

DATUM	3 juni 2014	NUMMER PS	PS2014MME06
AFDELING	MEC	COMMISSIE	MME
STELLER	Evelyn Brinkman	DOORKIESNUMMER	3029
DOCUMENTNUMMER	80FCC714	PORTEFEUILLEHOUDER	Van Lunteren

Titel : Vaststellen van het Mobiliteitsplan - bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma – met inbegrip van de bijbehorende Nota van Beantwoording

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit	pag. 4
Toelichting	pag. 5
Bijlage(n):	7

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Als actualisatie op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk en vanwege de al lange looptijd (vanaf 2003) van het huidige Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU en SMPU+), is een nieuw Mobiliteitsplan (bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma) gemaakt voor de periode 2014-2028. Op uw verzoek is dit voorbereid. De Ontwerp Mobiliteitsvisie en het Ontwerp Mobiliteitsprogramma ontvangt u te samen met de concept Nota van beantwoording ter vaststelling. Het aangepaste planMER, het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en onze schriftelijke reactie op het toetsingsadvies ontvangt u ter informatie. De aanbevelingen uit het planMER zijn verwerkt in de concept Nota van beantwoording en worden als voorstel besproken onder punt 4. 'Argumenten'. Dit Mobiliteitsplan is een uitwerking van de paragraaf over "Verkeer en Vervoer" van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS).

Voorgeschiedenis

In de voorbereiding op een actualisatie van het huidige SMPU hebben wij in maart 2012 de planning en de benodigde financiën vastgesteld en in april 2012 de Startnotitie voor het nieuwe mobiliteitsbeleid vastgesteld. Hierover bent u destijds geïnformeerd. In juni 2013 hebben we het Voorontwerp van het Mobiliteitsplan vastgesteld voor overleg met onze partners en met u besproken in de vergadering van de Statencommissie MME. De consultatiefase heeft geresulteerd in een Concept Ontwerp van het Mobiliteitsplan. Dit Concept Ontwerp is op 13 januari 2014 besproken in de vergadering van de Statencommissie MME. Daarbij heeft u ingestemd met het ter inzage leggen van het plan. Een aantal van uw opmerkingen in de Statencommissie MME heeft geleid tot aanpassingen. Deze zijn verwerkt in het Ontwerp Mobiliteitsplan, die van 26 februari tot en met 8 april jl. ter inzage heeft gelegen.

Essentie / samenvatting

Met het Mobiliteitsplan beogen we een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit maakt de provincie Utrecht een aantrekkelijkere vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. De nu ter vaststelling voorliggende Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsprogramma voorzien hierin. Het beleid is kaderstellend, maar biedt met de vierjaarlijkse herijking van het programma voldoende mogelijkheden om in te springen op ontwikkelingen. Tijdens de terinzagelegging van het Ontwerp heeft de provincie 13 zienswijzen ontvangen, bestaande uit 139 punten. Deze hebben wij beschreven en van een reactie voorzien in een concept Nota van beantwoording, die u ontvangt ter vaststelling. In de concept Nota van beantwoording zijn drie bijlages opgenomen. Voor het Mobiliteitsplan is ook een planMER opgesteld. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij het planMER op twee punten aangevuld. Tevens hebben wij schriftelijk gereageerd op het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r.. Deze door ons vastgestelde documenten en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. ontvangt u ter informatie.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Met het Mobiliteitsplan beogen we een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit maakt de provincie Utrecht een aantrekkelijkere vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. Met het vaststellen van het Mobiliteitsplan beschikken we over een actueel kader voor het mobiliteitsbeleid van de provincie voor de periode van 2014 tot en met 2028.

Financiële consequenties

Projecten en dekking Mobiliteitsplan

De raming van de uitgaven van de projecten in het Mobiliteitsplan bedraagt € 1.328 mln voor de periode tot en met 2028. Deze kosten worden gedekt uit het programmabudget van Mobiliteit ad € 1.300 mln. Dit is inclusief de mutaties zoals voorgesteld in de Voorjaarsnota 2014. De verwachting is dat deze overprogrammering van € 28 mln wordt opgelost door efficiencyvoordelen en aanbestedingsmeevallers bij de uitvoering van het programma. Als dit in onvoldoende mate het geval is, dan zal een deel van de ambitie uit dit Mobiliteitsplan doorschuiven naar de volgende planperiode (na 2028).

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Het versterken van alle modaliteiten en de verbindende schakels hiertussen staan centraal in het nieuwe Mobiliteitsplan. Dit is een koerswijziging ten opzichte van het SMPU. Daar stond het verbeteren van de kwaliteit door het gebruik van 'schonere' modaliteiten (fiets, openbaar vervoer, vervoer over water) te bevorderen, centraal. Deze doelstelling laten we los omdat bij begrotingsevaluaties gebleken is dat er externe factoren zijn die meer invloed hebben op dit doel dan ons eigen beleid.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Dit is niet aan de orde. Als actualisatie op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk en vanwege de al lange looptijd van het huidige Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU en SMPU +), is een nieuw

Mobiliteitsplan (bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma) gemaakt voor de periode 2014-2028. Uw Staten hebben ons college verzocht dit voor te bereiden.

Effecten op duurzaamheid

Duurzaamheid is niet als afzonderlijk doel geformuleerd, maar geïntegreerd in alle onderdelen van het Mobiliteitsplan. Bij de trajectaanpak, bij mobiliteitsmanagement, bij het optimaal benutten van de infrastructuur, door de aanleg van nieuwe fietspaden, bij het op kwaliteit brengen van bestaande hoofdfietsroutes, door de keuze voor duurzame materialen bij de aanbesteding en door het beter profiteren van kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid.

Voorgesteld wordt:

1. Het provinciale verkeers- en vervoersplan met plannaam Mobiliteitsplan (2014-2028), bestaande uit een Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsprogramma, met inbegrip van de Nota van beantwoording, vast te stellen.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Ontwerp-besluit

Besluit van 07-07-2014 tot het vaststellen van het Mobiliteitsplan (2014-2028) en de Nota van beantwoording

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 10-06-2014, afdeling MEC, nummer 80FB9F42;

Gelezen het Ontwerp Mobiliteitsvisie en het Ontwerp Mobiliteitsprogramma met inbegrip van de concept Nota van beantwoording;

Overwegende dat het wenselijk is te beschikken over een actueel mobiliteitskader voor de middellange termijn, dat richting geeft aan het realiseren van een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving;

Gelet op de artikelen 5 en 6 van de Planwet verkeer en vervoer;

Besluiten:

1. Het provinciale verkeers- en vervoersplan met plannaam Mobiliteitsplan (2014-2028), bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma, met inbegrip van de Nota van beantwoording, vast te stellen.

Voorzitter,

Griffier,

Toelichting

1. Wettelijke grondslag

Artikelen 5 en 6 van de Planwet verkeer en vervoer.

2. Beoogd effect

Met het Mobiliteitsplan beogen we een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit maakt de provincie Utrecht een aantrekkelijkere vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. Met het vaststellen van het Mobiliteitsplan beschikken we over een actueel kader voor het mobiliteitsbeleid van de provincie, voor de periode 2014 tot en met 2028, passend binnen de kaders van de PRS.

3. Effecten op duurzaamheid

De voorgenomen doelstellingen uit het Mobiliteitsplan zijn niet geformuleerd vanuit het perspectief van duurzaamheid, maar hebben uiteindelijk wel een effect op het streven naar een aantrekkelijke provincie met ruimte voor goed wonen, werken en natuur en met sterke ruimtelijke en sociale kwaliteiten. Om robuust over duurzame mobiliteit te kunnen communiceren, is een aantal kernwoorden vastgesteld, die aangeven welke effecten een doel of maatregel hebben voor een duurzame ontwikkeling van de regio.

- **Leefbaarheid** (waaronder luchtkwaliteit, geluid, kwaliteit leefomgeving, barrièrewerking)
- **Bereikbaarheid** (een betere bereikbaarheid, gerealiseerd door bijvoorbeeld betere infrastructuur, dynamisch verkeersmanagement en slimme systemen, zorgt niet alleen voor een betere toegankelijkheid, maar heeft bijvoorbeeld ook (vaak positieve) effecten op kosten (door optimale benutting) en leefbaarheid).
- **Veiligheid** (een hogere veiligheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de regio en ook tot minder kosten en een betere betrouwbaarheid).
- **Materialen** (alleen van toepassing bij uitvoeringsprojecten).

Bij het vaststellen van deze begrippen is zorgvuldig bestudeerd wat in de samenleving en bij relevante partners wordt verstaan onder duurzame mobiliteit. In het Mobiliteitsplan is een aantal doelen vastgesteld. Vergelijken wij deze doelstellingen met bovengenoemde kernbegrippen, dan ontstaat een positief beeld als het gaat om het realiseren van een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving, ons streven zoals vermeld in de strategie Utrecht2040.

Duurzaamheid is niet als afzonderlijk doel geformuleerd, maar geïntegreerd in alle onderdelen van het Mobiliteitsplan. Bij de trajectaanpak, bij mobiliteitsmanagement, bij het optimaal benutten van de infrastructuur, door de aanleg van nieuwe fietspaden, bij het op kwaliteit brengen van bestaande hoofd fietsroutes, door de keuze voor duurzame materialen bij de aanbesteding en door het beter profiteren van kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid.

4. Argumenten

Procedure

Conform de wettelijke vereisten hebben wij in het najaar 2013, aan de hand van het Voorontwerp Mobiliteitsplan, onze partners geconsulteerd. Middels een Reactienota hebben wij op de inbreng van onze partners gereageerd en een Concept Ontwerp Mobiliteitsplan opgesteld. We hebben het Concept Ontwerp Mobiliteitsplan en het planMER op 17 december 2013 vastgesteld en deze zijn op 13 januari 2014 behandeld in de Statencommissie MME. Op 11 februari 2014 hebben wij de Ontwerpen en het planMER vrijgegeven voor inspraak. De inspraakperiode heeft gelopen van 26 februari 2014 tot en met dinsdag 8 april 2014. Naar aanleiding hiervan hebben wij 13 zienswijzen, bestaande uit 139 punten, ontvangen. De ontvangen zienswijzen hebben wij in de concept Nota van beantwoording samengevat en van een reactie en een voorstel voorzien. Op het planMER hebben wij geen zienswijzen ontvangen. In de concept Nota van beantwoording zijn drie bijlages opgenomen. Bijlage 1 bevat een overzicht van alle voorgestelde wijzigingen inclusief de herkomst (zienswijze, aanbeveling planMER of ambtshalve wijziging). Bijlage 2 bevat alle uitgeschreven voorgestelde wijzigingen, opgenomen in de context van de tekst (alineea/paragraaf). Bijlage 3 bevat een overzicht van wijzigingen die in de stap van Concept Ontwerp naar het Ontwerp Mobiliteitsplan zijn doorgevoerd n.a.v. de bespreking in de vergadering van de Statencommissie MME van 13 januari jl. en technische vragen van D66.

De concept Nota van beantwoording zal, direct na vaststelling door u, worden aangepast. Waar nu nog staat 'Reactie/voorstel GS' wordt dan 'Reactie/besluit PS'. Dit betekent ook dat waar in de tekst staat aangegeven dat een tekst is aangepast, toegevoegd, geschrapt en/of gewijzigd, dit gelezen dient te worden als een voorstel van GS aan uw Staten. De zienswijzen liggen vanaf 10 juni tot en met 7 juli ter inzage in de blauwe map bij de Statengriffie. Na vaststelling door uw Staten moeten de Mobiliteitsvisie, het Mobiliteitsprogramma en de Nota van beantwoording met elkaar overeenstemmen. Dit betekent dat eventuele wijzigingen door amendementen ook kunnen doorwerken in de Nota van beantwoording.

Inhoud

Hieronder vindt u een samenvattend overzicht van de pijlers van het Mobiliteitsplan.

- We zetten in op het versterken van alle modaliteiten en de verbindende schakels hiertussen.
- Bij het versterken van ons provinciale wegennetwerk pakken we de wegwerkzaamheden zoveel mogelijk op volgens de trajectaanpak. Het beheer en onderhoud zijn leidend voor de planning hiervan. Hiermee beogen we minder hinder voor de reiziger en een efficiënte en effectieve aanpak omdat we naast het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid rekening houden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, verbindingen tussen stad en platteland, kwaliteit van de leefomgeving, en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.
- De bestaande fietspaden worden, voor zover noodzakelijk, verbreed en ontbrekende routes worden aangelegd, zodat alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar zijn per fiets.

- Het openbaar vervoer is efficiënter omdat het vraaggericht is ingericht. Dit betekent dat het openbaar vervoer of collectief georganiseerde vormen van vervoer beter aansluiten bij de vraag ernaar.
- Zo min mogelijk verkeersslachtoffers op alle wegen in onze provincie door het verbeteren van de infrastructuur, gedragsbeïnvloeding op basis van een betere monitoring.
- Duurzaamheid is niet als afzonderlijk doel geformuleerd, maar geïntegreerd in alle onderdelen van het Mobiliteitsplan. Bij de trajectaanpak, bij mobiliteitsmanagement, bij het optimaal benutten van de infrastructuur, door de aanleg van nieuwe fietspaden, bij het op kwaliteit brengen van bestaande hoofd fietsroutes, door de keuze van duurzame materialen bij de aanbesteding en door het beter profiteren van kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid.
- Een innovatieve samenwerking met marktpartijen, werkgevers, medeoverheden en betrokkenen.

U heeft in december 2013 het Concept Ontwerp Mobiliteitsplan ter informatie ontvangen. Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste wijzigingen in de stappen 1) van Concept naar Ontwerp Mobiliteitsplan en 2) van Ontwerp naar voorstel tot vaststelling door uw Staten.

Belangrijkste wijzigingen van Concept Ontwerp Naar Ontwerp Mobiliteitsplan

De hieronder volgende wijzigingen zijn tot stand gekomen naar aanleiding van opmerkingen tijdens de behandeling van het Concept Ontwerp Mobiliteitsplan en het planMER in de Statencommissie MME en technische vragen van D66. Voor een volledig overzicht verwijzen we u naar bijlage 3 van de concept Nota van beantwoording.

- De fietstrend werd gemist. De fietstrend (opkomst elektrisch fietsen + toename verschillende type fietsgebruikers) is opgenomen in het onderdeel fiets in het Ontwerp Mobiliteitsplan (pag 22 visie).
- De argumentatie voor het planologische instrument inpassingsplan is toegevoegd (pag 19 programma).
- De paragraaf over multimodaal goederenvervoer is geactualiseerd in het Ontwerp van de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma (pag 17 visie en pag 38 programma).
- Ambtshalve inbreng: Aan de paragraaf 'Green Deals' in het hoofdstuk 'Kwaliteit van de Leefomgeving' is de Green Deal Duurzaam GWW als actualisatie toegevoegd.

Belangrijkste wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

In bijlage 1 van de concept Nota van beantwoording vindt u een samenvatting van alle voorgestelde wijzigingen en kunt u zien wat de aanleiding is (zienswijze, aanbeveling planMER of ambtshalve wijziging). In bijlage 2 van de concept Nota van beantwoording vindt u een voorstel van alle tekstwijzigingen in de context van de Ontwerp teksten.

- Trajectaanpak: Het voorstel is de alinea's over de trajectaanpak te actualiseren, de leesbaarheid te verbeteren en aan te scherpen. De aanscherping zit vooral op 1) het vroegtijdig betrekken van de wegbeheerders en andere omgevingspartijen 2) een uitleg hoe de leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit worden

meegenomen 3) het doel van de tracévisie als proces binnen de trajectaanpak en wie we bij dit onderdeel betrekken en 4) hoe andere wegbeheerders in de trajectaanpak kunnen meeliften als zij daarvoor benodigde middelen beschikbaar stellen. (pag 8 visie en pag 7,8,9 programma)

- Knooppunten: Het voorstel is om toe te voegen dat de bereikbaarheid van Utrecht Science park onder druk staat en dat we de capaciteitsproblemen in het regionaal vervoer samen met onze partners willen oplossen. Daarnaast wordt voorgesteld om aan de tekst, die gaat over knooppunten die als hub functioneren voor nabijgelegen economische kerngebieden en die niet aan een hoogwaardige (rail) verbinding gelegen zijn, toe te voegen dat dit niet alleen de deur-tot-deur reistijd verbetert, maar dat ook alternatieven worden geboden voor het reizen via Utrecht Centraal. (pag 16 visie en pag 26 en 27 programma)
- Knooppuntenindeling: Voorstel is om Nieuwegein Stadscentrum te typeren als regionaal knooppunt i.p.v. een overig knooppunt. Dit overeenkomstig de BRU-visie op knooppunten. (pag 27 programma)
- U-OV en R-net: Voorstel is om toe te voegen dat we aansluiten bij de productformule U-OV van Bestuur Regio Utrecht en aanscherpen dat wij bij voldoende omvang van de vervoersvraag voor de sterke buslijnen meedoen met R-net. Ook wordt voorgesteld de formulering van het project te actualiseren, door toe te voegen dat het gaat om de implementatie van R-net en U-OV en de omschrijving te wijzigen in: Investerings ten behoeve van de productformule.
- OV-voorzieningsniveau in relatie tot de tarieven: Voorstel is om in de tekst toe te voegen dat we niet alleen in de situatie dat kosten van het Rijk niet meer dekkend zijn, maar ook in de situatie dat de exploitatiekosten sterk stijgen, zullen kijken of het gemiddelde tariefniveau moet worden verhoogd om het voorzieningsniveau te kunnen handhaven.
- Voetgangers: Voorstel is om een alinea over het voetgangersbeleid toe te voegen. (pag 11 programma)
- Knelpunten infrastructuur: Voorstel is om aan de alinea over de knelpunten toe te voegen dat de gebiedsopgaven uit de strategische agenda voor de Noordvleugel onze bijzondere aandacht hebben. (pag 17 programma)
- Het spoor: Voorstel is om de tekst over het spoor, mede naar aanleiding van de recente Kabinetsbesluiten over de Lange Termijn Spooragenda, te actualiseren en aan te geven op welke manier we de samenwerking met het Rijk zien en hoe dit wordt verankerd. En tevens benoemen dat we deze samenwerking in de regio willen voortzetten ter voorbereiding op de OV en Spoortafel voor de Noordvleugel, die in de nieuwe spoorconcessie aan NS en Prorail wordt geïnstalleerd. (pag 24 en 25 programma)
- Verkeersveiligheid: Voorstel is om de tekst die gaat over de aanpak waarop we verkeersveiligheid willen verbeteren en het aantal verkeersdoden willen terugdringen, te actualiseren. Dit houdt in dat we explicieter opschrijven wie onze doelgroep is, dat de inzet is dat we met verkeerseducatie de gemeenten willen stimuleren verkeersveiligheid in hun gemeenten te bevorderen en dat een voorbeeld hiervan het ondersteunen van het theoretisch examen op basisscholen is. Aan de activiteit over gedragsbeïnvloeding willen we toevoegen dat gedragsbeïnvloeding en publieksparticipatie wordt gecombineerd in de trajectaanpak. Omdat het convenant 'Provincie Utrecht Verkeersveilig' afloopt, willen we dit onderdeel schrappen (zowel in de opsomming als in het

projectenoverzicht). Tevens is het voorstel om de Quick wins veiligheid en duurzaamheid uit het projectenoverzicht te schrappen, aangezien dit niet past bij het beleid van de trajectaanpak (alles in één keer oppakken). (pag 35 en 36 programma)

- Stiltegebieden: Voorstel is om de zin waarin staat dat maatregelen worden getroffen indien hiervoor aanvullend budget van buiten het Mobiliteitsprogramma beschikbaar wordt gesteld, te schrappen. (pag 43 programma)
- Luchtkwaliteit: Voorstel is om de projecten Groengas geven en het stimuleren van elektrisch laden in de tekst op te nemen. En daarnaast aan te geven dat we in het kader van VERDER en Beter Benutten projecten uitvoeren die eveneens een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. En dat voorbeelden hiervan zijn het verbeteren van de doorstroming en de opwaardering van het fietsnetwerk. (pag 44)

PlanMER

1) Advies Commissie voor de m.e.r.

Het planMER over het Mobiliteitsplan heeft gelijktijdig met het Mobiliteitsplan ter inzage gelegen. Hierop zijn geen zienswijzen ingediend. Het planMER is voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. Die geeft in haar advies positieve reacties, maar ook aanbevelingen voor het aanscherpen en vervolmaken van het planMER. De Commissie spreekt haar waardering uit dat de provincie een planMER heeft opgesteld over een strategisch plan als het Mobiliteitsplan en concludeert tevens dat het planMER nuttige informatie bevat voor besluitvorming van infrastructurele projecten.

De Commissie voor de m.e.r. signaleert een aantal tekortkomingen in het MER. In het kort komen deze hierop neer:

- Verschillende onderdelen die thuishoren in een MER ter onderbouwing van strategische beleidskeuzes in het Mobiliteitsplan ontbreken, zoals een beschrijving van de huidige milieusituatie, een knelpuntenanalyse van het huidige mobiliteitsbeleid, een uitwerking van de trajectaanpak en een uitwerking van een aantal projecten uit de OVMIRT. Tevens is de beschrijving en de effectbeschrijving van nieuwe projecten en het toetsen van nieuwe projecten aan de doelen uit het mobiliteitsbeleid te beperkt.
- Het MER bevat onvoldoende informatie voor een kaderstellend besluit omdat het niet ingaat op nut en noodzaak van de concreet in het MER genoemde projecten.
- De afbakening van het onderzoeksgebied voor de effecten van stikstofdepositie op gevoelige Natura 2000 gebieden is niet correct.

Meer dan voorheen wordt van de overheid gevraagd om flexibel in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen en te opereren in maatschappelijke netwerken. In ons Mobiliteitsplan hebben wij hierop geanticipeerd. Dit betekent dat ons Mobiliteitsplan geen blauwdruk is voor maatregelen, maar de wijze beschrijft waarop wij met dilemma's omgaan, waarbij diverse doelen met elkaar kunnen concurreren en de inbreng van de omgeving medebepalend is voor de te treffen maatregelen. Deze insteek van ons plan laat zich hierdoor moeilijk vertalen in een planMER zoals de Commissie voor de m.e.r. voor ogen heeft. In de concept Nota van beantwoording is

een uitgebreidere reactie op de hierboven genoemde punten opgenomen. Op het moment dat in samenwerking met partijen infrastructuurproblemen worden aangepakt, zal als dat nodig is zeker ook een MER (beoordeling) op het niveau van het plan of project worden opgesteld, met de daarbij horende effectbepalingen en scenario's.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij het planMER op twee punten aangevuld en vastgesteld. Punt 1 betreft het aanpassen van het kaartje van de bestaande milieusituatie (pag 23 planMER). Punt 2 betreft de effectbeschrijving voor natuur op het punt van stikstofdepositie (pag 56,57 en 58 planMER).

2) Aanbevelingen uit het planMER

In het planMER zijn acht aanbevelingen opgenomen ten behoeve van de besluitvorming en voor nadere uitwerking in het vervolgtraject. Het planMER is gemaakt op basis van het Voorontwerp Mobiliteitsplan. Een aantal aanbevelingen leidt tot aanpassingsvoorstellen voor het definitieve Mobiliteitsplan. Hierna volgen de aanbevelingen met een reactie op welke manier we de aanbevelingen in het Mobiliteitsplan willen verwerken.

Aanbeveling 1: 'Betrek het planMER, de geleverde inzichten in de effecten op milieu en mobiliteit, bij de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan'. Het planMER heeft inzicht gegeven welke effecten als 'meest effectief' zijn gescoord. Daarom is het voorstel:

- Geluidreducerend asfalt op te nemen als concreet voorbeeld genoemd als effectieve geluidsmaatregel (pag 43 programma)
- Ongelijkvloerse kruisingen op te nemen als concrete maatregel. (pag 32 programma)
- Een derde effectieve maatregel is het voorkomen van voertuigverliesuren. Aangezien dat één van de hoofddoelstellingen is in de Mobiliteitsvisie, is op dit onderwerp geen aanpassingsvoorstel gedaan.

Aanbeveling 2: Beschrijf op welke wijze het planMER is betrokken bij de vaststelling van het plan en op welke manier de resultaten worden betrokken bij vervolg. Voorstel is om in de essentiële onderdelen van de Mobiliteitsvisie een paragraaf toe te voegen over het planMER waarin de aanpak en de aanbevelingen worden beschreven. (pag 31 visie)

Aanbeveling 3: Betrek de inzichten uit het planMER bij de nadere uitwerking van projecten. Voorstel is om in de extra paragraaf over planMER tevens op te nemen dat mogelijke negatieve effecten, zoals beschreven in het planMER, als aandachtspunten worden meegenomen bij de trajectaanpak, ook bij niet m.e.r.-plichtige projecten. Voorstel is om dit ook toe te voegen in het Mobiliteitsprogramma bij de kwaliteit van de leefomgeving. (pag 41 programma).

Aanbeveling 4: Het planMER beveelt aan om bij de uitwerking van onderdelen en vervolgonderzoek alternatieve oplossingen en effecten hiervan onderling af te wegen om tot weloverwogen integrale besluiten te komen. Het trechteren naar een

eindoplossing via alternatieven is nu al standaard in verkenningen en deze methode zal ook gevolgd worden in de trajectaanpak.

Aanbeveling 5: Betrek bij de prioritering en uitwerking van tracés binnen de trajectaanpak de basismilieuinformatie uit dit planMER. Voorstel is om in de paragraaf over het planMER (pag 31, visie) op te nemen dat het planMER zal worden betrokken bij het opstellen van de tracéstudies en de zin 'De aanbevelingen uit het planMER maken onderdeel uit van de integrale afwegingen, ook waar het niet m.e.r.-plichtige activiteiten betreft' toe te voegen aan het onderdeel over de trajectaanpak. (pag 8 programma)

Aanbeveling 6: Het planMER beveelt aan bij integrale afweging van projecten, en concreet binnen de trajectaanpak, steeds een bewuste afweging te maken of bovenwettelijke maatregelen getroffen kunnen worden. Op basis van deze aanbeveling is het voorstel de volgende zin over de toepassing van het doelmatigheids criterium voor bovenwettelijke maatregelen op pagina 43 toe te voegen: 'Een maatregel is doelmatig als sprake is van een voor de gezondheid van omwonenden significante geluidreductie en de kosteneffectiviteit is aangegeven.

Aanbeveling 7: Aanbevolen wordt de uitvoering van het Mobiliteitsplan en de (milieu) effecten goed te monitoren en tussentijds te evalueren. Deze aanbeveling is al verankerd in het Mobiliteitsprogramma en bijlage 1 (indicatoren bij jaarlijkse of continue meting).

Aanbeveling 8: Aanbevolen wordt om in de termijn van 2030 de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie tussentijds te evalueren als het scenario zich voordoet dat een majeure ontwikkeling niet of niet tijdig wordt gerealiseerd. Deze aanbeveling is al verankerd in het Mobiliteitsprogramma. Het Mobiliteitsprogramma zal om de vier jaar worden herzien. Monitoring en evaluatie van het tot dan toe gevoerde beleid maken deel uit van de herziening.

5. Kanttekeningen

Tussen nu en 7 juli (Statenbehandeling) kan de Tweede Kamer het wetsvoorstel voor de afschaffing van de WGR+ behandelen. In de scope van de Mobiliteitsvisie is opgenomen dat op het moment dat er sprake is van opheffing van dit kaderwetgebied de beleidsvisie zodanig zal worden herijkt dat er ook kaderstellende beleidlijnen worden vastgesteld voor het BRU-gebied.

6. Financiën

Uitvoeringskosten project Mobiliteitsplan

De kosten voor het opstellen van het Mobiliteitsplan zijn gedekt binnen het programmabudget van Mobiliteit.

Projecten en dekking Mobiliteitsplan

De raming van de uitgaven van de projecten in het Mobiliteitsplan bedraagt € 1.328 mln voor de periode tot en met 2028. Deze kosten worden gedekt uit het programmabudget van Mobiliteit ad € 1.300 mln. Dit is inclusief de mutaties zoals voorgesteld in de Voorjaarsnota 2014. De verwachting is dat deze

overprogrammering van € 28 mln wordt opgelost door efficiencyvoordelen en aanbestedingsmeevallers bij de uitvoering van het programma. Als dit in onvoldoende mate het geval is, dan zal een deel van de ambitie uit dit Mobiliteitsplan doorschuiven naar de volgende planperiode (na 2028).

7. Realisatie

Het Mobiliteitsplan komt in plaats van het eerder door ons vastgestelde Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht en de latere herijking (SMPU+). Het kader van het nieuwe Mobiliteitsplan heeft geen gevolgen voor de eerder genomen GS besluiten. Alle uitvoeringsbesluiten, genomen door GS, vanuit het SMPU blijven onverkort van kracht. Omdat er geen besluiten zijn genomen die contrair zijn aan dit plan voorzien wij hierin geen problemen.

Na vaststelling wordt het besluit bekendgemaakt.

8. Juridisch

Artikelen 5 en 6 van de Planwet verkeer en vervoer.

9. Europa

Er is niet gebleken dat er Europeesrechtelijke risico's zijn. Het Mobiliteitsplan biedt aanknopingspunten om projecten op te pakken binnen de Europa strategie.

10. Communicatie

Na vaststelling volgt een persbericht en ontvangen de stellers van de zienswijzen de Nota van beantwoording. Tevens volgt een bekendmaking en worden de stukken op het provinciehuis en bij de publieksbalie van de gemeenten ter inzage gelegd.

11. Bijlagen

- Ontwerp Mobiliteitsvisie
- Ontwerp Mobiliteitsplan
- Concept Nota van beantwoording
- planMER
- Samenvatting planMER
- Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r. op planMER
- React
- iebrief GS aan de Commissie voor de m.e.r.