– REACTIENOTA MOBILITEITSPLAN –

REACTIES OP
HET VOORONTWERP
MOBILITEITSVISIE EN MOBILITEITSPROGRAMMA

Versie 29 november

Voorwoord

In juni 2013 stelden wij, Gedeputeerde Staten van Utrecht, het Voorontwerp van het Mobiliteitsplan, bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma, vast.

Op basis hiervan zijn wij het overleg met onze partners (mede-overheden en maatschappelijke organisaties) aangegaan over de wezenlijke veranderingen in het nieuwe mobiliteitsbeleid ten opzichte van het huidige Strategische Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU). Hiervoor hebben we een partnerbijeenkomst georganiseerd. Daarnaast hebben we onze partners uitgenodigd schriftelijk op het Voorontwerp te reageren. Hier hebben we twintig reacties op ontvangen.

Uit de reacties bleek dat onze partners het nieuwe beleid in hoofdlijnen goed herkennen. Met name de algemene beleidsdoelen, het centraal stellen van de reiziger en het inzetten op een resultaatgerichte samenwerking werden positief ontvangen. Het aanbod van onze partners om mee te denken op diverse Mobiliteitsterreinen heeft ons gesterkt in onze opvatting dat toekomstige Mobiliteitsdoelen alleen in een open, betrokken en oplossingsgerichte samenwerking kunnen worden bereikt.

Het grootste deel van de beantwoording van de reacties had betrekking op het nader uitleggen van het nieuwe beleid. Een aantal reacties hebben geleid tot het aanpassen van het Mobiliteitsplan. Daarnaast zijn er reacties gekomen die wij zullen meenemen in de verdere beleidsuitwerking.

In deze Reactienota hebben we de reacties en de beantwoording ervan, gestructureerd en geclusterd aan de hand van de inhoudelijke thema's (inhoudsopgave Mobiliteitsvisie) van het Mobiliteitsplan. Gezien de soms zeer (project)specifieke reacties hebben we ervoor gekozen om onze partners ook individueel te beantwoorden. Van de bijeenkomst is een kort verslag gemaakt. Dit verslag is eveneens opgenomen in deze reactienota.

Namens Gedeputeerde Staten,

Remco van Lunteren
Gedeputeerde Mobiliteit, Economie en Financiën

Inhoudsopgave

Voorwoord ... 1
INLEIDING ... 4
Verbinden, vernieuwen en versterken ... 4
DOELEN REALISEREN IN VERBINDING MET DE OMGEVING ... 5
Rollen ... 5
Samenwerken met het bedrijfsleven ... 5
Van project naar trajectaanpak ... 6
Samenwerken voorbij de provinciegrens ... 7
Innovatie ... 7
TRENDS EN ONTWIKKELINGEN MOBILITEIT UTRECHT ... 8
VERBINDEN VAN DE NETWERKEN ... 8
Eén herkenbare keten ... 8
Knooppunten ... 9
Reisinformatie ... 9
VERSTERKEN VAN DE NETWERKEN ... 10
Auto ... 10
Fiets ... 12
Verkeersveiligheid ... 15
Openbaar vervoer ... 17
Goederenvervoer ... 20
Kwaliteit van de leefomgeving ... 20
Transport gevaarlijke stoffen (externe veiligheid) ... 20
VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD ... 21
Verkeersmanagement ... 21
Slim Werken Slim Reizen ... 21
Marketing ... 22
BIJLAGE I ESSENTIELE ONDERDELEN ... 22
VERSLAG PARTNERBIJEENKOMST ... 22

De reacties die binnengekomen zijn en het nummer waaronder ze zijn geregistreerd:

1. Regio Amersfoort
2. Bestuur Regio Utrecht
3. Natuur en Milieu Federatie Utrecht
4. VNO NCW MKB TLN en EVO
5. Gemeente De Bilt
6. Gemeente Leusden
7. Gemeente Stichtse Vecht
8. Regio Foodvalley
9. Provincie Gelderland
10. Gemeente Veenendaal
11. Gemeente Schoonhoven
12. ANWB
13. Gemeente Amersfoort
14. Kracht van Utrecht
15. Gemeente Woudenberg
16. Gemeenten Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Renswoude
17. Connexxion
18. Fietsersbond
19. Cumela
20. Gemeente De Ronde Venen

INLEIDING

Verbinden, vernieuwen en versterken

- Partners (met name in het BRU-gebied) hebben vragen over de relatie tussen de Mobiliteitsvisie en het beleid van het BRU. (2, 5,16)

De Mobiliteitsvisie is een door de provincie vastgesteld beleidskader. De visie omvat de hele provincie, maar spitst zich toe op de bevoegdheden van de provincie. Het BRU heeft eigen beleidskaders vastgesteld voor haar eigen verantwoordelijkheden. Het is nu niet mogelijk die beleidskaders volledig op elkaar aan te laten sluiten. Op het moment dat er sprake is van opheffing van dit kaderwetgebied zullen wij onze beleidsvisie zodanig herijken dat er ook kaderstellende beleidslijnen worden vastgesteld voor het BRU-gebied. Dit betekent overigens wel dat we voornemens zijn onze verantwoordelijkheid te nemen bij infrastructurele opgaven die nu binnen het BRU gebied liggen en we zullen daarbij aansluiten op de beleidslijnen van het BRU voor zover die niet conflicteren met de provinciale beleidslijnen. Deze scope verduidelijking is opgenomen in de Mobiliteitsvisie.
Aanpassing: Mobiliteitsvisie, pagina 6

- De provincie zet onvoldoende in op stimulering van het gebruik van fiets en openbaar vervoer (modal shift). (2, 3, 14)

Modal Shift als beleidsdoel op zich is moeilijk beïnvloedbaar door de provincie. We hebben er daarom voor gekozen om in te zetten op het versterken van alle modaliteiten en de verbindende schakels hiertussen, waarbij de reizigersbehoefte en reizigerstevredenheid centraal staat. Wij zien ook – meer dan voorheen – een opgaaf voor werkgevers en werknemers om mobiliteit (en de spits) te voorkomen door mobiliteitsmanagement. Dit en onze investeringen in het fietsnetwerk en de versterking van de OV-lijnen waarnaar veel vraag is, zien wij als de meest efficiënte manier om de bestaande infrastructuur beter te benutten voor een hoogwaardig vervoerssysteem.

- De teksten in het Mobiliteitsprogramma bevatten acties en projecten die daarna niet meer terug komen in het projectenoverzicht en andersom. Hierdoor lijkt de projectenlijst niet compleet. (16)

De constatering wordt door ons gedeeld. Vandaar dat we het Mobiliteitsprogramma hierop hebben aangepast. De doorlopende projectenlijst en de lijst van lopende verkenningen is eruit gehaald, omdat deze geen goed beeld geven van de projecten die de provincie uitvoert. Immers, een groot deel van de projecten valt onder de twee grote programma's: VERDER en Beter Benutten, die nu alleen als programma zijn genoemd. De tabellen met overzicht in het doorlopend beleid en de verkenningen, zijn verwijderd. We richten ons met het Mobiliteitsplan voornamelijk op nieuw beleid. Daarom is het overzicht met nieuwe projecten wel blijven staan.
Aanpassing: Mobiliteitsprogramma, pagina 51- 53

Strategische Agenda

- De interactie tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit is onvoldoende uitgewerkt. De balans moet meer in het voordeel van de landschappen en leefomgevingskwaliteit om recht te doen aan de unieke positie van Utrecht. (3, 5)

We delen de mening dat mobiliteit een interactie is van de ruimtelijke-economische ontwikkelingen. De samenhang tussen bereikbaarheid en ruimte is verankerd in onze Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS). Het Mobiliteitsplan is een verdere uitwerking van de verkeers– en vervoersparagraaf uit de PRS. Vandaar dat deze specifiek gericht is op de infrastructuur. Wij hebben de keuze gemaakt om onderdelen uit de PRS niet in het Mobiliteitsplan te herhalen.

DOELEN REALISEREN IN VERBINDING MET DE OMGEVING

Rollen

- Niet overal is even duidelijk welke rol de provincie inneemt. Daarnaast lijkt de rolopvatting van de provincie niet overal in lijn met de ambitie om samen te werken met de omgeving (bijvoorbeeld bij toepassing van de Crisis- en Herstelwet en het instrument provinciaal inpassingsplan). (2, 3, 16, 18)

We hebben getracht onze rolopvatting bij de uitwerking van onze hoofddoelen in de visie zo helder mogelijk te beschrijven. Ook hebben we onze visie zoveel mogelijk toekomstvast opgeschreven. In 2028 zullen er wellicht andere thema's en samenwerkingsvormen zijn. Daarom is er bewust voor gekozen om in de visie niet alle samenwerkingsverbanden van dit moment te benoemen. We zijn als wegbeheerder regisseur en verantwoordelijk voor de belangen van alle weggebruikers. Dat is de basis bij alle samenwerkingsprogramma's.

Naast de rollen participeren en stimuleren zijn er een aantal taken waarbij wij verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Voor deze uitvoeringstaken zijn veel middelen nodig. Het Mobiliteitsprogramma geeft aan hoe wij die middelen willen besteden.

We vinden participatie met onze partners en belanghebbenden een belangrijk onderdeel in onze projecten. We hebben hier alleen geen blauwdruk voor, want met elke partner gaan we anders om. Om flexibel met participatie om te kunnen gaan, streven wij maatwerk na per situatie. Daarom is ervoor gekozen om participatie flexibel in te steken en niet nader uit te werken.

Inzet van instrumentarium voor zaken van provinciaal belang, staat volgens ons niet haaks op een goede samenwerking. Het bereiken van doelen staat centraal en het instrumentarium volgt. We hebben willen aangeven dat we de rol van regisseur vervullen bij zaken van provinciaal belang en daarbij integrale verantwoordelijkheid willen nemen voor zowel de realisatie als de planprocedure. Een provinciaal inpassingsplan is niet in strijd met de wens (en de plicht) om samen te werken met partners als het gaat om de planuitwerking en de projectrealisatie.

Uit nadere analyse is gebleken dat aanmelding van projecten voor bijlage 2 van de Crisis- en Herstelwet slechts in uitzonderlijke gevallen zinvol is. Eventuele gehonoreerde aanmeldingen zullen alleen effect hebben op de te volgen juridische procedure en niet op de samenwerkingsverbanden die voor de start van de juridische procedure worden aangegaan.

Samenwerken met het bedrijfsleven

- Het bedrijfsleven heeft behoefte aan één overheidslaag die verantwoordelijk is voor de infrastructuur en duidelijk vaststelt dat bij haar de eindverantwoordelijkheid en de doorzettingsmacht ligt. Wij verwachten van de provincie Utrecht een meer sturende en stimulerende rol. (4)

De provincie is en blijft verantwoordelijk voor de eigen infrastructuur. In diverse samenwerkingsverbanden werken wij samen met andere wegbeheerders. Bij de grote programma's en projecten (VERDER, Beter Benutten en diverse planstudies) organiseert de provincie de regionale samenwerking. Deze samenwerking willen wij ook voortzetten in de trajectaanpak. Wij voelen ons verantwoordelijk voor een uitnodigende, oplossingsgerichte en verbindende samenwerking in deze samenwerkingsverbanden. We geloven erin dat sommige initiatieven juist door bedrijfsleven of lokale overheden getrokken moeten worden, omdat dat een grotere kans geeft op resultaat voor de langere termijn.

Van project naar trajectaanpak

- Er moet niet te rigide met de trajectaanpak worden omgesprongen. Er kunnen zich veiligheidsknelpunten voordoen waarin het van belang is een maatregel te nemen op een wegvak dat volgens de trajectaanpak nog niet aan de beurt is. Een quick-scan van het Provinciale wegennet kan een snel overzicht leveren op welke wegen door kleine maatregelen de balans tussen mobiliteit en leefbaarheid hersteld kan worden. (1, 4, 5, 6, 10)

Doel van de trajectaanpak is om overlast van de werkzaamheden te verhinderen en te voorkomen dat er onbedoeld maatregelen worden genomen die contraproductief zijn voor andere doelstellingen. De planning uit de trajectaanpak is leidend, maar indien er zich specifieke situaties voordoen die vragen om urgente maatregelen, dan kan hiervan worden afgeweken. Een quick scan voor het gehele wegennet zal niet tot eerdere maatregelen leiden, omdat we juist door de bundeling van maatregelen overlast voor weggebruikers willen voorkomen.

- Er zijn onduidelijkheden over de scope van de trajectaanpak. Hoe wordt omgegaan met knelpunten voor openbaar vervoer en fiets? Is er voldoende aandacht voor aansluitende wegen. Is er voldoende oog voor de samenhang tussen de trajecten. (2, 3, 8, 15, 16)

De trajectaanpak leidt tot een andere planning van onze werkzaamheden aan de infrastructuur, waarbij we meer in staat zijn om de diverse beleidswensen op en rond de wegen in samenhang te realiseren of af te wegen.
Bij de start van een trajectaanpak betreft de eerste stap het opstellen van een tracévisie, waarbij we de totale weg bezien in het gehele netwerk. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor de functie van de weg in het gehele netwerk. Deze tracévisie is input bij de uitwerking van de trajectstudies, die delen van een weg kunnen bevatten. Op deze wijze wordt de samenhang van alle trajecten van een weg (tracé) gewaarborgd en de samenhang van de weg met het totale netwerk. In zowel de tracévisie als een trajectstudie worden de knelpunten voor openbaar, vervoer, fiets, landbouwverkeer en eventuele andere weggebruikers integraal bezien en worden oplossingen bedacht die zo goed mogelijk recht doen aan de verschillende belangen waarbij qua planning het benodigde beheer en onderhoud aan het traject leidend is. Bij de uitwerking van de trajectaanpak is ‘veilig, vlot en comfortabel gebruik voor fietser’ als integraal uitwerkingspunt toegevoegd in het Mobiliteitsprogramma. Een uitleg van de tracévisie is eveneens extra opgenomen in het Mobiliteitsprogramma.
Aanpassing: Toevoeging fiets aan trajectaanpak. Mobiliteitsprogramma, pagina 7
Aanpassing: Toevoeging Tracévisie, Mobiliteitsprogramma, pagina 8

- Het is een gemiste kans om tot 2020 te wachten totdat volledig wordt gewerkt met de trajectaanpak. (16)

Naar verwachting zal uiterlijk begin 2014 al met twee tracévisies en de daaropvolgende twee trajectaanpakken, worden gestart. Dit betreffen pilots om de processen fijn te slijpen en ervaring op te doen.

- De kennis en ervaring van omwonenden, belangengroeperingen en de gemeenten moeten goed benut worden in de trajectbenadering. (16)

Gebruikers, beheerders en omwonenden van de infrastructuur zullen zeker om input gevraagd worden. Doordat onze planning vroegtijdig beschikbaar komt, wordt het voor iedereen ook mogelijk om te zien wanneer een weg gepland staat en hier op tijd - drie jaar voorafgaand aan de werkzaamheden - informatie over aan te leveren. De samenwerking met de verschillende partijen geldt zowel voor de tracévisies (over een hele route) als de trajectstudies (over een deel van een weg dat aan onderhoud toe is).

- Bij noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en OV wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de veroorzaker betaalt. Dit is niet voor alle partners een vanzelfsprekend uitgangspunt. Onvoldoende duidelijk is hoe de provincie dit concreet gaat maken. (1, 2, 6, 10, 16, 17)

Het uitgangspunt bij noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en OV als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen is dat de veroorzaker deze investeringskosten betaalt. Bij infrastructurele aanpassingen betaalt de veroorzaker eveneens de toenemende beheer- en onderhoudskosten. Elke ruimtelijke ontwikkeling heeft een eigen oorsprong. Wij kunnen zelf ook veroorzaker zijn.
Bij beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen en de aanpassing van infrastructuur trekken we samen op met gemeenten en overleggen wij over het maken van keuzes. Daarom kiezen we er niet voor om het principe van 'de veroorzaker betaalt' op voorhand nader uit te werken. Voor capaciteitsuitbreiding van wegen als gevolg van autonome ontwikkelingen is ruimte in het uitvoeringsprogramma (aanpassing N-wegen t.b.v. versterken netwerk).
Aanpassing: Mobiliteitsvisie, pagina 8

Samenwerken voorbij de provinciegrens

- Netwerken houden niet op aan de grens van de provincie. Aandacht wordt gevraagd voor de grensoverschrijdende punten met betrekking tot mobiliteit (fiets, OV en auto). (8, 9, 10, 13, 15, 17, 20)

Netwerken houden inderdaad niet op aan de grens van de provincie. Daarom lopen de netwerken op de kaarten op pagina 14 en 15 van het Mobiliteitsprogramma en pagina 23 van de Mobiliteitsvisie ook door voorbij de provinciegrenzen.

Afstemming tussen concessiegebieden is een proces dat doorlopend onze aandacht heeft. Ons uitgangspunt daarbij is dat reizigers zo min mogelijk hinder moeten ervaren van concessiegrenzen. Dit is toegevoegd aan de Mobiliteitsvisie. Met de provincie Gelderland zijn we in gesprek over de wijze waarop zij de basismobiliteit in hun gebied hebben georganiseerd. Deze gesprekken gaan we ook aan met alle andere provincies. De mogelijkheden om zwakke OV-lijnen met doelgroepenvervoer te combineren zullen we hierbij verkennen. Op basis van de kaders in het Mobiliteitsplan zal er een uitgangspuntennotitie voor de aanbesteding van het openbaar vervoer worden opgesteld.

Monitoring van knelpunten zien wij als verantwoordelijkheid van de individuele wegbeheerders en samenwerkingsverbanden als het programma Regionaal Verkeersmanagement. Als de provincie een bijdrage kan leveren aan lange of korte termijn oplossingen, dan kunnen wegbeheerders ons altijd benaderen.

Aanpassing : Mobiliteitsvisie, pagina 22

Innovatie

Geen reacties.

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN MOBILITEIT UTRECHT

- Verschillende trends lijken met elkaar in tegenspraak. Vooral de conclusie dat de populariteit van de auto toeneemt, terwijl die van het OV (op het platteland) dreigt af te nemen wordt niet herkend. (2, 7, 17)

Voor de trends en ontwikkelingen hebben we gebruik gemaakt van het rapport 'Blik op de personenmobiliteit' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Trends kunnen tegenstrijdig zijn. Zo is er onderscheid tussen platteland en stad. Het is het saldo dat groei of krimp laat zien. Het KIM voorziet een verdunning van de vraag naar OV op het platteland. Dit wordt met name veroorzaakt door de vergrijzing en het autobezit onder senioren. Dit is geen trend die wij met ons mobiliteitsbeleid kunnen ombuigen.

Maatschappelijke, demografische en technologische ontwikkelingen voltrekken zich in een hoog tempo. Daarom wordt het Mobiliteitsprogramma elke vier jaar geactualiseerd. Dat is het moment om – indien nodig – in te spelen op deze veranderende ontwikkelingen. Voor zover nu aan de orde, zijn punten in de Mobiliteitsvisie geactualiseerd.

Aanpassing: Mobiliteitsvisie pagina 14 en 15

- Gevraagd wordt om OV en fiets mee te nemen in de actualisatie van het Verkeersmodel Regio Utrecht, zodat er een goed beeld ontstaat van alle mobiliteitsontwikkeling en beleidskeuzes goed overwogen genomen kunnen worden. (17)

In het Verkeersmodel Regio Utrecht zijn OV en fiets volledig meegenomen.

VERBINDEN VAN DE NETWERKEN

Eén herkenbare keten

Concessie

- Partners hebben vragen over de relatie tussen het Mobiliteitsplan en de OV-concessies van de provincie en het BRU, maar ook over de scope van het OV-beleid: Wat zijn de mogelijkheden om (delen van) knooppunten en stations mee te nemen in de OV concessie? Welke toezeggingen kunnen worden gedaan op het gebied van de kwaliteit van de dienstverlening? Is er ruimte om nieuwe verbindingen aan te bieden? (2, 3, 11, 15, 17)

Het beleid uit het Mobiliteitsplan is kaderstellend voor de nieuwe concessieverlening. Het doel van één OV-concessie voor provincie en BRU is opgenomen omdat wij denken dat de reiziger baat heeft bij meer eenheid in het openbaar vervoer in de provincie Utrecht.

Het OV-netwerk wordt vanuit de behoefte van de klant en in verhouding tot de omvang van de vraag ingericht en uitgevoerd. De wijze waarop dit georganiseerd wordt, zal worden uitgewerkt bij de volgende concessieverlening. Dat is ook het moment waar een dienstregeling tot stand komt. Ook de potentiële vraag (klanten) nemen we daarbij mee. Op voorhand kunnen wij geen toezeggingen doen over het honoreren van klantwensen.

Exploitatie van knooppunten/stations is met name interessant waar een combinatie kan worden gemaakt met het regionale spoor. Regionale treindiensten worden niet door ons aanbesteed, maar maken deel uit van de concessie aan NS. Provincie Utrecht wil samen met regionale partners, NS en ProRail een visie ontwikkelen op het spoorvervoer op lange termijn, waarbij wij ons sterker willen

inzetten voor wat er op het spoor gebeurt. In het kader van de nieuwe spoorconcessie, die in 2015 van kracht wordt, wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu nagedacht over een nieuw samenwerkings- en overlegmodel tussen Rijk, decentrale overheden en de spoorsector. Verwacht wordt dat de Staatssecretaris in het eerste kwartaal van 2014 met een voorstel daarvoor komt. Één van de kernpunten daarin is een verbeterde positie van de decentrale overheden ten aanzien van de advisering over spoorse aangelegenheden.

Knooppunten

- De ambitie voor de ontwikkeling van knooppunten zou wel hoger mogen zijn. Een sterkere ontwikkeling van knooppunten zorgt voor een robuuster OV. Onvoldoende duidelijk is in welke situaties de provincie wel en niet de regisseursrol op zich neemt. Verzocht wordt om meer budget te reserveren voor doorstromingsmaatregelen en het opwaarderen van knooppunten. (16, 17)

Wij onderschrijven het belang van knooppuntontwikkeling, niet alleen voor het goed functioneren van het OV-systeem, maar voor de regionale bereikbaarheid als geheel. Voor knooppuntontwikkeling is het zaak dat partijen met elkaar samenwerken om tot het gewenste resultaat te komen. Rond elk knooppunt spelen andere dilemma's. Soms ligt de nadruk op de lokale verkeersinfrastructuur en in andere gevallen op de inrichting of het voorzieningenniveau van het knooppunt. Verder zijn er knooppunten waarbij verbetering van de ruimtelijke omgeving gewenst is. Deze diversiteit vraagt om een rolbepaling per situatie, die de grootste kans op succes biedt om de knooppuntontwikkeling te realiseren. Die rolbepaling vindt ons inziens plaats in overleg met de betrokken partijen.

- Gevraagd wordt om bij de categorie-indeling van knooppunten aan te sluiten bij de regionale OV-visie van BRU. De inrichtingseisen en voorzieningen per categorie OV punt zijn niet duidelijk. (2, 7, 12)

Over het algemeen sluit de categorie-indeling in het mobiliteitsplan aan bij de recent gemaakte indeling van het BRU. Er zijn enkele nuanceringen die samenhangen met de schaal van het betreffende gebied. De afweging op het gebied van de gehele provincie kan afwijken van de prioritering in alleen het BRU-gebied. Vooralsnog willen wij aan deze opzet vasthouden, hoewel we bij de uitwerking van het beleid openstaan voor argumenten voor een eventuele verschuiving van de prioriteit.

In de uitwerking van het knooppuntenbeleid willen wij vastleggen aan welke eisen een bepaald type knooppunt moet voldoen. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de partijen die een rol hebben in en rond het knooppunt, waarbij wij ook een rol voor de markt zien om bepaalde voorzieningen te faciliteren. Wij hechten groot belang aan de kracht van de fiets als voor- en natransportmiddel. Het Mobiliteitsprogramma biedt ruimte voor investeringen in fietsverbindingen van en naar knooppunten en stallingsvoorzieningen bij knooppunten.

Multimodale knoop voor goederenvervoer

Geen reacties

Reisinformatie

Geen reacties

VERSTERKEN VAN DE NETWERKEN

Auto

- Voor de categorie “ondersteunende wegen” is onvoldoende duidelijk wanneer ze wel en niet bijgeschakeld worden en wanneer op deze wegen meer permanente maatregelen worden getroffen. (1, 13)

Routekeuze is een vrijheid van de automobilist. Doordat de capaciteit van veel rijkswegen in de provincie is of wordt vergroot, verwachten wij dat automobilisten steeds vaker de rijkswegen zullen kiezen. Als automobilisten toch kiezen voor het onderliggend wegennet, dan faciliteren wij dat zolang de verkeersveiligheid en de leefbaarheidseisen dit toelaten. Ondersteunende wegen bieden (enige) overloopcapaciteit bij congestie op parallelle routes. Incidentele intensiteitstoenames op ondersteunende wegen worden gefaciliteerd (door “bijschakelen”), zolang de verkeersveiligheid en de leefbaarheidseisen dit toelaten. Daarbij geldt dat de trajectaanpak voorziet in het bedenken van oplossingen, indien er structureel sprake is van te hoge intensiteiten. Buffering van verkeer bij op- en afritten kan een uitwerking zijn van het programma Regionaal Verkeersmanagement, dat in samenwerking met andere wegbeheerders wordt uitgevoerd.
Aanpassing: Mobiliteitsprogramma, pagina 15

- De functie of prioritering van wegen zoals voorgesteld in de kaart in het Mobiliteitsprogramma is niet in overeenstemming met de prioritering zoals partners die zien. (1, 4, 11)

De functies en prioriteiten van wegen zijn in regionaal verband vastgesteld in de Sturingsvisie RVM. Deze zijn overgenomen in het Mobiliteitsprogramma. Over aanpassing van de Sturingsvisie wordt besloten in het UVVB. Het opstellen van een vernieuwde sturingsvisie is een strategische taak. In de bestuursovereenkomst voor operationeel verkeersmanagement Midden Nederland is vastgelegd dat de provincie verantwoordelijk is voor de uitvoering daarvan, en daarbij andere partijen en wegbeheerders betrekt. Partners dienen hun wensen derhalve in te brengen bij de provincie Utrecht. Zodra het UVVB heeft besloten over aanpassing van de sturingsvisie, dan wordt dat verwerkt in het eerst volgende Mobiliteitsprogramma.

- De streefsnelheden voor de doorstroming in de spits zijn op sommige locaties niet in overeenstemming met de wens van de partners (soms te hoog en soms te laag). (4, 7, 13)

De streefwaarden voor de gemiddelde snelheid in de spits zoals regionaal bepaald in het programma Regionaal Verkeersmanagement, zijn overgenomen in het Mobiliteitsprogramma. Voor de regionale verbindingswegen met een andere maximum snelheid dan 80 km/u zijn geen streefwaarden vastgesteld binnen RVM. Wij hebben hiervoor zelf streefwaarden vastgesteld.
Voor regionale verbindingswegen binnen de bebouwde kom is de streefwaarde de helft van de maximum snelheid, ongeacht de prioriteit. Reden hiervoor is dat de provinciale weg een verkeeraantrekkende werking moet hebben om te voorkomen dat doorgaand verkeer door woonwijken heen gaat rijden omdat die route dan sneller is dan via de provinciale route. Bij minder dan 6.000 motorvoertuigen per dag is het mogelijk om 30 km/u in te stellen als daar vanuit verkeersveiligheid van met name de zwakkere verkeersdeelnemers (voetgangers / fietsers) de noodzaak voor aanwezig is, maar ook hier geldt dat een provinciale route aantrekkelijk moet blijven om als voorkeurs route te dienen ten opzichte van wegen in woonwijken.

- Partners constateren dat het Rijk voornemens is om de aanpak van een aantal rijkswegen uit te stellen. Dit zal leiden tot een overbelasting op provinciale wegen. Zij horen graag hoe de provincie hiermee om denkt te gaan. (1, 13)

We zullen in het kader van het BO-MIRT blijven lobbyen voor een spoedige realisatie van de rijksprojecten.

- Er zijn zorgen over sluipverkeer, zowel nu tijdens de werkzaamheden aan het rijkswegennet, als in de situatie met opgewaardeerde rijkswegen. (1)

De komende jaren worden veel maatregelen getroffen op het rijkswegennet. De effecten hiervan op het onderliggend wegennet kunnen wij modelleren, maar de betrouwbaarheid van de modellen wordt beperkt doordat er heel veel mutaties over elkaar heen gemodelleerd worden. Vandaar dat wij nog niet te veel willen anticiperen op neveneffecten van maatregelen die in de toekomst worden getroffen. Wij kiezen ervoor om de doorstroming en leefbaarheid te blijven monitoren en aantoonbare (nieuwe) knelpunten te agenderen.

- Sluiten de streefwaarden voor doorstroming wel aan op die van de aansluitende wegen zoals rijkswegen en stadwegen? (2)

Bij de onderzoeken naar oplossing van knelpunten worden aangrenzende wegbeheerders altijd betrokken. Dat geldt ook voor de trajectaanpak waarin een keuze wordt gemaakt voor het omgaan met overschrijding van streefwaarden voor bijvoorbeeld doorstroming en/of leefbaarheid.
Andere wegbeheerders hebben de gelegenheid te reageren op onze doelstellingen in het Mobiliteitsplan.

- Partners pleiten voor een eenvoudig en eenduidig snelheidsregime of om afwaardering van wegen van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. (7, 13, 16,)

Conform de tabel op pagina 10 hebben wij de ruimte om ook op gebiedsontsluitingswegen een maximum snelheid van 60 km/u te hanteren als dit vanwege de verkeersveiligheid noodzakelijk is. Hiervoor hoeft de weg niet perse afgewaardeerd te worden tot erftoegangsweg. De intensiteit op gebiedsontsluitingswegen is vaak hoog. Afwaardering tot erftoegangsweg zou betekenen dat de fietsers de rijbaan moeten delen met auto's en dat is gezien deze intensiteiten onveilig.

- Beleid (visie en doelstellingen) voor een vlotte, veilige en duurzame afwikkeling van landbouwverkeer wordt gemist. (7, 20)

Wij onderkennen dat voor landbouwverkeer nieuw beleid ontwikkeld moet worden. In januari 2014 gaan wij starten met een project 'inventariseren landbouwroutes' in het westelijk deel van provincie Utrecht. Daarbij betrekken we relevante partners.

Aanpassing: Mobiliteitsprogramma, pagina 8

- In de Mobiliteitsvisie wordt de uitspraak gedaan dat na afronding van de maatregelen uit het programma beter benutten en het VERDER-pakket het provinciale wegennetwerk nagenoeg gereed is. Dat staat op gespannen voet met de plannen die nu gemaakt worden en tevens wordt aandacht gevraagd voor aanpassingen aan wegen buiten de ring Utrecht en de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort die in het VERDER-pakket buiten beschouwing zijn gelaten. (14,16)

Tot 2020 worden nog diverse projecten uitgevoerd in het kader van de programma's VERDER en Beter Benutten. Ook de maatregelen aan de Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken vallen onder het VERDER-pakket, ook al worden deze projecten na 2020 afgerond. A27 is een rijksweg die onderdeel uitmaakt van het VERDER-pakket. Het oplossen van resterende capaciteitsknelpunten pakken wij op in het kader van de trajectaanpak. Middelen die hiervoor gebruikt worden, kunnen worden geput uit verschillende budgetten die in het Mobiliteitsprogramma genoemd zijn voor nieuwe projecten 2014-2028. Wij treden in overleg met de gemeenten op het moment dat een traject op hun grondgebied aan de beurt is voor de trajectaanpak.

- De provincie wordt opgeroepen veel meer te kiezen voor het faciliteren van actieve, gezonde mobiliteit per (e-)fiets. Het is een illusie om alle drie mogelijke vervoerwijzen te willen laten doorgroeien. Op tal van plekken in de provincie strijden auto, OV en fiets om de voorrang. Daarom zal de provincie niet alleen vanwege euro´s moeten kiezen. (3,14)

Wij geven een stevige impuls aan de fietsinfrastructuur en hechten grote waarde aan een goede doorstroming van het openbaar vervoer dat op veel kruispunten al een voorrangpositie heeft.

Fiets

- Er is een pleidooi voor een provincie dekkend netwerk van doorgaande fietsroutes. Nu ontbreken nog schakels in dit netwerk en er zou meer aandacht moeten zijn voor integratie met het OV-netwerk. (1, 14, 15, 16, 18, 20)

Wij hebben ons in de Mobiliteitsvisie gericht op fietsroutes, omdat dit aansluit bij de beleving van fietsers die zich willen verplaatsen van hun woning naar hun werk, school of OV-knooppunt. Al deze routes tezamen kunnen gezien worden als een netwerk. We streven bewust geen raster na, waarbij alles onderling is verbonden. We kiezen voor focus op veel gebruikte routes: vanaf 500 fietsers per dag, nu of in de toekomst. We gaan niet alleen uit van bestaande verbindingen. Als een extra verbinding voldoet aan de criteria voor een interlokale hoofdfietsroute, kunnen we in overleg met gemeenten bepalen of het wenselijk en mogelijk is ontbrekende schakels aan te leggen.

- Er is waardering voor de investeringsimpuls voor fietsprojecten, maar er wordt begrip gevraagd voor de financiële situatie van gemeenten, in relatie tot de eis van cofinanciering. Ook wordt gevraagd of fietsprojecten in de BRU-gemeenten in aanmerking komen voor een financiële bijdrage van de provincie. (2, 13, 16,18)
- De grootste opgaven voor de verbetering van het fietsnetwerk liggen binnen de bebouwde kom. (15)

We streven naar een zo hoog mogelijke kwaliteit van de fietsinfrastructuur. We verwachten dat een groot deel van de opgaven voor de verbetering van het fietsnetwerk binnen de bebouwde kom liggen. Om daar iets aan te doen, zijn wij afhankelijk van inspanningen van de betreffende gemeenten. We houden vast aan de eis van cofinanciering, zodat we verzekerd zijn van het benodigde commitment en ook gemeenten een prikkel hebben om te prioriteren en een afweging te maken tussen kosten en baten. Welke routes als hoofdfietsroutes worden aangemerkt binnen de bebouwde kom, bepalen we in onderlinge afstemming tussen provincie en gemeente. De gevraagde cofinanciering door gemeenten zal afhankelijk zijn de afspraken die wij met gemeenten kunnen maken over een spoedige en efficiënte realisatie. Concreet gaat het dan om afspraken over de planprocedure en de aanbesteding. Gemeenten met weinig middelen zouden kunnen onderzoeken of onderhoudsbudgetten kunnen worden aangewend om onderhoud te combineren met functionaliteitsverbetering.

Financiering van fietsprojecten in de BRU-gemeenten is in principe een verantwoordelijkheid van het BRU, maar wij sluiten financiële participatie door de provincie bij de BRU-gemeenten niet uit voor projecten waarbij er (ook) sprake is van een belang voor niet-BRU gemeenten, of als er een relatie ligt met de provinciale- en/of rijkswegen.

- Aandacht wordt gevraagd voor het ontvlechten van fietsroutes en er wordt provinciale daadkracht gevraagd bij:
  - het in stand houden van pontveren
  - de bouw van schuilgelegenheden
  - goede verlichting op fietspaden (niet alleen de autoweg)
  - tegengaan van sluipverkeer
  - verwijderen van paaltjes, belangrijke veroorzaker van eenzijdige fietsongevallen
  - een sluitende logische fietsbewegwijzering
  - consequente belijning aan de kant van de weg (18)

Ontvlechting lijkt ons vooral aantrekkelijk binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom zijn nieuwe verbindingen nodig die meestal kostbaar zijn en ruimtelijk complex. Tevens zijn vrijliggende routes buiten de bebouwde kom sociaal onveiliger. Desalniettemin staan wij open voor concrete voorstellen voor ontvlechting en is in het Mobiliteitsprogramma de volgende passage toegevoegd: “Ontvlechting van fietsroutes en autoroutes wordt overwogen als de nieuwe routes hierdoor veiliger, vlotter en comfortabeler worden, waarbij ook de sociale veiligheid wordt meegewogen.”

Per project / traject besteden we aandacht aan deze aspecten in ons streven naar snel, veilig en comfortabel. De punten van aandacht zijn deels onderdeel van de in het Mobiliteitsprogramma genoemde criteria en een ander deel is aan het Mobiliteitsprogramma toegevoegd: “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.”

Verschillende projecten die tot doel hebben de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten, zoals ‘het vergevingsgezinde fietspad’ worden in de komende periode betrokken bij ons fiets- en

veiligheidsbeleid.
Aanpassing: Mobiliteitsprogramma, pagina 32

- Voor de doorstroming van fietsers worden andere normen gesuggereerd: maximale omrijfactor of een maximaal oponthoud van 15 seconden per kilometer. (1, 2)

Wachttijden bij verkeerslichten hebben niet alleen te maken met vlotheid, maar ook met veiligheid. Een norm van 15 seconden per kilometer kan leiden tot te lange wachttijden bij verkeerslichten of juist hele korte tijden, waardoor de groentijd ingekort moet worden om het andere verkeer voldoende doorstroomtijd te geven. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Vandaar dat wij kiezen voor een norm per verkeerslicht en op routes met veel verkeerlichten (vooral binnen de bebouwde kom) gemeenten willen laten nadenken over ontvlechting van fietsroutes.

In het Actieplan Fiets worden nieuwe fietsverbindingen opgenomen indien de bestaande route meer dan 30% langer is dan de hemelsbrede route. Hiermee verwachten we tegemoet te komen aan genoemde suggestie voor maximale omrijfactor.

- Gevraagd wordt aandacht te besteden aan stallingsplaatsen met oplaadpunten, Park & Bike en fietsverhuur. (1, 2, 3, 7, 9, 12)

Fietsvoorzieningen zoals stallingsplaatsen, al dan niet met oplaadpunten, Park&Bike faciliteiten en de behoeften die er leven op het gebied van de elektrische fiets, worden meegenomen bij de inventarisatie die we samen met gemeenten gaan uitvoeren op het gebied van de kwaliteitsbehoeften van het fietsgebruik. Bij het aanbieden van faciliteiten is ook een rol voor de markt weggelegd. Kansen voor Park&Bike liggen vooral aan de randen van het stedelijk gebied met een stringent parkeerbeleid in de binnenstad en goed bereikbare parkeerplaatsen vanaf het hoofdwegennet in de buitenwijken. Hiermee wordt vooral invulling gegeven aan de stedelijke mobiliteitsvraag.

<u>CROW-richtlijnen</u>

- Bij de kwaliteitseisen voor fietspaden vindt een provinciale bijdrage alleen plaats als "minimaal de CROW waarden worden aangehouden". Kan deze formulering iets worden afgezwakt? (7)
- De Fietsersbond vraagt de provincie om plannen te toetsen aan het halen van de CROW-normen voor fietsinfrastructuur en op wegen in eigen beheer het goede voorbeeld te geven. (18)

De provincie draagt in principe alleen bij aan gemeentelijke projecten waarbij minimaal de CROW-richtlijnen worden gevolgd. De CROW-richtlijnen zijn en blijven ook voor onze eigen infrastructuur het uitgangspunt. Als wij moeten kiezen tussen afwijking van de richtlijnen en een onbetaalbare of onuitvoerbare oplossing, dan kiezen wij toch voor een - mogelijk niet-ideale - kwaliteitsverbetering.

- De visie focust te veel op de korte afstand en houdt onvoldoende rekening met de stijgende populariteit van de elektrische fiets. (6, 12, 16, 18)

Wij herkennen de trend van steeds meer verschillende gebruikers van fietsroutes. Dit zijn niet alleen elektrische fietsen, maar ook bijvoorbeeld bakfietsen en ligfietsen. Deze gebruikers stellen andere eisen aan de infrastructuur. Om die reden zetten wij in op onder andere het verbreden van fietsroutes en zullen we bij de herinrichting van fietsroutes luisteren naar de meningen en ideeën van de gebruikers van de fietsroutes, waaronder ook de ‘nieuwe’ gebruikers. We gaan er vanuit dat in de trajectaanpak fietsroutes elke zes jaar aan de beurt zijn. Er zijn dus voldoende mogelijkheden om te anticiperen op gewijzigd gebruik. Daarnaast wordt het Mobiliteitsprogramma elke vier jaar geactualiseerd. Ook dit zien wij als een moment om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Wij hebben in verband met de opkomst van de elektrische fiets de straal waarmee rekening wordt gehouden, bij het bepalen van de hoofdfietsroutes, op 15 kilometer bepaald. Dit was voorheen 12,5 kilometer. Wij zijn van mening dat 20-25 kilometer (nog) niet realistisch is.

- Aandacht wordt gevraagd voor de barrièrewerking van wegen voor wandelaars en fietsers. Met name de stad in en uit worden wandelaars en fietsers vaak geconfronteerd met grootschalige, vaak moeilijk over te steken infrastructuur. (12)

De barrièrewerking voor wandelaars en fietsers is onderdeel van 'veilig, vlot en comfortabel gebruik voor fietsers' en is onderdeel van onze visie op verkeersveiligheid. Deze thema's worden meegenomen in de trajectaanpak.
- Aanpassing: Mobiliteitsprogramma, pagina 7

Verkeersveiligheid
- De provincie heeft een verantwoordelijkheid in de educatie op scholen. Het zou redelijk zijn als de provincie het verkeersexamen (weer) betaalt. (1)
- De gemeentelijke middelen om een verkeersveiligheid verbeterslag te maken zijn beperkt. Een faciliterende provinciale rol wordt gevraagd. (15)
- Er is tevredenheid over de rol die het ROV Utrecht nu vervult. De kracht van de regionale campagnes wordt gemist. Het is spijtig dat de BRU gemeenten minder gebruik kunnen maken van de diensten van het ROV-Utrecht.(16)

In het verleden is door gemeenten gebruik gemaakt van de subsidieregeling van het ROV-Utrecht om verkeersexamens op scholen te financieren. Met het ondertekenen van het convenant is de subsidieregeling vervallen, maar ook een fors deel van de eigen bijdrage van gemeenten die voor veel andere producten van toepassing was. Deze producten krijgen de gemeenten nu om niet. Financieel moet het daarom mogelijk zijn om de kosten van het verkeersexamen als gemeente zelf te dragen. Navraag bij alle gemeenten heeft aan het licht gebracht dat het verkeersexamen maatwerk is en dat dit in veel gemeenten op een eigen wijze wordt opgepakt. Er is geen standaard product dat kan worden ingekocht en kan daarom ook niet in de productencatalogus worden opgenomen.

Op dit moment speelt via de realisatie-impuls al een inventarisatie van bovengemeentelijke verkeersveiligheidsknelpunten (infrastructuur) door gemeenten. Gedragsbeïnvloeding faciliteren wij door op dit moment al producten om niet aan te bieden. De provincie heeft onvoldoende middelen om alle denkbare maatregelen te treffen. Zelf kiezen we ervoor om de verkeersveiligheidsmaatregelen zo veel mogelijk te laten meeliften met onderhoud, waardoor vaak tegen geringe meerkosten verkeersveiligheidsmaatregelen gerealiseerd kunnen worden. Voor verkeersveiligheidsmaatregelen voor fietsers is provinciaal budget beschikbaar.

De regionale verdieping van enkele relevante regionale campagnes wordt momenteel wel degelijk opgepakt door het ROV-Utrecht. Dit doen we provinciebreed dus ook voor de BRU gemeenten.

- Voor de verkeersveiligheid gaat u voor de ambitie ‘Minder is beter!’. Wij vinden dat dit credo onvoldoende recht doet aan de ambitie die u voor ogen heeft. Graag zien wij dat u gaat voor een iets steviger credo, waarbij wij denken aan ‘Minder moet!’. (6)

Als provincie kunnen wij niemand verplichten om mee te werken aan verkeersveiligheid. Daarom hebben wij voor een uitnodigende ambitie gekozen, waarbij wij niet snel tevreden zijn. Het kan altijd nog beter, maar dit kunnen wij als provincie niet alleen. Daarvoor moet iedereen zijn best doen. Met een uitnodigende ambitie denken wij dit eerder te bereiken dan met een dwingende ambitie. Het doel dat beide formuleringen nastreeft blijft hetzelfde: Wij willen een betere verkeersveiligheid.

- Hoe wordt de verkeersveiligheid gemonitord? Kan de methode Eurorap hierbij toegepast worden en is er ook een plek voor de subjectieve onveiligheid? (10, 12,14)

Verkeersveiligheid wordt meegenomen in de trajectaanpak. Dit betekent dat door het verminderen van de ad hoc aanpak de beschikbare middelen efficiënter worden ingezet. Bij de uitwerking zal het Eurorap instrument als een mogelijke informatiebron worden meegenomen. Daarnaast willen we ook de informatie uit het Meldpunt Veilig Verkeer en informatie van andere bronnen over subjectieve onveiligheid gebruiken om te bepalen waar maatregelen noodzakelijk zijn en welke dat dan moeten zijn.
Provincie Utrecht steunt het initiatief van Veilig Verkeer Nederland in samenwerking met VIA: het Meldpunt Veilig Verkeer. Indien elke gemeente net als de provincie een link naar dit meldpunt op de website opneemt, kunnen alle wegbeheerders meer inzicht krijgen in de subjectieve onveiligheid op de wegen in de provincie Utrecht en hier iets mee doen. Door deze subjectieve informatie te combineren met de vergaarde objectieve ongevalsgegevens via het nieuwe initiatief van politie, VIA en verzekeraars (STAR=smart traffic accident reporting), hopen we een goed overzicht van de onveiligheid te krijgen.

- Welke mogelijkheden ziet de provincie om de handhaving op het gebied van verkeershandhaving te intensiveren. (6)

Handhaving is de maatregel die wordt ingezet als niets anders meer kan of vooruitlopend op maatregelen, die niet op korte termijn genomen kunnen worden. Handhaving - de mogelijkheden daartoe en de capaciteit die daarvoor is - liggen buiten de directe invloedsfeer van de provincie. Wel zijn we in overleg met het OM en de politie om de beschikbare inzet voor verkeershandhaving in de provincie zo goed mogelijk toe te delen. Intensivering is binnen de bestaande randvoorwaarden niet mogelijk.

- Wat betreft de verkeersveiligheid is er een spanningsveld tussen fietsers en landbouwverkeer wanneer zij op dezelfde (parallel-)weg rijden. (19)

De Nota “Parallelwegen langs provinciale wegen” zal bij de trajectaanpak worden gebruikt bij het vaststellen van de gewenste maatregelen. Dit laat echter onverlet dat er omstandigheden kunnen zijn, waardoor het ideaal plaatje uit de nota niet altijd volledig gerealiseerd kan worden.

Openbaar vervoer

- De ambitie wordt gemist om het openbaar vervoer in de regio echt naar een hoger plan te tillen. (3)

Onze doelstelling om de kostendekkingsgraad voor de concessie te verhogen naar 50% vinden wij voldoende ambitieus.

- De ambitie wordt gemist om met behulp van doorstromingsmaatregelen de snelheid van het OV omhoog te brengen. De streefwaarden voor de doorstroming richt zich hoofdzakelijk op belangrijke autoverbindingen. (17)

Wij delen uw mening dat doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer effectief zijn. Voor het openbaar vervoer zijn er dan ook snelheden die wij nastreven. Deze staan in bijlage 2 onder Monitoring.

Vraaggericht OV

- Er zijn zorgen of er voldoende aandacht is voor alternatieve vormen van openbaar vervoer voor zwakkere lijnen ten einde de ontsluitende en de sociale functie van het openbaar vervoer te behouden. Is er voldoende wil en ambitie om te zoeken naar een slimme oplossing om regulier OV te combineren met doelgroepenvervoer en hierbij samen te werken met gemeenten? (1, 2, 3, 6, 9, 13, 15, 16, 17)
- Met Basismobiliteit verstaat de Provincie Gelderland de mogelijkheid voor haar inwoners om zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief te verplaatsen. Hiertoe wordt in de praktijk naast trein, reguliere buslijndiensten en Regiotaxi ook het doelgroepenverkeer gerekend. Een belangrijke oplossing in den lande om de basismodaliteit betaalbaar en van voldoende kwaliteit te houden is om het ontsluitende openbaar vervoer en het doelgroepenverkeer met elkaar te integreren. (8)

Het vraagstuk hoe om te gaan met gebieden/kernen waar de vervoersvraag klein is, speelt in heel Nederland. Wij wisselen onze ervaringen uit met andere concessieverleners om te leren van elkaars best practices en ook te leren van de (on)mogelijkheden.

Het OV netwerk wordt vanuit de behoefte van de klant en in verhouding tot de omvang van de vraag ingericht en uitgevoerd. Dit betekent dat op die plekken waar een te kleine vervoersvraag is voor een lijn gebonden bus er naar alternatieven wordt gezocht. De ondergrens waarbij de vraag te klein wordt om nog met een lijn gebonden bus te rijden is in het Mobiliteitsplan aangepast van een gemiddelde van acht naar een gemiddelde van zes reizigers per rit. De capaciteit van klein busmaterieel sluit namelijk beter aan op deze omvang van de vraag en maakt het inzetten van alternatieven makkelijker mogelijk. Voorbeelden van alternatieven zijn Regiotaxi, buurtbus, vrijwilligersprojecten.

Mogelijkheden voor combinaties met doelgroepenvervoer willen wij graag samen met onze partners verkennen. Wij zijn van mening dat je als overheid terughoudend moet zijn om te sturen op initiatieven die vanuit de samenleving ontstaan, maar zullen wel middelen beschikbaar stellen voor maatwerk in openbaar vervoer. Bij andere mobiliteitsvormen als alternatief voor zwakke OV-lijnen zien wij voor gemeenten vanuit hun betrokkenheid bij hun leefgemeenschap een rol. Dit voegen wij toe aan de visie. De wijze waarop dit georganiseerd wordt, zal worden uitgewerkt bij de volgende concessieverlening. Op basis van de kaders in het mobiliteitsplan zal er een uitgangspuntennotitie voor de aanbesteding van het openbaar vervoer worden opgesteld. Daarbij zullen we alle gemeenten betrekken. Op voorhand kunnen wij daarbij niet toezeggen dat er voor alle kleine kernen een vorm van openbaar vervoer in stand blijft.

Aanpassingen
- Gemiddelde lijn gebonden bus is bijgesteld van acht naar zes reizigers (Mobiliteitsprogramma, pagina 23)
- Betrokkenheid gemeenten bij alternatieve vormen voor zwakke OV-lijnen (Mobiliteitsvisie, pagina 21)

- Wat wordt bedoeld met: “de meest logische schaal te kiezen ten gunste van één herkenbaar product”? (2)

Wij geven hiermee aan dat voor ons de reiziger voorop staat. Wanneer je reizigersstromen als uitgangspunt neemt, dan hoort daar een bepaalde logische schaal bij waarop je het netwerk inricht. Die komt niet altijd overeen met hoe bevoegdheden of geografische grenzen zijn vastgelegd. Randstad-net is een voorbeeld van schaalgrootte waarop je voor de grote openbaar vervoerstromen binnen de Randstad een netwerk kunt ontwikkelen.

Duurzaamheid als onderwerp bij concessieverlening
- Welke concrete eisen ten aanzien van milieunormen neemt u mee in de concessie? De wens bestaat om in de concessie zero emissie bussen voor te schrijven voor de lijnen die door de steden lopen en/of proeven te nemen met gedeeltelijke invoering van elektrisch materiaal of groen gas. (2, 12, 16)

Bij de aanbesteding van onze OV concessie zullen wij zero emissie als wens meenemen bij de uitvraag van busmaterieel. De innovaties in schoon vervoer gaan snel; wij voelen daarom minder voor het voorschrijven van een bepaald soort brandstof.

Snelle OV-lijnen
- Diverse partners vragen om verbetering van bepaalde treinverbindingen en nieuwe lichtrailverbindingen. (7,14)
- De wens bestaat om aan te sluiten op het netwerk van R-net lijnen, maar alleen als er echt aan het kwaliteitsniveau kan worden voldaan. De 2,75 miljoen die in het Mobiliteitsprogramma staat gereserveerd voor de implementatie van R-net valt in het niet ten opzichte van het budget van 300 miljoen, die voor de OV concessie gereserveerd staat. (17)
- Er bestaat een voorkeur voor lichte railsystemen voor de Utrechtse stedelijke regio en niet voor een snelle bus. (3)

Wij onderschrijven het belang van goed regionaal openbaar vervoer voor het bereikbaar houden van de regio, vooral op locaties waar de vraag naar vervoer groot is. Het vervoersysteem is naar onze mening een afgeleide van de vervoervraag en niet een doel op zichzelf.

De uitwerking en implementatie van het R-net is onderdeel van de concessieverlening in 2016. Hiervoor zal een taak liggen bij de nieuwe concessiehouder. De begrote 300 miljoen euro is inclusief jaarlijks terugkerende exploitatielasten voor de OV concessie en R-net. Uit de 2,75 miljoen euro worden geen exploitaties gefinancierd, maar investeringen gedaan voor R-net. Daarnaast is er 68 miljoen euro gereserveerd voor netwerkontwikkeling (OV MIRT).

Op basis van het OV MIRT onderzoek constateren wij met name een knelpunt rond de OVT (Utrecht Centraal) en rond de bereikbaarheid van de Uithof als economische topsector. Op dit moment zijn wij afspraken aan het maken voor het vervolg op het OV MIRT onderzoek. Het is te vroeg om in dit stadium al voor te sorteren op oplossingsrichtingen als lichte railsystemen voor de gesignaleerde knelpunten.

Tariefintegratie

- Er zal meer gekeken moeten worden naar integratie van systemen (trein, tram en bus), omdat dit een belangrijke kwaliteitsverbetering van het OV-systeem is. Dit vergt ook een landelijke discussie over integratie van tariefsystemen en starttarieven. (2, 7, 16)

Wij zijn voorstander van tariefintegratie voor bus en trein. We hebben de wens voor tariefintegratie overgenomen in het Mobiliteitsplan. Aanpassing: Mobiliteitsprogramma pagina 24

Kaart provinciale busnetwerk

- De spoorlijn richting Breda is als wenselijk ingetekend, maar staat niet op de juiste plaats en is in de tekst niet genoemd. (2)
- Hoe verhoudt de kaart met OV-verbindingen zich tot het BRU? In het BRU-gebied worden buslijnen gemist. (2, 7, 16)

De Mobiliteitsvisie heeft betrekking op onze eigen taken en bevoegdheden. De kaart laat de lijnen zien van het verbindend OV netwerk. Ontsluitende lijnen en de lijnen van het BRU zijn hier niet op weergegeven. De kaart van de dragers van het regionale OV netwerk is aangepast op het punt van de spoorlijn richting Breda. Aanpassing: Mobiliteitsvisie, pagina 22

Reizigerstevredenheid

- Bij het meten van de klanttevredenheid is onvoldoende aandacht voor de mening van ex-reizigers en in de essentiële onderdelen wordt vooral gefocust op het veiligheidsgevoel en de sociale veiligheid, terwijl de kwaliteitsbeleving (reistijd, comfort, frequenties, kwaliteit van de overstap enz) veel belangrijker is. (7, 16)

Onze ambitie is om met vraaggericht OV meer reizigers met het OV te kunnen bedienen. Dat blijkt ook uit onze doel: *meer* reizigers zijn tevreden. De mening van ex-reizigers zal inderdaad niet tot uitdrukking komen hierbij. De essentiële onderdelen in bijlage 1 zijn voorgeschreven door het Rijk. Onze eigen doelen richten zich aanvullend juist op de kwaliteitsverbetering in de reistijd en de betrouwbaarheid.

Goederenvervoer

- Er worden vraagtekens gesteld bij de voorzichtige doelstellingen. Gezien het economische belang voor de regio en de rest van Nederland past een doelstelling waarbij het kwaliteitsnet goederenvervoer in 2028 op orde moet zijn niet. Gevraagd wordt naar actieve monitoring op knelpunten en initiatief te nemen om op kortere termijn te komen tot een gedegen kwaliteitsnet goederenvervoer en zo in de noodzakelijke behoeften te voorzien (4).

Kwaliteitsnet goederenvervoer is voor ons een blijvend instrument om de infrastructuur geschikt te maken voor goederenvervoer. Ons beeld is dat het huidige kwaliteitsnet volstaat, maar als dat niet zo is horen wij graag van u waar de knelpunten zitten. Verder pakken wij graag en passende rol om efficiënt en duurzaam goederenvervoer te stimuleren. In overleg met EVO en TLN zijn wij tot de rolinvulling gekomen, zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisie. Wij zetten de goede samenwerking met het bedrijfsleven voort en daarbij kan men aangeven welke behoeftes er nog zijn en hoe wij samen met hen daaraan invulling kunnen geven.

- Bij goederenvervoer missen wij een standpunt t.a.v Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinaties (LZV): Waar mogen die wel en waar niet rijden. (4)

Goederenvervoer (waar mogen ze wel en niet rijden) wordt door middel van ontheffingen geregeld op wegbeheerdersniveau.

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Amsterdam Rijnkanaal wordt als knelpunt ervaren, zeker in combinatie met vervoer over de weg (A2) en het spoor en dan ook vooral waar deze modaliteiten min of meer parallel lopen zoals in Breukelen. Gemeend wordt dat onderlinge samenhang van diverse vervoersvormen in acht moet worden gehouden. (7)

Uit de vaststelling van het landelijk basisnet vaarwegen dit jaar blijkt dat er nog veel groei mogelijk is op het Amsterdam rijnkanaal zonder dat dit leidt tot 10^{-6} risicocontour op de oever en zonder dat het groepsrisico significant toeneemt. De afstand tussen weg, spoor en Amsterdam Rijnkanaal is dermate groot dat er niet of nauwelijks domino-effecten te verwachten zijn.

Kwaliteit van de leefomgeving

- Gevraagd wordt naar bijdrageregeling Groen Gas en elektrisch rijden. (7)

Wij hebben het netwerk van snelladers elektrische voertuigen uitgebreid met acht snelladers middels een subsidieregeling begin 2013. Verder gaan we gemeenten ondersteunen, zowel financieel als procedureel, bij de aanbesteding van ‘gewone’ laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. Wij zetten hiermee in op het stimuleren van schoon vervoer, waar mogelijk zero emissie. Dit betekent dat we geen keuze maken in het stimuleren van groen gas of elektrisch. Deze aanvulling is opgenomen in het Mobiliteitsprogramma.

Aanpassing: Mobiliteitsprogramma, pagina 46

Transport gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)

Geen reacties

VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD

Verkeersmanagement

- In hoeverre sluit de benoemde ambitie aan bij het bestaande RVM-programma en de Bestuursovereenkomst Samenwerkingsorganisatie Operationeel Verkeersmanagement Midden Nederland? (2)
- Is er een mogelijkheid om een differentiatie te maken in de sturingsvisie, waarbij in het (hoog)stedelijk gebied meer prioriteit is voor fiets en OV en waarbij buiten de (hoog) stedelijke gebieden vast wordt gehouden aan de bestaande prioritering? (2)

De ambitie voor verkeersmanagement in de Mobiliteitsvisie is één op één overgenomen uit het beleidskader dat in regionaal verband is opgesteld ten behoeve van het programma RVM. Waar besluitvorming over het regionale beleidskader voor RVM vooral via het UVVB heeft plaatsgevonden, is dit nu via het Mobiliteitsplan formeel bestuurlijk ingebed.

- Duidelijk is dat het RVM programma doorloopt tot eind 2014. We stellen voor om tot afstemming te komen met het regionale programma Verkeersmanagement na 2014, ook gezien de scope van het Mobiliteitsplan tot 2028. (2)

Na afronding van het programma RVM wordt de regionale samenwerking voor operationeel regionaal verkeersmanagement voorgezet. Dit is het uitgangspunt van de Bestuursovereenkomst Samenwerkingsorganisatie Regionaal Verkeersmanagement Midden Nederland. Op dit moment (medio 2013) is daartoe het Regionaal Tactisch Team (RTT) en sinds kort ook het Regionaal Kort Cyclisch Overleg operationeel. Na afronding van het programma RVM eind 2014 zal overwogen worden hier een structureel strategisch overleg aan toe te voegen. Dit als vervolg op het huidige kernteam RVM. Dit strategisch overleg wordt ons inziens het platform voor afstemming over regionaal verkeersmanagement voor de langere termijn (2028).

- Het is niet duidelijk welke taken worden overgenomen van decentrale wegbeheerders t.a.v. het beheer van route en informatiepanelen en of hier al afspraken over zijn gemaakt met gemeenten. (2)

Voorbereidingen op de besluitvorming over overeenkomsten voor het technisch en functioneel beheer van zowel de route-informatiepanelen als enkele verkeersregelinstallaties van gemeenten zijn in vergevorderd stadium.

Slim Werken Slim Reizen

- Maatregelen zouden zich niet alleen moeten beperken tot het faciliteren van verkeer. Naast het faciliteren van verplaatsingen is het namelijk ook mogelijk om verplaatsingen flexibeler, minder tijdstip gebonden of zelfs overbodig te maken. Dit kan onder andere door in de ruimtelijke ordening in te steken op een hogere functiemenging waardoor banen bijvoorbeeld niet enkel te vinden zijn op het bedrijventerrein maar ook in de woonwijk waardoor grote woon-werkafstanden minder noodzakelijk kunnen worden. (17)

Wij delen deze mening. Slim Werken Slim Reizen (mobiliteitsmanagement) is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. Hier wordt onder meer het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto en spitsmijden bedoeld. Wij zijn van mening dat Slim Werken Slim Reizen een samenspel is tussen werkgevers en werknemers enerzijds en aanbieders van (mobiliteits)diensten anderzijds. Wij willen een volwassen markt waarin de overheid geen rol meer speelt. Waar nodig zullen we in de transitiefase naar die volwassen markt een stimulerende rol oppakken en een platform bieden waar partijen onderling afstemmen en van

elkaar leren.

Marketing
Geen reacties

BIJLAGE I ESSENTIELE ONDERDELEN
Geen reacties

VERSLAG PARTNERBIJEENKOMST

---
1 Provincie Gelderland, dhr. Bieker
Trajectaanpak – Delen ervaring

Opmerking: trajectvisie niet richten op één N-weg, maar breder en in samenhang bekijken.

Reactie provincie Utrecht:
- Effecten van wegen op elkaar afstemmen. Hoe ga je met investeringen om?
- Door deze aanpak kunnen wij intern budgetten makkelijker neerleggen bij de afdeling die erover gaat.

Opmerking Bunnik (Koopmanschap): informatie uitwisseling belangrijk.
---
2 Kracht van Utrecht, dhr. Angelen
Modal Shift – Auto's uit de spits, niet noodzakelijk autoverkeer niet op de weg.

Reactie provincie Utrecht:
- Modal Shift kunnen we niet beïnvloeden, we kunnen o.a. het parkeerbeleid niet beïnvloeden.
- Modal Shift is geen beleidsdoel op zich. Belemmert in het bereiken van je doel. Daarom op alle modaliteiten inzetten/optimaliseren.

---
3 Stichtse Vecht – dhr. Groene
Waar is NS in het verhaal? Voorbeeld Cap Gemini in Leidse Rijn waar nu 2x per uur een trein stopt en wat 1x per uur wordt.

Reactie provincie Utrecht: we zullen kijken hoe we in het plan gaan benoemen dat we vanuit de OV-MIRT-studie ons sterker gaan inzetten voor wat er op het spoor gebeurt.

Reactie provincie Utrecht
Zoals in het Mobiliteitsprogramma wordt opgemerkt wil provincie Utrecht samen met regionale partners, NS en ProRail een visie ontwikkelen op het spoorvervoer op lange termijn, waarbij wij ons sterker willen inzetten voor wat er op het spoor gebeurt. In het kader van de nieuwe spoorconcessie, die in 2015 van kracht wordt, wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu nagedacht over een nieuw samenwerkings- en overlegmodel tussen Rijk, decentrale overheden en de spoorsector. Verwacht wordt dat de Staatssecretaris in het eerste kwartaal van 2014 met een voorstel daarvoor komt. Één van de kernpunten daarin is een verbeterde positie van de decentrale overheden ten aanzien van de advisering over spoorse aangelegenheden.

---

4 ANWB – dhr. Droogers

1. Ketenmodaliteit, knooppunten
2. Veiligheid in relatie tot onderzoek ANWB

Reactie provincie Utrecht punt 1

- Overstapmogelijkheden (knooppunten) zijn belangrijk, juist bij vraaggericht OV.

Reactie provincie Utrecht punt 2

- We kijken breed. We hebben een uitvraag gedaan bij gebruikers (autorijscholen) en gemeenten (uitvoerders). Daarnaast kijken we naar veiligheidsonderzoeken (IPO onderzoek en ANWB onderzoek).
- Veiligheid willen we meenemen in de Trajectaanpak. Door minder ad hoc te reageren denken we efficiënter middelen te kunnen inzetten.
- Medewerking van collega's is hierbij belangrijk.
- Zwaar en licht gewonden in beeld brengen door op elke (gemeente) site een meldpunt verkeersveiligheid op te nemen. Wordt/is besproken in de BO's.

Opmerking uit de zaal: ambitie op veiligheid zou hoger moeten liggen, bv Utrecht veiligste provincie 2028.

---

5 Ronde Venen: dhr. Schouten

Vraaggericht OV, zorgen om het buitengebied

Reactie provincie Utrecht

- We zijn niet de eerste provincie die hiermee aan de slag gaat.
- We moeten goed kijken hoe we omgaan met de onderkant van de markt (wmo en schoolvervoer). Ook door te kijken in andere provincies.

Aanvulling provincie Gelderland: goed voorbeeld in de Achterhoek: buurtbus die in de lege uren rijdt voor andere initiatieven.

---

6 Connexxion – mw. Koomen

Bedreiging OV-studentenkaart afschaffen, graag signaal aan het Rijk afgeven.

Reactie provincie Utrecht

Het Rijk is één van onze klanten. Als die klant wegvalt heeft dat grote invloed op de concessie, maar het is niet onze rol dat wij bepalen wie onze klanten zijn. Als wij dit als ons probleem erkennen, mogen we straks ook meebetalen. Het gaat om grote bedragen en binnen IPO en SKVV geldt als standpunt dat dit onderwerp bij het Rijk ligt.

---

7 Cumela – dhr. Dijkema

Boeren rijden over steeds langere afstanden. We willen een kwaliteitsnet voor landbouwverkeer. Voorbeeld Friesland en Zeeland. Met gemeentes landbouwroutes vastleggen, meenemen in de trajectaanpak.

Wij hebben geen specifiek antwoord gegeven. Wel heeft dhr. Strubbe naderhand contact gehad met dhr. Dijkema dat we in januari 2014 gaan starten met een project gebaseerd op de aanpak bij Zeeland en Friesland.