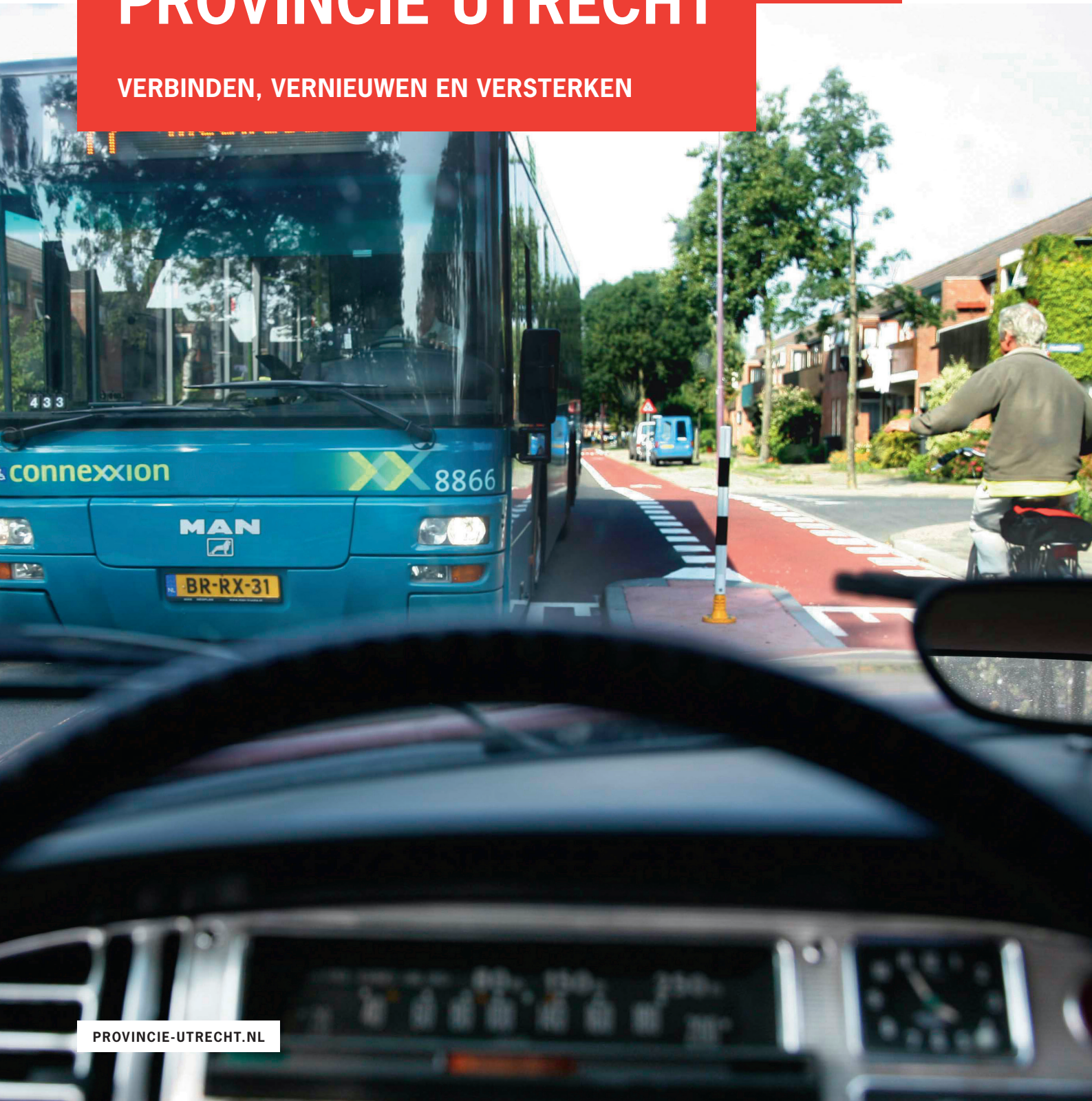
ONTWERP

PROVINCIE UTRECHT

MOBILITEITSPROGRAMMA PROVINCIE UTRECHT

VERBINDEN, VERNIEUWEN EN VERSTERKEN



PROVINCIE-UTRECHT.NL

Uitgave provincie Utrecht
Grafische verzorging: MMC Provincie Utrecht/Pier 19
Kaarten: Provincie Utrecht/Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Februari 2014

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 5
- Samen met partners 5
- Leeswijzer 6

INTEGRALE AFWEGING PER TRAJECT 7
- Essentieel onderdeel 7
- Uitwerking 7
- Duurzaam en innovatief wegbeheer en aanbesteden 12

VERBETEREN DOORSTROMING DOOR BETERE BENUTTING INFRASTRUCTUUR 13
- Essentieel onderdeel 13
- Uitwerking 13
- Projectenoverzicht 18

GROTERE REIZIGERSTEVREDENHEID 19
- Essentiële onderdelen 19
- Uitwerking 20
- Projectenoverzicht 21

NAAR EEN EFFICIENTER OPENBAAR VERVOERSYSTEEM 22
- Essentiële onderdelen 22
- Uitwerking 23
- Projectenoverzicht 25

KNOOPPUNTEN 26
- Essentieel onderdeel 26
- Uitwerking 26
- Projectenoverzicht 30

INVESTERINGSPLAN OPWAARDERING KWALITEIT FIETS 31
- Essentiële onderdelen 31
- Uitwerking 31
- Projectenoverzicht 32

VERKEERSVEILIGHEID: VERBETEREN INFRASTRUCTUUR EN GEDRAGS-BEINVLOEDING **33**
- Essentiële onderdelen 33
- Uitwerking 33
- Projectenoverzicht 36

GOEDERENVERVOER **37**
- Essentiële onderdelen 37
- Uitwerking 37
- Projectenoverzicht 40

KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING **41**
- Essentieel onderdeel 41
- Uitwerking 41
- Projectenoverzicht 47

VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD **48**
- Essentiële onderdelen 48
- Uitwerking 48
- Projectenoverzicht 50

FINANCIERING EN INVESTERINGEN **51**
- Beschikbare middelen 51

MONITORING EN EVALUATIE **53**
- Monitoring 53
- Evaluatie 54

BIJLAGE I Monitoring **56**

BEGRIPPENLIJST **57**

INLEIDING

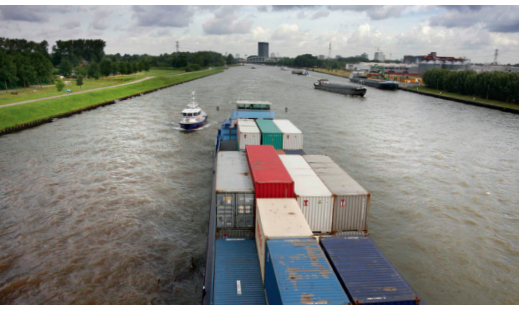
Dit Mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Het programma is uitgewerkt voor de periode tot en met 2018 met een doorkijk tot 2028.

In dit programma zijn de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie voor de komende jaren vertaald naar streefwaarden. Er is nadrukkelijk gekozen voor streefwaarden in plaats van normen. De opgaven waar we voor staan, zijn complex en soms kunnen streefwaarden in een bepaalde situatie niet gelijktijdig gerealiseerd worden. Ook is het behalen van streefwaarden afhankelijk van andere factoren dan ons handelen of hebben wij voor het behalen ervan geen (volledige) rol. Met behulp van de streefwaarden ontstaat sturingsinformatie om de belangrijkste opgaven op te pakken.
De bedoeling is om elke vier jaar, ongeveer een jaar na de verkiezingen van Provinciale Staten, het Mobiliteitsprogramma te actualiseren. Dat doen we met de Mobiliteitsvisie als kader op basis van de dan geldende politieke inzichten, de resultaten van de monitoring en door evaluatie op programma- en projectniveau.
Dit programma legt de focus op de periode 2015 – 2018. Dat betekent dat de eerste actualisatie van het programma na de verkiezingen van Provinciale Staten in 2019 zal zijn.

SAMEN MET PARTNERS

De doelen in de Mobiliteitsvisie kunnen wij alleen realiseren met een Mobiliteitsprogramma dat krachtig is. Dat betekent niet alleen doelen stellen en uitwerken, maar ook concrete afspraken maken met samenwerkingspartners over hoe we die doelen met hen gaan realiseren. Daarbij dient het Mobiliteitsprogramma als gespreksdocument om tot afspraken te komen. We zetten onder andere in op structurele samenwerking met gemeenten binnen de trajectaanpak en voor het fietsnetwerk, de ontwikkeling van knooppunten en verkeersveiligheid.
Met marktpartijen willen we werken aan reisinformatie, Slim Werken Slim Reizen, verkeersmanagement en innovatie. Wat ons betreft gaat het daarbij niet om vrijblijvende afspraken.

Aanvullend op de samenwerkingsafspraken stellen wij via de essentiële onderdelen uit de Mobiliteitsvisie kaders aan het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Op lokaal niveau hebben gemeenten hun eigen verantwoordelijkheid voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid, leefbaarheid en interne bereikbaarheid.



LEESWIJZER

Dit Mobiliteitsprogramma is opgebouwd op basis van de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie. In het vervolg van dit programma volgt per doelstelling en bijbehorende essentiële onderdelen een uitwerking. De volgende doelen komen aan bod:

- In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen voor een trajectgewijze aanpak kiezen.
- Het totaal aantal voertuigverliesuren op het regionale wegennet neemt af.
- Meer OV- reizigers zijn tevreden(er).
- Het OV-netwerk is efficiënter, omdat het vraaggericht is ingericht.
- Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen.
- In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets.
- Minder is beter: tussen 2015 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.
- Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2028 op orde, logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers.
- Behoud van het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties en ruimte bieden voor capaciteitsuitbreiding indien er een door het bedrijfsleven gedragen business case is.
- Voorop staat dat we de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving willen voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren.
- Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten.

Per hoofdstuk wordt een doelstelling uitgewerkt, gevolgd door een overzicht van de daadwerkelijke investeringen op projectniveau. In het hoofdstuk financiering wordt de totale investeringslijst gepresenteerd. De projecten zijn hierin opgesplitst per jaar tot en met 2018 met een verdere doorkijk per vier jaar tot 2028. Dit Mobiliteitsprogramma gaat tot slot in op monitoring en evaluatie.

INTEGRALE AFWEGING PER TRAJECT

DOEL

In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen voor een trajectgewijze aanpak kiezen.

ESSENTIEEL ONDERDEEL

Mobiliteit is verweven met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ordening, economie en welzijn. Dit vereist dat overheden beleid op regionale schaal afstemmen en zichtbaar laten doorwerken in regionale uitvoeringsprogramma's. Bij mobiliteitsvraagstukken worden alle pijlers van beleid integraal afgewogen.

UITWERKING

Het provinciaal netwerk wordt onderhouden met planmatig beheer en onderhoud. Dit doen we trajectgewijs. Hierbij staat de gebruiker centraal, hinder van wegwerkzaamheden proberen we tot een minimum te beperken. Door de trajectgewijze benadering van beheer en onderhoud is het mogelijk om verschillende belangen te koppelen aan bereikbaarheid.
De trajectaanpak staat voor een integrale afweging op functionaliteitsverbetering van:

- Doorstroming van autoverkeer en openbaar vervoer
- Kwaliteit van de infrastructuur
- Veilig, vlot en comfortabel gebruik voor fietser
- Bereikbaarheid voor goederenvervoer
- Gebruik voor landbouwverkeer
- Verkeersveiligheid
- Landschappelijke inpassing
- Kwaliteit leefomgeving
- Oversteekbaarheid voor wild

Omwonenden, reizigers en relevante medeoverheden betrekken we bij de trajectaanpak. Daarnaast bundelen we specifieke mobiliteitsprojecten (en relevante projecten binnen andere beleidsvelden) nabij het traject en wegen we die in samenhang. Bijvoorbeeld bij de reconstructie van onze wegen, het verbeteren van ons fietsnetwerk en het verkeersveiliger maken van onze infrastructuur. Andere beleidsvelden kunnen meeliften met de trajectaanpak en hun budget inbrengen. Door budget te koppelen kan er dan 'werk met werk worden gemaakt'.

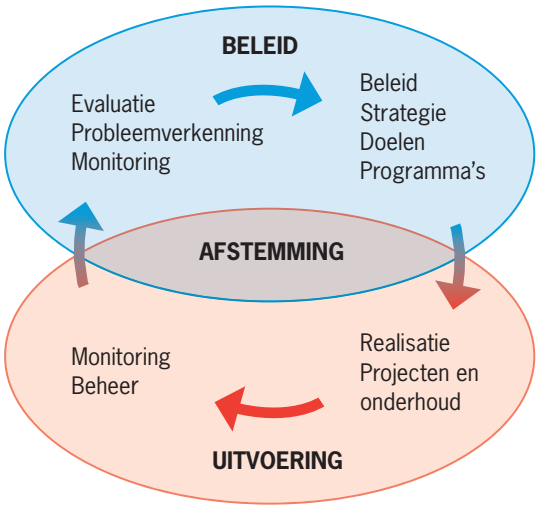
Bij de herinrichting van een weg willen we zo veel mogelijk de diverse mobiliteitsdoelstellingen dienen en de daaruit volgende uitwerkingen realiseren. Bij voorbaat is niet te zeggen op welk traject welke prioriteit wordt gesteld, omdat dit voortkomt uit de input van andere partijen, de kenmerken van de directe omgeving en de bestuurlijke afwegingen. Per weg of wegvak is dit maatwerk binnen de trajectaanpak, waardoor we daar in dit algemene kader niet specifiek op in kunnen gaan. Voor sommige thema's in de trajectaanpak kan behoefte zijn of ontstaan aan een generieke beleidsuitwerking voor alle trajecten. Zo'n generieke beleidsuitwerking zal in 2014 uitgevoerd worden voor landbouwverkeer.

Om de samenhang van alle trajecten van een weg (tracé) te waarborgen evenals de samenhang van de weg met het totale netwerk, starten we met een tracévisie voor een totale weg. Hierin wordt het ideaal beeld voor de betreffende weg geschetst gezien zijn relatie binnen het totale wegennet. Deze visie zal bij de uitwerking van de diverse trajectstudies input zijn om te bepalen welke maatregelen gewenst zijn of deze te realiseren zijn en hoe deze dan het beste kunnen worden vormgegeven.

Voor nieuwe infrastructuur treden wij vanuit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie op als gebiedsregisseur. Dit noemen wij de gebiedsbenadering: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de nieuwe infrastructuur zijn plek moet krijgen.

Bij de trajectaanpak wordt gelijktijdig met het groot onderhoud van een provinciale weg de inrichting van de weg (inclusief eventueel naastliggend fietspad, vrije busbaan of parallelweg) heroverwogen, zo kunnen we een integrale afweging maken om de diverse streefwaarden in het Mobiliteitsprogramma zoveel mogelijk te bereiken. Hierbij bekijken we het traject in zijn omgeving. Het is mogelijk om daar ook delen van het wegennet van gemeenten in mee te nemen als deze een functie hebben voor de doorstroming van het regionaal verkeer. In dat geval wordt een samenwerking met de gemeente aangegaan.

De levenscyclus van wegverhardingen wordt in de regel het maatgevende object voor de plannen van de trajecten die in uitvoering gaan. Daarmee wordt de onderhoudsplanning voor verhardingen van onze wegen leidend voor planning van reconstructies. Omdat de opgave vooral zit in het versterken van het wegennet, gaan we ervan uit dat de urgentie van de aanpak van de knelpunten past in de onderhoudscyclus van zes tot acht jaar. Daar waar dat niet het geval is, kunnen we aanpassingen doen in de onderhoudsplanning of in het uiterste geval investeringen doen zonder dat groot onderhoud aan de orde is. In principe werken we daarmee voor investeringen, beheer en onderhoud van infrastructuur volgens onderstaande cyclus.



Per traject is de aanpak maatwerk. Als in de uitwerking blijkt dat de oplossingen niet op elkaar ingrijpen, is het efficiënter de wegreconstructie op zichzelf aan te pakken. Als die afweging maar vanuit het grotere geheel wordt gemaakt. Integraliteit is geen doel op zich; de noodzaak hangt af van de specifieke situatie. De trajectaanpak laat zich ook niet vast omlijnen, zeker nu nog niet. Het is een werkwijze die we, samen met relevante partijen, moeten gaan ondervinden. Al werkende met de trajectaanpak kan in de toekomst blijken hoe we deze het beste in kunnen vullen. Daarnaast blijft er altijd per situatie sprake van maatwerk.

Tot 2020 is er een overgangsperiode, waarbij de trajectaanpak zal bestaan naast de traditionele knelpunten-aanpak. Reden hiervoor is dat sommige projecten te ver in uitvoering zijn en dat er binnen onder andere Beter Benutten, VERDER en de Netwerkaanpak voor wegwerkzaamheden regionale afspraken zijn gemaakt die we niet eenvoudig meer in de tijd kunnen verschuiven. Er is dus sprake van een ingroeimodel.

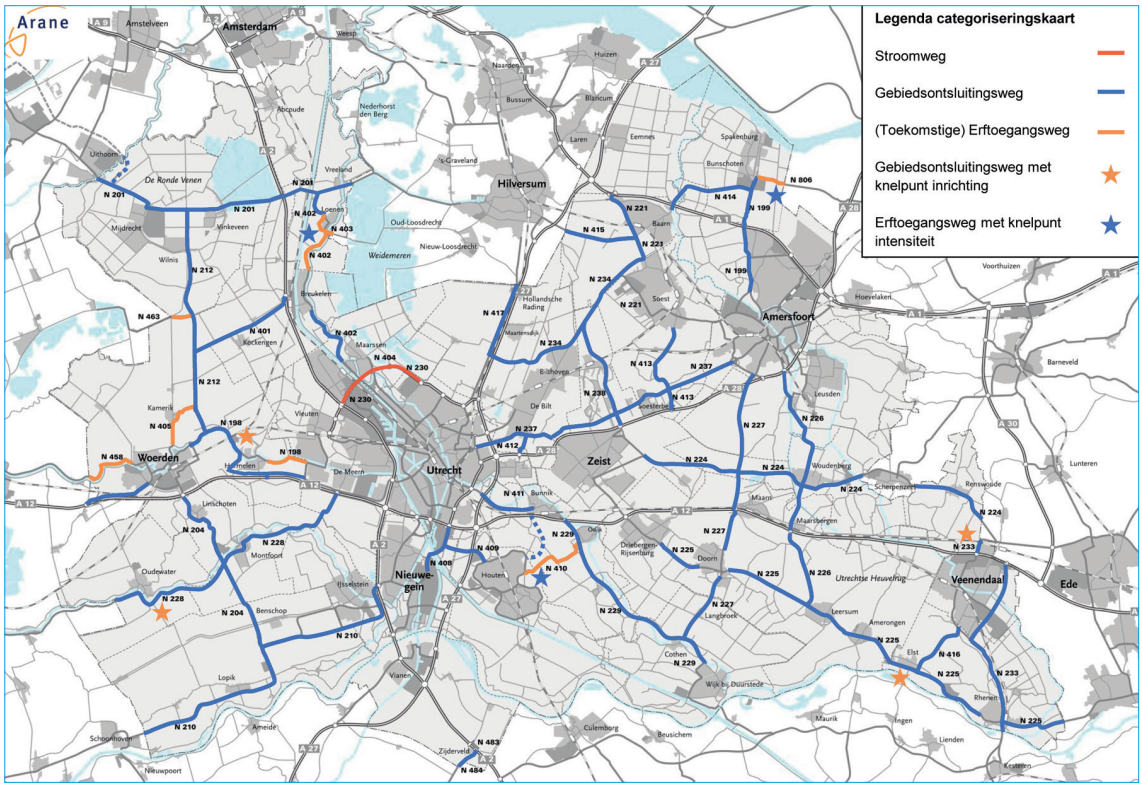
WEGINRICHTING

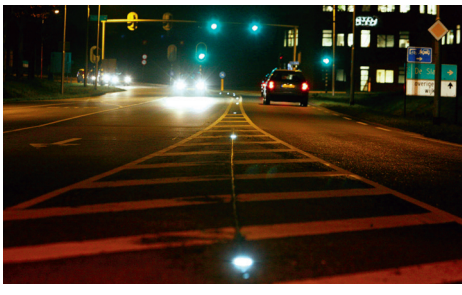
Met de trajectaanpak gaan groot onderhoud en weginrichting hand in hand. Voor de weginrichting worden waar mogelijk de principes van Duurzaam Veilig gehanteerd als uitgangspunt. Het provinciale wegennet is conform de principes van Duurzaam Veilig ingedeeld in drie categorieën:

1. Stroomwegen, ingericht zodat grote(re) hoeveelheden verkeer relatief snel grote(re) afstanden te kunnen laten afleggen. De maximumsnelheid op deze wegen is 100 of 120/130 km/u.
2. Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakels tussen de stroomwegen en erftoegangswegen. Zij verbinden grotere gebieden zoals wijken en buurten (binnen de bebouwde kom) of dorpen en steden (buiten de bebouwde kom) met elkaar of met nabijgelegen stroomwegen. De maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen is 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom.
3. Erftoegangswegen, ontsluiten woningen, kantoren, bedrijven, instellingen, winkels et cetera. De maximumsnelheid op deze wegen is 50 km/u binnen de bebouwde kom[1] en 60 km/u buiten de bebouwde kom. De intensiteit op erftoegangswegen is relatief laag, tot maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

1 In specifieke gevallen kan dit 30 km/uur zijn als dat omwille van de verkeersveiligheid nodig is.

De volgende kaart geeft aan tot welke categorie de provinciale wegen behoren. De categorie-indeling vormt een balans tussen wensbeeld en verkeerskundige realiteit. Op een deel van het provinciale wegennet is er sprake van frictie tussen de gewenste functie, het gebruik en de inrichting. Zo is er een aantal wegvakken dat vanuit de functie in het netwerk en omgevingskenmerken is aangeduid als erftoegangsweg, maar waar de intensiteiten (nog) te hoog zijn. Op de kaart zijn deze oranje gekleurde wegvakken voorzien van een blauwe ster. Anderzijds is er een aantal wegvakken dat op grond van de functie binnen het wegennetwerk en de intensiteiten is aangeduid als gebiedsontsluitingsweg, maar waarvan de inrichting niet aan alle eisen voldoet of kan voldoen. Hierbij gaat het concreet om het ontbreken van vrijliggende voorzieningen voor (brom)fietsers. Op de kaart zijn deze blauw gekleurde wegvakken voorzien van een oranje ster.





Het overgrote deel van het provinciale wegennet behoort tot de categorie gebiedsontsluitingswegen. De N230, het westelijke deel van de Noordelijke Randweg Utrecht, is een uitzondering als stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/uur.
Een deel van de gebiedsontsluitingswegen is overigens voorzien van parallelwegen; deze parallelwegen behoren tot de categorie erftoegangswegen.

Wij streven ernaar de kwaliteits- en inrichtingseisen voor onze wegen beter af te stemmen op de functie binnen het netwerk en de karakteristieken van de omgeving. Dit betekent dat we vooral voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen kiezen voor meer maatwerk, zowel in die gebieden waar de nadruk meer op doorstroming ligt als in die gebieden waar het landschap en de natuur meer bepalende factoren zijn. Verkeersveiligheid is hierbij een randvoorwaarde; automobilisten moeten te allen tijde begrijpen welk (snelheids) gedrag van hen verwacht wordt. Vorm, functie en gebruik van de weg moeten met elkaar in evenwicht blijven. Een zekere uniformiteit in inrichting blijft daarom altijd noodzakelijk.

In hoofdlijnen betekent dit het volgende voor de inrichting van de provinciale wegen.

	Stroomwegen	**Gebiedsontsluitings-wegen**	**Erftoegangswegen**
Snelheidsregime buiten bebouwde kom	100 km/u	80 km/u In specifieke gevallen 60 km/u	60 km/u In specifieke gevallen 30 km/u
Snelheidsregime binnen bebouwde kom	NVT	50 km/u In specifieke gevallen 30 km/u	50 km/u in specifieke gevallen 30 km/u
Fysieke rijrichtingen-scheiding	Ja	Bij voorkeur	Nee
Middenasmarkering	NVT	Ja	Nee
(Brom)fietsers	Niet aanwezig / gescheiden voorzieningen	Gescheiden voorzieningen	Bij voorkeur gemengd, eventueel gescheiden voorzieningen
Langzame motorvoertuigen	Niet aanwezig / gescheiden voorzieningen	Bij voorkeur gescheiden voorzieningen	Op rijbaan
Kruispunten	Ongelijkvloers	Gelijk- en ongelijkvloers	Gelijkvloers
Erfaansluitingen	Nee	Minimaliseren	Ja

Een Duurzaam Veilige weginrichting is gericht op veiligheid en uniformiteit: met weginrichting maken we op een logische manier duidelijk wat van de weggebruiker verwacht wordt voor wat betreft de rijsnelheden en het omgaan met andere weggebruikers. Voor een goede doorstroming geldt een andere functie-indeling van wegen. Dit wordt beschreven in het volgende hoofdstuk.

Bij de trajectaanpak zal aandacht zijn voor de overgang van snelheidsregimes, bijvoorbeeld bij het binnengaan van de bebouwde kom. De weginrichting moet er aan bijdragen dat weggebruikers tijdig afremmen voor punten waar de maximum snelheid lager wordt.

DUURZAAM EN INNOVATIEF WEGBEHEER EN AANBESTEDEN

Wij zetten in op duurzame mobiliteit. Hierbij wordt aangegeven op welke wijze in onze beleidskeuzen rekening wordt gehouden met mens, markt en milieu. De aanleg van een weg is bijvoorbeeld geen verbinding tussen A en B, maar een integraal vraagstuk volgens de trajectaanpak. De invloed van de weg op de leefomgeving en mogelijk nieuwe kansen nemen we op deze wijze integraal en samen met de regiopartners mee. Bij de keuze van materialen letten we op het gebruik van duurzame materialen en bij de aanbesteding kunnen we een innovatieve vorm worden kiezen, waardoor we profiteren van de kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid. Wij hanteren de richtlijnen van AgentschapNL. Bovenop deze richtlijnen willen we bijdragen aan het doorontwikkelen van innovatie en duurzaamheid door de wegenprojecten innovatief en duurzaam aan te besteden. Dit brengt met zich mee dat we al in de planfase nadenken over de ambitie ten aanzien van innovatie en duurzaamheid.

AANLEG EN ONDERHOUD

Het beleid zoals geformuleerd in het Mobiliteitsplan wordt onder meer zichtbaar door de aanleg en het beheer van infrastructuur. Als wegbeheerder hebben wij vanuit de Wegenwet een zorgplicht voor wegverhardingen. Die zorgplicht heeft ook betrekking op bijvoorbeeld groen, riolering, verlichting, kunstwerken, verkeers-regelinstallaties en bewegwijzering.

Met het uitvoeren van infrastructuurprojecten en het beheer van de provinciale wegen realiseren wij de doelen van de Mobiliteitsvisie binnen de kaders die de wet daaraan stelt. Daarbij zijn de uitgangspunten voor aanleg en onderhoud:

- Uitvoeringsactiviteiten worden zoveel mogelijk gecombineerd, conform de trajectaanpak. Dit is efficiënt en levert minder ongemakken op voor weggebruikers en omwonenden.
- Bij werkzaamheden heeft de veiligheid voor de werkers aan de weg de hoogste prioriteit.
- Bij het uitvoeren van projecten stellen we alles in het werk om de doorstroming van het verkeer zo min mogelijk te belemmeren. In overleg met andere wegbeheerders stemmen we activiteiten op elkaar af en voeren we in samenhang met elkaar uit.
- Bij ontwerp, aanleg en onderhoud besteden we specifiek aandacht aan sociale veiligheid. Concreet gaat het daarbij om het aanbrengen van verlichting en het weghalen van bosschages (om zichtlijnen te creëren).
- Bij het onderhoud van bermen passen we ecologisch bermbeheer toe.
- Bij aanleg en beheer maken we bij voorkeur gebruik van energiezuinige en milieuvriendelijke technieken (ledlampen, groene stroom).
- Voor vormgeving en ruimtelijke kwaliteit nemen we de aanbevelingen over van de adviseur voor de ruimtelijke kwaliteit, zoals opgenomen in de notitie ‘Kansen voor kwaliteit: het hoofdwegennet van de provincie Utrecht’.

Voor beheer en onderhoud willen wij samen met gemeenten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om samen tot een efficiëntere aanpak te komen voor beheer- en onderhoudstaken op provinciale en gemeentelijke wegen.

VERBETEREN DOORSTROMING DOOR BETERE BENUTTING INFRASTRUCTUUR

DOEL

Het totaal aantal voertuigverliesuren[2] op het regionale wegennet neemt af.

ESSENTIEEL ONDERDEEL

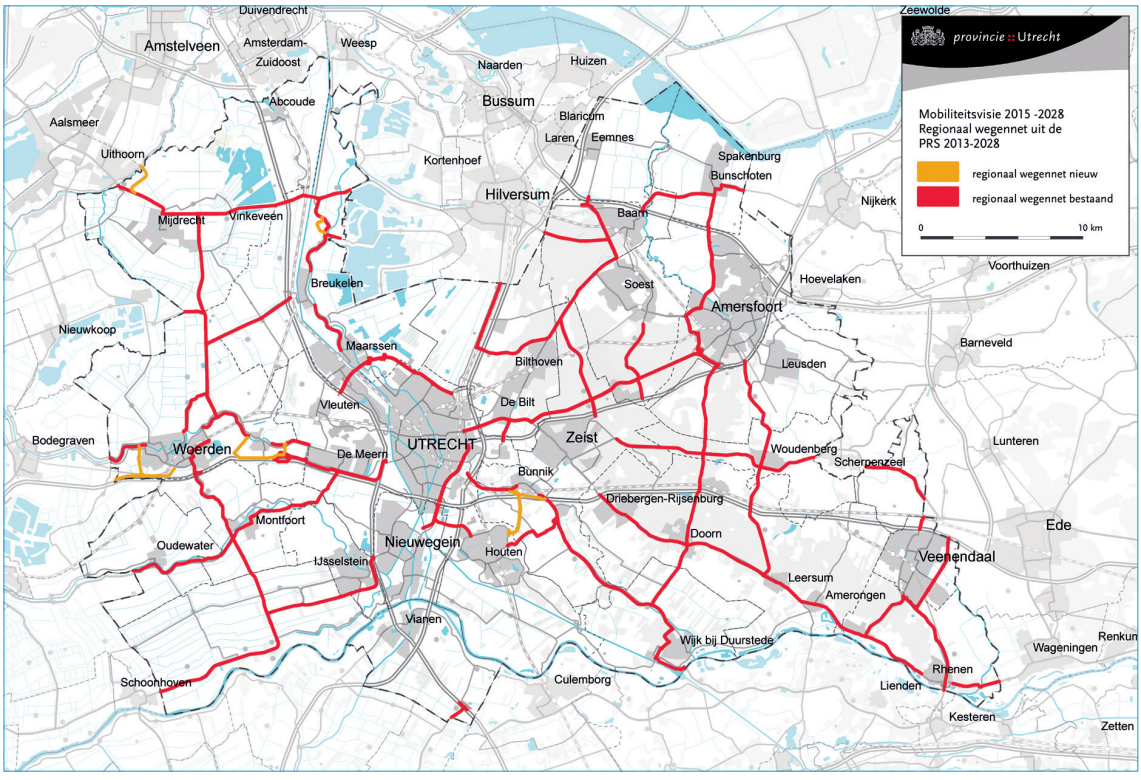
Rijk, provincie en gemeenten streven ernaar dat de gemiddelde reistijd in de spits van A naar B maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits tussen steden en twee keer zo lang in en rond steden.

UITWERKING

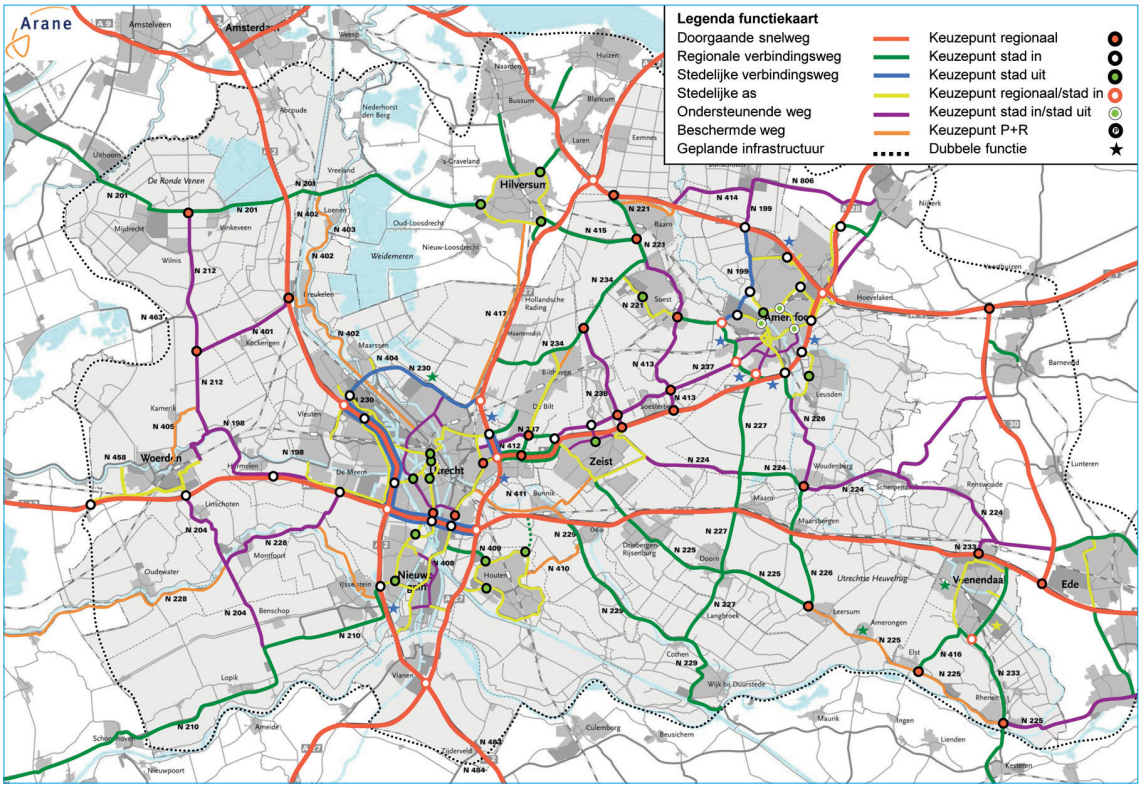
AFBAKENING VERANTWOORDELIJKHEID

Wij hebben een directe verantwoordelijkheid als het gaat om de (betrouwbaarheid) van de reistijden en congestie op het regionale wegennet, zoals gedefinieerd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (zie nevenstaande kaart). Dit wegennet bestaat uit alle wegen in beheer van de provincie plus enkele gemeentelijke wegen die van belang zijn voor het goed functioneren van het provinciale wegennet of het rijkswegennet. Alleen de wegen in beheer van de provincie maken onderdeel uit van de trajectaanpak, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Bij het bepalen van prioriteiten bij het oplossen van knelpunten kijken we hoe deze knelpunten zich verhouden tot knelpunten op het aansluitende wegennet in beheer van een gemeente of het Rijk.

2 Het aantal voertuigverliesuren is een optelsom van het verschil tussen gemiddelde rijsnelheden en de free flow snelheid vermenigvuldigd met het aantal autobewegingen. Deze doelstelling sluit aan bij de streefwaarden voor gemiddelde rijsnelheden. Dit is een indicator met relevantie voor bestuurders en weggebruikers. Voertuigverliesuren zijn uit te drukken in een monetaire waarde als financiële onderbouwing voor maatregelen.



Tevens is de provincie verantwoordelijk voor de regie op het verkeersmanagement in de hele provincie. Dit betreft het wegennet zoals gedefinieerd in de Sturingsvisie DVM Midden-Nederland. Deze Sturingsvisie op het dynamisch verkeersmanagement is opgesteld in samenwerking met alle wegbeheerders in de provincie en bevat een kaart met de functionele indeling van het (hoofd)wegennet van alle wegbeheerders (zie onderstaande kaart). Deze kaart vormt het uitgangspunt voor tactische en operationele maatregelen op het gebied van regionaal verkeersmanagement.



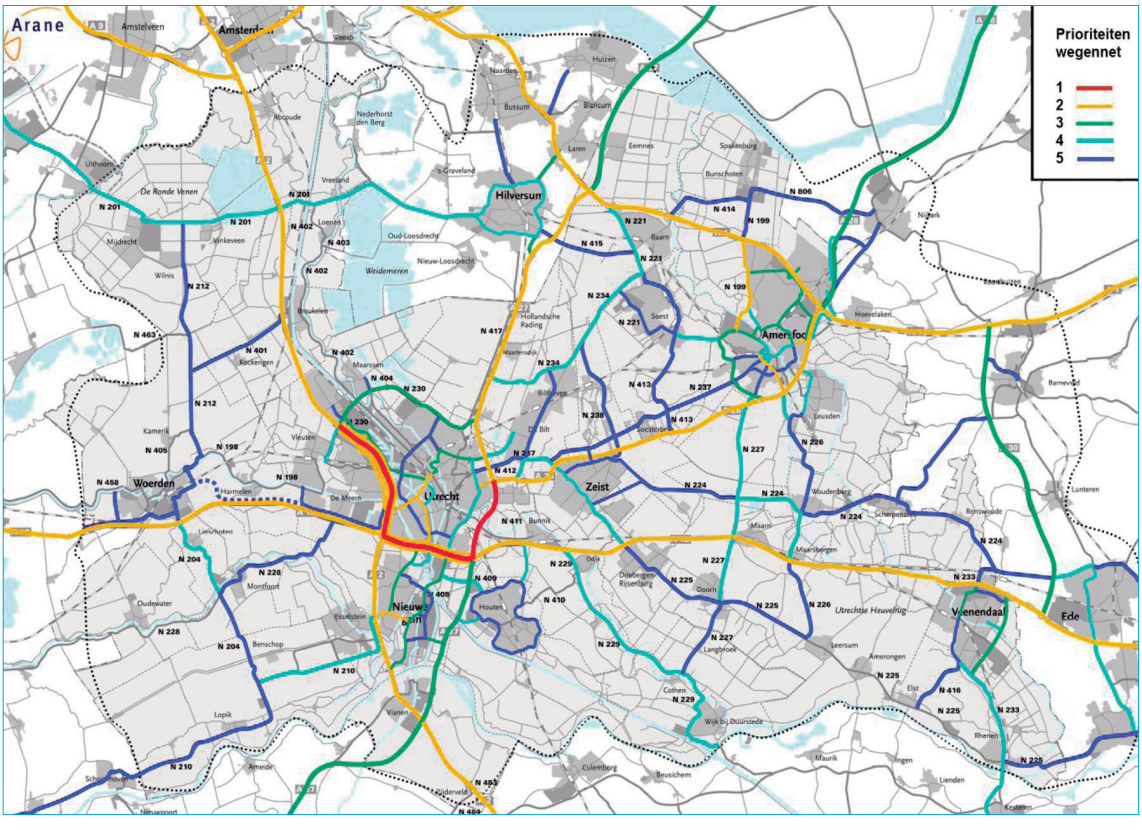
De **doorgaande snelwegen** hebben een drieledige functie:

1. het afwikkelen van doorgaand verkeer door de provincie Utrecht;
2. het verbinden van de provincie Utrecht met de andere landsdelen;
3. het verbinden van de diverse regio's binnen de provincie.

De **regionale verbindingswege**n verbinden de verschillende regio's en grotere kernen binnen de provincie met het snelwegennet.
De **stedelijke verbindingswegen** vormen de verdeelringen voor de steden Utrecht en Amersfoort.
De **stedelijke assen** verbinden grotere wijken en stadsdelen met elkaar.
De **ondersteunende wegen** hebben een zelfstandige functie als verbindings- of invalswegen, maar ook als wegen die (enige) overloopcapaciteit bieden bij congestie op parallelle routes. Incidentele intensiteitstoename wordt alleen gefaciliteerd zolang de verkeersveiligheid en de leefbaarheidseisen dit toelaten.
De **beschermde wegen** hebben weliswaar een zekere verbindende functie, maar zijn in principe niet geschikt om of bedoeld om extra verkeer te verwerken wanneer er op parallelle routes congestie optreedt.

STREEFWAARDEN DOORSTROMING

Een goede doorstroming tussen herkomst- en bestemmingsrelaties is een hoofduitgangspunt in dit mobiliteitsprogramma. In het programma Regionaal Verkeersmanagement onderscheiden we circa 500 van deze vervoersrelaties. De doelstelling voor maximale reistijden van A naar B wordt opgebouwd uit de diverse streefwaarden voor de gemiddelde rijtijd in de spits. Aan de verschillende wegen in de provincie worden verschillende streefwaarden ten aanzien van de doorstroming gesteld. Hierbij streven we naar het maximaal benutten van de beschikbare wegcapaciteit en het bereiken van betrouwbare reistijden tijdens spitsperioden. Dit is uitgewerkt in onderstaande prioriteitenkaart die in de Sturingsvisie is opgenomen.



Voor de snelwegen, verbindingswegen, ondersteunende wegen en stedelijke assen hanteren wij de onderstaande streefwaarden voor de gemiddelde rijsnelheid tijdens spitsperioden (in km/u), afhankelijk van de prioriteit die de weg heeft.

	Max. snelheid	Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 3	Prioriteit 4	Prioriteit 5
Doorgaande snelweg	130/120	80	75	70	-	-
	100	65	60	55	-	-
Regionale vebindingsweg	100		60	55		
	80	-	55	50	45	45
	70		35	35	35	35
	60		40	35	30	30
	50		25	25	25	25
Stedelijke verbindingsweg of stedelijke as	100	-	50	45	40	40
	80	-	40	35	30	30
	70	-	35	30	25	25
	50	-	25	20	15	15

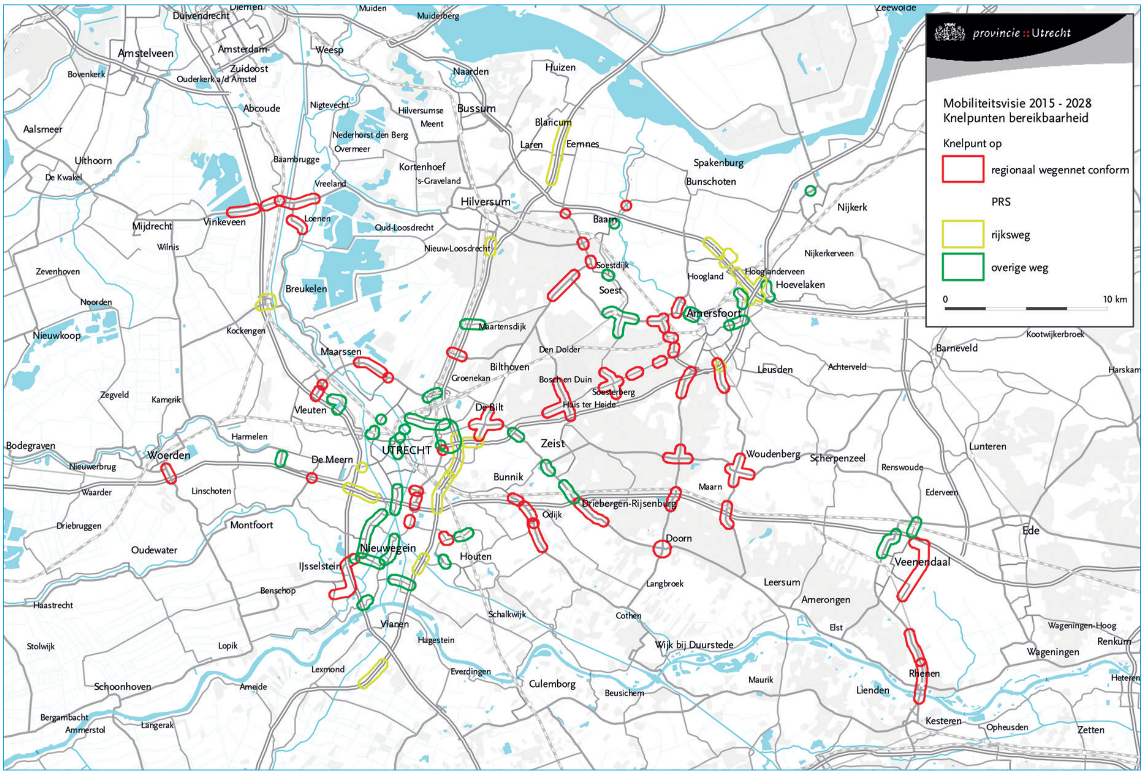
Toelichting op de streefsnelheden:

- In de tabel zijn de ondersteunende wegen niet meegenomen. Voor ondersteunende wegen geldt dezelfde streefwaarde als voor een “regionale verbindingsweg” of een “stedelijke as” zodra deze wegen worden bijgeschakeld.
- Voor beschermde wegen worden geen streefwaarden opgenomen. Voor deze wegen geldt dat de bestaande capaciteit maatgevend is. Eventuele filevorming wordt geaccepteerd.
- Voor wegen met een dubbelfunctie (in de functiekaart aangegeven met een ster, zoals bijvoorbeeld de N230), geldt de streefsnelheid voor de functie met de hoogste streefsnelheid. Bij beslissingen over de wijze waarop een knelpunt wordt aangepakt, worden wel beide functies in ogenschouw genomen.
- Op inter-stedelijke wegen geldt voor verbindend OV een streefwaarde voor de gemiddelde snelheid van 50 km/h. Dit is in sommige gevallen hoger dan de streefwaarde voor het overige autoverkeer.

Binnen de bebouwde kom wegen we leefbaarheid zwaarder dan buiten de bebouwde kom. Voor regionale verbindingswegen en ondersteunende wegen door de bebouwde kom maken we zoveel mogelijk gebruik van “groene golven”, waardoor we verkeer met een veilige snelheid door de bebouwde kom leiden zonder stopbewegingen die schadelijk zijn voor de gezondheid (luchtkwaliteit en geluid). Deze aanpak verklaart waarom de streefwaarden voor de rijsnelheden bij deze wegen niet lager zijn dan de helft van de maximale rijsnelheid.

KNELPUNTEN

Op plekken waar de streefwaarde voor de rijsnelheid in de spits niet wordt gehaald, is sprake van een doorstromingsknelpunt. Op basis van modelberekeningen en expert opinion voorzien we in de periode 2015-2028 knelpunten op onderstaande locaties. De provincie is verantwoordelijk voor het oplossen van de knelpunten op het regionale wegennet.



SELECTIE MAATREGELEN

De gemiddelde rijsnelheden in de spits worden jaarlijks gemonitord. Op basis hiervan bepalen we welke knelpunten het meest urgent zijn. Hierbij is van belang over welke afstand een knelpunt zich uitspreid.
De gesignaleerde knelpunten zijn richtinggevend voor:

1. het samen met de regionale partners nemen van tactische en operationele maatregelen op het gebied van verkeersmanagement op het gehele regionale wegennet (benutten);
2. het bepalen van de aan te pakken doorstromingsknelpunten op de regionale wegen via de trajectaanpak;
3. Selectie door GS of PS van knelpunten die met spoed moeten worden aangepakt.

Voor het bepalen van het type maatregel speelt de kosten-batenafweging een belangrijke rol. De kosten van een maatregelen moeten opwegen tegen de baten op het gebied van doorstroming (voertuigverliesuren), veiligheid en leefbaarheid. Bij reconstructie streven we naar het robuust maken van het wegennet, waarbij de intensiteit in de maatgevende spits niet hoger is dan 90% van de capaciteit van de weg.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling voor ‘het verbeteren van de doorstroming door het beter benutten van infrastructuur’.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat …
Bijdrage provincie aan regionaal programma voor verkeersmanagement	Oplossen kleine doorstromings-knelpunten met beperkte middelen	Doorstroming verbetert en oponthoud vermindert
Aanpassen N-wegen t.b.v. versterken netwerken met trajectaanpak	Herinrichting van bestaande wegen ten behoeve van het oplossen van zwaardere doorstromingsknelpunten, met behoud van verkeersveiligheid en goede leefbaarheid	Doorstroming verbetert en oponthoud vermindert
Wegverbreding en ongelijkvloerse kruisingen bij hardnekkige doorstromingsknelpunten van groot belang.	Eén tot enkele grote projecten waarvoor ook financiering van rijk en/of andere regionale overheden nodig is.	Doorstroming verbetert en oponthoud vermindert

GROTERE REIZIGERSTEVREDENHEID

DOEL

Meer openbaar vervoerreizigers zijn tevreden.
De waardering van dissatisfiers[3] en satisfiers[4] door openbaar vervoer-reizigers voldoet aan de streefwaarden voor 2028.

ESSENTIËLE ONDERDELEN

De klantwaardering van het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer verbetert.

Het aantal incidenten (sociale veiligheid) in het openbaar vermindert.

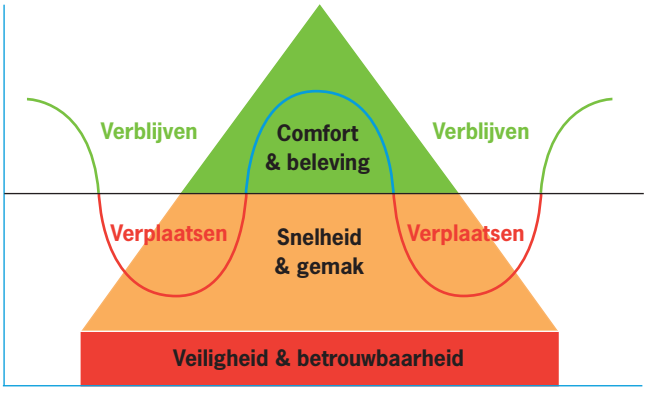
Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie (SVIR).

3 dissatisfiers: aspecten sociale veiligheid, betrouwbaarheid (er wordt gereden en er wordt op tijd gereden), er zijn geen hindernissen om een vervoerbewijs te kopen en er zijn voldoende zitplaatsen.

4 satisfiers: aspecten comfort en beleving.

UITWERKING

Een gewaardeerd openbaar vervoersysteem dat aansluit bij de vraag van de reizigers komt tot stand door keuzes te maken vanuit de behoefte van de huidige en potentiële openbaar vervoerreiziger. De klantwensenpiramide geeft inzicht in de samenhang van die behoeften; het is een kapstok om prioriteiten te stellen en keuzes te maken:



Uit de klantwensenpiramide volgt dat zowel bij verplaatsen als verblijven de behoeften veiligheid en betrouwbaarheid absolute randvoorwaarden zijn om überhaupt gebruik te maken van het openbaar vervoer. Een reiziger is per definitie onzeker over zijn reis omdat hij moet vertrouwen op de diensten van de vervoerbedrijven en de diensten en voorzieningen op haltes en knooppunten.

Na veiligheid en betrouwbaarheid zijn vooral de behoeften snelheid en gemak van belang. Snelheid bestaat bij openbaar vervoer uit de combinatie van de snelheid van voor- en natransport en overstappen, de snelheid van het openbaar vervoer en de frequentie van het openbaar vervoer. Gemak gaat over het mentaal soepel verlopen van een reis waar het openbaar vervoer onderdeel van is. Zaken die hierbij van belang zijn, zijn dat de OV-chipkaart zonder gedoe te gebruiken is, reisinformatie juist en actueel is en reisinformatie gedurende de hele reis een reiziger zekerheid biedt (bewegwijzering, informatie over het vervolg van de reis en dergelijke).

Bij verblijven, zoals wachten op het openbaar vervoer, maar ook de reis zelf waarin je als reiziger even achterover kunt zitten, vervullende de aspecten comfort en beleving een belangrijke rol.

Bij beleving kunnen mensen zich vaak minder snel een beeld vormen, maar het kan een nuttige aanvulling zijn op hardere maatregelen. Beleving gaat over de emotie die een reiziger ervaart bij het openbaar vervoer. De emotie wordt voor een groot deel bepaald door de concrete invulling van het vervoer zelf en het verblijven op haltes en knooppunten aan de hand van de klantwensenpiramide. Overigens vaak zonder dat mensen zich daarvan bewust zijn. Het openbaar vervoersysteem is onderdeel van de omgeving die het verbindt: de kwaliteit van de omgeving van haltes en knooppunten en de kwaliteit van de route zijn ook bepalend voor het gevoel dat dit oproept.
Zo kan het openbaar vervoer sociaal veiliger worden door de omgeving van haltes en knooppunten leefbaarder te maken.

De behoeftesoorten zijn onderverdeeld in dissatisfiers en satisfiers. Dissatisfiers – in het reisproces de aspecten veiligheid en betrouwbaarheid, snelheid en gemak – zijn aspecten die de reiziger direct negatief beleeft, als de uitvoering te wensen over laat of ontbreekt. Over een positieve waardering ervan zul je een reiziger nooit horen – dat is vanzelfsprekend. Als de dissatisfiers negatief ervaren worden, zal de reiziger een andere vervoerswijze overwegen.

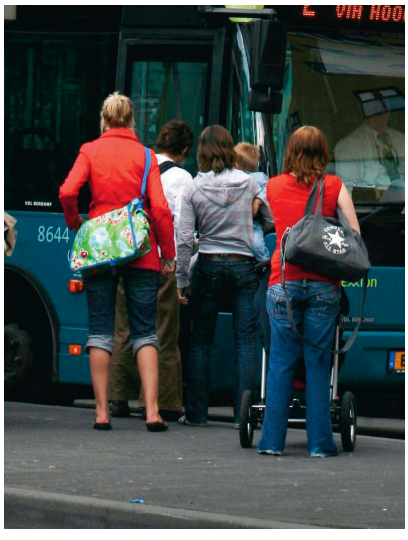
Satisfiers – in het reisproces de aspecten comfort en beleving – zijn aspecten die de reiziger als extra positief ervaart. Dit zijn de elementen die kunnen verrassen en daardoor helpen het openbaar vervoer onderscheidend te laten zijn. Een positieve waardering en beleving leidt ook tot promotie van het openbaar vervoer dóór reizigers. Dit oordeel kan bovendien het negatieve oordeel op de dissatisfiers temperen: bijvoorbeeld als je prettig kunt wachten en door kunt werken op een knooppunt, is de beleefde (on)betrouwbaarheid lager dan zonder die voorziening.
Een keuzereiziger kan overgehaald worden en vastgehouden worden als (1) de dissatisfiers op orde blijven (zekerheid) en (2) satisfiers meer bieden dan de minimale verwachtingen van de reiziger.

Investeringen in doorstroming van het openbaar vervoer hebben overigens niet alleen effect op de waardering van reizigers. Betere doorstroming bespaart reistijd en levert daarmee een besparing op de exploitatie-bijdrage op. Voor onze buslijnen streven we een reistijd in de spits na van 50 km/uur buiten de bebouwde kom en 30 km/uur binnen de bebouwde kom.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling voor een ‘grote reizigerstevredenheid’.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat …
Exploitatie DRIS	Bieden van actuele reisinformatie via panelen op de druktste ov-knooppunten in de concessie	Draagt bij aan duidelijkheid en gebruiksgemak voor de reiziger
OV-bureau Randstad en implementatie R-net	Ontwikkelen van een hoogwaardig OV-netwerk voor de Randstad	Draagt bij aan duidelijkheid en gebruiksgemak voor de reiziger
Proceskosten OV	Onderzoek en samenwerking op landelijk en regionaal niveau (o.a. bijdragen aan Tarievenbureau, afspraken binnen IPO verband, consumentenplatform))	Reizigers makkelijker kunnen reizen



NAAR EEN EFFICIËNTER OPENBAAR VERVOERSYSTEEM

DOEL

Het openbaar vervoer is efficiënter ingericht
Deze doelstelling werken wij uit in het subdoel:
- **De kostendekkingsgraad[5] van het openbaar vervoer groeit naar 50% (2010: 47,7%, 2011: 44,5%)**

ESSENTIËLE ONDERDELEN

In de Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op tenminste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per openbaar vervoer redelijk is, waar het oplossend vermogen van het openbaar vervoer ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag (SVIR).

De regionale overheden geven in Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen binnen hun regionale openbaar vervoernetwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde. De betrokken decentrale overheden geven in de Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Rijk en decentrale overheden zorgen voor monitoring van de realisatie van deze doelstellingen, evenals van het aanbod en gebruik van het openbaar vervoer (SVIR).

Provincie en gemeenten spannen zich gezamenlijk in om op sterke corridors voor het openbaar vervoer R-net te implementeren. Waar mogelijk treffen provincie en gemeenten de nodige maatregelen om te voldoen aan de kwaliteitseisen van R-net.

5 De kostendekkingsgraad is een indicator voor zowel (1) het effectief verkleinen van het gat tussen vraag en aanbod als (2) de mate van betaalbaarheid van OV voor provincie en vervoerbedrijven.

UITWERKING

Met de uitvoering van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht is een kwalitatief sterk, provinciedekkend en toegankelijk openbaar vervoernetwerk opgezet en onderhouden. Het netwerk is aanbodgericht ontwikkeld door bij de concessieverlening verbindingen met bijbehorende frequenties voor te schrijven. Nieuwe en sterk verbeterde openbaar vervoerverbindingen zijn tot stand gekomen op basis van initiatief en investeringen van de provincie in samenwerking met gemeenten en de vervoerder. In elk geval voor het ontsluitend deel van het lijnennet heeft deze strategie niet als vliegwiel gefunctioneerd: structureel meer reizigers in het openbaar vervoer. Algemener gezegd: de strategie van aanbodgerichte ontwikkeling heeft ertoe geleid dat het aanbod niet altijd even goed aansluit bij de vraag.

De betaalbaarheid van onze concessie staat onder druk. Meerdere ontwikkelingen zijn daarvan de oorzaak. Ten eerste heeft het Rijk voorgenomen om fors te bezuinigen op de OV-studentenkaart. Eerder al is de geldigheid van de kaart verkort van 7 naar 5 jaar. Het gevolg daarvan is dat de opbrengsten daalden. Consequenties van de voorgenomen bezuiniging zijn op moment van schrijven nog niet bekend. Ten tweede gaat de omvang van de Brede DoelUitkering knellen: de indexering van de BDU blijft achter bij de kostenontwikkeling van het openbaar vervoer. Doordat de indexering van de exploitatiesubsidie aan het vervoerbedrijf doorgaans hoger is dan de indexering van de BDU wordt er jaarlijks bij gelijkblijvend aanbod van het openbaar vervoer een groter deel van de BDU aan openbaar vervoer besteed. De kosten voor de exploitatie van openbaar vervoerdiensten zijn flink gestegen, met name door de brandstofkosten. De kans is groot dat bij een nieuwe aanbesteding er minder vervoer zal worden aangeboden voor de prijs die we er nu voor betalen.

Ten opzichte van 2012 zijn onderstaande prijsontwikkelingen relevant voor de aanbesteding in 2016:

1. De huidige marktprijs ligt ongeveer 6% boven onze huidige prijs per dienstregeling uur;
2. Over vier jaar zullen de kosten voor openbaar vervoer meer gestegen zijn dan de BDU-index: 2 tot 4 procent;
3. Compensatie wegvallende opbrengsten OV-studentenkaart (verkorten geldigheid van 7 naar 5 jaar): 1 tot 2 procent;
4. Voornemen om te bezuinigen op OV-studentenkaart.

Bij ongewijzigd beleid moet rekening gehouden worden met een kostenontwikkeling van minimaal 10% per jaar.

Onze ambitie is een sterk openbaar vervoernetwerk dat ook in de toekomst betaalbaar is. Om dat voor elkaar te krijgen, zetten we in op een andere inrichting van het openbaar vervoernetwerk aan de hand van drie pijlers:

1. Vraaggericht: Het openbaar vervoer, of collectief georganiseerde vormen van vervoer, sluit beter aan op de vraag ernaar: in omvang van de vraag (reizigers, hun reisrelaties en hun reismomenten), de kwaliteitsbehoefte en het aanbod (netwerk en bedieningsniveau).
2. Betrouwbaar: Het openbaar vervoer is bovendien feitelijk betrouwbaar (stipt) èn wordt als betrouwbaar gepercipieerd (laagdrempelig, voldoet aan verwachtingen) voor zowel bestaande als keuzereizigers.
3. Betaalbaar: Het aan te bieden openbaar vervoer blijft betaalbaar, voor zowel aanbieders van openbaar vervoer (provincie, vervoerder, gemeentes) als vragers naar openbaar vervoer (reizigers, werkgevers).

HET NETWERK

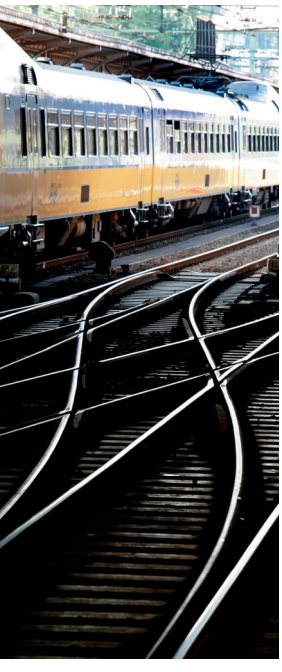
Een sterk openbaar vervoernetwerk richten wij in door:

- enerzijds daar waar de vraag naar openbaar vervoer groot is en de ruimte beperkt (dichtbevolkte gebieden) het openbaar vervoer uit te bouwen en te investeren
- anderzijds om daar waar de vraag klein is (gemiddeld minder dan 6 reizigers per rit) af te zien van openbaar vervoer met een lijn gebonden bus en ruimte te geven voor alternatieve vormen van vervoer en te innoveren

Het openbaar vervoernetwerk wordt vanuit de behoefte van de klant en in verhouding tot de omvang van de vraag ingericht en uitgevoerd. Vraaggericht is zowel het voorzien van de grote vervoersvraag van een sterk hoogwaardig 'basisnet', als het verknopen van de kleine vervoersvraag aan dit 'basisnet' met lokale mobiliteitsvoorzieningen. Het 'rompnetwerk' bestaat uit Intercity's (tussen Utrecht en Amersfoort en steden buiten de provincie) en een regionaal verbindend netwerk bestaande uit Sprinters en verbindende buslijnen. Het lokale vervoer (openbaar vervoer of andere modaliteiten) moet vervolgens goed op dit netwerk aansluiten als samenhangend onderdeel van de reisketen.

De toenemende diversiteit van de bevolkingsdichtheid (groei en krimp, verstedelijking) vraagt om maatwerk in de uitwerking van het regionale openbaar vervoer. Waar de vraag naar mobiliteit groot is en de ruimte beperkt, worden de mogelijkheden van het openbaar vervoer maximaal benut. Waar de vraag minder groot is, worden innovatieve vraaggerichte oplossingen gevonden. Dit betekent een (overigens samenhangende) tweedeling in het openbaar vervoeraanbod: het verbindende netwerk en aanvullend ontsluitend lokaal vervoer (openbaar vervoer en andere vormen). Het verbindende netwerk verbindt woonlocaties met de economische kerngebieden en onderwijslocaties. Ze rijden frequent en zetten in op snelheid. Met name in de (steeds bredere) spitsen worden grote aantallen reizigers vervoerd.

Essentieel voor het goed functioneren van het netwerk is een goede samenhang tussen de verschillende openbaar vervoermodaliteiten. Een hoogfrequent aansluitend busnet met een aansluiting op de trein heeft alleen zin wanneer het aanbod aan treindiensten daartoe uitnodigt. Tariefintegratie tussen trein en regionaal OV is hierbij van groot belang. De trein is bij uitstek ingericht om een grote hoeveelheid reizigers in korte tijd te vervoeren en zal daardoor met name zijn rol bewijzen op verbindingen met een grote vervoervraag. Om het dragende karakter van de spoorverbindingen te onderstrepen, streven we naar zo hoog mogelijke frequenties op het regionale spoornet. Daar wij zelf geen opdrachtgever op het spoor zijn, moeten wij andere partijen overtuigen van dit nut en ons mobiliteitsnetwerk en onze ruimtelijke ordening zodanig inrichten om de haalbaarheid van de hogere frequenties te vergroten. De samenwerking in de regio heeft ons diverse verbeteringen opgeleverd, maar er blijven nog enkele belangrijke uitbreidingen wenselijk, met name een frequentieverhoging naar Leiden en naar Harderwijk.



Met de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Randstadspoorproject krijgt het spoornet in Utrecht een belangrijke opwaardering. De frequenties van de belangrijke intercity en sprinter-verbindingen gaan daarmee omhoog. Diverse nieuwe stations zijn de afgelopen jaren reeds geopend; nog enkele zullen volgen. Op enkele uitbreidingswensen na lijkt daarmee het spoornet rond 2020 grosso modo op orde. In de komende jaren zal de focus daarom naast de uitvoering van infrastructuurprojecten ook komen te liggen op het stimuleren van de vervoervraag. Het gaat dan om het verbeteren van de vervoerketen als geheel, waarin ook het onderliggende busnet, fiets en P+R een rol hebben en de kwaliteit van de knooppunten.

De ruimtelijke ontwikkelingen staan niet stil. De druk op de stedelijke ruimte in onze provincie zal onverminderd aanhouden en daarmee ook de behoefte aan voldoende aanbod op het spoornet. Hoewel de financiële situatie van het Rijk niet direct uitnodigt tot grote investeringen, wil Utrecht zich voorbereiden op de verdere toekomst, vooral omdat de infrastructuurprojecten op het spoor een zeer lange doorlooptijd kennen. Samen met regionale partners en NS en ProRail willen wij een visie ontwikkelen op het spoorvervoer op lange termijn. Het gaat dan om de doorontwikkeling van Randstadspoor na 2025 en de uitbreidingsbehoefte ten aanzien van interregionale intercity-verbindingen. Het vertalen van mogelijke toekomstige uitbreidingswensen naar ruimtelijke reserveringen is gewenst om het spoorsysteem ook op lange termijn functioneel en robuust op orde te kunnen houden. Het OV-terminalproject van Utrecht Centraal toont bijvoorbeeld aan hoe groot de druk op de beschikbare ruimte is, hetgeen een bedreiging zou kunnen vormen voor een toekomst vaste afwikkeling van het reizigersvervoer via dit knooppunt.

Om de invloed op het regionale vervoer in de concessie van het hoofdrailnet te vergroten, werken wij samen met andere overheden in de Randstad. Gezamenlijk met NS ontwikkelen de Randstadvleugels een plan voor het railvervoer, wat voor NS het hoofdbestanddeel van de concessie vormt. Essentiële onderdelen van het plan, die ook landelijke navolging kunnen krijgen, zien wij graag onderdeel uitmaken van de concessie die de Minister eind 2013 zal afgeven.
De regionale samenwerking in het kader van Randstadspoor en de Randstedelijke samenwerking willen wij daarom graag in de komende tijd voortzetten om onze doelen te bereiken.

R-NET

Het R-net is een afgestemd aanbod van hoogwaardig bus-, tram-, metro- en treinvervoer in de Randstad met een eenduidig uiterlijk dat aan vastgestelde normen voldoet. Wij zijn aangesloten bij het OV-bureau Randstad en richten ons vanuit die optiek op het inrichten van een samenhangend HOV-netwerk met uniforme kwaliteitskenmerken in de hele Randstad. Dat houdt in dat wij binnen onze concessie een aantal buslijnen ontwikkelen tot hoogwaardig openbaar vervoer als onderdeel van R-net. Investeringen in snelheid, haltes en frequentie van het netwerk zijn hiervoor noodzakelijk. Wij zetten alleen in op frequentie-uitbreidingen als dat past bij de vervoervraag en de busfequenties goed aansluiten bij die van de trein.

Op dit moment zorgt NS op de grote corridors in de Randstad al voor meer dan 50% van het reizigersvervoer (auto en trein gezamenlijk) in de spits. Het openbaar vervoer zal in de toekomst een nog belangrijkere rol gaan vervullen in de verplaatsingen tussen de vleugels van de Randstad omdat het de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Randstad maximaal ondersteunt. Het gaat erom de dragende economische centra met het openbaar vervoernetwerk zo te faciliteren dat zij optimale ontwikkelingskansen hebben. Ons busnetwerk sluit daarop aan als sterk integraal onderdeel van de keten van verplaatsingen binnen de Randstad.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling ‘naar een efficiënter openbaar vervoersysteem’.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat …
OV concessieverlening 2016	Projectkosten aanbesteding	Dit leidt tot een optimaal aanbestedingsresultaat
OV concessie vanaf 2017	Exploitatiebudget t.b.v. uitvoeren concessie	Dit bijdraagt aan een efficiënt OV-netwerk
Aanbesteding regiotaxi	Projectkosten aanbesteding	Dit leidt tot een optimaal aanbestedingsresultaat
OV exploitatiebudget tbv regiotaxi	Exploitatiebudget t.b.v. regiotaxi	Dit bijdraagt aan een efficiënt OV-netwerk
OV MIRT-verkenning: netwerkontwikkeling	Bijdragen aan uitvoering MIRT-verkenning OV regio Utrecht	Het tot maatregelen moet leiden voor een efficiënt netwerk
Implementatie R-net	Investeringen in haltes en drispanelen voor R-net	Het bijdraagt aan de realisatie van een sterk OV-netwerk
Projectorganisatie Randstadspoor	Regionale samenwerking om de ambities op spoorgebied te verwezenlijken	Regionaal spoorvervoer een van de dragers is van het OV-netwerk

KNOOPPUNTEN

DOEL

Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen.

ESSENTIEEL ONDERDEEL

Provincie en gemeenten spannen zich samen met andere betrokken partijen in om de kwaliteit van de knooppunten te verbeteren en daarmee de netwerken (auto, trein, tram, bus, fiets) te verbinden.

UITWERKING

Het verbinden van de netwerken is voor ons een belangrijke opgave in het verbeteren van de mobiliteit. Daarbij gaat het nadrukkelijk om het verbinden van de verschillende vervoerwijzen onderling. Knooppunten[6] spelen hier een hele belangrijke rol in. Dit zijn de plekken waar auto, openbaar vervoer en fiets samen komen en reizigers wisselen van vervoermiddel. Daarnaast zijn dit steeds meer de plekken waar mensen elkaar ontmoeten en verblijven, waar vanuit ruimtelijke ordening gestuurd wordt op functieverdichting en de plekken die belangrijk zijn voor de identiteit van de omgeving.

Knooppunten gelegen in gebieden met de hoogste concentratie en diversiteit aan activiteiten spelen nu al een belangrijke rol in het economisch en maatschappelijk functioneren van de provincie en moeten dat in de toekomst blijven doen. Daarnaast zijn er knooppunten die als 'hub' kunnen functioneren voor nabijgelegen economische kerngebieden die niet aan hoogwaardige (rail-)verbindingen gelegen zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om de stations Bilthoven of Bunnik als overstappunt naar De Uithof met bus of fiets.

Bij de ligging in het regionale mobiliteitsnetwerk komt met name de overstapfunctie in beeld van bus op trein of tussen bussen onderling. Bij een groter aanbod van regionale buslijnen en treindiensten neemt de betekenis van een knooppunt toe. Binnen een specifieke corridor zijn accenten aan te brengen in de aard van de knooppunten, maar ook de ligging van een knooppunt ten opzichte van het wegennet of regionale fietsnetwerk is van belang, omdat dat de multimodaliteit van het knooppunt vergroot. Dat laatste stelt eisen aan de beschikbaarheid van voldoende P+R-plaatsen en fietsparkeerplaatsen. Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond het knooppunt

6 Waar we spreken over 'knooppunten' bedoelen we locaties waar de netwerken van de verschillende vervoermiddelen bij elkaar komen.

spelen ook een rol. Ons ruimtelijk beleid is gericht op het behoud van de landschappelijke diversiteit in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling binnen bestaande steden en dorpen. Meerwaarde hebben die knooppunten die dit beleid ondersteunen.

Knooppuntontwikkeling is geen doel op zich, maar moet vooral van betekenis zijn voor de mobiliteitsontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling. In de planvorming kunnen accenten en prioriteiten worden aangebracht; niet ieder knooppunt is hetzelfde of wordt hetzelfde gebruikt. Wij hanteren daarom vier type knooppunten:

1. Nationale knooppunten: knooppunten met een hoge concentratie aan activiteiten en een nationale (of zelfs internationale) schakel in de netwerken
2. Regionale knooppunten: Knooppunten met een concentratie aan activiteiten en een breed aanbod aan openbaar vervoer, waar alle vervoermiddelen bij elkaar komen, met een goede aansluiting op het regionale wegennet om toeleidende verkeersstromen richting de steden in de provincie een overstapfunctie te bieden.
3. Lokale knooppunten: Knooppunten waar mensen uit de omgeving van auto of fiets overstappen op het regionale, meestal railgebonden openbaar vervoer. Waar mogelijk en haalbaar is sprake van enige concentratie van activiteiten rond het knooppunt, passend bij de schaal van het gebied.
4. Overige knooppunten: Alle overige stations en enkele relevante overstappunten voor het openbaar vervoer. Aan deze knopen worden geen eisen gesteld met betrekking tot de bebouwde omgeving. Voor het goed functioneren van deze knooppunten dient de basis op orde te zijn wat betreft inrichting en gebruiksmogelijkheden.

In onderstaande tabel staan alle knooppunten in de provincie Utrecht gerangschikt naar de vier categorieën.

(Inter)Nationaal	Regionaal	Lokaal	Overig
Amersfoort De Uithof Utrecht Centraal	Amersfoort Vathorst Bilthoven Breukelen Driebergen-Zeist Leidsche Rijn Centrum Woerden Utrecht Overvecht Utrecht Vaartsche Rijn	Amersfoort Schothorst Baarn Bunnik Houten Maarssen Papendorp Rhenen Rijnsweerd Soest Zuid Utrecht Lunetten Veenendaal Centrum Veenendaal-de Klomp Vleuten Westraven	Abcoude Amersfoort Meander De Bilt 't Tunneltje De Meern Oost Den Dolder Doorn Postkantoor Eemnes/A27 Galgenwaard Hoevelaken Hollandsche Rading Houten Castellum IJsselstein Binnenstad Lage Weide Leusden Groenezoom Maarn Mijdrecht Rondweg Mooi Zeist Nieuwegein Stadscentr. Soestdijk Soestdijk-Noord Soesterberg/A28 Utrecht Terwijde Utrecht Zuilen Veenendaal West Vianen Lekbrug Woudenberg Poort Zeist Busstation

DE PROVINCIE ALS REGISSEUR PER CORRIDOR

Ieder knooppunt kent zijn eigen dynamiek, ontwikkeling en stakeholders. Het is maatwerk om te bepalen wat de opgaven zijn en welke partij het meest aangewezen is om als regisseur op te treden. Wij willen vanuit onze regisseursrol per corridor samen met relevante partijen inzicht krijgen in de opgaven per knooppunt. Door dit per corridor te organiseren, kunnen we knooppunten ook in hun samenhang bekijken, immers ontwikkelen van het ene knooppunt kan bepalend zijn voor het knooppunt een paar kilometer verderop. Daarnaast kunnen knooppunten elkaar ook ontlasten (knooppunten rondom Utrecht Centraal) of versterken (knoopppunten rondom de Uithof). We hanteren de volgende corridors (soms een combinatie van twee richtingen door de onderlinge samenhang):

	Corridor	**Regionaal knooppunt**
1	Utrecht/De Uithof – Amersfoort/Baarn	Bilthoven
2	Utrecht/De Uithof – Hilversum/Almere	Utrecht Overvecht
3	Amersfoort – Zwolle/Apeldoorn/Ede	Amersfoort Vathorst, *Harderwijk, Barneveld*
4	Amersfoort – Amsterdam	Hilversum
5	Utrecht/De Uithof – Arnhem/Rhenen	Driebergen-Zeist, *Ede-Wageningen*
6	Utrecht/De Uithof – Den Bosch/Tiel	Utrecht Vaartsche Rijn, *Geldermalsen*
7	Utrecht/Breukelen – Den Haag/Rotterdam/Leiden	Utrecht Leidsche Rijn, Woerden
8	Utrecht/Woerden – Amsterdam/Schiphol	Breukelen, *Amsterdam-Bijlmer/Arena*

ROLLEN VERSCHILLEN PER KNOOPPUNT; DAAR WAAR NODIG IS PROVINCIE REGISSEUR

Naast het bepalen van de opgaven per knooppunt, onderzoeken we ook wat de relevante partijen zijn per knooppunt met welke verantwoordelijkheden. Tevens brengen we in kaart welke partij het meest voor de hand ligt om per knooppunt de regie te nemen. Vaak is de betreffende gemeente de meest voor de hand liggende partij, maar daar waar bevoegdheden en verantwoordelijkheden diffuus zijn en een logische regisseur ontbreekt, pakken wij die rol op. Dat doen we niet uitputtend, we prioriteren door de regierol te nemen op vijf tot tien knooppunten, verdeeld over de verschillende categorieën en corridors en waar we meerwaarde zien voor een regierol voor de provincie.

KWALITEIT EN DIVERSITEIT VAN DE VOORZIENINGEN

Inzetten op de knooppunten betekent voor ons dat we willen dat de streefwaarden voor de kwaliteit en diversiteit van voorzieningen gehaald worden. Hierbij gaat het om een aantrekkelijke fysieke inrichting van het knooppunt en het verbeteren van de keten, zoals betere afstemming van frequenties bij overstaplocaties, integratie van reisinformatievoorzieningen, tariefintegratie en een eenduidige branding.

De gewenste kwaliteit (streefwaarden) van een knooppunt verschilt per type. Aan de belangrijkste knooppunten stellen we hogere eisen dan aan stations met een beperkt aantal reizigers(potentie). Daar komt bij dat de gewenste kwaliteit en diversiteit ook bepaald wordt door de situatie van het knooppunt, waardoor er altijd sprake zal zijn van maatwerk. Deze werken we samen met betrokken partijen verder uit als we de knooppunten per corridor beschouwen. We hanteren in ieder geval onderstaande zes kwaliteitsaspecten.

De bereikbaarheid met de diverse vervoermiddelen: Dit onderdeel kent veel differentiatie per type knooppunt. Bij nationale knooppunten geldt een hoge frequentie van hoogwaardig openbaar vervoer met (goede aansluiting op) directe verbindingen met de rest van Nederland en eventueel internationaal. Op de regionale knopen is er een groot aanbod (hoge frequentie) van regionaal openbaar vervoer en een goede autobereikbaarheid, inclusief P+R-voorzieningen met voldoende capaciteit. Fietsparkeren is op alle knooppunten in voldoende mate aanwezig, inclusief verhuur van OV-fiets en op nationale en regionale knopen ook bewaakt. Deze knooppunten kennen bij voorkeur ook goede voorzieningen voor taxi, deelauto en autoverhuur.

Kaart- en tariefintegratie voor een gemakkelijke overstap: Met de komst van de OV-chipkaart is een goede basis gelegd voor kaart- en tariefintegratie. Belangrijk is de in- en uitcheckhandelingen zo eenvoudig mogelijk te maken bij het overstappen en te stimuleren dat zoveel mogelijk voorzieningen op de knooppunten de OV-chipkaart als betaalmiddel gebruiken. Nog aantrekkelijker wordt het wanneer tarieven van de verschillende vervoermodaliteiten gelijk geschakeld zijn en geen extra opstaptarief door de reiziger betaald hoeft te worden.

Looproutes en bewegwijzering tijdens de overstap (wayfinding): De kwaliteit, toegankelijkheid en bewegwijzering van looproutes dient op alle knooppunten op orde te zijn, passend bij het type knooppunt. Daarbij is het ook belangrijk de nabijgelegen voorzieningen te betrekken.

Beschikbaarheid van actuele reisinformatie over alle vervoermiddelen: Op de knooppunten is op logische plekken actuele reisinformatie beschikbaar over alle vervoermiddelen en andere relevante voorzieningen. Daarnaast wordt ook zoveel mogelijk in de voertuigen (trein, bus, tram) informatie gegeven over de andere aansluitende vervoermiddelen.

Omgevingskwaliteit: Wachten, verblijven en ontmoeten is prettiger wanneer stationsgebouw en omgeving aantrekkelijk is. Op knooppunten is daarom de allure van de omgeving (onder andere stationsplein) van belang, aansluitend bij de aard van het knooppunt. Zeker op de nationale en regionale knopen mogen hogere eisen gesteld worden aan de uitstraling. In elk geval moeten knooppunten voldoen aan basiseisen ten aanzien van ‘schoon, heel en veilig’.

Voorzieningen: Het gaat niet alleen om het verbinden van de verschillende vervoermiddelen, maar ook om verblijfs- en ontmoetingsmogelijkheden. Een basiskwaliteit is beschutte wachtruimte en een kiosk op zoveel mogelijk knooppunten. Op de nationale en regionale knopen gaat het echter om meer, namelijk horeca, winkels, smart Work centers/flexkantoren, serviceloket en toiletten.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling ‘verbinden van de netwerken’.

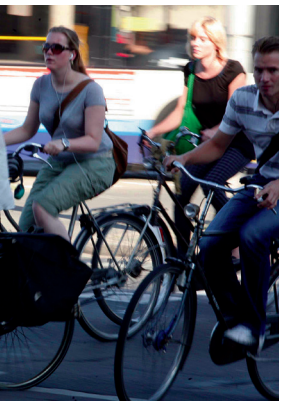
Project	Omschrijving	Draagt bij omdat …
Fietsenstallingen bij knoop-punten (ruimte voor de fiets)	Meebetalen aan uitbreiding en verbeteren stallingen bij stations	Minder zoekgedrag leidt tot een snellere overstap
Opstellen/implementeren plan knooppuntontwikkeling	Op basis van een inventarisatie wordt corridorsgewijs een plan van verbeter-punten per knooppunt opgesteld	Aan de hand van de verbeterpunten de kwaliteit van knooppunten kan worden verbeterd
Stimuleren knooppunt-ontwikkeling incl. basis-knooppunten op orde	Aan de hand van op te stellen basis-kwaliteiten worden overstappunten beoordeeld en maatregelen genomen	Aan de hand van de verbeterpunten kan basiskwaliteit van kleine overstappunten worden verbeterd
P+R verbetering traject-aanpak	In samenhang met de verbetering van de knooppunten wordt per corridor een plan voor uitbreiding P+R gemaakt en uitgevoerd	Voor bepaalde knooppunten de aanwezigheid van P+R een belangrijk kwaliteitskenmerk is

INVESTERINGSPLAN OPWAARDERING KWALITEIT FIETS

DOEL

In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets.

ESSENTIËLE ONDERDELEN



Gemeenten en provincie definiëren een regionaal fietsnetwerk dat op zijn minst de belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten verbindt met woonkernen met meer dan 3.000 inwoners. Provincie en gemeenten gebruiken hun verantwoordelijkheid als beheerder om de provinciale en gemeentelijke fietsroutes op kwaliteit te brengen. De provincie kan financieel bijdragen aan gemeentelijke projecten indien het gaat om kwaliteitsverbetering waarbij minimaal de CROW-richtlijnen worden toegepast.

De beheerders van infrastructuur in de provincie Utrecht werken samen aan het voorkomen van nieuwe barrières voor voetgangers en fietsers. Dit is een aandachtspunt bij de aanleg van nieuwe infrastructuur. Maar ook, waar nodig, bij het verbeteren van de oversteekbaarheid van bestaande infrastructuur.

UITWERKING

In de Mobiliteitsvisie is een kaart opgenomen met interlokale hoofdfietsroutes voor woon/werkverkeer buiten de bebouwde kom, welke deels in beheer zijn van de provincie en deels van gemeenten. Welke routes als hoofdfietsroutes worden aangemerkt binnen de bebouwde kom, bepalen we in onderlinge afstemming tussen provincie en gemeenten. Voor hoofdfietsroutes gelden de volgende criteria:

- Het gaat om interlokale fietsverplaatsingen van een zekere omvang: vanaf 500 fietsers per dag nu of in de toekomst en
- De fietsroutes verbinden woonkernen van minimaal 3.000 inwoners met:
  - regionale en nationale knooppunten binnen een straal van 10 kilometer, of
  - scholen voor voortgezet onderwijs met minimaal 300 leerlingen binnen een straal van 15 kilometer, of
  - werklocaties met meer dan 1.000 arbeidsplaatsen binnen een straal van 15 kilometer

In een nog op te stellen Actieplan Fiets voor kwaliteitsverbetering fietsinfrastructuur worden projecten opgenomen die bijdragen aan veilige, vlotte en comfortabele hoofdfietsroutes, waaronder het realiseren van de volgende streefwaarden op de hoofdfietsroutes:

- De breedte van fietspaden en bermen zijn veilig en comfortabel voor gebruikers. Hierbij hanteren we de CROW-richtlijnen (Ontwerpwijzer Fietsverkeer) als uitgangspunt, evenals de overige kwaliteitscriteria.
- De maximale wachttijd voor fietsers bij verkeersregelinstallaties bedraagt 60 seconden.
- De fietspaden zijn in de ochtend- en avondspits verlicht en waar zinvol op aanvraag buiten de spits.
- De wegverharding voldoet aan de eisen van fietsers met betrekking tot vlakheid, stroefheid en afwatering.

Voor maatregelen aan fietsroutes in provinciaal beheer volgen wij de trajectaanpak. In de trajectaanpak wordt getoetst aan de bovenstaande criteria, maar wordt aanvullend ook informatie opgehaald bij gebruikers van de fietsinfrastructuur die betrekking kan hebben op bijvoorbeeld de beschikbaarheid van spoorweg- en waterovergangen, wacht- en schuillocaties, obstakels en fietsbewegwijzering.

In het Actieplan Fiets zullen ook nieuwe fietsverbindingen worden opgenomen indien de bestaande route meer dan 30% langer is dan de hemelsbrede route. Ontvlechting van fietsroutes en autoroutes wordt overwogen als de nieuwe routes hierdoor veiliger, vlotter en comfortabeler worden, waarbij ook de sociale veiligheid wordt meegewogen.

Het Actieplan Fiets financieren we samen met de deelnemende gemeenten op basis van een gezamenlijke inventarisatie en prioritering van knelpunten. Naast het opwaarderen van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur zullen we, samen met gemeenten, inventariseren welke kwaliteitsbehoeften er nog meer zijn voor fietsgebruik, zoals (beveiligde) stallings-mogelijkheden, leenfietsen e.d. Het fietsprogramma financieren we samen met de deelnemende gemeenten.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling voor het 'investeringsplan opwaardering kwaliteit fietsinfrastructuur'.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Fietsprogramma: Onderdeel verbeteren provinciale fietspaden	Verbeteren 50% van alle fietspaden die minimaal 10% te krap zijn t.o.v. CROW-richtlijnen (ca. 45 km)	Fietscomfort en veiligheid verbeterd worden
Fietsprogramma: Onderdeel verbeteren parallelwegen	Verbeteren van circa 50% van de parallel-wegen, die het minst aan gewenst profiel voor parallelwegen voldoen.	Fietscomfort en veiligheid verbeterd worden
Fietsprogramma: Onderdeel deals met gemeenten voor verbeteren hoofdfietsroutes in beheer van gemeenten en nieuwe verbindingen	Cofinanciering samenwerkingsprogramma met gemeenten voor verbeteren gemeentelijke hoofdfietsroutes van provinciaal belang	Fietscomfort, veiligheid en doorstroming voor fietsers verbeterd worden
Fietsprogramma: Onderdeel verminderen oponthoud bij VRI's in beheer bij provincie Utrecht	Aanpassing software, kleine infrastructurele aanpassingen, ongelijkvloerse kruisingen	Veiligheid en doorstroming voor fietsers verbeterd worden
Kennisontwikkeling Fiets	Bevorderen kennisuitwisseling en innovatie, faciliteren gemeenten voor impuls fietsbeleid, versterken kennis over nut en noodzaak fietsvoorzieningen	Hiermee effectiever fietsbeleid geïmplementeerd kan worden
Verbeteren stallingsvoorzieningen bij knooppunten	Cofinanciering van uitbreiding fietsstallingen door gemeenten, NS en/of Prorail.	

VERKEERSVEILIGHEID:
VERBETEREN INFRASTRUCTUUR EN GEDRAGSBEÏNVLOEDING

DOEL

Minder is beter: tussen 2015 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.

ESSENTIEEL ONDERDEEL

De monitoring van de ontwikkeling van het aantal slachtoffers, vergevingsgezindheid van de weg (EuroRAP waardering), klachten van weggebruikers en de basiskenmerken wegontwerp zijn input bij de herinrichting van provinciale wegen. De provincie neemt ook een verantwoordelijkheid voor gedragsbeïnvloeding, breder dan de klassieke (verkeers)educatie. Het gaat hierbij om bewustwording van eigen (onveilig)gedrag en aanleren van veilig automatisch gedrag. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op hun eigen wegennet en de inzet van Permanente VerkeersEducatie.

UITWERKING

De verkeersveiligheid in de provincie Utrecht is sinds de jaren 90 fors verbeterd. Toch waren er in 2012 nog circa 30 verkeersdoden in onze provincie te betreuren, waarvan ongeveer 6 op onze provinciale wegen. De afname van het aantal slachtoffers is het resultaat van een jarenlange inzet om onveilige locaties (de zogenaamde black spots[7]) veiliger te maken via een reactieve aanpak[8]. Het verder verlagen van het aantal verkeersslachtoffers wordt bereikt door in te zetten op:

- Veilige infrastructuur
- Veilige voertuigen
- Gedragsbeïnvloeding, inclusief verkeershandhaving

Per situatie bekijken we welke maatregelen zinvol zijn en kiezen we voor één of een combinatie van maatregelen. Hierbij zijn we voor de veilige voertuigen afhankelijk van de ontwikkelingen in de automotive en de nationale en Europese regelgeving hiervoor.

7 Black spot: locatie met minimaal 6 ernstige ongevallen in 3 jaar tijd

8 Reageren op ongevallen: op basis van ongevalsoorzaak worden maatregelen genomen om de veiligheid te verbeteren

Wij hebben ten aanzien van verkeersveiligheid twee rollen:

1. Regisseur voor de totale regio en verantwoordelijkheid voor het behalen van de regionale doelstellingen voor verkeersveiligheid;
2. Wegbeheerder voor de provinciale wegen.

Voor verkeersveiligheid zetten wij daarom de komende jaren in op een viertal pijlers:

Vanuit de wegbeheerdersrol:
- aanleg duurzaam veilig provinciaal wegennet

Vanuit de regisseursrol:
- samenwerking met de andere wegbeheerders (Rijkswaterstaat en gemeenten);
- handhaving in combinatie met voorlichting/communicatie (gericht verkeerstoezicht);
- gedragsbeïnvloeding ter verbetering van de verkeersveiligheid (samen met onze partners).

WEGBEHEERDER

Als wegbeheerder gaan we ons netwerk, zo goed als mogelijk is, aanpassen tot een duurzaam verkeersveilig netwerk. Dit doen we binnen de trajectaanpak: verkeersveiligheid gaat meeliften in de planning voor onderhoud en reconstructies van wegen. Met deze aanpak wordt de doorstroming en het functioneren van ons netwerk het minst verstoord, de kosten van implementatie geminimaliseerd en de kosten bovendien gespreid in de tijd. Dit betekent dat wanneer een wegtraject aan de beurt is voor (groot) onderhoud, we alle aspecten van die weg bekijken. De landelijke richtlijnen gebruiken we om te toetsen of de betreffende weg Duurzaam Veilig is ingericht, op welke aspecten dit nog nodig is en of dit (fysiek, financieel en vanuit andere beleidsinvalshoeken als cultuur, landschap, e.d.) mogelijk is. Hiermee gaan we van de vooral reactieve aanpak tot op heden over op een proactieve benadering van de verkeersveiligheid. Alleen daar waar 'ineens' sprake is van een toename van ongevallen is er een uitzonderingssituatie, omdat er een nieuwe black spot locatie is ontstaan.

Voor de invulling van verkeersveiligheid binnen de trajectaanpak hanteren we het onderstaande kader:

Zodra een verkenning start (trajectbenadering) brengen we in kaart:

- In hoeverre voldoet de weg aan de landelijke richtlijnen voor een veilige weginrichting?;
- Wat is de (ster)waardering van de weg/het traject? (ANWB: Road Protection Score, beschikbaar vanaf eind 2013/begin 2014);
- Wat is het beoogde en daadwerkelijke gebruik van de weg (intensiteit, type verkeersdeelnemers, snelheid, e.d.)?;
- Vinden er ongevallen plaats? Zo ja, hoeveel en wat voor ongevallen? (alle typen ongevallen!) (landelijke registratie);
- Is op het betreffende traject sprake van Incidentmeldingen? (eigen registratie i.h.k.v. Incident Management);
- Welke klachten/meldingen/bevindingen (eigen provinciaal meldsysteem, meldpunt Verkeersveiligheid van VVN, visie weginspecteurs, enz.) over de weg zijn bekend?

Bovenstaande informatie bepaalt of er sprake is van verkeersonveiligheid of een vergroot risico op een ongeval en op welke wijze dit kan worden verbeterd en tegen welke kosten. Bij elk traject wordt maatwerk geleverd door per traject af te wegen welke maatregelen worden genomen. Hierbij worden de fysieke mogelijkheden, andere beleidsdoelen en kosten gebruikt om tot een uiteindelijke keuze te komen. Bijzondere aandacht geven we aan plaatsen waar een provinciale weg de entree van dorpen of steden is en aan parallelwegen. De overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom moet goed zichtbaar voor de weggebruiker zijn. Voor parallelwegen zetten we in op het minimaliseren van conflicten tussen landbouwverkeer en fietsers als gebruikers van deze wegen.

REGISSEUR

Als regisseur gaan we ons inzetten om samen met onze partners de verkeersveiligheid in de gehele provincie te verbeteren. Dit doen we door niet-infrastructurele maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid in te zetten. Uit onderzoek blijkt dat in circa 90 % van de ongevallen menselijk gedrag een rol speelt. De juiste infrastructuur (Engineering) kan een deel van het onveilige gedrag voorkomen, maar niet alles. Daarom is inzetten op de andere E's (Education, Enforcement) noodzakelijk.
Recente inzichten leren ons echter dat het merendeel van onze beslissingen bepaald wordt door gewoontegedrag. Dit geldt niet alleen voor de mobiliteitskeuze, maar o.a. ook voor routekeuze, snelheidsgedrag, wel of niet alcoholvrij rijden of voorrangverlening. Het beïnvloeden van het gewoontegedrag om te komen tot veilig gewoontegedrag is de uitdaging waar we nationaal, regionaal en lokaal extra voor aan de lat staan. De inzet van nieuwe technologieën en psychologische inzichten zal hierbij zeker een rol gaan spelen.

GECOMBINEERDE, INNOVATIEVE AANPAK SAMEN MET PARTNERS

Het vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden pakken we aan met de volgende activiteiten:

- Via de Stuurgroep Integrale Verkeersveiligheid Midden Nederland blijven we inzetten op Gericht Verkeers-Toezicht Projecten (GVT) en voldoende capaciteit en aandacht voor verkeershandhaving. Bij de GVT-projecten is sprake van een integrale aanpak van de verkeersonveiligheid op zogenaamde trajectwegen, waar politie en Openbaar Ministerie intensief en planmatig handhaven, in combinatie met gedragsbeïnvloeding en zo nodig infrastructurele aanpassingen.
- Meer samenwerking, slimme deals en allianties aangaan met andere partijen (zoals overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, maar ook organisaties als verslavingszorg en GGD).
  Het doel hiervan is om verkeersveiligheid nog meer op ieders netvlies te krijgen en ieder zijn eigen verantwoordelijkheid te laten nemen.
- Binnen onze eigen organisatie meer allianties met andere beleidsterreinen[9] nastreven (integrale projecten). Hier maken we de integrale afwegingen en keuzes. Hierbij kunnen we gebruik maken van instrumenten als Verkeersveiligheidsaudits/-scans of maatschappelijke kosten-baten analyses, die naast levensduurkosten ook verkeersveiligheid als component meenemen.
- Ten aanzien van de inzet van verkeerseducatie samen met gemeenten de nadruk leggen op peuterspeelzalen, basisonderwijs en voortgezet onderwijs (eventueel ook jonge automobilisten).
- In het convenant 'provincie Utrecht Verkeersveilig' spreken we af dat gemeenten de taak op zich nemen om deze groepen via de scholen goed te bereiken. Conform ditzelfde convenant zetten wij onze expertise in om kwalitatieve en kosteneffectieve producten centraal in te kopen voor alle gemeenten die het convenant hebben ondertekend.
- Samen met derden (overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties) gaan we de nieuwe manieren van gedragsbeïnvloeding (conform de nationale Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) ontwikkelen en toepassen en richten ons hierbij op specifieke probleemdoelgroepen (focussen) (innovatie).
  Het doel hierbij is mensen bewust te maken van hun eigen invloed op de verkeersveiligheid en hen veilig, 'automatisch' gedrag bij te brengen. We onderzoeken daarbij de mogelijkheden vanuit de game-industrie om social games te ontwikkelen voor smartphone's en tablets.

9 Hierbij wordt gedacht aan de beleidsterreinen als Beter Benutten, Regionaal VerkeersManagement, Mobiliteits-management, Fietsbeleid en Leefbaarheid. Bijvoorbeeld: Rondom fietsbeleid zijn interessante allianties aan te gaan: Meer op de fiets is beter voor het milieu, de doorstroming, de bereikbaarheid en de gezondheid, maar dat moet dan wel veilig gebeuren. Dit vraagt aandacht voor het fietsroutenetwerk in de provincie, de uitvoering van de fietspaden (breedte, verharding, verlichting) en de interactie met de andere verkeersdeelnemers. Voor dit laatste is een rol weggelegd voor gedragsbeïnvloeding.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling voor verkeersveiligheid: moderne educatie en verbeteren infrastructuur waar nodig'.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Verkeersveiligheidsakkoorden met gemeenten over gemeente-grensoverschrijdende knelpunten	Afspraken met gemeenten over het oppakken van gemeente-grensoverschrijdende (infra-structurele) verkeersveiligheids-problemen.	Grensoverschrijdende gemeentelijke wegen veiliger worden
Innovatieve aanpak gedragsbeïnvloeding	Ontwikkelen en toepassen van nieuwe methode(s) en technieken om mensen zich veiliger te laten gedragen in het verkeer. (o.a. inspelen op onbewust gedrag)	Mensen zich veiliger gedragen in het verkeer
Convenant 'Provincie Utrecht Verkeersveiliger' (klassieke verkeerseducatie)	Herijken convenant per 1-1-2015 tussen gemeenten, provincie, OM, politie en RWS om gezamenlijk de verkeersonveiligheid aan te pakken.	Een verkeersveilig systeem alleen gerealiseerd kan worden als alle partners hun eigen verantwoordelijkheid nemen
Oplossen van verkeersveiligheids-knelpunten binnen de trajectaanpak	Op basis van het verkeersveiligheidskader (klachten, Incident Managementmeldingen, ongevalscijfers, snelheidsmetingen) binnen de trajectaanpak verkeers-veiligheidsknelpunten oplossen	Gevaarlijke verkeers-situaties worden veiliger en draagt bij aan het verkeersveiligheidsgevoel van weggebruikers.
Quick Wins veiligheid en duurzaamheid	Implementeren van kleine kosten-effectieve infrastructurele maat-regelen die snel kunnen worden doorgevoerd	Gevaarlijke verkeers-situaties worden veiliger en draagt bij aan het verkeersveiligheidsgevoel van weggebruikers.
Gericht VerkeersToezicht	Versterken van verkeershandhaving door combinatie met voorlichting en/of educatie	Het verkeersgedrag meer verbetert met een integrale aanpak. (1+1=3!)
Verdieping landelijke campagnes	Gebruik maken van de landelijke aandacht voor verkeersveilig-heidthema's door aanvullend regionale activiteiten te ontplooien, waarbij een regionaal accent wordt aangebracht	Door de regionale accenten komt de boodschap van de landelijke campagne beter door en is de kans dat een weggebruiker effectief wordt bereikt groter.
Implementeren Basis Kenmerken Wegontwerp	Bij inrichting weg zoveel mogelijk rekening houden met BKWO	Gevaarlijke verkeerssituaties worden veiliger en/of vergevingsgezinder

GOEDERENVERVOER

DOEL

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2028 op orde, logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers.

In stand houden van het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties en ruimte bieden voor capaciteitsuitbreiding indien er een door het bedrijfsleven gedragen business case is.

ESSENTIËLE ONDERDELEN

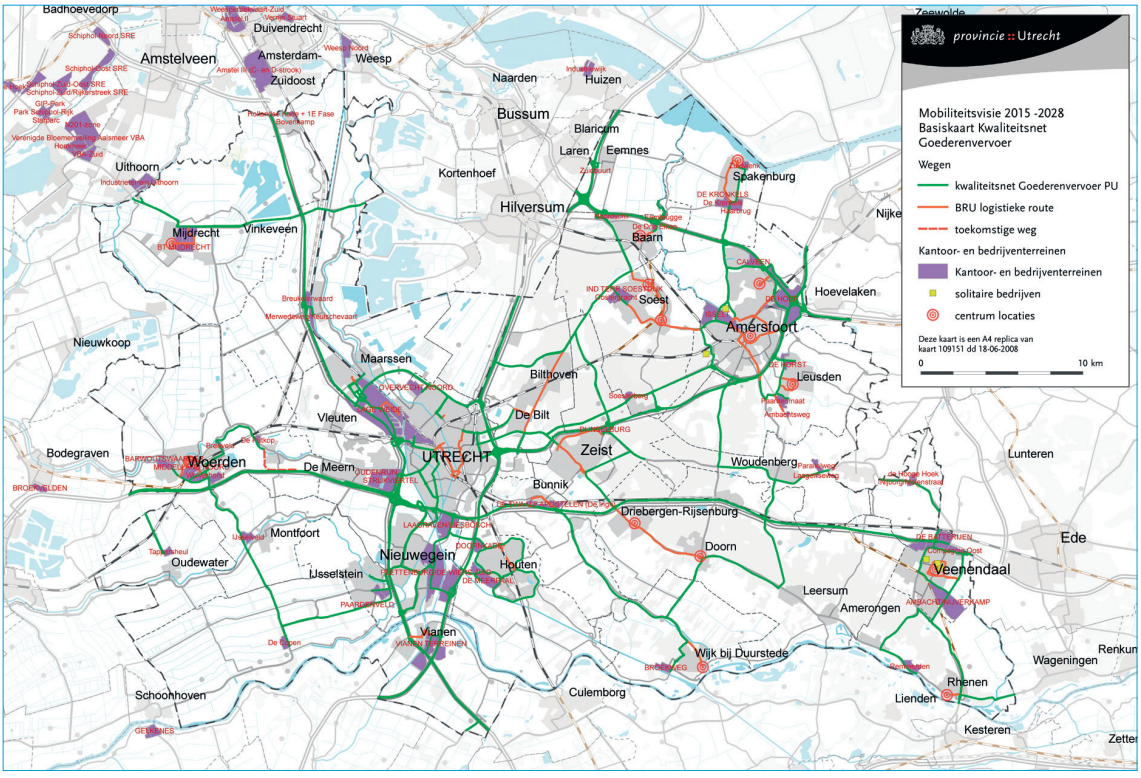
Gemeenten zorgen in samenwerking met het bedrijfsleven voor een gezamenlijke aanpak en uitvoering om binnensteden bereikbaar te houden voor distributie en sluiten daarbij aan op het kwaliteitsnet goederenvervoer. De provincie heeft hier een faciliterende rol in.

Gemeenten zorgen voor het behoud van bestaande capaciteit van overslaglocaties voor binnenvaart. De provincie ondersteunt initiatieven voor uitbreiding van binnenhavencapaciteit op de zes aangewezen locaties in de nota Blue Ports, indien er een door bedrijfsleven gedragen business case is.

Provincie en gemeenten zorgen ervoor dat hun wegen die onderdeel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer voldoen aan de eisen zoals beschreven in de rapportage *Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU)*.

UITWERKING

In samenwerking met belangenorganisaties en de andere wegbeheerders hebben wij een *Kwaliteitsnet Goederenvervoer* ontwikkeld. Dit Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit routes die de belangrijkste bestemmingsgebieden voor vrachtverkeer in de provincie ontsluiten (bedrijventerreinen, winkelgebieden) en verbinden met het snelwegennet. De routes zijn bedoeld om vrachtverkeer vlot en veilig af te wikkelen met een minimum aan hinder voor de omgeving.



Bij het inrichten van wegen die tot het Kwaliteitsnet Goederenvervoer behoren, wordt aandacht besteed aan het waarborgen van een vlotte en veilige doorstroming van het vrachtverkeer. Nadere aandachtspunten en kwaliteitsindicatoren worden beschreven in de rapportage Kwaliteitsnet *Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU) – onderdeel wegen.*[10]

De belangrijkste knelpunten in het kwaliteitsnet zijn reeds opgelost. Het beleid is er op gericht om geen nieuwe knelpunten te laten ontstaan. Verbeteringen zijn er nodig waar het gaat om parkeervoorzieningen voor vrachtverkeer en de consistentie tussen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer en het gemeentelijke beleid van stedelijke distributie. We willen dit oppakken door samen met gemeenten en de goederenvervoersector naar oplossingen te zoeken voor bijvoorbeeld efficiënter en duurzamer transport door afgestemde venstertijden, goede logistieke routes en parkeervoorzieningen.

MULTIMODAAL GOEDERENVERVOER

Binnenhavens en overslaglocaties voor de binnenvaart zijn over het algemeen in beheer van gemeenten. De meesten zijn echter van bovenlokaal belang omdat de gevestigde bedrijven vaak een regionale functie hebben. Te denken valt aan containerterminals, overslaglocaties voor bouwstoffen en asfalt- en betoncentrales.

Als het gaat om de ontwikkeling van binnenhavencapaciteit volgen wij de vraag vanuit de markt. Zonder marktgedreven business case worden door ons geen initiatieven ondernomen. Op dit moment is er niet of nauwelijks behoefte in de markt aan uitbreiding van binnenhavencapaciteit, maar wij houden de mogelijkheid open dat dat in de periode tot 2028 kan veranderen.

10 Er zijn ook kwaliteitsnetten voor vaarwegen en spoor. Deze bestaan echter uitsluitend uit Rijksinfrastructuur en de vaarweg de Eem (in beheer van ons)

EXTERNE VEILIGHEID

In het externe veiligheidsbeleid staat de risicobenadering centraal. Met behulp van de risicobenadering wordt voor externe veiligheid een relatie gelegd tussen de kans dat een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen zich voordoet en het effect van dat voorval op de omgeving van de inrichting of van de transportas.

Er zijn drie soorten normen:

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

Voor plaatsgebonden risico is een wettelijke ondergrens gedefinieerd waaraan we moeten voldoen. De norm voor groepsrisico heeft niet de status van grenswaarde, maar is een oriënterende waarde Dit betekent dat wij bij het verplaatsen of aanleggen van wegen rekening moeten houden met de hoogte van het groepsrisico en het groepsrisico moet verantwoorden. Van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico mag gemotiveerd worden afgeweken.

De risico's rond vervoer van gevaarlijke stoffen voldeden in 2010 aan de wettelijke ondergrenzen voor plaatsgebonden risico. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt niet overschreden. Wel wordt de basiskwaliteit voor het groepsrisico overschreden bij het spoor (Breukelen, Amersfoort) en bij snelwegen (rondom Utrecht en Amersfoort). Langs het spoor tussen Houten-Utrecht en Woerden-Breukelen-Abcoude-Amsterdam en de snelwegen rondom Utrecht, Amersfoort en bij Breukelen is het groepsrisico een aandachtspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het Amsterdam Rijnkanaal levert het vervoer van gevaarlijke stoffen geen knelpunten op. Er is groei mogelijk zonder dat er sprake is van een verhoogd risico.

Langs provinciale wegen is het groepsrisico alleen in Veenendaal met 0,2 hoger dan de oriëntatiewaarde van 0,1. Alle provinciale wegen zijn nu vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Bij aanleg van provinciale wegen streven we er naar om het groepsrisico niet hoger te hebben dan de oriëntatiewaarde van 0,1.

De overschrijding van de oriënterende waarde op een aantal locaties langs spoorwegen en snelwegen in onze provincie kunnen we niet ongedaan maken. In het kader van het landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de risicoruimte van dit vervoer langs spoorwegen en snelwegen vastgelegd. De vervoerder moet daarbinnen blijven.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling voor 'goederenvervoer'.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Procesondersteuning goederenvervoer	Regionale afstemming stedelijke distributie, behoud van netwerk van binnenhavens en Kwaliteitsnet Goederenvervoer	Partijen met elkaar tot oplossingen voor efficiënt goederenvervoer kunnen komen.
Monitoring Externe veiligheid	Telgegevens vervoer gevaarlijke stoffen, risico analyse, verwerking in risicoregister	Op deze manier de veiligheid van het kwaliteitsnet op de wegen in de provincie Utrecht kan worden verantwoord.

KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

DOEL

Voorop staat dat we de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving willen voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren. Dit doen we vanuit een integrale aanpak door in een vroeg stadium de bodem-, water- en milieu basiskwaliteiten[11] en cultuurhistorie mee te nemen in het afwegingsproces.

ESSENTIEEL ONDERDEEL

Mobiliteit is verweven met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ordening, natuur en landschap, economie en welzijn. Dit vereist dat overheden beleid op regionale schaal afstemmen en zichtbaar laten doorwerken in regionale uitvoeringsprogramma's. Bij mobiliteitsvraagstukken vindt vanuit een brede context (mens, markt, milieu) een zorgvuldige afweging plaats, waarbij we ons handelen niet willen afwentelen in plaats en tijd[12].

UITWERKING

Bij alle beleidsontwikkelingen en -uitwerkingen en bij uitvoeringsprogramma's en -projecten nemen wij de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving mee in onze afwegingen en keuzes. Dit is conform de kadernota Bodem-, Water- en Milieubeleid (BWM-beleid)[13] waarin is opgenomen dat de basiskwaliteiten[14] de kern vormen van het BWM-beleid en voorwaardelijk zijn voor het realiseren van de ontwikkelopgaven, het uitvoeren van onze kerntaken en gebiedsontwikkeling. Voor natuur en landschap volgt dit uit de wettelijke kaders Flora-en Faunawet, Natura 2000, Natuurbeschermingswet en provinciale kaders (EHS, Nee-tenzij beginsel). Wij zullen samen met andere partijen in projecten de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving onder de aandacht brengen. Doel hiervan is om expliciet kansen (meeliften met mobiliteitsprojecten vanuit de gedachte werk met werk maken) voor het voorkomen of verminderen van negatieve effecten op de leefomgeving in beeld te krijgen en te benutten.

11 De basiskwaliteiten zijn: luchtkwaliteit, geluidskwaliteit, externe veiligheid, waterkwaliteit en –kwantiteit en bodemkwaliteit.

12 Statenbrief over duurzaamheid, 22 mei 2012.

13 vastgesteld op 21 augustus 2012 door Gedeputeerde Staten van Utrecht.

We lopen bij mobiliteitsprojecten, binnen de trajectaanpak, zo vroeg mogelijk de volgende stappen door:

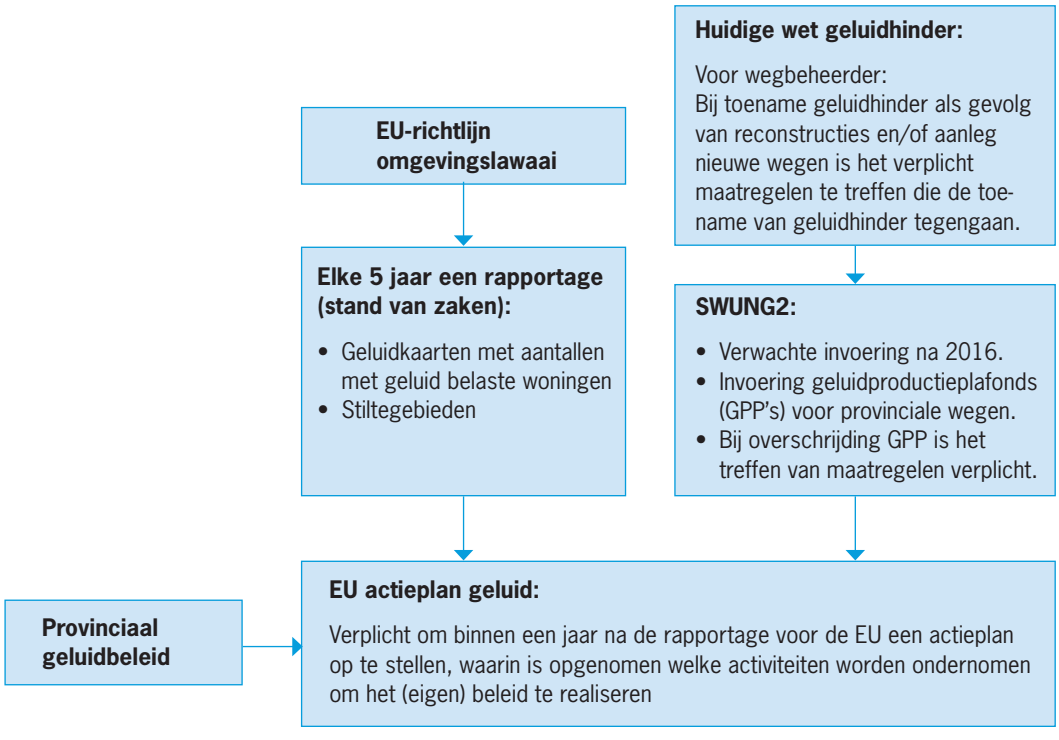
- breng alle gevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen, kinderdagverblijven) in beeld in de omgeving van het betreffende project;
- breng omliggende natuur (EHS en Groene contour), landschap en cultuurhistorie in beeld;
- breng in beeld wat de effecten zijn van het voorgenomen project voor wat betreft de basiskwaliteiten van het BWM-beleid, natuur, landschap en cultuurhistorie;
- breng in beeld wat de belasting is van de gevoelige bestemmingen (actuele en toekomstige situatie);
- geef aan op welke wijze eventuele belasting gecompenseerd of verkleind kan worden.
- geef aan welke mogelijkheden bestaan om extra ambities voor kwaliteit van de leefomgeving aan de omvang van het project toe te voegen, onder voorwaarde van extra financiering.

GELUID

Naast de wettelijke verplichtingen hanteren wij een eigen ambitie voor beperking van de geluidsbelasting op woningen langs de provinciale wegen. Het wettelijk kader is tweeledig:

1. De Wet geluidhinder geeft aan wanneer wij maatregelen moeten nemen om geluidtoename tegen te gaan. Mogelijk zal nieuwe geluidwetgeving (SWUNG2[14]) gedurende de looptijd van het mobiliteitsplan van kracht worden als onderdeel van de Omgevingswet die momenteel wordt voorbereid.
2. Verplichting tot het maken van geluidbelastingkaarten en opstellen en evalueren van actieplannen conform de EU-richtlijn omgevingslawaai.

De onderlinge relatie tussen de provinciale inspanningen en de wet- en regelgeving wordt weergegeven in onderstaande figuur.



14 SWUNG: Samen Werken aan Uitvoering Nieuw Geluidbeleid.

DOELSTELLING

We willen de geluidoverlast van het verkeer op provinciale wegen zo veel mogelijk beperken, waarbij we een gevelbelasting met 61 dB Lden als plandrempel gebruiken om te bepalen welke geluidmaatregelen[14a] we doelmatig kunnen treffen.
Maatregelen worden getroffen als deze doelmatig en uitvoerbaar zijn. Hierbij maken we gebruik van infrastructurele maatregelen die de geluidsproductie reduceren, zoals bijvoorbeeld geluidreducerend asfalt.
Op kruispunten en rotondes passen we geen geluidreducerend asfalt toe omdat dit te snel slijt. Geluidschermen en -wallen worden alleen toegepast als daarvoor voldoende ruimte is en de plaatsing verenigbaar is met de Landschapsverordening. Daarnaast zetten we in op innovatie en blijven we onderzoek doen naar nieuwe maatregelen met behulp van pilots.

WERKWIJZE

Conform de Europese Richtlijn Omgevingslawaai publiceren en berekenen we de geluidbelasting in onze provincie elke vijf jaar op geluidkaarten. Twee jaar daarna publiceren we een actieplan inclusief een evaluatie van het voorgaande actieplan. Voor alle wegen die in de planperiode (vijf jaar) de trajectaanpak doorlopen, bepalen we welke maatregelen we gaan treffen.

Bij het bepalen van de maatregelen hanteren we een doelmatigheidsaanpak, waarbij de kosten van maatregelen worden afgezet tegen het effect. Deze aanpak is gebaseerd op een methodiek die in IPO-verband is ontwikkeld. Het effect van de maatregelen drukken we uit in een normbedrag voor een bepaald wegvak. Een maatregel is doelmatig als de kosten lager zijn dan het normbedrag.

Het normbedrag bepalen we door het aantal woningen in een bepaalde geluidscategorie te vermenigvuldigen met de (gewogen) normkosten die gelden voor deze categorie (zie onderstaande tabel).

Geluidsbelasting van de gevel (db)	Normkosten per woning
55 tot 61	€ 8.750,-
61 tot 65	€ 15.000,-
65 tot 70	€ 22.500,-
≥ 70	€ 31.250,-

Hoewel we vooral maatregelen overwegen wanneer er sprake is van woningen met een geluidbelasting vanaf 61 dB, onderkennen we met de weegfactoren dat er al vanaf 55 dB sprake is van enige geluidhinder. Door het toepassen van lagere normkosten voor woningen met een geluidbelasting van 55 tot 61 dB, wegen deze echter minder zwaar bij het bepalen van het normbedrag voor een wegtraject.

In de vijfjaarlijkse actieplannen nemen we ook de maatregelen op die worden getroffen om te voldoen aan de richtwaarde voor stiltegebieden die is opgenomen in de Provinciale milieuverordening Utrecht. In geval van overschrijding van de richtwaarde moet de wegbeheerder maatregelen treffen of motiveren waarom er geen maatregelen worden getroffen. Maatregelen worden getroffen indien hiervoor aanvullend budget van buiten het Mobiliteitsprogramma beschikbaar wordt gesteld.

14a Waar we spreken over geluidmaatregelen bedoelen we de overdracht en bronmaatregelen.

LUCHTKWALITEIT

Sinds juni 2008 is de luchtkwaliteitsrichtlijn[15] van de Europese Unie (EU) van kracht. Deze richtlijn bevat normen voor de concentraties van stoffen in de buitenlucht ter bescherming van de mens en de natuur. De EU-normen zijn via de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) uitgevoerd in de Nederlandse wetgeving. Centraal in de wetgeving staat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgewerkt Het NSL bevat alle maatregelen die het Rijk, provincies en gemeenten vanaf 1 januari 2005 hebben genomen of gaan nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit moet ervoor zorgen dat we tijdig voldoen aan de grenswaarden, rekening houdend met alle voorgenomen ontwikkelingen die relevant zijn voor de luchtkwaliteit.
Volgens de prognoses zijn er vanaf 2015 geen overschrijdingen van stikstofdioxide langs snelwegen en provinciale wegen. Overschrijdingen langs gemeentelijke wegen vinden vanaf 2015 alleen plaats in de gemeente Utrecht.

LICHT

In het kader van de CO_2-reductie en zuinig omgaan met energie is een richtlijn voor openbare verlichting langs provinciale wegen opgesteld, het verlichtingsplan 'Duurzaam en verantwoord verlichten' (GS besluit 2007).
De richtlijn geeft duidelijkheid over waar (welke) verlichting wel en niet gewenst is op de provinciale wegen en hoe de kosten hiervan zich verhouden tot het huidige niveau van beheer en onderhoud. Uitgangspunt is: geen verlichting, tenzij de verkeersveiligheid en/of sociale veiligheid in het geding komt. Vanwege de sociale veiligheid is op verschillende plaatsen langs fietspaden verlichting aangebracht.
Lichtvervuiling en donkertebescherming nemen we mee in de integrale afweging binnen de traject- en gebiedsaanpak, waarbij we het verlichtingsplan als uitgangspunt hanteren.

BOMEN: NATUUR, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

Bomen vormen belangrijke cultuurhistorische, landschappelijke en/of ecologische elementen langs een weg. Langs de circa 280 kilometer weg die wij beheren, bevinden zich ongeveer 47.000 bomen. Deze bomen staan uit oogpunt van verkeersveiligheid soms verkeerd omdat ze in uitzichthoeken en/of in obstakelvrije zones staan. Vaak zijn diezelfde bomen als (zeer) waardevol aan te merken uit het oogpunt van landschap, cultuurhistorie en natuur en zouden ze dus behouden moeten blijven.

Om bij het inrichten van provinciale wegen beter rekening te kunnen houden met de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de omgeving zijn er voor diverse aspecten zogenaamde 'signaleringskaarten' opgesteld. Op deze kaarten zijn belangen aangegeven waarmee rekening gehouden wordt bij de herinrichting van wegen. Wanneer er zich knelpunten op een provinciale weg voordoen, vormen deze kaarten een belangrijk hulpmiddel bij het zoeken naar een integrale oplossing, dan wel het afwegen van de diverse belangen wanneer een integrale oplossing niet mogelijk is. Voor de volgende aspecten zijn signaleringskaarten opgesteld:

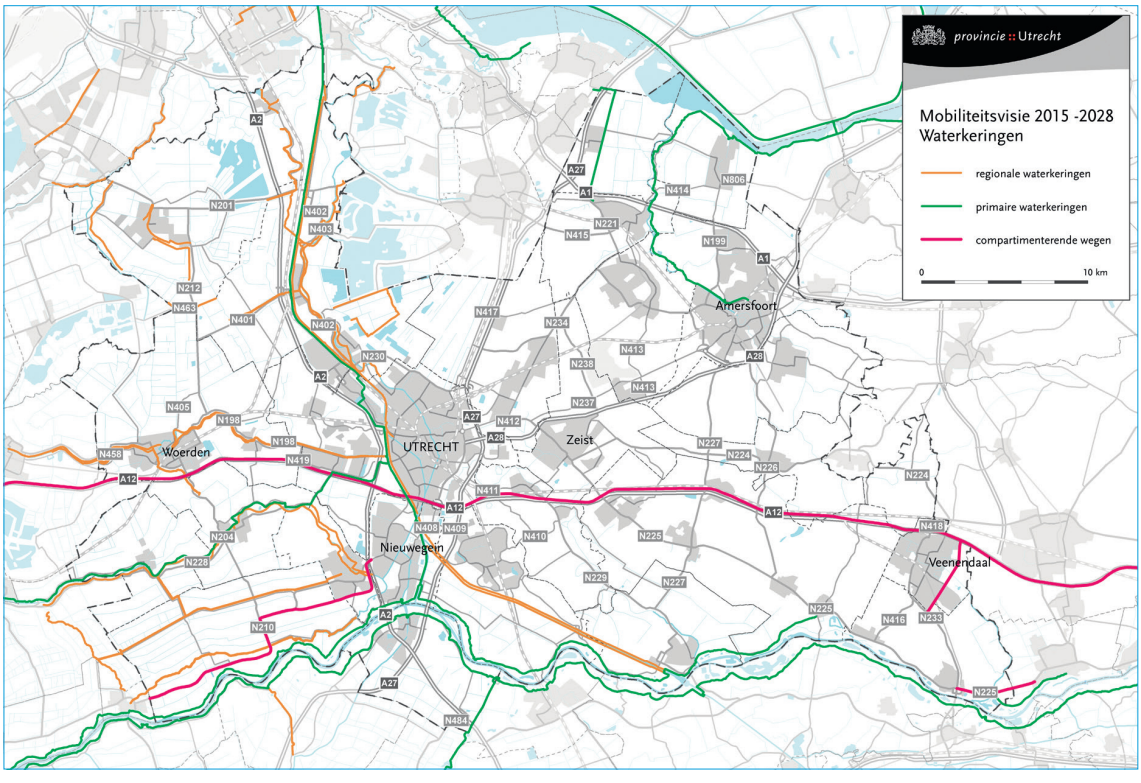
- aantal bomen in obstakelvrije zone;
- landschap;
- cultuurhistorische waarde van de wegen;
- cultuurhistorische zichtlijnen bij buitenplaatsen;
- oversteekbaarheid wegen voor wild.

15 Richtlijn 2008/0/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

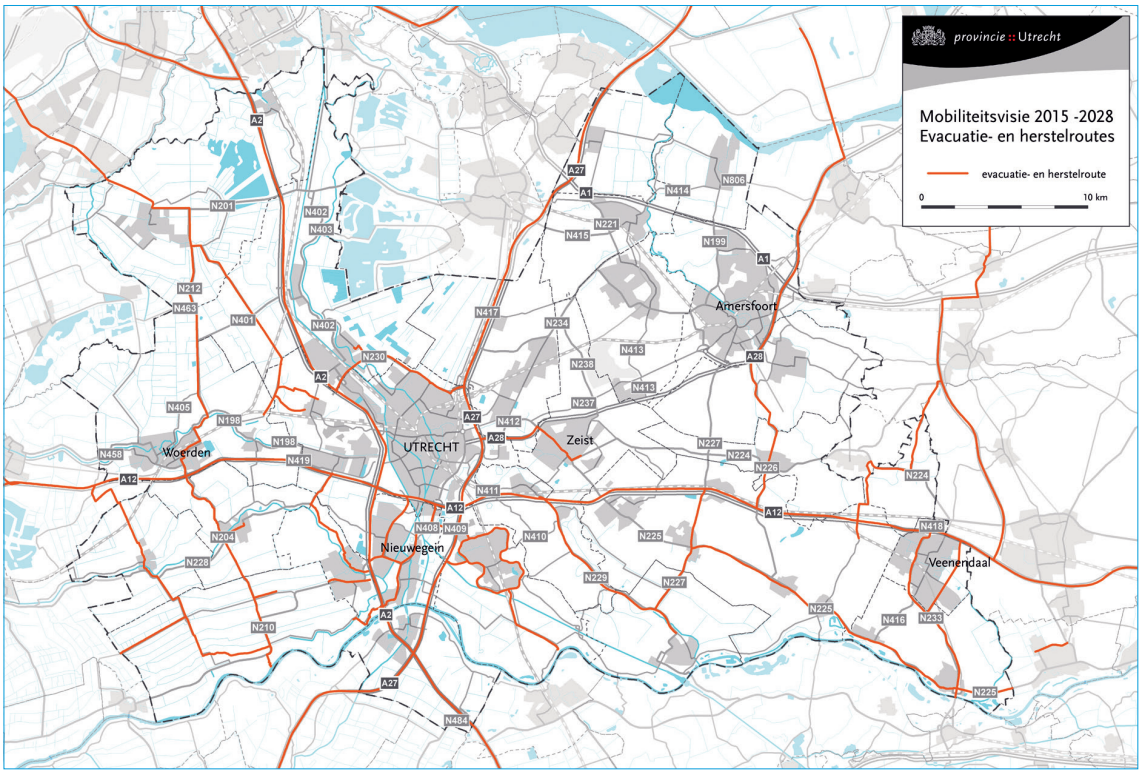
WATERVEILIGHEID

Het grootste deel van onze provincie ligt in een overstroombaar gebied. In de provincie liggen daarom primaire en regionale keringen die belangrijk zijn voor de waterveiligheid. Diverse wegen lopen over deze primaire en regionale keringen. Als deze trajecten aangepakt worden, zullen we samenwerking zoeken met het bevoegd gezag voor de waterveiligheid om te borgen de eisen van waterveiligheid worden meegenomen en waar nodig de waterkerende werking wordt versterkt (werk met werk). Wegen kunnen ook een compartimenterende werking hebben bij overstromingen. Bij een dijkdoorbraak kunnen wegen het water (tijdelijk) keren zodat schade en slachtoffers van een overstroming beperkt kunnen worden. De Neder-Rijn/Lek geeft de grootste overstromingsdreiging voor de provincie Utrecht. Bij een dijkdoorbraak aan de noordkant van de Neder-Rijn/Lek stroomt water van zuid naar noord. Hierdoor kunnen de wegen die van oost naar west lopen een compartimenterende werking hebben. In de overstromingsscenario's is bijvoorbeeld te zien dat de A12 een belangrijke compartimenterende werking heeft. Deze werking kan nog worden versterkt door de A12 op bepaalde locaties te verhogen en door het afsluiten of afsluitbaar maken van onderdoorgangen. Oost-west wegen zuidelijk van woonwijken of bedrijventerreinen kunnen ook een positieve compartimenterende werking hebben. Oost-west wegen noordelijk van woonwijken of bedrijventerreinen kunnen een negatieve compartimenterende werking hebben omdat het water dan juist langer en dieper in de woonwijk of het bedrijventerrein staat.

Op onderstaand kaartje zijn de wegen op een primaire of regionale kering en de wegen met een compartimenterende werking aangegeven.



In de bestrijdingsplannen voor dijkdoorbraak zijn onder regie van de Veiligheidsregio Utrecht evacuatieroutes aangewezen. Bij dreigende doorbraak van de rivierdijk wordt de preventieve evacuatie over deze wegen geleid. Bij preventieve evacuatie moet een groot deel van het gebied langs de grote rivieren evacueren. Dat stelt hoge eisen aan een goede doorstroming van het verkeer: er zijn snelle en betrouwbare routes nodig voor de evacuatie. Concreet betekent dit bijvoorbeeld het mogelijk maken van reverse laning. Dat wil zeggen de weg geschikt maken om volledig één rijrichting in te stellen. Omdat hoogwater op de rivier vaak samengaat met hevige regenval is het van cruciaal belang dat de evacuatiewegen niet gedeeltelijk onder lopen door regen. De evacuatieroutes zijn weergegeven op onderstaand kaartje.



GROEN GAS EN ELEKTRISCH RIJDEN

Het rijden op elektriciteit of groen gas vermindert het broeikaseffect en verbetert de lokale luchtkwaliteit. Wij streven ernaar om samen met medeoverheden en marktpartijen de aanschaf en het gebruik van Groengas-auto's te bevorderen. Dit doen we door de mogelijkheden om te tanken te vergroten door het aantal Groengastankstations te vergroten, maar ook door meer bekendheid te geven aan het rijden op Groengas en te faciliteren in de keuze.

Daarnaast bevorderen we de aanschaf en het gebruik van elektrisch aangedreven voertuigen door het belangrijkste obstakel weg te nemen: de laadinfrastructuur. Het opladen van een elektrische auto bij een laadpunt vraagt ongeveer 8 uur, het opladen van een elektrische auto bij een snellader kost minder dan een half uur. Door het bevorderen van het aantal snelladers verlagen we de drempel voor het aanschaffen van een elektrische auto.

We stimuleren het gebruik van elektrisch aangedreven voertuigen. Dat hebben we gedaan met een subsidie-regeling voor snelladers en dat gaan we doen door het plaatsen van 'gewone' laadpalen in de openbare ruimte voor elektrisch vervoer te bevorderen en te versnellen.

GREEN DEALS

Met de Green Deals streeft het Rijk verduurzaming na die lonend is voor overheid en maatschappij. Bij de Green Deal gaat het om concrete duurzame initiatieven, waarbij barrières verdwijnen, innovaties ontwikkeld, gefinancierd en toegepast worden en duurzame kansen worden benut. In de praktijk loopt de maatschappij tegen belemmeringen aan die in de weg staan van initiatieven die leiden tot een verdere verduurzaming. Wij hebben met het Rijk en andere partners twee Green Deals gesloten: “Duurzame Mobiliteit Provincie Utrecht” en “Duurzaam GWW”.

De Green Deal “Duurzame Mobiliteit Provincie Utrecht , bestaat uit vier onderdelen. Drie van deze onderdelen hebben een link met mobiliteit, te weten:

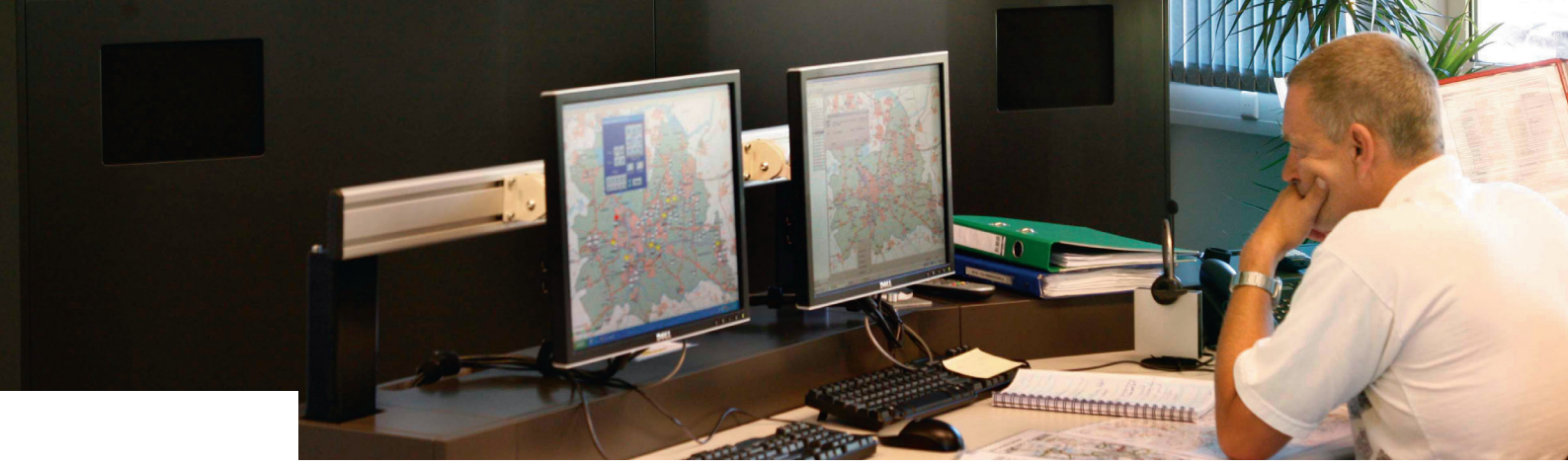
- Wij onderschrijven het belang van emissieloze bussen in het openbaar vervoer. Het streven is dit in de concessieverlening te verwerken. Met het Rijk werken we vervolgens aan het wegnemen van obstakels om in 2025 volledig op schoon vervoer over te gaan.
- Wij willen samen met de gemeente Utrecht en het bedrijfsleven de CO2-uitstoot terugdringen en de luchtkwaliteit verbeteren door mobiliteitsmaatregelen door bedrijven en het verhogen van gebruik van schoner vervoer door werknemers. Daartoe hebben we samen een aanpak voor zowel grote bedrijven als MKB ontwikkeld die, nadat er ervaring mee is opgedaan bij een beperkt aantal pilotbedrijven, kan worden opgeschaald. De ontwikkeling, agendering en uitrol van deze aanpak is door alle partijen gezamenlijk aangepakt.
- Wij stimuleren al enkele jaren de productie en het gebruik van biogas. Recent zijn er innovatieve ontwikkelingen als rijden op vloeibaar groengas, waar bedrijven in de regio initiatief in willen nemen. Deze ontwikkelingen versterken de duurzame mobiliteit binnen de regio. Voor de ontwikkeling van rijden op vloeibaar groengas is regelgeving nodig voor de vergunningverlening voor tankstations. Deze regelgeving ontbreekt waardoor de bouw van tankstations van vloeibaar biogas stagneert. Wij fungeren als facilitator en kennismakelaar voor ondernemers die een tankstation voor bio-LNG willen exploiteren en inventariseren de problemen die daar qua vergunningen en regelgeving uit voortvloeien. Het Rijk zet zich in om de geïnventariseerde problemen rondom de vergunningverlening in overleg met de branche en innovatieve ondernemers te ondervangen.

De Green Deal Duurzaam GWW is een bekrachtiging van de publiek-private samenwerking van marktpartijen, overheidsopdrachtgevers en kennisinstituten in de spoor-, Grond-, Weg-, en Waterbouw. Het samenwerkingsverband noemt zich ‘duurzaam GWW”. Zij hebben een werkmethode ontwikkeld met als doel duurzaam inkopen in de GWW-sector beter tot zijn recht te laten komen: de aanpak duurzaam GWW. In wegenprojecten gaat de aanpak vanaf de fase van de trajectaanpak (bij wijze van pilot) toegepast worden.

PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling voor de ‘kwaliteit van de leefomgeving’.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Oversteekbaarheid fauna	verkeersmaatregelen voor oversteekbaarheid van provinciale wegen voor wild	het negatieve effecten van mobiliteit voor wild minder maakt
Invoering SWUNG	Opzetten en beheren geluidsregister i.v.m. introductie geluidproductieplafonds	Handhaving van vastgestelde geluidsbelastingen mogelijk wordt
Vervoer gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)	Coördinatie, monitoring en implementatie routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen.	Risico’s rondom vervoer gevaarlijke stoffen beter beheersbaar zijn



VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD

DOEL

Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten.

ESSENTIËLE ONDERDELEN

De provincie Utrecht wil voorop lopen met de toepassing van innovaties die bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid nu en in de toekomst en vraagt aan haar partners en aan de marktpartijen hieraan bij te dragen.

UITWERKING

Wij willen werken aan het beter op elkaar afstemmen van vraag en aanbod. In het voorgaande deel van dit Mobiliteitsprogramma is dit uitgewerkt in onze visie op de netwerken. Het gebruik van de netwerken beïnvloeden we door een combinatie van maatregelen voor verkeersmanagement, reisinformatie en Slim Werken Slim Reizen (SWSR). Met verkeersmanagement zorgen we ervoor dat een gegeven verkeersvraag zo efficiënt mogelijk over het netwerk wordt afgewikkeld. Met de ontwikkeling van verkeers- en reisinformatiediensten willen we de keuzemogelijkheden voor de reiziger verbeteren door een betere spreiding op het gebruik van de netwerken naar route, tijdstip en vervoerswijze.

Het sturen en geleiden van het verkeer organiseren we vanuit het verkeersmanagement. De afgelopen jaren is gewerkt aan het programma Regionaal Verkeersmanagement, dat toewerkt naar een structurele uitvoering van operationeel verkeersmanagement. Als het programma in 2014 gereed is, is er een regionaal systeem (mensen, organisatie en techniek) voor operationeel regionaal verkeersmanagement. Dit systeem moet beheerd worden, wat vraagt om nieuwe investeringen. In de beheerfase zijn de volgende activiteiten gedefinieerd:

1. Monitoring en evaluatie;
2. Onderhouden van de regelscenario's;
3. Implementatie van de regelscenario's (fysieke maatregelen en software);
4. Onderhoud van het meetnet;
5. Onderhoud van de regionale verkeersmanagementcentrale;
6. Onderhoud van de systemen op straat voor het sturen en geleiden van het verkeer;
7. Het onderhouden van het systeem voor afstemmen van wegwerkzaamheden;
8. De uitvoering van incidentmanagement;
9. Beheer van storingen van de technische keten;
10. Leveren van basisgegevens (via Nationaal Data Warehouse) aan serviceproviders voor het maken van verkeers- en reisinformatiediensten;

Dit zijn structurele beheerstaken, waarvan de kosten ten laste komen van de provinciale begroting.

VERDER ONTWIKKELEN STUREN EN GELEIDEN

Voor het beheer van het regionaal systeem voor verkeersmanagement is in 2011 door regionale partijen een bestuursovereenkomst opgesteld, waarin door vijf regionale partijen intensief samengewerkt wordt bij het uitvoeren van regionale taken voor operationeel verkeersmanagement. Onder deze bestuursovereenkomst voert de provincie Utrecht de coördinatie op de regionale afstemming op tactisch (verkeerskundig) niveau. Dit gebeurt in het zogeheten Regionaal Tactisch Team (RTT). Taken van het RTT zijn het opstellen en onderhoud van regelscenario's, de implementatie van de regelscenario's op straat en het uitvoeren van de jaarlijkse Monitoring en Evaluatie.

Daarnaast betekent de regionale samenwerking dat de provincie meer taken overneemt van andere decentrale wegbeheerders. Te denken valt aan het beheer van het regionale park voor route-informatiepanelen en het technisch en functioneel beheer van verkeersregelinstallaties.

De eerste negen genoemde taken voor verkeersmanagement vloeien voort uit zowel onze rol als wegbeheerder als die van regionaal regisseur onder de bestuursovereenkomst voor operationeel regionaal verkeersmanagement en hebben primair een effect op het aanbod (van infrastructuur) voor de reiziger. De verdere afstemming tussen vraag en aanbod willen we bereiken door:

- Betere informatievoorziening (meer multimodale reisinformatie inclusief informatie over verblijfsmogelijkheden en het verder ontwikkelen van sturen en geleiden)
- Een meer volwassen markt van vragers en aanbieders
- Grotere betrokkenheid van reizigers en niet-reizigers bij de uitwerkingen van ons mobiliteitsbeleid

MEER MULTIMODALE REISINFORMATIE

Het informeren van de reiziger is aan de markt. Private initiatieven zijn beter in staat tot oplossingen te komen passend bij de relevante doelgroepen en het leveren van reisinformatie voor het totale netwerk (het perspectief van de reiziger). Daarbij zijn wij voorstander van multimodale reisinformatie zodat de verschillende deelnetwerken ook qua informatievoorziening een geheel zijn. De reisinformatie zal steeds meer actueel zijn en beschikbaar via devices die onderweg te gebruiken zijn, zoals smartphones en tablets. Daarnaast verwachten we een ontwikkeling waarin reisinformatie steeds meer wordt gepersonaliseerd, passend bij de wensen en behoeften van de individuele reiziger. Tevens gaat het niet alleen over het reizen, maar ook de situatie daar omheen, zoals informatie over verblijfsmogelijkheden (zoals werk- en ontmoetingslocaties) in de nabijheid van de netwerken en knopen.

Het is ieders eigen keuze hoe, waar en wanneer iemand zich verplaatst. Wij willen alle alternatieven faciliteren zonder reizigers te dwingen alternatieven voor de auto te gebruiken. Daarbij gaat het om andere reisalternatieven, zoals een ander vervoermiddel en/of tijdstip, maar ook het alternatief om niet te reizen, zoals thuiswerken en video conferencing. Dergelijke alternatieven kennen voordelen voor de reiziger, maar reizigers zijn hier vaak niet mee bekend of weten niet precies hoe dat werkt.

Het is de taak van de overheid om alle beschikbare data open te stellen voor de markt. Het inwinnen van data kost geld en daarmee heeft de data een waarde. De veronderstelling is dat er op basis van open data betere reisinformatie beschikbaar komt, wat ervoor zorgt dat vraag en aanbod beter zijn afgestemd en er een efficiënter reisgedrag ontstaat dat hogere maatschappelijke baten kent dan de waarde van de data. Wij beschouwen dit beschikbaar stellen van data als onze voornaamste rol voor dit samenwerkingsverband tussen wegbeheerders in het kader van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en het Nationale Databank voor OV gegevens (NDOV).

MEER VOLWASSEN MARKT VAN VRAGERS EN AANBIEDERS

De afgelopen jaren is er onder de noemers mobiliteitsmanagement en Slim Werken Slim Reizen gestimuleerd dat reiziger minder in de spits reizen. Inmiddels zijn marktinitiatieven ontstaan die mobiliteitsdiensten leveren en adviesorganisaties die werkgevers en werknemers stimuleren voor bepaalde mobiliteitsdiensten te kiezen. De overheid heeft een stimulerende rol die leidt tot een transitie naar een volwassen markt van vragers en aanbieders. Wij zijn dan ook van mening dat het op termijn geen taak meer is van de overheid om Slim Werken Slim Reizen (mobiliteitsmanagement) te stimuleren. De komende jaren voeren we nog enkele projecten uit, maar wel steeds nadrukkelijker met een trekkerschap vanuit het bedrijfsleven en een belangrijke rol voor gemeenten, omdat zij het lokale bedrijfsleven het beste kennen.

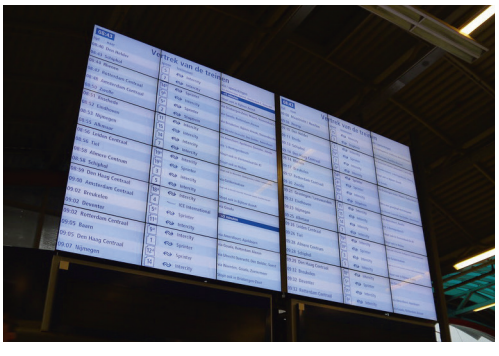
GROTERE BETROKKENHEID VAN REIZIGERS EN NIET-REIZIGERS BIJ DE UITWERKINGEN MOBILITEITSBELEID

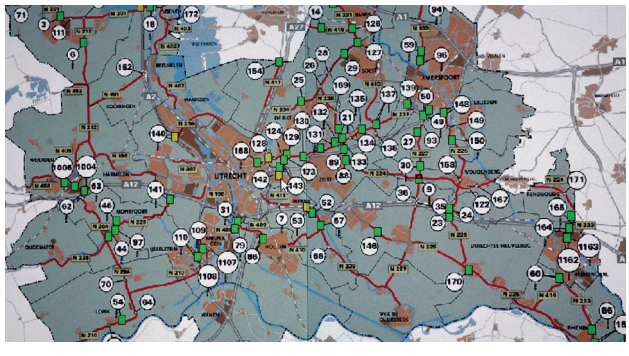
Essentieel bij het verbinden van vraag- en aanbod is het begrijpen van de vraag naar mobiliteit en mobiliteits-voorzieningen. Onderzoek onder reizigers en niet-reizigers is daarom een vast onderdeel bij de uitwerkingen van ons mobiliteitsbeleid. Bureaublindheid wordt voorkomen, de doelgroep geeft inzichten (wat is nuttig en niet nuttig) en ideeën ontstaan die voortkomen uit het huidige gebruik. Zo is het ook zinvol reizigers te betrekken bij de trajectaanpak.

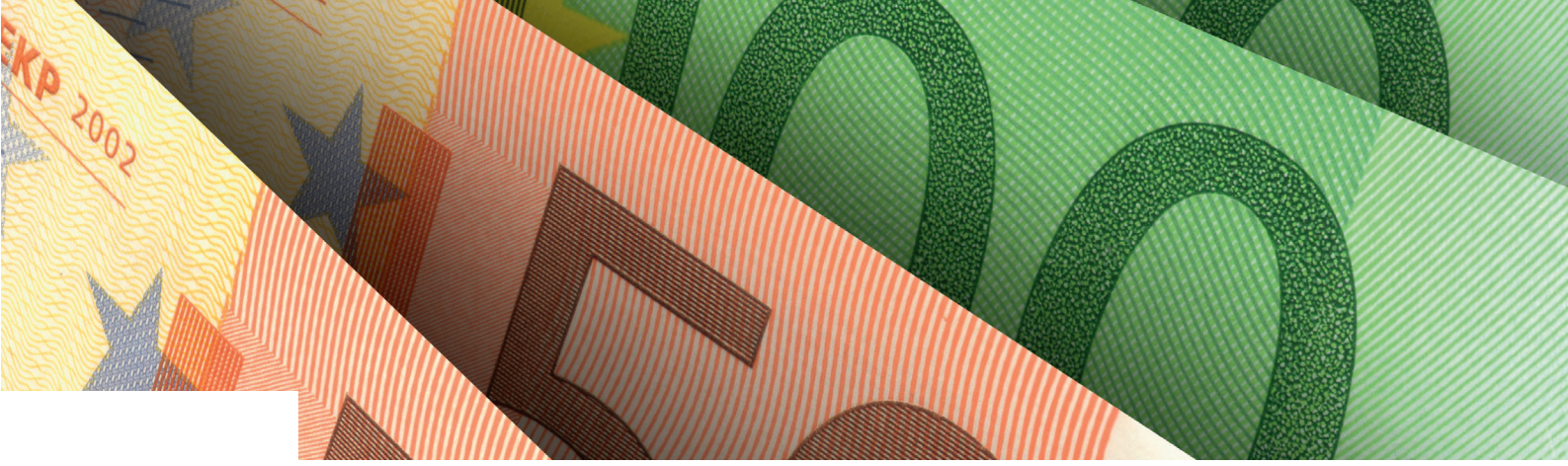
PROJECTENOVERZICHT

De volgende projecten zijn voorzien op basis van de bovenstaande uitwerking die bijdragen aan de doelstelling ‘verbinden van vraag en aanbod’.

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat …
Regionale coördinatie gemeenten SWSR	Periodiek bijeenkomsten voor gemeenten organiseren om te leren van elkaars ervaringen op het gebied van SWRS	Helpt groeien naar een volwassen markt
Regelscenario’s	Ontwikkeling en implementatie (fysieke maatregelen en software) nieuwe regelscenario’s	Verbetering doorstroming (vermindering oponthoud) wvoor auto, fiets en OV
Afstemmen wegwerkzaamheden	Zorgen voor minimaliseren van verkeershinder als gevolg van wegwerkzaamheden	Vermindering oponthoud







FINANCIERING EN INVESTERINGEN

INVESTERINGEN

Een belangrijk deel van de beschikbare middelen is nodig voor de uitvoering van projecten waarover bestuurlijk is besloten. Het gaat hierbij om € 531 miljoen (stand 14 november 2013). Tot 2015 staat de tijd niet stil en zullen er op basis van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) projecten aan de investeringslijst worden toegevoegd op basis van besluitvorming in 2013 en 2014: deze overgangsfase is geraamd op € 58 miljoen (stand 14 november 2013).
Daarnaast zijn nieuwe investeringen nodig om de in de Mobiliteitsvisie geformuleerde doelen te bereiken. Hiermee is volgens de huidige schattingen 740 miljoen gemoeid.

BESCHIKBARE MIDDELEN

De uitvoering van dit Mobiliteitsprogramma financieren we met de algemene middelen die we jaarlijks voor dit doel aan de reserve Grote Wegenwerken (GWW) toevoegen. In totaal voegen we bij ongewijzigd financieel beleid in de periode 2013-2028 € 306 miljoen toe. Daarnaast komen er jaarlijks rijksbijdragen beschikbaar uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V). Voor de periode 2013-2028 ramen wij een totale bijdrage van € 654 miljoen. Ook zijn er nog niet geïnvesteerde middelen uit begrotingsperiodes tot en met 2012 beschikbaar. Het totale investeringsbudget voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid in de periode 2013-2028 zal bij ongewijzigd (rijks)beleid bijna € 1.300 miljoen bedragen.
Tot 2019 zijn er voldoende middelen om de plannen te dekken.

BESTUURLIJK AFGESPROKEN PROGRAMMERING

De afgelopen jaren hebben we afspraken gemaakt over de realisatie van mobiliteitsprojecten. Bijvoorbeeld binnen de programma's RVM, VERDER en Beter Benutten, maar ook via individuele afspraken met partners. Deze projecten beschouwen wij als uitgangspunt en zijn daarmee in ieder geval onderdeel van dit Mobiliteits-programma.

bedragen x 1.000	01-01-13	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2022	2023-2026	2027-2028	2013-2028
DEKKINGSMIDDELEN per 1-1-2013 (in euro * 1.000)											
Stand reserve GWW	34.033										34.033
Stand voorziening BDU	96.973										96.973
BOR	pm										0
Busstation Breukelen	423										423
Rijnbrug en inpassing Hoevelaken	22.500										22.500
Inpassing Ring Utrecht	16.935										16.935
GWW Reserve VERDER	26.741										26.741
Jaarlijkse bijdrage BDU relatief aandeel		36.780	37.354	37.044	37.333	37.488	37.160	148.638	148.638	74.319	594.754
Jaarlijkse bijdrage BDU absoluut aandeel		16.757	23.440	11.823							52.020
BDU compensatie BRU Breukelen-Loenen		2.823	1.400	1.388	1.399						7.010
Donatie algemene middelen in reserve GWW		18.554	18.854	19.754	19.754	19.754	19.754	77.816	74.216	37.108	305.564
Dekking VERDER volgens coalitieakkoord 2007-2011		8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	17.000			68.000
Dekking OV MIRT volgens coalitieakkoord 2012-2015								17.000	34.000	17.000	68.000
Dekkingsmiddelen totaal	197.605	83.414	89.548	78.509	66.986	65.742	65.414	260.454	256.854	128.427	1.292.953
ONTTREKKINGEN											
programma 13-28 voormalig UMP en BDU		116.815	122.834	76.770	88.581	34.062	33.279	55.894	1.544	772	530.551
onderhanden verkenningen SMPU planperiode		0	50.110	0	7.500	0	0	0	0	0	57.610
inventarisatie nieuwe projecten 2013-2028		0	0	19.093	8.561	38.361	42.461	234.204	270.504	126.812	739.996
Onttrekkingen totaal		116.815	172.944	95.863	104.642	72.423	75.740	290.098	272.048	127.584	1.328.157
INVESTERINGSRUIMTE t/m 2028											-35.204
Investeringsruimte per kolomperiode		164.204	-83.396	-17.354	-37.656	-6.681	-10.326	-29.644	-15.194	843	
investeringsruimte t/m kolomperiode		164.204	80.808	63.454	25.798	19.117	8.791	-20.853	-36.047	-35.204	

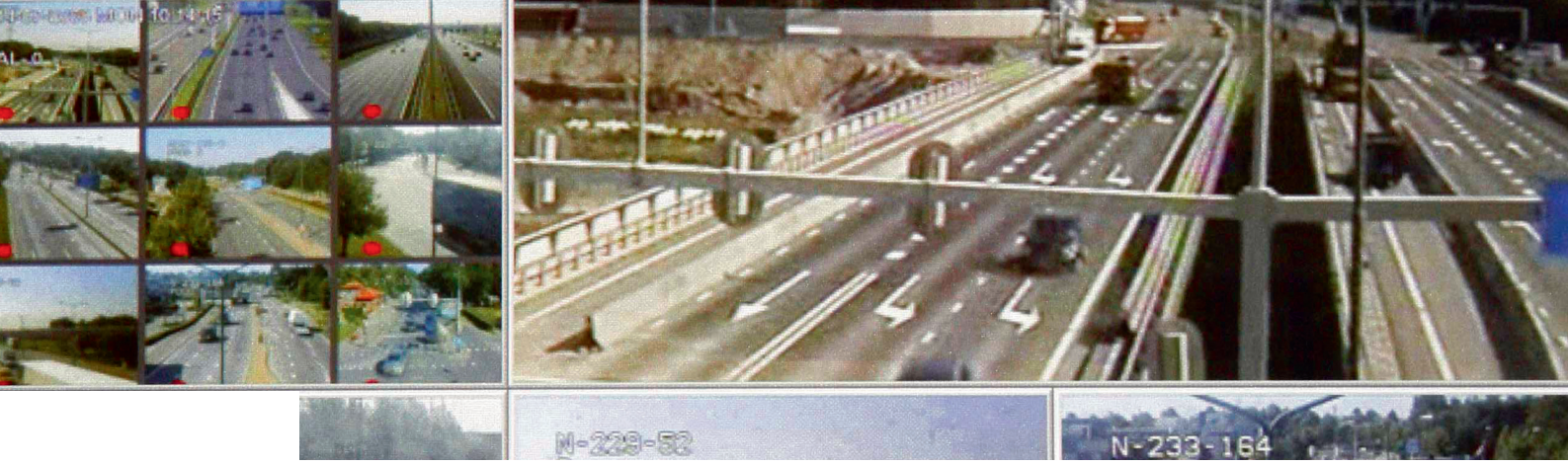
In de tabel hieronder staat het overzicht met nieuwe projecten voor de periode 2015-2028.

INVENTARISATIE NIEUWE PROJECTEN 2015-2028

Projectbeschrijving	2015-2028	Trajectaanpak
Verbeteren doorstroming	57.000	
aanpassingen N-wegen t.b.v. versterken netwerk		x
N201 2e brugaanlanding		
Trajectbenadering/assetmanagement		x
Opwaardering kwaliteit fietsinfrastructuur	80.200	
fietsnetwerk op orde: provinciale fietspaden		x
op orde brengen en houden fietsnetwerk: verbeteren parallelwegen		x
op orde brengen en houden fietsnetwerk: deals met gemeenten		
op orde brengen en houden fietsnetwerk: verminderen oponthoud bij VRI's in provinciaal beheer		x
Verkeersveiligheid	61.800	
subsidie gemeenten grensoverschrijdende knelpunten		
innovatieve aanpak gedragsbeïnvloeding		
convenant 'Provincie Utrecht Verkeersveiliger'		
oplossen verkeersveiligheidsknelpunten		x
Quick wins veiligheid en duurzaamheid		
Gericht Verkeers Toezicht (GVT) projecten		
verdieping landelijke campagnes		
implementatie Basis Kenmerken Wegontwerp		x
Goederenvervoer	7.015	
Procesondersteuning Goederenvervoer		
Monitoren externe veiligheid		
Goederenvervoer en binnenhavens		
Kwaliteit van de Leefomgeving	10.700	
Geluid maatregelen (o.a. geluidsreducerend asfalt)		x
Oversteekbaarheid fauna		x
Grotere reizigerstevredenheid	7.832	
OV-bureau Randstad en implementatie R-net		
Proceskosten OV		
Efficiënter openbaar vervoersysteem	454.179	
OV concessieverlening 2016		
OV concessie vanaf 2017		
Aanbesteding regiotaxi		
OV exploitatie regiotaxi		
OV MIRT verkenning: netwerkontwikkeling		
projectorganisatie Randstadspoor		
Verbinden van de netwerken	6.300	
fietsstallingen bij knooppunten (ruimte voor de fiets)		
opstellen/implementeren plan knooppunt ontwikkeling		
basisknooppunten op orde brengen en houden		
P&R verbetering		x
verbinden vraag en aanbod	3.570	
Regionale coördinatie gemeenten Slim Werken Slim Reizen (SWSR)		
Beleidsmonitoring en evaluatie		
RVM ontwikkelen regelscenario's		
RVM impl. regelscenario's op provinciale wegen		
Vrij te houden ruimte	51.400	
externe expertise beleidsontwikkeling		x
provinciaal aandeel regionale pakketten		
toekomstig beleid		x
Totalen projecten mobiliteitsplan 2013-2028	739.996	

Momentopname: 14 november 2013

Er is een overgangsfase van het SMPU naar dit programma. Op het moment dat gestart wordt met de trajectaanpak zal er een doorlooptijd nodig zijn om te bepalen wat er aan (combinatie van) projecten zou moeten worden opgepakt. Dat geldt eveneens voor de huidige verkenningen; een aantal daarvan bereiden we op dit moment voor.



MONITORING EN EVALUATIE

Monitoring en evaluatie maken de cyclus van beleidsvorming tot uitvoering sluitend. Door periodiek te meten, kan sturing plaatsvinden op gewenste en ongewenste ontwikkelingen.

Het Mobiliteitsprogramma heeft tot doel het verkeer- en vervoersysteem te verbeteren. Daar zit een aantal aspecten aan, zoals de kwaliteit van de reis, filevorming, ongevallen en milieuaspecten. Op basis van de doelstellingen en uitwerkingen in het programma zijn streefwaarden bepaald. Op die manier kan gemeten worden of en waar verbetering nodig is.
Op die manier is monitoring en evaluatie het middel om te bepalen waar niet aan de streefwaarden wordt voldaan en dus nog maatregelen nodig zijn. Het geeft daarnaast inzicht in de reeds bereikte resultaten en de gevolgen van externe ontwikkelingen.

Een directe relatie leggen tussen de genomen maatregelen en het bereikte resultaat is vaak lastig. Veel effecten worden namelijk door een mix aan invloeden bepaald. Toch wordt met behulp van streefwaarden inzicht in de beleidsresultaten geboden. Niet in de laatste plaats omdat monitoring en evaluatie een belangrijk handvat is voor de bijsturing van het beleid.

MONITORING

Om de effectiviteit van het beleid te kunnen meten en zo nodig op basis daarvan bij te sturen, hanteren wij een monitoringsinstrument. Dit monitoringsinstrument bevat de meest relevante indicatoren om de streefwaarden te monitoren. Voor het Mobiliteitsprogramma wordt het huidige provinciale monitoringsinstrument daar waar nodig aangepast zodat dit past bij de gehanteerde streefwaarden. In principe is er per streefwaarde een indicator. Bij het toepassen van het instrument dient er ruimte te zijn voor flexibiliteit. Veranderende inzichten en de behoefte aan beleidsinformatie kunnen ertoe leiden dat indicatoren worden toegevoegd of geschrapt.

Per indicator verschilt het moment van meten volgens de volgende tweedeling:

- Indicatoren die worden gemeten specifiek voor een traject op het moment dat daar de trajectaanpak wordt doorlopen (bijvoorbeeld streefwaarden voor weginrichting). Deze indicatoren gebruiken we om afwegingen te maken wat uit te voeren aan de weg en haar omgeving;
- Indicatoren die jaarlijks worden gemeten omdat het belang van deze indicatoren zo groot is dat hier jaarlijks inzicht in is (bijvoorbeeld doorstroming) en/of omdat ze geen directe relatie hebben met de trajectaanpak (bijvoorbeeld reizigerstevredenheid in het openbaar vervoer).

In het geval van jaarlijks meten, meten we sommige indicatoren continue om daar een totaalbeeld van te hebben (bijvoorbeeld ongevallen). Andere indicatoren meten we gedurende een beperkte periode per jaar (bijvoorbeeld reizigerstevredenheid in het openbaar vervoer). Om welke indicatoren en periode dit gaat, is vooral ingegeven door onderzoeksmethodische overwegingen. In beide gevallen rapporteren we jaarlijks.

Een overzicht van alle te meten doelstellingen en streefwaarden, met bijbehorende indicator, staat in bijlage I van dit Mobiliteitsprogramma.

EVALUATIE

Bij evaluatie kan onderscheid worden gemaakt tussen programma-evaluatie en projectevaluatie. Programma-evaluatie is gericht op analyse van ontwikkelingen en effecten en de consequenties daarvan voor het provinciale mobiliteitsbeleid. Projectevaluatie richt zich op het meten van de effectiviteit van projecten en kan leiden tot bijsturing van de in te zetten maatregelen.

PROGRAMMA-EVALUATIE

Programma-evaluatie vindt plaats op basis van objectieve gegevens uit het monitoringsinstrument waar ontwikkelingen worden gesignaleerd. In de probleemanalyse verklaren we deze ontwikkelingen en trekken we conclusies voor het te voeren beleid. Wij zullen iedere vier jaar voorafgaand aan het opstellen van een geactualiseerd Mobiliteitsprogramma het programma evalueren. Op basis van deze evaluatie stellen we een nieuw Mobiliteitsprogramma op.

BIJLAGE 1

Monitoring

INDICATOREN MOBILITEITSPLAN BIJ JAARLIJKSE OF CONTINUE METINGEN

DOELSTELLING, ESSENTIEEL ONDERDEEL, STREEFWAARDE	OMSCHRIJVING	INDICATOR	MEETPERIODE	OPMERKINGEN
Hoofdstuk 1	***Integrale afweging per project***			
Doelstelling	Tussen nu en 2028 is het totale provinciale netwerk versterkt doordat per weg een trajectaanpak is doorlopen	Trajecten onderderverdelen naar: - uitgevoerd - in de planning tot 2028 - nog niet gepland - na 2028	Jaarlijks	
Hoofdstuk 2	***Verbeteren doorstroming door betere benutting infrastructuur***			
Doelstelling	Het totaal aantal voertuigverliesuren op het provinciale wegennet neemt af	totaal aantal voertuigverliesuren op het netwerk (in vergelijking met situatie 2012)	Jaarlijks	
Essentieel onderdeel	Rijk, provincie en gemeenten streven ernaar dat de gemiddelde reistijd in de spits van A naar B maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits	nvt	nvt	doorstroming tussen herkomst en bestemmingsrelaties is uitgewerkt in streefwaarden voor doorstroming per type weg (zie volgende streefwaarde)
Streefwaarde	Streefwaarden voor gemiddelde snelheid in de spits, opgesplitst naar functie en prioriteit	in km/u per traject	Continu	zie voor de exacte streefwaarden de tabel op blz. 10 van het Mobiliteitsprogramma; voor beschermde wegen zijn er geen streefwaarden, maar is de bestaande capaciteit maatgevend
Hoofdstuk 4	***Verkeersveiligheid: verbeteren infrastructuur en gedragsbeinvloeding***			
Doelstelling	Minder is beter: tussen 2015 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden	aantal doden en ernstig gewonden	Continu	Landelijke doel 2020 berekend voor Utrecht: 23 doden, 528 gewonden
Hoofdstuk 6	***Kwaliteit van de leefomgeving***			
Streefwaarde	Emissieloze bussen	percentage	Jaarlijks	het percentage emissieloze bussen van het totaal aantal bussen dat de vervoerder inzet voor de provinciale concessie.
Streefwaarde	Beperking geluidshinder langs provinciale wegen, met name woningen met een geluidsbelasting van 61 dB of meer	aantal woningen dat profiteert van toepassing van het doelmatigheidscriterium	Jaarlijks	
Hoofdstuk 7	***Grotere reizigerstevredenheid***			
Doelstelling	Meer openbaar vervoerreizigers zijn tevreden. Deze doelstelling is uitgewerkt in onderstaande subdoelen			
Streefwaarde	Veiligheid (dissatisfier) streefwaarde 8,0	Via OV Klantenbarometer: het gemiddelde van de drie cijfers voor sociale veiligheid (1-algemeen, 2-rit, 3-instaphalte)	Jaarlijks	
Streefwaarde	Betrouwbaarheid (dissatisfier) streefwaarde 7,5	Via OV Klantenbarometer, cijfer voor stiptheid	Jaarlijks	
Streefwaarde	Informatie bij vertragingen, streefwaarde 6,0	Via OV Klantenbarometer, cijfer voor informatie bij vertragingen	jaarlijks	
Streefwaarde	snelheid (dissatisfier)streefwaarde 7,5	Via OV Klantenbarometer, cijfer voor snelheid,	Jaarlijks	
Streefwaarde	Gemak (dissatisfier) streefwaarde: 7,5	Via OV Klantenbarometer: gemiddelde van drie cijfers (1-gemak kaartje kopen/reissaldo laden, 2-gebruiksgemak ov-chipkaart) 3-informatie algemeen	Jaarlijks	
Streefwaarde	Comfort (satisfier) streefwaarde: 7,5	Via OV Klantenbarometer: het gemiddelde van vier cijfers (1-rijstijl, 2-geluid, 3-zitplaatskans; 4- gemak instappen	Jaarlijks	
Streefwaarde	Beleving (satisfier) streefwaarde 7,5	Via de klantenbarometer	Jaarlijks	Beleving meten met aanvullende vragen via OV klantenbarometer
Hoofdstuk 8	***Naar een efficienter openbaar vervoersysteem***			
Doelstelling	Het openbaar vervoer is efficienter ingericht. Deze doelstelling werken wij uit in het subdoel: de kostendekkingsgraad van het OV groeit naar 50%	de kostendekkingsgraad in percentage	Jaarlijks	
Essentieel onderdeel	Redelijke spitsreistijd	Op verbindende lijnen 50 km/u buiten de bebouwde kom en 30 km/u binnen de bebouwde kom	Jaarlijks	
Hoofdstuk 10	***Verbinden van vraag en aanbod***			
Doelstelling	Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten	nvt	nvt	deze doelstelling wordt niet specifiek gemeten, maar via onderstaande indicator o.b.v. de streefwaarde
Streefwaarde	Betere spreiding in het gebruik van de netwerken naar route, tijdstip en vervoerwijze	nvt	nvt	voor auto via VVU (moet afnemen) voor OV via kostendekkingsgraad

INDICATOREN MOBILITEITSPLAN VOOR DE TRAJECTAANPAK

DOELSTELLING, ESSENTIEEL ONDERDEEL, STREEFWAARDE	OMSCHRIJVING	INDICATOR	MEETPERIODE	OPMERKINGEN
Hoofdstuk 1	***Integrale afweging per traject***			
Streefwaarde	Criteria voor de inrichting van provinciale wegen	divers	volgens planning trajectaanpak	zie voor de exacte streefwaarden de tabel op blz. 12 van het Mobiliteitsprogramma
Hoofdstuk 3	***Investeringsplan opwaardering kwaliteit fiets***			
Doelstelling	In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comformtabel en snel bereikbaar per fiets	nvt	nvt	deze doelstelling wordt gemeten via onderstaande indicatoren
Streefwaarde	Breedte van fietspaden en bermen zijn veilig en comfortabel voor gebruikers	CROW-richtlijnen voor provinciale wegen (Ontwerpwijzer Fietsverkeer) mogelijk in combinatie met klanttevredenheid (nader uitwerken)	volgens planning trajectaanpak	
Streefwaarde	Maximaal 1 minuut oponthoud bij VRI's	VRI's op hoofdfietsroutes waarvan meer dan 20% van de meldingen in de spits langer dan 1 minuut moet wachten.	jaarlijks	
Streefwaarde	De fietspaden zijn in de ochtend- en avondspits verlicht en waar zinvol op aanvraag buiten de spits	Is er verlichting: ja of nee	jaarlijks	
Streefwaarde	De wegverharding voldoet aan de eisen van fietsers met betrekking tot vlakheid, stroefheid en afwatering	Nader uit te werken (mogelijk knelpunten o.b.v. klanttevredenheidsonderzoek)	jaarlijks	Via CROW-richtlijnen en door metingen
Streefwaarde	Nieuwe fietsverbindingen bij meer dan 30% langer dan hemelsbreed	nvt	nvt	niet meten, maar zorgen dat deze eis is opgenomen in het bepalen van het netwerk
Hoofdstuk 4	***Verkeersveiligheid: moderne educatie en verbeteren infrastructuur waar nodig***			
Streefwaarde	Voldoen aan landelijke richtinglijnen voor wegontwerp	diverse richtlijnen	volgens planning trajectaanpak	
Streefwaarde	Monitoren van ongevallen	aantal ongevallen	Continue	monitoring van ongevallen o.b.v. BROM, Meldpunt, klachten e.d.
Hoofdstuk 5	***Goederenvervoer***			
Doelstelling	Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2028 op orde, logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers	kwaliteitsnet wordt gemonitord	volgens planning trajectaanpak	zie tabblad indicatoren KGPU
Doelstelling	Behoud van het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties en ruimte bieden voor capaciteitsuitbreiding indien er een door het bedrijfsleven gedragen businesscase is	niet noodzakelijk om te meten	nvt	
Streefwaarde	Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen langs provinciale wegen	Groepsrisico groter van 0,1 de orientatiewaarde	5 jaarlijks	
Hoofdstuk 6	***Kwaliteit van de leefomgeving***			
Doelstelling	Voorop staat dat we de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving willen voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren.	signaleringskaarten	volgens planning trajectaanpak	
Streefwaarde	basisnet vervoer gevaarlijke stoffen provinciale wegen	groepsrisico groter dan 0,1 de orientatiewaarde	5 jaarlijks	door periodieke tellingen vinger controleren en indien nodig maatregelen nemen
Hoofdstuk 9	***Verbinden van de netwerken***			
Doelstelling	Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen. Voor alle knooppunten geldt dat de basis op orde is.	later invullen		nog uit te werken samen met stakeholders

BEGRIPPENLIJST

DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
PRS	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
DRIS	Dynamisch Reizigersinformatiesysteem
R-Net	Randstadnet
IPO	Interprovinciaal Overleg
BDU	Brede Doeluitkering
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
P+R	Park and Ride een parkeervoorziening bij een halte of station die bedoeld is voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen
GS	Gedeputeerde Staten
PS	Provinciale Staten
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer.
VRI	Verkeersregelinstallatie
EuroRAP	European Road Assesment Programme
VVN	Veilig Verkeer Nederland
GVT	Gericht Verkeerstoezicht
BKWO	Basis Kenmarken Wegontwerp
KGPU	Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht
BWM-beleid	Bodem-, Water- en Milieubeleid
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
SWUNG	Samen Werken aan Uitvoering Nieuw Geluidbeleid
GPP	Geluidproductieplafond
dB	Decibel
SWSR	Slim Werken Slim Reizen
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens
NDOV	Nationale Databank OV gegevens
GWW	Grote Wegenwerken
RVM	Regionaal Verkeersmanagement

Provincie Utrecht
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111