

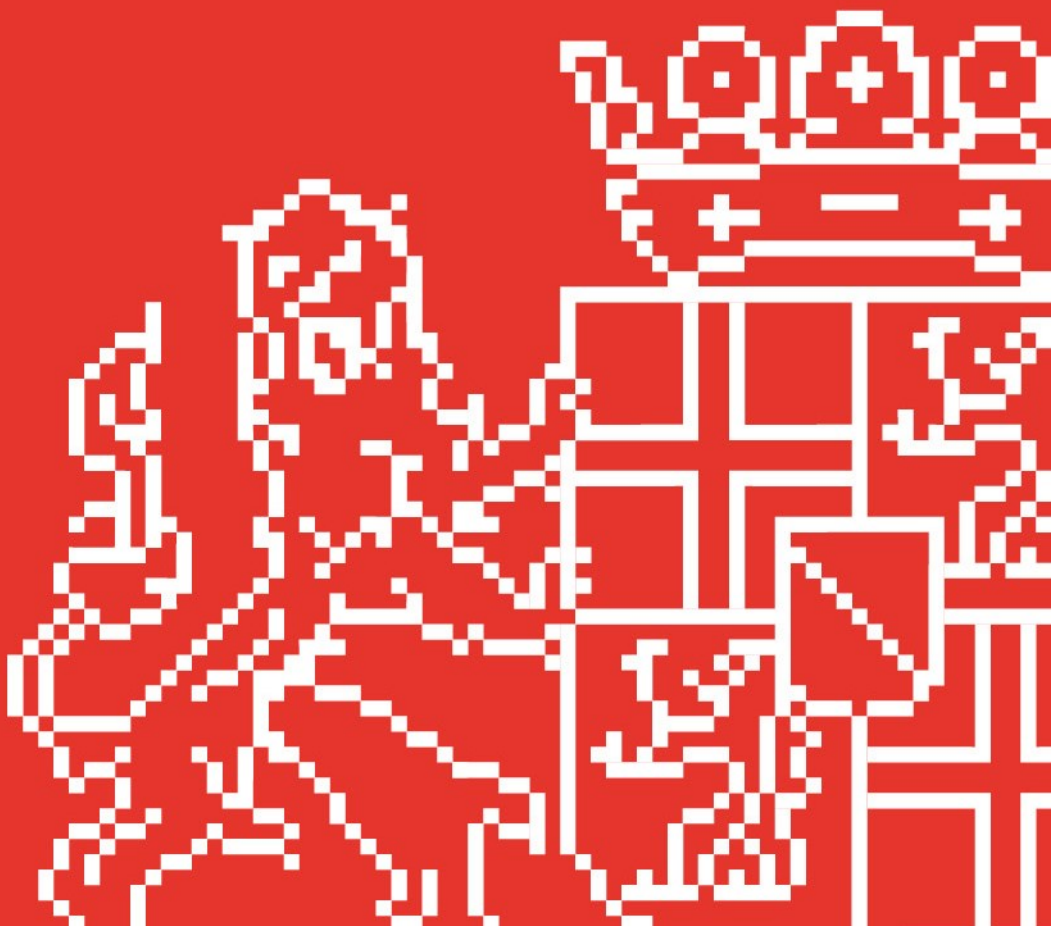
NOTA VAN BEANTWOORDING



PROVINCIE  UTRECHT

Zienswijzen op het Ontwerp Mobiliteitsplan

Referentienummer 81055466
Vastgesteld door Provinciale Staten, 7 juli 2014



Inhoud

Nota van beantwoording	4
Status van deze nota	4
Leeswijzer	4
AMBITIE	5
Algemeen	5
Modal Shift	5
Projectenoverzicht	5
Scope BRU	5
Strategische agenda	6
DOELEN REALISEREN IN VERBINDING MET DE OMGEVING	8
Rollen	8
Samenwerken met het bedrijfsleven	8
Samenwerken met werkgevers	8
Van project naar trajectaanpak	8
Algemeen	8
Veiligheidsissues versus trajectaanpak	9
Samenhang trajectaanpak met andere wegen	9
Trajectvraagstuk	9
Participatie	9
Voetgangers	10
Veroorzaker betaalt principe	11
Samenwerken voorbij de provinciegrens	11
Innovatie	11
TRENDS EN ONTWIKKELINGEN MOBILITEIT UTRECHT	11
Demografische ontwikkeling	11
Sociaal-maatschappelijke trends	11
ICT en leefstijlen	12
Toenemende vraag	12
Verbinden van de netwerken	13
Eén herkenbare keten	13
Knooppunten	13
Algemeen	13
OV MIRT	14
Specifieke knooppunten	15
Monitoring	16
Multimodale knoop voor goederenvervoer	16
Reisinformatie	16
VERSTERKEN VAN DE NETWERKEN	16
Algemeen	16
Auto	17
Provinciaal wegennet	17

Specifieke wegen.....	17
Autodelen particulieren	19
Snelheidsregime	19
Kaarten	20
Duurzaam en innovatief wegbeheer	21
Monitoring	21
Fiets	21
Doorfietsnetwerk.....	21
Provinciaal fietsnetwerk	22
Ontvlechten fietsroutes	23
Financiering fiets.....	23
Bereikbaarheid NS stations	24
CROW-richtlijnen	24
Promotie fiets.....	24
Fietsstallingen en - faciliteiten	24
Monitoring	25
Verkeersveiligheid	25
Doelgroepen, rolinvulling en instrumenten.....	25
Monitoring	26
Openbaar vervoer	26
Peilers strategie	26
Vraaggericht OV	27
Spoor	27
Zero emissie concessieverlening.....	28
R-net.....	28
Voorzieningenniveau OV	29
Verbindend netwerk.....	29
Reizigerstevredenheid	29
Provinciaal busnetwerk	30
Monitoring OV.....	30
Goederenvervoer	30
Kwaliteit van de leefomgeving	30
Transport gevaarlijke stoffen (externe veiligheid).....	32
VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD	32
Verkeersmanagement	32
Slim Werken Slim Reizen.....	32
Marketing.....	32
Essentiele onderdelen	33
Planmer	34
BIJLAGE 1 Samenvatting voorstel wijzigingen	36
BIJLAGE 2 Voorstel wijzigingen Ontwerp Mobiliteitsvisie en Ontwerp Mobiliteitsprogramma	39
BIJLAGE 3 Wijzigingen nav Statencommissie MME januari 2014 en technische vragen D66	54

Nota van beantwoording

Status van deze nota

De voorliggende Nota van beantwoording behandelt de zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp van het Mobiliteitsplan - bestaande uit een Ontwerp Mobiliteitsvisie en een Ontwerp Mobiliteitsprogramma - en het bijbehorende planMER. De ontwerpen hebben van 25 februari tot en met 8 april 2014 ter inzage gelegen, online op www.provincie-utrecht.nl/mobiliteitsplan en de papierensversie van de stukken heeft bij de publieksbalie van de gemeenten en op het Provinciehuis gelegen.

In de periode van de ter inzage legging hebben we 13 zienswijzen ontvangen, bestaande uit in totaal 139 punten. Er zijn geen zienswijzen op de planMER ingediend. De Commissie van de m.e.r. heeft wel advies uitgebracht.

Op 7 juli 2014 heeft PS het Mobiliteitsplan, met inbegrip van de definitieve versie van de Nota van beantwoording, vastgesteld.

Leeswijzer

In deze Nota van beantwoording is dezelfde hoofdstukindeling aangehouden als in de Mobiliteitsvisie. Voor de beantwoording van de zienswijzen hebben we gebruik gemaakt van een vast stramien. Het stramien ziet er als volgt uit:

Elke binnengekomen zienswijze heeft een unieke code. Bijvoorbeeld zienswijze 6-054. Nummer 6 geeft aan dat het een zienswijze is van indiener 6 (zie hieronder het overzicht van de indieners) en nummer 054 geeft het unieke punt aan dat is ingediend.

Samenvatting: Hier wordt de zienswijze inhoudelijk samengevat. Als er meerdere personen of instanties over een zelfde onderwerp een zienswijze hebben ingediend, worden de samengevatte punten onder elkaar gezet en geven we daaronder één reactie en voorstel.

Reactie/besluit PS: Hier is onze reactie van opgenomen en hier is tevens aangegeven of wij naar aanleiding van de zienswijze hebben besloten de Mobiliteitsvisie en of het Mobiliteitsprogramma aan te passen.

Reactie/besluit GS: Hier is de GS reactie op het advies van de Commissie van de m.e.r. opgenomen en het besluit tot wijziging van het planMER.

Overzicht indieners (gepositioneerd op volgorde van binnenkomst reactie)

1. Kracht van Utrecht
2. Gewestelijke Adviesgroep Ouderenbeleid
3. Gemeente Woudenberg
4. Fietsersbond
5. Community Hollandse Rading
6. Bestuur Regio Utrecht
7. Gemeente Utrechtse Heuvelrug
8. Gemeente De Bilt
9. Natuur en Milieufederatie Utrecht
10. Gemeente Veenendaal
11. Gemeente Stichtse Vecht
12. Gemeente Utrecht
13. Gemeente Nieuwegein

AMBITIE

Algemeen

Modal Shift

Zienswijze van: 1-003

Samenvatting: Gezien het knooppuntenbeleid van de provincie zijn doelstellingen op het gebied van modal split (en shift) toch wel erg voor de hand liggend?

Zienswijze van: 1-014

Samenvatting: De provincie zet onvoldoende in op stimulering van het gebruik van fiets en openbaar vervoer (modal shift).

Zienswijze van: 6-045

Samenvatting: Het spreiden van verkeer in tijd, ruimte en modaliteit - waarbij alternatieven voor de auto, zoals OV en fiets, worden gefaciliteerd - zou als beleidsdoel nadrukkelijker in het mobiliteitsplan opgenomen kunnen worden.

Reactie/besluit PS: Als reizigers of vervoerders ervoor kiezen om meer gebruik te maken van alternatieven van vervoer over de weg, dan scheelt dat files en zijn er vaak ook positieve effecten op de leefbaarheid. Ons beleid voor een hoogwaardige openbaar vervoerssysteem, knooppunten en opwaardering van de fietsinfrastructuur beïnvloedt de keuze van reizigers voor gebruik van openbaar vervoer respectievelijk de fiets. Wij zien ook – meer dan voorheen – een opgave voor werkgevers en werknemers om mobiliteit (in de spits) te voorkomen door mobiliteitsmanagement. Wij kiezen er voor om een modal shift niet meer als beleidsdoel op te nemen, omdat er externe factoren zijn die veel meer invloed hebben op de modal shift dan ons eigen beleid. Zo hebben parkeertarieven een grote invloed op het autogebruik en zien we dat het stimuleren van OV vooral effect heeft op het gebruik van de fiets. Wij zijn ervan overtuigd meer effect te bereiken door doelstellingen te koppelen aan de instrumenten die passen bij onze rol om invloed uit te oefenen op de keuze van reizigers en vervoerders.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Projectenoverzicht

Zienswijze van: 13-137

Samenvatting: In het Voorontwerp van dit Mobiliteitsplan werd in de tabel 'lopende verkenningen SMPU planperiode' in het Mobiliteitsprogramma het voor gemeente Nieuwegein van groot belang zijnde project 'N408-N409-Liesbosch-A12 zone' met een projectkostenraming voor 2014 van €5 miljoen opgevoerd. Wij zien graag bevestigd dat dit project aan de investeringslijst van het nu voorliggende Mobiliteitsplan zal worden toegevoegd.

Reactie/besluit PS: De bijlage met doorlopende projecten is in het Ontwerp verwijderd, omdat hiermee de suggestie kan worden gewekt dat reserveringen voor projecten een definitieve status hebben. De projecten waarover bestuurlijk is besloten (ter waarde van € 531 mln op 14 november 2013) hebben een definitieve status. Over de andere projecten hebben wij nog geen besluit genomen. Voor deze projecten stond op 14 november 2013 nog een reservering van € 58 mln. Het project 'N408-N409-Liesbosch' valt onder de tweede categorie.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Scope BRU

Zienswijze van: 6-046

Samenvatting: In het mobiliteitsprogramma wijkt u bij een aantal thema's af van de scope en beschrijft u ook beleid over zaken die in het BRU-gebied gelegen zijn. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het thema knooppuntontwikkeling, verkeersmanagement of doorstroming. Ziet u mogelijkheden om in het programma expliciet op te nemen dat op bepaalde thema's wel uitspraken worden gedaan over het BRU-gebied en dat hierbij wordt aangesloten bij bestaand BRU-beleid?

Reactie/besluit PS: Het Mobiliteitsprogramma is een door ons vastgesteld uitvoeringskader. Het programma omvat de hele provincie, maar spitst zich toe op onze bevoegdheden. Deze bevoegdheden liggen ook in het "BRU-gebied". Concreet voorbeeld is dat wij wegbeheerder zijn van sommige wegen in het BRU-gebied (wat

relevant is voor de doorstroming en het verkeersmanagement). Onze rol bij knooppuntontwikkeling zal in het BRU-gebied iets anders zijn dan daarbuiten. In de Mobiliteitsvisie staat daarom dat “wij verantwoordelijkheid nemen bij infrastructurele opgaven die binnen het BRU gebied liggen en we daarbij zullen aansluiten op de beleidslijnen van het BRU voor zover die niet conflicteren met de provinciale beleidslijnen.”

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 8-071

Samenvatting: Verzoek aan de provincie om nu al duidelijkheid te verschaffen over de wijze waarop de provincie de door het BRU vastgestelde beleidskaders wil meenemen.

Reactie/besluit PS: Het BRU heeft eigen kaders vastgesteld voor haar eigen verantwoordelijkheden. Het is nu niet mogelijk die kaders volledig op elkaar aan te laten sluiten. Op het moment dat er sprake is van opheffing van dit kaderwetgebied zullen wij onze beleidsvisie zodanig herijken dat er ook kaderstellende beleidslijnen worden vastgesteld voor het BRU-gebied.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-097

Samenvatting: Verzoek om een prominentere plaats voor stedelijke gebieden in de visie. Verzoek aan de provincie om fietsgebruik, lopen en collectief vervoer in de steden te stimuleren.

Reactie/besluit PS: Het Mobiliteitsplan omvat het nieuwe beleidskader voor de provincie als totaal. We onderkennen dat opgaven voor stedelijk en buitengebieden anders zijn. Zo wordt bijvoorbeeld de problematiek voor het regionaal openbaar vervoer in het stedelijk gebied rond om de stad Utrecht apart beschreven. Op diverse plekken in het Mobiliteitsplan wordt duidelijk gemaakt dat wij ambities hebben voor fietsers en voetgangers zodra er sprake is van een bovenlokale component.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 8-072

Samenvatting: De gemeente De Bilt bevindt zich als BRU-gemeente in een vreemde positie betreffende de bijdragen op het gebied van fiets en verkeersveiligheid.

Reactie/besluit PS: De middelen die wij in het Mobiliteitsplan hebben gereserveerd voor het ondersteunen van gemeenten bij het verbeteren van gemeentelijke fietsroutes (met een bovengemeentelijke functie) zijn primair bedoeld voor gemeenten buiten het BRU-gebied, omdat wij hiervoor BDU-middelen gebruiken die het BRU ook zelf ontvangt. Wij zullen echter wel in afstemming met het BRU en de BRU gemeenten dit programma uitvoeren, omdat de bovengemeentelijke fietsroutes ook de BRU gemeenten doorkruisen. Ook de middelen die wij hebben gereserveerd voor verkeersveiligheid of zijn primair bedoeld voor gemeenten buiten het BRU-gebied.

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

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Strategische agenda

Zienswijze van: 8-069

Samenvatting: Verzocht wordt om het gebied van het Utrecht Science Park als specifieke mobiliteitsopgave te benoemen. Deze opgave vraagt om continuïteit en een langjarig commitment waar het gaat om planvorming, programmering en financiering.

Reactie/besluit PS: Utrecht Science Park is één van de economische kerngebieden in de provincie en is één van de gebiedsopgaven uit de Gebiedsagenda van de Noordvleugel (Utrecht, Noord-Holland, Flevoland en het Rijk). In het Mobiliteitsprogramma is toegevoegd dat bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten de gebiedsopgaven uit de strategische agenda voor de Noordvleugel onze bijzondere aandacht hebben. De opgave rond Utrecht Science Park kan alleen gerealiseerd worden in samenwerking met de gemeente Utrecht (wegbeheerder), het BRU (concessiebeheerder OV en inzet BDU voor fietsmaatregelen) en het Rijk (planstudie Ring Utrecht/ Verkenning OV MIRT Regionaal OV). Wij zouden graag zien dat de kansen van deze

samenwerking goed benut worden, zodat er een gezamenlijke commitment ontstaat voor planvorming, programmering en financiering.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Verbetering doorstroming door betere benutting infrastructuur, onderdeel knelpunten, pagina 17.

Zienswijze van: 12-098

Samenvatting: Naast bereikbaarheid verdient ook vergroting van de aantrekkelijkheid van beide steden met diverse centra de aandacht, alsmede de kwaliteit van recreatieve voorzieningen in en rond de steden. Duurzame mobiliteit is daarbij het sleutelwoord en duurzame mobiliteit en kwaliteit van de openbare ruimte in de stad zijn de nieuwe kernwoorden in deze visie. Een meer initiërende rol van overheden is daarbij wenselijk. Wij verwachten dat u de mobiliteitsbelangen van de stad Utrecht een prominente plaats in de visie en het programma geeft.

Zienswijze van: 12-103

Samenvatting: De gemeente Utrecht vraagt de provincie Utrecht om in de Mobiliteitsvisie de ambitie op te nemen om de kwaliteit van de leefomgeving in de stad Utrecht te verbeteren.

Reactie/besluit PS: Het aantrekkelijk houden van steden en verbetering van de binnenstedelijke kwaliteit van de leefomgeving is een primaire verantwoordelijkheid van de gemeenten. Vanuit programma's als IGP leveren wij hieraan een bijdrage. Dit Mobiliteitsplan richt zich op de bereikbaarheidsopgaven die hiermee gepaard gaan.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-128

Samenvatting: Van de vier ontwikkelopgaven uit de Strategische Agenda wordt er slechts één expliciet benoemd. In het kader van een integrale visie, die ook buiten het taakveld van verkeer en vervoer reikt, verdient het aanbeveling om ook de andere 3 te noemen en duidelijk te maken welke onderlinge verbanden er tussen zijn.

Reactie/besluit PS: De vier ontwikkelopgaven uit de Strategische Agenda zijn:

1. Utrecht topregio
2. Krachtige steden en dorpen
3. Vitaal landelijk gebied
4. Bereikbaar Utrecht

Het voert te ver om de onderlinge verbanden tussen deze ontwikkelopgaven uiteen te zetten in de Mobiliteitsvisie. Hiervoor verwijzen wij u naar de Strategische Agenda zelf.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 1-001

Samenvatting: Oplossingen dienen te worden gezocht vanuit een integrale agenda voor het hele gebied, dus ook (voor en met) het BRU/U10 gebied. In de uitwerking kan dit niet anders betekenen dan extra inzet op het fiets- en OV-netwerk.

Reactie/besluit PS: De Mobiliteitsvisie is een door ons vastgesteld beleidskader. De visie omvat de hele provincie, maar spitst zich toe op onze bevoegdheden. Het BRU heeft eigen beleidskaders vastgesteld voor haar eigen verantwoordelijkheden. Het is nu niet mogelijk die beleidskaders volledig op elkaar aan te laten sluiten. In diverse samenwerkingsverbanden werken wij samen met andere wegbeheerders. Bij de grote programma's en projecten (VERDER, Beter Benutten en diverse planstudies) organiseren wij de regionale samenwerking. Deze samenwerking willen wij ook voortzetten in de trajectaanpak. Wij voelen ons verantwoordelijk voor een uitnodigende, oplossingsgerichte en verbindende samenwerking in deze samenwerkingsverbanden. We geloven erin dat sommige initiatieven juist door het bedrijfsleven of de lokale overheden getrokken moeten worden, omdat dit een grotere kans geeft op resultaat voor de langere termijn. Wij intensiveren onze inzet voor bovenlokale fietsinfrastructuur.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

DOELEN REALISEREN IN VERBINDING MET DE OMGEVING

Rollen

Geen zienswijzen.

Samenwerken met het bedrijfsleven

Geen zienswijzen.

Samenwerken met werkgevers

Zienswijze van: 12-099

Samenvatting:

Het bevorderen van mobiliteitsmanagement is nog niet "af". Het wordt steeds vanzelfsprekender dat bedrijven hierin hun eigen rol pakken, maar er is nog steeds aandacht voor nodig. Bovendien gaat het breder dan alleen werkgevers/werknemers. Het geldt ook voor bezoekers, winkelend publiek, scholen, enz. Er is hiervoor aandacht nodig vanuit een faciliterende en stimulerende rol van de provincie. Wij zijn het eens met het belang van goede marketing. In het programma dienen daar ook middelen voor te worden gereserveerd.

Reactie/besluit PS: Mobiliteitsmanagement blijft voor ons een aandachtspunt en wij pakken hierin onze stimulerende en participerende rol in samenwerking met de markt en andere overheden. Wij willen het initiatief niet wegnemen bij de werkgevers in hun relatie met de werknemers en willen zelf alleen initiatieven nemen waar het bedrijfsleven behoefte aan heeft en om vraagt. In het mobiliteitsprogramma zijn middelen gereserveerd voor het verbinden van vraag en aanbod en daarmee ook voor marketing. We richten ons in deze op de reiziger welke naast werknemer ook bezoeker, bewoner of scholier kan zijn.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-101

Samenvatting: Naast de samenwerking met werkgevers is het ook van belang samen te werken met andere partijen die bij kunnen dragen aan mobiliteitsoplossingen.

Reactie/besluit PS: Naast onze aandacht voor werkgevers, in de brede zin dus ook winkeliers en organisatoren van evenementen, zoeken we ook samenwerking met maatschappelijke organisaties, andere overheden en een ieder die kan bijdragen aan mobiliteitsoplossingen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Van project naar trajectaanpak

Algemeen

Zienswijze van: 6-053

Samenvatting: In hoeverre is de trajectaanpak afwijkend is ten opzichte van de huidige aanpak en wat betekent dit concreet?

Reactie/besluit PS: De tekst over de trajectaanpak is op diverse plaatsen gewijzigd, zodat wat duidelijker is wat we anders gaan doen. Het belangrijkste is dat het onderhoud en de herinrichting van de provinciale wegen wordt gecombineerd in een trajectgewijze aanpak. Veel concreter is de tekst op overige punten niet geworden, omdat we samen met andere wegbeheerders en omgevingspartijen willen uitwerken en ondervinden hoe we precies invulling gaan geven aan de trajectaanpak.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Integrale afweging per traject, pagina 7 en 8.

Zienswijze van: 8-073

Samenvatting: Een quick scan van het Provinciale wegennet levert een snel overzicht op van de wegen welke door kleine maatregelen de balans tussen mobiliteit en leefbaarheid kan herstellen.

Reactie/besluit PS: Doel van de trajectaanpak is om overlast van de werkzaamheden te verhinderen en te voorkomen dat er onbedoeld maatregelen worden genomen die contraproductief zijn voor andere doelstellingen. De planning uit de trajectaanpak is leidend, maar indien er zich specifieke situaties voordoen die vragen om

urgente maatregelen, dan kan hiervan worden afgeweken. Een quick scan voor het gehele wegennet zal niet tot eerdere maatregelen leiden, omdat we juist door de bundeling van (kleine) maatregelen overlast voor weggebruikers willen voorkomen en is in strijd met onze ambitie om efficiënter te werken.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-102b

Samenvatting: Aandacht wordt gevraagd voor beheer en onderhoud indien bestaande netwerken worden versterkt.

Reactie/besluit PS: Beheer en onderhoud wordt steeds meer beleidsmatig opgepakt. Dit weerspiegelt zich ook in de trajectaanpak waarbij onderhoud en herinrichting gelijktijdig worden uitgevoerd.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Veiligheidsissues versus trajectaanpak

Zienswijze van: 5-038

Samenvatting: Hoe wordt omgegaan met een verkeersveiligheidsknelpunt als dit volgens de trajectaanpak nog niet aan de beurt is om aan te pakken?

Reactie/besluit PS: De planning van de trajectaanpak is vrij hard. Gelukkig kennen wij in onze provincie geen officiële black spots (ongevalsconcentraties) meer. Indien echter om wat voor reden ook, ineens sprake is van toegenomen verkeersonveiligheid, wordt per situatie bekeken of er voldoende urgentie is om af te wijken van de planning volgens de trajectaanpak.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Samenhang trajectaanpak met andere wegen

Zienswijze van: 6-054

Samenvatting: Hoe verhoudt de trajectaanpak voor de provinciale wegen zich tot het prioriteren en het oplossen van knelpunten in het totale regionale wegennetwerk?

Reactie/besluit PS: Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor het beheer van zijn eigen wegen. De provinciale wegen worden beheerd conform de trajectaanpak. Daarmee ligt de prioritering/tijdsvolgorde in principe vast. De regionale afstemming spitst zich toe op (1) ambities voor doorstroming conform de in regionaal verband vastgestelde streefwaarden en (2) afstemming van wegwerkzaamheden. Om de samenhang van alle trajecten van een weg (tracé) te waarborgen evenals de samenhang van de weg met het totale netwerk, starten we met een tracéstudie voor een totale weg, voorafgaand aan de diverse trajectstudies voor deze weg. In het Mobiliteitsprogramma is toegevoegd dat “de tracéstudies samen met andere wegbeheerders in het tracé en omgevingspartijen worden opgesteld.” en “andere wegbeheerders in het tracé ervoor kunnen kiezen mee te liften met de trajectaanpak als zij daarvoor de benodigde middelen beschikbaar stellen.”

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Integrale afweging per traject, pagina 7 en 8.

Trajectvraagstuk

Zienswijze van: 13-129

Samenvatting: Wat is een trajectvraagstuk en wat is de relatie met de trajectaanpak?

Reactie/besluit PS: De term “trajectvraagstuk” is wat verwarrend. We hebben dit veranderd in “mobiliteitsvraagstuk”. Het gaat hier om een nadere duiding van zowel de trajectaanpak (herinrichting van wegen) als de gebiedsbenadering (nieuwe wegen). De betreffende alinea is verduidelijkt.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Doelen realiseren in verbinding met de omgeving, onderdeel van project naar trajectaanpak, pagina 8.

Participatie

Zienswijze van: 1-023

Samenvatting: Ambitie om samenhang te creëren tussen provincie en gemeenten ontbreekt.

Zienswijze van: 7-060

Samenvatting: Betrek de aanpalende wegbeheerders bij het opstellen van de tracévisie.

Reactie/besluit PS: Betrek de aanpalende wegbeheerders bij het opstellen van de tracévisie.

Reactie/besluit PS: Wij zoeken zeker de samenwerking met de verschillende partijen. Zowel voor de tracéstudies (over de hele route) als de trajectstudies (over een deel van een weg dat aan onderhoud toe is). Alvorens over de beheergrenzen heen te kijken, bekijken wij eerst vanuit onze eigen verantwoordelijkheden welke aspecten wij belangrijk vinden in een tracéstudie. Zodra dit scherp is, gaan wij eerst in overleg met de betreffende gemeenten (wegbeheerder) en vervolgens in gesprek met de omgeving en de gebruikers van het betreffende tracé over de belangen en wensen die elders met betrekking tot het tracé spelen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 9-084

Samenvatting: Gemist wordt een uitwerking van de ideeën en afspraken over de manier waarop burgers en lokale maatschappelijke groepen bij de voorbereiding en uitvoering van de plannen betrokken worden. De provincie gaat in het ontwerp bijvoorbeeld geheel voorbij aan de aanbevelingen uit het rapport 'Sneller en beter' van de Commissie Elverding. Eén van deze aanbevelingen betreft het in een vroeg stadium actief betrekken van omwonenden en belanghebbenden bij plannen voor infrastructuur. Een andere aanbeveling gaat over het onderzoeken van meerdere varianten die leiden tot de keuze voor een 'voorkeursbesluit'. Gewezen wordt op de Code Maatschappelijke Participatie uit 2013. Deze geeft de minimale randvoorwaarden voor een goede betrokkenheid van burgers en belanghebbenden. Het minste dat van de provincie wordt verwacht is dat deze code in het Mobiliteitsplan wordt onderschreven.

Reactie/besluit PS: De Code Maatschappelijke Participatie is opgesteld voor MIRT-projecten. Deze code is alleen toepasbaar op zeer grote provinciale projecten. De code (en het advies van de Commissie Elverding) bevat echter wel elementen die wij willen toepassen bij onze projecten. Vooruitlopend bij de planvorming van wegenprojecten wordt een beleidsuitgangspunten document opgesteld. Daarbij zal geïnventariseerd worden welke belangen er op en rond een wegtracé spelen. Hieruit volgen dilemma's met betrekking tot belangen die mogelijk moeilijk verenigbaar zijn. Deze dilemma's zijn het startpunt voor de publieksparticipatie tijdens de planuitwerking van wegreconstructies in de trajectaanpak. De tracéstudie zal ook een eerste opzet of suggesties bevatten voor een participatieplan voor de trajectaanpak. In de trajectaanpak worden vervolgens ook wensen en ervaringen van de omgeving en van gebruikers opgehaald en zo nodig toegevoegd aan de informatie uit de tracéstudie. Tussen de start van een trajectaanpak en uitvoering van de werkzaamheden zit 2-3 jaar. Dit is een reële periode om de omgeving te betrekken en betrokken te houden.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Voetgangers

Zienswijze van: 1-024, 1-025,

Samenvatting: Er is te weinig aandacht voor voetgangers langs provinciale wegen. Concreet was dit aan de orde bij de N237.

Zienswijze van: 12-119

Samenvatting: Er is te weinig aandacht voor voetgangers in woon/werkverkeerroutes.

Zienswijze van: 7-061b

Samenvatting: De voetganger/scootmobiel komt er in de visie slecht van af.

Reactie/besluit PS: Naast alle andere soorten weggebruikers hebben wij ook aandacht voor het belang van voetgangers. Dit is nu ook op diverse plekken in het Mobiliteitsplan benoemd. Voetgangers kunnen gebruik maken van voetpaden, fietspaden of parallelwegen. Voetpaden langs provinciale wegen binnen de bebouwde kom blijven gehandhaafd. Buiten de bebouwde kom zijn in principe geen voetpaden aanwezig. Bij reconstructies van wegen buiten de bebouwde kom zal afgewogen worden of er nog ruimte is voor handhaving van reeds aanwezige voetpaden. Daarbij is van belang of er voldoende voetgangers zijn en of deze veilig gebruik kunnen maken van een fietspad of een parallelweg. Bushaltes (ook buiten de bebouwde kom) zijn altijd goed te bereiken voor voetgangers (en minder validen) of zullen bij de eerstvolgende reconstructie van dat wegdeel goed toegankelijk worden gemaakt.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Integrale afweging per traject, pagina 10.

Verorzaker betaalt principe

Zienswijze van: 6-052

Samenvatting:

Bij noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en OV wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de veroorzaker betaalt. Dit is niet een vanzelfsprekend uitgangspunt.

Reactie/besluit PS: Het uitgangspunt bij noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en OV als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen is dat de veroorzaker deze investeringskosten betaalt. Bij infrastructurele aanpassingen betaalt de veroorzaker eveneens de toenemende beheer- en onderhoudskosten. Voor het openbaar vervoer kunnen dat ook aanvullende exploitatiekosten zijn. Elke ruimtelijke ontwikkeling heeft een eigen oorsprong. Wij kunnen zelf ook veroorzaker zijn. Bij beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen en de aanpassing van infrastructuur trekken we samen op met gemeenten en overleggen wij over het maken van keuzes. Daarom kiezen we er voor om het principe van 'de veroorzaker betaalt' niet op voorhand nader uit te werken.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van:13-130

Samenvatting: Gevraagd wordt om in het Mobiliteitsplan te beschrijven aan welke eisen een mobiliteitstoets moet voldoen en in welke gevallen een mobiliteitstoets vereist is.

Reactie/besluit PS: De mobiliteitstoets is op pagina 50 van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) uitgebreid beschreven. Omdat het Mobiliteitsplan hiervan een uitwerking is, is deze omschrijving niet herhaald.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Samenwerken voorbij de provinciegrens

Geen zienswijzen.

Innovatie

Geen zienswijzen.

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN MOBILITEIT UTRECHT

Demografische ontwikkeling

Zienswijze van: 7-061a

Samenvatting: Er wordt in de visie te weinig aandacht besteed aan de trend vergrijzing.

Reactie/besluit PS: Voor de trends en ontwikkelingen hebben we gebruik gemaakt van het rapport 'Blik op de personenmobiliteit' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Vergrijzing is een van de vier sociaal-maatschappelijke trends die door het KIM wordt onderscheiden. In ons Mobiliteitsplan is op deze trend ingespeeld door bijvoorbeeld de fietsveiligheid hoog op de agenda te zetten en ruimte te bieden voor maatwerk in het openbaar vervoer.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Sociaal-maatschappelijke trends

Zienswijze van: 1-004

Samenvatting: Opgaven voor stadsgewesten en buitengebieden zijn anders, dat vraagt om een verschillende aanpak.

Zienswijze van: 12-107

Samenvatting: Benoem het onderscheid in trends in sterk verstedelijkt en niet verstedelijkt gebied.

Reactie/besluit PS: Wij onderkennen het verschil in trends voor sterk verstedelijkt en niet verstedelijkt gebied. Voor de trends en ontwikkelingen hebben we gebruik gemaakt van het rapport 'Blik op de personenmobiliteit' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Daarin is te zien dat er onderscheid is tussen het landelijk gebied en de

stad. Zo voorziet het KIM een verdunning van de vraag naar OV op het platteland terwijl dit in de stad niet zo hoeft te zijn. Dit wordt met name veroorzaakt door de vergrijzing en het autobezit onder senioren. Aangezien een belangrijk deel van onze bevoegdheden in het landelijk gebied liggen, hebben wij hiervoor de daarop van toepassing zijn de trends als ijkpunt genomen. Wij kunnen ons voorstellen dat in groot stedelijk gebied een andere aanpak effectiever is dan in landelijk gebied..

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 1-006

Samenvatting: Openbaar vervoer past ook in de agenda van het spitsuurgezin als het snel en betrouwbaar is.

Reactie/besluit PS: Voor de trends en ontwikkelingen hebben we gebruik gemaakt van het rapport 'Blik op de personenmobiliteit' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Één van de trends die zij signaleren is dat openbaar vervoer niet in de agenda van het spitsuur gezin past. Dat heeft niet alleen te maken met snelheid en betrouwbaarheid, maar ook met frequenties van de lijnen en afstanden tot haltes.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 7-062

Samenvatting: Een nog grotere rol voor de fiets wordt in de toekomst verwacht omdat deze modaliteit naadloos aansluit bij de trends individualisering en re-urbanisatie. Voor de fiets is verrassend genoeg in de visie geen hoofdtrend benoemd. Deze zou als volgt moeten zijn: Binnen de verplaatsingsafstand van 10 km is de fiets het snelste en meest comfortabele voertuig. Dit legitimeert ook uw bereidheid om financiële middelen te investeren in lokale fietsverbindingen met een regionaal karakter.

Zienswijze van: 10-089

Samenvatting: De samenvatting 'trend fiets' ontbreekt.

Reactie/besluit PS: Wij hebben de ontbrekende samenvattende zin voor de hoofdtrend toegevoegd aan de Mobiliteitsvisie: "Fiets belangrijk vervoersmiddel voor afstanden tot 15 kilometer." Het feit dat een derde van de verplaatsingen op korte afstand binnen de provincie Utrecht plaats vindt op de fiets en de trend dat door de elektrische fiets gemiddeld langere fietsafstanden worden afgelegd, is voor ons aanleiding om financiële middelen te investeren in lokale fietsverbindingen met een regionaal karakter.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, onderdeel Sociaal Maatschappelijke trends pagina 15.

Zienswijze van: 1-005

Samenvatting: De hardnekkigheid van de crisis wordt over het hoofd gezien.

Zienswijze van: 9-085

Samenvatting: Wij zijn van mening dat er sprake is van een trendbreuk. De provincie heeft voor de 'trends en ontwikkelingen mobiliteit Utrecht' gebruik gemaakt van het rapport 'Blik op de personenmobiliteit', maar het betreft hier een rapport uit 2011. Ook al gaat het in dit rapport om lange termijn visies, uit de Mobiliteitsbalans van 2013 (KiM) blijkt dat het autogebruik in Nederland redelijk stabiel is sinds 2008. Tegelijkertijd is het reistijdverlies sterk gedaald. Door deze daling heeft het KiM de verkeersprognose voor het 2020 naar beneden bijgesteld.

Ook blijkt dat het autobezit bij jongeren tussen 18-29 jaar is afgenomen.

Reactie/besluit PS: Wij baseren ons beleid op het aantal gereden kilometers en voertuigverliesuren, en niet op het autobezit. Wij lezen in de 'Mobiliteitsbalans 2013' van het KiM niet dat er sprake is van een trendbreuk. Het aantal voertuigkilometers is tussen 2007 en 2013 licht gestegen als gevolg van de economische crisis (0,7% per jaar). Het KiM verwacht dat "voor de periode tot en met 2017 onder invloed van een aantrekkende economie en een dalende brandstofprijs het wegverkeer zal toenemen met gemiddeld 1½ procent per jaar." Ook verwacht het KiM dat "zonder aanvullend beleid in de periode 2015-2017 het reistijdverlies door files naar verwachting weer toe zal nemen met gemiddeld 2½ procent per jaar en dat de afname van de automobilitéit onder jongvolwassenen zich niet zal voortzetten. Wij zien dan ook geen reden om sociaal-maatschappelijke trends aan te passen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

ICT en leefstijlen

Geen zienswijzen.

Toenemende vraag

Geen zienswijzen.

Verbinden van de netwerken

Eén herkenbare keten

Zienswijze van: 7-063

Samenvatting: Aan de aandachtspunten op pagina 16 van de Mobiliteitsvisie graag het volgende toevoegen: Er zijn tracévisies gezamenlijk opgesteld en gezamenlijk vastgesteld en deze zijn uitgewerkt middels de trajectaanpak door de wegbeheerders.

Reactie/besluit PS: Het uitvoeren van de trajectaanpak is geen onderwerp onder het hoofdstuk “Verbinden van netwerken”, maar een doelstelling van het hoofdstuk “Versterken van netwerken” en is als zodanig al opgenomen. De trajectaanpak en de betrokkenheid van andere wegbeheerders daarbij is nader uitgewerkt in het Mobiliteitsprogramma. Hierin is toegevoegd dat “de tracéstudies samen met andere wegbeheerders in het tracé en omgevingspartijen worden opgesteld.” En “andere wegbeheerders in het tracé ervoor kunnen kiezen mee te liften met de trajectstudies als zij daarvoor de benodigde middelen beschikbaar stellen.”

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Integrale afweging per traject, pagina 8.

Zienswijze van: 6-043

Samenvatting: Het streven naar eenheid in het openbaar vervoer als *beleidsdoel* wordt ondersteund. Het streven naar één concessie is geen beleidsdoel. Er zijn andere middelen beschikbaar om te komen tot één herkenbaar OV-product, bijvoorbeeld de toepassing van dezelfde productformule in meerdere OV-concessies.

Reactie/besluit PS: Wij onderschrijven dat meer eenheid in het openbaar vervoer het beleidsdoel is. We passen de visie zodanig aan dat niet het instrument maar het doel wordt benoemd.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, onderdeel Een herkenbare keten, pagina 16.

Zienswijze van: 1-020

Samenvatting: De ambitie van een deur-tot-deurbenadering wordt gemist, waarbij aandacht is voor netwerken en mobiliteitsketens.

Zienswijze van: 6-047

Samenvatting: In de visie kan (op pagina 17) explicieter worden aangegeven dat de ontwikkeling van nevenknooppunten dient voor het ontlasten van Utrecht Centraal en voor verbetering van de deur-deur-reistijd zoals genoemd in Lange Termijn Spooragenda en MIRT-onderzoek OV regio Utrecht.

Reactie/besluit PS: In onze visie speelt de regionale netwerkgedachte een belangrijke rol, waarbij het voor de reiziger uiteindelijk gaat om een goede bereikbaarheid van deur tot deur. Wij kunnen ons echter niet verantwoordelijk maken voor alle vervoersnetwerken binnen de provincie. Bij het formuleren van onze doelstellingen hebben wij dan ook de focus gericht op onze kerntaken. Concreet betekent dit dat wij verantwoordelijkheid nemen voor onze eigen infrastructuur en inzetten op een goede samenwerking met andere infrastructuurbeheerders en partners die invloed hebben op de mobiliteitsketens. De aard van deze samenwerking is beschreven in het Mobiliteitsplan waarbij het belang van de reiziger centraal staat. Het belang van nevenknoopen voor het afvangen van reizigersstromen via Utrecht Centraal komt op diverse plekken in de Mobiliteitsvisie en –programma aan de orde. In het hoofdstuk knooppunten hebben we dit nog iets explicieter gemaakt. Het Kabinetsstandpunt LTSA is zeer recent. Hierin komt de deur-tot-deurbenadering aan de orde. Wij zullen de teksten over regionale samenwerking aanpassen aan actuele ontwikkelingen binnen het spoordossier.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Naar een efficiënter openbaar vervoersysteem onderdeel Het netwerk, pagina 24 en 25 en hoofdstuk Knooppunten, onderdeel uitwerking, pagina 26.

Knooppunten

Algemeen

Zienswijze van: 1-002

Samenvatting: Waar het gaat om het verknopen van de netwerken is de meeste winst te behalen binnen de stadsgewesten waar de meeste (potentiële) verknopingen te vinden zijn.

Reactie/besluit PS: Het is evident dat in grote stedelijke gebieden zich meer knooppunten zullen ontwikkelen omdat de netwerken van fiets, openbaar vervoer en auto uitgebreider zijn en ook meer gebruikt worden. De dichtheid aan knooppunten is binnen de stad Utrecht dan ook het grootst. Wij vinden het echter van belang om ook buiten de grootstedelijke gebieden kansen voor openbaar vervoer te benutten en daarvoor is het nodig om de (relatief dunne) stromen goed op elkaar te laten aansluiten (verknopen). Tevens wordt het door netwerkverknoping aantrekkelijker om te investeren in aanvullende voorzieningen voor de reiziger.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 1-007

Samenvatting: Voor het verknopen van het fietsnetwerk aan het OV-netwerk is het formuleren van goede eisen voor fietsroutes en stalling van belang.

Reactie/besluit PS: Wij willen een kwaliteitsimpuls realiseren ten aanzien van het fietsnetwerk in onze provincie. Voor fietsroutes hebben we in het Mobiliteitsprogramma een aantal kwaliteitscriteria opgenomen. Aan deze criteria zullen wij onze eigen fietsroutes en ook de plannen van gemeenten voor bovenlokale fietsroutes toetsen. Ook de kwaliteit van stallingsvoorzieningen op knooppunten willen we op orde krijgen in samenwerking met de gemeenten, NS en/of Prorail. Onze bijdrage aan fietsstallingen zal gekoppeld worden aan nog uit te werken kwaliteitscriteria die ten dienste staan van versterking van knooppunten. Dit is toegevoegd aan het Mobiliteitsprogramma.

- Aanpassing tekst, Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Knooppunten, onderdeel Kwaliteit en diversiteit van de voorzieningen, pagina 29

Zienswijze van: 6-041

Samenvatting: De provincie wordt gevraagd een aanpak te schetsen hoe de ambitie t.a.v. het versterken en ontwikkeling van multimodale knooppunten samen verder uitgewerkt en geconcretiseerd kan worden.

Reactie/besluit PS: Voor de uitwerking van het knooppuntenbeleid zal aansluiting gezocht worden bij andere projecten en programma's. Het MIRT-onderzoek Utrecht-Harderwijk kan aanleiding zijn om de knooppunten op deze corridor aan te pakken. Voor andere corridors wordt de uitwerking ingevuld in de samenwerking binnen Randstadspoor, bijvoorbeeld wanneer een frequentieverhoging wordt doorgevoerd. In deze programma's trekken wij samen op met het BRU. Bij bepaalde knooppunten is de vorming van een alliantie gewenst om de beoogde ontwikkeling tot stand te brengen (en ongewenste te voorkomen). Samen met onder andere het BRU willen wij in de komende periode daaraan concrete invulling geven.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 6-057

Samenvatting: Kan in het schema Knooppunten (pagina 30 van het programma) ook aangegeven worden dat meer en betere fietsstallingen bij knooppunten tevens bijdragen aan een gunstiger exploitatie van het openbaar vervoer?

Reactie/besluit PS: Het is op zich waar dat betere fietsstallingen bij knooppunten een gunstig effect hebben op de exploitatie van het OV, maar dat geldt voor knooppuntontwikkeling in het algemeen. Net zoals P&R-voorzieningen en goede aansluiting van andere vormen van openbaar vervoer (bus, tram, taxi).

- Geen aanleiding tot aanpassing

OV MIRT

Zienswijze van: 6-042

Samenvatting: Het MIRT-onderzoek is afgerond en op basis daarvan hebben partijen besloten dat een MIRT-verkenning noodzakelijk is. De nadrukkelijke wens wordt uitgesproken om samen op te blijven trekken om tot afspraken met het Rijk te komen. Op die manier kan de problematiek zoals geschetst in het MIRT-onderzoek op termijn ook leiden tot besluitvorming over oplossingsrichtingen. Verzoek om noodzaak tot oplossen van de geschetste problematiek in het MIRT-onderzoek regionaal OV te benadrukken.

Zienswijze van: 8-070

Samenvatting: Het belang van de knoopstation Bilthoven dient consequent terug te komen in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma.

Zienswijze van: 1-009

Samenvatting: Advies om knooppunten concreet te benoemen, waarbij speciale aandacht uit gaat naar de Uithof, waar door samenwerking met partijen, netwerken aan elkaar gekoppeld kunnen worden.

Reactie/besluit PS:

Op basis van het OV MIRT-onderzoek constateren wij met name een knelpunt rond de OVT (Utrecht Centraal) en rond de bereikbaarheid van het Utrecht Sciencepark als economische topsector. Wij onderschrijven dat alleen op basis van samenwerking met alle partners tot goede oplossingen kan worden. Waar het gaat om de OV-bereikbaarheid van het Utrecht Science Park willen wij zoeken naar mogelijkheden om andere knooppunten in te kunnen zitten als 'hub' naar het USP. Dit zou op bepaalde relaties een versnelling kunnen inhouden van de van-deur-tot-deurreistijd naar het USP, maar kan tevens een bijdrage leveren aan het afvangen van reizigersstromen via Utrecht Centraal. Wij zien bijvoorbeeld potentie voor station Bilthoven als een regionaal knooppunt op de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort in de relatie tot het Utrecht Science Park. Samen met het Ministerie van I&M en onze partners willen wij graag een volgende stap zetten in de aanpak van deze verbeteropgave door het starten van een gezamenlijke MIRT-verkenning voor het regionaal OV in de regio Utrecht.

Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Verbinden van de netwerken, onderdeel Knooppunten, pagina 17.

Specifieke knooppunten

Zienswijze van: 7-065

Samenvatting: De provincie wordt in overweging gegeven of de ontwikkeling van station Maarn tot knooppunt, in combinatie met de realisatie van bijvoorbeeld een noord-zuid buslijn tussen Amersfoort en Wijk bij Duurstede, een meerwaarde zou kunnen zijn in het totale ov netwerk.

Reactie/besluit PS: In de huidige dienstregeling van Connexxion is lijn 82 (Amersfoort – Doorn) verknoopt aan station Maarn. In de voorbereiding op de nieuwe busconcessie vanaf december 2016 wordt opnieuw naar het lijnennet gekeken en bezien welke mogelijkheden er zijn. Daarvoor is overigens een vraagafhankelijke netopbouw het uitgangspunt. In het algemeen is het voor het gebruik van het openbaar vervoer gunstig wanneer ruimtelijke ontwikkelingen zich concentreren in de omgeving van een knooppunt. Wat betreft Maarn stellen wij echter geen voorwaarden aan de ruimtelijke ontwikkeling rondom het station, wat past bij de categorie 'overige knooppunten'. Invulling daarvan is afhankelijk van de mogelijkheden van het gebied en de ambities van de gemeente.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 8-080

Samenvatting: Verzoek om tunneltje de Bilt op te nemen als lokaal knooppunt.

Reactie/besluit PS: Gelet op de verdeling van knooppunten over de provincie zien wij voornamelijk geen aanleiding om deze als lokaal knooppunt aan te merken. Bij de concretisering van het knooppuntenbeleid, bijvoorbeeld in de uitwerking van de spoorcorridor Utrecht-Harderwijk, kan wellicht alsnog aanleiding worden gevonden om het knooppunttype te wijzigen. Dit zal dan meegenomen worden in de eerst volgende actualisering van het Mobiliteitsprogramma.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 10-092

Samenvatting: Station Veenendaal-de Klomp zou eerder gezien moeten worden als regionaal knooppunt dan als lokaal knooppunt, vanwege het belang voor Foodvalley en de omliggende bedrijventerreinen.

Reactie/besluit PS: In vergelijking tot de andere knooppunten op de corridor Utrecht-Arnhem stellen wij vast dat Veenendaal-de Klomp in een lagere categorie moet worden ingedeeld dan het nabij gelegen station Ede-Wageningen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-109b

Samenvatting: Westraven en Papendorp worden gezien als regionale knooppunten, overeenkomstig de knooppuntvisie van het BRU.

Zienswijze van: 13-136

Samenvatting: Verzoek om Nieuwegein Stadscentrum te typeren als regionaal knooppunt i.p.v. als overig knooppunt, overeenkomstig de BRU-visie op knooppunten.

Reactie/besluit PS: Over het algemeen sluit de categorie-indeling in het Mobiliteitsplan aan bij de recent gemaakte indeling van het BRU. Er zijn enkele nuanceringen die samenhangen met de schaal van het betreffende gebied. Onze afwegingen voor de hele provincie kunnen afwijken van de prioritering in alleen het BRU-gebied. Typering van de knooppunten Westraven, Papendorp en Nieuwegein Stadscentrum als regionaal knooppunt ligt op de schaal van de gehele provincie minder voor de hand, vanwege de geografische spreiding van knooppunten en de betekenis ervan voor het netwerk als geheel. De uitwerking van het knooppuntbeleid pakken wij overigens samen met het BRU op. Gelet op de verdeling van knooppunten ten zuiden van Utrecht en de ligging binnen het netwerk ligt het voor de hand om Nieuwegein Stadscentrum, net als Westraven en Papendorp aan te merken als lokaal knooppunt. Dit is aangepast in het Mobiliteitsprogramma.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, onderdeel Knooppunten, pagina 27.

Monitoring

Zienswijze van: 12-125

Samenvatting: Ten aanzien van de knooppunten wordt een indicator verwacht gericht op het gebruik en de verbinding van verschillende netwerken.

Reactie/besluit PS: Bij uitwerking van het knooppuntenbeleid wordt in samenspraak met de stakeholders de indicatoren uitgewerkt. Uw suggestie zullen wij daarbij betrekken.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Multimodale knoop voor goederenvervoer

Zienswijze van: 12-109a

Samenvatting: Bij knooppunten ontbreken de goederenvervoerknooppunten.

Reactie/besluit PS: Het goederenvervoernetwerk is beschreven in het hoofdstuk Goederenvervoer van het Mobiliteitsprogramma. Het onderscheid tussen bestemmingen en knooppunten is nu beter weergegeven. De knooppunten zijn niet specifiek aan een locatie verbonden. Daarom zijn ze niet op een kaart geprojecteerd.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, onderdeel Multimodaal goederenvervoer, pagina 38.

Reisinformatie

Geen zienswijzen.

VERSTERKEN VAN DE NETWERKEN

Algemeen

Zienswijze van: 2-027

Samenvatting: Het Mobiliteitsplan zet in op vrij baan beleid voor de auto en afknijpbeleid voor het openbaar vervoer.

Reactie/besluit PS: Met deze Mobiliteitsvisie zetten wij in op het versterken van de bestaande netwerken. Daarbij zijn alle netwerken voor ons van gelijk belang. De ambities voor openbaar vervoer en automobilititeit zijn ook in financieel opzicht met elkaar in balans.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 13-131

Samenvatting: Op pagina 19 van de Mobiliteitsvisie wordt gesteld dat de omgevingswet pleit “voor een ruim instrumentarium om gewenste ontwikkelingen op het gebied van regionale mobiliteit af te kunnen dwingen”. Verduidelijking wordt gevraagd over hoe dit instrumentarium er nu uitziet, hoe het er uit zou moeten zien en of kan worden aangegeven wat het gewenste ruime instrumentarium betekent voor gemeenten die in Provincie Utrecht liggen?

Reactie/besluit PS: In de Mobiliteitsvisie beschrijven we het doel van onze inspanningen en niet de uitwerking ervan, omdat die afhankelijk is van de keuzes door het Rijk in de Omgevingswet. Wij zijn er in ieder geval

voorzitter van dat de verantwoordelijkheid voor regionale mobiliteit in lijn is met de bevoegdheden die hiervoor nodig zijn. Wij willen dan ook graag in de Omgevingswet verankerd (blijven) zien dat wij provinciale Inpassingsplannen kunnen opstellen voor aanleg en herinrichting van provinciale wegen, zodat wij ook in het planologische proces richting de omgeving, onze verantwoordelijkheid kunnen nemen. Dit betekent voor gemeenten dat zij niet langer de bestemmingsplanwijzigingen moeten verdedigen die het gevolg zijn van onze plannen met een bovenlokaal belang.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Auto

Provinciaal wegennet

Zienswijze van: 7-059

Samenvatting: De focus op het wegennetwerk waar de provincie verantwoordelijk voor is zorgt ervoor dat het totaaloverzicht van het regionale wegennetwerk ontbreekt.

Reactie/besluit PS: De kaart met het regionale wegennet bestaat uit alle wegen in ons beheer plus enkele gemeentelijke wegen die van belang zijn voor het goed functioneren van het provinciale wegennet of het Rijkswegennet. Hiervoor hebben wij een directe verantwoordelijkheid. Daarnaast organiseren wij de samenwerking met andere wegbeheerders in de grote programma's en projecten (VERDER, Beter Benutten en diverse planstudies). Het totaal overzicht van het regionale netwerk is voor dit doel weergegeven in de prioriteitenkaart en de functiekaart van het wegennetwerk in de provincie. Deze samenwerking willen wij ook voortzetten in de trajectaanpak. Wij voelen ons verantwoordelijk voor een uitnodigende, oplossingsgerichte en verbindende samenwerking in deze samenwerkingsverbanden. We geloven erin dat sommige initiatieven juist door bedrijfsleven of lokale overheden getrokken moeten worden, omdat dat een grotere kans geeft op resultaat voor de langere termijn.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-112

Samenvatting: Verzoek om als wegbeheerder betrokken te worden bij het aandacht schenken aan plekken waar een provinciale weg de stad Utrecht binnenkomt.

Reactie/besluit PS: Wij betrekken wegbeheerders van aansluitende wegen bij onze projecten, dus ook als wij maatregelen treffen op plekken waar een provinciale weg de stad Utrecht binnenkomt.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Specifieke wegen

Zienswijze van: 1-022

Samenvatting: Verzoek om de N411 te bezien met de bril van de trajectaanpak en de snelheid terug te brengen naar 60 km/u.

Reactie/besluit PS: Het project N411 is een goed voorbeeld waarbij we naast de belangen van doorstroming en verkeersveiligheid ook de belangen van cultuurhistorie, landschap, recreatie en natuur hebben meegewogen. De N411 is en blijft een provinciale gebiedsontsluitingsweg. De reden hiervoor is dat de weg een belangrijke verbinding vormt tussen Bunnik en (het oostelijk deel van) Utrecht, zowel voor het autoverkeer als het openbaar vervoer. Een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom is op gebiedsontsluitingswegen uitgangspunt, op specifieke locaties is verlaging tot 60 km/u mogelijk (maatwerk). Algehele verlaging van de maximumsnelheid tot 60 km/u is alleen mogelijk in combinatie met afwaardering van de weg tot erftoegangsweg. Hiervoor zouden de intensiteiten op de N411 fors moeten worden verlaagd tot circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal (de huidige intensiteiten op de N411 bedragen circa 10.000 – 12.000 motorvoertuigen per etmaal). Dit vergt een grote verandering in routekeuze van het autoverkeer binnen de kernen Utrecht en Bunnik. Immers, dit autoverkeer wordt niet slechts naar de A12 verplaatst, het dient naar de A12 toe te rijden en vanaf de A12 zijn bestemming te kunnen bereiken. De wegennetten binnen Bunnik en Utrecht zijn hier echter niet op berekend. Daarnaast kan afwaardering tot erftoegangsweg nadelige gevolgen hebben voor de doorstroming en het comfort van het openbaar vervoer.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-110

Samenvatting: Bij een actualisatie van het RVM-netwerk hoort ook een eventuele wijziging van functies, bijvoorbeeld van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. Zo rijdt op de N411/Koningslaan meer dan 50% doorgaand verkeer dat ook heel goed van de A12 gebruik kan maken. Als dit doorgaande (sluip)verkeer wordt geweerd, kan de weg een andere functie krijgen.

Reactie/besluit PS: Actualisatie van het RVM-netwerk vormt voor ons in principe geen aanleiding om de Duurzaam-Veilig categorisering van de desbetreffende weg (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, erftoegangsweg) te herzien. Wat de N411 betreft: deze is in het RVM-netwerk aangewezen als beschermde weg. Dit houdt in dat de N411 niet actief wordt ingezet als omleidingsroute wanneer er zich op parallelle routes congestie voordoet. Echter, de N411 is en blijft gebiedsontsluitingsweg. Voor onze overwegingen hieromtrent verwijzen we u naar onze reactie op voorgaande zienswijze 1-022.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 3-028

Samenvatting: Verzoek om samen in te spannen voor de Bajonetgedachte N226/N227 en het leefbaar houden van de traverse N226.

Reactie/besluit PS: Leefbaarheid van de traverse N226 is een doel en het sturen van verkeer over de bajonet is een middel. Op dit moment lopen nog een paar projecten om de doorstroming op de bajonet-route te verbeteren. De vraag is echter of dit zal leiden tot een forse verkeersafname op de N226. In de trajectaanpak zal een afweging worden gemaakt tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de N226 tussen Leusden en Woudenberg. De doorstroming heeft hierbij op dit weggedeelte een relatief lage prioriteit.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 5-040, 8-076

Samenvatting: Wat doet de provincie aan de veiligheid en leefbaarheid op de N417 die gekenmerkt is als "beschermde weg"?

Reactie/besluit PS: De N417 is een beschermde weg. Daarmee geven we aan dat deze weg weliswaar een zekere verbindende functie heeft maar niet geschikt en/of bedoeld is om extra verkeer te verwerken wanneer op een parallelle route (in dit geval met name de A27) congestie optreedt. De N417 zal om die reden niet actief worden ingezet als er op de A27 files optreden. De eisen aan de doorstroming van een beschermde weg zijn om die reden minder hoog dan op andere gebiedsontsluitingswegen. Uitgangspunt bij het vormgeven van onze wegen is een Duurzaam Veilige inrichting (conform de landelijke richtlijnen). De N417 is nu ingericht als een gebiedsontsluitingsweg maar heeft ook enkele eigenschappen van een erftoegangsweg: relatief veel erfaansluitingen en smalle rijbanen en bermen. Het echt Duurzaam Veilig vormgeven van de huidige 80km/u-gedeelten is alleen maar mogelijk door bermen te verbreden, bomen te kappen en uitritten te verminderen. Dit is zeker op de N417 een grote opgave, mede in relatie tot de te verwachten verkeersveiligheidswinst. Aan de andere kant zijn de intensiteiten te hoog om de weg af te waarderen tot erftoegangsweg en als zodanig in te richten. Wij streven ernaar om de kwaliteits- en inrichtingseisen voor onze wegen beter af te stemmen op de functie binnen het netwerk en de karakteristieken van de omgeving. Daarom willen we i.s.m. het BRU (concessiehouder OV), de politie (handhaver) en de gemeente De Bilt onderzoeken of het mogelijk is om op de 80km/u-gedeelten een maximumsnelheid van 60 km/u in te stellen met een weginrichting die past bij de intensiteiten die we mogen verwachten na de verbreding van de A27. Conform de huidige trajectplanning zal dit in 2015 worden onderzocht en zullen eventuele maatregelen uitgevoerd kunnen worden in 2018.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 8-077

Samenvatting: Om welke reden heeft de Biltse Rading in de kaart op pagina 15 een hogere prioriteit dan de Utrechtseweg (N237)? Is hierbij reeds rekening gehouden met de ambities van de gemeente Utrecht?

Reactie/besluit PS: De functies en prioriteiten van wegen zijn in regionaal verband vastgesteld in de Sturingsvisie RVM. Deze zijn overgenomen in het Mobiliteitsprogramma. Over aanpassing van de Sturingsvisie wordt besloten in het UVVB. Het opstellen van een vernieuwde Sturingsvisie is een strategische taak. In de bestuursovereenkomst voor operationeel verkeersmanagement Midden Nederland is vastgelegd dat wij verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, en daarbij andere partijen en wegbeheerders betrekken. Wij zullen hiervoor in 2014 initiatief nemen. Partners kunnen dan hun wensen bij ons inbrengen. Zodra het UVVB

heeft besloten over aanpassing van de Sturingsvisie, dan wordt dat verwerkt in het eerst volgende Mobiliteitsprogramma.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 8-078

Samenvatting: Knelpunt afrit Veemarkt is niet als dusdanig benoemd. Of wordt hierbij uitgegaan van de opwaardering van de NRU?

Reactie/besluit PS: De A27 is als knelpunt opgenomen. De afrit Veemarkt maakt hier onderdeel van uit.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 8-079

Samenvatting: Het knelpunt ter hoogte van de Rotonde Maartensdijk is niet bekend. Wat is het knelpunt op deze locatie?

Zienswijze van: 12-113

Samenvatting: De genoemde knelpunten in de stad Utrecht, op de kaart in de Mobiliteitsprogramma op pagina 17, worden niet herkend.

Reactie/besluit PS: De knelpuntenkaart is in de regionale samenwerking opgesteld op basis van modelberekeningen en expert opinion. Alle wegbeheerders zijn hierbij direct of indirect betrokken. Het is denkbaar dat knelpunten op de kaart pas tegen 2028 op zullen treden of binnenkort worden opgelost door uitgevoerde maatregelen. De kaart dient vooral als signalering van (potentiële) knelpunten. Wegbeheerders monitoren zelf ook de knelpunten op basis van hun eigen normen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Autodelen particulieren

Zienswijze van: 9-086

Samenvatting: Uit onderzoek van het CROW blijkt dat autodelen van particulieren, maar ook bedrijven (denk aan Car2Go en de 'shared fleet' van Audi in Amsterdam) een enorme vlucht maakt. Utrecht is, mede dankzij haar centrale ligging en economische bedrijvigheid, uitermate geschikt om dé autodeelprovincie van Nederland te worden. In het SER akkoord staat: 100.000 deelauto's in 2020. Laat de provincie Utrecht de voortrekker zijn van deze versnelling.

Reactie/besluit PS: Het Energieakkoord voor duurzame groei van de SER is een akkoord tussen werkgevers- en werknemersorganisaties, natuur- en milieuorganisaties, maatschappelijke organisaties en financiële instellingen. Het zijn wat ons betreft juist deze partijen die de meeste invloed hebben op de realisatie van de doelstellingen uit dit akkoord en hiervoor initiatief moeten nemen. Wij hebben onder meer via het programma Beter Benutten een impuls gegeven aan de carpoolplaatsen op strategische plekken langs provinciale wegen. Als er nog meer belemmeringen zijn voor het gebruik van deelauto's die passen bij onze rol, dan gaan wij hierover graag in gesprek.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Snelheidsregime

Zienswijze van: 1-018

Samenvatting: Bij de afweging voor de bepaling van de maximum snelheid dienen ook veiligheid, leefbaarheid (waaronder gebruik als sluiproute) en ecologie betrokken te worden.

Reactie/besluit PS: Wij bepalen de indeling van ons wegennet en de inrichting daarvan, inclusief de geldende maximumsnelheden, in de eerste plaats op basis van de principes van Duurzaam Veilig. Pas op het moment dat blijkt dat de weginrichting in onvoldoende mate in overeenstemming kan worden gebracht met de functie van de weg en het daarbij behorende snelheidsregime, kan overwogen worden het snelheidsregime ter plaatse aan te passen. Bij een dergelijke afweging worden ook aspecten als veiligheid, leefbaarheid en ecologie betrokken.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 11-095

Samenvatting: Het standpunt inzake de maximum snelheid binnen de bebouwde kom wordt niet gedeeld. Voor erftoegangswegen geldt hier altijd 30 km/uur (CROW publicatie 315) en niet 50 km/u zoals in het Mobiliteitsplan is

beschreven. Wanneer de verkeersintensiteit meer dan 6000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt zou geen sprake kunnen zijn van een erftoegangsweg, maar van een gebiedsontsluitingsweg.

Reactie/besluit PS: Duurzaam Veilige inrichting van wegen is voor ons een uitgangspunt, maar geen doel op zich. Veiligheid is wel een doel op zich. Daarom zullen wij een vlotte verkeersafwikkeling op provinciale wegen binnen de bebouwde kom alleen nastreven als dit op een veilige manier kan. Een vlotte verkeersafwikkeling binnen de bebouwde kom zorgt voor minder luchtverontreiniging in de buurt van woningen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 11-096

Samenvatting: de provincie volhardt in de stelling dat de maximum snelheid op de N230 in alle gevallen 100 km/uur blijft. In de reactie op het Voorontwerp van het Mobiliteitsplan is verzocht in de tabel op pagina 11, bij de maximum snelheid op stroomwegen, te vermelden "in specifieke gevallen 80 km/uur". Hiermee werd bedoeld dat uit oogpunt van consistentie (conform NRU), verkeersveiligheid (weefvakken) en milieu (geluid/fijnstof) een lagere snelheid mogelijk gewenst of noodzakelijk kan zijn. De toevoeging "in specifieke gevallen 80 km/uur" biedt de mogelijkheid hiertoe binnen de context van het Mobiliteitsplan over te gaan.

Reactie/besluit PS: Op dit moment is de N230 de enige stroomweg binnen de provincie en voor deze stroomweg zien wij vanwege verkeersveiligheid of milieu onvoldoende reden om de maximum snelheid te verlagen en de weginrichting hierop aan te passen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Kaarten

Zienswijze van: 10-093

Samenvatting: Verzoek om in het Mobiliteitsplan te vermelden dat de situatie rond de Nieuweweg-noord (N418) de komende periode zal wijzigen. Op de kaart op pagina 15 staat nog het oude wegnummer (N233) bij deze weg vermeld.

Reactie/besluit PS: In het Mobiliteitsprogramma hebben wij gebruik gemaakt van kaarten die in de regionale samenwerking tot stand zijn gekomen. De kaarten worden in het definitieve Mobiliteitsprogramma vervangen door kaarten die door onszelf zijn opgemaakt. Hierin worden consequenties van eventuele recente besluiten van GS verwerkt. In de nieuwe kaarten staan geen wegnummers meer.

- Aanpassing kaarten Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Verbetering doorstroming door betere benutting infrastructuur, pagina 14 en 15.

Zienswijze van: 10-094

Samenvatting: Verzoek om op alle kaartjes van hetzelfde wegennet uit te gaan. Bij afwijking hierop graag aangegeven waarom bepaalde wegen wel of niet op dat kaartje zijn opgenomen.

Reactie/besluit PS: De diverse kaarten in het hoofdstuk "Verbeteren doorstroming door betere benutting infrastructuur" van het Mobiliteitsprogramma dienen een ander doel. De functiekaart, prioriteitenkaart en knelpuntenkaart zijn opgesteld in de regionale samenwerking binnen RVM. Deze kaarten laten de samenhang in het wegennet binnen de provincie zien. De kaart met het regionale wegennet wijkt hier bewust vanaf. Deze kaart bestaat uit alle wegen in ons beheer plus enkele gemeentelijke wegen die van belang zijn voor het goed functioneren van het provinciale wegennet of het Rijkswegennet. De rondweg-west is een stedelijke verbindingsweg in beheer van de gemeente, zonder belangrijke invloed op het functioneren van het provinciale of Rijkswegennet.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-111

Samenvatting: In de visie staan de Letschertweg en de Waterlinieweg als regionale wegen aangeduid, maar dit zijn stedelijke wegen in beheer bij de gemeente Utrecht.

Reactie/besluit PS: De kaart met het regionale wegennet bestaat uit alle wegen in ons beheer plus enkele gemeentelijke wegen die van belang zijn voor het goed functioneren van het provinciale wegennet of het Rijkswegennet. De Letschertweg functioneert als verdeelring voor de aansluitingen op de A2 en de A12. De Waterlinieweg functioneert op dit moment als verdeelring en als alternatief voor de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten. Deze twee wegen kunnen daarom niet los gezien worden van het goed functioneren van het Rijkswegennet.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Duurzaam en innovatief wegbeheer

Zienswijze van: 13-135

Samenvatting: Gevraagd wordt naar een nadere duiding wat de richtlijnen van AgentschapNL zijn (en wat AgentschapNL is) en waarom de Provincie Utrecht kiest voor die richtlijnen.

Reactie/besluit PS: AgentschapNL is inmiddels overgegaan in de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Dit is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken. Aangezien de naam van organisaties en richtlijnen regelmatig verandert, hebben we de verwijzing naar de richtlijnen geschrapt en toegevoegd dat we aangesloten zijn bij de green deal GWW.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Integrale afweging per traject, onderdeel Duurzaam en innovatief wegbeheer en aanbesteden, pagina 12.

Monitoring

Zienswijze van: 12-124

Samenvatting: Het is goed de programma-evaluatie nader is uitgewerkt. Graag ook een nadere uitwerking van de projectevaluatie.

Reactie/besluit PS: Wij evalueren op programmaniveau. Projectevaluaties worden alleen incidenteel uitgevoerd als daarmee lessen geleerd kunnen worden voor andere projecten, zodat hier niet onnodig veel tijd en geld aan besteed hoeft te worden.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Fiets

Doorfietsnetwerk

Zienswijze van: 1-011, 1-017

Samenvatting: Een netwerk van doorfietsroutes ontbreekt en specifieke inzet op netwerk van doorfietsroutes gewenst.

Reactie/besluit PS: Wij hebben ons in de Mobiliteitsvisie gericht op fietsroutes, omdat dit aansluit bij de beleving van fietsers die zich willen verplaatsen van hun woning naar hun werk, school of OV-knooppunt. Al deze routes tezamen kunnen gezien worden als een netwerk. We streven bewust geen raster na, waarbij alles onderling is verbonden. We kiezen voor focus op veel gebruikte routes: vanaf 500 fietsers per dag, nu of in de toekomst. We gaan niet alleen uit van bestaande verbindingen. Als een extra verbinding voldoet aan de criteria voor een interlokale hoofdfietsroute, kunnen we in overleg met gemeenten bepalen of het wenselijk en mogelijk is ontbrekende schakels aan te leggen. Onze doelstelling is het hoofdfietsroutenetwerk voor fiets in de provincie vlot, veilig en comfortabel te maken. Termen als "doorfietsroutes" of "snelfietsroutes" hebben wij vermeden, omdat ze gekoppeld zijn aan tijdelijke programma's of beleidsnota's van derden.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 1-012, 1-021

Samenvatting: Organiseer een netwerkbijeenkomst met alle betrokkenen bij het fietsnetwerk en betrek stakeholders bij het provinciale doorfietsnetwerk.

Reactie/besluit PS: Wij hebben al onze partners in de regio nodig om onze doelen te bereiken. Wij zijn met onze partners dan ook voortdurend in overleg. Dankzij al deze overlegmomenten zijn wij goed op de hoogte van de overtuiging van onze partners en denken we optimaal gebruik te kunnen maken van de kennis en denkracht die beschikbaar is. De fietsroutes houden niet op bij de gemeentegrenzen. Dat is de reden dat wij gemeenten gaan faciliteren in het verbeteren van de fietsroutes die in beheer van gemeenten zijn. Voor maatregelen aan fietsroutes in provinciaal beheer volgen wij de trajectaanpak.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 13-133

Samenvatting: Graag inzet op snelfietsroutes en duidelijkheid over prioritering van de modaliteiten fiets en OV op kruispunten.

Zienswijze van: 12-121

Samenvatting: Meer prioriteit voor verbindingen waar méér gebruik van wordt gemaakt is ons inziens wenselijk, bijvoorbeeld door meer prioriteit bij verkeerslichten te geven.

Reactie/besluit PS: De prioritering van modaliteiten op kruispunten is een complexe zaak. De afweging van prioriteiten in de verkeersafwikkeling op kruispunten tussen modaliteit is sterk afhankelijk van lokale omstandigheden, zoals de samenstelling van de verkeersstromen en de fysieke inrichting van de kruising. Streefwaarden voor de verschillende modaliteiten zijn hierdoor hier niet altijd verenigbaar. Wij kiezen ervoor om besluiten hierover te nemen in de trajectaanpak, maar ook in het kader van het regionaal verkeersmanagement (w.o. afstelling van VRI's). In de regionale samenwerking zullen wij er scherp op zijn dat een goede doorstroming van OV of auto's niet ten koste gaat van fietsers. De omvang van de fietsstromen speelt hierbij een rol. Bij onoplosbare conflicten tussen grote vervoersstromen overwegen wij ongelijkvloerse kruisingen te maken.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Provinciaal fietsnetwerk

Zienswijze van: 3-029a

Samenvatting: Opnemen van de route Woudenberg – Maarsbergen / Maarn.

Reactie/besluit PS: De verbinding met SGM Maarsbergen is inderdaad een ommissie. Deze route voldoet aan de criteria voor interlokale utilitaire hoofdfietsroutes en is daarom toegevoegd aan de kaart in de Mobiliteitsvisie. Het betreft de route Woudenberg-Leersum (langs de school) en Maarsbergen-Maarn.

- Aanpassing kaart Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Verbinden van de netwerken, onderdeel Fiets, pagina 23.

Zienswijze van: 3-029b

Samenvatting: Opnemen van de route Woudenberg – Zeist.

Reactie/besluit PS: Deze route voldoet aan de criteria voor interlokale utilitaire hoofdfietsroutes en is daarom toegevoegd aan de kaart in de Mobiliteitsvisie.

- Aanpassing kaart Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Verbinden van de netwerken, onderdeel Fiets, pagina 23.

Zienswijze van: 6-050

Samenvatting: Opnemen route Driebergen – Maarn op kaart hoofdfietsroutenetwerk

Reactie/besluit PS: Deze route voldoet aan de criteria voor interlokale utilitaire hoofdfietsroutes en is daarom toegevoegd aan de kaart in de Mobiliteitsvisie.

- Aanpassing kaart Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Verbinden van de netwerken, onderdeel Fiets, pagina 23.

Zienswijze van: 4-031

Samenvatting: Aandachtspunt is een vlotte doorstroming op de hoofdfietsroutes, vergelijkbaar "fiets file vrij van het BRU" en volgens het CROW "Inspiratieboek snelle fietsroutes". Daarbij rekening te houden met toenemende snelheden op fietsroutes.

Reactie/besluit PS: Een vlotte doorstroming op de hoofdfietsroute maakt onderdeel uit van onze doelstelling voor fietsverkeer. In het mobiliteitsprogramma staat dat we daarbij de CROW-richtlijnen (Ontwerpwijzer Fietsverkeer) als uitgangspunt hanteren. Aan de ontwerprichtlijnen fietsverkeer, hebben wij nu het recent verschenen "Inspiratieboek snelle fietsroutes" toegevoegd.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Verbinden van de netwerken, onderdeel Fiets, pagina 32.

Zienswijze van: 4-032

Samenvatting: Een goede afstemming met de gemeenten en procesmanagement om intergemeentelijke (snel)fietsroutes van de grond te krijgen is een aandachtspunt. Een aanjagende rol en regiefunctie van de provincie is daarbij nodig.

Reactie/besluit PS: Een vlotte doorstroming op de hoofdfietsroute maakt onderdeel uit van onze doelstelling voor fietsverkeer. Een eerste aanzet hiertoe is gegeven bij de Realisatie-impuls mobiliteitsprojecten. De meeste gemeenten hebben inmiddels informatie aangeleverd over knelpunten op fietsroutes. Wij zullen initiatief nemen om overleg te starten dat moet leiden tot overeenstemming over de uit te voeren projecten, financiering en afspraken over de verantwoordelijkheidsverdeling voor planprocedures en aanbesteding.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 13-134

Samenvatting: Op de kaart op pagina 23 van de Mobiliteitsvisie ontbreekt de nieuwe verbinding tussen de fiestroute langs N409 (Houtenseweg) en de Biezenwade (op bedrijventerrein De Liesbosch), gelegen direct ten zuiden van de fietstunnel onder de N408 (Laagravenseweg).

Reactie/besluit PS: Op de kaart in de Mobiliteitsvisie hebben we routes binnen de bebouwde kom niet meegenomen. De gemeente kan een nieuwe verbinding tussen de provinciale weg en het bedrijventerrein opvoeren als project in het samen op te stellen Actieplan Fiets. Het feit dat wij eigenaar zijn van de betreffende grond, wil niet zeggen dat wij per definitie ook initiatiefnemer en beheerder van de eventuele nieuwe fietsverbinding worden.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Ontvlechten fietsroutes

Zienswijze van: 4-030

Samenvatting: Een verdiepingsslag voor de hoofdfietsstructuur is nodig op het gebied van ontvlechting.

Reactie/besluit PS: Het belang van ontvlechting van fietsroutes en autowegen is verankerd in het Mobiliteitsprogramma. Het aanwijzen van ontvlechtingsroutes binnen de bebouwde kom is een verantwoordelijkheid van gemeenten. Voor routes buiten de bebouwde kom hebben wij nog geen concrete ideeën. Er is ruimte voor stakeholders om ideeën hiervoor in te brengen bij de trajectaanpak, het Actieplan Fiets en/of de verkenning naar de veiligheidsproblemen op parallelwegen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Financiering fiets

Zienswijze van: 4-035

Samenvatting: Verbetering van parallelwegen mag niet ten laste komen van het fietsbudget.

Reactie/besluit PS: De veiligheid op de parallelwegen heeft onze aandacht. Met het verbeteren van de parallelwegen beogen we de veiligheid op deze wegen, vooral voor fietsers, te verbeteren. Om deze reden is het benodigde budget voor de reconstructie van parallelwegen ondergebracht onder de noemer "opwaardering kwaliteit fietsinfrastructuur".

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 4-036

Samenvatting: Ontvlechting en vlotte doorstroming hebben een plaats hebben gekregen in het Mobiliteitsprogramma. Echter zonder financiële vertaling en zonder vermelding als nieuwe categorie in het projectenoverzicht op blz. 52. Geraamd wordt dat hiervoor een bedrag van ca. 30 miljoen benodigd is, vergelijkbaar met een eerder genoemd bedrag voor de parallelwegen. Verzocht wordt in het projectenoverzicht onder Opwaarderen kwaliteit fietsinfrastructuur de subcategorie "verbeteren parallelwegen" te vervangen door "ontvlechting en verbeteren doorstroming".

Reactie/besluit PS: Ontvlechting komt in de praktijk neer op aanleg of herinrichting van fietspaden in ons beheer of in beheer van gemeenten. Beide categorieën worden genoemd op pagina 52. In totaal is 80,2 mln beschikbaar voor de fietsinfrastructuur. Het is nu eerst zaak om kansrijke projecten te bedenken. Wij zijn hiermee begonnen

en wij hopen dat ook de Fietsersbond hieraan haar bijdrage blijft leveren. Wij zullen ophoging van het budget niet eerder overwegen dan dat er zicht is op meer projecten met een bovenlokaal belang, dan dat er budget beschikbaar is.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 4-037

Samenvatting: Voor medefinanciering van gemeentelijke projecten staat een bedrag genoemd van 30 miljoen tot 2028. Naar verluid is dit bedrag bij de thans lopende inventarisatie al zeer ruim overtekend. Uit diverse studies blijkt verder dat investeringen in fietsvoorzieningen zeer renderend zijn t.o.v. investeringen in auto of OV. Ook het groeiend aandeel van het fietsverkeer in de regionale mobiliteit rechtvaardigt een aanzienlijke verhoging van het bedrag. Daarom moet gedacht worden aan een verdubbeling van het budget. Daarmee kan in de toekomst een doelmatige samenwerking met gemeenten op gang komen.

Reactie/besluit PS: De aanvragen van gemeenten moeten nog getoetst worden aan de criteria uit het Mobiliteitsprogramma. Ook zijn er nog geen afspraken gemaakt over de mate van cofinanciering. Wij zullen ophoging van het budget niet eerder overwegen dan dat er zicht is op meer projecten met een bovenlokaal belang, dan dat er budget beschikbaar is.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Bereikbaarheid NS stations

Zienswijze van: 12-118

Samenvatting: Graag meer aandacht schenken aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van NS-stations.

Reactie/besluit PS: In het Actieplan Fiets is er ruimte voor gemeenten om projecten aan te dragen die betrekking hebben op verbetering van de verbinding tussen het regionale fietsnetwerk en de internationale en regionale knooppunten. Voor de BRU-gemeenten is daarbij een belangrijke rol weggelegd voor het BRU.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

CROW-richtlijnen

Zienswijze van: 4-033

Samenvatting: De CROW-richtlijnen zijn het uitgangspunt voor de kwaliteitscriteria voor de fietsinfrastructuur in beheer bij de provincie en voor door de provincie te subsidiëren gemeentelijke projecten.

Reactie/besluit PS: Voor het Actieplan Fiets hanteren we de CROW-richtlijnen als streefwaarde. In de trajectaanpak worden de CROW-richtlijnen gebruikt als uitgangspunt. Harder dan dit willen we de CROW-richtlijnen niet toepassen, omdat we dan de benodigde flexibiliteit missen om in te spelen op de lokale situatie en wensen van gebruikers van de fietsroutes.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Promotie fiets

Zienswijze van: 4-034

Samenvatting: Naast de hardware wordt ook aandacht gevraagd voor software zoals fietsbewegwijzing, marketing en promotie van (nieuwe) fietsroutes.

Reactie/besluit PS: In de trajectaanpak willen we de publieksparticipatie combineren met educatie van scholieren die gebruik maken van de betreffende fietsroute. Het plaatsen en vervangen van bewegwijzing maakt onderdeel uit van de trajectaanpak als daaraan behoefte is bij gebruikers. Bij de aanleg van nieuwe fietsroutes kunnen wij of gemeenten dit model kopiëren.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Fietsstallingen en - faciliteiten

Zienswijze van: 9-088

Samenvatting: Het aanleggen van de faciliteiten voor de E-bike moet de provincie niet teveel aan de markt overlaten, maar de regie in eigen hand houden.

Zienswijze van: 12-120

Samenvatting: Aanleg, beheer en exploitatie van de stallingen bij stations kunnen niet alléén door de gemeenten worden verzorgd.

Reactie/besluit PS: Wij nemen verantwoordelijkheid voor stallingsvoorzieningen bij bushaltes langs provinciale wegen. Buiten de provinciale wegen ligt het initiatief voor het aanbieden van stallingsvoorzieningen (al dan niet met oplaad faciliteiten) bij de beheerders: gemeenten of marktpartijen. Onze insteek is om op relevante overstappunten de basisvoorzieningen van inrichting en gebruiksmogelijkheden op orde te brengen en zo nodig willen wij de beheerders daarbij ondersteunen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Monitoring

Zienswijze van: 12-127

Samenvatting: Het is wenselijk dat de provincie inzicht krijgt in de ontwikkeling van het fietsgebruik. Er zou meer aandacht kunnen worden besteed aan de monitoring van fietscijfers.

Reactie/besluit PS: We gaan in samenwerking met de gemeente Utrecht, de gemeente Amersfoort en het BRU bepalen of we de krachten kunnen bundelen t.a.v. fietstelpunten. Ons doel hierbij is het onderbouwen van de keuzes die we maken voor maatregelen aan het hoofd fietsrouten netwerk.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Verkeersveiligheid

Doelgroepen, rolinvulling en instrumenten

Zienswijze van: 12-122

Samenvatting: Een doelgroepgerichte aanpak wordt gemist. Bij welke verkeersdeelnemers vallen de meeste slachtoffers? In welke leeftijdscategorieën? Op welke doelgroepen richt de provincie zich? Bij educatie worden peuterspeelzalen, basis en voortgezet onderwijs genoemd. Hier ligt juist een rol voor gemeenten. De provincie gaat samen met derden nieuwe manieren van gedragsbeïnvloeding ontwikkelen gericht op specifieke probleemdoelgroepen. Welke zijn dit? Hoe wordt dit bepaald? Worden niet-BRU gemeenten hierbij betrokken en hierin gefaciliteerd? Het Utrechtse Verkeersveiligheidslabel richt zich specifiek op basisscholen. De provincie zou dit moeten steunen.

Zienswijze van: 8-081

Samenvatting:

In de ongevallenstatistieken wordt een toename van het aantal ongevallen met ouderen in de afgelopen jaren gezien. Dit aantal kan worden verminderd door de inzet op specifieke verkeerseducatie, zoals fiets-, scootmobiel en BROEM-cursussen. Verzocht wordt om ook ouderen op te nemen als specifieke doelgroep voor verkeerseducatie.

Reactie/besluit PS: Er zijn twee groepen waar relatief veel verkeersslachtoffers vallen, zowel landelijk als in de provincie Utrecht. Daar willen we ons de komende jaren (extra) op richten. Het gaat om de doelgroepen: jonge (18-25 jaar) automobilisten/ beginnende bestuurders en fietsers (jonge en oudere fietsers en jonge bromfietsers). Bij infrastructurele maatregelen is er bijzondere aandacht voor fietsers. Samen met het Bestuur Regio Utrecht zijn wij verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in de provincie en wij ontvangen daarvoor ook middelen van het Rijk. Bij de trajectaanpak en het Actieplan Fiets richten wij ons in eerste instantie dan ook op maatregelen aan infrastructuur in beheer van ons respectievelijk niet-BRU gemeenten (zoals verbreding van fietspaden, aanpassen wachttijden fietsers bij VRI's). Voor verkeerseducatie geldt dat het Bestuur Regio Utrecht de keuze heeft gemaakt om de samenwerking in het ROV/Utrecht per 1 januari 2013 te beëindigen. Voor de planperiode van het Mobiliteitsprogramma zetten wij, voor niet-BRU-gemeenten, in op:

- Aanbieden theoretisch verkeersexamen via VVN aan alle scholen.
- Een zorgvuldige overgangsregeling voor de afbouw van de rol als aanbieder van de verkeerseducatie-pakketten voor basis- en middelbare scholen, omdat het convenant "Provincie Utrecht Verkeersveilig" afloopt op 31-12-2014.

- Het betrekken van gedragsbeïnvloeding, waaronder verkeerseducatie van fietsers, in de trajectaanpak. Hierbij zullen we op een eigentijdse manier locatie specifieke educatie inzetten en participatie in de trajectaanpak bevorderen.

Wij hebben geen plannen voor educatieprogramma's voor ouderen. Wel is er een uitdaging om ouderen bewust te maken van onveilige situaties en het effect van hun gedrag. Hiervoor wordt gedragsbeïnvloeding via de trajectaanpak ingezet en stimuleren/ondersteunen we projecten die zich richten op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers waaronder ook de oudere fietsers.

De VVN Verkeersexamen app is een voorbeeld van een nieuwe innovatieve manier van gedragsbeïnvloeding. Deze app is inmiddels meer dan 100.000 keer gedownload. In de uitwerking van ons beleid zullen we zoeken naar meer van dit soort effectieve applicaties en vernieuwende samenwerking. Gedragsbeïnvloedingsinnovaties pakken we in breder verband op (regionaal en landelijk).

- Aanpassing tekst Mobiliteitsplan Hoofdstuk Verkeersveiligheid, onderdeel Gecombineerde innovatieve aanpak samen met partners, pagina 35 en onderdeel Projectenoverzicht, pagina 36

Monitoring

Zienswijze van: 1-013

Samenvatting: Zet een aanvullende registratie op naast de nationale ongevallenregistratie en gebruik dit om een doelstelling en prestatie indicator te formuleren.

Zienswijze van: 12-123

Samenvatting: U vermeldt dat sinds de jaren 90 de verkeersveiligheid fors is verbeterd. Echter, van 2006 tot en met 2011 is het aantal ernstige verkeersslachtoffers juist toegenomen. In 2012 is weer een lichte daling te zien. Daarbij moet in acht worden genomen dat het doel "continu dalende trend verkeersdoden en ernstig gewonden" moeilijk kan worden gemeten gelet op de beperkte registratie.

Reactie/besluit PS: Met onze ambitie geven wij aan niet tevreden te zijn met welk aantal doden of gewonden ook. Echter, elk slachtoffer voorkomen is onmogelijk. We hechten daarom meer waarde aan de manier waarop we aan verkeersveiligheid werken zo gedegen mogelijk te formuleren en uit te voeren. Wij benutten alle bruikbare bronnen om vast te stellen of er veiligheidsproblemen zijn. Zo willen we meer gebruik maken van informatie uit het meldpunt Veilig Verkeer, klachten die we binnenkrijgen en meldingen van rijsscholen en onze eigen wegenspecteurs, om te bepalen waar verkeersonveilige situaties bestaan. Daarnaast zijn we voornemens om bij elke weg gebruik te gaan maken van de informatie die voortkomt uit aanvullende bronnen als Eurorap (Road Protection Score) en PROMEV (proactief meten verkeersveiligheid). In het Mobiliteitsprogramma is toegevoegd dat we de methodiek PROMEV (proactief meten verkeersveiligheid) toepassen. Zo gaan we preventief te werk en kunnen we in de trajectaanpak ook (kleinschalige) maatregelen treffen voordat er ongevallen zijn gebeurd. Voor het goed kunnen monitoren van langjarige trends is een consistente methodiek nodig. Wij blijven hierbij gebruik maken van landelijke politieregistratie. In het initiatief STAR (Smart Traffic Accident Reporting) werken o.a. de politie en verzekeraars samen om de registratie van alle ongevallen te verbeteren.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, Verkeersveiligheid, onderdeel Wegbeheerder, pagina 34

Openbaar vervoer

Peilers strategie

Zienswijze van: 6-048

Samenvatting: Gemeenten zijn geen aanbieders van openbaar vervoer, verzoek om woord 'gemeentes' te schrappen.

Reactie/besluit PS: In onze concessie bestaat de mogelijkheid voor gemeenten om via ons buslijnen in te kopen. Daarmee zijn zij indirect ook aanbieder van openbaar vervoerdiensten. In de praktijk wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 6-056

Samenvatting: De doelstelling van de MIRT-verkenning op blz 25 van het Mobiliteitsprogramma is niet juist

Reactie/besluit PS: De doelstelling van het project de OV MIRT-verkenning is gewijzigd. We hebben

aangegeven dat het de bereikbaarheidsknelpunten voor het regionaal OV rondom het Centraal Station Utrecht en de het Utrecht Sciencepark oplost.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Naar een efficiënter openbaar vervoersysteem, onderdeel Projectoverzicht, pagina 25.

Vraaggericht OV

Zienswijze van: 9-087

Samenvatting: Advies aan de provincie om te focussen op toepassing van meerdere mogelijkheden van vervoer in plaats van het in stand houden van dunne lijnen. De provincie wordt gevraagd het initiatief te nemen tot een soort wedstrijd voor ondernemers en organisaties om te kijken wat het beste idee voor een nieuwe, innovatieve invulling van het streekvervoer.

Reactie/besluit PS: Het vraagstuk hoe om te gaan met gebieden/kernen waar de vervoersvraag klein is, speelt in heel Nederland. Wij wisselen onze ervaringen uit met andere concessieverleners om te leren van elkaars best practices en ook te leren van de (on)mogelijkheden. Zo is er ook gesproken met de projectleider van Flexnet in Gelderland. Op dit moment bereiden wij de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessieverlening voor. Onderdeel daarvan is de vraag welke alternatieven vormen van openbaar vervoer kansrijk zijn om zwakkere lijnen te vervangen. Het uitschrijven van een wedstrijd zou een goed instrument kunnen zijn om innovaties voor vormen van flexibel vervoer te bewerkstelligen. We zullen onderzoeken of dit in te passen is in het proces van concessieverlening.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 10-091

Samenvatting: Het Mobiliteitsplan zet in op verbindende lijnen. In de Mobiliteitsvisie wordt een visie gemist op realisatie van de ontsluitende functie en de wijze waarop wij mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm kunnen bieden.

Zienswijze van: 12-100

Samenvatting: Een project of duidelijke aanpak wordt gemist bij het organiseren van innovatieve vraaggerichte oplossingen voor vervoer anders dan met een lijndienst (dunne lijnen).

Zienswijze van: 5-039

Samenvatting: Hoe worden alternatieve vormen van openbaar vervoer ingezet voor zwakkere lijnen?

Reactie/besluit PS: Op dit moment bereiden wij de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessieverlening voor. Onderdeel daarvan is de vraag welke alternatieve vormen van openbaar vervoer kansrijk zijn om zwakkere lijnen te vervangen. Op dit moment is het nog te vroeg om aan te geven wat daarvan het resultaat is. Op voorhand kunnen wij daarbij niet toezeggen dat er op alle plaatsen en tijden een vorm van openbaar vervoer in stand blijft.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Spoor

Zienswijze van: 12-116

Samenvatting: Het spoornet is rond 2020 niet op orde. Het programma PHS loopt door tot 2028. Ook ontbreekt ERTMS als omvangrijk investeringsprogramma dat het spoornet aanzienlijk kan verbeteren.

Reactie/besluit PS: Wij blijven ons inzetten voor verdere verbetering van het spoornet ondanks de vertraging in de Rijksprogramma's PHS en ERTMS. Zo willen wij het programma Randstadspoor na 2020 verder door ontwikkelen, onder andere met betere treinproducten op de verbindingen met Harderwijk en Leiden. Voor de verbinding Utrecht-Harderwijk starten wij dit jaar met een MIRT-onderzoek die moet zoeken naar mogelijkheden voor een verbeterd spoorproduct in 2025. Daarnaast doen wij in een MIRT-verkenning onderzoek naar de rol die het spoor kan spelen in de bereikbaarheid van het Utrecht Sciencepark / Utrecht-Oost op middellange en lange termijn. De tekst in het Mobiliteitsprogramma is hierop geactualiseerd.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Naar een efficiënter openbaar vervoersysteem, onderdeel Het netwerk, pagina 24.

Zienswijze van: 1-010

Samenvatting: Benoem specifiek het lightrailnetwerk in ontwikkeling in samenhang met Randstadspoor.

Reactie/besluit PS: De ontwikkeling van een lightrailnetwerk is geen doel op zich. De ontwikkeling van het OV-netwerk, met daarin een dragende rol voor Randstadspoor, is van belang. Het toe te passen systeem (bus, HOV of tram) is daarvan een afgeleide en afhankelijk van de verwachte vervoervraag.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zero emissie concessieverlening

Zienswijze van: 6-044

Samenvatting: Verzoek om meer duidelijkheid over het standpunt van de provincie op schoon busmaterieel en oproep tot aanpassing van de tekst 'marktconforme prijzen' omdat prijzen uit een aanbesteding per definitie marktconform zijn.

Reactie/besluit PS:

Ons streven voor 2028 is zero emissie in het openbaar vervoer. Om kapitaalvernietiging te voorkomen eisen we in de aanbesteding van de concessie geen nieuwe busvloot. Wel vragen we schoon materieel als wens uit. De beschikbare middelen in het Mobiliteitsplan zetten we zoveel mogelijk in om vervoersaanbod voor de reizigers te bieden. Extra wensen ten aanzien van emissie bovenop de wettelijke eisen mogen van ons niet ten koste gaan van de dienstregeling. Er zijn vanuit het Mobiliteitsplan dan ook geen middelen beschikbaar voor aanvullende emissie-eisen ten aanzien van de busvloot. De tekst in de Mobiliteitsvisie over de 'marktconforme prijzen' is gewijzigd in dezelfde marktprijzen.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Versterken van de Netwerken, onderdeel Openbaar vervoer, pagina 22.

Zienswijze van: 7-066

Samenvatting: Aanbod om ambtelijke capaciteit beschikbaar te stellen om kennis en kunde in te brengen bij de discussie over de nieuwe concessie.

Reactie/besluit PS: Wij maken graag gebruik van uw aanbod. De nieuwe concessieverlening voor het openbaar vervoer willen wij graag met alle gemeenten voorbereiden.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

R-net

Zienswijze van: 6-049, 12-117a

Samenvatting: Hoe verhoudt R-net zich tot de productformule U-OV?

Reactie/besluit PS: R-net is de productformule voor het hoogwaardig openbaar vervoernet voor de hele Randstad. U-OV is de productformule voor het openbaar vervoer voor alle openbaar vervoer (m.u.v. trein) in de provincie Utrecht. Voor alle openbaar vervoer waarvan wij opdrachtgever zijn sluiten we aan bij de productformule U-OV van het BRU. Indien er voldoende omvang van de vervoervraag is, dan doen wij voor de sterke buslijnen mee met het herkenbaar hoogwaardig Randstadnetwerk voor het openbaar vervoer: R-net.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, versterken van de Netwerken, onderdeel Openbaar Vervoer pagina 21 en het Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Grotere reizigerstevredenheid, onderdeel Projectenoverzicht pagina 21 en hoofdstuk Naar een efficiënter openbaar vervoersysteem, onderdeel R-Net pagina 25.

Zienswijze van: 12-117b

Samenvatting: Onduidelijk wat het project 'proceskosten OV' beoogt.

Reactie/besluit PS: Proceskosten OV beoogt de financiering van een aantal landelijke zaken die worden gefinancierd door bijdragen vanuit alle concessieverleners.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-116b

Samenvatting: Randstadnetlijnen moeten herkenbaar zijn en een hogere kwaliteit hebben, waarbij frequentie één van de belangrijkste kwaliteitseisen is.

Reactie/besluit PS: De frequentie is een belangrijke kwaliteitseis voor het R-net-concept. Tevens is het de moeilijkste eis om aan te kunnen voldoen wanneer de reizigersstromen op bepaalde routes op bepaalde tijdstippen te gering zijn om met de beoogde frequenties te rijden. Zeker wanneer wij als provincie inzetten op een

vraagafhankelijke invulling van ons OV-net. In de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma is toegevoegd dat we voor alle openbaar vervoer waar wij opdrachtgever zijn willen wij graag aansluiten bij de productformule U-OV en alleen bij voldoende omvang van de vervoersvraag voor de sterke buslijnen doen wij mee met R-net omdat we dan aan de frequentie als kwaliteitseis kunnen voldoen.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, versterken van de Netwerken, onderdeel Openbaar Vervoer pagina 21 en het Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Grotere reizigerstevredenheid, onderdeel Projectenoverzicht pagina 21 en hoofdstuk Naar een efficiënter openbaar vervoersysteem, onderdeel R-Net pagina 25.

Voorzieningenniveau OV

Zienswijze van: 6-055

Samenvatting: Kostenstijgingen kunnen ook een bedreiging zijn, waardoor het voorzieningenniveau van het OV niet langer in stand kan worden gehouden. Op welke manier maakt de provincie de afweging tussen het in stand houden van het OV-voorzieningenniveau enerzijds en het veranderen van de OV-tarieven anderzijds?

Reactie/besluit PS: Wij zijn het eens met uw zienswijze dat ook kostenstijgingen een bedreiging zijn voor het voorzieningenniveau van het OV. Naast optimalisatie van het lijnennet kan ook het verhogen van de reizigerstarieven een middel zijn om het voorzieningenniveau in stand te kunnen houden. Aan een dergelijke afweging ligt altijd een business case ten grondslag waarbij het effect op het aantal reizigers één van de aspecten van beoordeling is. Aan de Mobiliteitsvisie is toegevoegd dat ook in de situatie dat de exploitatiekosten sterk stijgen we zullen kijken of het gemiddelde tariefniveau moet worden verhoogd om het voorzieningenniveau te kunnen handhaven.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Versterken van de Netwerken, onderdeel Openbaar Vervoer, pagina 22.

Verbindend netwerk

Zienswijze van: 7-064

Samenvatting: Provincie moet frequenties op verbindend busnetwerk verhogen, dat mag ten koste gaan van het ontsluitende net.

Reactie/besluit PS: Wij zetten in op vraaggericht openbaar vervoer. Dat wil zeggen dat we het aanbod aanpassen op de vraag ernaar. Op verbindende buslijnen met groeipotentie zullen we het bedieningsniveau hierop aan laten sluiten.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Reizigerstevredenheid

Zienswijze van: 12-115

Samenvatting: De relatie tussen het doel (meer reizigers zijn tevreden) en de inzet is onduidelijk. Hoe scoort het OV in de provincie nu op de genoemde factoren?

Reactie/besluit PS: Voor de scores op klantwaardering verwijzen wij u naar het jaarverslag openbaar vervoer. Hierin staan de jaarlijkse scores op de verschillende items vanaf het startjaar van de concessie (2009). Wij zijn van mening dat de projecten op pagina 21 in het Mobiliteitsprogramma bijdragen aan de verbetering van het openbaar vervoer en daarmee de waardering van onze reizigers.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Provinciaal busnetwerk

Zienswijze van: 13-132

Samenvatting: Op het kaartje op pagina 22 in de visie worden de gemeenten Nieuwegein, Vianen en Houten gemist.

Reactie/besluit PS: Voor het kaartje is de keuze gemaakt om alleen die relaties aan te geven die door buslijnen in onze concessie worden bediend. De verbindingen Nieuwegein, Vianen en Houten vallen volledig onder de BRU-concessie en zijn om die reden niet meegenomen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Monitoring OV

Zienswijze van: 12-126

Samenvatting: Betrouwbaarheid en stiptheid worden gemist als indicator voor het OV.

Reactie/besluit PS: Onder klantwaardering is betrouwbaarheid als subdoel uitgewerkt. Stiptheid valt daar naar Onze mening onder.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Goederenvervoer

Zienswijze van: 8-082

Samenvatting: In de reactienota geeft u aan dat de toegang voor Lange Zware Vrachtwagencombinaties (LZV's) op wegbeheerdersniveau geregeld wordt. Naar onze mening dient de Provincie een visie te ontwikkelen waar het gewenst is dat LZV's wel en niet worden toegestaan, ook op het eigen provinciale wegennet. Wij verzoeken u hiervoor een visie te gaan opstellen samen met de wegbeheerders en vervoerdersorganisaties.

Reactie/besluit PS: Sinds eind 2012 mogen in Nederland langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (LZV's) rijden. LZV's mogen over alle auto(snel)wegen rijden en over belangrijke routes. Voor het rijden met een LZV moet een ontheffing aangevraagd worden. Het afgeven van ontheffingen valt onder de verantwoordelijkheid van de RDW. De ontheffingverlening LZV's is geregeld in een beleidsregel van de RDW. De digitale LZV-kaart toont de wegen waar een LZV mag rijden met een Basisontheffing LZV. De 'Beleidsregel keuring en ontheffingverlening LZV's' beschrijft hoe de RDW het beleid voor LZV's uitvoert. Wij zien geen toegevoegde waarde in een visie aanvullend op dit rijksbeleid.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-114

Samenvatting: De focus bij het goederenvervoer wordt vooral gelegd op de infrastructuur. Belangrijker dat de logistiek verbetert en hier wordt in de visie weinig aandacht aan geschonken. In Port of Utrecht werken overheid en bedrijfsleven samen aan beter goederenvervoer, zowel qua infrastructuur als qua nieuwe logistieke oplossingen. Verzoek om het belang van deze samenwerking en het belang van Lage Weide als dé - enige - multimodale duurzame toegangspoort voor goederen voor de regio, in het Mobiliteitsplan te benoemen.

Reactie/besluit PS: Wij hebben de samenwerking in de Port of Utrecht altijd aangemoedigd. Dit doen wij vanuit de overtuiging dat het initiatief voor nieuwe logistieke oplossingen bij de markt moet liggen. In overleg met EVO en TLN zijn wij tot de rolinvulling gekomen, zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisie. Lage Weide is op dit moment onmiskenbaar de grootste multimodale toegangspoort voor goederen voor de regio, maar wij zien geen reden om dit bedrijventerrein daar specifiek voor aan te wijzen, dan wel alleenrecht te geven.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Kwaliteit van de leefomgeving

Zienswijze van: 1-119

Samenvatting: Meer inzet wordt verwacht op autoluwe en vrachtautoarme gebieden i.v.m. leefbaarheid en veiligheid van het buitengebied.

Reactie/besluit PS: Geleiding van (vracht)auto's gebeurt steeds meer via navigatie. Wij richten ons erop dat het kwaliteitsnet goederenvervoer goed ingericht is voor gebruik door vrachtauto's en goed doorstromen. Hierdoor zullen deze routes aantrekkelijker worden voor (vracht)auto's. Leveranciers van navigatiesystemen kunnen deze routes gebruiken voor hun software.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 1-126

Samenvatting: De provincie zou het pleidooi van gemeenten voor een maximum snelheid van 80 km/u op de rijkswegen moeten steunen omwille van de luchtkwaliteit.

Reactie/besluit PS: Het Rijk is gehouden aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Er zijn verschillende manieren om daaraan te voldoen. Met het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zorgen de gezamenlijke overheden ervoor dat de lucht steeds schoner wordt. Wij zetten daarbij in op kosteneffectieve maatregelen voor de maatschappij die passen binnen onze rol.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 7-067

Samenvatting: De provincie heeft een rol in het verduurzamen van de brandstoffenmarkt.

Reactie/besluit PS: Wij delen uw mening dat de transitie naar duurzamere en schonere brandstoffen op dit moment nog steun van overheden, zoals ons, nodig heeft. Onze verwachting is dat de markt dit binnen enige tijd op eigen kracht kan. Naar aanleiding van het SER-energieakkoord is eind 2013 onder leiding van het Ministerie van I&M een traject gestart om te komen tot een integrale visie op een duurzame brandstoffenmix in Nederland. Media 2014 wordt naar verwachting de visievorming afgerond, waarna eind 2014/begin 2015 een actieplan met daarin het handelingsperspectief voor bedrijfsleven, belangenorganisaties en overheden op lange termijn én korte termijn, gereed is. Ons Groen Gas programma gaat daarom in ieder geval dit jaar nog door en wij investeren in 2014 in laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 7-068

Samenvatting: De zin dat maatregelen worden getroffen indien hiervoor aanvullend budget van buiten het Mobiliteitsprogramma beschikbaar wordt gesteld, sluit niet aan op het principe van de veroorzaker betaalt. Bij verstoring van stiltegebieden als gevolg van het mobiliteitsprogramma, moeten de middelen voor maatregelen ook binnen het programma worden gevonden.

Reactie/besluit PS: De zin dat maatregelen worden getroffen indien hiervoor aanvullend budget van buiten het Mobiliteitsprogramma beschikbaar wordt gesteld, wordt geschrapt.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, hoofdstuk Kwaliteit van de leefomgeving, pagina 43.

Zienswijze van: 9-083

Samenvatting: Kan de provincie meer doen dan wat wettelijk moet op het gebied van luchtkwaliteit en hier een actieve rol in nemen (onder meer door het faciliteren van schoner vervoer)?

Reactie/besluit PS: Wij moeten ons houden aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van luchtkwaliteit. Om knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit op te lossen en te voorkomen, nemen wij met het Rijk en regiopartners deel aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL voeren wij een aantal projecten uit die bijdragen aan een verlagen van de achtergrondconcentratie in onze provincie.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Groengas geven, waarbij wij het realiseren van openbare Groengas- en aardgas stations stimuleren;
- Elektrisch (snel)laden, waarbij wij met een rentekortingsregeling het plaatsen van acht snelladers voor elektrisch vervoer hebben gestimuleerd en in samenwerking met andere overheden en marktpartijen een aanbesteding opstart ten behoeve van de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- Schonere openbaar vervoer, waarbij de streekbussen in de huidige provinciale concessie voldoen aan strengere eisen dan de geldende Europese normen.

Daarnaast werken wij met onze regionale partners in programma's en projecten als VERDER, Anders op Weg, Beter Benutten en CO₂-footprint (onderdeel van onze Green Deal met de U15). Deze programma's en projecten zijn mede gericht op vermindering van autogebruik en leveren daardoor tevens een positief effect op de luchtkwaliteit.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsprogramma, onderdeel Kwaliteit van de leefomgeving, Onderdeel Luchtkwaliteit, pagina 44.

Zienswijze van: 8-075

Samenvatting: Gevraagd wordt de drempelwaarde voor geluid te verlagen van 61dB naar 55 dB Lden.

Reactie/besluit PS: Uitgangspunt bij het beleid is dat we geluidsoverlast van het verkeer op provinciale wegen zoveel mogelijk willen beperken met de ter beschikking gestelde middelen. De plandrempel van 61 dB is gekozen omdat bij deze waarde aantoonbaar sprake is van een vergrote kans op gezondheidsproblemen (bron: GGD, Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving, 2012). Bij wegen waaraan woningen gelegen zijn met een geluidbelasting boven de plandrempel, passen wij het doelmatigheidscriterium toe om te bepalen welke maatregelen we gaan treffen. Hierbij worden woningen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB ook meegewogen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Transport gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)

Geen zienswijzen.

VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD

Verkeersmanagement

Zienswijze van: 6-051

Samenvatting: Onder het kopje verkeersmanagement in de mobiliteitsvisie zijn de rollen niet in lijn met de instrumenten.

Reactie/besluit PS: Op pagina 26 van de Mobiliteitsvisie is de tekst aangepast. Voor verkeersmanagement geldt dat in 2028 het informeren van het verkeer in hoofdzaak plaats vindt via in-car-systemen en niet meer door middel van DRIPs langs de weg. Voor het sturen en geleiden van het verkeer blijven we uitgaan van (onder meer) VRI's.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, hoofdstuk Verbinden van vraag en aanbod, onderdeel Verkeersmanagement pagina 26.

Zienswijze van: 12-102a

Samenvatting: De sturingsvisie van het regionaal verkeersmanagement moet worden geactualiseerd met het toekomstbeeld 2028 voor ogen. In een uitvoeringsorganisatie Midden Nederland voor verkeersmanagement heeft de provincie een bredere rol dan alleen die van wegbeheerder.

Reactie/besluit PS: In de bestuursovereenkomst voor operationeel verkeersmanagement Midden Nederland is vastgelegd dat wij verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan en daarbij andere partijen en wegbeheerders betreft. Wij zullen hiervoor nog dit jaar initiatief nemen. Partners kunnen dan hun wensen bij ons inbrengen. Zodra het UVVB heeft besloten over aanpassing van de sturingsvisie, dan wordt dat verwerkt in het eerst volgende Mobiliteitsprogramma.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Slim Werken Slim Reizen

Geen zienswijzen.

Marketing

Geen zienswijzen.

Essentiële onderdelen

Zienswijze van: 12-104

Samenvatting: Verzoek om meer aandacht voor de veiligheid van het openbaar vervoer op stations en haltes (essentieel onderdeel 15)

Reactie/besluit PS: Sociale veiligheid wordt als een belangrijk thema in het openbaar vervoer beschouwd.

Sociale veiligheid valt op te delen in twee categorieën:

- Objectieve veiligheid: De aantallen gemelde incidenten
- Subjectieve veiligheid: Het ervaren gevoel van veiligheid door reizigers.

De aantallen gemelde incidenten zijn sinds 2009 stabiel. Ook de manier waarop reizigers sociale veiligheid ervaren is stabiel (rapportcijfer 8,2). Voor ons is er op dit moment geen aanleiding om bovenop de bestaande bijdragen extra inzet op sociale veiligheid te plegen.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-106; 12-108

Samenvatting: Het klopt niet dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor een goede en tijdige ontsluiting van nieuwbouwwijken. De verstedelijkingsopgave, binnenstedelijk inclusief de nieuwbouwwijk Rijnenburg, is aanzienlijk waardoor het niet mogelijk is deze kosten volledig uit de grondexploitaties te financieren. De mobiliteitstoets wordt in de visie niet verder uitgewerkt. Graag herijking van de mobiliteitstoets en actualisatie in overleg met gemeenten.

Reactie/besluit PS: Wij blijven bij ons standpunt dat bij noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en OV als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen de veroorzaker deze investeringskosten betaalt. Bij infrastructurele aanpassingen betaalt de veroorzaker eveneens de toenemende beheer- en onderhoudskosten. Voor het openbaar vervoer kunnen dat ook aanvullende exploitatiekosten zijn. Elke ruimtelijke ontwikkeling heeft een eigen oorsprong. Wij kunnen zelf ook veroorzaker zijn. Bij beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen en de aanpassing van infrastructuur trekken we samen op met gemeenten en overleggen wij over het maken van keuzes. Daarom kiezen we er niet voor om het principe van 'de veroorzaker betaalt' op voorhand nader uit te werken. De Mobiliteitstoets is onderdeel van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) en al vastgesteld beleid. De herijking van de PRS is het momentum voor eventuele actualisatie hiervan.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 6-058

Samenvatting: het BRU toevoegen als partner voor het regionale fietsnetwerk (essentieel onderdeel 13)

Reactie/besluit PS: Wij voegen het BRU toe in de eerste zin onder de kop 'essentiële onderdelen'.

- Aanpassing tekst Mobiliteitsvisie, onderdeel essentiële onderdelen pagina 29 en Mobiliteitsprogramma, onderdeel Investeringsplan opwaardering kwaliteit fiets, essentiële onderdelen pagina 31.

Zienswijze van: 1-015

Samenvatting: Gewenste toevoeging essentiële onderdelen: in aansluiting op de Provinciale Structuurvisie optimaal benutten van multimodale knooppunten.

Reactie/besluit PS: Onze rol voor knooppuntontwikkeling zit in het faciliteren van de nodige infrastructuur. Het benutten van (multimodale) knooppunten is een verantwoordelijkheid van werkgevers, werknemers en goederenvervoerders en hoort niet thuis bij de essentiële onderdelen voor overheidsbeleid. Onze rol is beperkt tot ondersteuning van de U15 in bijvoorbeeld het programma Beter Benutten.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 1-016

Samenvatting: Gewenste toevoeging essentiële onderdelen: benoem de programmatische inzet voor een stadsregionaal lightrailnetwerk.

Reactie/besluit PS: De ontwikkeling van een lightrailnetwerk is geen doel op zich. De ontwikkeling van het OV-netwerk, met daarin een dragende rol voor Randstadspoor, is van belang. Het toe te passen systeem (bus, HOV of tram) is daarvan een afgeleide en afhankelijk van de verwachte vervoervraag.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Zienswijze van: 12-105

Samenvatting: Corridorbenadering van R-net breder benaderen, waarbij het ook gaat om keten- en knooppuntontwikkeling en de samenwerking met NS en Prorail.

Reactie/besluit PS: R-net, of HOV-lijnen in het algemeen, vormen samen met Randstadspoor het dragende Systeem van het Utrechtse OV-net. Het ligt voor de hand per corridor invulling te geven aan het beoogde netwerk. Verder streven wij samen met Rijk naar betere afstemming tussen het trein- en het aansluitend OV-net om voor de reizigers het beste aanbod te bieden en het -deur-naar-deur-reizen te verbeteren. In deze samenwerking, aan de zogenaamde landsdelige spoor/OV-tafels vindt de afstemming plaats tussen Rijk, regio's, Prorail, NS en de overige vervoerders.

- Geen aanleiding tot aanpassing.

Planmer

Samenvatting advies Commissie m.e.r.:

Het planMER is voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. Die geeft in haar advies positieve reacties en ook aanbevelingen voor het aanscherpen en vervolmaken van het planMER. De Commissie spreekt haar waardering uit over de wijze waarop de provincie een planMER heeft opgesteld ten behoeve van het Mobiliteitsplan en dat deze nuttige informatie bevat voor besluitvorming. De Commissie signaleert echter een aantal tekortkomingen in het MER. In het kort komen deze hierop neer:

1. Verschillende onderdelen die thuishoren in een MER ter onderbouwing van strategische beleidskeuzes in het Mobiliteitsplan ontbreken, zoals een beschrijving van de huidige milieusituatie, een knelpuntenanalyse van het huidige mobiliteitsbeleid, een uitwerking van de trajectaanpak en een uitwerking van een aantal projecten uit de OVMIR. Verder ontbreekt een beschrijving van de beleidskeuzes voor nieuwe projecten en is de beschrijving en de effectbeschrijving van nieuwe projecten en het toetsen van nieuwe projecten aan de doelen uit het mobiliteitsbeleid te beperkt.
2. Het MER bevat onvoldoende informatie voor een kaderstellend besluit omdat het niet ingaat op nut en noodzaak van de concreet in het MER genoemde projecten.
3. De afbakening van het onderzoeksgebied voor de effecten van stikstofdepositie op gevoelige Natura 2000 gebieden is niet correct.

Reactie/besluit GS: Meer dan voorheen wordt van de overheid gevraagd om flexibel in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen en te opereren in maatschappelijke netwerken. In ons Mobiliteitsplan hebben wij hierop geanticipeerd. Dit betekent dat ons Mobiliteitsplan geen blauwdruk is voor maatregelen, maar de wijze beschrijft waarop wij met dilemma's omgaan, waarbij diverse doelen met elkaar kunnen concurreren en de inbreng van de omgeving medebepalend is voor de te treffen maatregelen. Deze insteek van ons plan laat zich hierdoor moeilijk vertalen in een planMER zoals de Commissie voor de m.e.r. voor ogen heeft.

Dit in overweging nemende, is onze reactie op de kritiekpunten van de commissie voor de m.e.r. als volgt:

Ad 1) De Commissie voor de m.e.r. merkt terecht op dat in het planMER een knelpuntenanalyses en concretere uitwerking op projectniveau ontbreekt. Reden hiervoor is dat in ons Mobiliteitsplan dit niveau van concretisering ontbreekt. Het Mobiliteitsplan beschrijft trends, ontwikkelingen en opgaven die zijn vertaald naar doelen en ambities op lange termijn. In onze aanpak gaan we uit van streefwaarden en wordt per situatie gekeken welke streefwaarden wel en niet kunnen worden gehaald. De aanbevelingen die vragen om het uitwerken van alternatieven, effectbepalingen, knelpuntenanalyses sluiten daarom niet aan bij onze aanpak. Op het moment dat in samenwerking met partijen infrastructuurproblemen aangepakt worden zal, voor de grote projecten, ook een MER(boordeling) op het niveau van het project worden opgesteld met de daarbij horende modelberekeningen en scenario's. We kunnen op dit moment – gezien de lange looptijd van het Mobiliteitsplan – nog niet alle toekomstige infrastructuurprojecten overzien. Hierdoor kunnen we nu nog niet benoemen welke project MER(ren) het betreft. Ook is nu nog niet bekend welke projecten voortkomen uit de OV-MIRT-verkenningen. Als onderdelen hiervan m.e.r.-plichtig zijn zullen wij ook hiervoor een MER-rapport maken en voor overige projecten zullen wij altijd de milieueffecten en kosten-baten bepalen.

De aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. zijn overgenomen in de trajectaanpak zoals deze nu wordt uitgewerkt. Alle uitwerkingsaspecten zoals genoemd in het toetsingsadvies worden meegenomen in de eerste pilot van de trajectaanpak. Dit zijn:

- Gebruik van 'Stil asfalt' in combinatie met een knelpuntenkaart voor geluid;
- Geluidsreductie met behulp van akoestische resonatoren in de berm langs de weg;
- Toepassing van een multifunctionele zelfreinigende wegberm;
- De opgaves voor het Deltaprogramma.

De beschrijving van de autonome ontwikkeling is verduidelijkt door het aanpassen van een kaart van de bestaande milieu situatie (pagina 23 van het planMER).

Het planMER is gemaakt op basis van het Voorontwerp Mobiliteitsplan. Hier was nog sprake van een verdergaande financiële afbakening binnen de beleidsthema's. Om alternatieven binnen de beleidsthema's – onder andere op milieugronden – nog te kunnen afwegen, zijn deze schotten in het Ontwerp Mobiliteitsprogramma weggehaald. In het Mobiliteitsplan is de afweging gemaakt voor de verdeling van de middelen over de diverse mobiliteitsthema's en niet in het planMER.

Ad 2) Het Mobiliteitsplan bevat strategische doelen die weliswaar een positief effect hebben op duurzaamheid, maar niet passen binnen de systematiek van een planMER. Dit komt enerzijds doordat sommige doelen nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt (zoals bijvoorbeeld de trajectaanpak en fietsverbindingen), maar ook omdat de duurzaamheidseffecten van een aantal projecten moeilijk te kwantificeren zijn. Dit laatste is het geval bij mobiliteitsmanagement (bijvoorbeeld de Beter Benutten projecten). De scope van het planMER is daardoor beperkter dan de scope van de beoogde duurzaamheidseffecten.

Ad 3) De effectbeschrijving voor natuur op het punt van stikstofdepositie is op gevoelige Natura 2000 gebieden aangevuld (pagina 56 en 57 van het planMER).

BIJLAGE 1 Samenvatting voorstel wijzigingen

Mobiliteitsvisie

Paragraaf	Omschrijving aanpassing	aanleiding
Pag 8 Van project naar trajectaanpak	Actualisatie, verbetering leesbaarheid en aanscherping van de alinea's. De aanscherping zit vooral op 1) het vroegtijdig betrekken van de wegbeheerder en omgeving en 2) de uitleg hoe de leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit wordt meegenomen. Toevoegen dat aanbevelingen uit het planMER onderdeel uitmaken van de integrale afweging, ook waar het niet m.e.r. plichtige activiteiten betreft.	Zienswijze Aanbeveling planMer
Pag 15 Sociaal-maatschappelijke trends	Toevoegen achter trend fiets: Fiets belangrijk vervoersmiddel voor afstanden tot 15 kilometer.	Zienswijze
Pag 16 Een herkenbare keten	De zin 'Eén OV-concessie binnen het geografische gebied van de provincie Utrecht' vervangen door 'Een herkenbaar OV product voor het geografisch gebied van de provincie Utrecht'.	Zienswijze
Pag 17 Knooppunten, pagina 17	Toevoegen: de bereikbaarheid van het Utrecht Sciencepark als economische topsector staat onder druk. Samen met onze partners willen we de capaciteitsproblemen oplossen.	Zienswijze
Pag 21 OV netwerk is efficiënter omdat het vraaggericht is ingericht	Toevoegen dat we voor alle openbaar vervoer waar wij opdrachtgever zijn willen aansluiten bij de productformule U-OV en aanscherpen dat wij bij voldoende omvang van de vervoersvraag voor de sterke buslijnen meedoen met R-net.	Zienswijze
Pag 22 Meer OV-reizigers zijn tevreden	Toevoegen dat we niet alleen in de situatie dat kosten van het Rijk niet meer dekkend zijn, maar ook in de situatie dat de exploitatiekosten sterk stijgen, we zullen kijken of het gemiddelde tariefniveau moet worden verhoogd om het voorzieningenniveau te kunnen handhaven.	Zienswijze
Pag 23, Fiets	Toevoegen verbindingen op kaart Interlokale utilitaire hoofdfietsroutes: Woudenberg – Maarsbergen / Maarn Woudenberg – Zeist Driebergen – Maarn	Zienswijze
Pag 26 Verkeersmanagement	Aanscherpen dat het informeren in 2028 in hoofdzaak door de markt plaatsvindt via in-car systemen en niet meer door DRIPS langs de weg. Het sturen en geleiden van verkeer (met VRI's) is onze taak in samenwerking met de medeoverheden in de provincie.	Zienswijze
Pag 29 Essentiële onderdelen	Toevoegen Bestuur Regio Utrecht aan onderdeel 13. Gemeenten, Bestuur Regio Utrecht en provincie definiëren een regionaal fietsnetwerk dat op zijn minst de belangrijke werklocaties, middelbare scholen en stations met een regionale functie met elkaar verbindt.	Zienswijze
Pag 31, PlanMER	Nieuwe paragraaf waar wordt uitgelegd waarom een planMER procedure is doorlopen, wat de aanpak is geweest en hoe de aanbevelingen uit het planMER geïntegreerd worden in de uitwerking van het beleid.	Ambtshalve inbreng

Programma

Pag 7,8,9 Integrale afweging per traject	Actualisatie, verbetering leesbaarheid en aanscherping van de alinea's. De aanscherping zit vooral op het doel van de tracévisie als onderdeel van de trajectaanpak. Toevoeging is dat we andere wegbeheerders in de tracéstudie kunnen meeliften als zij daarvoor benodigde middelen beschikbaar stellen. En dat het een werkwijze is die we samen met andere wegbeheerders en omgevingspartijen moeten gaan ondervinden.	Zienswijze
Pag 11, Weginrichting	Toevoegen nieuwe alinea over voetgangersbeleid. Voetgangers kunnen gebruik maken van voetpaden, fietspaden of parallelwegen. Voetpaden langs provinciale wegen binnen de bebouwde kom blijven gehandhaafd. Buiten de bebouwde zijn in principe geen voetpaden aanwezig. Bij reconstructies van wegen buiten de bebouwde kom zal afgewogen worden of er nog ruimte is voor handhaving van reeds aanwezige voetpaden. Daarbij is van belang of er voldoende voetgangers zijn en of deze gebruik kunnen maken van een fietspad of een parallelweg. Bushaltes langs provinciale wegen zijn goed te bereiken voor voetgangers (en minder validen) of zullen bij de eerstvolgende reconstructie van dat wegdeel goed toegankelijk worden gemaakt.	Zienswijze
Pag 12, Duurzaam en innovatief wegbeheer en	Actualisatie. Verwijzing naar de richtlijnen schrappen en in plaats daarvan aangeven dat we de minimum eisen hanteren voor de van toepassing zijnde	Zienswijze

aanbesteden	'productgroepen duurzaam inkopen'. Tevens toevoegen dat we ons hebben aangesloten bij de Green Deal Duurzaam GWW.	
Pag 14 en 15, Betere benutting infrastructuur	Actualisatie Functiekaart en Prioriteitenkaart wegnen op basis van onze eigen kaarten.	Zienswijze
Pag 17, Knelpunten	Actualisatie tekst over het spoor, mede naar aanleiding van de recente Kabinetsbesluiten over de Lange Termijn Spooragenda. Aangeven op welke manier we de samenwerking met het Rijk zien en op welke manier we dit willen verankeren. En dat we deze samenwerking in de regio voortzetten ter voorbereiding op de OV en Spoortafel voor de Noordvleugel, die in de nieuwe spoorconcessie aan NS en ProRail wordt geïnstalleerd. Toevoegen dat het een belangrijk vraagstuk is hoe een toekomstvaste OV-bereikbaarheid van het Utrecht Sciencepark kan worden gerealiseerd en welke rol het spoor daarin speelt.	Zienswijze
Pag 25, R-net	Toevoegen dat we voor alle openbaar vervoer waar wij opdrachtgever zijn willen aansluiten bij de productformule U-OV en aanscherpen dat wij bij voldoende omvang van de vervoersvraag voor de sterke buslijnen meedoen met R-net.	Zienswijze
Pag 25, Projectenoverzicht	U-OV toevoegen aan implementatie R-net en omschrijving wijzigen in investeringen ten behoeve van de productformule. Doelstelling bij OV MIRT-verkenning netwerkontwikkeling wijzigen in 'draagt bij omdat het de bereikbaarheidsknelpunten voor het regionaal OV rondom het Centraal Station Utrecht en het Utrecht Sciencepark oplost'.	Zienswijze
Pag 26, Knooppunten	Toevoegen aan de tekst die gaat over knooppunten die als hub functioneren voor nabijgelegen economische kerngebieden en die niet aan een hoogwaardige (rail)verbinding gelegen zijn, dat dit niet alleen de deur-tot-deur reistijd verbeterd, maar dat ook alternatieven worden geboden voor het reizen via Utrecht Centraal.	Zienswijze
Pag 27, Knooppunten	Nieuwegein Stadscentrum opnemen als lokaal knooppunt in plaats van las overig knooppunt.	Zienswijze
Pag 27, Knooppunten	Knooppuntindeling op kaart tonen.	Ambtshalve inbreng
Pag 27, Knooppunten	Toevoegen dat we de kwaliteit van stallingsvoorzieningen op knooppunten op orde willen krijgen in samenwerking met de gemeenten, NS en/of ProRail. En dat onze bijdrage aan fietsstallingen gekoppeld zal worden aan nog uit te werken kwaliteitscriteria die ten dienste staan van versterking van knooppunten.	Zienswijze
Pag 31, Investeringsplan Opwaardering Fiets	Bestuur Regio Utrecht opnemen toevoegen aan het essentiële onderdeel.	Zienswijze
Pag 32, Uitwerking	Toevoegen ongelijkvloerse kruisingen worden overwogen als de streefwaarden voor de doorstroming fietser en OV niet met elkaar te verenigen zijn en er sprake is van dikke verkeersstromen.	Aanbeveling planMER
Pag 34, Wegbeheerder	Zin schrappen: Met deze aanpak wordt de doorstroming en het functioneren van ons netwerk het minst verstoord, de kosten van implementatie geminimaliseerd en de kosten bovendien gespreid in de tijd.	Ambtshalve inbreng
Pag 34, Wegbeheerder	Toevoegen dat we de methodiek PROMEV (proactief meten verkeersveiligheid) toepassen.	Zienswijze
Pag 35, Gecombineerde innovatieve aanpak samen met partners	Aanscherpen doelgroepen: De doelgroepen waar we ons met verkeersveiligheid op gaan richten zijn jonge automobilisten (18-25 jaar), jonge bromfietzers en (vooral beginnende en oudere) fietsers. Ten aanzien van de inzet van verkeerseducatie wil de provincie gemeenten stimuleren verkeersveiligheid in hun gemeenten te bevorderen. Een voorbeeld hiervan is het ondersteunen van het theoretisch examen op basisscholen. Het convenant schrappen omdat het afloopt op 31-12-2014. Toevoegen dat gedragsbeïnvloeding en publieksparticipatie worden gecombineerd in de trajectaanpak	Zienswijze
Pag 36, Projectenoverzicht	Schrappen: project Convenant Provincie Utrecht Verkeersveiliger project Quick Wins verkeersveiligheid en duurzaamheid	Zienswijze
Pag 38, Goederenvervoer	Actualisatie: polder Wulverhorst schrappen op de kaart (is geen PRS locatie meer)	Ambtshalve inbreng
Pag 38, Multimodaal Goederenvervoer	Toevoegen dat de meeste binnenhavens en overslaglocaties van lokaal belang zijn omdat het alleen een herkomst of een bestemming van goederen betreft en dat een aantal van bovenlokaal zijn vanwege de regionale knooppuntfunctie. Toevoegen dat knooppunten niet specifiek aan een locatie zijn verbonden en dat het van belang is om de regio te bedienen.	Zienswijze
Pag 41, Kwaliteit van de leefomgeving, uitwerking	Toevoegen dat volgend uit het planMER mogelijke negatieve effecten, zoals beschreven in de planMER, als aandachtspunt worden meegenomen in de trajectaanpak. Dit is ook het geval bij niet m.e.r. plichtige projecten.	Aanbeveling planMER
Pag 43, Geluid, werkwijze	Toevoegen dat kosten van maatregelen worden afgezet tegen het gezondheidseffect van de maatregelen. Toevoegen dat een maatregel doelmatig is als sprake is van een voor de gezondheid van omwonenden	Aanbeveling planMER

	significante geluidreductie en de kosten lager zijn dan het normbedrag per wegvak.	
Pag 43, Geluid	Toevoegen aan de voetnoot: zoals bijvoorbeeld geluidreducerend asfalt of geluidschermen.	Aanbeveling planMER
Pag 43, Geluid	Schrappen de zin 'Maatregelen worden getroffen indien hiervoor aanvullend budget van buiten het Mobiliteitsprogramma beschikbaar wordt gesteld.	Zienswijze
Pag 44, Luchtkwaliteit	Toevoegen projecten Groen gas geven en elektrisch snelladen. Toevoegen dat de projecten VERDER en Beter Benutten positief effect hebben op de luchtkwaliteit.	Zienswijze
Pag 51, Financiering	In de Voorjaarsnota 2014 is besloten tot een structurele ombuiging van € 2 mln per jaar. Dit heeft gevolgen voor het Mobiliteitsplan. De uitvoering van de visie wordt hierdoor met twee jaar verlengd, van 2028 naar 2030. Dit vullen we in door de nieuwe projecten uit het Mobiliteitsplan te temporiseren. Ook de dotatie in de reserve GWW neemt hierdoor met twee jaar toe.	Besluit Voorjaarsnota
Pag 52, Inventarisatie Nieuwe Projecten	In kolom onder Verkeersveiligheid, woord 'convenant' schrappen.	Zienswijze
Algemeen	Actualisatie: De Uithof in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma vervangen door Utrecht Sciencepark	Ambtshalve inbreng

BIJLAGE 2 Voorstel wijzigingen Ontwerp Mobiliteitsvisie en Ontwerp Mobiliteitsprogramma

INLEIDING

Dit document bevat een voorstel voor wijzigingen op het Ontwerp Mobiliteitsplan. Deze wijzigingen zijn tot stand gekomen op basis van een aantal zienswijzen, de aanbevelingen van de planMER en ambtshalve wijzigingen. De voorgestelde wijzigingen zijn in de context van de tekst van het Ontwerp Mobiliteitsvisie en Ontwerp Mobiliteitsprogramma geplaatst. Met een ~~doorstropping~~ van de tekst wordt bedoeld dat het voorstel is om deze tekst te schrappen. Geel gearceerde tekst geeft aan dat het voorstel is om deze tekst toe te voegen.

MOBILITEITSVISIE

VAN PROJECT NAAR TRAJECTAANPAK (pagina 8)

Mobiliteitsprojecten worden zoveel mogelijk integraal, in hun totale context, opgepakt.

Voor nieuwe infrastructuur treden wij vanuit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie op als gebiedsregisseur. Dit noemen wij de *gebiedsbenadering*: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de nieuwe infrastructuur zijn plek krijgt.

~~Bij beheer en onderhoud en herinrichting van infrastructuur is een trajectaanpak het uitgangspunt.~~ Onze werkzaamheden aan de provinciale wegen pakken we zoveel mogelijk trajectgewijs op. Dit houdt in dat we naast het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid rekening houden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, verbindingen tussen stad-en platteland, kwaliteit van de leefomgeving, duurzaamheid en ruimtelijk ontwikkelingsmogelijkheden. We brengen in beeld waar aanpalende beleidsvelden 'mee kunnen liften' vanuit de gedachte 'werk met werk maken'. ~~De aanbevelingen uit het planMER maken onderdeel uit van de integrale afweging, ook waar het niet m.e.r.-plichtige activiteiten betreft.~~

~~Daarbij~~ Voor de gebiedsbenadering en de trajectaanpak geldt dat het niet noodzakelijk of wenselijk is dat alle gebieden in gelijke mate bereikbaar zijn. Soms is de directe omgeving dusdanig uniek, kwetsbaar of waardevol dat we de toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer in deze gebieden ontmoedigen. Voor andere gebieden geldt juist dat deze, om het goed te kunnen laten functioneren, juist (relatief) moeiteloos per fiets, openbaar vervoer en auto bereikbaar moeten zijn. ~~Een goed voorbeeld van deze benadering is dat wij.~~ Wij beschouwen een weg niet meer ~~beschouwen~~ als een verbinding tussen A en B, maar als een trajectmobiliteitsvraagstuk in haar omgeving. ~~De invloed van de weg op de leefomgeving en mogelijk nieuwe kansen worden op deze manier integraal en samen met de regiopartners meegenomen.~~ De leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit worden op deze manier meegenomen bij de gebiedsbenadering en de trajectaanpak. De in het gebied actieve overheden en omgevingspartijen worden hierbij in een vroegtijdig stadium betrokken. Bij de keuze van materialen wordt gelet op het gebruik van duurzame materialen en bij de aanbesteding kan een innovatieve vorm worden gekozen, waardoor er geprofiteerd wordt van de kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid.

Bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen houden we rekening met de effecten op de mobiliteit en de mogelijkheden van de bestaande wegen en OV-verbindingen. Voor ruimtelijke ontwikkelingen voeren we een mobiliteitstoets uit. Uitgangspunt bij noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en OV als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen is dat de veroorzaker deze investeringskosten betaalt. Bij infrastructurele aanpassingen betaalt de veroorzaker eveneens de toenemende beheer- en onderhoudskosten. Wij kunnen zelf ook veroorzaker zijn.

SOCIAAL MAATSCHAPPELIJKE TRENDS (pagina 15)

Trend fiets: Fiets belangrijk vervoersmiddel voor afstanden tot 15 kilometer

- Met een kwart van alle verplaatsingen speelt de fiets een grote rol in het mobiliteitsgedrag van Nederlanders
- Vooral op korte afstanden fietsen Nederlanders veel; de fiets wordt bijna altijd gebruikt wanneer het gaat om afstanden van 1 tot 2,5 kilometer
- Door toename van het autobezit is het fietsgebruik op het platteland wat afgenomen
- Door de elektrische fiets worden gemiddeld langere fietsafstanden afgelegd, maar zodra de afstand boven de 15 kilometer is, is er nauwelijks bereidheid de fiets te pakken

EEN HERKENBARE KETEN (pagina 16)

Een verplaatsing is voor de reiziger steeds vaker een optelsom van afzonderlijke ritten. Een samenhangend stelsel van verplaatsingsmogelijkheden helpt de reiziger sneller en gemakkelijker zijn bestemming te bereiken. Hoewel verschillende vervoerders of overheden een rol spelen bij onderdelen van de keten is het belangrijk deze als een samenhangend geheel te presenteren. Afgestemde netwerkopbouw, branding, tariefintegratie, reisinformatie en herkenbare productkenmerken zijn kernwaarden voor een samenhangend verkeerssysteem.

Voor ons zijn bevoegdheden, geografische grenzen, eigen netwerken of de OV-concessie niet leidend.

Per onderwerp is het van belang de meest logische schaal te kiezen ten gunste van één herkenbaar product. Dit zal zich in meerdere facetten uiten, maar wij willen in 2028 in ieder geval:

- Eén OV-concessie herkenbaar OV product binnen voor het geografisch gebied van de provincie Utrecht;
- Eén uitvoeringsorganisatie voor alle verkeersmanagementtaken voor de regio Midden-Nederland;
- Reisinformatie multimodaal op landelijk schaalniveau;
- Tariefintegratie voor bus en regionaal spoor en uitbreiding van de OV-chipkaart naar meerdere mobiliteitsdiensten, zoals fiets stallen, OV-fiets, tankpas, huren van een auto, parkeren en dergelijke;
- Treinstations, tram- en busstations, P+R, fietsenstallingen, taxistandplaatsen en dergelijke die zodanig zijn vormgegeven en ingericht dat de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere soepel verloopt;
- Op de knooppunten het ontmoeten faciliteren, zodat mensen die reizen met verschillende vervoermiddelen kunnen afspreken op locaties die met ieder vervoermiddel goed bereikbaar zijn.

KNOOPPUNTEN (pagina 17)

Belangrijke schakels in het verbinden van de netwerken zijn knooppunten. Het gaat om plekken waar verkeer vanuit meerdere richtingen en meerdere modaliteiten bij elkaar komt. Op deze knooppunten worden soepele overstappen gefaciliteerd met busstations, treinstations, fietsenstallingen, P+R, kiss+ride en voorzieningen om op het knooppunt aangenaam te verblijven of de wachttijd zo aangenaam mogelijk te maken.

Op knooppunten versterken ruimtelijke ordening en mobiliteit elkaar. Dichte bebouwing rondom de knooppunten biedt kansen voor meer hoogwaardig openbaar vervoer. Goed ontsloten knooppunten dragen bij aan de vastgoedwaarde in de directe omgeving. Waar het gaat om de ruimtelijke ontwikkelingen staan de stationsgebieden meer in de belangstelling. In tegenstelling tot een jaar of tien geleden hechten bedrijven bij hun vestigingsplaatskeuze veel waarde aan een goede bereikbaarheid met de auto én het openbaar vervoer. Multimodale ontsluiting levert een duidelijke meerwaarde op voor de kwaliteit van het gebied. Op die manier draagt knooppuntontwikkeling bij aan het faciliteren van goed bereikbare en hoogwaardige woon- en werkmilieus met toekomstwaarde.

De ontsluiting van het knooppunt Utrecht Centraal staat na 2020 onder druk omdat er een capaciteitsprobleem is voor de trams en bussen. Ook de bereikbaarheid van het Utrecht Sciencepark als economische topsector loopt tegen zijn grenzen aan. Wij willen samen met onze partners de capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer oplossen: onze ambitie is om in 2028 een robuuster OV-net te hebben ontwikkeld dat verbonden is met de fiets- en autonetwerken in meerdere grote knooppunten door versterking en benutting van bestaande stations en indien nodig het bouwen van nieuwe stations.

DOEL (pagina 21)

Het OV-netwerk is efficiënter, omdat het vraaggericht is ingericht

De trein verzorgt als drager van het OV-netwerk de meeste reizen per openbaar vervoer. Het lokale openbaar vervoer moet hier goed op aansluiten. Om beter in de behoeften van (regionale) reizigers te voorzien, ligt er een opgave om een beter geïntegreerd regionaal OV-netwerk met integrale regionale tarieven en profilering van trein en bus als één regionaal OV-aanbod te realiseren. Wij kunnen dit niet alleen realiseren, inzet van de NS en haar opdrachtgever is noodzakelijk. Wij pleiten voor meer zeggenschap over de regionale treinen en tariefintegratie voor trein en regionaal OV. ~~Voor de sterke regionale buslijnen doen wij mee aan het herkenbaar hoogwaardig Randstadnetwerk voor het openbaar vervoer: R-net. Ook voor de lijnen die onderdeel zijn van R-net geldt dat wij alleen frequentie-uitbreidingen aanbieden als dat past bij de omvang van de vervoervraag.~~ Voor alle openbaar vervoer waarvan wij opdrachtgever zijn, sluiten we aan bij de productformule U-OV van Bestuur Regio Utrecht. Indien er voldoende omvang van de vervoervraag is, dan doen wij voor de sterke buslijnen mee met het herkenbaar hoogwaardig Randstadnetwerk voor het openbaar vervoer: R-net.

DOEL (pagina 22)

Meer OV- reizigers zijn tevreden(er)

Wij zijn verantwoordelijk voor de (jaarlijkse) vaststelling van de tarieven binnen onze OV-concessie. Een deel van de regionaal vast te stellen tarieven (in het bijzonder het basistarief en een aantal landelijke producten) wordt ondervangen door het Landelijk Tarievenkader dat is overeengekomen tussen alle decentrale overheden. Ten aanzien van de tarieven zetten wij in op eenvoud en gemak voor de reizigers. Extra tariefverhogingen (buiten de jaarlijkse indexering om) zetten wij in beginsel niet in als instrument om de kostendekkingsgraad van ons netwerk te verhogen. ~~Alleen in de situatie dat bijdragen~~ In de situatie dat de exploitatiekosten sterk stijgen en/of bijdragen van het Rijk niet meer dekkend zijn, zullen wij kijken of het gemiddelde tariefniveau moet worden verhoogd om het voorzieningenniveau te kunnen handhaven.

Snelle en frequente trein- en busverbindingen zijn de dragers van het regionale OV-netwerk tot en met 2028 (zie onderstaande figuur). Wij willen ons OV-netwerk zo goed mogelijk laten aansluiten op de omliggende netwerken. Ons uitgangspunt is dat reizigers zo min mogelijk hinder ervaren van concessiegrenzen.

In 2028 streven wij naar zero emissie in het openbaar vervoer. In onze concessie eisen we de beste milieunormen voor busmaterieel, voor zover dat tegen marktconforme ~~dezelfde markt~~ prijzen geleverd kan worden. Daarnaast werken wij mee aan door andere partijen geïnitieerde innovaties om de techniek te ontwikkelen naar zero emissie.

FIETS (pagina 23)

Aanpassen kaart interlokale utilitaire hoofdfietsroutes. Aan deze kaart de volgende drie fietsroutes toevoegen:

1. Route Woudenberg – Zeist
2. Opnemen route Driebergen – Maarn op kaart hoofdfietsroutenetwerk
3. Woudenberg-Leersum (langs de school) en Maarsbergen-Maarn

VERKEERSMANAGEMENT (pagina 26)

Verkeersmanagement richt zich op het optimaal benutten van de netwerken, afgestemd op de actuele verkeersvraag. Verkeersmanagement bestaat uit:

- Verbeteren van de verkeersafwikkeling in dagelijkse spitsen;
- Minimaliseren verkeershinder bij wegwerkzaamheden;
- Minimaliseren verkeershinder als gevolg van incidenten;

- Optimaliseren informatie ten behoeve van service-providers.

Bij het uitvoeren van de vier taken wordt onderscheid gemaakt tussen het informeren van de reiziger en sturen en geleiden van het verkeer. ~~Het informeren wordt aan markt de overgelaten. Het sturen en geleiden van verkeer is onze taak, in samenwerking met de mede-overheden in de provincie. Voor verkeersmanagement geldt dat in 2028 sturing niet meer plaats vindt langs de weg maar via in-car-systemen. Het informeren zal in 2028 in hoofdzaak door de markt plaatsvinden via in-car-systemen en minder door DRIPs langs de weg. Het sturen en geleiden van verkeer (met VRI's) is onze taak, in samenwerking met de medeoverheden in de provincie.~~

ESSENTIËLE ONDERDELEN IN DEZE VISIE ZIJN: (pagina 29)

13. Gemeenten, **Bestuur Regio Utrecht** en provincie definiëren een regionaal fietsnetwerk dat op zijn minst de belangrijke werklocaties, middelbare scholen en stations met een regionale functie met elkaar verbindt. Provincie en gemeenten gebruiken hun verantwoordelijkheid als beheerder om de provinciale en gemeentelijke fietspaden op kwaliteit te brengen. De provincie kan financieel bijdragen aan gemeentelijke projecten indien het gaat om kwaliteitsverbetering waarbij minimaal de CROW-richtlijnen worden toegepast.

ESSENTIËLE ONDERDELEN BIJLAGE 2 RELATIE MOBILITEITSPLAN MET PLANMER (pagina 31)

Wij hebben gekozen voor het doorlopen van een procedure in het kader van de plan-m.e.r., los van een eventuele wettelijke verplichting. Dit hebben wij gedaan omdat wij groot belang hechten aan het volwaardig meewegen van potentiële milieueffecten in de keuzes van het Mobiliteitsplan.

Aanpak

Het planMER brengt de potentiële effecten van de relevante voornemens zoals opgenomen in het Voorontwerp van het Mobiliteitsplan in beeld. Het abstractieniveau van het Mobiliteitsplan maakt het lastig om, zoals gebruikelijk is bij een m.e.r., een voorkeursalternatief (VKA) te bepalen. Er is daarom voor gekozen om in het planMER het Voorontwerp Mobiliteitsplan als Voorkeursalternatief te toetsen. Bij het VKA wordt er vanuit gegaan dat alle nieuwe projecten en lopende verkenningen zoals opgenomen in het Voorontwerp Mobiliteitsplan daadwerkelijk gerealiseerd worden. De effecten van het VKA worden beoordeeld ten opzichte van het 'Nulalternatief'. Het 'Nulalternatief' (of referentiesituatie) staat voor de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in de provincie Utrecht. Daarnaast is een 'wat-als' scenario getoetst. In dit scenario wordt rekening gehouden met de situatie dat een aantal majeure projecten – dit zijn projecten met een belangrijke invloed op de mobiliteitssituatie in de provincie - niet, of niet binnen de planperiode worden gerealiseerd. Een aantal belangrijke beleidskeuzes zijn niet in het VKA te vatten omdat de uitwerking hiervan in een later stadium plaatsvindt. De trajectaanpak is hier een voorbeeld van. Een beoordeling van milieueffecten met een hoger detailniveau kan pas plaatsvinden op het moment dat projecten worden uitgewerkt. Grote projecten kunnen een projectMER verplichting hebben. Deze procedure zal dan worden opgestart.

Aanbevelingen planMER

Vanuit het planMER zijn aanbevelingen gedaan ten behoeve van de besluitvorming van het Mobiliteitsplan en de nadere uitwerking van de onderdelen in het vervolg. Hieronder volgt een beschrijving van de wijze waarop de aanbevelingen zijn verwerkt.

Betrek het planMER, en de geleverde inzichten in de effecten op milieu en mobiliteit, bij de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan.

Op basis hiervan zijn de volgende maatregelen opgenomen in het Mobiliteitsplan:

- *Geluidreducerend asfalt is opgenomen als concreet voorbeeld en genoemd als effectieve geluidsmaatregel*
- *Ongelijkvloerse kruisingen is opgenomen als concrete maatregel.*
- *Een andere effectieve maatregel is het voorkomen van voertuigverliesuren. Aangezien dat één van de hoofddoelstellingen is in de Mobiliteitsvisie, is op dit onderwerp aanpassingsvoorstel gedaan.*

Beschrijf in het Mobiliteitsplan op welke wijze het planMER is betrokken bij de vaststelling van het plan en op welke wijze de resultaten van het planMER worden betrokken bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan in het vervolg.

Dit is gerealiseerd middels toevoeging van deze paragraaf.

Betrek bij de nadere uitwerking van de projecten de inzichten uit dit planMER en in het bijzonder de gesignaleerde negatieve effecten. Geef deze punten mee als aandachtspunt of als randvoorwaarde bij de verdere planuitwerking, zodat negatieve effecten zoveel mogelijk worden voorkomen of verkleind.

In de uitwerking van de trajectaanpak worden de inzichten uit het planMER meegenomen bij de integrale afweging, ook bij niet m.e.r. plichtige activiteiten.

Overweeg bij de uitwerking van onderdelen en vervolgonderzoek alternatieve oplossingen en effecten hiervan onderling af te wegen om tot weloverwogen integrale besluiten te komen.

Het trechteren naar een eindoplossing via alternatieven is nu al standaard in onze verkenningen en deze methode zal ook gevolgd worden in de trajectaanpak.

Betrek bij de prioritering en uitwerking van tracés binnen de 'trajectaanpak' de basismilieuinformatie uit dit planMER. In het bijzonder de kaarten die inzicht geven in aanwezigheid van belangrijke waarden (o.a. natuur, landschap, water) of bestaande knelpunten (o.a. geluidbelaste woningen, tracé met problemen rond verkeersveiligheid) geven relevante informatie. Ook de kaarten op www.provincie-utrecht.nl/loket/kaarten geven waardevolle informatie over diverse relevante thema's. Hanteer een lijst met aandachtspunten of randvoorwaarden vanuit milieu die als bouwsteen of afwegingskader voor de 'trajectaanpak' kan dienen.

Het planMER zal worden betrokken bij het opstellen van de tracéstudies (onderdeel van de trajectaanpak). In de paragraaf over de trajectaanpak in het Mobiliteitsprogramma is toegevoegd dat de aanbevelingen uit het planMER onderdeel uitmaken van de integrale afwegingen, ook waar het niet m.e.r.-plichtige activiteiten betreft.

Voor de leefbaarheidsaspecten (o.a. geluid, luchtkwaliteit, veiligheid) is toetsing van projecten aan de wettelijke normen de basis. Maak bij de integrale afweging van projecten (waar het Mobiliteitsplan voor staat), en concreet binnen de 'trajectaanpak', steeds een bewuste afweging of in er in de projecten ook bovenwettelijke maatregelen getroffen kunnen worden, waarmee (op een (kosten)effectieve wijze) 'een stapje extra' kan worden gedaan ten behoeve van de leefomgeving en het milieu.

Op basis van deze aanbeveling is in het Mobiliteitsprogramma opgenomen dat een maatregel doelmatig is als sprake is van een voor de gezondheid van omwonenden significante geluidreductie en de kosten lager zijn dan het normbedrag per wegvak.

Zorg voor een goede monitoring van de uitvoering van het Mobiliteitsplan en de effecten en maak tussentijdse evaluaties

Deze aanbeveling is al verankerd in het hoofdstuk Monitoring en evaluatie van het Mobiliteitsprogramma en bijlage 1 geeft een beeld welke indicatoren worden gemonitord (indicatoren bij jaarlijkse of continue meting).

Evalueer in ieder geval als het scenario zich voordoet dat een majeure ontwikkeling (mobiliteitgerelateerd) of een grootschalige ruimtelijke ontwikkeling, zoals voorzien in reeds vastgestelde plannen, toch niet of niet tijdig (namelijk binnen de termijn van 2030) gerealiseerd wordt. Bepaal in de evaluatie de consequenties voor de mobiliteit én voor de effecten op milieu. Herijk zonodig de visie en de projecten in het Mobiliteitplan en de bijbehorende toedeling van investeringsbudgetten en prioriteiten.

Het Mobiliteitsprogramma zal om de vier jaar worden herzien. Monitoring en evaluatie van het tot dan toe gevoerde beleid maakt deel uit van de herziening.

MOBILITEITSPROGRAMMA

UITWERKING (pagina 7,8 en 9)

~~Het provinciaal netwerk wordt onderhouden met planmatig beheer en onderhoud. Dit doen we trajectgewijs. Hierbij staat de gebruiker centraal, hinder van wegwerkzaamheden proberen we tot een minimum te beperken. Door de trajectgewijze benadering van beheer en onderhoud is het mogelijk om verschillende belangen te koppelen aan bereikbaarheid. Onze werkzaamheden aan de provinciale wegen pakken we zoveel mogelijk trajectgewijs op. Hierbij staat de gebruiker centraal: hinder van wegwerkzaamheden proberen we tot een minimum te beperken.~~

De trajectaanpak staat voor een integrale afweging op functiona­l­iteitsverbetering van:

- Doorstroming van autoverkeer en openbaar vervoer
- Kwaliteit van de infrastructuur
- Veilig, vlot en comfortabel gebruik voor fietser
- Bereikbaarheid voor goederenvervoer
- Gebruik voor landbouwverkeer
- Verkeersveiligheid
- Landschappelijke inpassing
- Kwaliteit leefomgeving
- Oversteekbaarheid voor wild

Omwonenden, reizigers en relevante medeoverheden betrekken we bij de trajectaanpak. Daarnaast bundelen we specifieke mobiliteitsprojecten (en relevante projecten binnen andere beleidsvelden) nabij het traject en wegen we die in samenhang. ~~Bijvoorbeeld bij de reconstructie van onze wegen, het verbeteren van ons fietsnetwerk en het verkeersveiliger maken van onze infrastructuur.~~ Andere beleidsvelden kunnen meeliften met de trajectaanpak en hun budget inbrengen. Door budget te koppelen kan er dan 'werk met werk worden gemaakt'.

Bij de herinrichting van een weg willen we zo veel mogelijk de diverse mobiliteitsdoelstellingen dienen en de daaruit volgende uitwerkingen realiseren. Bij voorbaat is niet te zeggen op welk traject welke prioriteit wordt gesteld, omdat dit voortkomt uit de input van andere partijen, de kenmerken van de directe omgeving en de bestuurlijke afwegingen. Per weg of wegvak is dit maatwerk binnen de trajectaanpak, waardoor we daar in dit algemene kader niet specifiek op in kunnen gaan. Voor sommige thema's in de trajectaanpak kan behoefte zijn of ontstaan aan een generieke beleidsuitwerking voor alle trajecten. Zo'n generieke beleidsuitwerking zal in 2014 uitgevoerd worden voor landbouwverkeer.

Om de samenhang van alle trajecten van een weg (tracé) te waarborgen evenals de samenhang van de weg met het totale netwerk, starten we met een tracéstudievisie voor een totale weg. ~~Hierin wordt het ideaal beeld voor de betreffende weg geschetst gezien zijn relatie binnen het totale wegennet.~~ Hierin worden de dilemma's rond de betreffende weg zichtbaar gemaakt op basis van het vigerende beleid. De tracéstudies worden samen met andere wegbeheerders in het tracé en omgevingspartijen opgesteld. ~~Deze visie.~~ De tracéstudie zal bij de uitwerking van de diverse trajectstudies input zijn om te bepalen welke maatregelen gewenst zijn, of deze te realiseren zijn en hoe deze dan het beste kunnen worden vormgegeven. ~~Andere wegbeheerders in het tracé kunnen ervoor kiezen mee te liften met de trajectaanpak als zij daarvoor de benodigde middelen beschikbaar stellen.~~

Voor nieuwe infrastructuur treden wij vanuit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie op als gebiedsregisseur. Dit noemen wij de gebiedsbenadering: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de nieuwe infrastructuur zijn plek moet krijgen.

Bij de trajectaanpak wordt gelijktijdig met het groot onderhoud van een provinciale weg de inrichting van de weg (inclusief eventueel naastliggend fietspad, vrije busbaan of parallelweg) heroverwogen, zo kunnen we een integrale afweging maken om de diverse streefwaarden in het Mobiliteitsprogramma zoveel mogelijk te bereiken. Hierbij bekijken we het traject in zijn omgeving. Het is mogelijk om daar ook delen van het wegennet van gemeenten in mee te nemen als deze een functie hebben voor de doorstroming van het regionaal verkeer. In dat geval wordt een samenwerking met de gemeente aangegaan.

~~De levenscyclus van wegverhardingen wordt in de regel het maatgevende object voor de plannen van de trajecten die in uitvoering gaan. Daarmee wordt de onderhoudsplanning voor verhardingen van onze wegen leidend voor planning van reconstructies.~~ De levenscyclus van wegverhardingen is in de regel het maatgevende

object voor de planning van de uitvoering van de werkzaamheden op een traject. Omdat de opgave vooral zit in het versterken van het wegennet, gaan we ervan uit dat de urgentie van de aanpak van de knelpunten past in de onderhoudscyclus van zes tot acht jaar. Daar waar dat niet het geval is, kunnen we aanpassingen doen in de onderhoudsplanung of in het uiterste geval investeringen doen zonder dat groot onderhoud aan de orde is. In principe werken we daarmee voor investeringen, beheer en onderhoud van infrastructuur volgens onderstaande cyclus.

Per traject is de aanpak maatwerk. Als in de uitwerking blijkt dat de oplossingen niet op elkaar ingrijpen, is het efficiënter de wegreconstructie op zichzelf aan te pakken. Als die afweging maar vanuit het grotere geheel wordt gemaakt. Integraliteit is geen doel op zich; de noodzaak hangt af van de specifieke situatie. De trajectaanpak laat zich ook niet vast omlijnen, zeker nu nog niet. Het is een werkwijze die we, samen met relevante partijen, moeten gaan onderkennen. Al werkende met de trajectaanpak kan in de toekomst blijken hoe we deze het beste in kunnen vullen. Daarnaast blijft er altijd per situatie sprake van maatwerk. De trajectaanpak biedt ruimte voor maatwerk. Het is een werkwijze die we samen met andere wegbeheerders en omgevingspartijen moeten gaan ervaren. Al werkende zal in de toekomst blijken hoe we de trajectaanpak het beste in kunnen vullen.

Tot 2020 is er een overgangperiode, waarbij de trajectaanpak zal bestaan naast de traditionele knelpuntenaanpak. Reden hiervoor is dat sommige projecten te ver in uitvoering zijn en dat er binnen onder andere Beter Benutten, VERDER en de Netwerkaanpak voor wegwerkzaamheden regionale afspraken zijn gemaakt die we niet eenvoudig meer in de tijd kunnen verschuiven. Er is dus sprake van een ingroeimodel.

WEGINRICHTING (pagina 11)

... Een Duurzaam Veilige weginrichting is gericht op veiligheid en uniformiteit: met weginrichting maken we op een logische manier duidelijk wat van de weggebruiker verwacht wordt voor wat betreft de rij snelheden en het omgaan met andere weggebruikers. Voor een goede doorstroming geldt een andere functie-indeling van wegen. Dit wordt beschreven in het volgende hoofdstuk.

Nieuwe alinea Voetgangers kunnen gebruik maken van voetpaden, fietspaden of parallelwegen. Voetpaden langs provinciale wegen binnen de bebouwde kom blijven gehandhaafd. Buiten de bebouwde kom zijn in principe geen voetpaden aanwezig. Bij reconstructies van wegen buiten de bebouwde kom zal afgewogen worden of er nog ruimte is voor handhaving van reeds aanwezige voetpaden. Daarbij is van belang of er voldoende voetgangers zijn en of deze gebruik kunnen maken van een fietspad of een parallelweg. Bushaltes langs provinciale wegen zijn goed te bereiken voor voetgangers (en minder validen) of zullen bij de eerstvolgende reconstructie van dat wegdeel goed toegankelijk worden gemaakt.

Bij de trajectaanpak zal aandacht zijn voor de overgang van snelheidsregimes, bijvoorbeeld bij het binnengaan van de bebouwde kom. De weginrichting moet er aan bijdragen dat weggebruikers tijdig afremmen voor punten waar de maximum snelheid lager wordt.

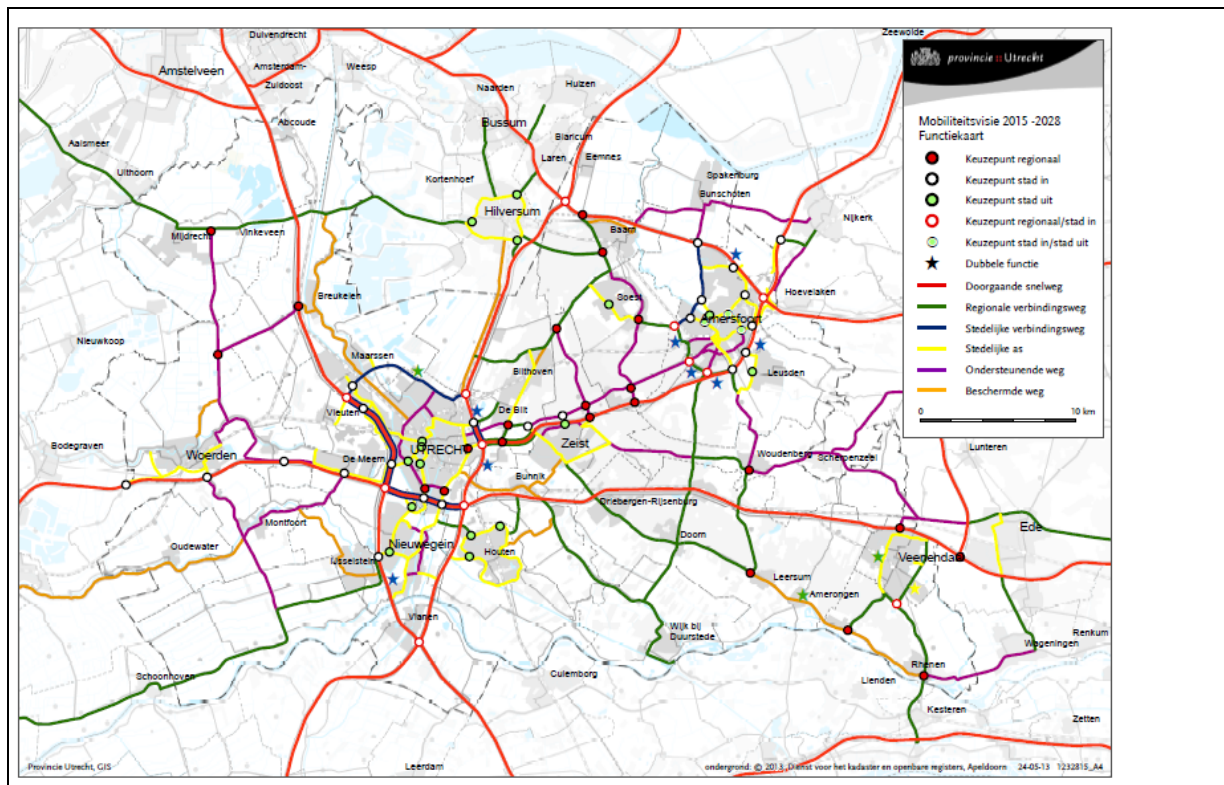
DUURZAAM EN INNOVATIEF WEGBEHEER EN AANBESTEDEN (pagina 12)

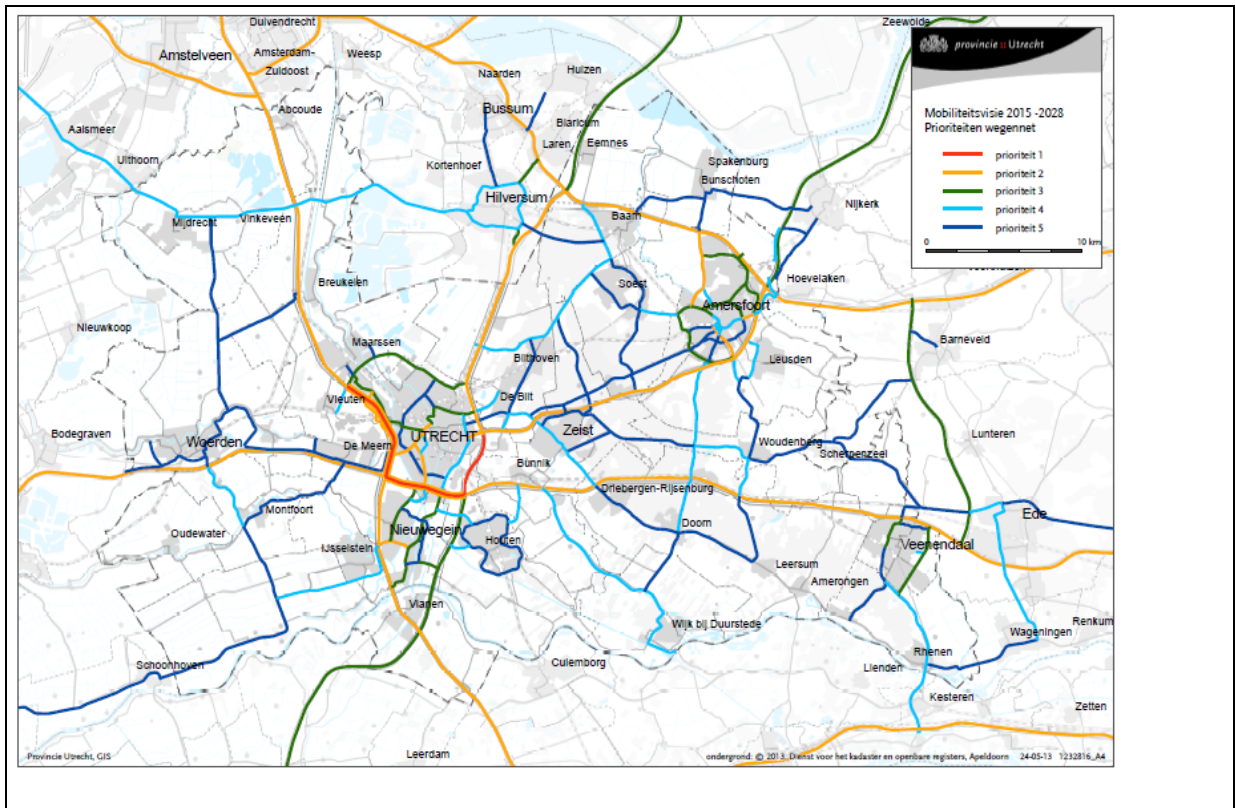
Wij zetten in op duurzame mobiliteit. Hierbij wordt aangegeven op welke wijze in onze beleidskeuzen rekening wordt gehouden met mens, markt en milieu. De aanleg van een weg is bijvoorbeeld geen verbinding tussen A en B, maar een integraal vraagstuk volgens de trajectaanpak. De invloed van de weg op de leefomgeving en mogelijk nieuwe kansen nemen we op deze wijze integraal en samen met de regiopartners mee. Bij de keuze van materialen letten we op het gebruik van duurzame materialen en bij de aanbesteding kunnen we een innovatieve vorm worden kiezen, waardoor we profiteren van de kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid. Wij hanteren de richtlijnen van AgentschapNL hierbij de minimum eisen voor de van toepassing zijn de "productgroepen duurzaam inkopen", zoals opgesteld door het Rijk. Bovenop deze richtlijnen willen we bijdragen aan het doorontwikkelen van innovatie en duurzaamheid door de wegenprojecten innovatief en duurzaam aan te besteden. Daarom hebben wij ons aangesloten bij de Green Deal Duurzaam GWW. Dit

brengt met zich mee dat we al in de planfase nadenken over de ambitie ten aanzien van innovatie en duurzaamheid.

BETERE BENUTTING INFRASTRUCTUUR (pagina 14 en 15)

De functiekaart en prioriteitenwegennetkaart vervangen door de volgende kaarten:





KNELPUNTEN (pagina 17)

Op plekken waar de streefwaarde voor de rijsnelheid in de spits niet wordt gehaald, is sprake van een doorstromingsknelpunt. Op basis van modelberekeningen en expert opinion voorzien we in de periode 2015-2028 knelpunten op onderstaande locaties. De provincie is verantwoordelijk voor het oplossen van de knelpunten op het regionale wegennet. De gebiedsopgaven uit de strategische agenda voor de Noordvleugel hebben daarbij onze bijzondere aandacht.

HET NETWERK (pagina 24 en 25)

Met de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Randstadspoorproject krijgt het spoornet in Utrecht een belangrijke opwaardering. De frequenties van de belangrijke intercity en sprinterverbindingen gaan daarmee omhoog. Diverse nieuwe stations zijn de afgelopen jaren reeds geopend; nog enkele zullen volgen. Op enkele uitbreidingswensen na lijkt daarmee het spoornet rond 2020 *grosso modo* op orde. In de komende jaren zal de focus daarom naast de uitvoering van infrastructuurprojecten ook komen te liggen op het stimuleren van de vervoervraag. Het gaat dan om het verbeteren van de vervoerketen als geheel, waarin ook het onderliggende busnet, fiets en P+R een rol hebben en de kwaliteit van de knooppunten.

De ruimtelijke ontwikkelingen staan niet stil. De druk op de stedelijke ruimte in onze provincie zal onverminderd aanhouden en daarmee ook de behoefte aan voldoende aanbod op het spoornet. Hoewel de financiële situatie van het Rijk niet direct uitnodigt tot grote investeringen, wil Utrecht zich voorbereiden op de verdere toekomst, vooral omdat de infrastructuurprojecten op het spoor een zeer lange doorlooptijd kennen. Samen met regionale partners en NS en ProRail willen wij een visie ontwikkelen op het spoorvervoer op lange termijn. Het gaat dan om de doorontwikkeling van Randstadspoor na 2025 en de uitbreidingsbehoefte ten aanzien van interregionale intercity-verbindingen. Een belangrijk vraagstuk daarbij is hoe een toekomstvaste OV-bereikbaarheid van Utrecht Sciencepark kan worden gerealiseerd en welke rol het spoor daarin heeft. Het vertalen van mogelijke toekomstige uitbreidingswensen naar ruimtelijke reserveringen is gewenst om het spoorsysteem ook op lange termijn functioneel en robuust op orde te kunnen houden. Het OV-terminalproject van Utrecht Centraal toont bijvoorbeeld

aan hoe groot de druk op de beschikbare ruimte is, hetgeen een bedreiging zou kunnen vormen voor een toekomst vaste afwikkeling van het reizigersvervoer via dit knooppunt.

Om de invloed op het regionale vervoer in de concessie van het hoofdrailnet te vergroten, werken wij samen met andere overheden in de Randstad. Gezamenlijk met NS ontwikkelen de Randstadvlugels een plan voor het railvervoer, wat voor NS het hoofdbestanddeel van de concessie vormt. Essentiële onderdelen van het plan, die ook landelijke navolging kunnen krijgen, zien wij graag onderdeel uitmaken van de concessie die de Minister eind 2013 zal afgeven. Samenwerking met Rijk en de spoorsector is de sleutel om onze invloed op het regionale vervoer op het hoofdrailnet te vergroten. Dit wordt door het Rijk ondersteund in de nieuwe beleidsvoornemens in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Het Rijk wil de kwaliteit van het spoor zodanig verbeteren dat reizigers en verladers in toenemende mate het spoor als aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. Daarbij gaat het niet om de trein als solitaire vervoerswijze, maar als onderdeel van een openbaar vervoernetwerk, waarbij de van-deur-tot-deurreistijd centraal staat. De daarvoor benodigde samenwerking vindt plaats in zogenaamde landsdelige OV & Spoortafels waaraan wij deelnemen. De status van deze overlegtafels wordt verankerd in de aankomende concessies aan NS en Prorail die op 1 januari 2015 ingaan.

De regionale samenwerking in het kader van Randstadspoor en de Randstedelijke samenwerking willen wij daarom graag in de komende tijd voortzetten om onze doelen te bereiken ter voorbereiding op de OV & Spoortafel voor de Noordvleugel.

U-OV en R-NET (pagina 25)

Het U-OV en het R-net is een afgestemd aanbod van hoogwaardig bus-, tram-, metro- en treinvervoer in de Randstad met een eenduidig uiterlijk dat aan vastgestelde normen voldoet. Wij zijn aangesloten bij het OV-bureau Randstad en richten ons vanuit die optiek op het inrichten van een samenhangend HOV-netwerk met uniforme kwaliteitskenmerken in de hele Randstad. Dat houdt in dat wij binnen onze concessie een aantal buslijnen ontwikkelen tot hoogwaardig openbaar vervoer als onderdeel van R-net. Investerings in snelheid, haltes en frequentie van het netwerk zijn hiervoor noodzakelijk. Wij zetten alleen in op frequentie uitbreidingen als dat past bij de vervoervraag en de busfrequenties goed aansluiten bij die van de trein. Voor alle openbaar vervoer waarvan wij opdrachtgever zijn sluiten we aan bij de productformule U-OV van Bestuur Regio Utrecht. Indien er voldoende omvang van de vervoervraag is dan doen wij voor de sterke buslijnen mee met het herkenbaar hoogwaardig Randstadnetwerk voor het openbaar vervoer: R-net.

PROJECTENOVERZICHT (pagina 25)

Project	Omschrijving	Draagt bij omdat...
Implementatie U-OV/R-net	Investerings in haltes, en drispanelen voor R-net Investerings ten behoeve van de productformule	Het bijdraagt aan de realisatie van een sterk OV-netwerk.
OV MIRT-verkenning: netwerkontwikkeling	Bijdragen aan uitvoering MIRTverkenning OV regio Utrecht	Het tot maatregelen moet leiden voor een efficiënt netwerk. Het de bereikbaarheidsknelpunten voor het regionaal OV rondom het Centraal Station Utrecht en het Utrecht Sciencepark oplost.

UITWERKING (pagina 26)

Het verbinden van de netwerken is voor ons een belangrijke opgave in het verbeteren van de mobiliteit. Daarbij gaat het nadrukkelijk om het verbinden van de verschillende vervoerwijzen onderling. Knooppunten spelen hier een hele belangrijke rol in. Dit zijn de plekken waar auto, openbaar vervoer en fiets samen komen en reizigers

wisselen van vervoermiddel. Daarnaast zijn dit steeds meer de plekken waar mensen elkaar ontmoeten en verblijven, waar vanuit ruimtelijke ordening gestuurd wordt op functieverdichting en de plekken die belangrijk zijn voor de identiteit van de omgeving.

Knooppunten gelegen in gebieden met de hoogste concentratie en diversiteit aan activiteiten spelen nu al een belangrijke rol in het economisch en maatschappelijk functioneren van de provincie en moeten dat in de toekomst blijven doen. Daarnaast zijn er knooppunten die als 'hub' kunnen functioneren voor nabijgelegen economische kerngebieden die niet aan hoogwaardige (rail)verbindingen gelegen zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om de stations Bilthoven of Bunnik als overstappunt naar het Utrecht Sciencepark met bus of fiets. Niet alleen wordt daardoor de deur-tot-deur-reistijd verbeterd, maar ook worden alternatieven geboden voor het reizen via Utrecht Centraal.

KNOOPPUNTEN (pagina 27)

Tabel categorie indeling knooppunten: Nieuwegein Stadscentrum verplaatsen van de kolom Overig naar de kolom Lokaal.

Toevoeging: categorie indeling knooppunten tonen op een geografische kaart.

De bereikbaarheid met de diverse vervoermiddelen:

Dit onderdeel kent veel differentiatie per type knooppunt. Bij nationale knooppunten geldt een hoge frequentie van hoogwaardig openbaar vervoer met (goede aansluiting op) directe verbindingen met de rest van Nederland en eventueel internationaal. Op de regionale knopen is er een groot aanbod (hoge frequentie) van regionaal openbaar vervoer en een goede autobereikbaarheid, inclusief P+R-voorzieningen met voldoende capaciteit. Fietsparkeren is op alle knooppunten in voldoende mate aanwezig, inclusief verhuur van OV-fiets en op nationale en regionale knopen ook bewaakt. De kwaliteit van stallingsvoorzieningen op knooppunten willen we op orde krijgen in samenwerking met de gemeenten, NS en/of Prorail. Onze bijdrage aan fietsstallingen zal gekoppeld worden aan nog uit te werken kwaliteitscriteria die ten dienste staan van versterking van knooppunten. Deze knooppunten kennen bij voorkeur ook goede voorzieningen voor taxi, deelauto en autoverhuur.

ESSENTIËLE ONDERDELEN (pagina 31)

Gemeenten, Bestuur Regio Utrecht en provincie definiëren een regionaal fietsnetwerk dat op zijn minst de belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten verbindt met woonkernen met meer dan 3.000 inwoners. Provincie en gemeenten gebruiken hun verantwoordelijkheid als beheerder om de provinciale en gemeentelijke fietsroutes op kwaliteit te brengen. De provincie kan financieel bijdragen aan gemeentelijke projecten indien het gaat om kwaliteitsverbetering waarbij minimaal de CROW-richtlijnen worden toegepast.

UITWERKING (pagina 32)

In een nog op te stellen Actieplan Fiets voor kwaliteitsverbetering fietsinfrastructuur worden projecten opgenomen die bijdragen aan veilige, vlotte en comfortabele hoofd fietsroutes, waaronder het realiseren van de volgende streefwaarden op de hoofd fietsroutes:

- De breedte van fietspaden en bermen zijn veilig en comfortabel voor gebruikers. Hierbij hanteren we de CROW-richtlijnen (Ontwerpwijzer Fietsverkeer) en **Inspiratieboek snelle fietsroutes** als uitgangspunt, evenals de overige kwaliteitscriteria.
- De maximale wachttijd voor fietsers bij verkeersregelinstallaties bedraagt 60 seconden.
- De fietspaden zijn in de ochtend- en avondspits verlicht en waar zinvol op aanvraag buiten de spits.
- De wegverharding voldoet aan de eisen van fietsers met betrekking tot vlakheid, stroefheid en afwatering.

In het Actieplan Fiets zullen ook nieuwe fietsverbindingen worden opgenomen indien de bestaande route meer dan 30% langer is dan de hemelsbrede route. Ontvlechting van fietsroutes en autoroutes wordt overwogen als de nieuwe routes hierdoor veiliger, vlotter en comfortabeler worden, waarbij ook de sociale veiligheid wordt meegewogen. **Ongelijkvloerse kruisingen worden overwogen als de streefwaarden voor de doorstroming fietser en OV niet met elkaar te verenigen zijn en er sprake is van dikke verkeersstromen.**

WEGBEHEERDER (pagina 34)

Als wegbeheerder gaan we ons netwerk, zo goed als mogelijk is, aanpassen tot een duurzaam verkeersveilig netwerk. Dit doen we binnen de trajectaanpak: verkeersveiligheid gaat meeliften in de planning voor onderhoud en reconstructies van wegen. ~~Met deze aanpak wordt de doorstroming en het functioneren van ons netwerk het minst verstoord, de kosten van implementatie geminimaliseerd en de kosten bovendien gespreid in de tijd.~~ Dit betekent dat wanneer een wegtraject aan de beurt is voor (groot) onderhoud, we alle aspecten van die weg bekijken. De landelijke richtlijnen gebruiken we om te toetsen of de betreffende weg Duurzaam Veilig is ingericht, op welke aspecten dit nog nodig is en of dit (fysiek, financieel en vanuit andere beleidsinvloeden als cultuur, landschap, e.d.) mogelijk is. Hiermee gaan we van de vooral reactieve aanpak tot op heden over op een proactieve benadering van de verkeersveiligheid. Alleen daar waar 'ineens' sprake is van een toename van ongevallen is er een uitzonderingssituatie, omdat er een nieuwe black spot locatie is ontstaan.

Voor de invulling van verkeersveiligheid binnen de trajectaanpak hanteren we het onderstaande kader:

Zodra een verkenning start (trajectbenadering) brengen we in kaart:

- In hoeverre voldoet de weg aan de landelijke richtlijnen voor een veilige weginrichting?;
- Wat is de (ster)waardering van de weg/het traject? (ANWB: Road Protection Score, beschikbaar vanaf eind 2013/begin 2014) **en we passen de methodiek PROMEV (proactief meten verkeersveiligheid) toe;**
- Wat is het beoogde en daadwerkelijke gebruik van de weg (intensiteit, type verkeersdeelnemers, snelheid, e.d.)?;
- Vinden er ongevallen plaats? Zo ja, hoeveel en wat voor ongevallen? (alle typen ongevallen!) (landelijke registratie);
- Is op het betreffende traject sprake van Incidentmeldingen? (eigen registratie i.h.k.v. Incident Management);
- Welke klachten/meldingen/bevindingen (eigen provinciaal meldsysteem, meldpunt Verkeersveiligheid van VVN, visie weginspecteurs, enz.) over de weg zijn bekend?

GECOMBINEERDE, INNOVATIEVE AANPAK SAMEN MET PARTNERS (pagina 35, 36)

Het vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden pakken we aan met de volgende activiteiten:

- Via de Stuurgroep Integrale Verkeersveiligheid Midden Nederland blijven we inzetten op Gericht Verkeers-Toezicht Projecten (GVT) en voldoende capaciteit en aandacht voor verkeershandhaving. Bij de GVT-projecten is sprake van een integrale aanpak van de verkeersonveiligheid op zogenaamde trajectwegen, waar politie en Openbaar Ministerie intensief en planmatig handhaven, in combinatie met gedragsbeïnvloeding en zo nodig infrastructurele aanpassingen.
- Meer samenwerking, slimme deals en allianties aangaan met andere partijen (zoals overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, maar ook organisaties als verslavingszorg en GGD). Het doel hiervan is om verkeersveiligheid nog meer op ieders netvlies te krijgen en ieder zijn eigen

verantwoordelijkheid te laten nemen.

- Binnen onze eigen organisatie meer allianties met andere beleidsterreinen nastreven (integrale projecten). Hier maken we de integrale afwegingen en keuzes. Hierbij kunnen we gebruik maken van instrumenten als Verkeersveiligheidsaudits/-scans of maatschappelijke kosten-baten analyses, die naast levensduurkosten ook verkeersveiligheid als component meenemen.
- De doelgroepen waar we ons met verkeersveiligheid op gaan richten zijn jonge automobilisten (18-25 jaar), jonge bromfietzers en (vooral beginnende en oudere) fietsers.
- Ten aanzien van de inzet van verkeerseducatie samen met gemeenten de nadruk leggen op peuterspeelzalen, basisonderwijs en voortgezet onderwijs (eventueel ook jonge automobilisten).
- Ten aanzien van de inzet van verkeerseducatie wil de provincie gemeenten stimuleren verkeersveiligheid in hun gemeenten te bevorderen. Een voorbeeld hiervan is het ondersteunen van het theoretisch verkeersexamen op basisscholen.
- In het convenant 'provincie Utrecht Verkeersveilig' spreken we af dat gemeenten de taak op zich nemen om deze groepen via de scholen goed te bereiken. Conform ditzelfde convenant zetten wij onze expertise in om kwalitatieve en kosteneffectieve producten centraal in te kopen voor alle gemeenten die het convenant hebben ondertekend.
- Samen met derden (overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties) gaan we de nieuwe manieren van gedragsbeïnvloeding (conform de nationale Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) ontwikkelen en toepassen en richten ons hierbij op specifieke probleemdoelgroepen (focussen) (innovatie). Het doel hierbij is mensen bewust te maken van hun eigen invloed op de verkeersveiligheid en hen veilig, 'automatisch' gedrag bij te brengen. We onderzoeken daarbij de mogelijkheden vanuit de game-industrie om social games te ontwikkelen voor smartphone's en tablets. Gedragsbeïnvloeding en publieksparticipatie worden gecombineerd in de trajectaanpak.

Pagina 36

Schrappen:

- project Convenant Provincie Utrecht Verkeersveiliger
- Quick Wins verkeersveiligheid en duurzaamheid

MULTIMODAAL GOEDERENVERVOER (pagina 38)

Binnenhavens en overslaglocaties voor de binnenvaart zijn over het algemeen in beheer van gemeenten of bedrijven. De meesten zijn echter van bovenlokaal belang. De meesten zijn van lokaal belang omdat het alleen een herkomst of een bestemming van goederen betreft. Een aantal zijn echter van bovenlokaal belang omdat de gevestigde bedrijven vaak een regionale knooppuntfunctie hebben. Te denken valt aan containerterminals, overslaglocaties voor bouwstoffen en asfalt- en betoncentrales. Deze knooppunten zijn niet specifiek aan een locatie verbonden. Het is wel van belang dat er voldoende zijn om de regio te bedienen.

Als het gaat om de ontwikkeling van binnenhavencapaciteit volgen wij de vraag vanuit de markt. Zonder marktgedreven business case worden door ons geen initiatieven ondernomen. Op dit moment is er niet of nauwelijks behoefte in de markt aan uitbreiding van binnenhavencapaciteit, maar wij houden de mogelijkheid open dat dat in de periode tot 2028 kan veranderen.

KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING, UITWERKING (pagina 41)

Bij alle beleidsontwikkelingen en -uitwerkingen en bij uitvoeringsprogramma's en -projecten nemen wij de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving mee in onze afwegingen en keuzes. Dit is conform de kadernota Bodem-, Water- en Milieubeleid (BWM-beleid)¹³ waarin is opgenomen dat de basiskwaliteiten de kern vormen van het BWM-beleid en voorwaardelijk zijn voor het realiseren van de ontwikkelopgaven, het uitvoeren van onze kerntaken en gebiedsontwikkeling. Voor natuur en landschap volgt dit uit de wettelijke kaders F lora- en F aunawet, Natura 2000, Natuurbeschermingswet en provinciale kaders (EHS, Nee-tenzij beginsel). Wij zullen samen met andere partijen in projecten de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving onder de aandacht

brengen. Doel hiervan is om expliciet kansen (meeliften met mobiliteitsprojecten vanuit de gedachte werk met werk maken) voor het voorkomen of verminderen van negatieve effecten op de leefomgeving in beeld te krijgen en te benutten. Volgend uit een aanbeveling uit het planMER worden mogelijke negatieve effecten, zoals beschreven in de planMER, als aandachtspunten meegenomen bij de trajectaanpak. Dit is ook het geval bij niet m.e.r.-plichtige projecten.

GELUID, WERKWIJZE (pagina 43)

Conform de Europese Richtlijn Omgevingslawaai publiceren en berekenen we de geluidbelasting in onze provincie elke vijf jaar op geluidkaarten. Twee jaar daarna publiceren we een actieplan inclusief een evaluatie van het voorgaande actieplan. Voor alle wegen die in de planperiode (vijf jaar) de trajectaanpak doorlopen, bepalen we welke maatregelen we gaan treffen.

Bij het bepalen van de maatregelen hanteren we een doelmatigheidsaanpak, waarbij de kosten van maatregelen worden afgezet tegen het effect gezondheidseffect van de maatregelen. Deze aanpak is gebaseerd op een methodiek die in IPO-verband is ontwikkeld. Het effect van de maatregelen drukken we uit in een normbedrag voor een bepaald wegvak. Een maatregel is doelmatig als de kosten lager zijn dan het normbedrag. Een maatregel is doelmatig als sprake is van een voor de gezondheid van omwonenden significante geluidreductie en de kosteneffectiviteit is aangegeven.

... In de vijfjaarlijkse actieplannen nemen we ook de maatregelen op die worden getroffen om te voldoen aan de richtwaarde voor bestaande stiltegebieden die is opgenomen in de Provinciale milieuvordering Utrecht. In geval van overschrijding van de richtwaarde moet de wegbeheerder maatregelen treffen of motiveren waarom er geen maatregelen worden getroffen. Maatregelen worden getroffen indien hiervoor aanvullend budget van buiten het Mobiliteitsprogramma beschikbaar wordt gesteld.

14a Waar we spreken over geluidmaatregelen bedoelen we de overdracht en bronmaatregelen (zoals bijvoorbeeld geluidreducerend asfalt of geluidschermen).

LUCHTKWALITEIT (pagina 44)

Sinds juni 2008 is de luchtkwaliteitsrichtlijn¹⁵ van de Europese Unie (EU) van kracht. Deze richtlijn bevat normen voor de concentraties van stoffen in de buitenlucht ter bescherming van de mens en de natuur. De EU-normen zijn via de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) uitgevoerd in de Nederlandse wetgeving. Centraal in de wetgeving staat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgewerkt. Het NSL bevat alle maatregelen die het Rijk, provincies en gemeenten vanaf 1 januari 2005 hebben genomen of gaan nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voorbeelden van projecten die de provincie Utrecht uitvoert zijn:

- Groengas geven, waarbij wij het realiseren van openbare Groengas- en aardgas stations stimuleren;
- elektrisch (snel)laden, waarbij wij het plaatsen van snelladers voor elektrisch vervoer hebben gestimuleerd en in samenwerking met andere overheden en marktpartijen een aanbesteding opstarten ten behoeve van de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Daarnaast voeren we in het kader van VERDER en Beter Benutten projecten uit die tevens een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Voorbeelden hiervan zijn het verbeteren van de doorstroming en de opwaardering van het fietsnetwerk. Dit moet ervoor zorgen dat we tijdig voldoen aan de grenswaarden, rekening houdend met alle voorgenomen ontwikkelingen die relevant zijn voor de luchtkwaliteit. Volgens de prognoses zijn er vanaf 2015 geen overschrijdingen van stikstofdioxide langs snelwegen en provinciale wegen. Overschrijdingen langs gemeentelijke wegen vinden vanaf 2015 alleen plaats in de gemeente Utrecht.

BESTUURLIJKE PROGRAMMERING (pag 51)

BESCHIKBARE MIDDELEN

De uitvoering van dit Mobiliteitsprogramma financieren we met de algemene middelen die we jaarlijks voor dit doel aan de reserve Grote Wegenwerken (GWW) toevoegen. In totaal voegen we bij ongewijzigd financieel beleid in de periode 2013-2028 € 306 313 miljoen toe. Daarnaast komen er jaarlijks rijksbijdragen beschikbaar uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V). Voor de periode 2013-2028 ramen wij een totale bijdrage van € 654 miljoen. Ook zijn er nog niet geïnvesteerde middelen uit begrotingsperiodes tot en met 2012 beschikbaar. Het totale investeringsbudget voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid in de periode 2013-2028 zal bij ongewijzigd (rijks)beleid bijna € 1.300 miljoen bedragen. Tot 2019 zijn er voldoende middelen om de plannen te dekken.

BESTUURLIJKE AFGESPROKEN PROGRAMMERING

De afgelopen jaren hebben we afspraken gemaakt over de realisatie van mobiliteitsprojecten. Bijvoorbeeld binnen de programma's RVM, VERDER en Beter Benutten, maar ook via individuele afspraken met partners. Deze projecten beschouwen wij als uitgangspunt en zijn daarmee in ieder geval onderdeel van dit Mobiliteitsprogramma.

bedragen x 1.000	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019-2022	2023-2026	2027-2028	2013-2028
DEKKINGSMIDDELEN per 1-1-2013 (in euro * 1.000)																
Stand reserve GWW	34.033															34.033
Stand voorziening BDU	96.973															96.973
BOR	pm															0
Busstation Breukelen	423															423
Rijnbrug en inpassing Hoevelaken	22.500															22.500
Inpassing Ring Utrecht	16.935															16.935
GWW Reserve VERDER	26.741															26.741
Jaarlijkse bijdrage BDU relatief aandeel		36.780	37.354			37.044	37.333	37.488	37.160				148.638	148.638	74.319	594.754
Jaarlijkse bijdrage BDU absoluut aandeel		16.757	23.440			11.823										52.020
BDU compensatie BRU Breukelen-Loenen		2.823	1.400			1.388	1.399									7.010
Dotatie algemene middelen in reserve GWW (*)		18.554	18.854			19.754	17.754	17.754	17.754				69.816	66.216	66.216	312.672
Dekking VERDER volgens coalitieakkoord 2007-2011		8.500	8.500			8.500	8.500	8.500	8.500				17.000	34.000	17.000	68.000
Dekking OV MIRT volgens coalitieakkoord 2012-2015													17.000	34.000	17.000	68.000
Dekkingsmiddelen totaal	197.605	83.414	89.548			78.509	64.986	63.742	63.414				252.454	248.854	157.535	1.300.061
ONTTREKKINGEN																
programma 13-28 voormalig UMP en BDU		116.815	122.834			76.770	88.581	34.062	33.279				55.894	1.544	772	530.551
onderhanden verkenningen SMPU planperiode		0	50.110			0	7.500	0	0				0	0	0	57.610
inventarisatie nieuwe projecten 2013-2028		0	0			19.093	8.561	38.361	42.461				234.204	270.504	126.812	739.996
Onttrekkingen totaal		116.815	172.944			95.863	104.642	72.423	75.740				290.098	272.048	127.584	1.328.157
INVESTERINGSRUIMTE t/m 2028																-28.096
Investeringsruimte per kolomperiode		164.204	-83.396			-17.354	-39.656	-8.681	-12.326				-37.644	-23.194	29.951	
investeringsruimte t/m kolomperiode		164.204	80.808			63.454	23.798	15.117	2.791				-34.853	-58.047	-28.096	

(*) In de Voorjaarsnota 2014 is besloten tot een structurele ombuiging van € 2 mln per jaar. Dit heeft gevolgen voor het Mobiliteitsplan. De uitvoering van de visie wordt hierdoor met twee jaar verlengd, van 2028 naar 2030. Dit vullen we in door de nieuwe projecten uit het Mobiliteitsplan te temporiseren. Ook de dotatie in de reserve GWW neemt hierdoor met twee jaar toe.

INVENTARISATIE NIEUWE PROJECTEN 2015 -20128 (pag 52)

Onder Verkeersveiligheid – woord convenant schrappen.

BIJLAGE 3 Wijzigingen nav Statencommissie MME januari 2014 en technische vragen D66

1) Aanpassingen naar aanleiding van bespreking in de Statencommissie MME

Algemeen

Een begrippenlijst ontbreekt. - VVD

1) Een begrippenlijst is in het Ontwerp van de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma toegevoegd.

Fiets

De trend van de toename van elektrisch rijden en andere type fietsgebruikers wordt gemist.

Een overzicht van fietsknelpunten wordt gemist (bv: fietstrap bij snelweg Houten). - Partij voor de Dieren, PVDA, GroenLinks, ChristenUnie.

De fietstrend (opkomst elektrisch fietsen + toename verschillende type fietsgebruikers) is opgenomen in de Mobiliteitsvisie in het onderdeel fiets.

Onder voorbehoud dat gemeenten input leveren, nemen we een fietsknelpuntenkaart op in het definitieve Mobiliteitsprogramma (na de ter inzage legging).

Auto

Pag 6: Verzoek om de zin eruit te halen waarin staat dat de autowegen na 2020 grotendeels af zijn. - VVD

De zin is uit het Ontwerp van de Mobiliteitsvisie gehaald. Er is een zin op pagina 20 van de Mobiliteitsvisie die hiermee verband houdt en die we als volgt zullen wijzigen:

Was "Na afronding van de maatregelen uit het programma Beter Benutten en het VERDER-pakket is het provinciale wegennetwerk nagenoeg gereed."

Wordt "De maatregelen uit het programma Beter Benutten en het VERDER-pakket zijn een grote impuls voor de versterking van het wegennetwerk in de provincie."

Waarom is het inpassingsplan het uitgangspunt? - D66

De argumentatie voor de keuze van het inpassingsplaninstrument is toegevoegd aan het Ontwerp van de Mobiliteitsvisie.

Veiligheid

Pag 32: Verkeershandhaving toevoegen op blz 32 als vierde punt. - VVD

Verkeershandhaving is een onderdeel van gedragsbeïnvloeding. Daarom hebben we het punt 'Gedragsbeïnvloeding' als volgt uitgebreid in het Ontwerp van het Mobiliteitsprogramma: 'Gedragsbeïnvloeding, inclusief verkeershandhaving'.

Openbaar vervoer

De verbindende lijnen van Noord Holland staan niet op de kaart. 50PLUS

We gaan onderzoeken of we een kaart kunnen maken van de verbindende OV lijnen binnen en buiten de provincie. (na de ter inzage legging).

Op pagina 23 van het programma staat: compensatie wegvallende opbrengsten OV-studentenkaart: 1 tot 2 procent; klopt dit?- D66

Dit punt klopt, maar is als volgt verduidelijkt: compensatie wegvallende opbrengsten OV-studentenkaart **verkorten geldigheid van 7 naar 5 jaar**: 1 tot 2 procent;

Opmerking: dit is een verwijzing naar de uitleg in de voorafgaande alinea.

PlanMER

De aanbevelingen in het planMER zijn positief, gaat het college deze overnemen in het Mobiliteitsplan? – D66

In de definitieve versie komt een onderdeel over het planMER. Hierin worden o.a. de aanbevelingen van het planMER opgenomen. (na de ter inzage legging)

In het MER rapport staat niks over fijnstof. - ChristenUnie

In het MER rapport wordt fijnstof beschreven op pagina 44. We nemen aan dat met deze vraag ultra fijnstof wordt bedoeld. Hiervoor zijn nog geen normen geformuleerd. In de definitieve versie van het Mobiliteitsplan zullen we melden wat de status is van ultra fijnstof (na de ter inzage legging).

2) Aanpassingen naar aanleiding van de technische vragen van D66

Multimodaal goederenvervoer

P. 17 (Visie): waarom staan 't Klooster en het Isselt er nog steeds in, is dat nog haalbaar?

De paragraaf over multimodaal goederenvervoer is geactualiseerd in het Ontwerp van de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma.

Openbaar vervoer

P. 21 (Visie): Wat zijn "captives en keuzereizigers"?

In een voetnoot is uitgelegd dat *captives openbaar vervoerreizigers zijn die geen alternatieve vervoerwijze tot hun beschikking hebben.*

Auto

P. 13 (Programma): Er ontbreekt "essentieel onderdeel: op rondwegen en snelwegen nabij steden streven we er naar dat de gemiddelde reistijd in de spits van A naar B maximaal twee keer zo lang is als de reistijd buiten de spits". uit de tabel blijkt dat daar wel mee gerekend is. Kan het college dat nog in de hoofdtekst opnemen?

Dit is inderdaad een omissie die wel was ingevuld in de Mobiliteitsvisie, maar nog niet in het Mobiliteitsprogramma. Dit is aangepast.

Knooppunten

P. 27: (Programma) Een knooppuntenkaart is gewenst, zodat we ze net als het kaartje met OV-verbindingen in de mobiliteitsvisie ruimtelijk kunnen zien.

Deze kaart wordt toegevoegd (na de ter inzage legging).

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

P. 38 (Programma): Waarom staat Polder Wulverhorst op de kaart met het Kwaliteitsnet Goederenvervoer? Die locatie is uit de PRS geschrapt.

De kaart wordt geactualiseerd (na de ter inzage legging).

Externe Veiligheid

P. 40 (Programma): "De overschrijding van de oriënterende waarde op een aantal locaties langs spoorwegen en snelwegen in onze provincie kunnen we niet ongedaan maken tenzij in de toekomst het gebruik van lpg als brandstof wordt verminderd." Wil de provincie dat dan?

Antwoord: Nee en het ligt ook niet binnen onze bevoegdheid.

Aanpassing: "tenzij in de toekomst het gebruik van lpg als brandstof wordt verminderd" is geschrapt.

3) Aanpassing op basis van actualisatie (ambtelijke inbreng)

Openbaar Vervoer

De normsnelheid voor OV (zoals geformuleerd in bijlage 2 op blz 57 van het mobiliteitsplan) buiten de bebouwde kom is aangepast van 40km/u naar 50km/u. Dit is gebaseerd op daadwerkelijke snelheden die we in de praktijk zien.

Green Deals

Aan de paragraaf 'Green Deals' in het hoofdstuk 'Kwaliteit van de Leefomgeving' is de Green Deal Duurzaam GWW als actualisatie toegevoegd.