

390-15

**NOTA HOOFDLIJNEN**

**provinciaal  
verkeers-  
en**

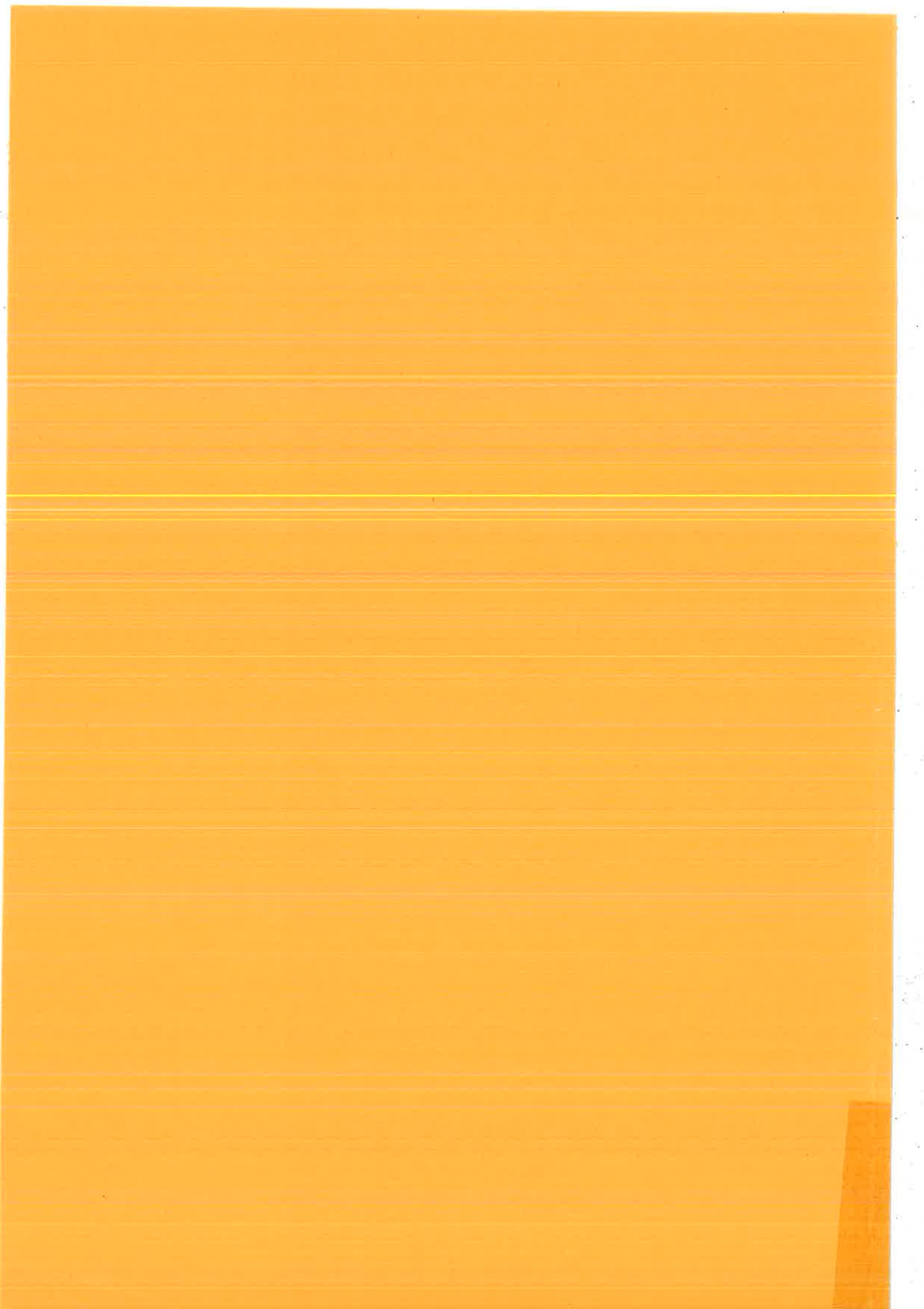
**vervoer  
plan**

**september '91**

P390 - 15



**PROVINCIE :: UTRECHT**



**NOTA HOOFDLIJNEN**

**PROVINCIAAL VERKEERS- EN VERVOERPLAN**

**UTRECHT**

september 1991



## INHOUD

1. Inleiding. ....	1
2. De kernpunten van ons verkeers- en vervoerbeleid. ....	3
3. Reizen in de provincie Utrecht in de eerste decennia van de 21ste eeuw; onze visie. ....	4
3.1. Reizen met de auto; selectieve benadering. ....	4
3.2. Meer, sneller en comfortabeler met het openbaar vervoer. ....	6
3.3. Reizen met de fiets; korte veilige routes. ....	8
4. De achtergronden van het beleid. ....	9
4.1. De mobiliteit rond 1990 geïllustreerd. ....	9
4.2. Ontwikkeling van de mobiliteit; voortgaan op de oude voet? ....	10
5. Beheersen en geleiden; de aanpak. ....	12
5.1. (Auto)infrastructuur. ....	12
5.2. Openbaar vervoer. ....	13
5.3. Fietsen. ....	15
5.4. Verkeersveiligheid. ....	15
5.5. Gebiedsgewijze aanpak. ....	16
5.6. Ruimtelijke ordening. ....	16
5.7. Parkeren. ....	17
6. De organisatie. ....	19
6.1. Inhoud en status van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan. ....	19
6.2. Bestuurlijke en ambtelijke coördinatie. ....	20
6.3. De financiering. ....	21
6.4. De voortgang. ....	21
7. Toelichting; zicht op het Beleidsvoornemen PVVP. ....	23
BIJLAGE: - overzicht (mogelijk) toekomstige openbaar- vervoer-verbindingen (kaart 1), - overzicht noodzakelijke uitbreidingen autosnelwegen (kaart 2).	



## 1. Inleiding.

### **Reizen rond de eeuwwisseling.**

Ook na de eeuwwisseling zal er nog veel worden gereisd en vervoerd, zelfs meer dan nu. Onze maatschappij kan alleen goed functioneren, als mensen zichzelf en hun goederen kunnen verplaatsen. Dat is ook nodig voor de verdere sociaal-culturele en economische ontwikkeling van onze provincie.

De mogelijkheden om te reizen zien we als een groot goed.

Reizen zal mogelijk blijven, maar de manier waarop zal in veel gevallen anders zijn. De gewenste beteugeling van de groei van de auto-mobiliteit maakt geleiden van het verplaatsingsgedrag noodzakelijk.

De veranderingen zullen verbeteringen moeten zijn, zowel voor de reiziger als voor een leefbare en bereikbare omgeving. Om dat doel te bereiken zullen overheden en particulieren gezamenlijk en op een creatieve manier moeten omgaan met geld en maatregelen.

Wij zullen de concretisering van de gestelde doelen met kracht nastreven. Wij verwachten dat, door nauwe samenwerking met Rijk, gemeenten, openbaar-vervoer-bedrijven en bedrijfsleven, ons beleid daadwerkelijk gestalte zal krijgen.

### **Het doel van deze nota.**

De voorliggende nota geeft de hoofdpijnen van het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid.

Deze nota zal worden uitgewerkt tot een **Beleidsvoornemen Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP)**. Van de verschillende beleidsaspecten zijn in deze Nota Hoofdpijnen Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, soms globaal, de wensbeelden geschetst. In het Beleidsvoornemen PVVP zullen deze beelden worden gecompleteerd en geconcretiseerd. Tevens zal worden aangegeven wat bestuurlijk, financieel en organisatorisch de consequenties zullen zijn.

### **De vervolgprocedure.**

Het Beleidsvoornemen PVVP zal in het begin van 1992 ter advisering worden voorgelegd aan de statencommissie Verkeer en Vervoer.

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan kan een uitwerkingsplan van het streekplan worden. De definitieve status van het PVVP en de voortgang van de procedure zijn daarvan afhankelijk.

### **De opzet van deze nota.**

De hoofdpijn van de nota is:

- \* Wat is de kern van ons verkeers- en vervoerbeleid (hoofdstuk 2).
- \* Wat is het beeld, dat de provincie heeft van verkeer en vervoer en mobiliteit in de eerste decennia van de 21ste eeuw (hoofdstuk 3).
- \* Welke redenen zijn er voor deze visie, waarom moet de auto-mobiliteit worden beperkt en de mobiliteit als geheel worden geleid (hoofdstuk 4).

- \* **Welke bijdragen leveren wij als provincie aan verwezenlijking van de wensbeelden, en wat verwachten wij van anderen (hoofdstuk 5).**
- \* **Welke organisatie is er (nodig) om de doelen te halen en hoe zit het met de financiering (hoofdstuk 6).**
- \* **Tenslotte wordt zicht gegeven op de zaken, die in het Beleidsvoornemen PVVP uitgewerkt en geconcretiseerd zullen worden; op welke wijze kan het beleid worden gerealiseerd; de maatregelen, acties, organisatie, financiering, planning en fasering (hoofdstuk 7.)**

**Instrumenten voor een provinciaal verkeers- en vervoerbeleid.**

De provincie baseert haar bijdrage aan de vormgeving van verkeers- en vervoerbeleid en geleiding van de mobiliteit op de volgende instrumenten;

- \* **Het streekplan;** de ruimtelijke inrichting van de provincie. Waar komen nieuwe woon- en werklocaties. Hoe kan die keuze samengaan met doelmatig verkeers- en vervoerbeleid.
- \* **Het PVVP;** kader voor provinciale taken op het terrein van verkeer en vervoer en voor sectorale afstemming en toetsing van vervoerregionale plannen.
- \* **Wettelijke taken;** op het gebied van verkeer en openbaar vervoer, zoals advisering over de dienstregeling van de streekbus en het weren van auto's van wegen waar we ze niet willen hebben.
- \* **Afstemming;** tussen en met andere overheden en met het bedrijfsleven, zodat plannen voldoende steun krijgen en snel uitgevoerd kunnen worden.
- \* **Beheer en aanleg van regionale verkeers-infrastructuur;** maatregelen voor verkeersgeleiding, waaronder het geven van voorkeursbehandeling aan openbaar vervoer en fietsers en de zorg voor bereikbaarheid door noodzakelijk autoverkeer.

Wil het beleid succesvol zijn, dan is het nodig, dat er een totaalpakket is van maatregelen die op elkaar aansluiten en zodoende de effectiviteit van het beleid versterken. Dat vraagt om samenwerking en afstemming.

**Afstemming tussen alle betrokkenen.**

Dit is vooral nodig omdat;

- \* de **schaal waarop de mobiliteit zich afspeelt** gemeente- en provinciegrenzen overstijgt. In de stadsgewesten speelt zich het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen af,
- \* er een **sterke verwevenheid** is van verkeer en vervoer met ruimtelijke, sociaal-culturele en economische processen in de samenleving,
- \* de **achterlandverbindingen en hoofdtransportassen**, met hun belangrijke functie voor het goederenvervoer en ander zakelijk verkeer, meerdere provincies doorsnijden.



## **2. De kernpunten van ons verkeers- en vervoerbeleid.**

In economisch opzicht ontwikkelt onze provincie zich gunstig.

De provincie bevat ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden. Dit zijn twee geheel verschillende aspecten, die elkaar echter raken in het verkeers- en vervoerbeleid.

De lokaties van werkgelegenheid moeten bereikbaar blijven en het goederenvervoer moet vrij kunnen doorstromen. Autobezitters willen hun auto's blijven gebruiken. Reizigers met het openbaar vervoer willen comfortabel zitten en snel op de plaats van bestemming zijn. Niemand wil betrokken zijn bij verkeersongevallen. De meeste mensen willen graag wonen in een rustige omgeving. De natuur en het milieu gaan ons allemaal ter harte en we willen graag behouden en versterken wat we in onze provincie aan waardevols hebben. Een lijst van terechte wensen die inhoudt, dat we tegelijkertijd moeten zorgen voor de **kwaliteiten van bereikbaarheid en leefbaarheid**. Dat zijn de twee **kernbegrippen**, die centraal staan in ons verkeers- en vervoerbeleid. Hiermee bouwen we voort op de uitgangspunten die we hebben opgenomen in ons Beleidsprogramma 1991-1995.

Het is duidelijk, dat in de bovengenoemde wensen strijdigheden voorkomen. We hebben dan ook keuzes gemaakt.

### **Gespreide verantwoordelijkheid; voor iedereen een taak.**

Beleidskeuzes, ook met betrekking tot verkeer en vervoer, komen tot stand onder invloed van veel krachten. De overheid heeft daarin een belangrijke rol, maar de mogelijkheden, om ontwikkelingen een bepaalde kant uit te sturen, zijn begrensd. We moeten rekening houden met wat voor individuele burgers, voor bedrijven en voor vele belangengroepen belangrijk en acceptabel is, de wettelijke instrumenten zijn beperkt en ook geld is er meestal niet genoeg.

Daarom zullen, naast de inzet van overheidsmaatregelen, ook oplossingen vanuit het particulier initiatief, en een veranderde individuele consumptie van auto-mobiliteit, gestalte moeten geven aan een evenwicht tussen vraag naar auto-mobiliteit en het aanbod van voorzieningen.

### 3. Reizen in de provincie Utrecht in de eerste decennia van de 21ste eeuw; onze visie.

De keuzes, die we hebben gemaakt, leveren een beeld op van verkeer en vervoer, zoals dat er volgens ons in de toekomst uit moet zien en waar we de komende jaren naar toe gaan werken. Hieronder is dat beeld geschetst. We bevinden ons in de eerste helft van de 21ste eeuw ...

#### 3.1. Reizen met de auto; selectieve benadering.

Wat we daar ook van vinden; in de werkelijkheid van de eerste decennia van de 21ste eeuw neemt de auto het grootste deel van de verplaatsingen voor zijn rekening. De auto-mobiliteit is erg sterk gegroeid, en dat is niet zonder gevolgen gebleven. Een flink aantal auto-gebruikers is overgestapt op het openbaar vervoer, de fiets of in de auto van het carpool-team.

Degenen die er voor gekozen hebben de auto te blijven gebruiken, worden geconfronteerd met een selectief beleid.

#### **Regionale hoofdwegen; rekenen op enige vertraging.**

De regionale hoofdwegen hebben flink wat autoverkeer te verwerken. In de spitsen vaak zelfs meer dan ze aankunnen. De stedelijke opnamecapaciteit voor auto's was in de beginjaren '90 al op. De leefbaarheid in de steden moest worden verbeterd. Mede daarom zijn we sinds die tijd terughoudend geweest bij de aanleg en verbreding van regionale wegen. Voor de automobilist op die regionale hoofdwegen betekent dit, dat hij in de spits nog wel eens wat geduld moet hebben, ook omdat de fietser en de bus voorrang krijgen op kruispunten waar het verkeer geregeld is.

Ook het vrachtverkeer krijgt een voorkeursbehandeling. Waar nodig wordt toegesneden verkeers-management toegepast, mogelijk geworden dankzij uitgebreide technische faciliteiten en aangepaste regelgeving. Aanleg en aanpassing van verkeers-infrastructuur is specifiek gericht op de voorkeursbehandeling van de genoemde doelgroepen.

#### **De hoofdtransportassen; doorstroming.**

Het economisch belang van onze achterland-verbindingen en hoofdtransportassen was altijd al groot. Dat belang is nog sterk toegenomen. Verkeer op de autosnelwegen kan daarom vrij doorstromen, ook in de spitsen. Daarvoor was het nodig de meeste autosnelwegen in de provincie van extra stroken te voorzien. Meer uitbreiding overigens, dan door het Rijk in de beginjaren '90 werd voorzien. Op kaart 2 van de bijlage is aangegeven waar en hoeveel uitbreiding er nodig is.

#### **Autoverkeer en leefbaarheid; meer veiligheid, minder hinder en aantasting.**

Door toepassing van speciale asfaltsoorten, door sterk verbeterde motortechniek en door het gebruik van schone brandstoffen, zijn de geluidhinder en de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer minder geworden.

Elektronica in de auto, houdt onder het rijden de omgeving van het voertuig voortdurend in de gaten, bewaakt de afstand tussen de voertuigen onderling en helpt de bestuurder de auto in het goede spoor te houden. Hiermee is een belangrijke bijdrage geleverd aan de toegenomen verkeersveiligheid.

Op belangrijke kruisingen van verkeerswegen en ecologische infrastructuur zijn voorzieningen getroffen ten behoeve van natuur en landschap,

in de vorm van serviducten (dat zijn wildviaducten) en tunnels, om barrières op te heffen.

De auto hoort thuis op zijn eigen infrastructuur, die op het verwerken van grote verkeersstromen is ingericht. Door het landelijk gebied lopen wegen en weggetjes, die niet op veel autoverkeer zijn ingesteld. Daar komt dan ook alleen het bestemmingsverkeer. De provincie heeft de wettelijke middelen gebruikt om sluipverkeer doelmatig aan te pakken. In natuurgebieden binnen de zogenoemde ecologische hoofdstructuur en in stiltegebieden komt men weinig auto's meer tegen.

#### **Nieuwe woon- en werklokaties; gerichte ontsluiting.**

De nieuwe grote lokaties voor wonen en werken hebben uiteraard de nodige infrastructuur voor de auto gekregen. Bij de keuze van de lokaties is echter vooral gekeken naar de mogelijkheden voor openbaar vervoer en fiets. Deze mogelijkheden zijn optimaal benut. De ontsluiting voor de auto is beperkt tot wat strikt nodig is. De werklokaties liggen daar, waar ze uit oogpunt van beheerst verkeer het beste passen. Op plaatsen, die zeer goed tot goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer - de zogenaamde A- en B-lokaties - staan de kantoren en bedrijven met geconcentreerde werkgelegenheid en veel bezoekers. Vervoerbedrijven en bedrijven waar veel goederen worden overgeslagen, zijn afhankelijk van de auto(snel)wegen. Daarom zijn die gekomen op zogenoemde C-lokaties, die zo dicht mogelijk bij de hoofdwegen liggen.

#### **De auto op de werklokaties; parkeren.**

De werklokaties kennen parkeernormen, die zijn afgestemd op specifieke situaties. Op plekken waar veel mensen werken en waar men over alle vormen van hoogwaardig openbaar vervoer kan beschikken, zoals het stationsgebied in Utrecht, zijn weinig parkeerplaatsen. Op een lokatie als het Utrechtse Oudenrijn, waar ook goed openbaar vervoer aanwezig is, maar waar men ook nog redelijk met de auto moet kunnen komen, zal ook een restrictief parkeerbeleid gelden.

#### **De auto parkeren aan de rand van de stad; toch snel naar het centrum.**

De centra van de steden zijn beperkt toegankelijk voor auto's. Wie er woont kan er ook zijn auto kwijt, wie met de auto van buiten komt doet verstandig door een goed alternatief te kiezen; men parkeert de auto aan de rand van de stad, veilig in het transferium. Dat ligt op een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer. Een comfortabele overstap op de trein, de tram of de bus, geeft dan een snelle voortzetting van de reis naar het centrum.

Op het transferium Westraven, bij de stad Utrecht, parkeren dagelijks zo'n duizend of meer auto's terwijl ook op andere plaatsen in de stadsgewesten overstappunten zijn gemaakt, waardoor gecombineerd auto-o.v.-reizen aantrekkelijk is.

#### **De auto die overal kan komen; een rol voor de taxi.**

In het centrum van Utrecht steekt men de hand op, en de taxi rijdt onmiddellijk voor. De taxi vervult in de stedelijke gebieden een zeer belangrijke rol. Snel en comfortabel vervoer is mogelijk; van deur tot deur voor een redelijke prijs. Waar de eigen auto niet meer zo gemakkelijk kan komen, biedt de taxi zijn diensten aan.

### **3.2. Meer, sneller en comfortabeler met het openbaar vervoer.**

In de eerste decennia van de 21ste eeuw zijn twee tot drie maal zoveel mensen als rond 1990 o.v.-reiziger.

De stadsgewesten Utrecht en Amersfoort beschikken over systemen van hoogwaardige verbindingen. Met trein, tram en bus-op-vrije-baan reist men snel, met name in de spitsen, tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden. Overstappen gebeurt op punten waar vlotte aansluitingen geboden worden op ander openbaar vervoer en waar de korte wachttijden worden doorgebracht in de beschutting van een prettige omgeving.

Voor de toegankelijkheid van o.v.-voorzieningen voor ouderen en minder validen is goed gezorgd.

Omdat er op de belangrijkste verbindingen in de spitsuren vaak gereden wordt, duurt wachten op bus of tram maar enige minuten. Bij lijnen die minder frequent rijden, wordt gezorgd voor goede aansluitingen op ander openbaar vervoer, waardoor een overstap ook niet veel tijd kost.

Men doet de hele rit op één kaartje of abonnement, ongeacht door welk bedrijf men onderweg wordt vervoerd.

Men heeft zich thuis al "electronisch" kunnen informeren over de actuele reismogelijkheden, en ook onderweg wordt men steeds gemakkelijk en goed op de hoogte gehouden.

#### **Ruimtelijke ordening; openbaar vervoer optimaal benutten.**

De ruimtelijke inrichting heeft er toe bijgedragen, dat de automobiliteitsgroei beheerst kon worden. Dat is op verschillende manieren bereikt. Er is maximaal aangesloten op de openbaar-vervoer-structuur.

Grootschalige activiteiten zijn geconcentreerd in of nabij de twee stadsgewesten Utrecht en Amersfoort. Het juiste bedrijf of voorziening staat op de juiste plaats, daarvoor zijn regels opgesteld. De lokaties hebben een zodanige omvang, dat er voldoende voeding is voor hoogwaardig openbaar vervoer. Om die reden is ook in relatief hoge dichtheden gebouwd.

#### **Belangrijke taak voor de NS in de stadsgewesten.**

Stadsgewestelijke treinen stoppen tenminste vier keer per uur en verzorgen zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen, bijvoorbeeld op de lijn tussen de NS-stations van Vleuten, Lage Weide, CS-Utrecht, Tolsteeg, Lunetten, naar de NS-stations van Houten. Of tussen de NS-stations Hooglanderveen, Schothorst en Amersfoort-centrum.

Het aantal NS-stations in de stadsgewesten is aanzienlijk uitgebreid.

Op kaart 1 van de bijlage zijn wat voorbeelden aangegeven.

#### **Sneltrams of -bussen; hoogwaardige verbindingen in de stadsgewesten.**

De Uithof is ontsloten door de tram. Er is een hoogwaardige o.v.-verbinding doorgetrokken naar Zeist en NS-station Driebergen.

Grotere nieuwe woonlokaties als Vleuten, Rijnenburg en Houten en de werkgebieden Strijkviertel en Oudenrijn zijn ontsloten met snel openbaar vervoer op vrije banen.

Overigens ..., of dat trams of bussen zijn, is bepaald door wat het beste aangepast kon worden aan verschillende omstandigheden in de specifieke stedelijke omgeving van het stadsgewest. Ook de betaalbaarheid speelde bij de besluitvorming een grote rol. Bij de keuze was belangrijk, dat in het stadsgewest Utrecht een samenhangend totaalsysteem tot stand kon komen, dat verder zal kunnen worden uitgebouwd en aan de hoge eisen van snelheid en kwaliteit zal blijven voldoen. In het stadsgewest

Amersfoort verzorgt een baan-bus een snelle verbinding tussen NS-station Hooglanderveen, het gebied Amersfoort-noord, het centrum van de stad en gaat via het NS-station Amersfoort wellicht door naar Leusden-Centrum. Acht tot twaalf ritten per uur zijn frequenties, die passen bij deze hoogwaardige verbindingen.

Kaart 1 van de bijlage illustreert het bovenstaande.

**Kleinere regionale centra; gepaste ontsluiting.**

De kleinere regionale centra als Mijdrecht, Veenendaal en Woerden beschikken over doelmatige verbindingen met en tussen de woon- en werkgebieden in de omliggende gemeenten. Deze buslijnen zorgen tevens voor bediening van de wijken van deze stedelijke kernen.

De bereikbaarheid van de grote stedelijke centra is geregeld door rechtstreekse en snelle verbindingen met de belangrijkste werkgelegenheidslokaties van Utrecht en Amersfoort.

**Spitsvervoer op maat; sneldiensten met de bus.**

Tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden verzorgen bussen spitsdiensten; snel, rechtstreeks vervoer dat de verkeersknelpunten omzeilt met busstroken.

**Bediening van de streek; reizen in twee snelle stappen.**

Wie wat verder uit de regio komt - buiten de stadsgewesten - wordt met streekbussen naar het dichtstbijzijnde knooppunt van o.v.-lijnen gebracht. Daar kan men overstappen op trein of tram, of op een andere buslijn. Op kaart 1 van de bijlage zijn enige voorbeelden gegeven.

In de spitsuren rijden de belangrijkste streekbuslijnen tenminste 6 maal per uur. Een vlotte overstap op een hoogwaardige verbinding, waarmee de rest van de reis snel wordt afgelegd, zorgt voor een reistijd, die met de auto kan concurreren.

**Infrastructurele voorzieningen; de bus uit de file.**

De snelheid van het openbaar vervoer is belangrijk verhoogd door middel van doorstromingsvoorzieningen aan het wegennet. Busbanen en busstroken langs wegen zorgen er voor, dat de bus vrij door kan rijden. Op kruispunten, die met verkeerslichten geregeld zijn, krijgt de bus voorrang boven het andere verkeer. Een lijnsgewijze aanpak heeft ervoor gezorgd, dat o.v.-verbindingen als geheel verbeterd werden.

De halteplaatsen zijn veilig en goed uitgerust met fietsenstalling, telefooncel en verlichting en er wordt doeltreffende reisinformatie gegeven.

**Openbaar vervoer in de landelijke gebieden; op niveau.**

In de landelijke gebieden is voldoende openbaar vervoer.

Voor verbeteringen is mede gezorgd door alternatieve kleinschalige vervoerssystemen als belbussen, dorpsbussen, bustaxi's en buurtbussen.

Hier en daar zijn ook taxi's ingezet voor openbaar vervoer in het landelijk gebied.

**Nationale en internationale spoorverbindingen; meer rechtstreeks reizen.**

Aan het nationaal spoorwegnet zijn diverse stukken toegevoegd, zoals de Gooiboog en de Duivendrechtboog, waardoor de rechtstreekse verbindingen Utrecht-Almere-Lelystad en Utrecht-Schiphol mogelijk zijn geworden.

Een nieuwe spoorlijn is aangelegd tussen Utrecht en Breda, waardoor ook een snelle verbinding Utrecht-Brussel is ontstaan. Utrecht is EuroCity-station. In Utrecht en in Amersfoort kan men op de InterCity stappen.

**Hoge-snelheidslijnen (HSL); vanuit Utrecht direct naar het oosten.**

Utrecht is een halteplaats op de HSL-spoorverbinding Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Keulen-Milaan. Voor de hoge-snelheidstreinen zijn de nodige voorzieningen als baanverdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen op het traject aangelegd.

De intercitylijnen Utrecht-Rotterdam en Amersfoort-Amsterdam geven snelle en comfortabele aansluitingen op de HSL-lijn Parijs-Amsterdam.

**3.3. Reizen met de fiets; korte veilige routes.**

Veel mensen kunnen nog overstappen van de auto naar de fiets, een flink aantal heeft dat al gedaan.

Aan het weer kunnen we, ook in de toekomst, niets veranderen. Om de fietser een beschutte reis te bieden, zijn verschillende experimenten uitgevoerd, die ook al praktische toepassing hebben gevonden.

Aan de overige voorwaarden voor aangenaam fietsen is voldaan. De fietsers in de provincie beschikken over een netwerk van vrijliggende fietspaden, die rechtstreekse, veilige en comfortabele routes vormen, in de eerste plaats voor de ritten van de woning naar school en naar het werk. Het Utrechtse landschap heeft genoeg mogelijkheden om fietsroutes attractief te laten zijn; daarop is ingespeeld. Juist op de langere afstanden is het fietsen daardoor prettig. We houden daarbij wel rekening met natuurgebieden die gevoelig zijn voor verstoring.

Barrières voor de fietser zijn weggenomen, bijvoorbeeld door aanleg van tunnels, zodat niet meer omgereden behoeft te worden. Bij de inrichting van nieuwe woon- en werk-lokaties is speciaal met doelmatige fietsroutes rekening gehouden.

De sociale veiligheid - iedereen moet zonder angst kunnen fietsen - heeft bij de planvorming bijzondere aandacht gekregen.

De verkeersveiligheid is aanzienlijk toegenomen, mede als gevolg van de aanleg van vrijliggende fietspaden.

**De fietser en het openbaar vervoer.**

Degene die fietst om naar het station of een halte van het openbaar vervoer te gaan, kan de fiets achterlaten in de zekerheid, dat hij er bij terugkeer nog (in zijn geheel) staat. Bij de grotere stations en halteplaatsen zijn voldoende bewaakte en goedkope stallingen aanwezig. De haltes in het buitengebied hebben degelijke stallingsvoorzieningen.

#### **4. De achtergronden van het beleid.**

We schetsten in het vorige hoofdstuk het beeld, dat wij voor de volgende eeuw voor ogen hebben. Dat beeld is sterk bepaald door de situatie die we nu - in de jaren '90 - tegenkomen. We hebben ons de vraag gesteld waarom niet op de oude voet kan worden voortgegaan. Misschien valt het allemaal wel mee en kan zonder al te veel problemen aan de vraag naar auto-mobiliteit worden voldaan. Ook auto-mobiliteit is immers erg belangrijk voor onze samenleving. Voor het antwoord gaan we terug naar de werkelijkheid van nu, en zetten enige nuchtere feiten van de jaren '90 op een rij.

##### **4.1. De mobiliteit rond 1990 geïllustreerd.**

###### **We rijden erg veel kilometers.**

In 1990 legden alle Nederlanders met elkaar zo'n 170-miljard kilometer af. Grofweg de helft van al die kilometers werd besteed om welvaart te vergaren - om naar het werk te rijden, zaken te doen en goederen te vervoeren. De andere helft werd gebruikt om van die welvaart te profiteren - om te recreëren, te winkelen, allerlei bezoeken te brengen.

###### **We wonen ver van ons werk.**

Men is in grote aantallen verder van het werk gaan wonen. Een voorbeeld daarvan is de stijging van het aantal inkomende pendelaars van de stad Utrecht; in 1971 nog 23.000, in 1985 al 65.000, bijna drie maal zoveel.

###### **Het autobezit groeit nog steeds.**

Hoewel 30% van de huishoudens geen auto bezit, staat gemiddeld bijna voor iedere Nederlandse huisdeur een auto; voor vele deuren staan dus meerdere auto's. In totaal zijn er meer dan 5,5-miljoen en daar komen er naar verwachting tot 2010 nog eens rond 2,5 miljoen bij.

###### **De auto is dominant.**

Met de auto wordt bijna de helft van alle verplaatsingen gemaakt, overigens vooral voor de korte afstanden; in de spits wordt 40% van de woon-werk-ritten tot vijf kilometer met de auto gemaakt. Hoewel Nederland bekend staat als een fietsende natie, wordt de fiets voor niet meer dan 25% van de verplaatsingen gebruikt. Het openbaar vervoer neemt slechts 5% van de ritten voor zijn rekening, en voor 18% wordt gelopen.

###### **Natuur en landschap zijn versnipperd.**

Door het fijnmazige wegennet is er versnippering en schade aan natuurgebieden opgetreden. Veel natuurwaarden hebben daaronder geleden.

###### **Veel recreatie geeft veel verkeer.**

We reizen nu al veel met een recreatief doel; in een toekomst, waarin steeds meer vrije tijd beschikbaar komt, zal het belang van recreatieve mobiliteit nog verder toenemen.

###### **Verkeer en vervoer en onze nationale inkomsten.**

Van het wegvervoer tussen de twaalf EG-landen onderling wordt 27% verzorgd door ca. 2000 Nederlandse vervoerbedrijven, voornamelijk gevestigd in de Randstad en deel uitmakend van een nog groeiende bedrijfstak. In de bedrijvigheid die direct of indirect met de auto te maken heeft vinden meer dan 400.000 mensen werk.

#### **4.2. Ontwikkeling van de mobiliteit; voortgaan op de oude voet?**

Volgens het SVV-II zal op landelijk niveau, bij ongewijzigd beleid, in het jaar 2010 de auto-mobiliteit met 72% gegroeid zijn t.o.v. 1986. Vertaald naar de provinciale situatie zal de groei neerkomen op 100% . Wat het zou betekenen voor de provincie Utrecht, als aan deze vraag naar auto-mobiliteit zou worden voldaan, wordt hieronder weergegeven.

#### **Voldoen aan de vraag naar auto-mobiliteit; bereikbaarheid in de knel.**

De stedelijke opvangcapaciteit voor auto's is op. Grootschalige uitbreiding van de bestaande stedelijke wegenstructuur en parkeer capaciteit is niet aan de orde. Uitbreiding van de capaciteit van de regionale hoofd-wegen zou een extra hoeveelheid autoverkeer naar de stad laten stromen. Omdat dit verkeer de stad echter niet meer in kan, ontstaan op de in- en uitvalswegen dagelijks enorme files. Dit verschijnsel zal zich niet beperken tot de spitsen, maar zal zich over een groot aantal uren van de dag voordoen. Bedrijven en voorzieningen in de steden zouden hierdoor onbereikbaar worden met alle gevolgen daaraan verbonden.

#### **Voldoen aan de vraag naar auto-mobiliteit; leefbaarheid op de tocht.**

De **geluidhinder** zal toenemen.

Opheffen van de vele hindersituaties volgens aanvaardbare normen, d.m.v. geluidschermen, voorzieningen aan woningen, toepassing van speciaal asfalt en bestrijding aan de bron, zal enorme kosten met zich brengen waarvoor ramingen nauwelijks te maken zijn. Het zal echter gaan om een veelvoud van de kosten, die nu aan hinderbestrijding worden besteed.

In de huidige omstandigheden is de auto voor 50% verantwoordelijk voor de **uitstoot** van stikstofdioxide (NOx). De daardoor veroorzaakte **verzuring** zal nog verder toenemen en de verkeersgroei zal de effecten die bereikt worden met schonere motoren voorlopig weer goeddeels teniet doen.

De **barrièrewerking** van doorgaande wegen door bebouwde kommen zal sterk toenemen en in bepaalde gevallen onaanvaardbaar worden, waardoor aan de aanleg van omleidingen niet zal zijn te ontkomen. In het provinciaal wegennet zullen omleidingen nodig zijn, die met elkaar een investering van zo'n 120-miljoen zouden vergen. Ook gemeentelijke overheden zullen met deze problematiek geconfronteerd worden.

Omleidingen zullen voor nog meer **versnippering** van de natuur en het landschap zorgen. Verbreding van wegen zal extra schade veroorzaken aan de fauna door barrièrewerking en verlies aan leefgebied.

**Sluipverkeer** zal bij ongewijzigd beleid fors toenemen in de gehele provincie.

De consequenties van ongewijzigd beleid voor de **verkeersonveiligheid** zijn berekend. Het aantal doden in de provincie Utrecht zou dan 106 à 125 per jaar gaan bedragen. Het aantal gewonden, opgenomen in een ziekenhuis, zou 870 à 1400 per jaar worden. Dit zou een stijging betekenen t.o.v. 1986 met 12% .



**Conclusie; geleiding van de mobiliteit noodzakelijk.**

Mobiliteit is inderdaad een groot goed, we stelden dat eerder al vast. De huidige en toekomstige samenleving kan niet zonder. Het is ook onze taak om voorwaarden te scheppen, om de algemeen nuttige voorzieningen en infrastructuren aan te reiken waarmee het mogelijk wordt welvaart en welzijn te verwerven. Dit realiseren we ons, tegelijk met de constatering dat de auto-mobiliteitsgroei niet langer op dezelfde voet voort kan gaan. Massale auto-mobiliteit schaadt het milieu, natuur en landschap en de verkeersveiligheid en brengt de bereikbaarheid van onze economisch belangrijke lokaties in gevaar. De nadelen zijn duidelijk en de argumenten om te veranderen zijn overtuigend. Behoud van onze welvaart en ons welzijn vragen om maatregelen. Beteugeling van de auto-mobiliteit en geleiding van de mobiliteit als geheel zijn daarvoor noodzakelijk.

## **5. Beheersen en geleiden; de aanpak.**

Voor de uitwerking van het beleid zijn meerdere actoren verantwoordelijk, daarvan is de provincie er één.

In hoofdstuk 3 is, voor de duidelijkheid, uitgegaan van de verschillende vervoerswijzen: auto, fiets en openbaar vervoer. De uitwerking van het beleid zal echter plaatsvinden in meerdere deelaspecten. Deze deelaspecten vormen de ingang van dit hoofdstuk.

Het gaat om het beleid m.b.t. de volgende aspecten;

- (auto)infrastructuur,
- openbaar vervoer,
- fietsen,
- verkeersveiligheid,
- gebiedsgewijze aanpak,
- ruimtelijke ordening,
- parkeren,

Per aspect zal worden aangegeven:

- wat er moet worden bereikt,
- wat we daar als provincie zelf aan doen,
- en wat we van anderen verwachten.

### **5.1. (Auto)infrastructuur.**

#### **Doel.**

Bevorderen van leefbaarheid en bereikbaarheid door:

- terugdringen van de stijging van de auto-mobiliteit,
- bevorderen van gebruik van openbaar vervoer en fiets,
- bevorderen van carpoolen,
- voorkomen, beperken of compenseren van schade aan milieu en natuur en landschap.

#### **Wat doen we er als provincie aan.**

Wij formuleren een visie op de regionale hoofdwegenstructuur in de provincie. Wij zullen daarin komen tot een indeling van regionale hoofdverbindingen. Deze indeling gaat uit van een verschillend belang van verbindingen. De betekenis van een regionale hoofdverbinding is bijvoorbeeld groter als deze deel uitmaakt van de route tussen een auto-snelweg en een economisch belangrijke lokatie. Het belang van een verbinding zal doorwerken in de prioriteit van investeringsprojecten.

Wij signaleren knelpunten op onze wegen en geven in ons investerings-schema prioriteit aan voorzieningen voor het openbaar vervoer, de fiets en vrachtverkeer.

Wij passen verkeersmanagement toe om de doorstroming van het openbaar vervoer en andere doelgroepen op onze wegen te bevorderen.

Wij zullen nader bestuderen op welke wijze wij voorkeursbehandeling van vrachtverkeer vorm kunnen geven.

Wij signaleren hindersituaties t.a.v. leefbaarheid, natuur en landschap en milieu en brengen deze in beeld. Wij stellen een plan van aanpak op om deze knelpunten op te lossen.

In 1990 is een studie gestart naar de mogelijkheden van een veilige en comfortabele provinciale weg in het jaar 2000 (project Weg 2000). Deze studie zal eind 1991 gereed komen. Voor de komende jaren worden in het meerjareninvesteringsprogramma gelden vrij gemaakt om tot realisering van een voorbeeld-project te komen. Door middel van voor- en na-onderzoek zullen de effecten van de diverse maatregelen worden gemeten.

De mogelijkheden van compensatie voor het verlies aan natuurwaarden zullen worden onderzocht.

Wij zullen de mogelijkheden bestuderen om wegen in het landelijk gebied af te sluiten voor autoverkeer op grond van de belasting voor het milieu.

Wij bevorderen carpooling en leggen samen met anderen carpoolplaatsen aan.

**Wat verwachten we van anderen.**

We verwachten van het rijk, dat het tijdig zorgt voor uitbreiding van de capaciteit van de autosnelwegen. Deze uitbreiding dient vrije doorstroming van het verkeer op de achterlandverbindingen en hoofdtransportassen te verzekeren.

We verwachten dat het Rijk de mogelijkheden onderzoekt voor een wettelijke basis voor een compensatie-regeling voor het verlies aan natuurwaarden.

Verkeers-management heeft alleen succes als het wordt toegepast op totale verbindingen. Maatregelen aan geïsoleerde wegvakken zetten geen zoden aan de dijk. Het is dan ook van groot belang, dat de verschillende wegbeheerders, provincie, Rijk en gemeenten, nauw samenwerken bij de voorbereiding en realisering van maatregelen en voorzieningen.

## **5.2. Openbaar vervoer.**

**Doel.**

Bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer.

**Wat doen wij er als provincie aan.**

Wij formuleren op hoofdlijnen een visie op een netwerk van openbaar vervoer, de eisen die daaraan gesteld worden en de prioriteiten die wij geven.

We nemen op onze wegen maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verzekeren door;

- de aanleg van busbanen en busstroken,
- het aanpassen en/of installeren van verkeersregelingen,
- geven van subsidies t.b.v. maatregelen door derden.

We dragen zorg voor goed uitgeruste halteplaatsen langs onze wegen.

We bevorderen de snelle afwikkeling van ruimtelijke procedures die een relatie hebben met het plan van de Nederlandse Spoorwegen, Rail 21.

We verrichten onderzoek naar introductie dan wel uitbreiding van alternatieve kleinschalige vervoersystemen (belbussen, dorpsbussen, bustaxi's en buurtbussen).

We zullen bestuderen of taxi's in het buitengebied kunnen worden ingezet in het openbaar vervoer,

We zullen mogelijkheden bestuderen om financieel bij te dragen aan experimenten.

We zullen onderzoek doen naar verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder validen en ouderen.

**Wat verwachten we van anderen.**

We verwachten van het rijk, de gemeenten en de o.v.-bedrijven een beleid, dat bijdraagt aan realisering van het beeld, dat we in hoofdstuk 3 hebben geschetst.

Dit betekent;

Met betrekking tot het (inter)nationaal treinvervoer:

- versnelde aanleg van de Gooiboog, Duivendrechtboog en realisering van de spoorlijn Utrecht-Breda.
- de spoorverbinding Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Keulen-Milaan wordt geschikt gemaakt voor hoge-snelheidstreinen,
- Utrecht wordt Eurocitystation,
- Amersfoort blijft intercitystation,
- intercitylijnen Utrecht-Rotterdam en Amersfoort-Amsterdam geven snelle en comfortabele aansluitingen op de hoge-snelheidslijn naar het zuiden,
- voorlopige voortzetting van de introductie van treintaxi's in de provincie (in die steden waar de taxi een veel belangrijker rol gaat spelen, zal de functie van de treintaxi op den duur overbodig worden).

Met betrekking tot openbaar vervoer in de stadsgewesten.

- Er moet een hoogwaardig systeem komen van snelle verbindende lijnen, onder meer tussen Vleuten en Utrecht CS, in doorgaande verbinding met de lijn naar De Uithof.
- Het NS-railnet vervult een belangrijke functie in het stadsgewestelijk hoogwaardig openbaar vervoer. Daarvoor benodigde projecten dienen in de uitwerking van het plan Rail 21 een hoge prioriteit te krijgen.
- Omdat de realisering van hoogwaardige lijnen nog geruime tijd zal vergen, dient in de komende jaren extra aandacht te worden besteed aan verbetering huidige o.v.-net. De daartoe in 1990 gestarte proef met spitssneldiensten zal voortgezet moeten worden. Het aantal spitssneldiensten zal in de komende jaren aanzienlijk worden uitgebreid.
- Met de provincie Flevoland zal een goede openbaar-vervoer-verbinding tot stand komen.

Met betrekking tot transferpunten.

- Realisatie van plaatsen waar comfortabel en snel overgestapt kan worden van auto op openbaar vervoer.
- In de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort worden transferia en/of andere, meer kleinschalige, overstappunten gesitueerd.

### 5.3. Fietsen.

#### Doel.

Bevorderen van het gebruik van de fiets.

#### Wat doen we er als provincie aan.

Wij formuleren een visie op een gewenste fietsstructuur en bevorderen de totstandkoming daarvan.

Daartoe stellen wij een plan op, waarin is voorzien in:

- een goed netwerk voor de utilitaire fietsers;
- rechtstreekse, veilige en comfortabele routes;
- wegnemen barrières;
- bevordering sociale - en verkeersveiligheid;
- vooralsnog prioriteit voor woon-werk en woon-school verbindingen, in de toekomst ook voor specifiek sociaal-recreatieve routes;
- waar mogelijk attractieve routes, waarbij verstoring van gevoelige natuurgebieden zoveel mogelijk wordt voorkomen.

In het fietspadenplan 1992 (FPP '92), dat in 1992 zal worden uitgebracht, zullen de beleidslijnen worden uitgezet en vertaald naar een programma voor verbindingen en voorzieningen.

Wij overwegen de mogelijkheden van subsidiëring van fietspaden langs niet-provinciale wegen.

#### Wat verwachten we van anderen.

Gemeenten hebben als beheerder van infrastructuur een plannende en uitvoerende taak voor de eigen wegen en kunnen als zodanig een zeer belangrijke bijdrage leveren aan de realisering van fietspaden. Wij verwachten dan ook dat het beleid van de gemeenten zal aansluiten op het provinciaal beleid, zodat door gezamenlijke inspanning een sluitend netwerk tot stand komt.

### 5.4. Verkeersveiligheid.

#### Doel.

25% minder verkeersslachtoffers in 2000 (ten opzichte van 1985).

#### Wat doen we er als provincie aan.

Vanuit de invalshoek "verkeersveiligheid op eigen wegen" wordt gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de black-spots. Deze structurele verkeersveiligheidsknelpunten zijn opgenomen in het investeringsprogramma. Daarnaast wordt bij elk uit te voeren onderhoudswerk, of werk op grond van andere overwegingen, nagegaan of verbeteringen vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid mogelijk zijn.

In maart 1991 hebben wij de nota "Programma verkeersveiligheid 1991" in samenspraak met de statencommissie Verkeer en Vervoer vastgesteld. In deze nota wordt een overzicht gegeven van activiteiten in 1991.

Onder het kopje (auto)infrastructuur werd reeds melding gemaakt van de studie naar de mogelijkheden van een veilige en comfortabele provinciale

weg in het jaar 2000 (project Weg 2000). De verkeersveiligheid vormt hierin een belangrijk element.

De activiteiten van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht zullen worden gecontinueerd.

**Wat verwachten we van anderen.**

De bovengenoemde doelstelling wordt breed gedragen. De andere wegbeheerders, gemeente en rijk, hebben plannen waaruit dezelfde intentie spreekt. Wij verwachten, dat ook de andere wegbeheerders deze intentie zullen omzetten in concrete maatregelen.

**5.5. Gebiedsgewijze aanpak.**

**Doel.**

Terugdringen van de auto-mobiliteit d.m.v. een stelsel van maatwerk-oplossingen voor vraag en aanbod in woon-werkverkeer op gebiedsniveau. Onderdelen van deze maatwerk-oplossingen (kunnen) zijn:

- carpoolen,
- besloten vervoer (o.a. bedrijfsbusjes),
- openbaar vervoer,
- beschikbaarheid fietsen,
- financiële regelingen (reiskostenvergoeding direct of indirect via bijdrage aan o.v.abonnement of kosten van de fiets).

**Wat doen we er als provincie aan.**

De provincie treedt op als stimulator en coördinator. Zo had de provincie mede het initiatief bij het tot stand komen van het vervoerscoördinatiecentrum de Uithof/Rijnsweerd wat heeft geresulteerd in een gebiedsvervoerplan.

Wij zullen de bestaande en de in ontwikkeling zijnde initiatieven voor gebiedsgewijze aanpak van de auto-mobiliteit ondersteunen en zorgen voor een goede afstemming van de maatregelen in de verkeerscorridors.

Als werkgever zullen we ons eigen bedrijfsvervoerplan blijvend uitvoeren en optimaliseren. In dat kader zal aandacht worden geschonken aan ontwikkelingen met betrekking tot telewerken en 4-daagse werkweek.

**Wat verwachten we van anderen.**

We verwachten een gezamenlijke aanpak van de betrokkenen in de gebieden gericht op het behalen van een maximaal effect voor wat betreft het terugdringen van de auto-mobiliteit. Daarbij wordt veel waarde gehecht aan de activiteiten van de bedrijven die op onderdelen vaak met elkaar tot snelle oplossingen kunnen komen.

**5.6. Ruimtelijke ordening.**

**Doel.**

Het geleiden van de mobiliteit door middel van ruimtelijke planning.

**Wat doen we er als provincie aan.**

In het op te stellen streekplan zal verkeer en vervoer een belangrijke mede-sturende invloed hebben.

De groei van de auto-mobiliteit wordt mede beheerst doordat er bij de ruimtelijke inrichting op gelet wordt dat:

- maximaal wordt aangesloten op de openbaar-vervoer- en fiets-infrastructuur,
- concentratie plaatsvindt van activiteiten in of nabij de twee stadsgewesten Utrecht en Amersfoort,
- in voldoende omvang gebouwd wordt i.v.m. drempelwaarden voor hoogwaardig openbaar vervoer,
- in relatief hoge dichtheden gebouwd wordt om dezelfde reden,
- wonen en werken in elkaars nabijheid worden gebracht,
- het juiste bedrijf/voorziening op de juiste plaats komt,
- de ontsluiting voor het autoverkeer wordt begrensd,
- de verkeersveiligheid integraal wordt meegenomen in de planvorming.

Wij zullen werkgelegenheidslokaties beoordelen op hun bereikbaarheidsprofielen. Voor wat betreft de ruimtelijke invulling van deze lokaties zullen wij, m.b.v. ons r.o.-instrumentarium, beoordelen of deze lokaties worden ingevuld met de bijpassende bedrijven en voorzieningen.

#### **Wat verwachten we van anderen.**

We zullen bestemmingsplannen toetsen aan de provinciale doelstellingen. Met betrekking tot het openbaar vervoer zal worden nagegaan of kansen voor openbaar vervoer optimaal worden benut. Daarbij wordt aandacht geschonken aan:

- loop- en fietsafstanden naar de halten,
- de routing,
- de aansluiting op ander openbaar vervoer.

Wij verwachten van de o.v.-bedrijven, dat zij tijdig zullen inspelen op de ruimtelijke ontwikkelingen.

Van het Rijk verwachten we, dat voldoende financiële middelen beschikbaar worden gesteld om woningbouw- en werkgelegenheidslokaties met hoogwaardig openbaar vervoer te ontsluiten.

We verwachten van de gemeenten, dat zij de uitvoering van ons lokatiebeleid voor werkgelegenheid en voorzieningen ter hand zullen nemen.

#### **5.7. Parkeren.**

##### **Doel.**

Beperking van (met name) het woon-werkverkeer.

##### **Wat doen we er als provincie aan.**

Aan het lokatiebeleid zal een parkeerbeleid gekoppeld worden. Voor A- en B-lokaties zal een restrictief beleid gevoerd worden.

De normering van de aantallen parkeerplaatsen, en de fasering waarin deze normen geëffectueerd zouden moeten worden, zullen wij nader uitwerken.

Wij werken mee aan onderzoek naar de mogelijkheden voor transferia.

**Wat verwachten wij van anderen.**

De gemeenten dienen in bestemmingsplannen de parkeernormen op te nemen en te handhaven.

Bedrijven en instanties zullen moeten worden overtuigd van de noodzaak van parkeerbeleid; hier ligt in eerste instantie een gemeentelijke en/of vervoerregionale taak.

De gemeente Utrecht is reeds doende plannen uit te werken voor de opzet van transferia op de stadsrand.



## **6. De organisatie.**

### **6.1. Inhoud en status van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan.**

#### **Hoofdpijnen.**

Het PVVP geeft de hoofdpijnen voor de aanpak van verkeer en vervoer op lange en korte termijn en kent daardoor zowel strategische als uitvoeringsgerichte elementen.

#### **Uitwerking in thematische nota's.**

De uitwerking van verkeers- en vervoerbeleid zal plaatsvinden in afzonderlijke thematische nota's onder meer over:

- verkeersveiligheid
- fietspadenplan
- lokatiebeleid/parkeerbeleid
- knelpunten o.v.

Deze nota's zullen gebaseerd zijn op de beleidslijnen die in het PVVP zijn uitgezet.

#### **Afstemming.**

Het PVVP vormt het kader voor horizontaal en verticaal overleg en afstemming. Daarnaast geeft het PVVP uitwerking aan de provinciale taken, die voortvloeien uit haar eigen wettelijke bevoegdheden en uit haar verantwoordelijkheden als beheerder van infrastructuur.

#### **Provincie als beheerder van infrastructuur.**

Tevens geeft het PVVP de hoofdpijnen aan voor bewaking van de kwaliteit van de eigen infrastructuur, met name met betrekking tot de verkeersveiligheid en de zorg voor kwaliteit van de afwikkeling van het openbaar vervoer en andere doelgroepen op de provinciale wegen.

#### **Bestuurlijke status.**

Om de bestuurlijke inzet doelmatig in te bedden zal het PVVP de status van streekplanuitwerking kunnen krijgen. Deze mogelijkheid zal nader worden uitgewerkt.

#### **PVVP en rijksplannen.**

SVV-II, VINEX en NMP+ zijn de belangrijkste rijksplannen voor het PVVP en daarvoor, afhankelijk van de materie, bepalend en/of mede-bepalend. In het PVVP zal de provinciale verkeerssectorale uitwerking van genoemde plannen worden afgestemd.

#### **PVVP en gemeentelijke/vervoerregionale plannen.**

In het PVVP worden de hoofdpijnen geschetst voor het verkeers- en vervoerbeleid in de provincie. Het PVVP is afstemmings- en toetsingskader voor de verkeers- en vervoerplannen van de vervoerregio's.

Van de vervoerregio's wordt verwacht, dat op korte termijn met plannen zal worden gekomen. Bij het uitblijven daarvan zal de provincie haar verantwoordelijkheid nemen.

## **6.2. Bestuurlijke en ambtelijke coördinatie.**

### **De coördinatie binnen de provincie.**

Binnen de provincie Utrecht wordt reeds lang samengewerkt op het verkeers- en vervoerterrein. Dit heeft er toe geleid, dat de Utrechtse samenwerking model heeft gestaan voor de ontwikkeling van de ideeën rondom de instelling van vervoerregio's zoals deze in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn neergelegd.

Met betrekking tot de vervoerregio's zijn inmiddels concrete resultaten geboekt. Consensus is bereikt en neergelegd in een intentieverklaring en een afsprakencomplex. De initiatieven tot oprichting van de regio's liggen nu bij de gemeenten.

De belangrijkste taak van de vervoerregio's is het opstellen van gemeenschappelijke verkeers- en vervoersplannen.

De afstemming tussen de vervoerregio's zal plaatsvinden in het Provinciaal Platform, waarin Provincie Utrecht, Rijk, de beide vervoerregio's, de vervoerbedrijven en het bedrijfsleven, zitting hebben. Het Platform draagt met name zorg voor afstemming van de activiteiten van de vervoerregio's met die van provincie en rijk.

Afhankelijk van de onderlinge vervlechting kan het verstandig blijken op termijn te komen tot samenvoeging van vervoerregio's.

### **Samenwerking in de Regio Randstad Holland en Utrecht.**

Naast de samenwerking binnen de provincie is er ook een groeiende samenwerking met de provincies van de Randstad Holland. De functionele en ruimtelijke schaalvergroting, mede als gevolg van Europese ontwikkelingen, versnelt dit proces. Er is gemeenschappelijk gereageerd op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel D en er is een visie ontwikkeld op de vervoerregio's in de betrokken provincies. Het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer van de betreffende provincies vervult dan ook een steeds belangrijker rol.

De samenwerking tussen de provincies van de Regio Randstad Holland en Utrecht, het Rijk en de vier grote steden vindt met name zijn oorsprong in het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad (BPR). Dit traject loopt ook de komende jaren door. In dat kader treedt er een verbreding op met betrekking tot de doelstellingen van het BPR. Stond oorspronkelijk de bereikbaarheidsdoelstelling centraal; thans zijn daar ook de leefbaarheids- en veiligheidsdoelstellingen nadrukkelijk in opgenomen. Daarmee wordt volledig in de pas gelopen met de gewijzigde inzichten met betrekking tot het verkeers- en vervoersbeleid, zoals deze ook in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn beslag krijgen.

### **Interprovinciaal Overleg.**

Naast de samenwerking in randstadverband vindt er afstemming tussen de provincies in IPO-verband plaats. Daarbij gaat het echter meer om een afstemming op hoofdlijnen tussen de provincies dan zoals in Randstadverband, om concrete planvorming.

### **Toekomstige bestuurlijke ontwikkelingen.**

Over mogelijke nieuwe bestuursvormen wordt op dit moment in breed verband gediscussieerd. Aanleiding daartoe zijn de verschenen nota's over Bestuur op Niveau en de rapportage van de commissie Houben over

samenwerking in het kader van het openbaar vervoer. Onze standpunten hierover en de consequenties daarvan, zullen in het Beleidsvoornemen PVVP worden opgenomen.

### **6.3. De financiering.**

De vele maatregelen vragen met elkaar forse investeringen. Te denken valt bijvoorbeeld aan de realisatie van een hoogwaardig systeem van openbaar vervoer, het hoofdwegennet en de ontsluiting van nieuwe woon- en werklokaties.

Voor zover op dit moment bekend, zullen de financiële toezeggingen en reserveringen van rijkszijde zeer onvoldoende zijn. Als het Rijk haar verantwoordelijkheid niet waarmaakt zullen de ambities vergaand moeten worden aangepast. In dat geval zullen in overleg tussen alle betrokkenen vooralsnog prioriteiten moeten worden gesteld.

Volgens de bestaande regelingen zullen veel van de benodigde middelen van rijkszijde moeten komen. De beschikbaarstelling van deze middelen is in hoge mate afhankelijk van de formulering van goede plannen en de bestuurlijke consensus die daarover bestaat binnen de provincie. Hieraan levert het PVVP een bijdrage.

Overigens vinden wij het gewenst de bestaande regelingen te vervangen en te komen tot beschikbaarstelling van financiële middelen van het Rijk aan provincie en vervoerregio's op basis van lump-sum.

### **Het PVVP en de provinciale begroting.**

Voor een prioriteitsstelling binnen het provinciale budget zal het gewenst zijn het relatieve belang van projecten aan te geven. Dit belang heeft direct te maken met de plaats die een bepaald deel van de infrastructuur in het netwerk inneemt. Daarbij zullen niet alle wegen/verbindingen - getoetst aan onze beleidsuitgangspunten voor mobiliteitsbeperking - een even groot belang hebben. In het Beleidsvoornemen PVVP zal een categorisering worden gepresenteerd.

De wijze van besteding van provinciale middelen zal worden bepaald door de beleidsuitgangspunten, die wij in het Beleidsvoornemen PVVP zullen vastleggen. Dit zal inhouden dat, naast oplossing van zekere knelpunten, de prioriteiten gelegd zullen worden bij voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets, op het aanpakken van hindersituaties, op het vergroten van de verkeersveiligheid en op ontsluiting van woon- en werklokaties.

In het meerjarenschema investeringen provinciale wegenprojecten zullen de consequenties van dit beginsel concreet worden uitgewerkt. Wij zullen hierop in het Beleidsvoornemen PVVP uitgebreid ingaan.

### **6.4. De voortgang.**

#### **Fasering van de activiteiten.**

In het kader van het PVVP staan vele activiteiten op stapel, ook voor ons eigen provinciaal ambtelijk apparaat. Wij houden bij de realisering rekening met beperkingen van menskracht en financiële middelen. Dit betekent, dat de uitwerking van het PVVP over langere tijd wordt uitgesmeerd. In het Beleidsvoornemen PVVP zullen wij een overzicht geven van planning en fasering van de uit te voeren activiteiten.

**Regelmatige beleidsevaluatie.**

Omdat de wereld niet stilstaat en de omstandigheden steeds blijven veranderen, is het gewenst de uitgangspunten van het beleid regelmatig te evalueren en te vergelijken met de actuele maatschappelijke ontwikkelingen. Mobiliteit wordt sterk bepaald door de economische situatie. Wijzigingen daarin werken onmiddellijk door in het mobiliteitsbeeld. Aanpassingen van het beleid zullen regelmatig plaatshebben.

**Onderzoek.**

Om de mobiliteitsontwikkelingen te kunnen volgen is regelmatig onderzoek nodig. Het is efficiënt en doelmatig om dit zoveel mogelijk gezamenlijk aan te pakken met de beide andere randstadprovincies en andere betrokkenen in de regio.

**Informatie.**

De voortgang van de activiteiten die voortvloeien uit het provinciale actieplan zal regelmatig gerapporteerd en geëvalueerd worden. Daarbij zal inzicht gegeven worden in de planning en financiering van de acties. Ook de effecten van de activiteiten op leefbaarheid en bereikbaarheid zullen in beeld worden gebracht.

## 7. Toelichting; zicht op het Beleidsvoornemen PVVP.

### **Van hoofdlijn naar uitwerking.**

De voorliggende nota bevat de hoofdlijnen van het beleid. Deze nota zal de basis vormen voor het Beleidsvoornemen PVVP.

Veel zaken, die nu nog globaal zijn aangegeven, zullen worden uitgewerkt en geconcretiseerd in teksten, overzichten en kaartbeelden. Nader zal worden aangegeven op welke wijze ons beleid kan worden gerealiseerd; de maatregelen, acties, organisatie, financiering, planning en fasering.

In het volgende is per deelaspect een aantal concrete punten aangegeven die men in het Beleidsvoornemen PVVP zal aantreffen.

### **Verkeersveiligheid.**

Overzicht verkeersonveiligheid in de provincie.

Kwantificering van het wensbeeld.

Overzicht gewenste maatregelen.

Beschrijving noodzakelijke acties in verband met samenwerking/afstemming met andere wegbeheerders; gemeenten en rijk.

### **(Auto)infrastructuurbeleid.**

Formulering visie op de regionale hoofdwegenstructuur.

Indeling van regionale hoofdverbindingen.

Overzicht knelpunten op onze wegen.

Overzicht voorzieningen/maatregelen voor;

- het openbaar vervoer,
- de fiets,
- het vrachtverkeer.

In beeld brengen van hindersituaties t.a.v. leefbaarheid, natuur en landschap en milieu. Opstellen plan van aanpak om deze knelpunten op te lossen.

Concretiseren van de mogelijkheden om wegen af te sluiten voor autoverkeer op grond van milieu-overwegingen en overwegingen van natuur en landschap; om welke wegen gaat het, welke acties zijn nodig.

Overzicht bestaande en aan te leggen carpoolplaatsen en de kosten daarvan.

Beschrijving van acties te ondernemen om te bereiken dat het Rijk tijdig zorgt voor uitbreiding van de capaciteit van de achterlandverbindingen en hoofdtransportassen.

Beschrijving van acties, nodig voor afstemming met de verschillende wegbeheerders bij de voorbereiding en realisering van maatregelen en voorzieningen.

### **Openbaar vervoer.**

Visie netwerk openbaar vervoer (o.a. h.o.v.netwerk).

Overzicht maatregelen t.b.v. doorstroming openbaar vervoer;  
- overzicht busbanen en busstroken; waar, kosten, prioriteiten,  
- aanpassing van verkeersregelinstallaties, idem.  
- overzicht maatregelen door derden.

Beschrijving te verrichten onderzoek naar introductie dan wel uitbreiding van alternatieve kleinschalige vervoersystemen (belbussen, dorpsbussen, bustaxi's en buurtbussen).

Concretisering inzet taxi's voor openbaar vervoer in het landelijk gebied; aan welke gebieden denken we, om welke kwantiteiten gaat het, welke organisatie is nodig.

Uitwerking voorstel financiële bijdragen aan experimenten.

Voorstel onderzoek verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder validen en ouderen; wat doen wij er aan, welke acties te ondernemen.

Beschrijving noodzakelijke acties om bij Rijk, gemeenten en o.v.-bedrijven realisering van ons beleid te bevorderen.

#### **Fietsbeleid.**

Onder verwijzing naar fietspadenplan 1992 (FPP '92) beschrijving inhoud programma voor verbindingen en voorzieningen.

Overweging mogelijkheden van subsidiëring van fietspaden langs niet-provinciale wegen.

Beschrijving van acties die nodig zijn om beleid van andere wegbeheerders te laten aansluiten op het provinciaal beleid.

#### **Gebiedsgewijze aanpak.**

Overzicht provinciale acties als stimulator en coördinator.  
Te verwachten ontwikkelingen bedrijfsvervoerplan provinciaal apparaat.  
O.a. bestuderen mogelijkheid van telewerken.

#### **Ruimtelijke ordeningsbeleid (lokatiekeuze woningbouw).**

Planning woon- en werklokaties in relatie tot mobiliteitsbeleid.  
Concretiseren op welke wijze voortaan bestemmingsplannen worden getoetst aan de provinciale V&V-doelstellingen.

#### **Lokatiebeleid voor werkgelegenheid en voorzieningen.**

Overzicht bereikbaarheidsprofielen.  
Beschrijving effecten op de verdere planvorming ruimtelijke ordening.  
Beschrijving wijze van inzet r.o.-instrumentarium in ons beleid m.b.t. "het juiste bedrijf/voorziening op de juiste plaats".

#### **Parkeerbeleid.**

Overzicht A- , B- en C-lokaties.  
Beschrijving van de uitwerking van fasering en normering.

**Organisatie.**

Overzicht te verschijnen thematische nota's; welke, wanneer.

Vormgeving kader voor horizontaal en verticaal overleg en afstemming.  
Uitwerking status PVVP; streekplanuitwerking, procedure.

Uitwerking relatie PVVP/vervoerregionale plannen; Provinciaal Platform.

Beschrijving consequenties standpuntbepaling Bestuur op Niveau en rapportage commissie Houben.

**Financiering.**

Overzicht benodigde investeringen o.a.;

- hoogwaardig systeem van openbaar vervoer,
- het hoofdwegennet,
- ontsluiting van nieuwe woon- en werklokaties.

Wensen t.a.v. prioriteitsstelling in overleg met betrokkenen.

Voorstel beschikbaarstelling van financiële middelen van het Rijk aan de vervoerregio's op basis van lump-sum.

Beschrijving consequenties van ons beleid voor prioriteitsstelling binnen het provinciale budget.

Beschrijving consequenties beleid voor meerjarenschema investeringen provinciale wegenprojecten.





