



ACTUALISATIE REGIONAAL VERKEERS- EN VERVOERPLAN 2005-2015

Vastgesteld door het algemeen bestuur op 19 maart 2008

COLOFON

Tekst en uitgave

Bestuur Regio Utrecht

Vormgeving

Pier 19 Grafisch ontwerpers, Utrecht

Kaarten (restyling)

Grontmij, De Bilt

Fotografie

Bestuur Regio Utrecht, Erik van het Woud, EVO

Mei 2008

In Bestuur Regio Utrecht werken negen gemeenten samen aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht. Het gaat om: Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist.

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

INHOUD

INLEIDING	5
Thema's	5
ACTUALISATIE	7
1. Pakketstudies	7
2. Mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit	7
3. Openbaar vervoer	10
4. Fiets	12
5. Autoverkeer	12
6. Goederenvervoer	14
7. Locatie- en parkeerbeleid	14
8. Verkeersveiligheid	16
9. Kilometerbeprijzen	17
10. Ondergrondse infrastructuur en doorsnijdingen woongebieden	19
11. Projecten daadwerkelijk uitvoeren	19
BIJLAGE 1	20
Beleidsuitgangspunten Bevoorrading	20
BIJLAGE 2	21
Toelichting Kwaliteitsnet Goederenvervoer	21
Uitgangspunten Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht	22
BIJLAGE 3	24
Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht	24

INLEIDING

Aan de hand van de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit (deel IV, PKB), van de Verkenning / Netwerkanalyse en van de Regionale Agenda en in overleg met de portefeuillehouders en de ambtenaren van de negen gemeenten is een overzicht samengesteld van de thema's die in een geactualiseerd RVVP zouden moeten worden opgenomen.

THEMA'S

Op basis van de Essentiële Onderdelen van de Nota Mobiliteit en de MIT-Verkenning/Netwerkanalyse moeten de volgende thema's geactualiseerd worden:

- mobiliteitsmanagement
- ketenvervoer openbaar vervoer, auto, fiets
- verknoping netwerken (openbaar vervoer, auto, fiets)
- reistijdbepalingen openbaar vervoer
- stimuleren fiets als hoofdvervoermiddel in ketenverplaatsing
- trajectsnelheden/reistijden van deur-tot-deur (auto)
- kwaliteitsnet goederenvervoer
- aangepaste regelgeving goederenvervoer
- goederenvervoer over het water
- parkeren
- locatiebeleid
- verscherpte doelstellingen verkeersveiligheidsbeleid.

Uit de Regionale Agenda zijn de volgende punten naar voren gekomen:

Verkeer en infrastructuur:

- uitvoering van verkeersprojecten
- onderzoek naar ondergrondse of overkapte verbindingen
- versterkt fietsnetwerk waardoor woon-werkverkeer gemiddeld 10 % sneller
- lobby voor aanwending opbrengsten van kilometerbeprijzing binnen de regio
- actief mobiliteitsmanagement waardoor 5 % minder auto's in de spits
- minder verkeersslachtoffers
- aanleg transferia Hooggelegen, De Uithof en minstens een derde transferium.

Openbaar Vervoer:

- ambitieus en visionair plan voor het regionaal openbaar vervoer
- sneller, betrouwbaarder en meer capaciteit openbaar vervoer
- verbeterde haltes en reisinformatie
- gelijkblijvende kosten en verbeterde kwaliteit openbaar vervoer in kleine kernen
- sterker imago van het openbaar vervoer.

ACTUALISATIE

1. PAKKETSTUDIES

Op basis van de MIT-Verkenning/Netwerkanalyse Regio Utrecht worden twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies uitgevoerd. Een groot deel van het hoofd- en onderliggend wegennet zal in 2020 niet voldoen aan de daarvoor gestelde normen voor doorstroming als er geen kilometerbeprijzing wordt ingevoerd. Het BRU heeft, samen met de gemeente Utrecht, de verantwoordelijkheid voor de pakketstudie naar de Ring Utrecht. Doel van deze pakketstudie is om te komen tot concrete investeringsbeslissingen voor het hoofdwegen- en het onderliggend wegennet, openbaar vervoer en fiets, die in onderlinge samenhang worden beschouwd. De uitkomsten van de pakket- en planstudie dienen te zijner tijd te worden verwerkt in een volgende versie van het RVVP.

2. MOBILITEITSMANAGEMENT EN KETENMOBILITEIT

Sinds het verschijnen van het RVVP is een nieuwe definitie ontwikkeld. Die beschrijft mobiliteitsmanagement als het organiseren van slim reizen.

Mobiliteitsmanagement kan alleen succesvol worden uitgevoerd als auto, openbaar vervoer en fiets op elkaar aansluiten. Daarom stelt de Nota Mobiliteit het koppelen van vervoernetwerken centraal. In deze benadering gaat het om de optimale (keten-)reis van de mobilist.

Voor het RVVP leidt dit tot een groter aantal overstappunten, vergelijkbaar met de aanpak die bij de werkzaamheden aan de ring van Antwerpen is gevolgd. De bepaling van geschikte locaties is uitgevoerd aan de hand van de volgende uitgangspunten:

- **Van auto naar openbaar vervoer**

Om een ketenreis met auto en openbaar vervoer te maken moet aan de volgende vereisten voldaan zijn: het overstappunt ligt gunstig gesitueerd (o.a. ten opzichte van de files), de overstap kan snel en comfortabel gemaakt worden en het overstappunt wordt reeds frequent bediend door het 'aansluitende' openbaar vervoer, waarbij tenminste een kwartiersdienst geboden wordt. Naarmate het overstappunt dichterbij het centrum ligt zal de frequentie hoger moeten zijn.

- **Van fiets naar openbaar vervoer**

Voor de combinatie van de fiets en het openbaar vervoer is het allereerst van belang dat de fiets bij haltes van het openbaar vervoer gestald kan worden. De bestaande behoefte geldt als uitgangspunt, waarbij groei mogelijk moet worden gemaakt.

- **Van openbaar vervoer naar fiets**

Andersom kan ook de overstap vanuit het openbaar vervoer op de fiets bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. De OV-fiets is hiervan een bekend voorbeeld, die al op een aantal stations in de regio beschikbaar is.

Om de fiets als natransportmiddel te introduceren zal het overstappunt een zekere grootte moeten hebben. Gedacht kan worden aan de grotere busstations, zoals busstation Lekbrug in Vianen.

Daarnaast moet het uiteraard beschikken over een - sociaal veilige - aansluiting op het fietsnetwerk.

- **Van auto naar fiets**

Grote aantallen auto's op weg naar attractiepunten zoals kantoorlocaties of binnensteden veroorzaken lokaal files en tasten de leefbaarheid aan. Dan kan het parkeren van de auto aan de rand van de stad om over te stappen op een fiets een alternatief zijn. Voorwaarden voor een succesvolle introductie zijn: een locatie op korte afstand van de bestemming, die sociaal veilig is en een goede (en veilige) aansluiting op het fietsnet heeft.

- **Van openbaar vervoer naar ander openbaar vervoer**

Ook binnen het openbaar vervoer dienen netwerken op elkaar aan te sluiten. Dit betreft vooral de aansluiting van bus op trein en trein op bus. In het kader van Randstadspoor wordt de verknoping van beide netwerken onderzocht. Daar waar de mobilist door een overstap zijn bestemming sneller bereikt, zal de overstap mogelijk gemaakt worden. Voorwaarden om zulke overstappen mogelijk te maken zijn niet alleen fysieke elementen op het (bus-) station en sociale veiligheid, maar ook de afstemming van dienstregelingen.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot de kaart met Transferpunten. Daarop staan overstappunten op grotere afstand van de stadsregio zoals Geldermalsen en Amersfoort Vathorst, gelegen aan spoorlijnen. Op de grenzen van de stadsregio is een volgende ring te herkennen. Vanuit het oosten kan overgestapt worden bij het bus- en treinstation Driebergen-Zeist. Vanuit het zuiden is Vianen-Lekbrug een geschikte locatie. Een belangrijk overstappunt van fiets naar trein in Houten wordt in de komende jaren verbeterd tot een fietstransferium, waarbij de reiziger bij de overstap op de trein gebruik kan maken van tal van voorzieningen. Vanuit het westen zijn Woerden (Molenvliet) en busstation De Meern kansrijke locaties. Mobilisten komend vanuit het noordwesten kunnen gebruik maken van het overstappunt te Breukelen. Voor reizigers vanuit het noorden (Hilversum / Almere) dient nog een locatie bepaald te worden. Een P+R-terrein bij een mogelijke RSS-halte Maartensdijk is vervoerkundig gezien een goede optie. Komend vanuit Amersfoort tenslotte, kan het transferium De Uithof reizigers lokken met hoge frequenties van het HOV. Op de ring zijn ook transferpunten voorzien, die aansluiten op zware (H)OV-assen. Dit zijn ook de locaties waar de overstap naar de fiets geboden wordt.

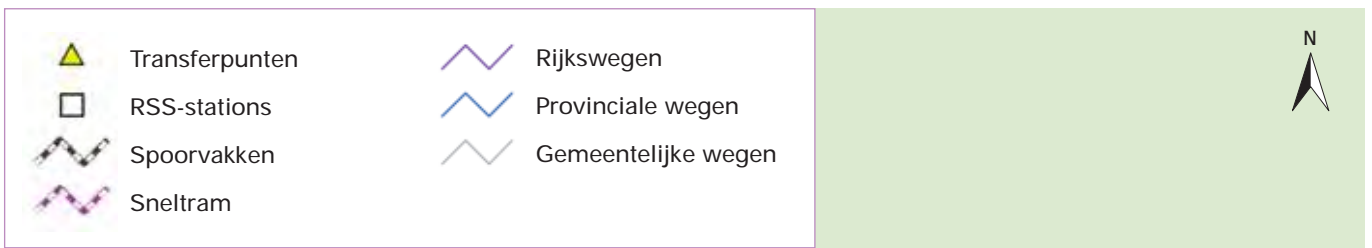
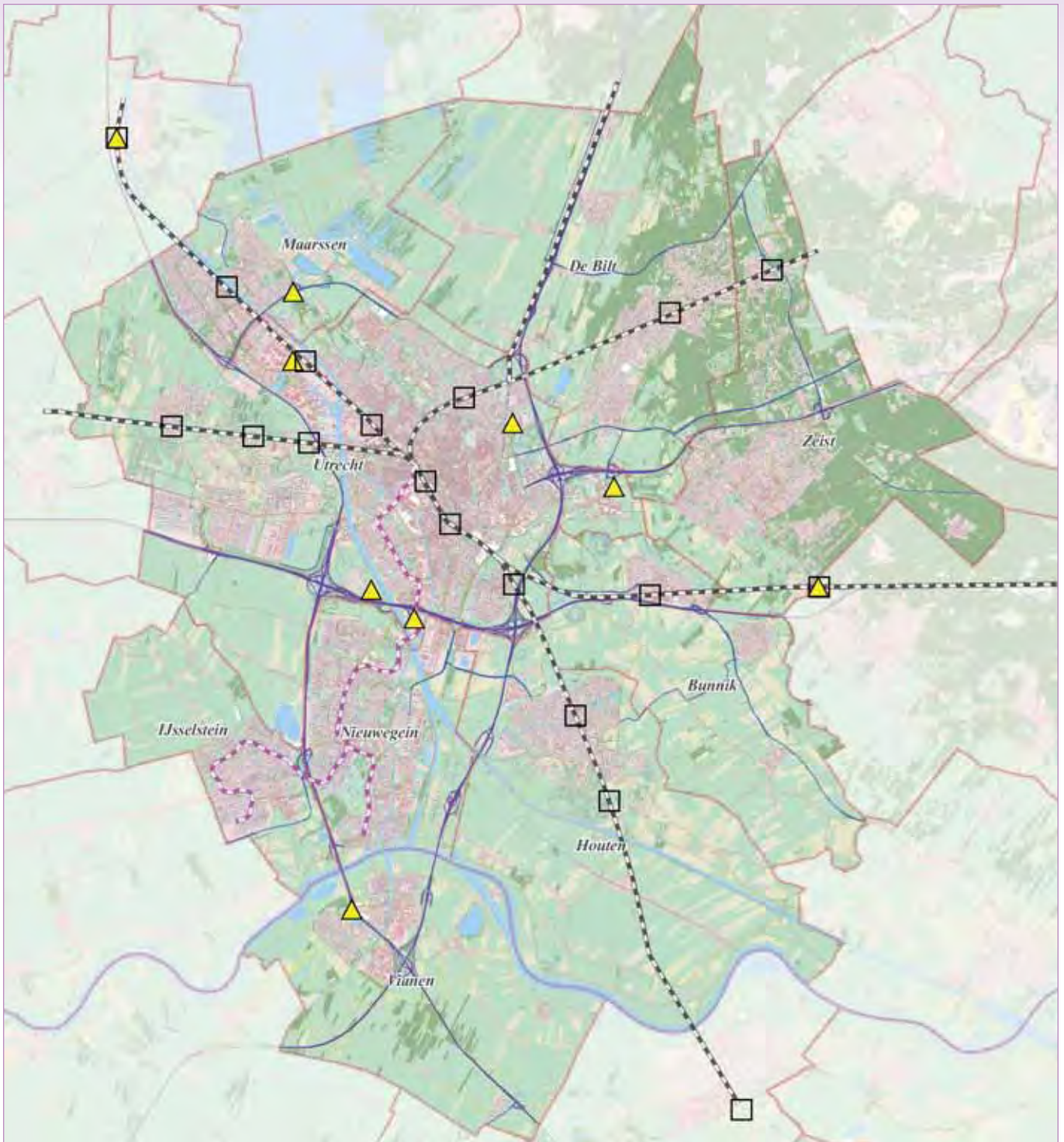
Van plan naar uitvoering

De realisatie van transferpunten is voor de stadsregio geen luxe, maar een noodzakelijke voorwaarde om bereikbaar te blijven. Transferpunten kunnen ook een belangrijke rol vervullen tijdens ingrijpende aanpassingen van het wegennet, zoals bij de verbreding en de verlegging van de A2, bij de werkzaamheden aan de hoofdinfrastructuur in de gemeente Utrecht en bij de aanpassingen van de A27. Het BRU draagt bij aan de aanleg van de transferia Hooggelegen en De Uithof en streeft naar aanleg van minstens een derde transferium vóór 2010. Steeds geldt dat nut en kosten met elkaar in overeenstemming moeten zijn. Een transferpunt met een beperkt aantal overstappers moet tegen beperkte kosten worden ingericht. Afhankelijk van de groei komen duurdere (gebouwde) voorzieningen aan de orde. Kosten zijn in dit geval niet alleen investeringskosten, maar ook exploitatiekosten (bijvoorbeeld van het openbaar vervoer).

Voor de overstap tussen fiets en openbaar vervoer zal het BRU (tegelijk met het toegankelijk maken van de haltes) goede, gebruiksvriendelijke en veilige fietsenstallingen realiseren.

Mobiliteitsmanagement is meer dan verbetering van de keten. De organisatorische, adviserende en informerende activiteiten van de stichting VenM worden de komende jaren voortgezet. Daarbij zal het BRU de uitvoering van openbaar vervoerbeleid, infrastructuurbeleid en mobiliteitsmanagement onderling afstemmen. Hiertoe vindt structureel overleg met VenM plaats.

TRANSFERPUNTEN



3. OPENBAAR VERVOER

De wegen in de regio Utrecht slibben verder dicht. Het is dan ook van groot belang om mensen een goed alternatief voor de auto te bieden. Het BRU is er van overtuigd dat dit alleen mogelijk is door de kwaliteit van het openbaar vervoer sterk te laten stijgen. Daarom zal er de komende jaren, naast alle reeds bestaande initiatieven en projecten, *één visionair plan* gemaakt worden waarin alle vormen van openbaar vervoer aaneen gesmeed worden tot een sterk netwerk. Onderdelen hiervan zijn:

- Uitbouw sneltram tot ruggengraat regionaal openbaar vervoer.
- Integratie randstadspoor en overig openbaar vervoer.
- Niet alle openbaar vervoer begint of eindigt op Utrecht CS. Naast de directe verbindingen van de regio met de centrumgemeente kan, om een betere spreiding en een groter aanbod te krijgen, een groot aantal verplaatsingen afgewikkeld worden via andere OV-knooppunten, m.n. Randstadspoorstations.
- Ongelijkvloerse oplossingen.

Doelstellingen openbaar vervoer:

1. Snelheid, betrouwbaarheid en capaciteitstoename

- a. Het busvervoer in de regio had in 2006 een gemiddelde snelheid van 22,5 km/uur. De sneltram rijdt 30 km/uur. Het BRU heeft als doelstelling de gemiddelde reistijd van deur tot deur van het openbaar vervoer gemiddeld met 10% te verbeteren. De te realiseren reistijdverbetering zal vooral daar moeten worden gerealiseerd waar de meeste inwoners en arbeidsplaatsen er voordeel van zullen hebben. Daarbij ligt bovendien de nadruk op afstanden groter dan 5 km, om concurrentie met de fiets te vermijden.
- b. De betrouwbaarheid van bus- en tramvervoer betreft het halen van de dienstregelings- en de uitval van ritten. Het percentage (enkelvoudige) busritten dat voor of op tijd op het eindpunt of op tussen-gelegen tijdhalttes aankomt is thans 85%. Het percentage ritten dat door wat voor oorzaak dan ook uitvalt is 0,5%.
De reiziger heeft echter te maken met ketenverplaatsingen (meerdere aansluitende trein- en/of busritten) waarvan de relatieve betekenis zal toenemen. Voor de normstelling geldt derhalve dat deze betrekking moet hebben op de betrouwbaarheid van de reis in plaats van de rit. Als norm hanteert de stadsregio daarvoor dat tenminste bij 85% van de reizen de reistijd in overeenstemming is met de dienstregeling.
- c. De capaciteit van het regionale openbaar vervoer kent met name in de spitsperioden op bepaalde plaatsen knelpunten in die zin dat de comfortnorm niet gehaald wordt. Deze comfortnorm houdt in dat als reizigers ritten maken langer dan 15 minuten de reiziger moet kunnen zitten. Bovenop de toename van de capaciteit als gevolg van de nagestreefde groei van het vervoer, zal extra capaciteit ingezet worden opdat in redelijkheid aan de comfortnorm voldaan wordt.

2. Comfort, toegankelijkheid en sociale veiligheid

- a. Het BRU stelt zich ten doel dat het comfort, rekening houdende met verschillen in zwaarte van de diverse comfortaspecten, door de reizigers in totaliteit met een 7,5 wordt gewaardeerd. Deze doelstelling geldt ook voor de subjectieve waardering van de sociale veiligheid. In beide gevallen betekent dit een verbetering met een 0,5 op een schaal van tien.

- b. Bij het toegankelijker maken stelt de stadsregio zich ten doel dat vanaf 2010 alle voertuigen voldoen aan de Europese normen die gelden voor bussen die zijn ingezet in stadsvervoer.
Van de haltes zal in 2010 50% voldoen aan de landelijk overeengekomen standaarden. In 2015 moet 75% aan deze standaarden voldoen.
- c. Busstations dienen aan de volgende kwaliteitseisen te voldoen:
- toegankelijk
 - overdekte, beschutte en verlichte wachtgelegenheid met goede banken
 - schoon en heel
 - statische en dynamische reisinformatie
 - informatiemogelijkheid via intercom
 - in aantal en kwaliteit voldoende stallingmogelijkheden voor fietsen
 - klok
 - chipkaartautomaat
 - sociale veiligheid en comfort tenminste gewaardeerd met 7,5; zo nodig cameratoezicht

3. Dynamische reisinformatie

Alle voertuigen zullen voorzien zijn van dynamische reisinformatie: visuele en auditieve melding van de eerstvolgende halte en visuele informatie over de afwijkingen van de dienstregeling.
Alle busstations en tenminste 50% van de haltes zullen zijn voorzien van visuele dynamische reisinformatie.

4. Groeidoelstelling

De groeidoelstelling voor het regionale openbaar vervoer (bus en tram) lag bij aanvang van het RVVP op 2% per jaar. Deze doelstelling is samengesteld uit een groei specifiek als gevolg van de nieuwbouw in Leidsche Rijn, en 1% over het net als geheel. Deze doelstelling wordt verhoogd tot 2,5%; gerekend vanaf 2007 zou dit een cumulatieve groei van 25% opleveren. In de praktijk zal die groei gerealiseerd moeten worden van maandag tot en met zaterdag overdag. Om het niet of minder groeien van het vervoer op de avonden en zondag te compenseren zal op maandag tot en met zaterdag overdag het vervoer met circa 30% groeien.

De groei van het regionale vervoer zal in belangrijke mate zijn oorzaak vinden in de groei van het landelijke treinvervoer. In 2006 is 25% van de bus- en tramverplaatsingen in de regio voor- of natransport op de trein (met name de intercity's). Er wordt vanuit gegaan dat de helft van de groei van het regionale openbaar vervoer bus- en tramverplaatsingen betreft die voor- of natransport op de trein zijn. Dit betekent dat het aandeel van de bus- en tramverplaatsingen dat voor- en natransport op de trein is zal stijgen tot boven de 30%.

5. Milieu

Vanaf 2010 zullen de voertuigen die ingezet worden in het regionale busvervoer in de concessies Spitsvervoer en Regiovervoer tenminste aan de EEV-norm voldoen.

6. Kleine kernen

Het openbaar vervoer in kleine kernen wordt verbeterd. Echter, stijgende kosten van dit speciale, fijnmazige type openbaar vervoer vereisen maatregelen op maat. Bijvoorbeeld een buurtbus die in overleg met bewoners rijdt.

4. FIETS

De Nota Mobiliteit ziet een belangrijke rol voor de fiets als hoofdvervoermiddel op korte afstanden en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Alle overheden moeten het gebruik van de fiets stimuleren. In het huidige RVVP staat als ambitie dat het aandeel van de fiets in de modal-split gelijk moet blijven. Dit kan alleen bereikt worden door stevig in te zetten op de verbetering van de netwerken en op het uitbreiden van de parkeervoorzieningen.

Een van de belangrijkste mogelijkheden om het gebruik van de fiets te stimuleren is te zorgen voor *goede verbindingen* naar het centrum van de woonplaats en naar het buitengebied. De stadsregio speelt vooral een rol voor de fietsverbindingen van regionaal belang. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de overige fietsroutes. De belangrijkste regionale fietsverbindingen zijn reeds in het RVVP benoemd. (Zie kaart Regionaal Fietskernnet). De aantrekkelijkheid hangt af van de kwaliteit en snelheid van de fietsroutes. Overigens zijn deze routes ook van belang voor nieuwe weggebruikers als skeelers en scootmobilsten. De routes moeten alle aan de CROW-normen voldoen. Op de belangrijkste verbindingen tussen de diverse kernen moet een *gemiddelde snelheid van 15,5 km/uur* gegarandeerd worden. Het BRU zal bijdragen aan het uitvoeren van een analyse van de fietskwaliteit en de -snelheden op het regionaal fietspadennet. Kwaliteitsverhoging en aanleg van ontbrekende schakels van het netwerk hebben daarnaast hoge prioriteit.

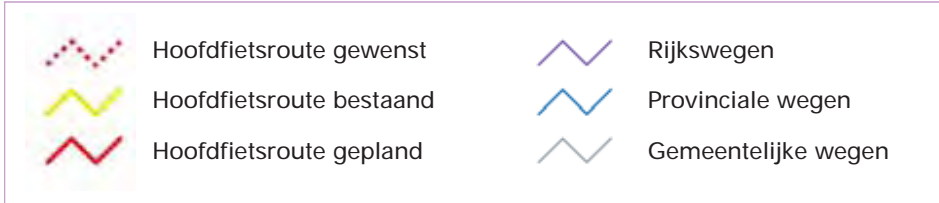
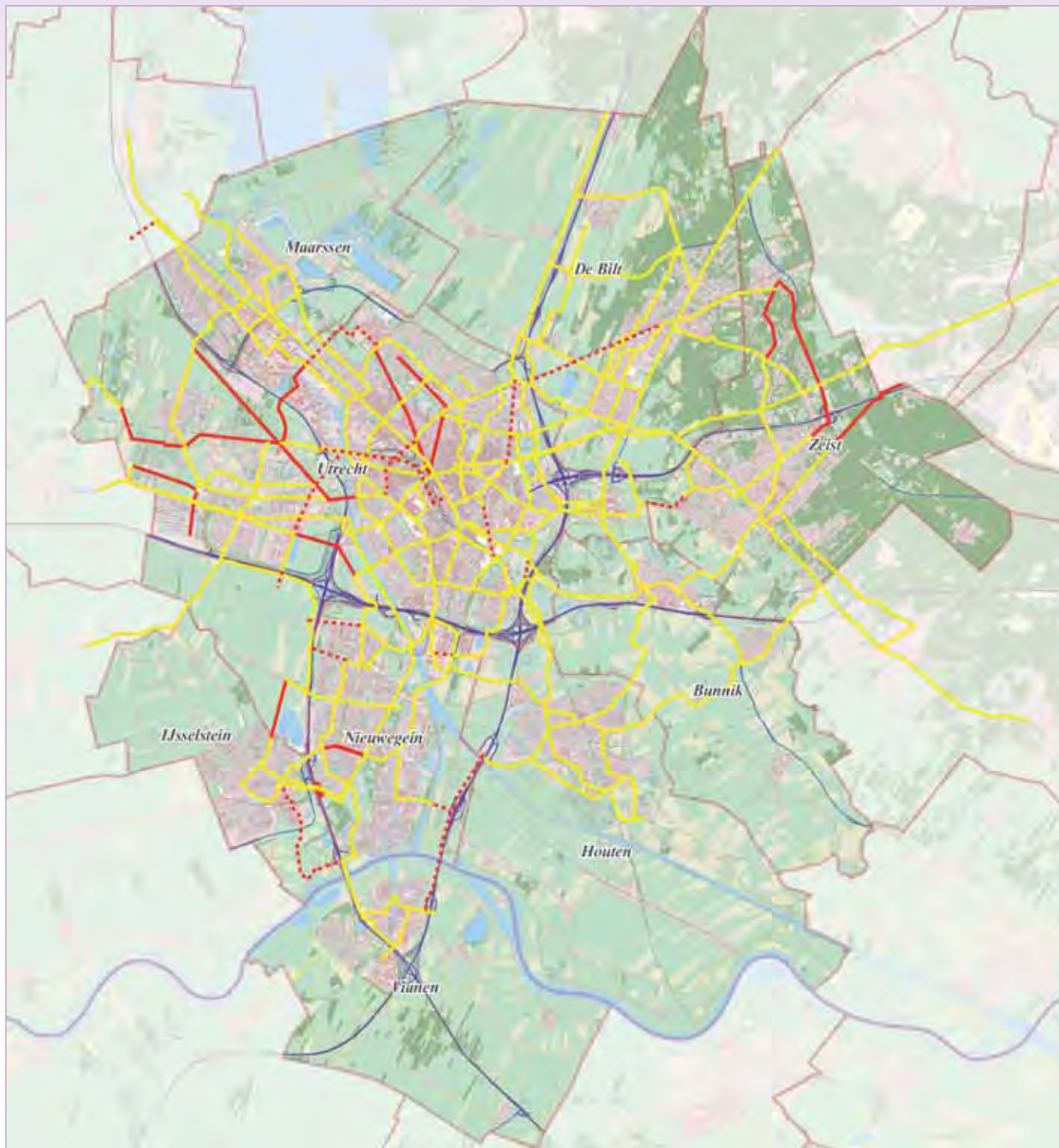
De Nota Mobiliteit wil dat overheden investeren in voldoende en veilige fietsvoorzieningen. In het RVVP staat dat het *fietsparkeren* verbeterd moet worden om het gebruik te stimuleren. Ook uit esthetisch oogpunt en ter voorkoming van fietsdiefstal is het belangrijk goede parkeervoorzieningen te maken. De fiets is een belangrijke schakel in de *ketenmobiliteit*. De fiets voorziet in voor- en natransport voor het openbaar vervoer, maar is ook nuttig in combinatie met het autoverkeer richting het centrumgebied van de gemeente Utrecht. Het BRU zal daarom het fietsparkeren sterk stimuleren. Daartoe kan het meewerken aan behoefte-onderzoeken naar parkeervoorzieningen in de gemeenten. Het BRU zal bijdragen aan de aanleg van verbeterde parkeervoorzieningen, bewaakte fietsstallingen op drukke fietslocaties en beveiligde en/of hoogwaardige fietsstallingen op OV-knooppunten, streekhaltes en P+R-locaties. Het BRU onderzoekt of de bijdrage aan de realisatie van bewaakte stallingvoorzieningen kan worden verhoogd en beziet samen met de gemeenten de mogelijkheden om tot gratis stalling te komen. Om het fietsgebruik in de ketenmobiliteit te versterken wordt er een fietstransferium op busstation Vianen onderzocht. De Nota Mobiliteit geeft aan dat *barrièrewerking* ernstig afbreuk doet aan de aantrekkelijkheid van fietsen. De decentrale overheden moeten bij infrastructurele maatregelen barrièrewerking voorkomen. Het BRU neemt dit op als voorwaarde voor subsidies en zal het maken van verbindingen die barrières, zoals kanalen, autowegen en spoorlijnen, overbruggen, actief ondersteunen.

5. AUTOVERKEER

In de MIT-Verkenning/Netwerkanalyse regio Utrecht zijn 17 representatieve routes met het verkeersmodel doorgerekend. Deze routes lopen van deur tot deur. Uit de doorrekening blijkt dat bijna de helft van die routes niet of slechts gedeeltelijk voldoet aan de streefwaarden.

Voor elk type rijks-, provinciale en gemeentelijke (hoofd-)weg wordt een *referentiewaarde* voorgesteld. Indien de referentiewaarde tijdelijk niet wordt gehaald, kan worden bepaald wanneer ingrijpen met behulp van maatregelen noodzakelijk is. Met zo'n waarde kan monitoring plaats vinden.

REGIONAAL FIETSKERNNET



Een referentiewaarde geeft de doorstroomkwaliteit aan. Die kwaliteit van de gewenste doorstroming wordt aangeduid met de gemiddelde rijsnelheid of met gemiddelde trajectnelheid.

Bij de inrichting van de infrastructuur is ten behoeve van de verkeersveiligheid het uitgangspunt dat de inrichting wordt vereenvoudigd om zo de kans op conflicten te verkleinen. De herkenbaarheid van wegen wordt vergroot door het aantal te onderscheiden wegcategorieën te beperken. Indien een gemeente overgaat tot herinrichting van een weg conform de CROW-richtlijnen met betrekking tot de essentiële herkenbaarheidkenmerken kan het BRU dat financieel ondersteunen.

6. GOEDERENVERVOER

In het kader van het voorbeeldproject Samen Goed Geregeld is een aantal deelprojecten uitgewerkt: kwaliteitsnet goederenvervoer, afstemming regelgeving, straatmanagement en bewustwording. Voor de bevoorrading zijn Beleidsuitgangspunten Bevoorrading geformuleerd die in een beleidsregel zijn vastgelegd (*bijlage 1*). Voor het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht (KGRU) is eveneens een beleidsregel vastgelegd (*bijlage 2*) waarin de beleidsuitgangspunten zijn opgenomen met de kaart van het kwaliteitsnet. Om de rest van de projectbevindingen te implementeren en om de samenwerking tussen publieke en private partijen in het reguliere werk voort te zetten komt er een Goederen Team Utrecht (GTU) ten behoeve van regionale afstemming op het gebied van stedelijke distributie. Uit het project vloeien de volgende zaken voort.

Vanaf 2007 zullen venstertijden en voertuigeisen worden getoetst aan het vast te stellen Referentiemodel van de Commissie Stedelijke Distributie.

De stadsregio spant zich in, samen met de belangenorganisaties van het bedrijfsleven, om winkeliers en horecaondernemers bewust te maken van hun rol in het bevoorradingsproces. Het bedrijfsleven werkt met de gemeenten aan een centrale en digitale informatievoorziening m.b.t. stedelijke distributie, een zogenaamd digitaal loket. Bezien zal worden of deze voorziening later kan worden uitgebreid met een mogelijkheid tot afgifte van ontheffingen en een meldpunt voor klachten en suggesties.

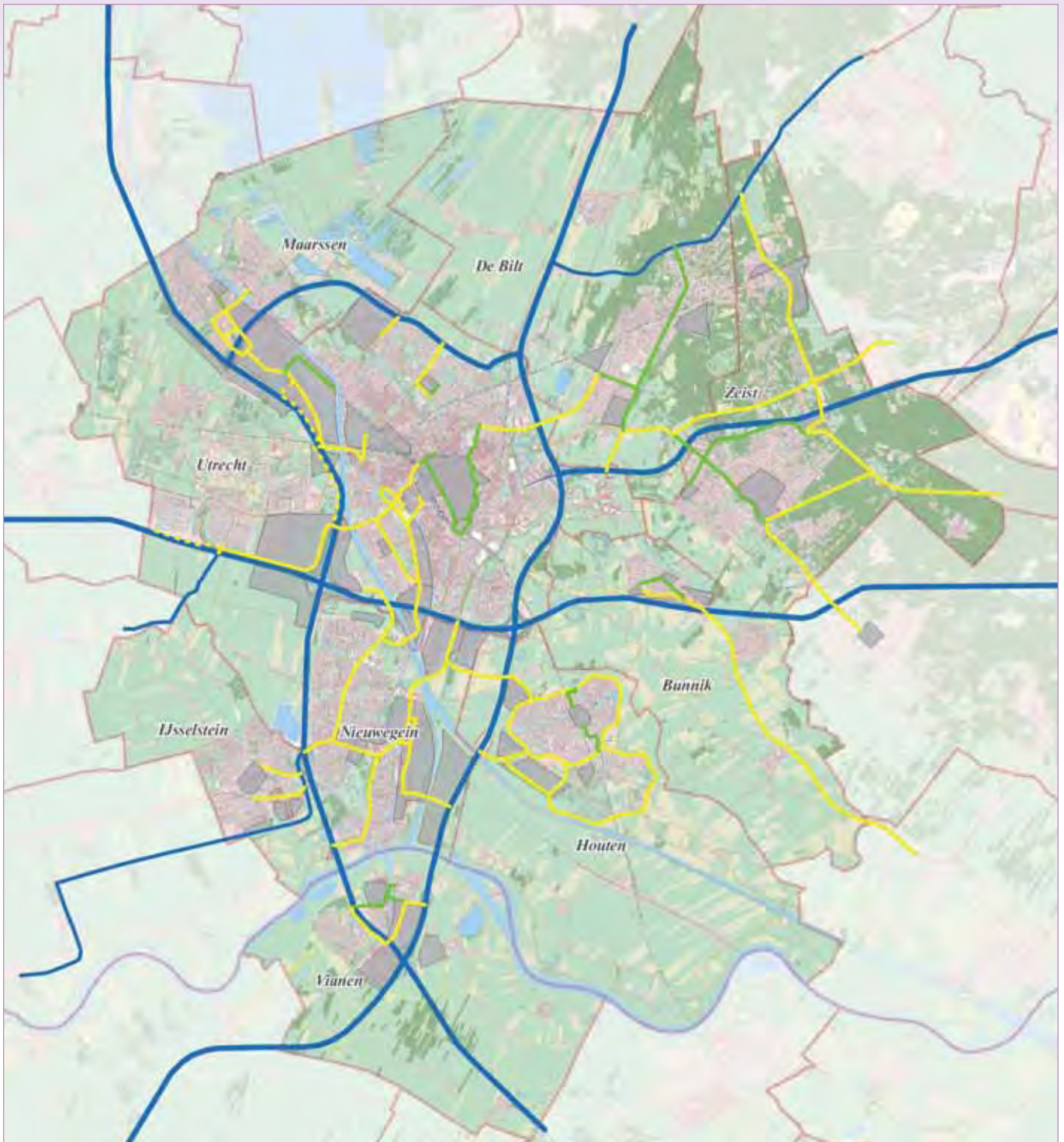
Het *kwaliteitsnet* vormt een basis voor verdere ontwikkeling van het goederenvervoerbeleid. Het biedt een leidraad voor locatiekeuzes, richt zich op verbindingen tussen de regionale economische centra en de overslaglocaties en het beschrijft de logistieke routes. De komende jaren zal uitvoering gegeven gaan worden aan de concrete aanbevelingen die uit dit kwaliteitsnetwerk voortkomen.

Goederenvervoer over het water verdient een hoge prioriteit omdat het een efficiënte manier van vervoeren is met potentie om het wegennet te ontlasten. Maar voor verdere ontwikkeling van haven- en overslagvoorzieningen in de regio zal de economische haalbaarheid moeten worden aangetoond.

7. LOCATIE- EN PARKEERBELEID

Het Bestuur Regio Utrecht concretiseert het (integrale) locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen in het ruimtelijke en het verkeers- en vervoersbeleid. In het RSP wordt locatiebeleid geduid als regionaal vestigingsbeleid.

KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER REGIO UTRECHT



Het doel van locatiebeleid is om een goede plaats te bieden voor ieder bedrijf. (Het versterken van) de kwaliteit van de werklocaties is daarbij het leidend beginsel. De kwaliteit van de werklocatie is niet los te zien van bereikbaarheid en consequenties voor leefbaarheid en veiligheid. Dit krijgt vorm in een samenhangende pakket van maatregelen die – onder andere – waarborgen dat

- bedrijven met arbeids- en of bezoekersintensieve functies zoveel mogelijk in de nabijheid van openbaar vervoersknooppunten kunnen worden gevestigd.
- bedrijven die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersgenererende werking niet inpasbaar zijn, ruimte wordt geboden op bedrijventerreinen, en
- de bedrijventerreinen met goederenstromen van beduidende omvang multimodaal kunnen worden ontsloten.

Het ontwikkelen van locatiebeleid vraagt intensieve samenwerking tussen de afdelingen economische zaken en verkeer en vervoer van zowel de gemeenten als het Bestuur Regio Utrecht. Daarbij is het niet de bedoeling om het ABC-beleid (dat als te rigide werd beschouwd) te vervullen voor rigide beleid in een andere vorm: sturing moet plaats maken voor regie binnen zekere bandbreedtes.

Gemeenten voeren in beginsel een actief onderling afgestemd parkeerbeleid dat gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.

De komende jaren zal geïnventariseerd worden welk parkeerbeleid de gemeenten voeren en of zich daarbij nog knelpunten voordoen. Als er knelpunten blijken te zijn zal het BRU de gemeenten aanbieden een coördinerende rol te vervullen voor een regionaal afgestemd parkeerbeleid, gericht op het bepalen van de in de Nota Mobiliteit bedoelde bandbreedtes voor de parkeernormen.

8. VERKEERSVEILIGHEID

In het BRU-gebied is het aantal *dodelijke slachtoffers* in het verkeer gezakt van 21 gemiddeld per jaar in de periode 2000-2002 naar 16 in de periode 2003-2005. De van het aangescherpte rijksbeleid afgeleide regionale doelstelling voor 2010¹ is maximaal 16 doden² per jaar. De doelstelling voor 2010 betreffende dodelijke slachtoffers is gehaald. Het aantal dodelijke slachtoffers is echter van een dusdanige omvang dat een enkel incident het beeld ingrijpend kan beïnvloeden. Aangescherpt beleid zal moeilijk tot meetbare resultaten leiden.

Het aantal *ziekenhuisgewonden* in de stadsregio is van 371 in de periode 2000-2002 gedaald naar 360 in de periode 2003-2005. De regionale doelstelling t.a.v. ziekenhuisgewonden is maximaal 343 per jaar. Het BRU zet daarom in op verdere afname van de verkeersonveiligheid en dus minder doden en gewonden om zo ook de doelstelling t.a.v. het aantal ziekenhuisgewonden te halen.

¹ In 2002 vielen landelijk 1066 dodelijke verkeersslachtoffers, in het BRU-gebied waren dit er 22. De doelstelling voor 2010 is in het Nota Mobiliteit gesteld op maximaal 906 doden; dit betekent voor de regio een doelstelling van maximaal 19 doden in 2010. De aangescherpte landelijke doelstelling voor 2010 is in 2006 vastgesteld op maximaal 750 doden. Voor de regio betekent dit dat er in 2010 maximaal 16 doden mogen vallen.

² De regionale doorvertaling van de doelstelling voor het aantal doden en slachtofferongevallen voor 2020 is op dit moment niet bekend.

VERKEERSSLACHTOFFERS BRU-GEBIED				
	GEMIDDELD 2000 - 2002	GEMIDDELD 2003 - 2005	DOELSTELLING 2010	GEREALISEERD
Doden	21	16	16	100%
Ziekenhuisslachtoffers	371	360	343	40%

Het BRU richt zich vooral op het verkeersveilig maken van de vijf Slachtoffer Ongevallen Concentraties (zie kaart) in de regio. Daarnaast richt de stadsregio zich op het verkeersveilig maken van de gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied en op het verbeteren van de positie en de zichtbaarheid van het langzame verkeer, voetgangers en (brom-)fietsers.

Het BRU draagt bij aan de invoering van Duurzaam Veilig fase II (DVII) en de *Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken* (EHK) op de belangrijkste Gebieds Ontsluitings Wegen (GOW's) buiten de bebouwde kom. Tegelijkertijd worden de overgangen van de GOW's van buiten naar binnen de bebouwde kom aangepakt. Meer informatie hierover staat in het hoofdstuk Autoverkeer.

Gedragsbeïnvloeding wordt de komende jaren sterker gericht op jongeren tot en met 24 jaar. Hierbij ligt de nadruk op gevaren van roekeloos rijgedrag. Het gaat hier om jongeren op bromfietsen en jonge automobilisten.

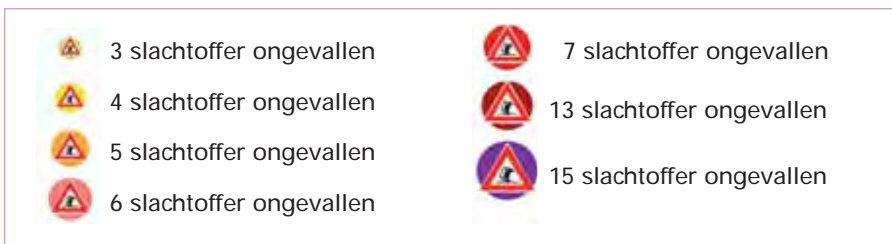
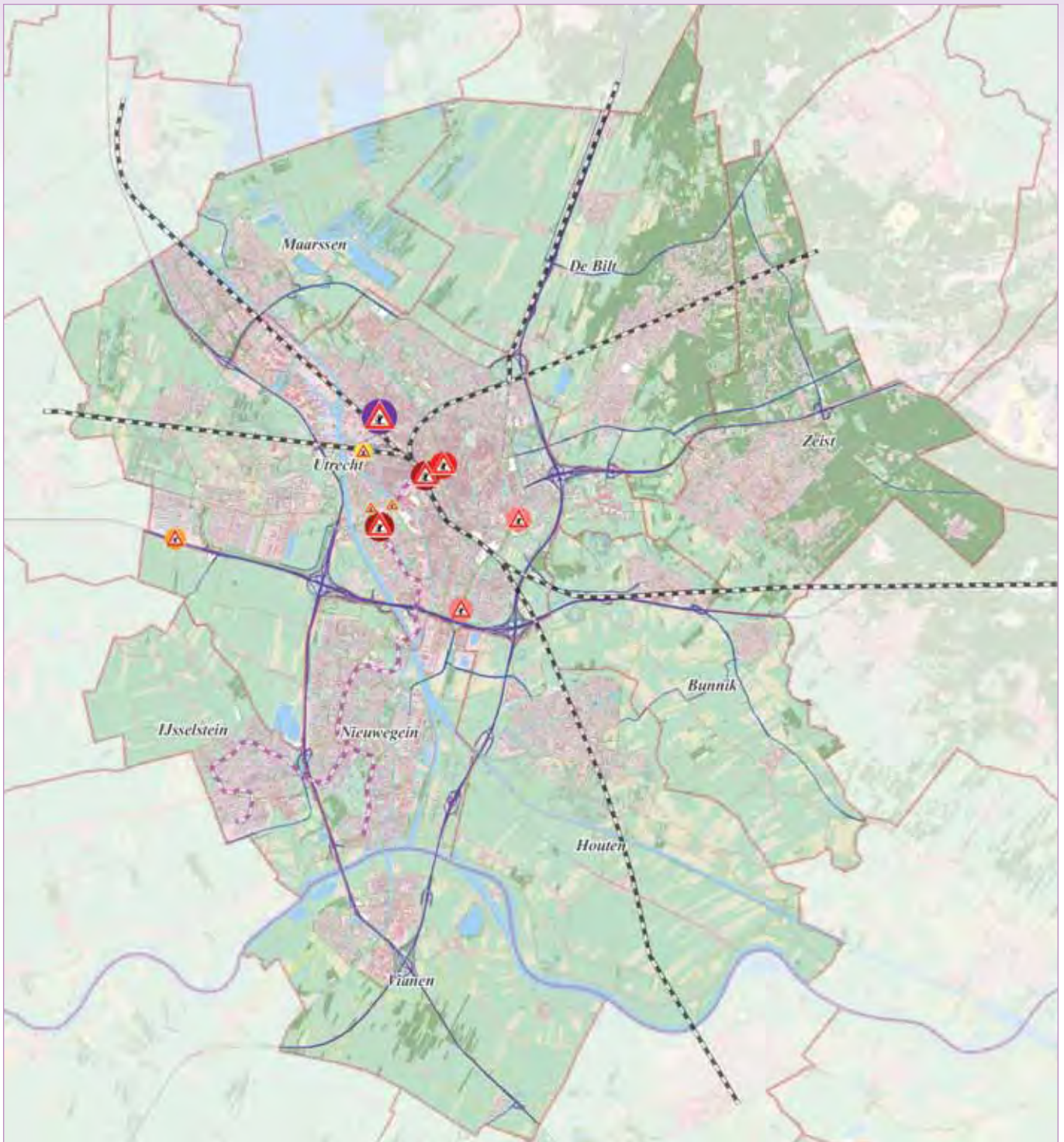
Gedragsbeïnvloeding gebeurt via provinciebrede projecten van het ROV. Het BRU kan via het dagelijks bestuur van het ROV aansturen op een bepaalde koers. Daarnaast verstrekt de stadsregio subsidie voor de gemeentelijke projecten. De gemeenten kunnen in dit verband gestimuleerd worden om vooral projecten op het gebied van jongeren op te pakken.

Het BRU wil *verkeersveilige routes voor vrachtverkeer*. Het vrachtverkeer moet zoveel mogelijk plaatsvinden via deze routes, waardoor op andere routes de verkeersveiligheid toeneemt. Bij de educatie van jongeren is het gevaar van het vrachtverkeer een belangrijk onderwerp.

9. KILOMETERBEPRIJZEN

Het rijk introduceert in 2012 of zoveel eerder als mogelijk beprijzing in de vorm van kilometerbeprijzing. Het BRU wil meedenken over wijze waarop kilometerbeprijzing wordt toegepast, vooral in verband met de consequenties voor het onderliggend wegennet. Het BRU wil daarom betrokken worden bij het *vaststellen van tarieven en het inzetten van opbrengsten*.

SLACHTOFFER ONGEVALLEN CONCENTRATIES



10. ONDERGRONDSE INFRASTRUCTUUR EN DOORSNIJDINGEN WOONGEBIEDEN

Doorsnijdingen van woongebieden door verkeer (auto's, bussen, trams, treinen) zoals in de Utrechtse binnenstad, De Bilt en Den Dolder, Vianen en Nieuwegein vormen vaak een probleem. Oplossingen zoals ondergronds aanleggen van infrastructuur leveren extra ruimte op, zijn verkeersveiliger en milieuvriendelijker en dragen bij aan de economische ontwikkeling van de stadsregio. Het BRU moet verder zoeken naar dit soort alternatieven. Deze oplossingen zijn erg duur, maar in de toekomst ontkomt men niet aan het zetten van dergelijke stappen. Het BRU zwingelt dit onderwerp aan bij het rijk, mogelijk reeds in het vervolg op de netwerkanalyse (Spoor en Ring).

In de toekomst moet de regio uitgewerkte keuzes aan het rijk kunnen voorleggen.

11. PROJECTEN DAADWERKELIJK UITVOEREN

Ten behoeve van het daadwerkelijk uitvoeren van voorgenomen projecten door de gemeenten worden de beschikbare middelen ook aangewend om expertise in te huren.

BIJLAGE 1

BELEIDSUITGANGSPUNTEN BEVOORRADING

1. Bij de ontwikkeling of herinrichting van stedelijke gebieden is er vanaf het begin van de planvorming concrete aandacht voor de bevoorrading. Bevoorrading is geen sluitstuk van een ontwikkelings- of verkeersplan, maar een integraal onderdeel ervan.
2. Winkelgebieden, grote solitaire bedrijven en bedrijventerreinen liggen bij voorkeur aan het regionale Kwaliteitsnet Goederenvervoer, of er wordt gezorgd voor een kwalitatief voldoende verbinding met het Kwaliteitsnet.
Bij een nieuw bedrijventerrein, solitair bedrijf of winkelgebied van regionaal economisch belang³ wordt deze verbindingsschakel een schakel in het Kwaliteitsnet, met bijbehorende inrichtings- en omgevingseisen.
In het winkelgebied of op het bedrijfsterrein zelf wordt ook gezorgd voor een heldere, goede routing voor het bevoorradingsverkeer.
3. Om het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk te laten verlopen worden indien technisch mogelijk op bevoorradingroutes voertuigbeperkingen voorkomen.
4. Een winkelgebied, voorzieningengebied of bedrijventerrein kan goed bereikbaar zijn, maar zonder voldoende laad- en losmogelijkheden die aansluiten bij de wijze van bevoorraden zal het gebied niet kunnen functioneren. Dit betekent concreet:
 - Venstertijden worden zo veel mogelijk voorkomen (omdat dit leidt tot inefficiënt goederenvervoer op regionaal niveau).
 - Voor de verkeersveiligheid wordt scheiding van winkelend publiek en personenverkeer enerzijds en bevoorradend verkeer anderzijds nagestreefd.
 - Vanwege geluidswetgeving en diefstalveiligheid heeft afgeschermd laden en lossen sterk de voorkeur.
 - Samenwerking tussen ontvangers / winkeliers, bijvoorbeeld gezamenlijke ontvangst of opslag, is wenselijk.
5. Bij de ontwikkeling van winkelgebieden en -centra, voorzieningengebieden of bedrijventerreinen en de opzet van het (hoofd)wegennet wordt het vervoerende, verladende en ontvangende bedrijfsleven betrokken.

³ Ten behoeve van concrete toepassing in het ontwerpproces zijn deze beleidsuitgangspunten uitgewerkt in een meer gedetailleerde uitgangspunten- en aandachtspuntenlijst bevoorrading conform het rapport "Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht", februari 2006

BIJLAGE 2

TOELICHTING KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER

Het Kwaliteitsnet vormt een basis voor de verdere ontwikkeling van het beleid omtrent Goederenvervoer. De Nota Mobiliteit geeft hiervoor het kader en wijst op de noodzaak tot verdere uitwerking in regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen.

Het Kwaliteitsnet biedt een afwegingskader voor de regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen en de daarmee samenhangende investeringsplannen. Daarnaast vormt het kwaliteitsnet een leidraad voor locatiekeuzes en is daarmee van invloed op ruimtelijke ordeningsvraagstukken en economische afwegingen.

Bij de opzet van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor de regio Utrecht is het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad als basis gebruikt. Het Kwaliteitsnet voor de regio Utrecht takt hierop aan en richt zich op de verbindingen tussen de regionale economische centra en de belangrijkste overslaglocaties van weg naar water en/of spoor. Er is gefocust op het wegvervoer omdat de distributie van goederen in de regio vooral over de weg plaatsvindt. Goederen die via water of spoor worden aangevoerd, worden veelal ook over de weg gedistribueerd in de regio het er in praktijk helemaal niet in zit.

Bij het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht is onderscheid gemaakt in Logistieke Routes I en Logistieke Routes II. De Logistieke Routes I komen in het algemeen overeen met rechtstreekse en doorgaande routes naar de economische centra. Als economische centra niet aan rechtstreekse doorgaande routes liggen zorgen de Logistieke Routes II voor de verbinding van deze economische centra met het doorgaande net.

Als economische centra zijn onderscheiden: bedrijventerreinen, solitaire bedrijven (die gezien hun omvang veel vrachtverkeer genereren) en centrumlocaties (winkelgebieden).

Bij de keuze is een kwantitatieve ondergrens aangenomen voor wat betreft omvang van het centrum en de hoeveelheid gegenereerd vrachtverkeer.

Bij de keuze van de verbindende wegvakken naar de economische centra die behoren tot het Kwaliteitsnet is mede uitgegaan van het feitelijk gebruik door vrachtverkeer, uitgedrukt in aantal voertuigen.

Bij het samenstellen van het kwaliteitsnet zijn in overleg met de wegbeheerders, op basis van hun beleidsplannen en verkeers- en vervoerplannen keuzen gemaakt.

Om het vrachtverkeer op het Kwaliteitsnet optimaal te kunnen faciliteren zijn eisen gesteld aan het wegennet op het gebied van:

- fysieke kwaliteit
- bereikbaarheid
- veiligheid
- leefbaarheid.

Indien niet wordt voldaan aan de gestelde kwaliteitseisen dan zijn maatregelen nodig om de geconstateerde aandachtspunten op te lossen. Een besluit dat maatregelen desondanks niet genomen worden dient gemotiveerd te worden.

Oplossingen kunnen zowel op korte termijn (snoeien takken, aanpassen verkeerslichtenregelingen, verwijderen drempels enz.) liggen als op langere termijn (nieuwe wegen, bruggen of verplaatsen bedrijven). De gekozen oplossingen worden meegenomen in beheer- en onderhoudsprogramma's of worden vastgelegd in uitvoeringsprogramma's.

Het Kwaliteitsnet is als onderdeel van het regionale project "Samen Goed Geregeld" uitgewerkt in een samenwerking van het Bestuur Regio Utrecht (BRU), de Provincie Utrecht, het Rijk, de BRU-gemeenten, de gemeente Utrechtse Heuvelrug (kern Driebergen-Rijsenburg), het bedrijfsleven en belangenorganisaties.

De methodiek, kaartmateriaal, geconstateerde aandachtspunten en mogelijke oplossingsrichtingen zijn terug te vinden in de rapportage "Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht" van februari 2006.

Het Kwaliteitsnet heeft een dynamisch karakter. Het is na een eerste consultatieronde langs de betrokken gemeenten vastgesteld voor de huidige situatie en vastgelegd in bijgaand kaartbeeld. Aanpassing aan ontwikkelingen zijn uiteraard nodig. Ter nadere vaststelling van het Kwaliteitsnet is de navolgende procedure en uitgangspunten opgesteld.

Er zal naar worden gestreefd de infrastructuur behorend tot het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht als voorkeursroute op te laten nemen in de door het bedrijfsleven gehanteerde routeplanners. Met de brancheorganisaties voor vervoerders Transport en Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer en de EVO als belangenbehartiger van verladers, ontvangers en eigen vervoerders in de groot- en detailhandel, bouw, industrie, agrarische sector en zakelijke dienstverlening zijn inmiddels onderhandelingen opgestart om het Kwaliteitsnet als voorkeursroute op te nemen in de bij hun leden aanbevolen routeplanner.

UITGANGSPUNTEN KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER REGIO UTRECHT

- Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra en overslagpunten waarover goederenvervoer wordt afgewikkeld, zoals aangegeven op de bijbehorende kaart. Het kwaliteitsnet is gericht op een betrouwbare reistijd van deur tot deur, zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en veiligheid.
- Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht zal worden vastgesteld door het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en worden opgenomen in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP).
- Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht omvat het grondgebied behorend tot de BRU-gemeenten Zeist, Bunnik, Maarssen, Nieuwegein, Houten, Vianen, IJsselstein, De Bilt en Utrecht en de kern Driebergen-Rijsenburg (onderdeel van de gemeente Utrechtse Heuvelrug).
- Na het besluit tot erkenning van het kwaliteitsnet en opname in het RVVP van het BRU nemen de betrokken gemeenten ieder voor hun grondgebied het gedefinieerde kwaliteitsnet op in hun Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) of vergelijkbaar plan. Indien bij een tot het BRU-gebied behorende gemeente geen eigen GVVP of vergelijkbaar plan is/wordt vastgesteld, dient het kwaliteitsnet zoals vastgesteld in het RVVP als uitgangspunt.
- Voor zover de gesignaleerde aandachtspunten t.a.v. het kwaliteitsnet worden erkend als knelpunt, dient hiervoor een oplossing te worden gezocht, die wordt opgenomen in beheer- en onderhoudsprogramma's of uitvoeringsprogramma's van de betreffende wegbeheerder (provincie of gemeente).
- De gekozen oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten op het kwaliteitsnet van de BRU-gemeenten komen - voor zover niet reeds opgenomen in lopende beheer-, onderhouds- en uitvoeringsprogramma's - in aanmerking voor medefinanciering vanuit de aan het BRU toegekende Brede Doel Uitkeringen

- Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht zal de komende jaren zijn vertaling moeten krijgen in relevante verkenningen en planstudies en netwerkanalyses.
- De wegen die tot het Kwaliteitsnet behoren worden door de betrokken wegbeheerders overeenkomstig de kwaliteitseisen van het Kwaliteitsnet geschikt gemaakt en gehouden voor de functie goederenvervoer.
- Bij de ruimtelijk/economische aspecten als de situering van nieuwe bedrijventerreinen, vestigingsbeleid, inrichting stedelijke centra en dergelijke vormt het Kwaliteitsnet het kader om de leefbaarheidaspecten, de economische en de duurzaamheidsaspecten van goederenvervoer de juiste plaats te geven in de afwegingen.
- Een nieuw bedrijventerrein, solitair bedrijf of winkelgebied wordt bij voorkeur gesitueerd aan het kwaliteitsnet.
- Bij een nieuw bedrijventerrein, solitair bedrijf of winkelgebied van regionaal economisch belang, of bij uitbreiding/herontwikkeling waardoor een economisch centrum een schaa sprong maakt van lokaal naar regionaal economisch belang, wordt de ontsluitende infrastructuur een schakel in het Kwaliteitsnet (voor zover dit nog niet het geval is), met bijbehorende inrichtings- en omgevingseisen. In het winkelgebied of op het bedrijfsterrein zelf wordt ook gezorgd voor een heldere, goede routing voor het bevoorradingsverkeer.
- Het Kwaliteitsnet zal eenmaal per drie jaar worden aangepast aan de feitelijke ontwikkelingen. Het BRU stelt in samenspraak met de Provincie Utrecht en de betrokken gemeenten de veranderingen vast.

BIJLAGE 3

BEOORDELINGSKADER PAKKETSTUDIES UTRECHT

1. Inleiding

In juli 2007 is de projectorganisatie Pakketstudies Utrecht van start gegaan, volgend op bestuurlijke afspraken tussen regionale overheden en het Rijk. Beide Pakketstudies, Ring Utrecht en Driehoek Amersfoort, moeten leiden tot maatregelen die de bereikbaarheid van de regio Utrecht verbeteren en waarborgen. Om binnen de twee studies een gelijke toetsing te hanteren is een beoordelingskader ontwikkeld. Immers, de studies zijn gericht op een integrale benadering van de problematiek en de oplossingen dienen op elkaar te zijn afgestemd.

Dit integrale beoordelingskader wordt door alle overheden die deelnemen aan de pakketstudies erkend als hulpmiddel bij het bepalen van de bereikbaarheid van de regio Utrecht.

De Nota Mobiliteit is de belangrijkste aanleiding voor het actualiseren van het SMPU en het RVVP. Beide beleidsdocumenten vormen op hun beurt de basis van de Pakketstudies en de daaruit voortvloeiende maatregelenpakketten. Daarom is het beoordelingskader als onderdeel van beleid in beide beleidsnota's opgenomen. In de Pakketstudies zullen de kwantitatieve uitwerking van de doelstellingen en het beoogd effect van de maatregelen worden beschreven.

De voorliggende beleidstekst is gebaseerd op het rapport 'Gezamenlijk Beoordelingskader Pakketstudies Utrecht', waarvan de integrale tekst te vinden is op de websites van de Provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht.

2. Rol beoordelingskader binnen pakketstudies

Het beoordelingskader zal worden toegepast bij de bepaling van de bereikbaarheidsknelpunten en, aan het einde van de studies, bij het toetsen van de oplossingsrichtingen op de bereikbaarheidseffecten. Het beoordelingskader zal zich richten op de belangrijkste relaties in de regio. Dat wil niet zeggen dat de bereikbaarheid op andere plaatsen niet goed moet zijn, maar daar doet het beoordelingskader geen uitspraken over. Het beoordelingskader meet op gerichte locaties en verbindingen de bereikbaarheidskwaliteit. Voldoet de kwaliteit daar niet dan zijn er maatregelen nodig om de kwaliteit te verbeteren. Het beoordelingskader is een instrument om de integrale afweging te maken, waarbij over de grenzen van de wegbeheerders, dus naar het netwerk als geheel gekeken wordt.

3. Ruimtelijk-economische ambities

Verkeer en vervoer is geen doel op zich, maar staat ten dienste van de ruimtelijke kwaliteit. De regio Utrecht heeft besloten dat de ruimtelijk-economische component leidend moet zijn in de afweging van de kwaliteit van de bereikbaarheid. Daarom wordt de aandacht gericht op een zevental economische kerngebieden. De keuze voor deze kerngebieden is mede gebaseerd op de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. In de Ontwikkelingsvisie zijn alle aspecten van de ruimtelijke ontwikkeling meegewogen: woningbehoefte, mobiliteit en infrastructuur, economische potenties, milieu, natuur en landschap en wateropgaven.

Op basis van de benoemde kerngebieden zijn de belangrijke relaties te benoemen waarop de bereikbaarheid wordt getoetst. De verschillende economische kernen hebben verschillende karakteristieken: voor Lage Weide is goederenvervoer belangrijk, voor De Uithof is openbaar vervoer essentieel, enzovoorts. Daarbij wordt getoetst op deur-tot-deur relaties. Het concentreren op de belangrijkste relaties zal uiteindelijk ook de doorstroming van de andere relaties positief beïnvloeden. Om het verkeer op deze relaties te kunnen bedienen worden zogenaamde kwaliteitsnetwerken benoemd. De kwaliteitsnetwerken zijn de regionaal belangrijkste deelnetwerken per modaliteit. In het beoordelingskader worden voor deze netwerken doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid geformuleerd.

4. Criteria en normen

Met het beoordelingskader wordt beoogd dat alle overheden dezelfde normen hanteren voor het bepalen van de bereikbaarheid en het kiezen van de maatregelen.

De bereikbaarheid van de regio wordt op twee momenten getoetst, te weten bij de bepaling van de knelpunten en de toetsing van oplossingsrichtingen. Aan de hand van het volgende figuur is het beoordelingskader schematisch weergegeven.

		OV	FIETS	AUTO	GOEDEREN VERVOER
Beoordelingskader	Tools	Kwaliteitsnetwerken			
		Criteria en normen voor netwerken: <ul style="list-style-type: none"> > Reistijd: verhouding free flow - spits > Betrouwbaarheid: 80% van de verplaatsingen > Randvoorwaarden: leefbaarheid, verkeersveiligheid en Ruimtelijke ordening 			
	Gebruiksaanwijzing	Bepaling knelpunten			
		Toetsing oplossingsrichtingen: <ul style="list-style-type: none"> • Zevensprong Verdaas (met toetsing aan criteria) • Maatschappelijke kosten-baten analyse 			

- *Reistijd*

Reistijd is een belangrijk criterium om uitspraken te kunnen doen over (problemen met en maatregelen voor) bereikbaarheid. Daarbij worden verplaatsingen vanuit de eindgebruiker, dus deur-tot-deur geanalyseerd.

- *Betrouwbaarheid*

Het NoMo-begrip betrouwbaarheid van een deur-tot-deur verplaatsing kan worden geoperationaliseerd door de spreiding van de reistijd te bepalen (d.w.z. de mate waarin de reistijd afwijkt van de gemiddelde reistijd). Op deze wijze beschrijft men een statistisch gegeven.

- *Randvoorwaardelijke aspecten*

Randvoorwaardelijke aspecten als Leefbaarheid en Verkeersveiligheid hebben uiteraard te maken met wettelijke normeringen. Dat betekent dan ook dat knelpunten op dit vlak worden getoetst aan de geldende normen. Ten aanzien van verkeersveiligheid geldt natuurlijk dat het altijd veiliger kan, maar dat deze regio op basis van de metingen in de afgelopen jaren erg verkeersveilig is.

5. Genereren oplossingsrichtingen

Het beoordelingskader is vooral een toetsingsinstrument. De gezamenlijkheid en de integraliteit vormen daarbij kernbegrippen. Oplossingsrichtingen uit de Pakketstudies moeten daar op beoordeeld worden. Het gaat om het zoeken naar maatregelen in de sfeer van ketenmobiliteit, knooppunten, eindgebruikers en het scheiden van verkeersoorten.

Ook bij de uitvoering van de maatregelen is samenhang noodzakelijk, conform het advies van het Expertteam.



