



## 2012MME53 bijlage Startnotitie Mobiliteitsplan Provincie Utrecht

### Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	2
2.	Aanleiding voor een nieuw Mobiliteitsplan .....	2
2.1.	Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen .....	2
2.2.	Inhoudelijke ontwikkelingen en trends .....	3
2.3.	Lessons learned van het huidige SMPU+ .....	6
3.	Het Mobiliteitsplan: keuzes op inhoud, positie en vorm .....	7
3.1.	Inhoud van het nieuwe Mobiliteitsplan .....	7
3.2.	Positie van het nieuwe Mobiliteitsplan .....	8
3.3.	Vorm van het nieuwe Mobiliteitsplan .....	9
4.	Planning en organisatie .....	10
4.1.	Planning .....	10
4.2.	Organisatie.....	10
5.	Conclusies: opzet en afbakening van het Mobiliteitsplan .....	11

## 1. Inleiding

De Provincie Utrecht gaat een nieuw Mobiliteitsplan<sup>1)</sup> opstellen. Deze startnotitie schetst de aanleiding, geeft een doorkijk naar het op te stellen plan en gaat in op de planning en organisatie voor de totstandkoming. De startnotitie sluit af met een samenvattende paragraaf over de opzet en afbakening van het Mobiliteitsplan.

## 2. Aanleiding voor een nieuw Mobiliteitsplan

Het Strategisch Mobiliteitsplan van de Provincie Utrecht (SMPU 2004 – 2015) is eind 2003 door Provinciale Staten vastgesteld en begin 2008 door Provinciale Staten op basis van het nieuwe rijkskader<sup>2)</sup> geactualiseerd tot een SMPU+ met planhorizon 2020. Zowel politiek-bestuurlijke als inhoudelijke ontwikkelingen – die op elkaar ingrijpen – vragen om een heroriëntatie van het verkeers- en vervoersbeleid van de Provincie Utrecht en een vernieuwing van het vigerende SMPU+.

### 2.1. Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen

#### *Decentralisatie en deregulering door verandering van kaders en regelgeving*

Het adagium ‘je gaat erover of niet’ en het rijksvoornemen tot decentralisatie (regionaal maatwerk) van taken en bevoegdheden en bestuurlijke opschaling van het provinciale bestuur krijgen concreter vorm. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) biedt als nieuw landelijk kader meer ruimte aan de decentrale overheden op onder meer het vlak van ruimtelijk-economische taken. Het CoalitieAkkoord<sup>3)</sup> van de Provincie Utrecht focust op vijf kerntaken (economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en milieu, bereikbaarheid en cultuurhistorie) die vooral betrekking hebben op het fysieke domein.

Het Kabinet wil per 1 januari 2013<sup>4)</sup> de stadsregio's opheffen en in Amsterdam/Almere en de Zuidvleugel vervoerregio's vormen die op basis van vrijwillige samenwerking werken aan een samenhangend regionaal beleid en efficiënte uitvoering van de verkeers- en vervoerstaken. Daarbuiten worden taken en bevoegdheden van de stadsregio's overgedragen aan de betreffende provincies. Dit betekent (onder voorbehoud van besluitvorming in de Eerste en Tweede Kamer) dat de verkeer en vervoertaken en de daarbij behorende financiële middelen van het BRU zullen worden ondergebracht bij de Provincie Utrecht, passend bij het schaalniveau van de taak en het ruimtelijk-economisch profiel van de provincie.

Niet alleen wordt er gedecentraliseerd, ook wordt regelgeving vereenvoudigd met de op komst zijnde Omgevingswet die de vigerende Planwet Verkeer en Vervoer (naar verwachting in 2014) zal vervangen. Volgens de huidige inzichten vervalt daarmee de verplichting tot een doorvertaling van het landelijke kader naar verkeers- en vervoerplannen op decentraal niveau. Dit betekent dat beleidsvisies – zoals het nieuw op te stellen Mobiliteitsplan – vrijwillig en alleen zelfbindend zijn<sup>5)</sup>. Essentiële onderdelen uit bovenliggende kaders (de SVIR voor de provincies en de PVVP's voor de regio's en gemeenten) hoeven niet meer noodzakelijkerwijs te worden overgenomen.

---

<sup>1)</sup> ‘Mobiliteitsplan’ fungeert als werktitel

<sup>2)</sup> De Nota Mobiliteit

<sup>3)</sup> CoalitieAkkoord Provincie Utrecht 2011 – 2015, *Focus, Vertrouwen, Oplossingsgericht*

<sup>4)</sup> Kamerbrief over de visie nota bestuurlijke inrichting, 1 maart 2012

<sup>5)</sup> Deze lijn is reeds toegepast in de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (WRO).

Met de afschaffing van de Planwet Verkeer en Vervoer en de invoering van de omgevingswet beoogt de regering een versnelling en verbetering van besluitvorming in het brede fysieke domein en een integratie van strategische plannen om beleid duidelijk, herkenbaar en eenduidig te maken. In dit kader wordt ook de mogelijkheid voor één (integraal) strategisch omgevingsplan uitgewerkt.

Juridisch gezien geeft de vigerende Planwet Verkeer en Vervoer nu aanleiding om het SMPU+ te herzien op basis van nieuwe accenten in het nieuwe rijkskader (SVIR) ten opzichte van de Nota Mobiliteit. Dat accent ligt vooral op het belang van bereikbaarheid voor de economie. Het huidige CoalitieAkkoord van de Provincie – waarin ook de actualisatie van het SMPU op basis van het rijksbeleid is aangekondigd – zet daar ook op in: investeringen in infrastructuur en vervoer moeten gericht zijn op het versterken van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden. Een passende bereikbaarheid voor de economische kerngebieden is waar de Provincie naar streeft.

#### *Economische crisis leidt tot bezuinigingen, decentralisatie en deregulering*

De aanhoudende economische crisis leidt tot financiële beperkingen voor overheden, bedrijven en particulieren. Het leidt tot maatregelen om ten tijde van de crisis overeind te blijven maar lijkt ook een transitie naar een anders functionerende maatschappij te bewerkstelligen, zoals een compacte(re) en slagvaardige overheid door decentralisatie en deregulering. Maar ook een samenleving waarin vooral gekeken wordt naar ‘waar je over gaat’ en waarin doelen meer van onderop en door het aangaan van coalities worden behaald.

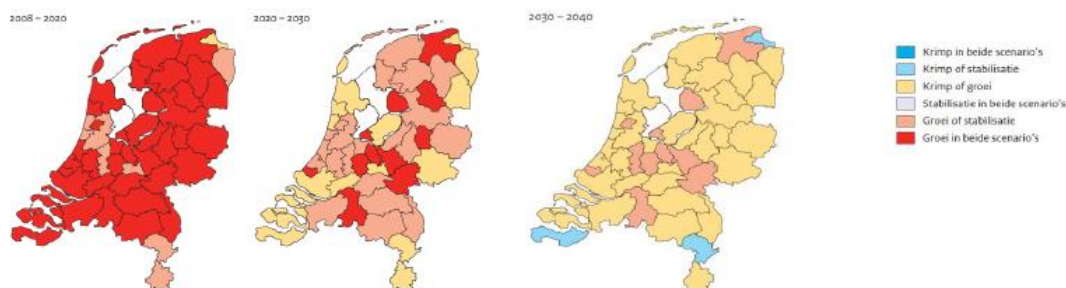
#### *Politiek-bestuurlijke ontwikkelingen nopen tot meer scherpheid en samenhang*

De bovenstaande bestuurlijke ontwikkelingen inclusief veranderingen van wettelijke spelregels hebben impact op de aard van het nieuwe Mobiliteitsplan. Een veelomvattend plan (‘alles kan’) als het huidige SMPU+ past niet meer. Een nieuw Mobiliteitsplan moet scherpheid en samenhang brengen in de inhoudelijke keuzes en helder zijn over het belang, rollen en taken van de Provincie Utrecht in het mobiliteitsbeleid.

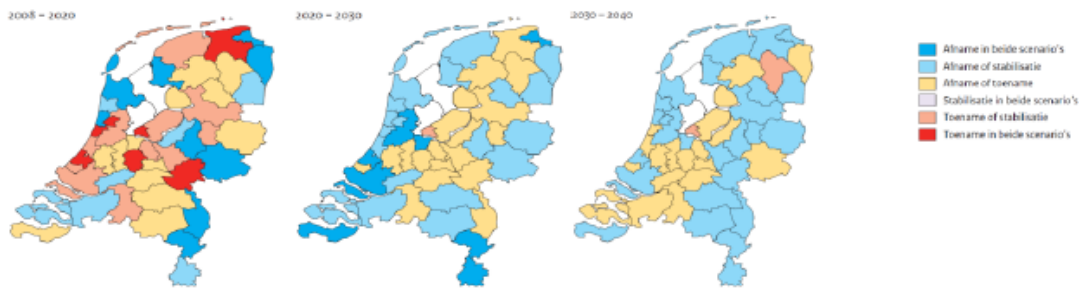
## 2.2. Inhoudelijke ontwikkelingen en trends

#### *Trends: welvaartsgroei, tertiairisering, kennisintensivering en schaalvergroting*

In tegenstelling tot sommige andere regio's waar sprake is van krimp of stabilisering van de economische en demografische ontwikkeling, zal de groei in de provincie Utrecht na 2020 doorzetten, zowel in een laag als hoog scenario.

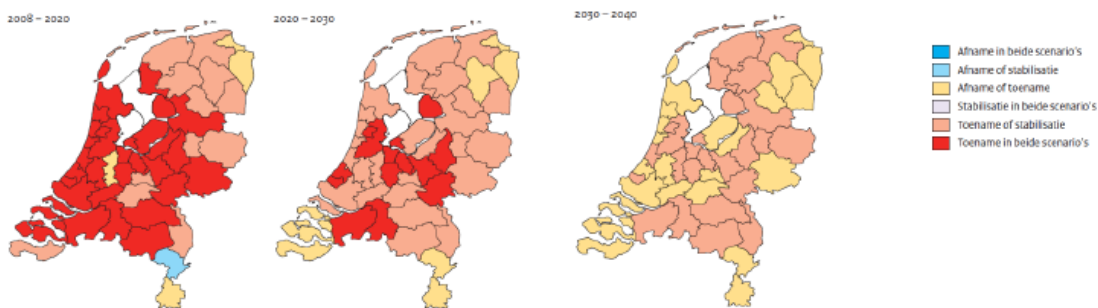


Figuur 1. Bevolkingsontwikkeling in twee scenario's samen (PBL, 2011)



Figuur 2. Werkgelegenheid concentreert zich met name in Midden Nederland (PBL, 2011)

Deze toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de regio heeft een groot mobiliteitsverhogend effect, zowel binnen de provincie als vanuit aangrenzende gebieden. De ontwikkelingen zorgen voor een toenemende ruimtedruk en mobiliteitsdruk en de maatregelen die tot 2020 gepland zijn, volstaan niet om deze ontwikkelingen te faciliteren. Nieuwe maatregelen op het gebied van mobiliteit en verstedelijking zijn nodig voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in de provincie Utrecht en voor de economische ontwikkeling van de provincie, Noordvleugel, Randstad en Nederland.



Figuur 3. Ontwikkeling personenkilometers op een weekday voor twee scenario's samen (PBL, 2011).

Reisafstanden in de provincie Utrecht zullen langer worden, er komt meer kris-krasverkeer (van mono naar polynucleaire structuur<sup>6</sup>) en er zal vaker worden gereisd, onder meer omdat de contactmomenten toenemen in een kennisintensief gebied als Utrecht (relatief zeer hoog aantal kenniswerkers en de centrale ligging).

De provincie Utrecht krijgt daarnaast steeds meer te maken met ontwikkelingen als vergrijzing, digitalisering, een meer autoafhankelijke samenleving (zie kader), schaars wordende grondstoffen en veranderingen in de detailhandel (internetshoppen) door ander consumentengedrag. Dit leidt tot nog onzekere veranderingen in traditionele mobiliteitspatronen.

#### *De autoafhankelijke samenleving*

De samenleving wordt steeds meer autoafhankelijk, zo constateert Hans Jeekel in zijn proefschrift (14 april 2011). 40% van de autoverplaatsingen zijn niet meer op een andere manier te doen en dit percentage neemt snel toe. Rond 2020 is nog slechts voor minder dan de helft van de autoverplaatsingen een alternatief. Een op de vijf Nederlandse huishoudens zijn autoloos. De vraag is hoe zij de autoafhankelijke verplaatsingen gaan uitvoeren of dat zij kansen gaan missen. Jeekel stelt dat voor de armere, de oudere en de autoloze huishoudens bereikbaarheid niet over files en snelle en betrouwbare reistijd gaat maar over tegen betaalbare kosten kunnen meedoen aan de samenleving. Jeekel stelt ook dat de auto in een moeizaam veranderingsproces komt, de auto moet aan stevige klimaatdoelen voldoen en krijgt te maken met een onzekere levering van fossiele brandstof, terwijl alternatieven nog niet breed aanwezig zijn. Hij stelt dat

<sup>6</sup>) Presentatie prof. dr. P. Tordoir, februari 2012.

*Focus op de relatie economie en bereikbaarheid en focus op de reiziger*

Inhoudelijk gezien is het SMPU+ verouderd en beleidsarm omdat projecten en programma's in de uitvoeringsfase zijn beland. Daarnaast is er een accentverschuiving in het landelijke kader: de SVIR. Conform de brief aan de Tweede Kamer d.d. 14 juni 2011<sup>7)</sup> staat ruimtelijk-economische ontwikkeling voorop bij investeringskeuzes voor mobiliteit en water. De nadruk ligt op beter benutten (ook door innovaties) en beheren, minder aandacht is er voor beprijzen en bouwen. De SVIR zet in op het belang van bereikbaarheid voor het vestigingsklimaat en de versterking van de ruimtelijk-economische structuur. De focus bij de uitwerking van de SVIR ligt op stedelijke regio's, achterlandverbindingen, mainports, brainports en greenports met hun specifieke kwaliteiten en bereikbaarheidseisen. De behoefte van de reiziger (de gebruiker) moet centraler komen te staan; een robuust (betrouwbaar) en samenhangend mobiliteitssysteem (met keuzemogelijkheden) bedient de gebruiker beter.

*Meer integraliteit*

De nadruk komt steeds meer te liggen op de samenhang tussen ruimte en mobiliteit. Ook in de SVIR worden ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit sterk aan elkaar verbonden om daarmee de opgaven beter te kunnen aanpakken. Meer integraliteit betekent niet alleen samenhang onderkennen tussen de modaliteiten en tussen infrastructuur en ruimtelijke ordening, maar ook het verbeteren van de bereikbaarheid met behoud van kwaliteit van de leefomgeving en het samen optrekken met andere partijen. Een aanpak waarbij betrokken partijen (overheden, maatschappelijke organisaties, markt) samenwerken, wordt steeds meer als het meest kansrijk gezien en ervaren.

*Provinciaal ruimtelijk kader: focus op binnenstedelijke ontwikkeling en kwaliteit van landelijk gebied*

Het ruimtelijk beleid is verwoord in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) en zet in op twee prioritaire keuzes die doorwerken op de inhoud van het op te stellen Mobiliteitsplan:

- Binnenstedelijke ontwikkeling: dit sluit aan op de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en het openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied
- Versterken van de kwaliteit van het landelijk gebied (aantrekkelijk en bereikbaar)

*Mobiliteitsplan als basis voor de gebiedsagenda*

De gebiedsagenda presenteert een gezamenlijke toekomstvisie van rijk en regio en biedt daarmee de inhoudelijke onderbouwing van mogelijk nieuwe programma's en projecten. De gebiedsagenda maakt vooral 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. De gebiedsagenda is gebaseerd op vigerende nota's en beleidsplannen en bevat dus geen nieuw beleid. Het Mobiliteitsplan is ook een dergelijk beleidsplan dat als basis dient om in de toekomst de gesprekken over de invulling van de gebiedsagenda aan te gaan en via het BO-MIRT afspraken te maken met het rijk.

*Aanknopingspunten uit Tussenbalans SMPU+ voor inhoudelijke richtingen*

In de Tussenbalans uit december 2010<sup>8)</sup> is gekeken in hoeverre de doelen uit het SMPU+ tot dan toe worden behaald en in hoeverre ze nog aansluiten op actuele ontwikkelingen en anticiperen op de toekomst.

---

<sup>7)</sup> Brief aan de Tweede Kamer, 'prioritering investeringen mobiliteit en water', 14 juni 2011, kenmerk IENM/BSK-2011/75625

<sup>8)</sup> Tussenbalans 2010, Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004 – 2020 (SMPU+), december 2010

Hieruit vloeien een aantal aanknopingspunten voort die bruikbaar zijn bij de keuzes voor bijsturing van beleid en investeringen in het nieuwe Mobiliteitsplan, te weten:

- versterken van ketenmobiliteit en keuzes blijven bieden aan de reiziger en vervoerder
- aanpakken van problematiek op regionaal OV (zie ook MIRT-studie)
- optimale benutting van het infrastructuurnetwerk en de samenwerking met regiopartners hierin
- goederenvervoer: stimulering van de verladerssamenwerking om vrachtritten te besparen
- niet alleen inzetten op realiseren van fietsverbindingen maar ook op de verbetering van de kwaliteit: meer samenhang in het provinciaal fietsbeleid bewerkstelligen door als provinciaal 'regisseur' samenwerking te zoeken met andere partijen en het fietsbeleid meer te integreren in het verkeers- en vervoersbeleid in de regio. De fiets moet concurrerender worden met de auto, bijvoorbeeld door het instellen van een norm voor de doorstroming van fietsverkeer of stimuleren van elektrische fiets.
- verkeersveiligheid: inspanningen richten op groepen kwetsbare verkeersdeelnemers.
- kwaliteit van de leefomgeving: doelen uit de SMPU+ heroverwegen en toespitsen op bevoegdheden en rol van de provincie.

#### *Verschuiving planhorizon*

Tot slot is het nodig om de planhorizon overeenkomstig het rijksbeleid te verschuiven van 2020 naar 2028, gelijk aan de SVIR.

Samen met de genoemde politiek-bestuurlijke ontwikkelingen vragen deze inhoudelijke trends en beleidsmatige ontwikkelingen om een actualisatie van het vigerende SMPU+ in termen van speerpunten, prioriteiten en planhorizon.

#### *2.3. Lessons learned van het huidige SMPU+*

Naast de beschreven ontwikkelingen bieden ook de lessons learned van het huidige SMPU+ - zoals deze door de denktank<sup>9)</sup> zijn geformuleerd - waardevolle aanknopingspunten voor hoe een nieuw Mobiliteitsplan er qua inhoud en vorm uit zou moeten zien in de veranderde constellatie van politiek-bestuurlijke en inhoudelijke ontwikkelingen.

De vijf belangrijkste constateringten ten aanzien van het SMPU+ zijn:

1. Het SMPU+ geeft onvoldoende richting en bevat teveel doelen die niet logisch voortvloeien uit een richtinggevend beleidsvisie. Hierdoor is ook de link met de uitvoering (de projecten en programma's) verwaterd.
2. Het sturen op de doelen uit het SMPU+ door middel van indicatoren is lastig omdat de provincie niet op alle geformuleerde doelen ook daadwerkelijk invloed heeft.
3. In het SMPU+ missen belangrijke thema's zoals digitalisering en gedragsbeïnvloeding.
4. De structuur van het SMPU+ met een richtprogramma en uitvoeringsprogramma is te inflexibel om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden.
5. Het SMPU+ is integraal binnen het beleidsterrein mobiliteit maar onvoldoende tussen andere beleidsvelden zoals ruimte en economie.

---

<sup>9)</sup> De denktank bestaat uit een aantal medewerkers van de afdeling MEC en staat aan de lat voor de uitwerking en bewaking van de hoofdlijnen (de rode draad) van het Mobiliteitsplan.

### 3. Het Mobiliteitsplan: keuzes op inhoud, positie en vorm

#### 3.1. Inhoud van het nieuwe Mobiliteitsplan

##### *Voortbouwen op het provinciale ruimtelijke kader*

Het nieuwe Mobiliteitsplan bouwt voort op de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2025 (structuurvisie). De daarin geschetste ruimtelijke ontwikkelingen en de daarmee samenhangende hoofdlijn van het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer zijn het vertrekpunt voor het Mobiliteitsplan.

##### *Hoofdlijn verkeer en vervoer in de structuurvisie*

Wij willen de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling op elkaar afstemmen. Dit betekent dat we bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met de mogelijkheden van de bestaande wegen en OV-verbindingen, en dat we bij eventuele aanpassingen van infrastructuur naast het verbeteren van de bereikbaarheid rekening houden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, stad-landverbindingen, kwaliteit leefomgeving en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Daarbij streven wij vooral naar een bij het vigerende mobiliteitsbeleid passende bereikbaarheid van de belangrijke werkgelegenheidslocaties. Maar ook voor andere bovenlokale functies is het beheersen van de mobiliteitsdruk van belang. Daarvoor is een voldoende robuust netwerk essentieel. Mede daarom zijn de afgelopen jaren een aantal planstudies en verkenningen gestart ter verbetering van de hoofdinfrastructuur en de regionale bereikbaarheid van Utrecht. Deze maken onderdeel uit van het bereikbaarheidspakket VERDER.

Inpassing van nieuwe infrastructuur vraagt in onze regio, vanwege de grote druk op het ruimtegebruik, om zorgvuldige besluitvorming. Hierbij spelen naast bereikbaarheidsafwegingen ook veiligheids-, leefbaarheids- en landschappelijke aspecten een rol.

Omdat het mobiliteitssysteem in onze provincie functioneert als een samenhangend netwerk, moet de keuze voor mobiliteitsmaatregelen zorgvuldig worden afgestemd met andere overheden.

##### *Van 'achteruit kijken' naar 'vooruit kijken'*

Om de toenemende ruimte- en mobiliteitsdruk het hoofd te bieden en in te spelen op actuele ontwikkelingen, is de insteek van het Mobiliteitsplan om niet van knelpunt naar knelpunt (probleem) gedreven te redeneren, maar vanuit een integrale visie op het systeem van mobiliteit en ruimte ambities te formuleren voor de toekomst. Het gaat er niet om wat gisteren een knelpunt bleek maar wat de opgaven van de toekomst zijn en wat prioriteit moet hebben in een aanpak van die opgaven. Bepaal wat nodig is voor een goed functionerend mobiliteitssysteem in 2028 dat bijdraagt aan de economische vitaliteit van de provincie Utrecht en Nederland.

##### *Vertalen van visie naar meetbare doelen*

In een tijd waarin scherpte is vereist, is het van belang om vanuit de beleidsvisie heldere doelen te formuleren als basis voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Daarbij geldt dat het gaat om keuzes op hoofdlijnen die langjarig van kracht kunnen zijn, op basis van doelen die haalbaar zijn vanuit de taken en bevoegdheden van de provincie. De te stellen doelen worden daarbij zo geformuleerd dat ze realistisch en meetbaar zijn (werkbaar doelen om projecten te kunnen verantwoorden).

Tijdens het opstellen van het Mobiliteitsplan komen vragen, maatschappelijke opgaven en dilemma's aan de orde waarover keuzes gemaakt moeten worden. Op basis van trends en ontwikkelingen en de te formuleren ambities en doelen komen deze keuzes aan de orde.

Voorbeelden van te maken keuzes zijn:

- Doelen stellen in relatie tot aandeel in de modal-split per modaliteit of het hanteren van een minimaal kwaliteitsniveau van de verschillende netwerken?
- Bepalen van een strategie hoe om te gaan met het spanningsveld tussen mobiliteit en ruimte; er kunnen tegengestelde belangen t.a.v. benodigd ruimtegebruik en kwaliteit van de netwerken zijn
- Het operationaliseren van de relatie tussen economie en bereikbaarheid
- Is een strategie gewenst waarin mobiliteitswensen worden afgezet tegen maatschappelijke kosten en zo ja, wat is die strategie?
- Zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid gelijkwaardige doelen? Of zijn verkeersveiligheid en leefbaarheid randvoorwaarden voor het doel bereikbaarheid?
- Wil de Provincie Utrecht het verkeer sturen of faciliteren?
- Is een provinciale visie op parkeerbeleid gewenst en zo ja, vanuit welke rol?
- Gaat het Mobiliteitsplan ook over recreatief fietsverkeer?

#### *Bereikbaarheidsindicator*

Om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker te kunnen beoordelen, is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het rijk een bereikbaarheidsindicator ontwikkeld. Deze indicator geeft inzicht in de kwaliteit van de bereikbaarheid over de modaliteiten heen (dus voor het totale mobiliteitssysteem) in samenhang met economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Dit jaar werkt het ministerie van Infrastructuur en Milieu de bereikbaarheidsindicator verder uit zodat deze daadwerkelijk toepasbaar is. In het opstellen van het Mobiliteitsplan worden deze ontwikkelingen nauwgezet gevolgd en toegepast indien gewenst of nodig.

### *3.2. Positie van het nieuwe Mobiliteitsplan*

#### *Mobiliteitsplan is kaderstellend*

De Provincie Utrecht opereert vanuit meerdere rollen:

- Participeren: regisseur, coördinator, ontwikkelaar, deelnemer;
- Stimuleren: facilitator, aanleveren van expertise en capaciteit, subsidies, overleg en informeren;
- Reguleren: kaderstellend, opdrachtgever, toetsend

Het Mobiliteitsplan is kaderstellend; het legt vast binnen welke beleidskaders de provincie invulling geeft aan haar kerntaak *Bereikbaarheid*, vastgesteld door Provinciale Staten.

#### *Vertrekpunt in het aangaan van coalities*

De Provincie Utrecht heeft echter niet alleen een kaderstellende rol; het verkeerssysteem in de provincie bestaat uit samenhangende netwerken van meerdere wegbeheerders. Daarnaast geldt dat er sprake is van opgaven die als provincie niet allemaal eigenstandig zijn in te vullen. De provinciale ruimtelijke structuurvisie schrijft hierover: “Duidelijk is dat alleen een integrale aanpak waarbij alle betrokken partijen, zoals overheden, maatschappelijke organisaties en de markt samenwerken, kansrijk is voor de complexe opgaven. Wie daarbij welke rol vervult is een afgeleide van de vraag wat er moet gebeuren. Rolvervulling mag nooit een doel op zich zijn. En zonder onderling vertrouwen slaagt samenwerking zelden. Ook onorthodoxe en innovatieve oplossingen en durf en daadkracht zijn nodig.”

Dit betekent dat de Provincie Utrecht ook vanuit de rollen ‘participeren’ en ‘stimuleren’ moet opereren. De op te stellen doelen in het Mobiliteitsplan kunnen alleen samen met andere partijen worden gehaald (dit is ook een belangrijke notie uit de Tussenbalans SMPU+, december 2010). Het Mobiliteitsplan bepaalt daarmee ook de kaders waarbinnen de provincie met andere partijen optrekt.

Bovenstaande betekent dat met het oog op de inhoud en omwille van draagvlak het belangrijk is om andere te betrekken bij het proces van totstandkoming van het Mobiliteitsplan. Het proces om het beleid uit te dragen en er uitvoering aan te geven door met andere partijen coalities te vormen, begint al met het *opstellen* van het Mobiliteitsplan; het beleid is met het uitbrengen van deze startnotitie in feite al ‘begonnen’.



Andersom geldt wel dat stakeholders graag samenwerken, maar daarbij behoefte hebben om te weten waar de provincie voor staat. Dit betekent voor het opstellen van het Mobiliteitsplan de provincie in eerste instantie de eigen visie, doelen en keuzes binnen de eigen (bestuurlijke) organisatie zal uitwerken. In die ontwerpfasen is het uiteraard zinvol om input te vergaren bij relevante stakeholders. Daarna zal er ruimte in het proces moeten worden gecreëerd om de visie, doelen en keuzes voor te leggen aan de omgeving, te toetsen bij de relevante stakeholders én waar mogelijk en zinvol in samenspraak aan te scherpen.

#### *Anticiperen op de nieuwe Omgevingswet*

Vanuit de provinciale ruimtelijke structuurvisie bestaat de ambitie om toe te werken naar een *samenhangende* ruimtelijke en verkeersstructuur; beleid en nieuwe projecten moeten elkaar versterken. Dit zou in de beleidsuitwerking (uitvoering) al vorm moeten krijgen. In de huidige situatie is er sprake van een eigenstandig te maken Mobiliteitsplan en een eigenstandig conceptontwerp van de structuurvisie met nadruk op de ruimtelijke ontwikkeling. Bij de voorziene herijking van de provinciale ruimtelijke structuurvisie in 2016 wordt gezien of het Mobiliteitsplan (al dan niet (licht) geactualiseerd ten opzichte van 2014) wordt geïntegreerd in deze herijking van de structuurvisie zodanig dat één integrale omgevingsvisie ontstaat in plaats van twee separate strategische beleidsplannen. Volgens planning is de Omgevingswet in 2016 reeds van kracht en kan cq. moet hier bij de actualisatie van de provinciale structuurvisie in 2016 naar gehandeld worden.

Afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de Omgevingswet zal bij het opstellen van het Mobiliteitsplan nader bekeken worden in hoeverre het (juridisch en praktisch gezien) nodig is om de essentiële onderdelen uit de SVIR over te nemen en hoe de integratie met andere beleidsplannen kan plaatsvinden.

### *3.3. Vorm van het nieuwe Mobiliteitsplan*

#### *Van Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsprogramma*

Voor het nieuwe Mobiliteitsplan is een andere vorm nodig dan die van het huidige SMPU+, een vorm die meer houvast biedt voor de opgaven van de toekomst en tegelijkertijd flexibiliteit inbouwt om in te spelen op de actualiteit. “Vooruit kijken” in de aanpak van opgaven. Wat nodig is, is een visie met een flexibel uitvoeringsprogramma, die al dan niet afhankelijk van de ontwikkelingen ten aanzien van de Omgevingswet op termijn samen opgaan met het provinciale ruimtelijke kader.

Het Mobiliteitsplan zal daarom bestaan uit een relatief bondige en visie en een Mobiliteitsprogramma dat om de vier jaar wordt opgesteld door Gedeputeerde Staten. Dit Mobiliteitsprogramma schetst een beeld van de wijze waarop de Provincie Utrecht uitvoering geeft aan het Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de kaders inclusief een doorvertaling naar voorgenomen projecten tot aan 2028, met nadruk op de komende vier jaar.

Waar de grens exact ligt tussen wat de kaders zijn (het Mobiliteitsplan) en de uitwerking ervan (het Mobiliteitsprogramma) zal tijdens het opstellen van het Mobiliteitsplan helder moeten worden. Het gaat om de juiste balans tussen waar Provinciale Staten over gaat en de ruimte die Gedeputeerde Staten heeft om concreet uitvoering te geven aan het beleid.

Insteek is om het Mobiliteitsplan en het Mobiliteitsprogramma gelijktijdig gereed te hebben.

### *Financiering*

Het belang van meer toekomst vast en tegelijkertijd meer flexibel Mobiliteitsplan, vertaalt zich naast de vorm van het plan ook door naar een andere invulling van de besluitvorming over de financiële middelen.

Op dit moment is er binnen de Provincie Utrecht voor de kerntaak *Bereikbaarheid* geld beschikbaar via de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en de reserve Grote WegenWerken. De reserve Grote WegenWerken wordt jaarlijks met een door Provinciale Staten vastgesteld bedrag aangevuld vanuit de algemene middelen. Provinciale Staten kunnen daar incidenteel extra middelen aan toevoegen. Als onderdeel van het SMPU+ is de besteding van de reserve Grote Wegenwerken voor de gehele looptijd van het plan vastgelegd in een Richtprogramma waardoor niet flexibel kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden.

Om meer flexibiliteit te bewerkstelligen, zal voor het nieuwe Mobiliteitsplan een richtinggevende verdeling van de middelen over speerpunten uit het Mobiliteitsplan nodig zijn. Aan de hand daarvan kunnen Gedeputeerde Staten de middelen flexibel inzetten in eigen projecten, in programma's met cofinanciering (zoals VERDER, RVM en Beter Benutten) en als bijdrage binnen coalities met andere partijen om met partners samen de provinciale doelen te bereiken.

## **4. Planning en organisatie**

### *4.1. Planning*

De planning voor de oplevering van het ontwerp-Mobiliteitsplan aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten was aanvankelijk gericht op respectievelijk oktober en december van dit jaar en een definitieve vaststelling door GS en PS in maart 2013. Vanwege het kabinetsbesluit tot opheffing van de WGR-plus regio's waaronder het BRU is de planning voor het Mobiliteitsplan opgeschoven naar eind 2013. Enerzijds om het beleid voor de gehele provincie pas gereed te hebben als de besluitvorming in de kamers heeft plaatsgevonden en de Provincie Utrecht ook daadwerkelijk over de taken en bevoegdheden van het BRU gaat en anderzijds om de tijd te hebben alle partijen (en de gemeenten in het BRU-gebied in het bijzonder) goed te kunnen betrekken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan.

Globaal gelden de volgende stappen in de tijd:

- april 2012: start intern traject Mobiliteitsplan
- 17 april en 7 mei 2012: Startnotitie in GS respectievelijk de commissie MME
- mei/juni 2012: twee discussiebijeenkomsten met de commissie MME
- juni – september 2012: opstellen ontwerp Mobiliteitsplan
- september – december 2012: consultatie relevante externe partijen
- eerste kwartaal 2013: ontwerp-Mobiliteitsplan in GS en PS
- tweede en derde kwartaal 2013: PlanMer
- vierde kwartaal 2013: ter visie legging
- eerste kwartaal 2014: definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan in GS en PS.

### *4.2. Organisatie*

De totstandkoming van het Mobiliteitsplan moet goed worden georganiseerd. Dit betekent dat de organisatie erop gericht moet zijn het tempo in het proces te bewaken (dit vereist een projectmatige aanpak met duidelijke mijlpalen), maar tevens draagvlak te creëren (dit vereist een zorgvuldig proces). Voor de organisatie van het opstellen van het Mobiliteitsplan heeft dit de volgende consequenties.

De regie ligt bij de gedeputeerde Mobiliteit, Economie en Financiën, de heer Van Lunteren. De totstandkoming van het Mobiliteitsplan wordt intern georganiseerd vanuit de afdeling Mobiliteit,

Economie en Cultuur waarbij ook de andere relevante afdelingen en beleidsvelden binnen de Provincie Utrecht worden betrokken voor input en collegiale toetsing van concepten.

Relevante partijen buiten de provinciale organisatie worden betrokken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan. Dit gebeurt in twee stappen:

- In de ontwerpfasen informeren van partijen over de aanpak en uitgangspunten om tot een Mobiliteitsplan te komen en input vergaren (verwachtingen en ideeën) bij relevante stakeholders (tot aan september).
- op basis van een ontwerp inhoudelijk toetsen en aanscherpen van het Mobiliteitsplan (september - december).

Er wordt bekeken hoe via een mix van inzet van social media (online) en fysieke bijeenkomsten (offline) partijen hun rol krijgen.

*Regiosessies:* In de vier regio's die de provincie Utrecht kent (BRU, Regio Amersfoort, Zuid-Oost Utrecht en Utrecht-West) worden bestuurlijke regiosessies (via het portefeuillehoudersoverleg in de betreffende regio) gehouden met wethouders verkeer en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven.

*Ambtelijke regiosessies:* Ook onderverdeeld naar bovengenoemde vier regio's vinden er ambtelijke regiosessies plaats met vertegenwoordigers van de inliggende gemeenten, Rijkswaterstaat, buurtprovincies en eventueel de vervoerregio's in de Noord- en Zuidvleugel.

*Staten ontmoeten koepelorganisaties:* Een gezamenlijke bijeenkomst met Provinciale Staten, belangenpartijen en maatschappelijke organisaties.

De data van bovengenoemde sessies zijn nog niet bekend, deze worden nog ingepland.

## 5. Conclusies: opzet en afbakening van het Mobiliteitsplan

Zowel de politiek-bestuurlijke, inhoudelijke en beleidsmatige ontwikkelingen en trends als de lessons learned van het huidige SMPU+ bieden waardevolle aanknopingspunten voor hoe het nieuwe Mobiliteitsplan er qua inhoud en vorm uit zou moeten zien en welke positie dit plan zou moeten hebben in de regio en in relatie tot andere beleidsplannen. Deze aanknopingspunten samenvattend kan gesteld worden dat het nieuwe Mobiliteitsplan een plan is dat de *politieke koers tot aan 2028* bepaalt voor de invulling van de provinciale kerntaak *bereikbaarheid* en daarbij:

- **doorpakt op beleidsontwikkelingen**, zoals de prioriteit voor economie, het integrale ruimtelijke kader (de provinciale ruimtelijke structuurvisie), bestuurlijke afspraken en geplande investeringen zoals in wegen, fiets en OV. Passende bereikbaarheid voor de economische kerngebieden vormt het startpunt (de motor).
- **inspeelt en anticipeert op de bestuurlijke ontwikkelingen** omtrent de decentralisatie en deregulering door concreet te maken hoe en wanneer wordt toegewerkt naar (meer) integrale planvorming en hoe er wordt omgegaan met de mogelijke situatie dat de taken en middelen van het BRU per 1-1-2013 worden overgeheveld.
- **prioriteiten stelt en scherpe keuzes maakt** in de provinciale thema's en bijbehorende keuzevraagstukken door een visie op hoofdlijnen neer te zetten tot 2028
- **qua vorm (inclusief besluitvorming over financiële middelen) flexibel** is om in te spelen op veranderende omstandigheden en inhoudelijke wijzigingen (zonder dat daarvoor aanpassing van het Mobiliteitsplan of andere beleidsplannen nodig is).
- **de rol en taak van de provincie** helder neerzet (duidelijk provinciaal profiel)
- **focus op toekomstige opgaven en deze vertaalt in keuzevraagstukken** in het bereikbaar houden van de provincie Utrecht. Van "achteruit" naar "vooruit" kijken.

- **visie, doelen, investeringskeuzes en monitoring** op een logische manier met elkaar verbindt binnen de invloedssfeer van de Provincie Utrecht en de eenvoud daarin (bijvoorbeeld in de financiële stromen) zoveel mogelijk bewaakt.
- de provincie **bindt** maar juist ook als wenkend perspectief tot 2028 **richting geeft** aan lokale initiatieven en projecten.
- **gezamenlijk** met gemeenten, aanliggende provincies en relevante externe partners optrekt in de totstandkoming van het Mobiliteitsplan (top-down en bottom-up) zodat de visie ook kan werken als kader voor activiteiten en initiatieven van gemeenten en anderzijds als ‘partners in de regio’ richting rijk te kunnen fungeren.
- indien noodzakelijk PlanMER-getoetst en dus **MER-proof** is
- beknopt is en leesbaar voor de leek

Het Mobiliteitsplan gaat over:

- de periode 2014 - 2028 (2028 is conform SVIR)
- de hoofdlijnen/speerpunten van het provinciaal mobiliteitsbeleid
- de eisen die worden gesteld aan de bereikbaarheid over de weg, het spoor en de vaarwegen voor het personen- en goederenvervoer
- de kwaliteit voor het fietsverkeer, het openbaar vervoer (vanuit de concessiebevoegdheden) en
- verkeersmanagement
- de wijze waarop prioritering van de speerpunten plaatsvindt.

Het Mobiliteitsplan is een visie met een flexibel meerjarig Mobiliteitsprogramma.

Het Mobiliteitsplan gaat niet over:

- vervoer door buizen en via de lucht
- waterinfrastructuur anders dan vaarwegen en havens
- uitvoeringsprogramma's
- lopende programma's als VERDER, RVM en Beter Benutten

Het Mobiliteitsplan is geen naslagwerk waar de mening van de Provincie Utrecht over alle (vaar)wegen en OV-verbindingen te vinden is en wat alle gewenste maatregelen zijn.