aanpak onveiligheid rotondes	
18: Essentiële Herkenbh. Kenmerken, w.o. verbredingen	
18: ROV budget t/m 2014 op niveau houden van peil 2012	
20: Infra maatregelen gemeenten met bovenregionaal karakter	
Subtotaal	56
Leefbaarheid (bijlage 1, blz. 43)	
21: Veenendaal noord: Voorpoort	
22: Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding	
23: Oversteekbaarheid (programma)	
24: Verdiepte aanleg N201 Vinkeveen	
25: Sociale veiligheid fietsers	
26: Uitvoeringsprogramma duurzaam verlichten	
27: Inpassing A-wegen (kwaliteit leefomgeving)	
Subtotaal	40
Totaal	199,6

De investeringen zijn geprioriteerd in hoog, middel en laag. Dit geeft de volgende verdeling.

Per prioriteit	Hoog	Middel	Laag	Totaal
Bereikbaarheid	22,5	47,5	0	70
Fiets	12,9	12,7	8	33,6
Veiligheid	37	19	0	56
Leefbaarheid	12	17	11	40
Totaal	84,4	96,2	19	199,6

Bedragen in € * 1.000

Toelichting per post:

<u>1: Zuidelijke ontsluiting WERV gebied (Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal)</u>

Ten aanzien van de zuidelijke ontsluiting van het WERV gebied wordt uitgegaan van een tweede oeververbinding. Indien uit nadere studie naar een 2e oeververbinding blijkt dat de huidige Rijnbrug ook na 2020 een bijdrage kan leveren aan een verbeterde bereikbaarheid, een verbeterd leefmilieu en verkeersontlasting in Rhenen, dan wordt van de provincie Utrecht een financiële bijdrage verwacht die hoger is dan de € 2,5 mln. euro die in het

Richtprogramma is voorzien. Het provinciale belang van een verbeterde bereikbaarheid is gekoppeld aan de woningbouwopgave in het WERV-gebied en de bereikbaarheid van economische en recreatieve 'hot-spots' (zoals Ouwehands en Food Valley).

2: N201 Vreeland-A2
De brug over het Amsterdam Rijnkanaal in de N201 wordt vernieuwd. De huidige plannen gaan uit van 2x1. Voor de doorstroming zijn 1 of 2 extra rijstroken beter. De meerkosten van een 2x2 oplossing zullen vrijwel zeker voor rekening van de provincie moeten komen. De te verwachten baten staan niet in verhouding tot deze kosten. Dit was voor de provincie aanleiding om geen verzoek aan RWS te doen om de 2x2 optie open te houden. Een verkeerskundige verkenning naar maatregelen ter verbetering van de doorstroming op het traject A2-Vreeland die bijdragen aan het behalen van de bereikbaarheidsdoelstelling, is vrijwel afgerond. Veiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen maken onderdeel uit van de voorkeursoplossing.
De brug over de Vecht in de N201 te Vreeland is in 2031 afgeschreven. Met de gemeente Loenen is afgesproken dat dan wordt onderzocht of de brug kan worden vervangen door een aquaduct.

3: N237 Utrecht-Soesterberg (extra)
Het BOR-project N237 bevat een reeks aan maatregelen tussen Utrecht en Amersfoort ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Tijdens de uitwerking van de deelprojecten is gebleken dat de beschikbare BOR-gelden niet toereikend zijn om ook rekening te houden met veiligheids- en leefbaarheidsaspecten.

4: A12-zone incl. N408-Liesbosch
Plannen van centrumontwikkeling van Nieuwegein (en ontwikkeling bedrijventerrein Laagraven) zullen extra verkeersdruk geven op de N408-N409. Naar verwachting zijn aanpassingen noodzakelijk aan het provinciale wegennet die niet voorzien zijn in het Richtprogramma. Ook lange termijnplannen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de A12 zone voor o.a. woningbouw, vragen om een provinciale bijdrage ten behoeve van verbetering van de bereikbaarheid op het onderliggend wegennet en verbetering van regionaal OV.

5: VERDER-pakket (bereikbaarheid werkkernen)
Partijen hebben op het totaalprogramma van € 500 mln. een overplanning geaccepteerd van circa € 40 mln. Het is denkbaar dat uitvoering van een deel van de overplanning wenselijk blijkt. De provincie voert voor € 107 mln. aan VERDER maatregelen uit. De VERDER dekking per maatregel is gemaximeerd. Eventuele budgetoverschotten moeten door de uitvoerende organisatie worden bijgelegd. Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat er geen indexering plaats zal vinden op de VERDER budgetten.

6: Inpassing aansluiting A-wegen
Als bij uitbreidingen aan het hoofdwegennet aansluitingen van provinciale wegen worden aangepast komen de kosten hiervan voor rekening van het rijksproject. Het is niet zeker in hoeverre rijksprojecten de knelpunten rondom de aansluitingen op het onderliggende wegennet oplost. Het is denkbaar dat het oplossen hiervan voor rekening van de provincie komt. Hiermee is in het Richtprogramma geen rekening gehouden. Dit betreft ook een eventuele bijdrage aan de inpassing Planstudies Ring en Driehoek.
De lange termijn studie A12-BRAVO wordt geactualiseerd met een doorkijk naar de toekomst incl. Rijnenburg.

7: Beleidsuitwerking fiets
Zie hoofdstuk 1.3. (blz. 28) voor een overzicht van de voorziene extra investeringen fiets.

8: Beleidsuitwerking parallelwegen
De begin 2011 op te leveren Nota Parallelwegen langs provinciale wegen bevat richtlijnen voor de aanleg en vormgeving van parallelwegen. Aan de hand van deze richtlijnen is de vormgeving van de bestaande parallelwegen die in beheer zijn bij de provincie Utrecht getoetst. Hieruit volgt een overzicht van de knelpunten op bestaande parallelwegen. Verbetering van de parallelwegen die het meest afwijken van de richtlijnen gaat naar verwachting zo'n € 20 mln. kosten (zeer indicatief). Ook indien binnen deze categorie nog een nadere prioritering zou plaatsvinden dient rekening gehouden te worden met een extra investering voor de aanpak van de allergrootste knelpunten.

9: Aan te pakken verkeersonveiligheidsknelpunten
Bij de keus voor de aanpak van onveilige locaties en weggedeeltes hanteren we een methodiek die gebaseerd is op het aantal letselongevallen per 500 meter over de afgelopen zes jaar. Op grond van deze methodiek is een prioritering gemaakt van de meest onveilige weggedeeltes. Naast deze methodiek is ook onderzocht welke situaties op de provinciale wegen op basis van de wegkenmerken als onveilig beschouwd mag worden. Deze 'subjectief'onveilige locaties zijn eveneens in beeld gebracht. Los van de bovenstaande lopende studies en uitvoeringsprojecten zal naar verwachting een investering nodig zijn om de overige onveilige locaties aan te pakken.

10: Voorkeursroute Heuvelrug-noord (Bajonet)
De route N226-N224-N227 ('Bajonet') is aangewezen als doorgaande route voor verkeer tussen de A12 en de A28. In 2010 is met een verkenning naar de mogelijkheden om met name de doorstroming en verkeersveiligheid op deze route te verbeteren. Vanwege de sterke relatie tussen deze verkenning en het onderzoek naar de verkeerskundige gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in Woudenberg zullen de onderzoeken (waar nuttig) worden geïntegreerd. De verkenning zal leiden tot een maatregelenpakket. De maatregelen die sec de doorstroming verbeteren, zullen geheel of deels gefinancierd worden uit het VERDER-programma. De middelen voor veiligheid dienen door de provincie (en mogelijk deels door de gemeente Woudenberg) aangevuld te worden.

11: N226 Woudenberg-Leusden
Mede in verband met het bestuursakkoord woningbouw Tabaksteeg wordt een verkenning uitgevoerd naar de aanpak van de onveiligheid van de aansluiting op de N226. Er zal waarschijnlijk een behoorlijke investering nodig zijn om de onveilige situatie op te heffen.

12: N226 ontsluiting Schuttershoef incl. veiligheid
In het kader van de landinrichtingsplannen ten noordwesten van Leusden en als gevolg van de nieuwe Maanweg zijn naar verwachting aanpassingen op de N226 nodig. Daarbij zal de onveilige situatie bij de kruising met de Schutterhoeflaan betrokken worden.

13: N228 Montfoort-A12 (excl. Rijnenburg)
Voor de N204 is een verkeerskundige verkenning afgerond naar maatregelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid, het fietscomfort en de doorstroming van het autoverkeer. De verbeterde N204 moet bijdragen aan het ontlasten van de route Montfoort-De Meern over de N228. Voor de N228 zal een voorstel worden ontwikkeld om de route Motnfoort-De Meern duurzaam veilig te maken. Dit zal afgestemd worden met de planontwikkeling voor Rijnenburg.

14: N411 traject Utrecht-Bunnik
In 2010 zal de voorkeursoplossing met bijbehorend maatregelenpakket bekend zijn om de verkeersveiligheid op de N411 tussen Utrecht en Bunnik te verbeteren. De maatregelen zijn er hoofdzakelijk op gericht het aantal letselongevallen te laten afnemen.

15: N409 aansluiting rondweg Houten
Er loopt een verkenning naar de aanpak van de onveiligheid en congestie nabij de aansluiting met de rondweg Houten. Naar verwachting is het maatregelenpakket voor het oplossen van de problematiek in de eerste helft van 2011 gereed.

16: N237 Oost traject Soesterberg-Amersfoort
In overleg met onder andere de gemeenten Soest en Amersfoort wordt de reconstructie van de N237-oost voorbereid om de weg verkeersveiliger te maken. Op basis van het provinciale verkeersveiligheidsbeleid moet de weg volgens de ‘duurzaam veilig’ normen worden ingericht. Onderdeel daarvan is het ombouwen van fietspaden naar parallelwegen. Hiervoor moeten veel bomen worden verwijderd. Belangrijke randvoorwaarde in het project is echter dat de groene uitstraling van de weg met laanbomen gehandhaafd blijft. Het verwijderen van vrijwel alle (laan)bomen is geen optie. Onderzocht wordt of verbeteringen van de verkeersveiligheid kan worden gerealiseerd zonder een al te grote aantasting van de groene inpassing. Door de complexe inpassing is naar verwachting meer budget nodig dan voorzien. Een en ander heeft geen gevolgen voor besluiten over de verdiepte ligging van een ander deel van de N237.

17: Aanpak onveiligheid rotondes
Enkele jaren ervaring met meerstrooksrotondes heeft voortschrijdend inzicht opgeleverd over de doelmatigheid van de rotonde-inrichting als het gaat om de verkeersveiligheid en de doorstroming. Inmiddels zijn inrichtingseisen opgesteld voor ‘turborotondes’. Turborotondes blijken op veiligheid en doorstroming aanmerkelijk beter te scoren dan meerstrooksrotondes. In 2010 is door middel van een beleidsuitwerking in kaart gebracht in hoeverre de veiligheid en doorstroming op onze tweestrooksrotondes verbetering behoeft en waar dit met prioriteit moet worden opgelost door het ombouwen van meerstrooksrotondes tot turborotondes.

18: Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) w.o. verbredingen.
In 2010 zal in het kader van de investeringsimpuls het aanbrengen van dubbele asmarkeringen (onderdeel van de EHK) worden afgerond. De maatregel is soms in samenhang uitgevoerd met de veiligheidsmaatregel ‘bermverhardingen’ (bij veel eenzijdige ongevallen speelt de afwezigheid van een verharde berm een rol).

19: ROV budget t/m 2014 op niveau houden van peil 2012

De expertise voor gedragsbeïnvloeding is -behalve bij grotere gemeenten als Utrecht en Amersfoort – bij gemeenten veelal niet in voldoende mate aanwezig. De expertise wordt dan ingebracht door provincie en ROV. De uitvoering ligt weer bij gemeenten. Voorwaarde is dat provincie en ROV-Utrecht over voldoende middelen (geld en kennis/menskracht) beschikken om de benodigde kennisondersteuning te geven. Tot en met 2014 is hiervoor extra budget nodig boven de structureel uit de BDU beschikbaar gestelde middelen voor het ROV.

20: Infra maatregelen gemeenten
Gemeenten treffen ook infrastructurele maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Kaderwetgemeenten kunnen voor inframaatregelen een regionale bijdrage aanvragen bij het BRU. De overige gemeenten zijn voor ondersteuning aangewezen op de provincie. Sinds 2008 kent de provincie wegens onvoldoende bestedingsruimte in de BDU, geen bijdragen meer toe voor gemeentelijke infra maatregelen. Gemeenten hebben aangegeven hieraan wel behoefte te hebben. Op basis van integrale gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen kan het wenselijk zijn een financiële bijdrage te leveren aan het oplossen van infrastructurele problemen met een bovenregionaal karakter.

21: Veenendaal Noord: Voorpoort
De gemeente Veenendaal streeft naar een betere ontsluiting van het bedrijventerrein de Voorpoort. Daarbij is ambtelijk een voorkeur uitgesproken voor een vervangende route voor de bestaande N233. Het provinciale belang, kwaliteit fietsroute en leefbaarheid, maakt dat de gemeente dat belang bij een vervangende route graag vertaald ziet in een financiële bijdrage aan de oplossing. Financieel gezien vormt een ongelijkvloerse spoorkruising de grootste post.

22: Uitvoeringsprogramma geluidhinderbestrijding
Beleidsmatig is ervoor gekozen een tandje verder te gaan dan de wettelijke grens als het gaat om terugdringen wegverkeerslawaai. In het kader van Europese richtlijnen is deze hogere ambitie bevestigd. De strategie is gericht op het toepassen van geluidsreducerend asfalt teneinde de leefbaarheid te vergroten en het aantal woningen dat geluidsoverlast ondervindt te beperken (inmiddels leert de ervaring dat geluidsreducerend asfalt minder lang mee gaat dan gedacht). Voor het uitvoeren van alle maatregelen is meer budget nodig dan voorzien in het Richtprogramma.

23: Oversteekbaarheid (programma)
In 2008 is het beleid t.a.v. de oversteekbaarheid van provinciale wegen vastgesteld. Er is een begin gemaakt met de uitvoering ervan. In 2010 volgen voorstellen voor het vervolg van de realisatie van dit (deel)programma.

24: Verdiepte aanleg N201 Vinkeveen
De gemeente De Ronde Venen maakt zich sterk voor een stedenbouwkundige verbinding tussen beide gedeeltes van de woonkern Vinkeveen. Hoewel er geen primaire mobiliteitsdoelstelling verbonden is aan de door de gemeente gewenste verdiepte ligging van de N201 is er i.h.k.v. gebiedsontwikkeling een overeenkomst tussen provincie en gemeente in voorbereiding. Een verzoek om een provinciale bijdrage is goed denkbaar.

25: Sociale veiligheid fietsers
De sociale veiligheid op de provinciale wegen is op onderdelen onvoldoende geborgd. Dit kan worden opgevangen door verbeterde verlichtingsplannen. Een programma voor de aanpak van sociale veiligheid is nagenoeg afgerond en komt beschikbaar voor besluitvorming.

26: Uitvoeringsprogramma duurzaam verlichten
De provincie heeft haar beleid bepaald voor verlichting van provinciale wegen. Vanuit de leidraad ‘nee, tenzij’ is een meerjarenprogramma in opbouw, op grond waarvan het beleid vormgegeven kan worden. Innovatieve maatregelen maken hiervan onderdeel uit. Niet alle maatregelen kunnen gerealiseerd worden uit reguliere vervangingsbudgetten.

27: Inpassing aansluiting van rijkswegen (kwaliteit leefomgeving)
Met name de ingrijpende werkzaamheden aan de Ring Utrecht en rond A1-A27-A28-knooppunt Hoevelaken bieden kansen als het gaat om verbetering van de recreatieve en ecologische verbindingen tussen stad en natuur. Met name langs de NRU (Noorderpark), de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd (Amelisweerd en Kromme Rijn) en de A28 onder Amersfoort liggen kansen om de toegankelijkheid en de landschappelijke accentuering van bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie te versterken. De financiële crisis is een bedreiging om op dit punt daadwerkelijk een slag te maken, omdat de rijksbudgetten weinig ruimte laten voor aanvullende investeringen op dit punt. Mogelijk ligt hier een aanvullende rol voor de provincie.

Bijlage 6 Samenvatting Mobiliteitsbalans 2009 van het KiM

Uit de mobiliteitsbalans 2009 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt dat de mobiliteit van Nederlanders nog steeds groeit, maar niet meer zo sterk als in de jaren tachtig en negentig. Tussen 2000 en 2008 steeg het aantal reizigerskilometers over de weg met vijf procent en tussen 2000 en 2007 over het spoor met negen procent. Het goederenvervoer groeide tussen 2000 en 2008 met 21 procent.
De laatste jaren is het tijdsverlies door files en verkeersdrukte ongeveer gelijk gebleven. De verkeersveiligheid is in het algemeen toegenomen, maar dat geldt niet voor fietsers. Door schonere auto's veroorzaakt het verkeer minder luchtvervuiling. De uitstoot van CO2 neemt sinds 2006 licht af.
Het verleden leert dat we ons tijdens een economische crisis niet veel minder gaan verplaatsen. Het woon-werkverkeer neemt wel af, maar het vrijetijdsverkeer groeit. Er zijn wel minder files en verkeersdrukte op de hoofdwegen. Goederenvervoer is wel gevoelig voor schommelingen in de economie.

Niet vaker op pad, wel langere afstanden
Sinds 1985 is de mobiliteit van de bevolking met 40 procent toegenomen. Dat komt niet doordat we vaker op pad gaan, maar als we op pad gaan leggen we gemiddeld langere afstanden af. Zowel in 1985 als in 2008 verplaatsen Nederlanders zich gemiddeld drie keer per dag. Het aantal kilometers steeg echter van 28 naar 35 kilometer per persoon per dag. Van alle verplaatsingen in Nederland ging in 2008 de helft per auto, een kwart met de fiets, 17 procent te voet en 5 procent met trein, bus, tram en metro.
Het autogebruik is sinds 1985 met 54 procent toegenomen. Belangrijke oorzaken zijn de groei van de bevolking, de toename van het aantal werkende mensen, de grotere woon-werk afstanden en het feit dat mensen vaker en verder van huis vrijetijdsactiviteiten ondernemen. Daarnaast hebben hogere inkomens en lagere kosten voor autogebruik geleid tot meer autobezit. Vooral de tweede auto is in opmars: één op de vijf huishoudens heeft meer dan één auto. Tussen 2000 en 2008 groeide het autogebruik met 10 procent.
Het gebruik van de trein nam sinds 1985 eveneens fors toe met meer dan een verdubbeling van het aantal treinkilometers. De invoering van de OV-studentenkaart zorgde in 1991 in één klap voor een groei van 40 procent. Tussen 2000 en 2007 nam het treingebruik met ruim 9 procent toe. De groei van de bevolking, de gestegen koopkracht, de OV-studentenkaart en het feit dat treinen meer op tijd rijden, zijn oorzaken van groei. Ook de files op de wegen en de gestegen benzineprijzen droegen daaraan bij. Duurdere treinkaartjes hadden een negatief effect op het treingebruik. Het gebruik van bus, tram en metro is tussen 2000 en 2007 stabiel gebleven.

Goederenvervoer is steeds meer internationaal en intercontinentaal
Het goederenvervoer is tussen 2000 en 2008 met 21 procent gestegen, gemiddeld met 2,4 procent per jaar. Het internationale vervoer steeg harder (met 27 procent) dan het binnenlandse vervoer (met 11 procent). Het aandeel van het internationale vervoer in het totale goederenvervoer wordt steeds groter.
In 2008 was 66 procent van het goederenvervoer internationaal. In 2008 ging 41 procent van het goederenvervoer over de weg, 3 procent over het spoor, 31 procent over zee, 18 procent over de binnenwateren en 7 procent via pijpleidingen. In tonnen vracht zat de grootste toename tussen 2000 en 2008 bij de zeevaart en het wegvervoer. In procenten groeide het goederenvervoer over het spoor in deze periode het sterkst (met 62 procent). De omvang is nog steeds klein, maar het goederenvervoer over het spoor is bezig aan een comeback. De groei van de economie is de belangrijkste oorzaak van de stijging van het goederenvervoer. Een steeds groter deel van de Nederlandse goederenmobiliteit hangt samen met de in- en uitvoer van goederen.
Ons land dient het nationaal inkomen steeds meer in de dienstverlening en steeds minder met de productie van goederen, wat een dempend effect heeft op de groei van het goederenvervoer.
Ook worden er steeds meer duurdere producten van hogere kwaliteit gemaakt. De omzet stijgt daardoor in geld, maar niet in hoeveelheid.

Stabilisering groei tijdsverlies
In de periode van 2000 en 2008 steeg het tijdsverlies door files en verkeersdrukte op de hoofdwegen met 55 procent. De omvang van het verkeer groeide met 14 procent. Zowel het tijdsverlies door files en verkeersdrukte als de hoeveelheid verkeer, is sinds halverwege 2006 echter ongeveer gelijk gebleven. Het grotere tijdsverlies is voor 62 procent terug te voeren op de toename van het aantal inwoners, banen en auto's.
De verlaging van de belasting op de vergoeding van het woon-werkverkeer in het Belastingplan 2004, snelheidslimieten en trajectcontroles, het weer, ongevallen en wegwerkzaamheden hebben voor nog eens 10 procent tijdsverlies gezorgd.
De verhoging van de brandstofprijs heeft het tijdsverlies met 9 procent teruggebracht. De aanleg van nieuwe wegen, extra rijstroken en verkeersmanagement hebben geleid tot een dempend effect van 11 procent op de stijging van het tijdsverlies. Zonder die maatregelen was de groei uitgekomen op 66 procent.
Voor weggebruikers is de betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk. Het gaat dan om de mate waarin de weggebruiker de reistijd op bepaalde momenten van de dag kan voorspellen. Hoe groter de afwijking van de gemiddelde reistijd (inclusief files), des te kleiner is de voorspelbaarheid. Door de jaren heen is de voorspelbaarheid van reistijden tijdens de ochtendspits vrijwel constant gebleven. In de dalperiode en tijdens de avondspits is de afwijking van de gemiddelde reistijd groter geworden.

Verkeersveiligheid: ontwikkeling bij automobilisten positiever dan bij fietsers
Ondanks de groei van de mobiliteit neemt de verkeersveiligheid nog steeds toe. Tussen 2000 en 2008 daalde het aantal verkeersdoden met 36 procent tot 750. Het aantal mensen dat na een verkeersongeluk in een ziekenhuis terecht komt, daalde veel minder sterk, namelijk met slechts 2 procent tot 18.190 in 2007.
In 2007 viel 53 procent van de verkeersdoden onder de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers en motor- en scooterrijders. Van de ziekenhuisgewonden behoorde 73 procent tot die groep.
De daling van het aantal verkeersdoden is onder fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers minder groot dan onder inzittenden van auto's. Het aantal fietsers dat na een ongeval in het ziekenhuis terecht komt, nam de afgelopen jaren zelfs toe. Voor ruim driekwart deed die stijging zich voor bij fietsers van boven de 40 jaar. Waarschijnlijk komt dat doordat 40-plussers meer zijn gaan fietsen.
De groei van de mobiliteit in de periode 2000-2008 heeft geleid tot een toename van het aantal verkeersdoden met ongeveer 7 procent. Daarentegen staat een daling van 42 procent door maatregelen als aanpassing van de infrastructuur (30- en 60 km/uur-wegen), voorlichting, educatie, handhaving en vervoertechnologie (bijvoorbeeld airbags, ABS).

Minder luchtvervuiling
Het verkeer en vervoer veroorzaakt een aanzienlijk deel van de milieuproblemen in Nederland. Het gaat dan om de luchtkwaliteit (door uitstoot van verzurende stoffen en fijn stof), het broeikaseffect en geluidsoverlast. In 2007 was het verkeer en vervoer verantwoordelijk voor 19 procent van de uitstoot van broeikasgassen (vooral kooldioxide, CO2), voor 27 procent van de uitstoot van verzurende stoffen (zoals stikstof) en voor 32 procent van de uitstoot van fijn stof. Bijna een derde van de bevolking heeft last van verkeersgeluid.
Door de invoering van onder andere de katalysator voor benzinemotoren en het roetfilter voor dieselmotoren is de lucht schoner geworden. Ondanks de stijging van de verkeersomvang daalt de uitstoot van verzurende stoffen en fijn stof. De uitstoot van CO2 daalt voor het eerst sinds 2006, maar licht. Het positieve effect van zuiniger motoren valt weg tegen de gemiddeld steeds zwaardere auto's die mensen kopen.
De vermindering van het geluid door geluidswerende maatregelen op en langs snelwegen, zoals schermen en stiller asfalt, is in het laatste decennium teniet gedaan door het toenemende verkeer.

Maatschappelijke kosten verkeer: ongevallen grootste post
De kosten van de files en vertragingen, verkeersongevallen en milieuschade door verkeer, lagen in 2008 tussen minimaal 15 en 26 miljard euro per jaar. De grootste kostenpost betreft de verkeersongevallen: tussen 10,4 en 13,6 miljard euro. De milieuschade wordt becijferd op 2 tot 8,5

miljard euro. Files en vertragingen kosten tussen 2,8 en 3,6 miljard euro. Deze kosten zijn in 2008 ten opzichte van 2007 met 7 procent gestegen.

Economische crisis: minder files

De tweede oliecrisis van 1979, de economische dip van 1993 en de het uiteenspatten van de internetzeepbel in 2002 laten zien wat de invloed is van economische crisis op de mobiliteit. De invloed op het autoverkeer blijkt niet zo groot te zijn. Het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer daalt, maar het gebruik van de auto voor vrije tijd en studie neemt toe. Er zijn daardoor minder files in tijden van economische crisis. Het goederenvervoer is gevoelig voor economische ontwikkelingen. Volgens berekeningen op basis van ramingen van het CPB en cijfers van het CBS zou de huidige crisis gevolgen hebben voor de verkeersomvang en de files in 2009 en 2010. De verkeersomvang op het hoofdwegennet zou in 2009 met een half procent tot 2 procent dalen en in 2010 weer licht stijgen met een half procent. Dit zou leiden tot een sterke vermindering van de files, mogelijk zelfs met 8 tot 15 procent in 2009 en nog eens met 3 procent in 2010. Bij het vrachtverkeer zou in 2009 een daling van 2,5 tot 3,5 procent optreden en in 2010 een daling van 0,3 procent.