

4 AUTOVERKEER

Er zijn de afgelopen jaren heel wat maatregelen genomen: knelpunten zijn opgelost, wegen verbreed, spits- en plusstroken aangelegd. Toch laat doorrekening van de verkeerssituatie in 2015 zien dat de doorstroming van het autoverkeer in de regio tegen die tijd uiterst problematisch is.

Het beleid van het BRU voor het autoverkeer richt zich op verbetering van de bereikbaarheid per auto met prioriteit voor de bereikbaarheid van de nationale, randstedelijke en regionale kerngebieden, en doorstroming op de Ring Utrecht. Vanwege de consequenties voor leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt het regionale verkeer zoveel mogelijk geconcentreerd op het snelwegnet en op de parallelbanen.

Prijsbeleid is onmisbaar om de doorstroming voor het autoverkeer substantieel te verbeteren. Andere voorgestelde maatregelen zijn: dynamisch verkeersmanagement, een aansluitingenplan en verbetering doorstroming op de ring.

4.1 ANALYSE EN ONTWIKKELINGEN

De auto is veruit het belangrijkste vervoermiddel: 50% van de verreden kilometers komt voor rekening van autobestuurders en nog eens ruim 25% betreft autopassagiers. Gemeten naar het aantal verplaatsingen is de positie van de auto minder dominant met een aandeel van 50%. Deze dominante positie verandert in de toekomst niet. Integendeel, in de regio wordt een toename van het autogebruik verwacht van 1,5% tot 2% per jaar. Bij toenemende economische groei neemt het autobezit toe en ook gezinsverdunding⁶ is een aspect dat leidt tot meer autogebruik.



6 Door gezinsverdunding neemt het aantal mensen per woning af.



4.1 WEGPROJECTEN MIT/BOR EN SPOEDWET WEGVERBREIDING

- | | | | |
|---|---|---|--------------------------|
|  | aanleg spits- en plusstroken
(gepland jaar van oplevering) |  | planstudiefase-benutting |
|  | realisatiefase
(gepland jaar van oplevering) |  | verkenning |
|  | planstudiefase |  | BOR project |
| | |  | BRAVO project |
| | |  | transferium |

Deze belangrijke positie van de auto veroorzaakt een aantal problemen:

- ◆ Sterk afnemende doorstroming in spitsuren, maar ook in toenemende mate daarbuiten.
- ◆ Een sterk afnemende betrouwbaarheid van de reistijd voor verplaatsingen, deze is voor de weggebruiker steeds moeilijker in te schatten.
- ◆ Uitstoot van schadelijke stoffen, waarbij de schadelijke werking van fijn stof recentelijk in de publiciteit is gekomen.
- ◆ Geluidsoverlast.
- ◆ Doorsnijding van natuur en landschap.
- ◆ Verkeersonveiligheid.

4.1.1 DE INFRASTRUCTUUR

Het aanbod van infrastructuur is in de afgelopen jaren gegroeid. Daarmee is een aantal knelpunten opgelost:

- ◆ Aanleg van een nieuwe Lekbrug bij Vianen (A2).
- ◆ Verbreding van de A12 tussen Lunetten en Bunnik.
- ◆ Spits- en plusstroken op de A28 en A27.
- ◆ De omleiding van de N210 bij IJsselstein.
- ◆ De rondweg om Bunnik (oostelijk gedeelte).
- ◆ Aanleg van de Prins Clausbrug in Utrecht.

Uitvoering van deze projecten is onvoldoende geweest om de files in en om de regio op te lossen.

4.1.2 BOR, MIT EN SPOEDWET WEGVERBREDING

In kaart 4.1 zijn de projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), het Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad (BOR) en de Spoedwet wegverbreding weergegeven. Uitvoering van de projecten in de realisatiefase en de maatregelen uit het BOR en de Spoedwet is waarschijnlijk. De projecten zijn ook voorzien van jaartallen, waarin ze naar verwachting worden voltooid.

Eén van de belangrijkste projecten is de verlegging en verdiepte aanleg van de A2, een voorwaarde voor de bouw van de locatie Leidsche Rijn. De A2 wordt (ten noorden van het knooppunt Oudenrijn) voorzien van parallelbanen, zodat het ook een functie kan vervullen voor het regionale verkeer. Deze parallelbanen worden gefinancierd door de lokale en regionale overheden.

PROJECT	BOR-BUDGET
RIJKSOVERHEID	
A2 Amsterdam - Utrecht (2004-2010)	45,40
A2 Utrecht - Deil (2007-2010)	226,90
Benutting A12 ten westen van de stad Utrecht (2006-2008)	90,80
Randstadspoor Utrecht 1e fase en grote delen 2e fase (2005-2010)	329,00
HOV-terminal/Utrecht Centraal Station (2007-2009)	68,10
A12, Utrecht - Duitse grens (versnelling uitvoering)	275,90
Starten van een verkenningsstudie naar het transformeren van de N230 tot autoweg Medefinanciering combibrug "Koffieknoop".	
	SUBTOTAAL 1.036,10
GEMEENTE UTRECHT	
HOV om de zuid	45,38
5 Meiplein	2,00
Verbinding A2 / transferium en RSS	17,70
Verbinding A2 / Lage Weide - Majellaknoop	13,30
Majellaknoop	10,80



4.2 KNELPUNTEN DOORSTROMING 1998 (VRU 1.3, OCHTEND- EN AVONDSPITS)

Wegvak knelpunten op basis van IC-waarden

- geen probleem (0-80)
- knelpunt (80-100)
- zwaar knelpunt (100 en >)

knooppunt/aansluiting

-
-
-

PROJECT	BOR-BUDGET
24 Oktoberplein	28,80
Transferium De Uithof, Hooggelegen of Lage Weide	18,15
	SUBTOTAAL 136,13
BRU:	
Aansluiting Randweg Bunnik op Provinciale weg (OV-deel)	3,17
HOV Bilthoven	0,91
OV-knoop Driebergen - Zeist	4,54
Verbetering ontsluiting Houten naar autosnelwegennet	9,07
Aansluiting Het Klooster/A27	12,48
Ontsluiting Vianen Gaasperwaard	2,27
Westelijke ontsluiting Woerden op A12	6,81
Krakelingweg capaciteitsvergroting	2,50
HOV Uithof - Zeist	3,63
	SUBTOTAAL 45,38
	EINDTOTAAL 1117,61

Tabel 4.1. BOR-projecten.

HET BEREIKBAARHEIDSOFFENSIEF VOOR DE RANDSTAD

Tot nu lijkt het een vast patroon dat een minister van Verkeer en Waterstaat constateert dat de mobiliteitsproblemen in de Randstad de pan uitrijzen en dat er aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Onder minister Jorritsma gebeurde dat onder de naam SWAB (samenwerken aan bereikbaarheid). Bij minister Netelenbos was dat het BOR (bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad), dat gekoppeld was aan de introductie van rekeningrijden. Minister De Boer, die het ministerschap maar korte tijd heeft vervuld, was verantwoordelijk voor de Spoedwet Wegverbreding (zie verder). Steeds lijken de budgetten ontoereikend om de problemen aan te pakken, maar uiteindelijk komen er toch weer extra middelen voor aanvullende maatregelen.

In het BOR zijn extra middelen beschikbaar gesteld om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen of te verminderen. Deze middelen worden gebruikt om rijksprojecten aan weg en spoor te versnellen, maar ook om regionale en lokale projecten uit te voeren. Deze projecten zijn opgenomen in tabel 4.1.

Het BOR-contract waar de hieronder genoemde projecten onderdeel van zijn is getekend in juli 2001. Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in het MIT 2004 aangegeven sommige van de contractueel vastgelegde afspraken, o.a. met betrekking tot Randstadspoor, uit te willen stellen. De regio verzet zich hiertegen.

DE SPOEDWET WEGVERBREDING

Wegens de financiële krapte zijn tal van infrastructurele maatregelen die nog in de fase van planstudie en verkenning verkeren uitgesteld tot na 2015. Om tegemoet te komen aan de gevolgen van dit uitstel voor de problematiek van het wegennet heeft de rijksoverheid de Spoedwet wegverbreding uitgevaardigd. Op basis van het beter benutten van de bestaande infrastructuur zal een aantal spits- en plusstroken worden aangelegd. Deze stroken worden in de spitsuren opengesteld en zorgen voor extra capaciteit op de volgende rijkswegen:

- ◆ A12 van Woerden naar Gouda (2006 gereed).
- ◆ A12 van knooppunt Lunetten naar Maarsbergen (in twee richtingen, 2007).
- ◆ A27 van knooppunt Everdingen naar knooppunt Lunetten (2005).
- ◆ A27 van Utrecht naar Eemnes (2005).
- ◆ A28 van knooppunt Rijnsweerd naar Amersfoort (2006).

Inmiddels ligt de aanleg van de spitsstrook voor de A27 onder vuur omdat deze nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling in en om Houten.



SPITS- EN PLUSSTROKEN BIEDEN ONVOLDOENDE OPLOSSING

Het BRU onderschrijft de hoofddoelstelling van de Spoodwet, namelijk de doorstroming op de stedelijke ringen, i.c. de Utrechtse Ring. Wel is bij de voorstellen een aantal opmerkingen te plaatsen:

- ◆ Vooral de stad inwaarts gerichte spitsstroken kunnen tot gevolg hebben dat de files zich verplaatsen naar moeilijker te beheersen trajecten in en om het stedelijk gebied.
- ◆ De oplossing is bedoeld voor de periode tussen de aanleg (2005-2007) en 2010, dus voor slechts 3 tot 5 jaar. Daarna zijn andere duurzame maatregelen nodig.
- ◆ Het wegennet wordt tot de rand toe belast waardoor uitwijkmogelijkheden afnemen. De gevolgen van relatief kleine incidenten kunnen daardoor snel heel groot worden.

Het is wrang dat spits- en plusstroken vrijwel even duur zijn als de aanleg van een volledige verbreding; de vluchtstrook moet immers geheel opnieuw worden aangelegd.

Het BRU dringt er derhalve bij de rijksoverheid op aan om samen naar meer structurele oplossingen te zoeken voor de doorstroming van vooral de Utrechtse ringen.

4.1.3 FILES

Met behulp van het verkeers- en spitsmodel Regio Utrecht (VRU, SRU) is de verkeerssituatie in 1998 (min of meer de huidige situatie) en 2015 (verwachte situatie bij ongewijzigd beleid) door-gerekend. De resultaten met betrekking tot de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit (IC-waarden) zijn opgenomen in de kaarten 4.2 en 4.3. De kaarten geven de drukste momenten van de ochtend- en avondspits weer. Indien de IC-waarden boven 0,8 komen is er sprake van een knelpunt met structurele files achter het betreffende wegvak. Boven de 1,0 is er sprake van een zwaar knelpunt, waarachter zich lange, structurele files zullen vormen in de spitsuren.

In de kaarten 4.2 en 4.3 valt het volgende op:

- ◆ Een aantal problemen uit de situatie 1998 is in 2015 opgelost. Dit betreft onder andere de A2 tussen Maarssen en Oudenrijn en de A12 tussen Bunnik en Driebergen - Zeist.
- ◆ Een aantal problemen blijft echter bestaan of komt weer terug, bijvoorbeeld de A28 oostelijk van De Uithof (ondanks de spitsstrook), de A2 ten noorden van Maarssen (ondanks de wegverbreding waar momenteel aan wordt gewerkt⁷), de A27, zowel noord als zuid.
- ◆ Is de Ring Utrecht in 1998 nog redelijk groen (met uitzondering van de A2), in 2015 zijn grote delen van de weg rood gekleurd en hebben dus grote capaciteitstekorten. Dit betreft de A12, de bak bij Amelisweerd en delen van de Noordelijke Randweg Utrecht.
- ◆ Hoewel ook in 1998 veel aansluitingen soms vastlopen, is de situatie in 2015 echt proble-matisch. Er is in de regio bijna geen aansluiting waarvan de capaciteit voldoende is voor de verwachte intensiteit.
- ◆ Ook op diverse gemeentelijke en provinciale wegen nemen de doorstromingsproblemen toe.

⁷ Om deze reden is naast de bestaande wegverbreding een aanvullende planstudie gestart om de aanvullende proble-men te kunnen oplossen.



De 'bak' bij Amelisweerd.

Geconcludeerd kan worden dat door lopende maatregelen wel een aantal problemen wordt opgelost, maar dat er op veel andere plaatsen grote doorstromingsproblemen bij komen. Vooral de doorstroming op de Ring Utrecht en de Ring Nieuwegein baart de regio zorgen.

DE BETROUWBAARHEID VAN AUTOVERPLAATSINGEN

Door de files neemt niet alleen de verplaatsingstijd toe, maar neemt ook de betrouwbaarheid sterk af. Dit heeft te maken met het voor een deel onvoorspelbare karakter van de files. Kost een bepaalde reis op sommige dagen bijvoorbeeld 20 minuten, op andere dagen kan dat gemakkelijk 40 minuten blijken te zijn. Dit maakt het erg lastig om te komen tot een efficiënte tijdsindeling en planning, zowel voor bedrijven als individuen.

ACHTERLIGGENDE OORZAKEN

De afgelopen jaren zijn de pieken van de files steeds meer uitgevlakt over een groter deel van de dag. Werd een tiental jaren geleden ongeveer 10% van het totale autoverkeer in de spits verwerkt, inmiddels is dit voor veel wegen afgevlakt naar 5% tot 6%. Dat betekent dat het gedurende meerdere uren heel druk is. Duurde de ochtendspits vroeger van 7.30 uur tot 8.30 uur, nu is dat veelal van 6.30 uur tot 9.30 uur. De dalperiode overdag wordt steeds drukker en bestaat in de toekomst op sommige wegen wellicht niet of nauwelijks meer. Hieruit blijkt dat reizigers hun werktijden aanpassen om files te ontlopen.

Niettemin is het patroon van een drukke ochtend- en avondperiode, ondanks genoemde verschuivingen, niet wezenlijk veranderd.

Maatregelen om het autogebruik in toom te houden zijn de afgelopen jaren moeizaam van de grond gekomen. Eigenlijk is alleen het betaald parkeren op ruime schaal ingevoerd. De resultaten hiervan zijn echter onvoldoende.

Kortom: alleen ingrijpende maatregelen kunnen een verdere groei van het autogebruik de komende jaren afremmen.



4.3 KNELPUNTEN DOORSTROMING 2015 BIJ ONGEWIJZIGD BELEID (VRU 1.3 OCHTEND- EN AVONDSPITS)

Wegvak knelpunten op basis van IC-waarden

- geen probleem (0-80)
- knelpunt (80-100)
- zwaar knelpunt (100 en >)

knooppunt/aansluiting

-
-
-

4.2 BELEID

Het BRU constateert dat de auto het belangrijkste vervoermiddel is en blijft gedurende de planperiode.

De visie van het BRU is:

- ◆ De bereikbaarheid per auto en de betrouwbaarheid van autoverplaatsingen worden verbeterd zonder eenzijdig te kiezen voor uitbreiding van het wegennet en daarmee de leefbaarheid in gevaar te brengen.
- ◆ De bereikbaarheid van de nationale, randstedelijke en regionale kerngebieden, alsmede de doorstroming op de Ring Utrecht heeft prioriteit.
- ◆ De wegenstructuur in en om de regio wordt als één netwerk beschouwd, waarbij wordt nagegaan hoe de verkeersstromen het best kunnen worden afgewikkeld.

De ambitie van het BRU is om vooral de regionale kerngebieden goed bereikbaar te houden. Dat betekent dat op de wegen, die voor de bereikbaarheid van deze gebieden van belang zijn geen structurele zware knelpunten mogen voorkomen. De wegen, die van belang zijn voor de ontsluiting van de nationale, randstedelijke en regionale kerngebieden zijn opgenomen in kaart 4.4. Bij het oplossen van de knelpunten is de ontsluiting van nationale en randstedelijke kerngebieden van groter belang dan de andere gebieden.

De maatregelen om dit beleid te realiseren komen aan de orde in 4.3.

Een betrouwbare reistijd

In de concepten van de nieuwe Nota Mobiliteit van de minister van Verkeer en Waterstaat wordt het belang van betrouwbare verbindingen benadrukt. Uit onderzoeken onder de bevolking blijkt dat men vertraging van files nog wel acceptabel vindt ("je went eraan"), maar dat de onbetrouwbaarheid van de reistijd veel ergernis geeft.

De éne keer duurt de reis een half uur en de andere keer een uur. Dit maakt het maken van afspraken moeilijk.

Onduidelijk is hoe het benadrukken van dit element uitwerkt in het beleid, de criteria en de prioriteitstelling van maatregelen. Is het verbeteren van andere verbindingen nodig nu betrouwbaarheid belangrijk wordt?

Wel kan worden geconcludeerd dat het benadrukken van de betrouwbaarheid betekent dat actuele informatie over reistijden, het informeren van reizigers bij incidenten en het snel verhelpen van incidenten daarbij belangrijke aspecten zijn. Deze aspecten komen vooral terug bij Dynamisch verkeersmanagement (DVM in 4.3.6).

Samen met de andere overheden zal het BRU normen voor betrouwbaarheid ontwikkelen en deze toetsen aan de ontwikkelingen op de weg. Dit zal leiden tot voorstellen voor te nemen maatregelen.

4.2.1 DE KERNGEBIEDEN EN DE AUTOBEREIKBAARHEID




Met het toenemen van verkeersdruk op het wegennet vormt de bereikbaarheid van de kerngebieden in toenemende mate een probleem. Dit geldt voor het nationale kerngebied, het centrumgebied van Utrecht, de randstedelijke en de regionale kerngebieden. Het BRU geeft de hoogste prioriteit aan het bereikbaar houden ervan. In kaart 4.4 zijn de belangrijkste wegen aangegeven voor de ontsluiting van deze kerngebieden. Essentieel zijn de Utrechtse Ringen en de aansluitingen op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet.

4.3 MAATREGELEN

In tabel 4.2 zijn de belangrijkste projecten opgenomen. Daarbij is nog niet vooruitgelopen op de vorm waarin deze maatregelen moeten worden uitgevoerd en op de financiële consequenties. In het vervolg van deze paragraaf worden de projecten nader toegelicht. In hoofdstuk 12 worden deze maatregelen doorgerekend en afhankelijk van de resultaten aangevuld.



4.4 FUNCTIONEEL WEGENNET

-  kerngebied
-  ontsluiting nationale en randstedelijke kerngebieden
-  ontsluiting regionale kerngebieden

GEMEENTE	PROJECT	RELATIE MET AUTOSTRUCTUUR
GENERIEKE PROJECTEN		
Alle	Uitwerken netwerkvisie	Nagegaan wordt hoe de autostromen effectief, veilig en leefbaar kunnen worden afgewikkeld.
Alle	Prijismaatregelen	Ontwikkelen en implementeren van prijsbeleid. Zonder prijsbeleid zal de doorstroming op het wegennet verslechteren.
Alle	Dynamisch verkeersmanagement	Ontwikkelen en toepassen van DVM op nationale, regionale en de belangrijkste lokale wegen.
Alle	Aansluitingenplan	Ontwikkelen (en uitvoeren) plan om problemen op ca. 20 aansluitingen in de regio te verminderen.
Divers	Verbeteren doorstroming op snelwegen	Van belang voor alle kerngebieden.
SPECIEKE PROJECTEN		
Utrecht	Ringplan	Verbeteren doorstroming op Ring Utrecht en Ring Nieuwegein.
Utrecht	NRU	Completeren Ring Utrecht.
Utrecht	Westelijke invalsroutes	Verbinden nationale kerngebied: Utrecht centrum.
Utrecht	Europalaan	Verbinden nationale kerngebied: Utrecht centrum.
Utrecht	Tunnel Westplein	Verbinden nationale kerngebied: Utrecht centrum.
Driebergen - Zeist	aansluiting A12	Verbinden regionale kerngebied: station Driebergen - Zeist en Zeist centrum e.o.
Houten	aansluiting A12	Verbinden regionaal kerngebied: Houten Molenzoom.
Nieuwegein	aansluiting A2	Verbinden regionaal kerngebied: Nieuwegein centrum.

Tabel 4.2. Voorgestelde Autoprojecten.

4.3.1 NETWERKVISIE

De regio kent rijkswegen, provinciale en gemeentelijke wegen, onderverdeeld in snelwegen, auto-wegen, 80 km-wegen, 50 km-wegen en verblijfsgebieden. Over dit wegennet moet dagelijks een immense hoeveelheid verkeer worden verwerkt. Het BRU is van mening dat deze opgave veel meer gezamenlijk moet worden opgepakt dan tot nu toe en dat er meer gebruik moet worden gemaakt van de beschikbare wegcapaciteiten. Overheden moeten daarom de handen ineen slaan en onderling afspraken gaan maken (zie 4.3.2) over de wijze waarop er met het wegennet wordt omgegaan:

- ◆ Waar komt het verkeer vandaan en waar gaat het heen?
- ◆ Welke wegen moeten in elk geval draaiende worden gehouden?
- ◆ Waar zitten de problemen en hoe worden deze veroorzaakt?
- ◆ Welke wegen kunnen wat extra opvangen, incidenteel of structureel, zonder dat daarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid in gevaar komen?
- ◆ Waar is sprake van sluipverkeer en welke maatregelen kunnen daartegen worden genomen?
- ◆ Wat gebeurt er bij ongevallen?
- ◆ Hoe kan het verkeer worden gestuurd?
- ◆ Welke rol kan Dynamisch Verkeersmanagement spelen en hoe moet dat worden georganiseerd?

4.3.2 SAMENWERKING

Nergens is de noodzaak tot samenwerking zo groot als bij het autoverkeer. Dit geldt voor alle wegbeheerders, het BRU en het bedrijfsleven. Onderwerpen die in de visie van het BRU gezamenlijk zouden moeten worden opgepakt zijn:

- ◆ Analyse van het verkeer in de regio. Met het verkeers- en etmaalmodel heeft de regio een uitstekend instrument om het verkeer te analyseren: wat zijn de herkomst- en wat de bestemmingsgebieden, hoe concurrerend is het openbaar vervoer, wat zijn de verplaatsingsafstanden in en om de stad, waar zit het vrachtverkeer, enz.
- ◆ Dynamisch Verkeersmanagement, waarbij centraal informatie wordt gegeven aan de weggebruikers over de bereikbaarheid via de weg en het openbaar vervoer. Ook voor bijvoorbeeld incidentmanagement lijkt een centrale aanpak voordelen te kunnen opleveren.
- ◆ Het opstellen van een aansluitingenplan.
- ◆ Het ontwikkelen van een visie op de Ring Utrecht.

De werkzaamheden en aanbevelingen van de commissie Luteijn (Haaglanden) zijn voor het BRU een voorbeeld. Inmiddels is ook in de Utrechtse regio het initiatief genomen voor een dergelijke opzet.

In het project A12-SALTO werken gemeenten, provincie, rijk en BRU samen aan een integrale aanpak van de verkeersproblematiek rond Houten - A12 - Bunnik. De opdracht aan de projectgroep behelst onderzoek naar de aansluiting van Houten op de A12 en naar de verkeerssituatie in het gehele gebied, waarbij de leefbaarheidproblematiek van Bunnik (sluipverkeer) en Zeist aan de orde komt. In het project A12-SALTO wordt ook nagegaan wat de consequenties zijn van de eventuele uitbreiding van het aantal woningen in de driehoek Bunnik - Houten - Werkhoven. In de visie van het BRU moet hierbij ook het bedrijfsleven zijn verantwoordelijkheid nemen. Het bedrijfsleven is tenslotte mede verantwoordelijk voor de woon- werkverplaatsingen, de zakelijke verplaatsingen en het goederenvervoer. Dit zijn nu juist de verkeerstypen die de files in de spitsen veroorzaken. Met vervoermanagement is de afgelopen jaren geprobeerd het verkeersgedrag van werknemers te beïnvloeden, zie hiervoor 7.2.2. Bij een aanpak à la Luteijn in deze regio is het BRU er voorstander van dat het bedrijfsleven volop meedoet.

4.3.3 PRIJSBELEID

Het BRU is ervan overtuigd dat prijsbeleid onmisbaar is om de doorstroming voor het autoverkeer substantieel te verbeteren. Een nadere argumentatie is opgenomen in bijlage 4. De vorm waarin dit prijsbeleid gegoten zou moeten worden vereist nadere studie. Mogelijkheden zijn:

- ◆ Heffing per verreden kilometer afhankelijk van het verkeersaanbod (plaats en tijd), zoals de Raad voor Verkeer en Waterstaat voorstelt. Dit is een nationale maatregel en de huidige minister heeft aangegeven dat met het invoeren van dergelijke maatregelen tot 2010 moet worden gewacht. Een voordeel van nationale maatregelen is dat de concurrentiepositie van verschillende gebieden niet wordt beïnvloed.
- ◆ Toegangsheffing, waarbij een heffing moet worden betaald bij de toegang tot een bepaald gebied. Deze heffing kan tijdsafhankelijk worden gemaakt.
- ◆ Verblijfsheffing. Hierbij heeft de heffing betrekking op de tijd dat een automobilist zich binnen een bepaalde zone bevindt. Ook de hoogte van deze heffing kan tijdsafhankelijk worden gemaakt.

De huidige staatssecretaris van Milieu spreekt van een bestemmingsheffing, die een waardevol instrument zou zijn voor de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

Het BRU onderzoekt welke belemmeringen en neveneffecten er spelen voor de verschillende vormen van betalend rijden, specifiek bij de toepassing in de Utrechtse regio.

Overigens is het BRU van oordeel dat maatregelen in het kader van prijsbeleid minstens op randstedelijk, maar bij voorkeur op landelijk niveau moeten worden uitgevoerd.

De les van de kapper

Zolang het bij de kapper nog rustig is kan iedereen er zonder afspraak naar binnen, maar als de kapper merkt dat zijn klanten lang moeten wachten gaat hij/zij over op een systeem dat vooraf afspraken moeten worden gemaakt. Nu wordt de wachttijd niet meer in de kapperszaak doorgebracht, maar thuis.

In het verkeer worden we geacht ons min of meer⁸ op goed geluk op de weg te begeven. Waarom kunnen we niet, net als bij de kapper, een afspraak maken om gebruik te maken van de diensten? We zijn dan min of meer verzekerd van een goede doorgang. Met de nieuwe technieken (internet, mobiele telefoon, SMS) moet dat toch mogelijk zijn.

BETALEND RIJDEN IN SAMENHANG MET ANDERE MAATREGELEN

Betalend rijden staat niet op zichzelf, het is onderdeel van een totaalpakket. Als de reiziger een heffing wordt gevraagd moet tegelijkertijd een alternatief worden aangeboden. Het BRU is van plan de opbrengsten van betalend rijden te gebruiken voor het verbeteren van de verkeersvoorzieningen: weg, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Concreet betekent dit de volgende maatregelen:

- ◆ Uitbreiden van het openbaar vervoer.
- ◆ Invoeren van gratis of goedkoper openbaar vervoer.
- ◆ Uitbreiden van transferia en P&R-mogelijkheden.
- ◆ Introduceren van fietstransferia;
- ◆ Afstemmen parkeerbeleid (tarieven, gebieden) op betalend rijden.

De wijze waarop deze initiatieven worden opgepakt heeft een nauwe relatie met de wijze waarop betalend rijden wordt ingevoerd. Zo worden de transferia bij de betalingsgrenzen aangelegd.

4.3.4 PRIORITEIT VOOR DE RINGEN

Voor de automobilititeit spelen de Utrechtse ringen een cruciale rol. Dat is in de eerste plaats de Ring Utrecht (A2-A12-A27 en NRU) en in de tweede plaats de Ring Nieuwegein (A2-A12-A27). Deze verbindingen zijn landelijk, regionaal en lokaal van groot belang. Het Rijk heeft in de Spoorwet wegverbreding aangegeven het van groot belang te achten dat het verkeer op de Ring Utrecht blijft doorstromen. Niet alleen ten behoeve van de doorstroming van diverse rijkswegen en de bereikbaarheid van de Utrechtse regio, maar ook omdat de bereikbaarheid van de Amsterdamse, Rotterdamse en Haagse regio hier voor een aanzienlijk deel van afhangt. Het functioneren van de Ring raakt, gezien de verscheidenheid van functies, niet alleen de lokale en regionale economie, maar ook die van de hele Randstad en Nederland. Gezien het grote gewicht dat de rijksoverheid geeft aan de functie van het verkeer voor de nationale economie is meer aandacht voor de Utrechtse Ring nodig.

Het BRU onderschrijft deze visie, maar voegt hier de Ring Nieuwegein aan toe, omdat de kwalificaties voor de Ring Utrecht ook van toepassing zijn voor de Ring Nieuwegein.

De prognoses laten zien dat zich in 2015 bij ongewijzigd beleid op de volgende trajecten grote problemen voordoen:

- ◆ A27 ter hoogte van Amelisweerd.
- ◆ A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten (hoofd- en parallelrijbaan).
- ◆ Noordelijk Randweg Utrecht (N230).
- ◆ Parallelrijbanen van de A2 (tussen Maarssen en Oudenrijn).

Dit betekent dat er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Niet alleen de doorstroming maar ook de betrouwbaarheid en de veiligheid van de verbinding is hierbij van belang.

⁸ Inmiddels zijn er sites met actuele informatie over de files, bijvoorbeeld www.verkeersinformatiedienst.nl. Deze site bevat ook 'verkeersverwachtingen' en mogelijkheden om abonnementen te nemen op verkeersmeldingen via SMS. www.anwb.nl bevat kaarten met actuele file-informatie.

MAATREGELEN OP DE RINGEN

Internationaal, nationaal, regionaal en lokaal autoverkeer komen allemaal samen op de Ring Utrecht en de Ring Nieuwegein. Door de ringenstructuur is het mogelijk het verkeer dynamisch te sturen. Het verkeer op de A2 heeft voor een deel een alternatief via de A27 en omgekeerd, hoewel deze wegen over het algemeen in de spitsen allebei zwaar belast zijn. Voorwaarden voor het goed laten functioneren van de ringen zijn:

- ◆ De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) moet op een hoger niveau wordt gebracht: aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen, zodat deze verbinding volwaardig onderdeel kan zijn van de Ring Utrecht. Het ombouwen tot een autosnelweg lijkt op korte termijn nog niet nodig.
- ◆ Er moet in totaal voldoende capaciteit op de ringen zijn om ook het verkeer in de spits tijden te kunnen verwerken. Structurele capaciteitstekorten op de ringen vindt het BRU niet acceptabel.
- ◆ Ondanks de ringenstructuur zijn er echter verkeersstromen die niet of nauwelijks een alternatief hebben. Dit geldt met name voor verkeer op de A12. Het garanderen van de doorstroming op de A12 (Oudenrijn - Lunetten) is in de visie van het BRU dan ook van het grootste belang.
- ◆ De vormgeving van de ringen moet aansluiten bij het gebruik en de samenstelling van het verkeer. In de visie van het BRU is het daarom nodig dat op meer plaatsen dan nu een systeem van hoofd- en parallelbanen wordt gecreëerd. Op deze wijze is er ruimte voor voldoende aansluitingen op het onderliggende wegennet en kunnen doorgaand en bestemmingsverkeer voor een groot deel onafhankelijk van elkaar worden afgewikkeld.
- ◆ Een samenhangend systeem van dynamisch verkeersmanagement is noodzakelijk; zie 4.3.6. Bovenstaande voorstellen wil het BRU samen met de rijksoverheid, de gemeenten en de provincie nader uitwerken tot een echt Ringenplan.

Overigens geldt dat de positie van Utrecht voor het spoorwegennet vergelijkbaar is met de positie voor het wegennet. Ook hier is het functioneren niet alleen van groot belang voor de Utrechtse regio, maar ook voor de andere steden in de Deltametropool en daarbuiten. Problemen in Utrecht veroorzaken altijd ook problemen elders.

4.3.5 SNELHEIDSVERLAGING OP DE RING UTRECHT

Op delen van de Rotterdamse Ring is gebleken dat het terugbrengen van de snelheid tot 80 km/u de doorstroming bevordert en zowel de geluidsoverlast als de uitstoot van schadelijke stoffen vermindert (zie kader). Vanwege deze positieve effecten is het BRU voorstander van het doorvoeren van snelheidsreductie op (delen van) de Utrechtse Ring, mits blijkt dat de positieve effecten zich ook hier zullen voordoen. Een dergelijke maatregel zou na een korte studie snel ingevoerd moeten kunnen worden. Realisatie van een snelheidsverlaging staat of valt met een effectieve controle. Als het onderzoek naar snelheidsverlaging op de Ring Utrecht positieve resultaten oplevert, zal vervolgens worden nagegaan of snelheidsverlaging ook wenselijk is op de Ring Nieuwegein en andere delen van het hoofdwegennet. Voorwaarde is dat dit elders op het wegennet geen negatieve effecten heeft.

De luchtkwaliteit in Rotterdam Overschie is 5 tot 10 procent verbeterd en de geluidhinder is verminderd na invoering van de maximumsnelheid van 80 km per uur. Dat blijkt uit de evaluatie van Rijkswaterstaat over de snelheidsverlaging en het trajectcontrolesysteem op de A13 bij Overschie. Naast milieuonderzoek heeft Rijkswaterstaat ook de effecten op doorstroming, verkeersveiligheid en de beleving van de weggebruiker onderzocht. Sinds mei 2002 geldt bij Overschie een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur in plaats van 100 kilometer. (Uit persbericht Ministerie van V&W, juli 2003)

4.3.6 DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) speelt acuit in op ontwikkelingen die zich voordoen. Is er ergens een ongeluk gebeurd dan wordt de weg zo snel mogelijk weer begaanbaar gemaakt en wordt het verkeer geïnformeerd en eventueel omgeleid. Als op sommige wegen te veel verkeersaanbod is, dan wordt het verkeer verwezen naar rustiger routes. Inmiddels is een start gemaakt met DVM op het hoofdwegennet. Het meest in het oog lopende voorbeeld hiervan zijn Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's). Ook is de actuele filesituatie van het hoofdwegennet op internet te zien en wordt dagelijks een verkeersverwachting afgegeven.⁹ Te verwachten valt dat route-informatiesystemen in de auto's steeds meer kunnen worden gebruikt voor actuele file-informatie en het gebruik van alternatieve routes. Ook het onderliggende wegennet zou moeten worden betrokken bij DVM. Hiertoe gaat het BRU samen met de wegbeheerders een aanpak ontwikkelen en uitvoeren. Voor de provincie is hier een belangrijke rol weggelegd. Dit betekent dat er één regionaal DVM-centrum moet komen, waarin eenduidige informatie wordt verstuurd naar de reizigers en waarin bijvoorbeeld ook de aansturing bij het optreden van calamiteiten kan worden gecoördineerd. In sommige gemeenten is een dynamisch parkeerverwijssysteem aanwezig (Utrecht) of in voorbereiding (Nieuwegein). Hierbij is het mogelijk de weggebruiker actuele informatie te geven over de aanwezige capaciteit op diverse parkeerplaatsen. Op deze wijze wordt voorkomen dat er onnodig extra verkeersbewegingen ontstaan van verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats.



4.3.7 AANSLUITINGENPLAN

Op vrijwel alle plekken waar lokale en regionale wegen aansluiten op autosnelwegen doen zich problemen voor met de doorstroming (zie doorstromingskaart 2015, ongewijzigd beleid). Deze problemen worden soms veroorzaakt door korte wegvakken: een viaduct, een kruising, onvoldoende opstelruimte, enz. De gevolgen van deze problemen kunnen in de spitsen echter groot zijn. In de ochtendspits geeft dit files op de lokale en regionale wegen en in de avondspits slaan de files terug op de snelwegen. Die files bezorgen niet alleen automobilisten last, ook de hulpdiensten kunnen de knelpunten niet of slechts met veel moeite passeren. Actueel zijn de problemen bij de aansluiting van Houten op de A27 en Driebergen - Zeist op de A12. In Houten wordt nagegaan of een aansluiting op de A12 in noordelijke richting een goede oplossing is. Zo niet, dan wordt ingezet op een rechtstreekse verbinding naar de nieuwe aansluiting bij het Klooster (A27 Nieuwegein). In het project A12-SALTO wordt deze problematiek integraal en met alle betrokken partijen aan de orde gesteld. Gezien de problematiek wil het BRU voortgang maken met dit project. In Driebergen - Zeist hebben de lokale en regionale overheden plannen ontwikkeld voor een gesplitste aansluiting. Deze plannen zijn afgewezen door het rijk. Uit analyses blijkt dat er hier sprake is van een groot knelpunt dat spoedig moet worden opgelost.

⁹ Zie www.anwb.nl (kies verkeer) respectievelijk www.verkeersinformatiedienst.nl (kies verkeersverwachting).

Nieuwe woningbouwlocaties hebben consequenties voor het hoofdwegennet. Soms zullen nieuwe aansluitingen nodig zijn. In andere gevallen kan worden volstaan met aanpassingen van de bestaande situatie. Conclusies kunnen worden getrokken als de locaties in het kader van het RSP zijn aangewezen en deze verder worden uitgewerkt.

MAATWERK

Oplossing van de knelpunten op of bij de aansluitingen is maatwerk. Soms is het mogelijk de file te verplaatsen of om de opstelcapaciteit te vergroten, zodat er minder sprake is van terugslag. In een aantal gevallen is vergroting van de capaciteit van aansluitingen nodig. De vraag daarbij is ook of het lokale en regionale wegennet de extra verkeersstroom kan verwerken.

Het BRU wil samen met alle de wegbeheerders in een Aansluitingenplan systematisch alle aansluitingen in de regio analyseren en onderzoeken op welke wijze en tegen welke kosten de problematiek kan worden aangepakt. Uiteraard heeft een gegarandeerde doorstroming voor de hulpdiensten hierbij absolute prioriteit.

4.3.8 RIJKSWEGENNET

Voor een goed functionerend regionaal wegennet is het noodzakelijk dat het hoofdwegennet in goede staat verkeert en voldoende capaciteit heeft. Zo niet, dan ontstaat er te veel sluipverkeer op het regionale en lokale wegennet. Door de budgettaire krapte is het op korte termijn niet mogelijk het gewenste niveau qua onderhoud en capaciteit te bereiken. Dit leidt onherroepelijk tot meer verkeer op het regionale en lokale wegennet dan daar op thuishoort, met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid, geluidhinder, oversteekbaarheid en uitstoot van schadelijke stoffen. Met de maatregelen uit het fileplan wordt er op korte termijn (2007) ruimte gecreëerd op het hoofdwegennet.

De verwachting is dat behalve de maatregelen in het kader van de Spoedwet Wegverbreding, het BOR en de realisatie van de A2 (Holendrecht - Oudenrijn - Everdingen) er tot 2015 geen maatregelen genomen worden. Het rijk moet zich echter, gezien de lange voorbereidingstijd, wel nu reeds beraden op de maatregelen die na die periode nodig zijn. Er zijn daartoe reeds verkennings- en planstudieprojecten aangekondigd. Het BRU stelt zich op het standpunt dat de oplossingen duurzaam dienen te zijn. Dit speelt onder andere bij de planstudie A2 Oudenrijn - Deil, die momenteel wordt uitgevoerd.

4.3.9 TECHNOLOGISCHE VERNIEUWINGEN

In diverse landen worden proeven gedaan met maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren. Veel van deze maatregelen kunnen toegepast worden in de Utrechtse regio. Het BRU is daarom voorstander van het uitvoeren van experimenten en pilotstudies in de regio. Het ontwikkelen van technologische vernieuwingen is een taak van de het bedrijfsleven.

Voorbeelden van recente ontwikkelingen zijn:

- ◆ **De congestion charge in Londen.** Automobilisten die de Londense binnenstad bezoeken moeten £5 per dag betalen. Hierdoor wordt ook voor auto's die op eigen terrein geparkeerd staan een heffing betaald. Na enkele maanden is het aantal auto's in het gebied met 20% afgenomen en de rijsnelheid toegenomen. Overigens zijn er vele andere systemen denkbaar, bijvoorbeeld via GPS (satelliet). De schaal van Londen is uiteraard niet vergelijkbaar met die van Utrecht, maar de aanpak geeft zekere aanknopingspunten voor een project dat past in de Utrechtse situatie.
- ◆ **Intelligent Speed Adaption (ISA),** waarbij de snelheid van auto's extern wordt beïnvloed, zodat automatisch de maximumsnelheden van de diverse wegen (van woonerf tot snelweg) worden aangehouden. De automobilist bepaalt niet langer zelf de snelheid. Proeven hiermee zijn gedaan in Tilburg, in een aantal Zweedse steden en in Gent. De uitkomsten zijn positief. Als auto's automatisch de goede snelheid aanhouden kunnen de drempels worden bijgezet in het museum. Vooral de verkeersveiligheid profiteert van deze maatregel, maar ook wordt de beschikbare wegencapaciteit beter benut.

- ◆ **Treinvorming** van auto's door ze op korte afstand van elkaar te 'koppelen'. Hierdoor kan de capaciteit van de snelwegen veel beter worden gebruikt.
- ◆ **Schone brandstof**, bijvoorbeeld via de brandstofcel op basis van waterstof en biofuel op basis van plantaardige oliën. In een aantal Amerikaanse steden rijden al stadsbussen op brandstofcellen. Duitsland, Denemarken en sommige Amerikaanse staten kennen al pompstations voor biofuel. In IJsland zijn er plannen om de schadelijke uitstoot van verkeer te minimaliseren, onder andere door de inzet van de brandstofcel. Dichterbij ligt de mogelijkheid van brede toepassing van de auto met een hybride motor.
- ◆ **Reizigersinformatie- en navigatiesystemen** zullen in belang toenemen en de reizigers wijzen op mogelijkheden voor alternatieve vervoerwijzen, verplaatsingstijden en routes.
- ◆ **Langzaam rijden gaat sneller**. Dit concept is ontwikkeld om het veelvuldig stoppen en optrekken van het verkeer op de drukke verkeersaders in het stedelijk gebied te vervangen door een gestage stroom van langzaam rijdend verkeer. Dit heeft in potentie positieve effecten op de verkeersveiligheid, het energiegebruik, de uitstoot van schadelijke stoffen, de geluidhinder en zelfs op de doorstroming. In dit concept worden verkeerslichten op grote schaal vervangen door voorrangskruisingen en worden wegen teruggebracht tot één strook. Gestimuleerd wordt dat de auto's in 'treintjes' achter elkaar gaan rijden, zodat hiaten ontstaan en het kruisend verkeer kan oversteken. Het BRU is voorstander van een experiment met dit concept.

Wat mogen we van de nieuwe technologie verwachten? Zijn in 2015 de files verdwenen door toepassing van nieuwe technologieën? Het is zeer onzeker, maar er mag gerekend worden op verbeteringen. Voor de toepassing van de geschetste en andere maatregelen is het nodig dat de overheden zich er krachtig voor inzetten. Het BRU wil deze rol nadrukkelijk oppakken. Belangrijkste maatregel is betalend rijden.

Overigens moeten alle maatregelen nauwkeurig op de effecten worden beoordeeld. Wat zijn de consequenties voor de economie, de verkeersveiligheid, het verschuiven van verkeersstromen? Hoe zit het met handhaving, worden er specifieke groepen onevenredig benadeeld?



