

REGIONAAL VERKEERS- EN VERVOERPLAN 2005-2015



Bestuur Regio Utrecht

REGIONAAL VERKEERS- EN VERVOERPLAN 2005 - 2015



Vastgesteld door het algemeen bestuur van het Bestuur Regio Utrecht op
27 oktober 2004

COLOFON

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2005-2015
is een uitgave van het Bestuur Regio Utrecht.

ADRES

Bestuur Regio Utrecht
Postbus 14107
3508 SE Utrecht

Telefoon 030-2862525
Internet www.regioutrecht.nl
E-mail rvvp@regioutrecht.nl

Dit Regionaal Verkeers- en Vervoerplan is opgesteld in overleg met de
tien BRU-gemeenten Bunnik, De Bilt, Driebergen-Rijsenburg, Houten,
IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist.

FOTO'S

Foto's zonder bronvermelding zijn gemaakt in opdracht van
het Bestuur Regio Utrecht

KAARTEN

Vista, Landscape and Urban Design, Amsterdam

ONTWERP EN OPMAAK

Pier 19, Utrecht

"Ik heb ontdekt dat alle ellende van de mensen maar één oorzaak heeft, namelijk dat zij niet in staat zijn rustig op hun kamer te blijven."

Blaise Pascal, *Pensées* (1670)

LEESWIJZER

Deze nota bestaat uit vier delen: een inleidend deel met de hoofdlijnen van het beleid, een tweede deel met een uitwerking van het beleid, een derde deel met een visie op het wegennet, de effecten van het beleid en de consequenties van de doorrekeningen. Het vierde deel bevat hoofdstukken over monitoring en een aanzet tot een uitvoeringsprogramma.

Voor een snelle oriëntatie op de inhoud is aan het begin van de nota een samenvatting opgenomen. De grote lijnen van het beleid staan in deel 1, in hoofdstuk 2. Specifieke beleids- onderwerpen, zoals het beleid ten aanzien van het autoverkeer, de fiets of het openbaar vervoer komen in de hoofdstukken 3 tot en met 10 aan bod. Ieder hoofdstuk wordt voorafgegaan door een korte samenvatting.

Vierentwintig kaarten illustreren de knelpunten en plannen van het RVVP. Op de integratiekaart, achterin dit rapport, staan de gewenste structuren voor auto, openbaar vervoer en fiets weer- gegeven. Een overzicht van alle kaarten staat op bladzijde 10.



INHOUDSOPGAVE

LEESWIJZER	4
OVERZICHT VAN DE KAARTEN	10
WOORD VOORAF	11
SAMENVATTING	13
DEEL 1 - INLEIDING EN VISIE	19
1 INLEIDING	21
1.1 Wat is het BRU?	21
1.2 Waarom een RVVP?	21
1.3 Evaluatie: terugblik op het beleid	24
1.3.1 De voorgenomen maatregelen	24
1.3.2 De doelen	25
1.4 Ontwikkelingen: de context van het beleid	27
1.4.1 Ontwikkelingen in het verkeer	27
1.4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	28
1.4.3 Maatschappelijke ontwikkelingen	29
2 VISIE OP MOBILITEIT	31
2.1 Het BRU-beleid	31
2.2 Dertien hoofdpunten van het BRU-beleid	31
DEEL 2 - UITWERKING VAN HET BELEID	37
3 RUIMTELIJKE ORDENING	39
3.1 Analyse en ontwikkelingen	39
3.2 Beleid	40
3.3 Kerngebieden: gebiedstypologie	41
3.3.1 Bereikbaarheid van kerngebieden	43
3.3.2 Vervoernetten en kerngebieden	43
3.4 Locaties voor ruimtelijke ontwikkeling	43
3.4.1 Knooppunten	46
3.4.2 Locatiebeleid	47
3.5 Maatregelen	47
4 AUTOVERKEER	49
4.1 Analyse en ontwikkelingen	49
4.1.1 De infrastructuur	51
4.1.2 BOR, MIT en Spoedwet wegverbreding	51
4.1.3 Files	54
4.2 Beleid	57
4.2.1 De kerngebieden en de autobereikbaarheid	57
4.3 Maatregelen	57
4.3.1 Netwerkvisie	59
4.3.2 Samenwerking	59

4.3.3	Prijsbeleid	60
4.3.4	Prioriteit voor de ringen	61
4.3.5	Snelheidsverlaging op de Ring Utrecht	62
4.3.6	Dynamisch verkeersmanagement	63
4.3.7	Aansluitingenplan	63
4.3.8	Rijkswegennet	64
4.3.9	Technologische vernieuwingen	64
5	FIETS	67
5.1	Analyse en ontwikkelingen	67
5.2	Beleid	69
5.3	Maatregelen	69
5.3.1	Regionaal fietsnetwerk	69
5.3.2	Verbindingen: fietsnet en kernnet	70
5.3.3	Fietsparkeervoorzieningen en diefstalpreventie	71
5.3.4	Fietsdiefstal	73
5.3.5	Fietsbewegwijzering	73
5.3.6	Doorstroming en prioriteit	73
5.3.7	Uniform en overzichtelijk	74
5.3.8	Fiets en verkeersveiligheid	74
5.3.9	Fiets en vervoermanagement	74
5.3.10	Prioriteitstelling	74
6	OPENBAAR VERVOER	77
6.1	Analyse en ontwikkelingen	77
6.1.1	De trein op het juiste spoor	77
6.1.2	Regionaal aanbod	79
6.1.3	Knelpunten	81
6.1.4	Maatregelen in uitvoering	83
6.2	Beleid	85
6.2.1	Hoofdpijnen van het beleid	85
6.2.2	Goed vervoer op alle schaalniveaus	87
6.2.3	Hoog gebruik = hoge kwaliteit	88
6.2.4	Centrumverbindingen en frequente lijnen	88
6.2.5	Sociale functie van het openbaar vervoer	88
6.3	Beheer en exploitatie	89
6.3.1	Rolverdeling in het openbaar vervoer	89
6.3.2	Marketing	89
6.3.3	Openbaar-vervoerconcessies	91
6.3.4	Geen verplichte aanbesteding	91
6.3.5	Aanbesteding sneltram	92
6.3.6	Concessie spoor	93
6.3.7	Tariefbeleid	93
6.3.8	Toegankelijkheid	94
6.3.9	Sociale veiligheid in het openbaar vervoer	97
6.4	Toekomstige openbaar-vervoerstructuur	97
6.4.1	Uitbreidingen	99
6.4.2	Aanpassen busroutes	103
6.5	Maatregelen	103
6.5.1	Maatregelen met prioriteit	103
6.5.2	Maatregelen zonder prioriteit	104

7	PARKEREN EN MOBILITEITSMANAGEMENT	105
7.1	Analyse en ontwikkelingen	105
7.1.1	Parkeren	105
7.1.2	Mobiliteits- en vervoermanagement	106
7.2	Beleid	107
7.2.1	Parkeren	107
7.2.2	Mobiliteits- en vervoermanagement	109
7.2.3	Transferia	112
7.3	Maatregelen	113
8	VERKEERSVEILIGHEID	115
8.1	Analyse en ontwikkelingen	115
8.1.1	Slachtofferongevallenconcentraties	117
8.1.2	Duurzaam Veilig 2: basis voor het nieuwe beleid	117
8.2	Beleid	119
8.2.1	Financiële consequenties	119
8.2.2	Slachtofferongevallenconcentraties	120
8.2.3	Verkeersveiligheid en openbaar vervoer	120
8.3	Maatregelen	120
8.3.1	Educatie	120
8.3.2	Voorlichting	121
8.3.3	Handhaving	121
8.3.4	Veiliger voertuigen	121
8.3.5	Organisatie	122
9	LEEFBAARHEID	123
9.1	Analyse en ontwikkelingen	123
9.1.1	Knelpunten leefbaarheid	123
9.1.2	Normering	123
9.1.3	Aanscherping van de normen	124
9.2	Beleid	125
9.2.1	De rol van het BRU	125
9.2.2	Milieu en openbaar-vervoerconcessies	125
9.2.3	Infrastructuursubsidie en milieuvorzieningen	125
9.2.4	Verkeersmilieukaart	125
9.2.5	Waterberging	126
10	GOEDERENVERVOER	127
10.1	Analyse en ontwikkelingen	127
10.1.1	Doorgaand goederenvervoer	127
10.1.2	Goederenvervoer over de weg	128
10.1.3	Vrachtauto's in de file	128
10.1.4	Vrachtauto's betrokken bij ongelukken	129
10.1.5	Externe veiligheid	129
10.1.6	De groei van het goederenvervoer	129
10.2	Beleid	129
10.3	Maatregelen	131
10.3.1	Betalend rijden	131
10.3.2	Logistieke routes voor bevoorrading en distributie	131
10.3.3	Vervoer van goederen over het water en per trein	132
10.3.4	Efficiënte bevoorrading	133
10.3.5	Veiligheid en leefbaarheid	133

DEEL 3 - INTEGRATIE

135

11	VISIE OP HET WEGENNET	137
11.1	Nuancering van het oorspronkelijke concept	138
11.2	Functie	139
11.2.1	De bereikbaarheid van kerngebieden	139
11.2.2	Belangrijke wegen voor het goederenvervoer	139
11.2.3	Wegfunctie en fiets	139
11.2.4	Wegfunctie en openbaar vervoer	141
11.3	Gebruik	141
11.4	Omgeving	141
11.5	Vormgeving	141
11.6	De kaart: visie op het wegennet	143
11.6.1	Ontwerpcriteria	143
11.6.2	De kaart	143
11.6.3	De wegbeheerders en de categoriseringskaart	143
11.6.4	De knelpunten	145
12	EFFECTEN EN CONSEQUENTIES	147
12.1	Opzet van de doorrekening	147
12.2	Effecten basisvarianten	149
12.2.1	De keuze van de vervoerwijzen	149
12.2.2	Effecten op de congestie	149
12.2.3	Conclusies	151
12.3	De RVVP-variant	152
12.3.1	Inhoud van de RVVP-variant	152
12.3.2	De effecten	153
12.3.3	Vervolgaanpak	155

DEEL 4 - MONITORING EN UITVOERINGSPROGRAMMA

157

13	MONITORING	159
13.1	Systematiek	159
13.2	Monitoring in de praktijk	160
13.3	Relatie met andere monitoringsactiviteiten	161
13.4	Groeimodel	161
13.5	Projectevaluaties	161
14	DE UITVOERING VAN HET BELEID	163
14.1	Projectenoverzicht	163
14.2	Globale raming beschikbare middelen	165
14.3	Prioriteitstelling	165
14.3.1	Algemene prioriteitstelling (benutten, beprijzen en bouwen)	165
14.3.2	Prioriteitstelling voor regionale investeringsbijdragen	166
14.3.3	Prioriteitstelling voor regionale exploitatiebijdragen	166
14.4	Infrastructuursubsidies	167
14.4.1	Huidige toetsingscriteria	167
14.5	Naar een nieuwe aanpak	167
14.5.1	De projectenparadox	168
14.5.2	Andere aanpak	168
14.5.3	GDU-plus en onderhoud	169
14.6	Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV)	170

BIJLAGE 1	DISCUSSIEPUNTEN	171
	1 Bereikbaarheidsproblemen	171
	2 Fiets en bus als oplossing	171
	3 Netwerkvisie	172
	4 Verbreden als optie	172
	5 Meer geld	172
	6 Prijsmaatregelen	173
	7 Technologische oplossingen	173
	8 Gereserveerde passages	174
BIJLAGE 2	SCHAALVERGROTING EN VERVOER	175
	1 Traditioneel drie niveaus	175
	2 Nieuwe schaalniveaus	175
BIJLAGE 3	ANALYSE VAN KERNGEBIEDEN	177
BIJLAGE 4	BETALEND RIJDEN	179
	1 Weg voor je geld?	179
	2 Prestaties Nederlands wegennet	179
	3 En zonder betalend rijden?	181

OVERZICHT VAN DE KAARTEN

1.1	Omvang van het BRU	22
3.1	Kerngebieden van het BRU	42
3.2	Toetsing potentiële bouwlocaties op verkeers- en vervoersaspecten	44
4.1	Wegprojecten MIT/BOR en Spoedwet Wegverbreding	50
4.2	Knelpunten doorstroming 1998	52
4.3	Knelpunten doorstroming 2015 bij ongewijzigd beleid	56
4.4	Functioneel wegennet	58
5.1	Doorgaande fietsroutes	68
5.2	Fietskernnet met projecten	72
6.1	Knelpunten openbaar vervoer	78
6.2	Bezetting buslijnen streekvervoer	80
6.3	Bezetting buslijnen stadsvervoer	82
6.4	Openbaar-vervoerprojecten MIT	84
6.5	Hoofdstructuur openbaar vervoer 2015	96
6.6	Openbaar-vervoerassen in de stad Utrecht	98
6.7	Openbaar-vervoerassen in de regio Utrecht	100
7.1	Gebieden met een sturend parkeerbeleid	110
8.1	Overzicht van ongevallenconcentraties (2000-2002)	118
10.1	Goederenvervoer over de weg	130
11.1	Intensiteiten wegennet 2015	140
11.2	Regionale visie op het wegennet	142
11.3	Potentiële knelpunten wegennet	144
12.1	Knelpunten doorstroming 2015 na RVVP-maatregelen	154
	Integratiekaart	183

Het RVVP bevat kaarten die een informatieve functie hebben en kaarten waarin het beleid van het BRU wordt aangegeven. In deze laatste categorie, de beleidsmatige kaarten, vallen de volgende kaarten: 3.1, 3.2, 4.4, 5.1, 5.2, 6.5, 7.1, 10.1, 11.2, 11.3 en de Integratiekaart.

WOORD VOORAF

De regio Utrecht is de draaischijf van Nederland en staat voor de uitdaging dit ook in de komende tien jaar zo te houden. Een behoorlijke opgave, want op overvolle wegen in de regio staan hardnekkige files. De groeiende behoefte aan mobiliteit uit zich in toenemend autogebruik en een flinke belasting van het openbaar vervoer. Daarnaast worden in de regio de komende jaren nog eens vele duizenden woningen en ook veel kantoren gebouwd. De regio zal alles doen om zijn economische functie te behouden en wil de druk op natuur en milieu zoveel mogelijk beperken. Bovendien zijn de financiële middelen begrensd.

Met dit Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) 2005 - 2015 presenteren wij een ambitieus en realistisch plan waarin wij voorstellen doen voor een efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur. Wij verhelderen hoe wij het aanwezige netwerk van openbaar vervoer nog beter kunnen benutten en hoe het moet worden uitgebreid. Wij zetten uiteen op welke manier wij het fietsgebruik zullen bevorderen en hoe wij mensen stimuleren selectiever gebruik te maken van de auto. Daarnaast komen ook verkeersveiligheid en leefbaarheid aan de orde.

Het BRU stelt ook een Regionaal Structuurplan (RSP) op. Dat gaat in op hoe wij de komende jaren het best kunnen omgaan met de ruimte in onze regio. Wij beantwoorden daarin vragen als waar nog woningen kunnen worden gebouwd, op welke plekken wij bedrijven kunnen huisvesten en hoe wij moeten omgaan met de natuur en het platteland. Uiteraard zijn verkeer en infrastructuur richtinggevend voor het antwoord op dergelijke vragen. Het RVVP is daarom van groot belang voor dit RSP, dat wij naar verwachting in de loop van 2005 vaststellen.

Wat ons betreft heeft het RVVP een flexibel karakter. Inzichten en maatschappelijke omstandigheden veranderen immers keer op keer en de rijksoverheid komt met nieuwe plannen. Ook kunnen de financiële mogelijkheden variëren. Nadat het Rijk de Nota Mobiliteit heeft vastgesteld, zal het RVVP daarmee in overeenstemming worden gebracht.

Voor de uitvoering van de plannen zal jaarlijks een Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer worden vastgesteld. Daarin komt te staan hoe de beschikbare middelen worden verdeeld en toegekend aan maatregelen, projecten of programma's.

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan 2005 - 2015 is klaar. Wat ons betreft kunnen wij hier nu goed mee op weg.



Yet van den Bergh



Alexander Tchernoff

Portefeuillehouders Verkeer en Vervoer

Utrecht, november 2004



SAMENVATTING

1 INLEIDING

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is verantwoordelijk voor het regionale verkeers- en vervoerbeleid en is op grond van de Planwet verkeer en vervoer verplicht een regionaal verkeers- en vervoerplan (RVVP) te schrijven. De gemeenten van het BRU zijn nauw betrokken bij het ontwikkelen van dit RVVP.

Het RVVP bouwt voort op de beleidsuitspraken in de Strategische Mobiliteitsvisie Midden-Nederland (SMV), die de diverse partijen in de Utrechtse regio hebben opgesteld. Verder sluit het RVVP aan op de beleidlijnen van het rijk. Het BRU werkt behalve aan het RVVP ook aan het Regionaal Structuurplan (RSP), waarin aangegeven wordt hoe de ruimtelijke ontwikkeling dient plaats te vinden. Vanwege voortdurende veranderingen in economie en verkeer is het nodig het beleid geregeld te actualiseren. Het RVVP en het RSP hebben betrekking op de periode tot 2015.

2 VISIE OP MOBILITEIT

Het BRU-beleid concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Omdat mobiliteitsproblemen zich al lang niet meer alleen op de spits concentreren en grootschalige uitbreidingen van infrastructuur vanwege financiële én ruimtelijke beperkingen voorlopig niet aan de orde zijn, kiest het BRU voor 'selectieve bereikbaarheid' als centrale notie. De bereikbaarheid van de ruimtelijk en economisch belangrijke kerngebieden krijgt daarbij de hoogste prioriteit. Deze bereikbaarheid heeft betrekking op alle vervoerwijzen: auto, fiets en openbaar vervoer.

Voor de toekomst wordt een forse extra groei van het autogebruik verwacht: 30% meer autokilometers voor de periode 1998 tot 2015. Dit kan het wegennet niet verwerken. De lengte van de files zal dan ook fors toenemen als er geen maatregelen worden genomen.

Hoofdpunten van het BRU-beleid zijn:

- ◆ Het mobiliteitsbeleid is niet vraagvolgend. Het autogebruik wordt door diverse maatregelen beïnvloed (o.a. gedragsverandering). Oogmerk is de spitsen te ontlasten.
- ◆ De verkeersveiligheid wordt verbeterd door het oplossen van knelpunten en het toepassen van het concept Duurzaam Veilig.
- ◆ Leefbaarheid vormt een randvoorwaarde voor de te nemen maatregelen.
- ◆ Prijsmaatregelen, onmisbaar als sturingsinstrument, worden voorbereid.
- ◆ De nadruk komt te liggen op benuttingsmaatregelen.
- ◆ De verbindingen in de Randstad (Deltametropool) worden verbeterd.
- ◆ Problemen worden opgelost door gebiedsgerichte samenwerking.
- ◆ Nieuwe technologieën worden toegepast.
- ◆ Integrale netwerkvisie is uitgangspunt.

3 RUIMTELIJKE ORDENING

Het BRU werkt momenteel ook aan een nieuw Regionaal Structuurplan (RSP). Voorafgaand aan het RSP is in de nota Structuurvisie gesteld dat er op korte termijn nog behoefte is aan locaties voor 16.000 woningen in de regio. Voor bedrijventerreinen en kantoren zijn voldoende mogelijkheden. Het verkeer en vervoer vormt een belangrijk criterium bij het vinden van woonlocaties. In het hoofdstuk ruimtelijke ordening zijn locaties getoetst op hun ligging ten opzichte van de vervoernetten en de mogelijkheden van een goede aansluiting.

Goed bereikbare kerngebieden en vervoernetten die daarop aansluiten vormen kernbegrippen in het beleid. Knooppunten van vervoernetten zijn ideale locaties voor intensieve ruimtelijke ontwikkeling. Het oorspronkelijke doel van het locatiebeleid - het juiste bedrijf op de juiste plaats - blijft uitgangspunt.

AUTOVERKEER

Er zijn de afgelopen jaren heel wat maatregelen genomen: knelpunten zijn opgelost, wegen verbreed, plannen voor spits- en plusstroken zijn ontwikkeld. Toch laat doorrekening van de verkeerssituatie zien dat de doorstroming van het autoverkeer in 2015 in de regio uiterst problematisch zal zijn. De problemen doen zich vooral voor op de Ring Utrecht, de Ring Nieuwegein en de daarop aansluitende wegen. Aanvullende maatregelen zijn dus nodig. Het beleid van het BRU richt zich op verbetering van de bereikbaarheid van de nationale, randstedelijke en regionale kerngebieden. Dit vertaalt zich in een prioriteit voor de Ring Utrecht en de Ring Nieuwegein.

Het is belangrijk de verschillende netwerken in hun onderlinge samenhang te bezien: wat zijn de maatregelen op het hoofdwegennet en welke consequenties heeft dat voor het onderliggend wegennet (en omgekeerd). Meer dan in het verleden wil het BRU het beleid op hoofd- en onderliggend wegennet op elkaar afstemmen. Overigens moeten wat verkeersveiligheid en leefbaarheid betreft wel harde randvoorwaarden worden gesteld aan het gebruik van het onderliggend wegennet.

Naast maatregelen als dynamisch verkeersmanagement, een aansluitingenplan en verbetering van de doorstroming op de ring, is prijsbeleid onmisbaar om de doorstroming voor het autoverkeer substantieel te verbeteren.



(Foto: Siebe Swart / Hollandse Hoogte)

FIETS

Het BRU ziet groot groeipotentieel voor de fiets en is dan ook van oordeel dat forse, extra investeringen verantwoord en noodzakelijk zijn. De fietsinfrastructuur moet uitgebreid en verbeterd worden. In het RVVP is een kernnet van fietsinfrastructuur opgenomen dat in de toekomst op niveau moet worden gebracht. Meer comfort, betere doorstroming, uniforme bewegwijzering en vormgeving en aandacht voor de veiligheid zijn daarbij belangrijk. Ook stallingvoorzieningen zijn noodzakelijk, vooral op knooppunten met openbaar vervoer ten behoeve van het zogenoemd ketenvervoer. Voorts zijn investeringen in diefstalpreventie nodig om het fietsgebruik te bevorderen.

6 OPENBAAR VERVOER

Het BRU voert de regie van het regionale openbaar-vervoerbeleid. Veruit het grootste deel van de BRU-begroting gaat naar het openbaar vervoer.

Belangrijkste uitgangspunt van het openbaar-vervoerbeleid is dat een goed product moet worden geleverd dat aantrekkelijk is voor nieuwe en bestaande reizigers. Dat betekent o.a. dat dienstregelingen goed worden nagekomen met snelle verbindingen. Aanbieders moeten daarbij zorgen voor een veilige omgeving en een inzichtelijk en passend aanbod tegen een redelijke prijs.

Het BRU is geen voorstander van een verplichte aanbesteding van openbaar-vervoerconcessies. In veel gevallen kunnen de zaken met vervoerbedrijven beter worden geregeld via lange-termijnafspraken. Wel kiest het BRU voor een zakelijke benadering van de vervoerbedrijven en het inbouwen van marktprikkels.

Het belangrijkste is dat de projecten die zijn gestart, goed worden afgerond en ingepast in het openbaar-vervoernet. Dit betreft de volgende grote projecten: het net van hoogwaardige openbaar-vervoerbindingen (HOV), Randstadspoor en de openbaar-vervoerterminal op Utrecht Centraal. Voor het realiseren van Randstadspoor is een aantal spoorverdubbelingen nodig in de regio.

Voorts zijn de volgende maatregelen belangrijk: snelle realisatie van de capaciteitsuitbreiding op het spoor naar het oosten (Arnhem, HST en RSS), onderzoek naar het versnellen van de treinverbindingen met Rotterdam en Den Haag (HSL-west), aanleggen van tangentverbindingen, het oplossen van doorstromingsknelpunten in de regio en het versterken van de positie van Regiotaxi Utrecht.

Wat het beheer betreft wil het BRU prioriteit geven aan marketing, kwaliteitsmanagement en reizigersinformatie.

7 PARKEREN EN MOBILITEITSMANAGEMENT

Het BRU staat een gedifferentieerd parkeerbeleid voor in ruimtelijk intensief gebruikte gebieden. Dit beleid dient regionaal te worden afgestemd. Voor de invulling van het beleid ziet het BRU o.a. mogelijkheden in gedifferentieerde parkeertarieven naar tijd, plaats en doelgroep, in vergunningenbeleid en toegangs- of verblijfsheffing. Concrete maatregelen worden uitgewerkt in de Uitwerkingsnota Parkeerbeleid.

Het BRU wil doorgaan met het ontwikkelen van transferia. Dit is voor de toekomst een belangrijk instrument om de regio bereikbaar te houden. Wel is het van belang lessen te trekken uit de ervaringen tot nu toe. Uitbreiden van kleinere voorzieningen zoals P&R-terreinen en carpoolplaatsen bieden goede mogelijkheden.

8 VERKEERSVEILIGHEID

De aantallen verkeersdoden en -gewonden vertonen de afgelopen jaren een gestaag dalende trend. Dat is echter geen reden om een minder intensief veiligheidsbeleid te voeren.

Het BRU kiest voor de implementatie van het concept Duurzaam Veilig. Binnen dit concept vindt een integrale aanpak van verkeersveiligheid plaats.

Het BRU wil samen met de gemeenten en de provincie de ambitie van Duurzaam Veilig 2 overeind houden, maar de streefdatum van 2010 verzetten naar 2015, omdat de benodigde gelden niet door het rijk worden vrijgegeven. De doelstellingen zijn afname van het aantal verkeersdoden met 25% en afname van het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden met 10% in het jaar 2015 ten opzichte van het gemiddelde in de periode 2000-2002.

Het beleid richt zich op educatie, voorlichting en handhaving. Cruciaal in het verkeersbeleid is het regionale wegcategoryeringsplan dat de basis vormt voor de inrichting van het wegennet. Functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid zijn in dit plan de sleutelbegrippen. Naast dit Duurzaam-Veiligbeleid is het nodig gevaarlijke plekken aan te pakken.

9 LEEFBAARHEID

Hoewel het BRU wettelijk geen taken heeft op het gebied van milieubeleid streeft het naar het terugdringen van de negatieve invloed van het verkeer op leefkwaliteit en milieu. Voorbeelden zijn de concessievoorwaarden voor het openbaar vervoer, waarin eisen gesteld worden aan de leeftijd van het materieel.

In de functie van subsidieverstrekker voor infrastructuurprojecten ziet het BRU erop toe dat nieuwe infrastructuur voldoet aan milieunormen. Indien inpassing van infrastructuur specifieke aanvullende voorzieningen vereist, dan is het BRU bereid deze voorzieningen mee te subsidiëren. Vanwege de toekomstige aanscherping van de normen is het BRU voorstander van het ontwikkelen van een regionale verkeersmilieukaart ten behoeve van de gemeenten.

10 GOEDERENVERVOER

Het meeste goederenvervoer in de regio is doorgaand verkeer. Daar is dus niet veel regionaal beleid op te maken. Driekwart van het goederenvervoer gaat over de weg. Het vrachtverkeer komt nu al vaak in de file te staan; bij ongewijzigd beleid wordt dit in de toekomst alleen maar vaker. Het BRU pleit voor een evenwichtige benadering van het goederenvervoer waarbij de waarde van het goederenvervoer wordt erkend en de hinder en overlast wordt beperkt. Dat wil zeggen dat gestreefd wordt naar verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer en naar een verminderde groei van het beslag op de wegcapaciteit door het goederenvervoer. Het BRU streeft naar een pragmatische aanpak en richt zich daarbij op maatregelen als betalend rijden, ontwikkeling van logistieke routes, bevordering van vervoer over water en per trein en bevordering van systemen voor efficiënte bevoorrading. Het BRU gaat onderzoek doen naar de voor het goederenvervoer onveilige situaties op de weg.

11 VISIE OP HET WEGENNET

Welke functie hebben de verschillende wegen in het BRU-gebied en welke vormgeving hoort daarbij? Welke wegen hebben vanuit regionale optiek vooral een verkeersfunctie en welke vooral een verblijfsfunctie? Om op deze vragen een antwoord te geven is in dit RVVP een visie op het wegennet ontwikkeld. Elementen die daarbij een rol spelen zijn:

- ◆ De functie. Hierbij wordt nagegaan of wegen een belangrijke rol vervullen bij het ontsluiten van de gebieden die voor het (economisch) functioneren van de regio het belangrijkste zijn, de zogenaamde kerngebieden.
- ◆ Het gebruik. Hoeveel verkeer maakt in de toekomst gebruik van een weg? Wegen met een hoge intensiteit zijn ongeschikt om een verblijfsfunctie aan toe te kennen.
- ◆ De omgeving. Welke functies zijn aan weerszijden van de weg gevestigd? Wegen waar veel aan wordt gewoond of waar andere functies aan gevestigd zijn krijgen bij voorkeur een verblijfsfunctie.
- ◆ De vormgeving. De vormgeving is van invloed op de visie, maar omgekeerd kan ook de visie op een weg invloed hebben op de vormgeving.

Op basis van deze elementen is op kaart 11.2 een visie op het wegennet weergegeven.

Gemeenten hebben de mogelijkheid deze visie nader te nuanceren door lokale aspecten in te brengen en door de aangegeven wegcategorieën nader te nuanceren.

12 EFFECTEN EN CONSEQUENTIES

Een plan moet wel de gewenste effecten hebben. Om dit te constateren zijn de maatregelen uit het RVVP doorgerekend met behulp van het verkeersmodel regio Utrecht. Daartoe zijn verschillende varianten ontwikkeld die worden vergeleken met de situatie bij ongewijzigd beleid voor hetzelfde planjaar 2015.

Enkele resultaten van de doorrekening zijn:

- ◆ Bouw van extra woningen conform de Nota Structuurvisie RSP zorgt voor een beperkte extra toename van het autogebruik met 3%. Een aantal provinciale wegen wordt extra belast door de ontwikkeling van nieuwe bouwlocaties. Er ontstaan daar doorstromingsproblemen. Dit vereist aanvullende maatregelen.

- ◆ Prijsbeleid (het variabel maken van de vaste autokosten) geeft een afname van het auto-gebruik met 10% te zien.

Op basis van de uitkomsten van een aantal berekeningen is een RVVP-variant opgesteld waarin, naast de extra woningbouw uit het RSP en de introductie van prijsbeleid, diverse infrastructuurmaatregelen zijn opgenomen voor zowel fiets, openbaar vervoer als auto. De effecten van de RVVP-variant zijn positief:

- ◆ Het aandeel van het rijkswegennet zonder files stijgt van 49% (bij ongewijzigd beleid) naar 75%.
- ◆ Voor het provinciale wegennet is de stijging van 58% naar 65%.

Met de uitvoering van de RVVP-maatregelen zullen niet alle verkeersproblemen verdwijnen. Er blijven knelpunten over die de komende tijd moeten worden opgepakt. Voorbeelden daarvan zijn: de verkeerssituatie in de steden en dorpen en de situatie bij de aansluitingen op het hoofdwegennet.

13 MONITORING

De vraag naar inzicht in ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en de effecten van het gevoerde beleid wordt steeds groter. Monitoren is een daartoe het geëigende middel. Daarom wordt een beleidsmonitor verkeer en vervoer uitgevoerd. De ontwikkelingen worden niet alleen gepresenteerd, maar ook geanalyseerd.

14 DE UITVOERING

Beleid zonder uitvoering blijft bij mooie woorden en goede voornemens. Het BRU beschouwt een daadkrachtige uitvoering van maatregelen dan ook als de belangrijkste uitdaging. Voor het realiseren van de ambities op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid is veel nodig. Niet alleen maatregelen die het BRU zelf kan nemen, maar ook maatregelen die eerder op het terrein liggen van gemeenten, provincie en rijk.

Alle maatregelen uit dit RVVP kosten tot 2015 naar schatting tussen 1,3 miljard en 2,3 miljard euro. Daar staan geraamde opbrengsten tegenover van 1 tot 1,3 miljard euro. Dit betekent dat er sprake is van een tekort en dat prioriteiten moeten worden gesteld.

Bij de uitvoering van projecten is er sprake van een paradox: alle partijen willen dat er veel maatregelen worden genomen, maar het blijkt zeer moeizaam om plannen te realiseren.

De voorbereiding van de plannen kost veelal meer tijd dan gepland en resulteert vaak ook in gewijzigde visies op projecten en andere prioriteiten. Het BRU wil daarom op zoek gaan naar methoden om gemeenten beter te faciliteren bij de voorbereiding van projecten. Dit wil het BRU doen door meer mogelijkheden voor subsidiëring aan te bieden: budgetsubsidie, programmasubsidie en/of de meer traditionele projectsubsidie.



DEEL 1

INLEIDING EN VISIE



1 INLEIDING

Het BRU is als Kaderwetgebied verantwoordelijk voor het regionale verkeers- en vervoerbeleid in de Utrechtse regio. Vanwege voortdurende veranderingen in economie en verkeer is het nodig het beleid eens in de een á twee jaar bij te stellen. Daarnaast is het BRU op grond van de Planwet verkeer en vervoer verplicht om een regionaal verkeers- en vervoerplan (RVVP) op te stellen. Het BRU werkt daarbij nauw samen met provincie en gemeenten.

Het RVVP bouwt voort op de beleidsuitspraken in de Strategische Mobiliteitsvisie Midden-Nederland en sluit aan op het nationaal beleid. Het BRU werkt - behalve aan het RVVP - ook aan het Regionaal Structuurplan (RSP), waarin aangegeven wordt hoe de ruimtelijke ontwikkeling dient plaats te vinden. Het RVVP heeft betrekking op de periode tot 2015.

1.1 WAT IS HET BRU?

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is een samenwerkingsverband op grond van de Kaderwet bestuur in verandering. Het BRU is in 1995 ingesteld om de stedelijke en regionale problematiek effectief te kunnen aanpakken. Het gebied bestond tot 31 december 2003 uit 23 gemeenten met Utrecht als kern. Sinds 1 januari 2004 is dit aantal teruggebracht tot tien, namelijk de gemeenten die het stadsgewest Utrecht vormen (zie kaart 1.1).

Het BRU is verantwoordelijk voor het regionale verkeers- en vervoerbeleid in de Utrechtse regio. De taken van het BRU zijn:

- ◆ Het formuleren en vastleggen van het regionaal verkeers- en vervoerbeleid.
- ◆ Het aansturen en financieren van het regionaal en lokaal openbaar vervoer.
- ◆ Het vaststellen van de voorwaarden voor de concessies voor de vervoerbedrijven en verlenen van subsidies voor onrendabele vervoerdiensten.
- ◆ Het verlenen en beheren van subsidies aan overheden voor infrastructuur in het BRU-gebied.¹

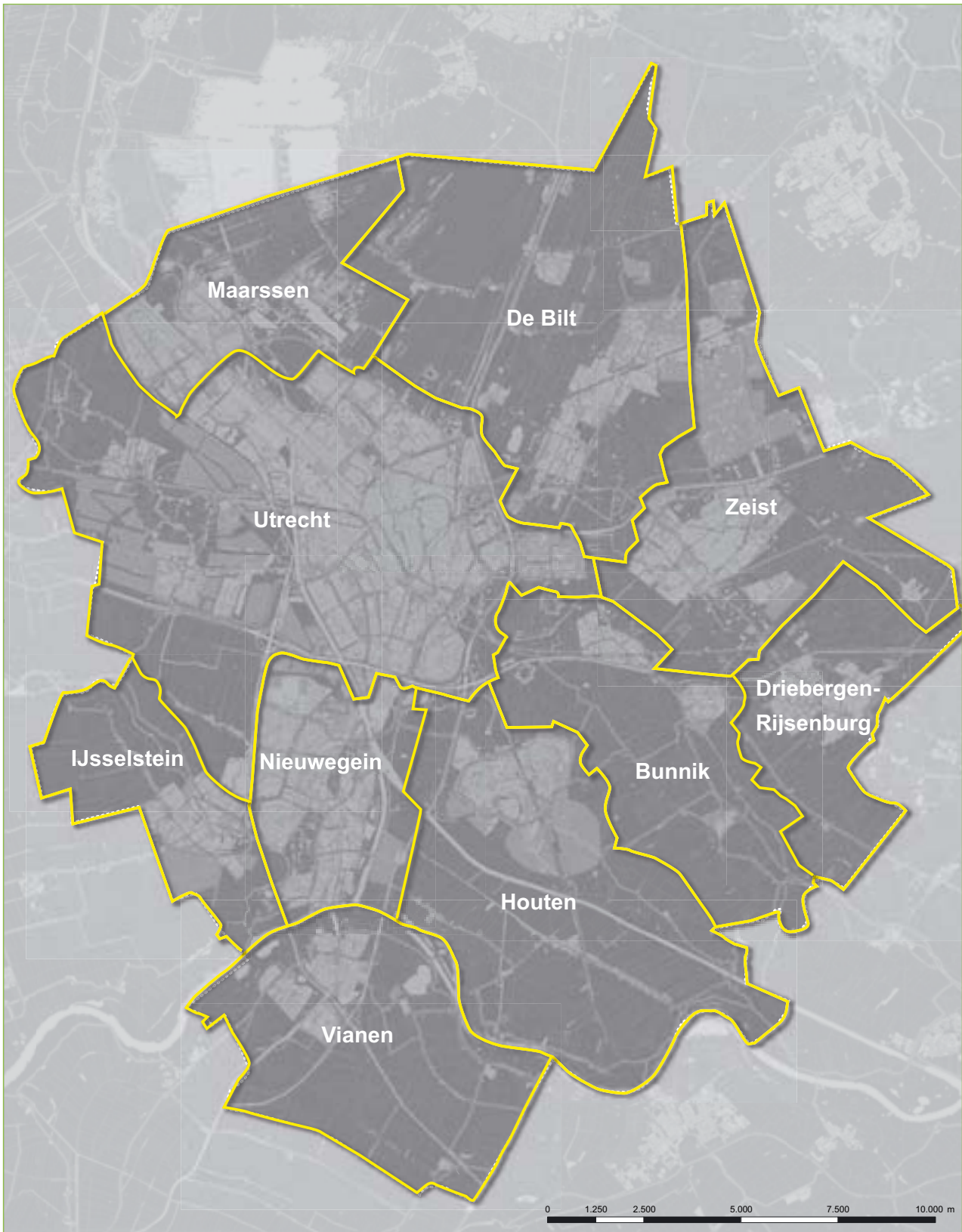
1.2 WAAROM EEN RVVP?

Economie en verkeer veranderen voortdurend. Zonder extra maatregelen loopt het verkeer - vooral het autoverkeer - in en om de spits vast. Dit vergt aanpassingen van het beleid en een goede samenwerking tussen alle partijen: de overheden (rijk, provincie, BRU en gemeenten), het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Daarom is het nodig het beleid eens in de een á twee jaar bij te stellen.

Daarnaast is er een wettelijke verplichting. De Planwet verkeer en vervoer schrijft het BRU voor om in aansluiting op het nationale beleid een regionaal verkeers- en vervoerplan (RVVP) op te stellen.

Ter voorbereiding op het RVVP heeft het BRU de Perspectievennota RVVP opgesteld. Deze is in juli 2002 vastgesteld door het algemeen bestuur van het BRU.

¹ Ten gevolge van de decentralisatie kan het BRU subsidies verlenen aan projecten tot een bedrag van € 112,5 miljoen.



1.1 OMVANG VAN HET BRU

VERHOUDING BRU EN PROVINCIE

Ook de Provincie Utrecht heeft een verkeers- en vervoerplan: het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU). Hoewel dit plan zich uitspreekt over het door de provincie gewenste beleid voor de gehele provincie, heeft het alleen wettelijke status voor het gebied van de provincie buiten het BRU-gebied. Beide plannen zijn echter nauw aan elkaar verbonden.

Niet alleen vanwege de verstrengeling van de verkeersproblematiek, maar ook omdat de provincie wegbeheerder is van een substantieel deel van de infrastructuur in het BRU-gebied. Daarom stemmen BRU en provincie beide plannen op elkaar af.

VERHOUDING BRU EN GEMEENTEN

Het BRU is van en voor de gemeenten: de gemeenten vormen het bestuur van het BRU. Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeenten en dat van het BRU zijn goed op elkaar afgestemd. Het RVVP kan voor de tien BRU-gemeenten ook als lokaal mobiliteitsplan fungeren; zij zijn niet verplicht een eigen verkeers- en vervoerplan op te stellen. Doen zij dat wel, dan dient dat aan te sluiten bij het RVVP.

Een aantal gemeenten heeft een eigen, recent opgesteld verkeers- en vervoerplan, of heeft een plan in voorbereiding, zoals Zeist, De Bilt en Utrecht. Deze plannen zijn gebruikt als input voor het RVVP. Overigens kunnen de keuzes in het RVVP leiden tot aanpassing van de lokale beleidsplannen.

STRATEGISCHE MOBILITEITSVISIE MIDDEN-NEDERLAND

In het kader van de afstemming tussen provincie en BRU is ook de Strategische Mobiliteitsvisie Midden-Nederland (SMV) opgesteld. Deze visie biedt een gemeenschappelijk vertrekpunt voor de eigen plannen van genoemde overheden.

Het voorliggende RVVP bouwt voort op de beleidsuitspraken in de SMV. Deze uitspraken zijn in de thema's geconcretiseerd, uitgewerkt en aangevuld. Op de strategische vragen is impliciet antwoord gegeven. In de SMV zijn getalsmatige kwaliteitsniveaus opgenomen voor auto, openbaar vervoer, fiets, goederenvervoer, knooppunten en leefbaarheidaspecten. Deze waarden zijn vaak niet geschikt om afzonderlijke beleidsonderdelen, maatregelen en projecten bij voorbaat te toetsen. Het BRU beschouwt deze getallen dan ook als streefwaarden, die nuttig zijn bij de evaluatie en monitoring van het beleid.

NATIONAAL BELEID

Aanleiding voor het opstellen van een nieuw RVVP is het *Nationaal Verkeers- en Vervoerplan* (NVVP) van het tweede kabinet-Kok. Dit plan is echter verworpen door de Tweede Kamer vanwege de financiële onderbouwing en de prijsmaatregelen (kilometerheffing) die er onderdeel van uitmaakten. Een nieuw plan staat inmiddels op stapel: *de Nota Mobiliteit*.

Vooruitlopend op deze nieuwe Nota heeft het BRU met het RVVP een instrument in handen waarmee, in samenwerking met de andere Kaderwetgebieden, het nationale beleid beïnvloed kan worden. Niettemin moet rekening worden gehouden met nieuwe en afwijkende beleidsvoornemens in de Nota Mobiliteit. Zo nodig zal het RVVP daaraan worden aangepast.

REGIONAAL STRUCTUURPLAN

Het BRU werkt - behalve aan het RVVP - ook aan het Regionaal Structuurplan (RSP). In dit RSP geven het BRU en de BRU-gemeenten aan op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling van de regio dient plaats te vinden: wat zijn de ambities en hoe kunnen deze worden gerealiseerd. Een belangrijke opgave daarbij is het bepalen van locaties voor woningbouw en bedrijven. Uit het oogpunt van verkeer en vervoer moeten deze locaties goed bereikbaar zijn voor alle vervoerwijzen en moet worden gezocht naar locaties die geen of weinig extra infrastructuur nodig hebben. Vanuit de ruimtelijke ordening is het belangrijk de ontsluiting van de locaties te kunnen garanderen en de ambities op het gebied van bereikbaarheid te kunnen realiseren.

In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

Net als voor het RVVP heeft het RSP betrekking op de periode tot 2015. Het BRU acht het essentieel dat de ruimtelijke ontwikkelingen en de verkeerskundige uitgangspunten op elkaar worden afgestemd. Het synchroon laten lopen van beide procedures is zeer bevorderlijk voor die afstemming.

1.3 EVALUATIE: TERUGBLIK OP HET BELEID

Het mobiliteitsbeleid van alle overheden, waaronder ook het BRU, is de afgelopen jaren gericht geweest op het bevorderen van **bereikbaarheid, verkeersveiligheid** en **leefbaarheid**. Ombuiging van de groei van het autogebruik was de strategie om dat te bereiken. Volgens de voorspellingen zou het autogebruik bij ongewijzigd beleid zeer fors toenemen. Zo fors dat het autosysteem zou vastlopen, met alle (economische) schade van dien.

Het beleid bestond uit een pakket van honing- en azijnmaatregelen. Honingmaatregelen om automobilisten over te halen de fiets of het openbaar vervoer te nemen of te carpoolen. Azijnmaatregelen om het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken: betalend rijden, stringent parkeerbeleid. Behalve deze gedragsbeïnvloedende maatregelen was ook een uitbreiding van het wegennet noodzakelijk. Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid en het reduceren van uitstoot van schadelijke stoffen en de geluidhinder waren belangrijke doelstellingen van het beleid.

1.3.1 DE VOORGENOMEN MAATREGELEN

Veel van de voorgenomen maatregelen uit het SVVII van het rijk en het oude RVVP zijn uitgevoerd of in uitvoering.

- ◆ De capaciteit op het spoor is uitgebreid. Dit betreft: aanleg van ongelijkvloerse kruisingen aan de noordkant van station Utrecht, aanleg van extra perrons op Utrecht CS, een ongelijkvloerse kruising bij Woerden en spoorverdubbeling ten westen van Woerden, spoorverdubbeling Utrecht CS - Blauwkapel. Voorts zijn diverse projecten in uitvoering, zoals de spoorverdubbeling Utrecht - Amsterdam. Het traject Vleuten - Amsterdam-Rijnkanaal zal binnenkort starten.
- ◆ Nieuwe stations zijn geopend (Houten Castellum en Leidsche Rijn Terwijde).
- ◆ De frequentie van trein (met name de sneltreinen naar de grote steden) en bus in de regio is verhoogd (zie hoofdstuk 6).
- ◆ De HOV-as door de stad is aangelegd en de beschikking voor de twee HOV-assen naar Leidsche Rijn is afgegeven.
- ◆ Lokale infrastructuur, zoals de Prins Clausbrug en de Rondweg Houten Zuid is gerealiseerd.
- ◆ Carpoolplaatsen, P&R-terreinen en een transferium (Westraven) zijn aangelegd.
- ◆ De accijnzen op benzine zijn verhoogd (kwartje van Kok).
- ◆ Het betaald parkeren is aanzienlijk uitgebreid, vooral in de stad Utrecht.
- ◆ (Snel-)wegen zijn uitgebreid, bijvoorbeeld de A12 tussen Utrecht en Bunnik en de A2 ten zuiden van Utrecht (inclusief de tweede Lekbug).
- ◆ Gevaarlijk situaties zijn aangepakt (aanleg van veel rotondes en andere verkeersveiligheidsvoorzieningen).



Naast het realiseren van projecten zijn er harde afspraken gemaakt over het verwezenlijken van projecten, zoals de A2 (verlegging en aanleg van parallelbanen) en aansluiting Leidsche Rijn op de A12. Wel duurt realisatie van de maatregelen vaak veel langer dan oorspronkelijk is gepland. Dit betekent dat realisatie van beleid een kwestie is van lange adem en van continuïteit. Door de nodige vasthoudendheid zijn de afgelopen jaren concrete afspraken gemaakt over de realisatie van een aantal maatregelen. Opvallend is dat de verschillende overheden elkaar de laatste jaren beter weten te vinden door samen specifieke, samenhangende problemen te analyseren en naar een oplossing te zoeken. Voorbeelden daarvan zijn A12 BRAVO (Utrecht - Woerden), A12 SALTO (Utrecht - Bunnik) en het samenwerkingsproject dat, in navolging van Haaglanden, onder de naam Luteijn wordt uitgevoerd.

1.3.2 DE DOELEN

Analyse van de verkeerssituatie en de ontwikkelingen vindt jaarlijks plaats in de Beleids-effect Rapportage verkeer en vervoer (BER). Op basis van deze BER (inclusief eerdere versies) kan een aantal conclusies worden getrokken.

In het RVVP van 1989 en het SVVII (1989) zijn zeer veel kwantitatieve doelen gesteld voor het verkeers- en vervoerbeleid. De belangrijkste daarvan zijn:

- ◆ De groei van het autogebruik mag in de periode 1986 - 2010 maximaal 35% zijn (tussendoel voor 2000 is 20%).
- ◆ De filekans op achterlandverbindingen mag maximaal 2% zijn en op andere autosnelwegen 4%. Voor het onderliggend wegennet zijn geen doelstellingen geformuleerd.
- ◆ Een groei van het openbaar vervoer met 115% (1987-2005) en 180% (1987-2015); dit betekent ruim een verdubbeling tot 2005 en bijna een verdrievoudiging tot 2015.
- ◆ Een toename van het aantal fietsritten met 50% voor de periode 1987 - 2005.
- ◆ Het aantal verkeersdoden is afgenomen met 25% in 2000 en 50% in 2010 en het aantal verkeersgewonden is afgenomen met 25% respectievelijk 40%.
- ◆ Een afname van de geluidsoverlast door het verkeer en de uitstoot van diverse schadelijke stoffen (diverse doelstellingen).

HET AUTOGEBRUIK IS HARD GEGROEID

De groei van het autogebruik is in de afgelopen periode niet omgebogen; er heeft in de periode 1986-2002 een groei van het autoverkeer in de provincie Utrecht met circa 45% plaatsgevonden en voor 2015 wordt nog een verdere groei verwacht tot in totaal ca. 65%. Het gevolg van deze extra groei is onder andere meer en langere files. De bereikbaarheid voor het autoverkeer is dus niet verbeterd, ondanks de aanleg en verbreding van diverse wegen. Gegevens over de filekansen zijn niet bekend, maar aangenomen mag worden dat de doelstellingen niet zijn gehaald. In hoge mate bepalend voor de toename van de mobiliteit is de groei van het aantal inwoners (+10% sinds 1990²) en arbeidsplaatsen (+45% sinds 1990) in de regio. Mede door de economische groei is het aantal personenauto's toegenomen met 40%; voor bedrijfsauto's is dat bijna 80%. Het aantal motorfietsen is verdrievoudigd in de laatste elf jaar.

OPENBAAR VERVOER HAALT AMBITIEUZE DOELSTELLINGEN NIET

Het gebruik van het openbaar vervoer (met name de trein) is toegenomen als gevolg van de studentenkaart en uitbreiding van het aanbod. Voor de periode 1987 -2002 is het gebruik van de trein in de provincie Utrecht gegroeid met 115% en van bus en tram met 25%. Totaal geeft dit voor het openbaar vervoer een groei van circa 80% over de genoemde periode. Overigens is het treingebruik de laatste jaren gedaald, onder andere door kwaliteits- en capaciteitsproblemen. Ondanks de hoge stijging van het gebruik van het openbaar vervoer worden de ambitieuze doelstellingen niet gehaald.

2 Cijfers uit de Beleids-effectrapportage Verkeer en Vervoer Utrecht 2003 en BER's van eerdere jaren. Overigens hebben de cijfers betrekking op de provincie Utrecht en is Vianen in de beschouwde periode onderdeel gaan uitmaken van de provincie.

FIETS KOMT IN DE BUURT VAN DE DOELSTELLING

Het gebruik van de fiets is gestegen van 0,8 miljard reizigerskilometers per jaar naar 1,1 miljard in 2002, kortom 38%. De laatste jaren is het fietsgebruik redelijk stabiel. Het halen van 50% groei in 2005 is zeer wel mogelijk.

TUSSENDOELEN GEHAALD VOOR VERKEERSVEILIGHEID

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn goede resultaten geboekt in de afgelopen periode:

- ◆ Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is van 45 in 1986 gedaald naar 15 in 2000. Dat is een daling van 67%, ruim meer dan het tussendoel van 25% in 1986. Wel moet worden aangetekend dat het jaar 2000 een uitzonderlijk "veilig jaar" was.
- ◆ Het aantal zwaargewonden is sinds 1986 gedaald van 511 naar 380 (2000), een daling van 25%. Dit is exact conform de doelstelling.

Op het gebied van verkeersveiligheid zit het beleid op het goede spoor, de opgave is om de ontwikkeling te continueren. In hoofdstuk 8 wordt nader ingegaan op de ontwikkelingen rond verkeersveiligheid.

EEN DIVERS BEELD VOOR DE UITSTOOT VAN SCHADELIJKE STOFFEN

De uitstoot van schadelijke stoffen laat een wisselend beeld zien: voor sommige stoffen is een verbetering waar te nemen en voor andere juist een verslechtering (fijn stof en CO₂). Overschrijding van normen doet zich veelal voor in en om de stad Utrecht. Voor wat de geluidshinder betreft zijn de maatregelen (afscherming, toepassing van stil asfalt) voor een groot deel teniet gedaan door de toename van de verkeersintensiteiten en een toename van het gewicht van de auto's.

DE CONCLUSIES SAMENGEVAT

ASPECT	DOELSTELLING GEHAALD?	TOELICHTING
Groei autogebruik	Nee,	Groei is twee keer zo hoog geweest
Files	Waarschijnlijk niet	Gegevens over filekansen ontbreken
Groei OV	Nee	Wel forse groei door studentenkaart, maar groei stagneert de laatste jaren
Groei fietsgebruik	Is wel mogelijk	Doel voor 2005 is nog bereikbaar
Verbetering verkeersveiligheid	Ja	Reductie verkeersdoden is zeer hoog
Uitstoot schadelijke stoffen	Divers beeld	Doelstelling voor sommige stoffen wel gehaald; voor andere niet.

Specifiek Utrechts

De Utrechtse regio wijkt - waar het om oorzaken van de files gaat - nogal af van de rest van Nederland. In de eerste plaats is er geen regio in Nederland die zoveel doorgaand verkeer kent als de Utrechtse. Ter illustratie: op de Utrechtse Ring is het aandeel doorgaand verkeer ongeveer 30% tot 50%, terwijl dat bijvoorbeeld op de Amsterdamse Ring maximaal 20% is. Voor de trein geldt een vergelijkbare situatie. De Utrechtse regio heeft daarmee een belangrijke poortfunctie voor de Randstad. Maar de consequentie van deze constatering is wel dat de kwantiteit en de intensiteit van het verkeer minder is te beïnvloeden door regionale maatregelen. Deze hoge percentages geven ook het grote belang aan van een goede doorstroming op het Utrechtse hoofdwegennet, niet alleen voor de regio, maar voor de hele Randstad.

In de tweede plaats is er geen regio in Nederland (met uitzondering van Flevoland) die een zó sterke groei heeft doorgemaakt op het gebied van economie, arbeidsplaatsen en woningbouw. Door deze groei is de inkomende pendel van de Utrechtse regio de afgelopen periode fors toegenomen.

1.4 ONTWIKKELINGEN: DE CONTEXT VAN HET BELEID

Nieuw beleid voor de regio Utrecht is vanzelfsprekend geen losstaand gegeven: het wordt geformuleerd binnen de randvoorwaarden van maatschappelijke en politieke ontwikkelingen. Voorbeelden zijn een groeiende mobiliteit, een verhoogde druk op de leefbaarheid en beperkte financiële middelen. Daarnaast eisen ruimtelijke ontwikkelingen - de Deltametropool, Vinex-locaties - en verschuivingen in de maatschappelijke structuur hun aandacht op.

1.4.1 ONTWIKKELINGEN IN HET VERKEER

MOBILITEITSGROEI

In de afgelopen periode is de mobiliteit fors gegroeid en die groei zet in de toekomst door. Voor de Utrechtse regio wordt een toename van het autogebruik verwacht van 1,6% per jaar. Dat lijkt niet veel, maar voor de periode 1998 tot 2015 betekent dat een toename met 30%. De groeicijfers voor het openbaar vervoer en de fiets liggen lager: 20% (ca. 1,1%/jaar) respectievelijk 11% (ca. 0,7% per jaar).

TNO verwacht landelijk bij ongewijzigd beleid voor de periode 1997 tot 2020 een groei van het autogebruik met 61% (bijna 2,2% per jaar). Voor de totale mobiliteit (inclusief openbaar vervoer en fiets) wordt in die periode een groei van 40% verwacht³.

Oorzaken van de groei

Het autogebruik is meer gegroeid dan in het verkeers- en vervoerbeleid was voorzien. Dit heeft een aantal oorzaken:

- ◆ toenemend autobezit door de groeiende welvaart;
- ◆ toename van het aantal inwoners en vooral van het aantal banen (bijna 50% in ruim tien jaar);
- ◆ gezinsverdunding, waardoor gemiddeld steeds minder mensen in een woning wonen;
- ◆ toenemende arbeidsparticipatie;
- ◆ een periode van hoogconjunctuur, waardoor ook zakelijke verplaatsingen zijn toegenomen;
- ◆ taakverwevenheid, waardoor meerdere activiteiten worden gecombineerd in één verplaatsing (van huis, via de crèche, naar het werk en dan na een zakelijke rit, via de supermarkt weer naar huis). Hiervoor leent de auto zich beter dan het openbaar vervoer.
- ◆ toenemende verplaatsingsafstanden, bijvoorbeeld voor woon-werk- en woon-winkelverplaatsingen, waardoor de fiets in mindere mate een alternatief is. Dit is o.a. een gevolg van een doorgaande arbeidsspecialisatie.

Enkele van deze oorzaken nemen af, bijvoorbeeld de bevolkingsgroei. Andere gaan op lagere termijn onverminderd door (gezinsverdunding, arbeidsparticipatie, verplaatsingsafstanden).

VERKEERSVEILIGHEID

Ondanks de goede resultaten blijft het aantal slachtoffers hoog. Nieuwe initiatieven zijn daarom nodig om dit aantal verder omlaag te brengen. Veel aandacht gaat uit naar de aanleg van 30 km/u-gebieden, maar veel ongevallen vinden plaats op 50 en 80 km/u-wegen. Daar liggen dus mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast is het concept van Duurzaam Veilig ontwikkeld om dit beleid te ondersteunen.

LEEFBAARHEID

Onder leefbaarheid vallen zaken als geluidhinder, uitstoot van schadelijke stoffen en lucht-, bodem- en oppervlaktewaterverontreiniging. Maar dat geldt ook voor doorsnijding en versnippering van natuur en landschap, alsmede barrièrewerking en oversteekbaarheid van drukke wegen en vervoer van schadelijke stoffen. Ten slotte zijn ook lichtverstoring, trillingen, energiegebruik en geuroverlast aspecten die een belangrijke rol spelen bij de leefbaarheid.

3 Bron: www.verkeerskunde.nl

Voldoen aan de wettelijke en beleidsmatige normen voor leefbaarheid vormt een forse opgave. Vooral nog is het betrekkelijk goed gesteld met de leefbaarheid in de Utrechtse regio. De regio wil de pluspunten handhaven en uitbouwen.

FINANCIËN

In korte tijd zijn de financiële vooruitzichten voor infrastructuur en openbaar vervoer slechter geworden als gevolg van de recente recessie en de moeilijke situatie van de rijksfinanciën. Inmiddels zijn verdergaande bezuinigingen en vertraging van de uitvoering van maatregelen aangekondigd in de rijksbegroting 2004. Het rijk legt prioriteiten bij het onderhoud van de rijkswegen en het spoor: "eerst houwen dan bouwen". Deze ontwikkelingen hebben vooral consequenties voor de spoorverdubbelingen die nodig zijn voor Randstadspoor. Hierdoor wordt de realisatie van Randstadspoor vertraagd. Overigens kunnen wel delen van Randstadspoor worden uitgevoerd.

Voor de uitvoering van het RVVP betekent dat beperking van de financiële armslag. Daarom wordt scherp gelet op het rendement van maatregelen en worden ze geprioriteerd. In dit concept wordt in hoofdstuk 12 ook ingegaan op de financiële consequenties en de speelruimte.

1.4.2 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De ruimtelijke structuur en de ruimtelijke ambities zijn in hoge mate bepalend voor het bereikbaarheidsbeleid van de regio. Anderzijds is de bereikbaarheid door de eeuwen heen mede bepalend geweest voor de ruimtelijke structuur en de ontwikkelingsmogelijkheden van verschillende gebieden. Zo heeft de Utrechtse regio altijd geprofiteerd van de goede bereikbaarheid per boot, trein en auto.

De ruimtelijke uitdagingen zijn ingebed in *landelijke* ruimtelijke ontwikkelingen als de Deltametropool, in *regionale* ontwikkelingen als de bouw van Vinex-locaties en in plannen voor de regio zoals het Regionaal Structuurplan (RSP).

DELTAMETROPOOL

De regionale overheden en de grote steden in de Randstad willen dat het stedelijk gebied van de Randstad zich ontwikkelt tot een attractieve en dynamische regio die zijn plaats opeist in Europa: de Deltametropool. Om deze rol te kunnen spelen moet ook de Utrechtse regio ruimte bieden aan de uitbreidingsbehoefte van bedrijven en bewoners. Daarbij hoort een goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem met goede verbindingen op zowel internationaal, nationaal als regionaal niveau. Om de Deltametropool economisch op de kaart te houden zijn goed functionerende nationale en internationale verbindingen door Utrecht van levensbelang.

VINEX-LOCATIES EN VERKEER

In het afgelopen decennium is het aantal inwoners en vooral de werkgelegenheid fors gegroeid in de regio. Ook voor de toekomst wordt een verdere toename van vooral de werkgelegenheid verwacht. Een belangrijke groeiplek is uiteraard Leidsche Rijn, waar in totaal circa 30.000 woningen worden gebouwd in de periode tot 2015. Verkeerskundig betekent dit een grote opgave, waarbij de A2 moet worden verlegd in een tunnel, de spoorlijn Vleuten - Utrecht verdubbeld, stations gebouwd, aansluitingen gewijzigd, fietsverbindingen aangelegd, enz. Gezien het grote aantal instanties dat bij de verschillende projecten is betrokken, zijn de projecten zeer complex.

Kleiner en daardoor overzichtelijker is Houten-Zuid met ruim 7000 woningen. Ook deze locatie heeft verkeerskundig consequenties, vooral voor de aansluiting van Houten op de A27. Deze aansluiting wordt door de toevoeging van woningen en werkgelegenheid overbelast. Daarom wordt nagegaan of de ontsluiting van Houten richting A12 verbeterd kan worden uiterlijk in 2010. Voor beide locaties verloopt het realiseren van de infrastructuur voor het openbaar vervoer zeer moeizaam. Dit heeft zowel betrekking op de realisatie van het HOV tussen Leidsche Rijn en Utrecht als op de realisatie van de stations Houten Castellum en Utrecht Terwijde. Voor beide stations was de nodige bestuurlijke druk vereist. In beide gevallen is voor een tijdelijk station



(Foto: R. Lubberdink.)

gekozen. Houten Castellum is zelfs via een tram alleen maar met station Houten verbonden. Het BRU had de voorkeur voor een oplossing waarbij de reiziger van meet af aan goede stations en goede verbindingen krijgt aangeboden.

RVVP EN RSP

Een van de belangrijkste opgaven van het RSP is het vinden van goede locaties voor de becijferde behoefte aan wonen en werken. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

Door gelijktijdig te werken aan RSP en RVVP is het mogelijk ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoerbeleid goed op elkaar af te stemmen. Het is van belang dat locaties worden gekozen die goed bereikbaar zijn voor alle verkeerssoorten: auto, openbaar vervoer en fiets.

Het RSP kijkt echter naar meer dan verkeer alleen. In de afwegingen spelen ook landschap, stedenbouw en economie een rol.

De belangrijkste bevindingen uit het proces tot nu toe zijn:

Door ruimtelijke ontwikkelingen neemt de mobiliteit toe. Over de hele regio beschouwd maakt het daarbij nauwelijks uit welke locaties worden gekozen. Dit komt doordat de toevoeging ten opzichte van de bestaande locaties maar zeer gering is. Per locatie echter kunnen de specifieke gevolgen voor het verkeer erg groot zijn.

Geredeneerd vanuit de auto zijn vrijwel alle assen overbelast, zodat er vanuit dat perspectief geen specifieke assen kunnen worden benoemd waar verstedelijking wel of juist niet plaats zou moeten vinden.

De rijksbudgetten voor maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer zijn zo gering en de lijst met gewenste projecten is zo groot dat er op basis van de huidige inzichten rekening mee moet worden gehouden dat tot 2015 geen subsidies voor nieuwe infrastructuur beschikbaar zijn. Kortom: de ontsluiting van de locaties zal grotendeels ten laste van de grondexploitatie van de te ontwikkelen locaties komen.

1.4.3 MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN

De belangrijkste trends in maatschappelijke ontwikkelingen zijn schaalvergroting, verschuiving, specialisatie en internationalisering. We lichten ze hierna toe.

SCHAALVERGROTING

Er ontstaan grootschalige, geconcentreerde gebieden, veelal gericht op één of een beperkt aantal functies (scholen, ziekenhuizen, universiteiten, winkelgebieden zoals meubelboulevards, theaters, fabrieken en kantoren).



VERSCHUIVING

Stedelijke functies en activiteiten verschuiven van het centrum van het stedelijk gebied naar buiten. Dit geldt niet alleen voor industrie, maar ook voor wonen en recreëren. Daar staat tegenover dat er ook ontwikkelingen binnen de steden plaatsvinden.

SPECIALISATIE

Er treedt een steeds verdergaande specialisatie op in bedrijvigheid en arbeidsmarkt. Ook ten aanzien van winkels en recreatie is een dergelijke trend waar te nemen.

INTERNATIONALISERING

Afstemming van markten, regelgeving en instituties binnen de EU leidt tot verdergaande internationalisering.

Mobiliteit en culturele ontwikkeling

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (RWS-AVV) heeft in 2002 een onderzoek laten doen naar trends in mobiliteit op basis van de tijdsbesteding, getiteld 'Mobiliteit door de tijd'. Conclusies van dit onderzoek zijn:

Leefpatronen:

- ◆ Activiteiten rond arbeid, zorg en winkelen leiden nog steeds tot pieken in het autogebruik. Deze pieken vlakken echter wel langzaam af.
- ◆ De auto is een soort smeermiddel voor de 'taakcombineerder'; hierdoor wordt een combinatie van taken mogelijk en makkelijker.
- ◆ Het aantal autoritten in de ochtendspits neemt toe, vooral voor het brengen van kinderen naar school en crèche.
- ◆ Er is een toename van de tijd besteed aan winkelen in de avond voor zowel deeltijders als voltijders. De grenzen (voor negen en na vijven) worden meer gebruikt voor winkelen en zorg.

Vergrijzing en mobiliteit:

- ◆ In de loop der jaren worden ouderen in hun vrije tijd actiever en automobieler.
- ◆ Het gebruik van het openbaar vervoer door ouderen neemt af.
- ◆ De groeiende groep van de 75-plussers ondervinden door fysieke beperkingen belemmeringen in hun actieradius.

Belevingscultuur:

- ◆ Mensen verrichten binnen dezelfde tijd meer activiteiten op verschillende plaatsen.
- ◆ Vrije tijd is een schaars goed. Voor een optimale invulling ervan zijn mensen bereid steeds meer te betalen en te reizen.
- ◆ In de vrije tijd is de auto veruit het meest populaire vervoermiddel.

Thuis telewerken:

- ◆ 20% tot 25% van de werkenden heeft de mogelijkheid om thuis te telewerken en maakt wel eens gebruik van deze mogelijkheid.
- ◆ Telewerken lijkt meer te worden gebruikt om extra te kunnen overwerken dan om reistijd en/of files te mijden. De positieve effecten op het verminderen van de files valt daarom nog tegen.

Al deze ontwikkelingen hebben consequenties voor het verkeer en vervoer. Zo mag er een toename worden verwacht van de verplaatsingsafstanden en van de kriskrasrelaties. Ook worden internationale verbindingen belangrijker. Voor de Utrechtse regio vertalen deze ontwikkelingen zich vooral in een schaalvergroting van het regionale openbaar vervoer: aanleg van Randstadspoor en de HOV-assen.



2 VISIE OP MOBILITEIT

Het BRU-beleid concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Geconstateerd wordt dat mobiliteitsproblemen zich al lang niet meer alleen tijdens de spits voordoen. Uitbreidingsmogelijkheden zijn - vanwege financiële én ruimtelijke beperkingen - slechts zeer beperkt aan de orde. Het BRU pleit daarom voor 'beheerste mobiliteit', in overeenstemming met de 'beheerste dynamiek' die het BRU voor ogen staat bij het Regionaal Structuurplan.

2.1 HET BRU-BELEID

De oude doelen uit het SVVII en het RVVP uit 1995 hebben niets aan actualiteit ingeboet. Nog steeds is het nodig bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Dit blijven daarom ook de leidende principes voor het verkeers- en vervoerbeleid van het BRU. Het BRU streeft naar een bereikbare, veilige en leefbare regio.

De financiële middelen voor het verkeers- en vervoerbeleid zijn beperkt. Daarom heeft het in de visie van het BRU geen zin grootse ambities op te nemen als vanaf het begin duidelijk is dat ze onbetaalbaar zijn. Een regio zonder files, zonder ongevallen en zonder overlast is in ieder geval tot 2015 een illusie. Wel geven de doelen een richting aan waarin het BRU zich wil bewegen. Daarnaast zijn natuurlijk draagvlak en effectiviteit van de maatregelen belangrijk. Het beleid van het BRU dient derhalve realistisch te zijn.

In het verleden zijn te veel projecten blijven steken in goede voornemens waardoor ze, hoewel er in sommige gevallen wel geld voor beschikbaar was, niet werden uitgevoerd. Ondanks de financiële krapte is het toch mogelijk het nodige te doen. Samen met andere overheden wil het BRU op zoek naar slimme constructies om maatregelen te realiseren.

De hoofdlijnen zijn samengevat in elf punten in 2.2; in deel 2 van deze nota worden deze verder uitgewerkt.

2.2 DERTIEN HOOFDPUNTEN VAN HET BRU-BELEID

Het BRU-beleid laat zich samenvatten in dertien aandachtspunten die hieronder kort uiteengezet worden. Rode draad in dat beleid is dat het BRU zich uitspreekt tegen het ongelimiteerd faciliteren van de vraag naar verkeer en vervoer en uitdrukkelijk kiest voor **selectieve bereikbaarheid**. Prioriteit wordt gegeven aan betere benutting van het bestaande net, verschuiving van verkeersdruk naar perioden buiten de spits en bereikbaarheid van kerngebieden.

SELECTIEVE BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT

De Utrechtse regio streeft naar een goede bereikbaarheid. Dit betekent echter niet dat elk deel van de regio een zelfde niveau van bereikbaarheid met alle vervoerwijzen zou moeten hebben. Zo is het functioneren van het centrum van Utrecht (inclusief Jaarbeurs, kantoren en binnenstad) van nationaal belang, terwijl dat niet het geval is voor een woonwijk in Utrecht of Zeist. Daarnaast hoeft ook niet op elk moment een zelfde mate van bereikbaarheid te worden geboden. Dit speelt vooral bij het openbaar vervoer. Maar ook voor het autoverkeer zal niet te voorkomen zijn dat op sommige momenten bepaalde delen van het wegennet vaststaan met auto's. Het BRU geeft derhalve prioriteit aan de bereikbaarheid van de belangrijkste gebieden van de regio.



Ook ten aanzien van de infrastructuur staat het BRU een selectief beleid voor. Immers, als volledig aan de vraag naar verkeersruimte voldaan zou worden, zouden vrijwel alle snelwegen, de drukste regionale wegen en de aansluitingen verbreed moeten worden. Daarvoor zijn de financiële mogelijkheden ontoereikend. Bovendien leggen leefbaarheid en ruimtelijke inrichting te veel beperkingen op.

DUURZAAM VEILIG ALS SPEERPUNT

Ondanks tevredenheid over de behaalde resultaten stelt het BRU zich op het standpunt dat de verkeersveiligheidssituatie verder moet verbeteren. Het BRU kiest voor een gemengde aanpak:

- ◆ Toepassen van het concept van Duurzaam Veilig 2 (DV2), dat een preventief karakter heeft. Het bestaat onder andere uit herinrichting van het wegennet, gedragsbeïnvloeding, handhaving en ruimtelijke inrichting.
- ◆ Aanpakken van de meest onveilige punten. Meer dan in het verleden wil het BRU daarbij letten op de rendementen van de investeringen.

Wel is het nodig dat alle wegbeheerders zich achter deze opstelling scharen, want de inzet en financiële bijdragen van iedereen zijn onmisbaar.

LEEFBAARHEID ALS RANDVOORWAARDE VOOR MOBILITEIT

De leefbaarheid en het voorkomen van aantasting van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn, naast andere factoren, zwaarwegende elementen bij de integrale afweging van maatregelen in het kader van het verkeers- en vervoerbeleid. Maatregelen moeten voldoen aan wettelijk vastgestelde normen op het gebied van milieu, zoals geluidhinder, uitstoot van schadelijke stoffen, opvang van water en compenserende maatregelen. Waar deze wettelijke normen als gevolg van het verkeer overschreden worden, is sanering noodzakelijk. Voor het overige maakt het BRU onderscheid in erftoegangswegen enerzijds en gebiedsontsluitings- en stroomwegen anderzijds. De verantwoordelijkheid om te voldoen aan de normen ligt over het algemeen bij de wegbeheerders: gemeenten, provincie, rijk en waterschappen. Het BRU zal leefbaarheid betrekken bij de te nemen maatregelen.

PRIORITEIT FIETS OP DE KORTERE AFSTANDEN

De fiets wordt beschouwd als een onmisbare schakel in het mobiliteitsnet, vooral in het stadsgewest en op de verbindingen tussen de kernen in de regio. Het fietsgebruik kan fors groeien. De groeipotentie zit vooral in het hoge percentage ritten korter dan 7 kilometer dat nu nog per auto wordt afgelegd. Gestreefd wordt naar verbetering en uitbreiding van een adequaat netwerk van hoogwaardige fietsverbindingen in de regio. Ook stallingvoorzieningen en diefstalpreventie krijgen hoge prioriteit.

OPENBAAR VERVOER

Het BRU streeft naar een goed openbaar-vervoerproduct dat aansluit bij de vraag van de collectieve en potentiële reizigers. De voorzieningen moeten hoofdfrequent en snel zijn. Enkele grote projecten

hebben hoge prioriteit: het net van hoogwaardige openbaar-vervoerverbindingen (HOV), Randstadspoor en de openbaar-vervoerterminal op Utrecht Centraal.

TOEPASSING PRIJSMATREGELEN IN NATIONAAL EN/OF RANDSTEDELIJK KADER

Uit onderzoeken blijkt dat prijsmaatregelen het meest effectieve instrument zijn om de bereikbaarheid te verbeteren en het fileprobleem te verminderen. Uit verkeerskundig oogpunt zijn prijsmaatregelen derhalve onmisbaar. Weggebruikers zijn gevoelig voor het prijsinstrument en zullen hun gedrag hierdoor laten beïnvloeden. Door de prijs voor een autorit aan te passen aan de verkeersvraag (variërend naar tijd en plaats) kan de effectiviteit van het instrument verder worden verhoogd. De regionale studie Mobiliteitsbeeld⁴ 2015/2030 (BRU en andere overheden, 2003) bevestigt het bovengeschetste beeld. Doelstellingen van het prijsbeleid zijn derhalve: het komen tot een betere benutting van de infrastructuur en het dientengevolge beperken van de congestie en het genereren van middelen om het verkeers- en vervoerbeleid te kunnen uitvoeren.

Tot nu toe ontbreekt voldoende draagvlak voor de introductie van betalend rijden, maar de minister van Verkeer en Waterstaat heeft in concepten van de nieuwe Nota Mobiliteit aangegeven dat "op termijn (rond 2010) beprijzen onontkoombaar is". Daarom wordt de introductie van beprijzen wel voorbereid door dit kabinet. Het BRU is voorstander van toepassing van prijsbeleid in nationaal en/of randstedelijk kader. Inzet is uitvoering van pilots of experimenten. Verwant aan prijsmaatregelen is het parkeerbeleid dat in traditionele vorm kan worden uitgevoerd, maar ook in de vorm van een toegangs- of verblijfsheffing. Prijsmaatregelen hangen in de visie van het BRU samen met het prijsbeleid ten aanzien van het openbaar vervoer (tarieven) en fietsen (stallen). Bij toepassing van beprijzing zal het aanbod van de alternatieve vervoerwijzen moeten worden aangepast.

NADRUK OP BENUTTING

De mogelijkheden om infrastructuur aan te leggen of te verbreden zijn beperkt. De financiële ruimte voor de toekomst is niet rooskleurig. Bovendien geeft aanleg en uitbreiding van infrastructuur veelal inpassingproblemen.

Hoewel het beeld bestaat dat de infrastructuur (zowel voor auto als voor openbaar vervoer) zwaar overbelast is, is dat niet altijd en voor alle wegen het geval. Dit betekent dat benuttingsmaatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van problemen voordat wordt ingezet op aanleg en uitbreiding van infrastructuur. Door middel van dergelijke benuttingsmaatregelen wordt gepoogd het verkeer te sturen naar plaatsen waar nog capaciteit beschikbaar is.

De rijksoverheid als overtuigd aanhanger van de benuttingsaanpak, heeft onlangs besloten spitsstroken aan te leggen langs een aantal snelwegen in en om de regio en ook benutting toe te passen op het spoor tussen Utrecht en Arnhem, in plaats van de ons inziens noodzakelijke spoorverdubbeling.

Het BRU plaatst wel kanttekeningen bij benuttingsmaatregelen. De maatregelen moeten echt bijdragen aan duurzame oplossingen. Benutten mag niet leiden tot het "uitwonen" van het verkeerssysteem. Het is zinloos ingewikkelde maatregelen te nemen die de regio slechts een paar jaar vooruit helpen en die gevoeligheid voor kleinere incidenten doen toenemen. Naast spits- en plusstroken vallen ook dynamisch verkeersmanagement en sommige vormen van gedragsbeïnvloeding (vervoermanagement) onder de noemer benutting.

BETERE VERBINDINGEN VOOR DELTAMETROPOOL

De toekomst van Utrecht ligt in de Deltametropool (ook wel Randstad of Holland City genoemd). Recent manifesteert het BRU zich in dit kader, samen met de provincie, Gewest Eemland en de steden Utrecht, Amersfoort en Hilversum, als NV Utrecht. Samen met de grote en middelgrote

⁴ In de studie Mobiliteitsbeeld is gerekend met de platte kilometerheffing (onafhankelijk van de verkeersvraag, kosten-neutraal voor de gemiddelde automobilist), deze geeft 4% minder autoritten en 8% minder autokilometers gemiddeld over de hele dag.

steden van de Deltametropool (de Randstad) wil de Utrechtse regio een aantrekkelijk woon- en werkklimaat bieden dat internationaal kan concurreren met andere West-Europese metropolen. Dit betekent dat de in- en externe verbindingen voor de Deltametropool goed moeten zijn. Voor de autoverbindingen is dat echter nog niet het geval: vrijwel alle verbindingen worden geplaagd door files in de spitsen. Ook op de trein is er het nodige aan te merken: te veel treinen rijden niet op tijd en de capaciteit van het spoor is te gering. In dit kader is de HSL-oost een belangrijke verbinding.

Uit analyses van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kwam naar voren dat aanleg van het Rondje Randstad (per trein) niet nodig was, omdat de verbindingen in de Randstad van goed niveau zijn of worden, met uitzondering van de verbinding Utrecht - Rotterdam/Den Haag. Voor die verbinding moet dan ook worden nagegaan hoe deze verbeterd kan worden.



Een rechtstreekse treinverbinding tussen Utrecht en Schiphol wordt mogelijk gemaakt door de Utrechtboog in Amsterdam. Opdrachtgever: ProRail. (Foto: Gerrit Serné.)

NOODZAAK TOT GEBIEDSGERICHTE SAMENWERKING

Bij verkeer en vervoer zijn veel partijen betrokken: rijkswaterstaat, gemeenten, provincie, kaderwetgebied, bedrijven, maatschappelijke organisaties en - zeker niet in de laatste plaats - de individuele reiziger. Voor oplossingen die echt werken is samenwerking nodig. Het is daarom zaak dat de partijen gezamenlijk komen tot een analyse van de verkeerssituatie en de noodzakelijke oplossingen samen uitwerken. Een voorwaarde daarbij is dat de partijen bereid zijn over de eigen belangen heen te stappen.

In de Haagse regio heeft de commissie Luteijn een dergelijke benadering uitgeprobeerd en een aantal aanbevelingen geformuleerd. De gemeente Utrecht heeft in de regio het initiatief genomen tot een soortgelijke, regionale aanpak. Inmiddels werken rijk, provincie, BRU en gemeenten intensief samen in het kader van Luteijn-Utrecht.

NIEUWE PERSPECTIEVEN IN TECHNOLOGIE

In diverse landen worden proeven gedaan met maatregelen die kansrijk lijken om de verkeerssituatie te verbeteren. Het BRU verwacht veel van innovaties en is bereid ze op experimentele wijze toe te passen. Overigens is het ontwikkelen van innovaties in eerste instantie een taak van het bedrijfsleven. Momenteel zijn vele van deze nieuwe maatregelen nog omgeven met onzekerheden over effecten en betaalbaarheid. Onderzoek en experimenten zijn nodig.

KETENVERPLAATSINGEN

Veel reizigers maken bij hun verplaatsing gebruik van meerdere vervoermiddelen. Het duidelijkst voorbeeld is de reiziger die met de fiets naar het station gaat, vervolgens de trein neemt en dan de stadsbus, waarna naar de eindbestemming nog een stukje gelopen wordt. Het openbaar vervoer kan niet functioneren zonder goed voor- en natransport en goede voorzieningen voor stallen en wachten. In hoofdstuk 5 wordt hier op ingegaan.

Het idee van de transferia en P&R-voorzieningen (zie hoofdstuk 7) is ingegeven door de gedachte om de auto te gebruiken bij het voortransport. Wil dit echter interessant zijn voor de reiziger dan dient te worden voldaan aan de nodige voorwaarden: geen reistijdverlies, geen extra overstappen, een concurrerend tarief, comfortabele overstap en een veilige omgeving. Bij een toenemende intensivering van het Utrechtse centrumgebied (kantoren, woningen, Jaarbeurs) ligt het "uitplaatsen" van parkeerplaatsen wel steeds meer in de rede.

BETROUWBAARHEID VAN DE REISTIJD

Weggebruikers en gebruikers van het openbaar vervoer stellen veel belang in een betrouwbare reistijd, meer nog dan in het tegengaan van vertragingen. Met een betrouwbare reistijd kunnen de gebruikers hun activiteiten goed plannen. Onbetrouwbaarheid heeft veelal te maken met een zware belasting van het wegen- en spoorwegnet. Daarnaast zorgen incidenten vaak voor onverwachte vertragingen. Uit onderzoek in de regio Amsterdam⁵ blijkt dat aanleiding voor verstoring in de reistijd op het autosnelwegnet vooral ligt in weersomstandigheden (51%) en ongelukken (38%). Met inachtneming van de selectieve bereikbaarheid wil het BRU de reiziger een betrouwbare reistijd bieden.

GOEDERENVERVOER IS ONMISBAAR VOOR HET FUNCTIONEREN VAN DE REGIO

Bevoorraden van winkels, bedrijven en kantoren, het aan- en afvoeren van producten zijn voorwaarden voor het functioneren van de regio. Er moet voldoende capaciteit beschikbaar zijn op de weg, het water en de rails om goederen efficiënt en snel te kunnen vervoeren. Belemmeringen voor het goederenvervoer moeten zoveel mogelijk worden weggenomen. Tegelijkertijd is het beperken van de omgevingshinder een belangrijk thema. Dit betekent dat een evenwicht moet worden gezocht tussen bereikbaarheid voor het goederenvervoer enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Hierin past het streven om goederen meer via het water te vervoeren en buiten de spits over het spoor.

5 Bron: Concept ontwerp RVVP van het ROA, juni 2004.

