



Draaischijf NL

Mobiliteit in de regio Utrecht: achtergronden bij de planstudies

Inhoudsopgave

Draaischijf NL

Mobiliteit in de regio Utrecht: achtergronden bij de planstudies

Hoofdstuk 1	Waarom dit boekje?	4
Hoofdstuk 2	Terugblik: wat is tot nu toe gedaan?	6
Hoofdstuk 3	Mobiliteit onder druk	8
Hoofdstuk 4	Perspectieven per oplossingsrichting	12
	4.1 Ruimtelijke ordening	
	4.2 Prijsbeleid	
	4.3 Mobiliteitsmanagement	
	4.4 Openbaar vervoer	
	4.5 Goederenvervoer	
	4.6 Wegennet	
Hoofdstuk 5	Tenslotte	22
	Bronnen	24

1 Waarom dit boekje?

Wonen, werken, leven, bewegen

De plan- en besluitvorming voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de Utrechtse regio, ook wel de 'Draaischijf van Nederland' genoemd, duurt al jaren, is ingewikkeld en raakt ook nog eens veel mensen. Het vraagstuk van de verbetering van de mobiliteit staat niet op zichzelf. Aan de ene kant hebben de grote woningbehoefte en de economische ontwikkeling in deze Randstad-regio veel impact op de mobiliteit. Aan de andere kant zullen maatregelen die de bereikbaarheid op de langere termijn verbeteren effect hebben op de woonomgeving van omwonenden en op de natuurlijke omgeving. Mensen hebben recht op voortvarende besluitvorming maar evenzeer op zorgvuldige besluitvorming. Een bestuurlijke afweging die zoveel mogelijk recht doet aan de vele dilemma's en uiteenlopende belangen die op tafel liggen als gevolg van onze gerechtvaardigde menselijke behoeften om goed en prettig te kunnen wonen, werken en recreëren, maar ook om snel van A naar B te kunnen reizen.

Overzicht

Deze publicatie is bedoeld om de plan- en besluitvorming over de infrastructuur tot medio 2009 op een rijtje te zetten. Welke stappen zijn gezet? Welke achtergronden en overwegingen hebben geleid tot de start van de planstudies naar het hoofdwegenet van de regio Utrecht die momenteel uitgevoerd worden? De onderzochte oplossingsrichtingen komen stuk voor stuk aan bod: ruimtelijke ordening, anders

betalen voor mobiliteit, mobiliteitsmanagement (o.a. alternatieve en creatieve oplossingen voor woon-werkverkeer), optimalisatie van het openbaar vervoer, maatregelen voor het vrachtverkeer en tot slot de mogelijkheden van benutting en aanpassing van bestaande infrastructuur.

Rijk en regio

Deze publicatie richt zich vooral op de plan- en besluitvorming van de Rijksoverheid. In de regio Utrecht is, vanwege de omvang en complexiteit van de problematiek, gekozen om de regionale overheid (provincie en gemeenten) te betrekken bij de plan- en besluitvorming. Hun betrokkenheid is een essentiële component in het aanpakken van de mobiliteit in Midden-Nederland.

Randstad Urgent

Het mag duidelijk zijn: de bereikbaarheid van de regio Utrecht staat enorm onder druk. Vraag het maar aan de mensen in de regio hoe lang ze er over doen om van A naar B te komen of aan de mensen de MIT-Verkenning/netwerkanalyse Regio Utrecht uit 2006 laat zien dat dit geldt voor zowel de huidige situatie als de situatie in 2020. De capaciteit van de wegen en van het openbaarvervoersnetwerk van nu is niet berekend op de verkeersstromen van nu, en al helemaal niet op die van de toekomst. Er moet dus echt iets gebeuren. Gezien de ruim 50.000 woningen die er in de regio tot en met 2030 bijkomen moeten het wel oplossingen zijn waarmee we jaren vooruit kunnen.

Het vraagstuk is zo urgent en complex dat het kabinet in 2007 heeft geconcludeerd dat er besluiten moeten worden genomen. Daarom zijn de projecten 'Draaischijf Nederland' en 'Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht' opgenomen in Randstad Urgent, een programma van Rijk en regio dat ervoor zorgt dat er snel én zorgvuldig knopen worden doorgesneden. Voor een sterke Randstad en een sterk Nederland.

Samenwerkingsprogramma VERDER

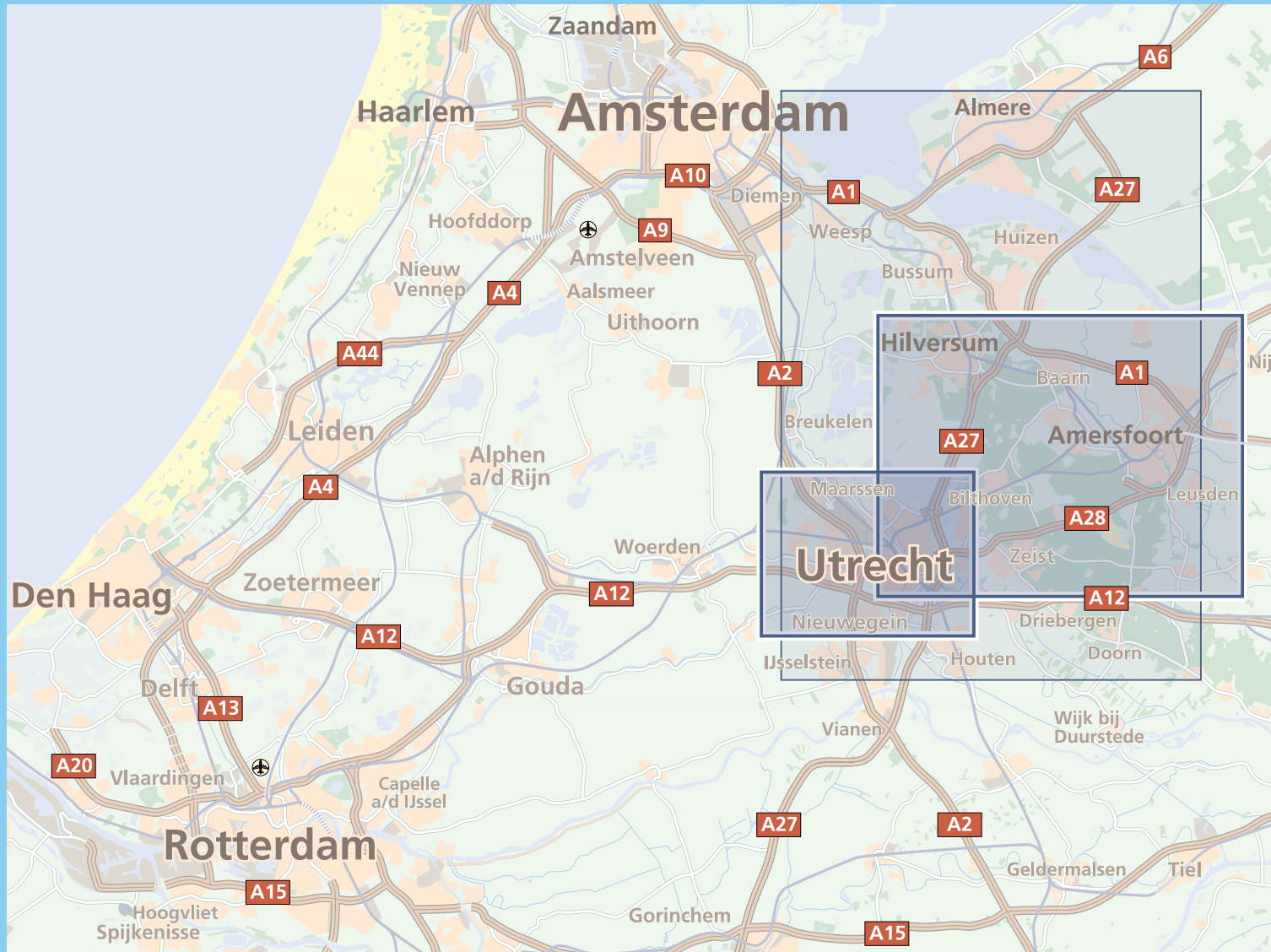
VERDER is een programma waarin alle betrokken overheidspartijen samenwerken aan integrale oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek in de regio Utrecht. De betrokken partijen zijn: provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Bureau Regio Amersfoort, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en gemeente Utrecht. Het zogenoemde VERDER-pakket bestaat uit een set van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, fiets en openbaar vervoer. Daarnaast maken vier planstudies onderdeel uit van het VERDER-pakket: A27/A1, A28, knooppunt Hoevelaken en ring Utrecht.



2 Terugblik: wat is tot nu toe gedaan?

2004-2006	MIT-verkenning/ netwerkanalyse	<p>In 2004 is door de minister van Verkeer en Waterstaat gestart met een MIT-verkenning* naar de mogelijke mobiliteitsknelpunten op het hoofdwegennet van de regio Utrecht. In een eerste fase is een pre-verkenning gestart om het studiegebied van de verkenning te bepalen. Medio 2005 is de MIT-verkenning verbreed naar een zogeheten netwerkanalyse (oftewel een analyse van het wegennetwerk). Nieuw in de netwerkanalyse voor Utrecht is dat de mobiliteit van deur-tot-deur is onderzocht en dat ook het regionale en lokale wegennet in de analyse is betrokken. De netwerkanalyse Utrecht had een andere status dan overige netwerkanalyses omdat deze eerder in gang is gezet en volgens de vereisten van een MIT-verkenning is uitgevoerd. De MIT-verkenning/netwerkanalyse voor de regio Utrecht heeft tot de volgende conclusies geleid:</p> <ul style="list-style-type: none">– Grote delen van het Utrechtse wegennet voldoen in 2020 niet aan de bereikbaarheidsnormen uit de Nota Mobiliteit.– De problematiek ontstaat grotendeels door autonome ontwikkelingen en wordt slechts beperkt beïnvloed door keuzes over de verstedelijking. De 'overloop' van 10.000 à 15.000 woningen naar Almere is alleen van invloed op de capaciteitsproblemen op de A27 (Utrecht-Almere).– De meest urgente knelpunten bevinden zich op de gehele Ring Utrecht. Daarnaast worden knelpunten op de A1, A27 en A28 verwacht.– In de verkenning is het oplossend vermogen van diverse categorieën van maatregelen onderzocht. Uit analyses met het verkeersmodel blijkt dat maatregelen in de categorieën weginfrastructuur, vervoersmanagement, openbaar vervoer en prijsbeleid oplossend vermogen bezitten.	<p>* MIT= Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. Sinds 2007 MIRT= Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport</p>
2006	Noordvleugelbrief	<p>In de Noordvleugelbrief heeft het kabinet de overweging opgenomen dat de regio Utrecht een essentiële rol in de economie van Nederland vervult. Door de centrale ligging vervult deze regio een schakelfunctie tussen de Randstad en andere regio's in Nederland. De regio is een goede vestigingsplaats voor hoogwaardige dienstverlening. Ook als woonlocatie biedt de regio Utrecht veel kwaliteiten door de landschappelijke verscheidenheid. Er treedt een verschuiving op van ruimtelijk-economische ontwikkeling vanuit het westelijke deel van de Randstad naar Utrecht en de assen A1 en A2. In de Noordvleugelbrief heeft het kabinet, op basis van de uitkomsten van de MIT-verkenning/netwerkanalyse, besloten over te gaan tot planstudies voor de regio Utrecht ('Ring Utrecht' en de 'Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort')</p>	
2006	Bestuurlijke Overeenkomst	<p>In november 2006 is een Bestuurlijke Overeenkomst getekend waarin Rijk en regio afspraken hebben gemaakt over de uitwerking van de te starten pakketstudies (incl. planstudies) en de verdeling van middelen.</p>	
2007	Aanvullende Verkenningen	<p>In 2007 zijn door Rijk en Regio Aanvullende Verkenningen naar mogelijke knelpunten in mobiliteitsontwikkelingen op het gebied van fiets, OV, onderliggend wegennet en hoofdwegennet opgeleverd. Uitkomst was onder andere dat de A30 en de A2½ (Breukelen - Woerden - Lexmond) niet bij de planstudies betrokken wordt</p>	
2008	Planstudies	<p>In 2008 zijn de planstudies gestart. Voor de regio Utrecht zijn de startnotities voor vier planstudies opgeleverd, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none">– De A27/A1, de A28 en Knooppunt Hoevelaken (samen 'de Driehoek')– Ring Utrecht	

Figuur 1
Het oosterlijke deel van de Randstad



3 Mobiliteit onder druk

Doorgaand en regionaal verkeer

Dagelijks maken honderdduizenden reizigers gebruik van de wegen en het openbaar vervoer in de regio Utrecht; de mobiliteit in deze regio is groter dan in enige andere regio in Nederland. Dat komt doordat er in het Utrechtse twee soorten verkeersstromen tegelijk worden afgewikkeld:

- Het doorgaande verkeer vanuit economische centra elders in de Randstad zoals de mainports Rotterdam en Amsterdam/Schiphol naar het achterland en vice versa. Voor deze verkeersstroom is de regio Utrecht de draaischijf. Dat geldt voornamelijk voor de ring Utrecht voor het wegverkeer en Utrecht Centraal Station als het drukste OV-knooppunt van Nederland;
- Het regionale verkeer van reizigers met een herkomst en/of bestemming binnen de regio zelf, zoals woonwerkverkeer.

Via netwerken

Er zijn vier netwerken voor het verkeer en vervoer: het hoofdwegennet (de A-wegen), het onderliggende wegennet (lokale en provinciale wegen), het netwerk van het openbaar vervoer (trein, bus en sneltram) en het netwerk voor de fiets. Figuur 2 laat zien hoe de verkeersstromen over deze netwerken verdeeld zijn. Het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet worden het meest intensief gebruikt: bij het personenvervoer heeft het autoverkeer een aandeel van ongeveer driekwart in het totaal aan afgelegde kilometers. Het openbaar vervoer heeft een

aandeel van 12%, en langzaam verkeer (fietsen en lopen) is goed voor zo'n 10%. In het goederenvervoer heeft transport over de weg eveneens een groot aandeel.

We worden mobieler

In de afgelopen jaren zijn verschillende analyses gemaakt van de mobiliteit in de Utrechtse regio. Een belangrijke analyse is de MIT-verkenning en netwerkanalyse regio Utrecht (2006, met aanvulling eind 2007).

De verkenning/netwerkanalyse betreft zowel de huidige situatie als de situatie in 2020. Net als elders in Nederland neemt de mobiliteit in de periode tussen nu en 2020 toe. Voor een deel is dit een autonome ontwikkeling: mensen worden mobieler. Specifiek voor de regio Utrecht komt daar nog bij dat het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen stijgt. Dat werkt extra mobiliteit in de hand.

Maatregelen

Om de (groeierende) mobiliteit het hoofd te bieden, zijn voor de periode tot aan 2020 verschillende maatregelen in voorbereiding en voor een deel ook al in uitvoering. Het gaat daarbij om relatief grootschalige bouwprojecten zoals de uitbreiding van de rijksweg A2, de aanleg van spits- en plusstroken en de integrale spooruitbreiding voor het traject. Amsterdam-Utrecht. Daarnaast spelen meer kleinschalige ingrepen, variërend van bijvoorbeeld het optimaliseren van verkeersregelininstallaties tot verbete-

ring van stallingsvoorzieningen voor de fiets bij overstap-punten. Op zichzelf hebben dit soort maatregelen beslist een positief effect, maar dat wordt weer ruimschoots tenietgedaan doordat tussen nu en 2020 het verkeer sterk zal groeien.

Knelpunten blijven

De verkenning/netwerkanalyse mondt uit in de conclusie dat in 2020, zelfs met de uitvoering van de voorgenomen maatregelen, de knelpunten toenemen en dat het dus nodig is om nieuwe oplossingen te bedenken. Geconstateerd wordt dat er op alle netwerken problemen zijn: op het hoofdwegennet worden de streefwaarden van de Nota Mobiliteit niet gehaald, het onderliggend wegennet wordt op bepaalde locaties te zwaar benut, en de reistijden met het openbaar vervoer zijn te lang om te kunnen concurreren met de auto.

Mobiliteitsbeleid: veel kortere reistijden in de spits

In 2006 is de Nota Mobiliteit in werking getreden. Uitgangspunt daarin is dat de overheid mobiliteit faciliteert omdat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Goed functionerende netwerken voor personen- en goederenvervoer zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De regio Utrecht als draaischijf voor mobiliteit in Nederland moet hieraan een grote bijdrage leveren. Tegelijk moet een goede bereikbaarheid de gewenste regionale economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren ondersteunen. Zo stelt de concept-ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 in het vooruitzicht dat er in de regio zelf ruim 50.000 woningen gebouwd worden, en daarboven op komen nog eens 15.000 woningen in Almere om de Utrechtse woningbehoefte op te vangen. Een dergelijke ontwikkeling stelt hoge eisen aan de netwerken voor verkeer en vervoer.

Tal van nota's en programma's benadrukken dat een goede bereikbaarheid cruciaal is voor Nederland in het algemeen en de Randstad en de regio Utrecht meer in het bijzonder. Voorbeelden hiervan zijn de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, het programma Randstad Urgent en het programma VERDER als Utrechts onderdeel daarvan, en de mobiliteitsaanpak; vlot en veilig van deur tot deur. Uit deze nota's en programma's komt een hoog ambitieniveau naar voren; niet alleen voor de kwaliteit van de afzonderlijke netwerken, maar ook voor de combinatie daarvan in een totaal mobiliteitssysteem voor efficiënte verplaatsingen van deur tot deur. Dit alles moet bereikt worden met integrale maatregelenpakketten waarin verschillende typen oplossingen samenkomen. Behoud van natuur en landschap

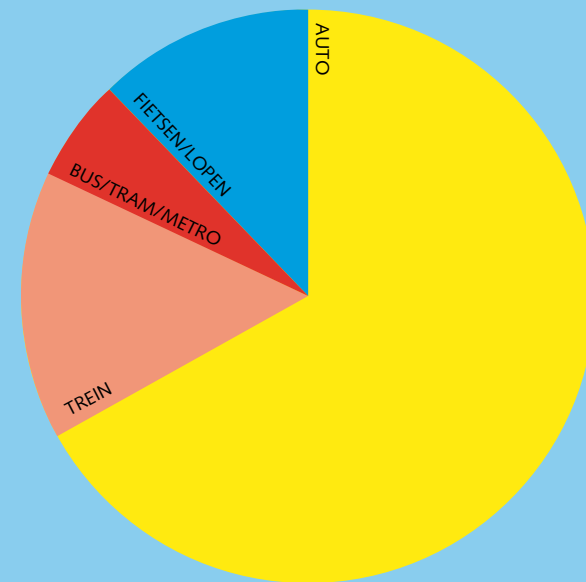
alsook de consequenties voor (verkeers)veiligheid en leefbaarheid (geluidhinder, luchtkwaliteit) zijn daarbij richtinggevend aandachtspunten.

De ambitie voor de weggebruikers in de regio Utrecht is dat de verkeersdoorstroming in 2020 voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit, te weten:

- De gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits;
- De gemiddelde reistijd op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet in de spits is maximaal tweemaal zo lang als buiten de spits;
- De filezwaarte (voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet is in 2020 terug op het niveau van 1992.

Figuur 2

Verdeling van de verkeersstromen over de netwerken voor verkeer en vervoer, uitgedrukt in het percentage van het aantal reizigerskilometers (2007).



Integrale, stapsgewijze benadering

De mobiliteitsproblematiek is zo weerbarstig dat alleen een integrale aanpak kans van slagen heeft. Integraal betekent in dit verband dat de verschillende netwerken worden gezien in hun samenhang:

- er wordt vanuit verschillende invalshoeken tegelijk naar oplossingen gezocht; concreet: de overheid kijkt, samen met het bedrijfsleven, niet alleen naar het aanbod van bestaande en nieuwe infrastructuur, maar gaat ook systematisch na hoe de mobiliteitspatronen en -gewoonten van de mensen op een slimme manier kunnen worden beïnvloed (woon-werkverkeer, kiezen tussen auto, OV en fiets);
- de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling en de kwaliteiten van landschap en natuur zijn mede richtinggevend voor oplossingen;
- de (verkeers)veiligheid en de leefbaarheid (geluid, lucht) krijgen de aandacht die ze verdienen;
- alle betrokken partijen (rijksoverheid, provincie, gemeenten, bedrijfsleven) werken intensief en eendrachtig samen.

Aan de hand van de bovenstaande punten is in onderzoeksrapporten in kaart gebracht welke problemen er spelen en wat kansrijke oplossingsrichtingen zijn. In navolging van het voormalige Kamerlid Co Verdaas besteden we aandacht aan de volgende mogelijkheden:

1. **Ruimtelijke ordening:** hoe houden we bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling binnen de regio, waaronder de grote woningbouwopgave, rekening met de benodigde infrastructuur? Hoe kunnen we nieuwe woningbouwlocaties zo plannen dat de bereikbaarheid niet opnieuw een probleem wordt maar de bereikbaarheid in de regio er juist mee geholpen is?
2. **Beprijzen** van het gebruik van infrastructuur: welke effecten heeft het 'anders betalen voor mobiliteit' voor het mobiliteitsgedrag van de mensen en dus voor de druk(te) op de infrastructuur?
3. **Mobiliteitsmanagement:** welke maatregelen kunnen bedrijven en overheden treffen om de vraag naar (auto) mobiliteit te in positieve zin te beïnvloeden?
4. **Openbaar vervoer:** welke potenties biedt verbetering van het openbaar vervoer en in hoeverre heeft dit invloed op de omvang van het autoverkeer?
5. **Goederenvervoer:** hoe kunnen we het vrachtverkeer en het persoonsverkeer door middel van slimme maatregelen verder ontvlechten?
6. En tenslotte het **wegennet:** waar is betere benutting en aanpassing van bestaande infrastructuur mogelijk en wenselijk? En in hoeverre is nieuwe infrastructuur nuttig en noodzakelijk?

In het volgende hoofdstuk komen deze oplossingsrichtingen stuk voor stuk aan de orde: wat houdt elke oplossingsrichting concreet in en wat is de specifieke relevantie ervan voor de verbetering van de bereikbaarheid in de regio Utrecht?



P+R
Westraven

€ 3,50
per dag

Wrecht

inflexion

4 Perspectieven per oplossingsrichting

4.1 Ruimtelijke ordening

Waar mensen wonen en werken is verkeer. De reeds bestaande woon- en werklocaties in de regio Utrecht zorgen voor een grote mobiliteitsvraag. Met de inzet van instrumenten op het gebied van de ruimtelijke ordening is die bestaande vraag niet te verkleinen. Een toename van de mobiliteit valt echter wel te beïnvloeden door nieuwe woon- en werklocaties met zorg te kiezen. Doel is dat zo te doen dat de ruimtelijke ordening is afgestemd op verkeersstromen van de toekomst. Dat is een uitdagende opgave; ruimte is immers beperkt in een gebied dat al sterk onder druk staat van verstedelijking en waar ook tal van andere functies ruimte claimen, zoals natuur, landschap, water en recreatie.

Inwoneraantal en werkgelegenheid

Nieuwe woon- en werklocaties in de regio Utrecht zijn onder meer noodzakelijk vanwege demografische en economische ontwikkelingen (zie figuur 3). Utrecht blijft een 'groeier'. In de verkenning/netwerkanalyse is gerekend met een inwonersgroei van 8% in de periode 2005-2020. De groei in het aantal arbeidsplaatsen is met 22% aanzienlijk hoger.

Figuur 3
Voorziene groei inwoners en arbeidsplaatsen in de regio Utrecht.

jaar	inwoners	arbeidsplaatsen
2000		566.377
2005	1.171.356	
2020	1.264.440	691.377
groei absoluut	93.084	125.000
groei in %	8%	22%

Bron: concept ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015 tot 2030 (oktober 2008)

Nieuwe woningbouw

Een ruimtelijke maatregel om de toename van het verkeer te beperken, is woningbouw zoveel mogelijk te concentreren in binnenstedelijke gebieden. Dit sluit aan op de lijn die in de Structuurvisie Randstad 2040 is uitgezet.

Tot 2030 worden er in de regio Utrecht naar verwachting ruim 50.000 woningen gebouwd. Om landschap en natuur te sparen wordt meer dan de helft daarvan gerealiseerd in stedelijke gebieden en in uitbreidingen van bestaande woningbouwlocaties. Binnenstedelijk bouwen stimuleert het gebruik van bestaande OV-voorzieningen en beperkt tevens de noodzaak om voor deze nieuwbouw nieuwe

en/of aanvullende weginfrastructuur te realiseren. Het resterende deel van de benodigde nieuwe woningen komt in gebieden die voordien niet voor woningbouw werden gebruikt. Voor die gebieden is natuurlijk wel een goede aansluiting op bestaande infrastructuur nodig. Figuur 4 geeft een indruk van de ruimtelijke spreiding van de woningbouwopgave.

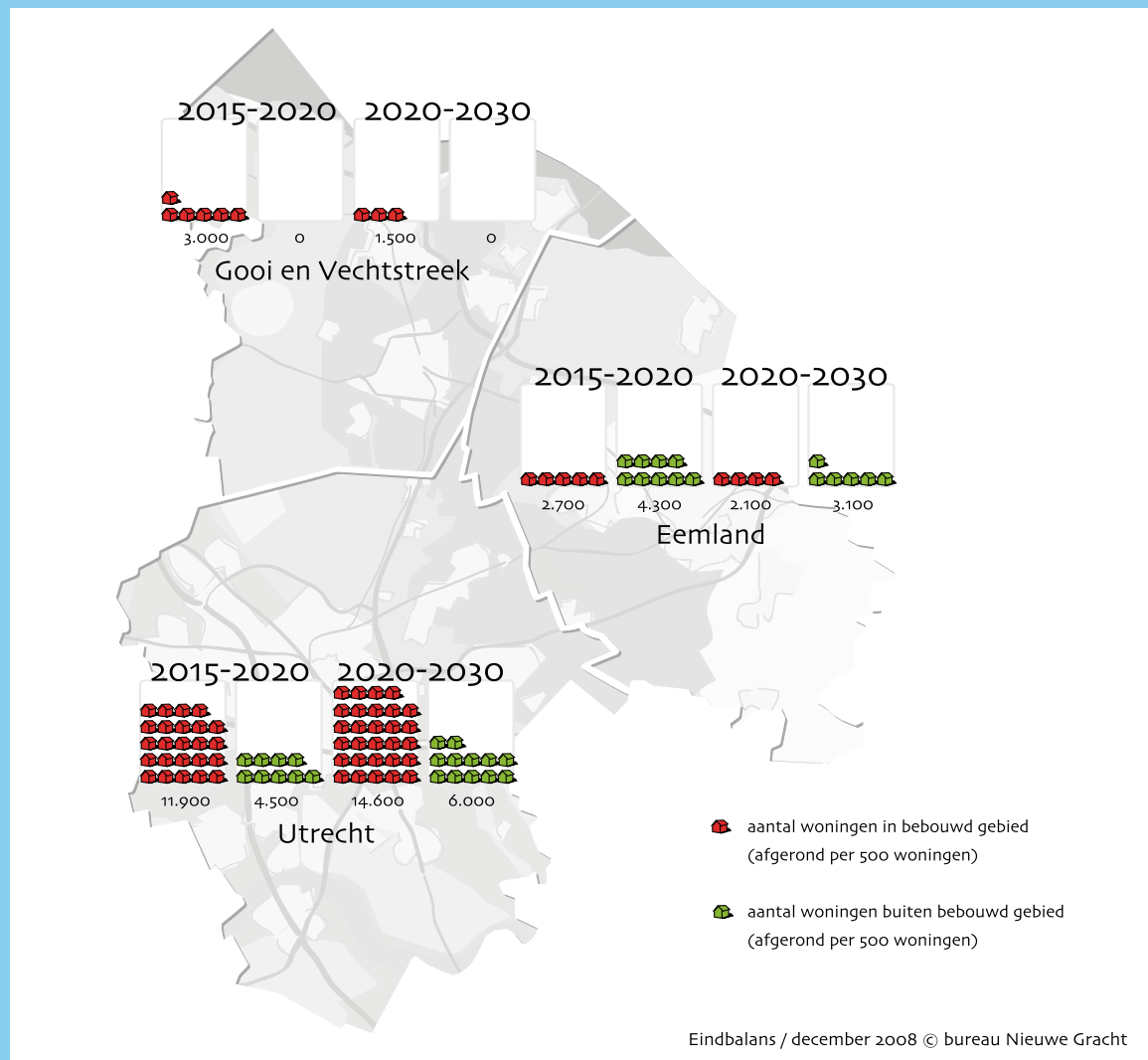
De belangrijkste maatregelen om bij woningbouw rekening te houden met mobiliteitsaspecten zijn:

- accommodeer zo veel mogelijk woningen in verstedelijkt gebied;
- benut haltes van het spoornetwerk (Randstadspoor);
- ontwikkel indien nodig een forse locatie op de binnerring van de Randstad in plaats van organische groei op verschillende plekken.

Bedrijventerreinen

Naast de plaats van woningbouw, vormen ook bedrijventerreinen een factor die de mobiliteit beïnvloedt. In de planvorming rond nieuwe bedrijvigheid wordt bereikbaarheid volop meegewogen. Zo is in het kader van de verkenning/netwerkanalyse een ruimtelijke economische analyse gemaakt, waarin is nagegaan welke locaties geschikt zijn om omvangrijke volumes van nieuwe bedrijven te huisvesten. Het gaat om locaties die vanuit hun economische specialisatie en bereikbaarheid het meest geschikt zijn om bepaalde typen bedrijven een plek te bieden.

Figuur 4
 Impressie van de ruimtelijke spreiding van woningbouw in de regio Utrecht



Perspectief voor ruimtelijke ordening als oplossingsrichting

Met een zorgvuldige mede op bereikbaarheid geënte locatiekeuze voor woningbouw en bedrijventerreinen zijn de toename van mobiliteit en de noodzaak tot uitbreiding van infrastructuur te beïnvloeden. In de ruimtelijke plannen voor de regio wordt maximaal ingezet op binnenstedelijk bouwen. Dit is zoals gezegd ook positief voor het OV-gebruik.

Maar dat betekent tegelijk dat er geen mogelijkheden resteren om specifiek met inzet van instrumentarium op het gebied van ruimtelijke ordening de mobiliteitsvraag nog verder te beïnvloeden. Bovendien is diezelfde mobiliteitsvraag slechts heel beperkt afhankelijk van nieuwbouw: het gaat om een relatief klein aandeel in verhouding met de hoeveelheid verkeer van en naar de reeds bestaande woon- en werklocaties. De groei van mobiliteit als gevolg van verstedelijking is te verwaarlozen als dit wordt afgezet tegen de bestaande mobiliteitsstromen en de groei hiervan.

4.2 Prijsbeleid

In de afgelopen jaren is uitgebreid onderzoek verricht naar anders betalen voor mobiliteit: prijsbeleid. In dit onderzoek draait het zowel om de feitelijke invulling van prijsbeleid (wat, hoe, voor wie, wanneer) als om de effecten die dit beleid zal hebben op de doorstroming van het verkeer.

Niet het bezit, maar het gebruik belast

Prijsbeleid houdt in dat niet het bezit van de auto maar het gebruik van de infrastructuur wordt belast. Dit krijgt vorm door de motorrijtuigenbelasting af te schaffen en de belasting (op de aanschaf van nieuwe) personenauto's en motorrijwielen te verminderen. Tegelijk wordt een

heffing ingevoerd voor het aantal gereden kilometers. Daarbij is een onderscheid mogelijk tussen een platte heffing en een congestieheffing. Bij een platte heffing gaat het om een vast bedrag per afgelegde kilometer, ongeacht het tijdstip van de dag en de drukte op de weg. De congestieheffing gaat uit van een hoger bedrag per kilometer. Deze heffing geldt tijdens drukke perioden, dus zodra de intensiteit van het verkeer een bepaald percentage van de capaciteit van het wegennet overschrijdt, bijvoorbeeld tijdens de ochtend- en/of avondspits. Een mogelijkheid is verder om in de heffing te differentiëren naar milieukeurmerken van voertuigen.

De opzet van het systeem is dat de beprijzing voor de burger lastenneutraal is: de belastingen en de heffingen houden elkaar in evenwicht. Wel laat het zich aanzien dat auto-gebruikers die juist in de spits veel rijden per saldo meer gaan betalen.

Stand van zaken

Momenteel is een wetsvoorstel voor de invoering van prijsbeleid in voorbereiding. De verwachting is dat het wetgevingstraject in 2009 wordt afgerond. De invoering van de kilometerprijs kan dan in 2012 beginnen met heffingen voor vrachtverkeer en later gevolgd door heffingen voor personenauto's. In de lopende pakketstudie VERDER wordt al rekening gehouden met de verwachte effecten van prijsbeleid. Naast de situatie in 2020 zonder prijsbeleid wordt namelijk ook de situatie in 2020 met prijsbeleid in beeld gebracht.

Perspectief voor de oplossingsrichting prijsbeleid

Het precieze effect van beprijzing hangt af van verschillende factoren, zoals het type heffing (platte heffing, congestieheffing, heffing die afhangt van milieukeurmerken), het te betalen bedrag, en de mate waarin andere soorten maatregelen het voor automobilisten mogelijk en zelfs aantrekkelijk maken om ritten tijdens de spitsperioden inderdaad te vermijden of in aantal te verminderen.

In z'n algemeenheid is echter de stellige verwachting dat prijsbeleid een van de krachtigste instrumenten is om de streefwaarden uit de nota Mobiliteit binnen bereik te brengen. Dat geldt op landelijk niveau en voor de Utrechtse regio.

Tegelijk is duidelijk dat prijsbeleid niet alle knelpunten wegneemt. Het instrument prijsbeleid is een noodzakelijke bouwsteen voor het pakket dat de oplossing moet bieden voor de problematiek in de regio Utrecht, zo luidt de conclusie in de verkenning/netwerkanalyse. Naast prijsbeleid zijn andere maatregelen noodzakelijk, waaronder verbetering van de infrastructuur. De nota Mobiliteit geeft in dit verband het volgende aan: anders betalen voor mobiliteit komt niet in de plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling daarop.



Kreuzweier

5006

conne>>ion

4.3

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van ‘slim reizen’, waarbij de reiziger geprikkeld wordt alternatieven voor de auto te gebruiken, zoals de fiets, openbaar vervoer, P+R of telewerken. Het gaat om een breed pakket aan organisatorische en vraagbeïnvloedende maatregelen, georganiseerd door samenwerkende overheden, bedrijven, werkgevers en aanbieders van mobiliteitsdiensten. Zij scheppen samen de voorwaarden waarbinnen dergelijke slimme keuzes gemaakt kunnen worden.

Een greep uit de maatregelen

Mobiliteitsmanagement betreft voornamelijk personenverkeer, al is er ook een beperkt pakket maatregelen op het gebied van goederenvervoer. Een greep uit de maatregelen:

- Mobiliteitsplatforms op economische centra;
- Mobiliteitsmanager per locatie;
- Websites voor de economische centra, zoals mediapark, Leidsche Rijn/Papendorp, de brand en Utrecht centrum;
- Bevorderen van carpools en het bevorderen van telewerken;
- Flexibele werktijden;
- Fietsacties werkgevers;
- Versnellen van de fiets, bus en tram;
- Parkeerbeleid;
- Ontwikkeling overstappunten en transferia.

Bijvoorbeeld: programma's voor de fiets

De provincie Utrecht, het BRU en de individuele gemeenten voeren beleid om de fiets te stimuleren. Daartoe realiseren zij een doelmatig en comfortabel netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voor korte reisafstanden voor woonwerkverkeer en voor wat langere afstanden voor het recreatieve fietsverkeer. Dit moet leiden tot een toename van het gebruik van de fiets. Het gaat daarbij niet alleen

om verbeteren van de kwaliteit van de fietsverbindingen, er is ook aandacht voor verbeteren van de overstap op OV en voor betere stallingmogelijkheden en promotie van de fiets.

Bijvoorbeeld: programma 'Utrecht Bereikbaar'

Het programma Utrecht Bereikbaar heeft als doel het Utrechtse bedrijfsleven de komende jaren oplossingen te bieden voor de hinder, veroorzaakt door de werkzaamheden aan de wegen in en rond Utrecht. Het belangrijkste wapen tegen het fileleed is de Utrecht Bereikbaar Pas, die werkgevers in Utrecht voor hun personeel uit de regio kunnen aanschaffen. In december 2006 ondertekende een groep grote werkgevers een intentieverklaring om hieraan deel te nemen. Utrecht bereikbaar zet zich in om deze pas door een zo groot mogelijk aantal werkgevers te laten afnemen. De pashouders krijgen mobiliteitsalternatieven aangeboden. Hieronder vallen trein, tram en bus, P+R-terreinen met shuttlebussen, KPN hotspots, van pooling, carsharing, de OV-fiets en in uitzonderlijke gevallen vervoer over water.

Mobiliteitsmanagement als oplossingsrichting

In vergelijking met de andere oplossingsrichtingen zijn de maatregelen die mobiliteitsmanagement biedt snel te realiseren. In de meeste gevallen zijn de maatregelen technisch niet ingewikkeld en relatief goedkoop. Veel maatregelen op dit gebied worden dan ook aangemerkt als *no regrets*: maatregelen waarvan we hoe dan ook geen spijt zullen krijgen. In de pakketstudies wordt een set van mobiliteitsmanagementsmaatregelen als bouwsteen meegenomen.

Uit berekeningen blijkt dat vooral een combinatie van maatregelen zoals parkeerbeleid en tegelijk het versnellen van fietsverkeer en OV positieve effecten kan hebben. Het samengestelde effect levert 6% reductie op aan interne en 2% aan externe autoverplaatsingen. Versnelling van transport per fiets en per OV kan daarnaast onderdeel

uitmaken van een strategie om voor- en natransport naar stations te verbeteren. De totale effectiviteit van mobiliteitsmanagement in het algemeen is vooralsnog echter lastig te voorspellen. Duidelijk is wel dat er in elk geval voor een goede verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

4.4

Openbaar vervoer

Behalve ruimtelijke ordening, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement kan ook het openbaar vervoer een bijdrage leveren aan een vlotte doorstroom van het verkeer in en om Utrecht. De aanvullende verkenningen laten zien dat het gebruik van openbaar vervoer naar de economische centra tussen 2002 en 2020 met zo'n 40% zal stijgen. Dat is ongeveer net zoveel als de stijging van het overige verkeer. Het aandeel openbaar vervoer verandert dus grosso modo niet noemenswaardig. Alleen in de Uithof, Nieuwegein en Houten groeit het OV iets harder dan andere vervoerswijzen, waardoor het OV-aandeel daar enigszins stijgt: van 19% in 2002 naar 21% in 2020. Met aanvullende maatregelen zou het OV naar de economische kerngebieden meer kunnen groeien en zou het aandeel kunnen stijgen tot maximaal 27% in 2020. Voor een dergelijke groei is een combinatie van maatregelen nodig. Verbetering van het aanbod (snelheid, frequentie, regelmaat, imago, tarieven, promotie, etc.) kan naar schatting de helft van de extra groei bewerkstelligen. Verdere groei van het aandeel OV lijkt mogelijk als variabele kosten van autogebruik (rijden+parkeren) fors hoger worden, in combinatie met P+R, mobiliteitsmanagement en ruimtelijke inrichting. Voor veel mensen is OV echter geen alternatief, omdat ze bijvoorbeeld niet wonen of werken in de buurt van een OV-opstapplaats.



Verbetering OV op 8 trajecten

Om de positie van het OV in de Utrechtse regio te verbeteren ten opzichte van de auto is onderzoek gedaan naar de 17 belangrijkste deur-tot-deur-relaties. Dit heeft geleid tot het vaststellen van acht verbindingsopgaven (zie figuur 5). Acht verbindingen worden momenteel verbeterd.

1. Utrecht centrum-zuidwest (Nieuwegein centrum/ zuid, IJsselstein, Vianen en verder);
2. Utrecht centrum-Utrecht noordwest (Overvecht, Zuilen/ Ondiep, Maarssen-dorp);
3. Tangentverbindingen rondom de stad Utrecht (inclusief Leidsche Rijn);
4. A28-corridor Amersfoort/Leusden naar Utrecht oostflank (Utrecht-oost/Uithof, Zeist);
5. Utrecht/Amersfoort-Hilversum-Almere;
6. Regio Utrecht - regio Leiden;
7. Interne relaties en voor- en natransport binnen de regio Amersfoort (Amersfoort-centrum Vathorst/ Bunschoten-Spakenburg /Hoevelaken/Leusden/Soest);
8. Interne relaties en voor- en natransport binnen 't Gooi (Hilversum, Bussum, Huizen/Eemnes).

Aanpak van deze verbindingen moet voor de trein hogere frequenties opleveren en voor de bus een hogere snelheid.

Voor bus en trein wordt ingezet op meer regelmaat en grotere punctualiteit. Andere maatregelen zijn:

- Verbetering aansluitingen tussen lijnen en betere reisinformatie, verhoging wacht-comfort, realisatie van meer en betere knooppunten, radiaalverbindingen tussen gebieden die via stedelijke centra lopen en tangentiële rechtstreekse verbindingen tussen stads-wijken of omliggende gemeenten, die niet via het stadscentrum lopen;
- Grotere zitplaatskans door uitbreiding van de capaciteit en door een systemsprong van bus naar tram.

Perspectieven voor OV als oplossingsrichting

Uit analyses van verkeersmodellen wordt duidelijk dat het openbaar vervoer potentie heeft om te groeien en meer reizigers te bedienen dan nu het geval is. En dat uitbreiding ook nodig is om het hoofd te bieden aan de groeiende reizigersstroom. Tevens wordt echter duidelijk dat dit weinig oplevert voor de afname van files. Zelfs indien het gehele budget wordt aangewend voor verbetering van het OV, dan vermindert het aantal auto's in de spits met hooguit 1 procent en heel incidenteel op bepaalde routes 4 procent. Van de nieuwe reizigers in de trein, bus en tram komt maar een klein deel uit de auto. De geprojecteerde groei in openbaar vervoer komt ook uit andere bronnen: latente vraag naar OV, fiets en autonome groei. Daarbij is het aantal kilometers dat in de regio Utrecht met de auto wordt afgelegd zo groot dat zelfs een verdubbeling van het openbaar vervoer niet leidt tot een substantiële afname van de files op de weg.

4.5 Goederenvervoer

Groei vrachtverkeer

De centrale ligging van de regio Utrecht betekent dat er relatief veel doorgaand verkeer is: verkeer dat komt van buiten de regio en ook weer een bestemming heeft buiten de regio. De regio vervult dan ook een belangrijke rol voor het nationale en internationale goederenvervoer. Veel verkeer loopt van de mainports via Utrecht naar het achterland, waarbij vooral van het wegennet en de vaarwegen gebruik wordt gemaakt. In het Utrechtse wordt ongeveer 65 % van de goederen over de weg vervoerd, ruim 30% over het water en slechts 2% gaat over het spoor. Deze cijfers geven een totaalbeeld van het goederenvervoer van en naar Utrecht, het interne en doorgaande goederenvervoer.

Het goederenvervoer zal naar waarschijnlijkheid de komende jaren harder groeien dan het personenvervoer, door globalisering van de economie. Afhankelijk van de economische groei wordt verwacht dat het vrachtverkeer over de weg groeit met tenminste 15% tot wel 80% in 2020. In de ochtendspits zal dan op sommige trajecten één op de vijf auto's een vrachtauto zijn. Nu is dat gemiddeld nog zo'n 10% in de spits.

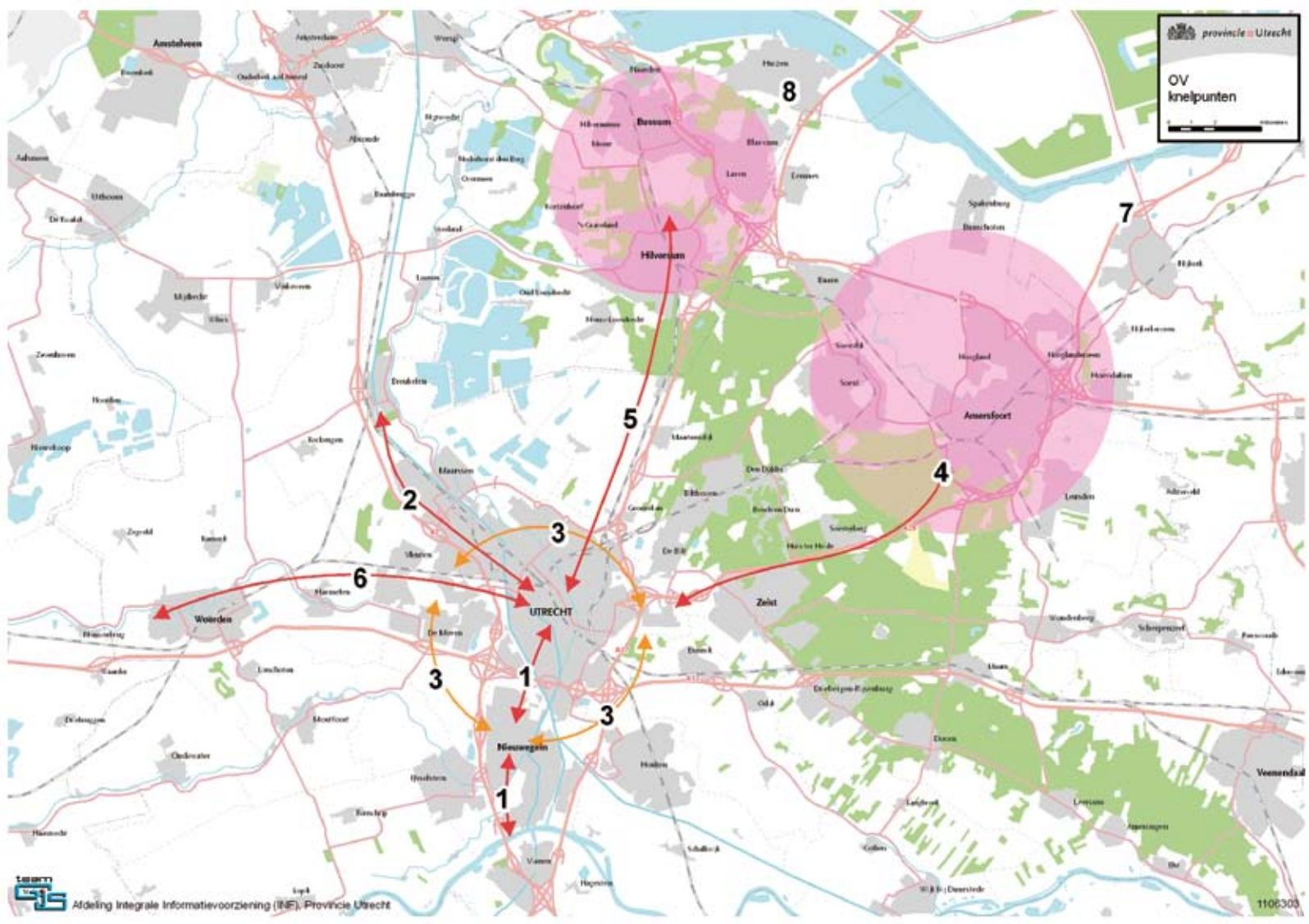
Kwaliteitsnet & VERDER

Om een deel van de problemen het hoofd te bieden hebben overheden, wegbeheerders, vervoerders, verladers en belangenorganisaties een overeenkomst afgesloten onder de naam Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer. Dit kwaliteitsnet is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra voor het goederenvervoer. Het kwaliteitsnet streeft naar een betrouwbare reistijd van deur tot deur en voldoet aan randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. In het netwerk zijn de belangrijkste wegen, vaarwegen en spoorwegen tussen de nationale economische centra opgenomen.

Het voordeel van het gebruiken van een kwaliteitsnetwerk voor goederenvervoer is dat andere wegen minder belast worden door goederenvervoer en gerichte en effectieve investeringen in het netwerk mogelijk zijn. In het kader van kwaliteitsnet worden de komend jaren vier soorten maatregelen uitgevoerd:

- **Fysieke verbetering van de infrastructuur.** Maatregelen op hoofdwegen en onderliggend wegennet.
- **Verkeersmanagement.** Verschillende maatregelen moeten vrachtwagens verleiden gebruik te maken van het kwaliteitsnetwerk, zoals: verkeersinformatie (routeplanners van vrachtwagens), bewegwijzering en afspraken met vervoerders.
- **Samenwerkingsverbanden.** Een betere samenwerking tussen partijen in het goederenvervoer kan leiden tot transportbesparing en een betere beladingsgraad.

Figuur 5
Verbetering van OV-verbindingen in Utrechtse regio



Met mobiliteitsmanagement zijn goede resultaten te boeken. De gezamenlijke overheden hebben in dezen een faciliterende rol.

- **Multimodaal vervoer.** Kwaliteitsnet gaat over meer dan over wegen alleen. Ook vaarwegen en spoorwegen maken er deel van uit. Op vaarwegen is vrijwel overal voldoende capaciteit om de groei op te vangen. Ook het spoor biedt goede mogelijkheden voor groei van het goederenvervoer met de aansluiting op de Betuweroute bij Geldermalsen. Naast het huidige bedrijventerrein Lage Weide vindt onderzoek plaats naar nut en noodzaak om het Klooster (bij Nieuwegein) ook multimodaal te ontsluiten.

Daarnaast zijn binnen het programma VERDER vier soorten maatregelen opgenomen om het goederenvervoer vlot te trekken voor de komende 25 jaar. Zo is er een project dat middels bewegwijzering doorgaand vrachtverkeer om de regio heen leidt. Een tweede project betreft het bevorderen van het aandeel binnenvaart. Voorts is er een pilot gepland voor elektrisch vervoer over water en een pakket maatregelen rondom goederenvervoermanagement op bedrijventerreinen.

Perspectief voor de oplossingsrichting goederenvervoer Er zijn diverse knelpunten voor het goederenvervoer, terwijl het goederenvervoer op zijn beurt als grootverbruiker van het wegennet ook voor knelpunten voor het personenvervoer zorgt. Omdat goederenvervoer een belangrijke rol speelt, is er een kwaliteitsnetwerk bepaald om zo het goederenvervoer goed af te wikkelen. Ook zijn er verschillende maatregelen geformuleerd op het gebied van verbetering van de infrastructuur, verkeersmanagement, samenwerkingsverbanden en multimodaal vervoer. Samen met de maatregelen uit het VERDER-pakket dragen ze bij aan een afvlakking van de stijging van de fileproblematiek. Maar ze zullen deze niet oplossen. Daarvoor is meer nodig.

4.6 Wegennet

Uitbreiding capaciteit onvermijdelijk

In de pakketstudie verder (en de vier planstudies die daarvan onderdeel uitmaken) komen alle hiervoor behandelde oplossingsrichtingen aan bod. Elk van deze oplossingsrichtingen levert een bijdrage, maar hun totale effect is niet groot genoeg om in 2020 de mobiliteitsproblematiek voldoende opgelost te hebben. Uitbreiding van de capaciteit van de weginfrastructuur is noodzakelijk om de streefwaarden uit de nota Mobiliteit te halen, ook bij een succesvolle implementatie van prijsbeleid.

Uit de verkenning/netwerkanalyse uit 2006 en de aanvulling daarop uit 2007 blijkt dat de knelpunten zich concentreren op het hoofdwegennet (A2, A12, A27, A28, A1), waarvan tevens bijna alle knooppunten en alle aansluitingen overbelast zijn (zie figuur 6). In de aanvulling op de verkenning/netwerkanalyse wordt geconstateerd dat capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet dus de Ring Utrecht en de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort de hoogste prioriteit moet krijgen, gevolgd door maatregelen voor de toeleidende wegen naar de ring en de driehoek. Een conclusie is ook dat investeringen in het onderliggend wegennet niet alleen de doorstroming daar verbeteren, maar eveneens gunstig zijn voor het hoofdwegennet.

Aanpak: stapsgewijs

In de pakketstudies wordt van grof naar fijn gewerkt. De eerste stap is een brede verkenning: het speelveld voor de mogelijke maatregelen wordt in kaart gebracht. De inzichten die dit oplevert, worden vervolgens gebruikt om voor de Ring en de Driehoek een aantal kansrijke alternatieven te selecteren. Die worden vervolgens in een tweede stap meer gedetailleerd uitgewerkt in integrale totaalpakketten.

Binnen de pakketten zijn vier planstudies gestart: één voor de Ring en drie voor de Driehoek (A27/A1, A28 en knooppunt Hoevelaken). Op de planstudie A28 is de nieuwe Spoedwetprocedure van toepassing. De drie andere planstudies doorlopen de Tracéwetprocedure. De problemen van de Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken is dermate complex dat de aanpak uit twee fasen bestaat:

Fase 1:

Naar een voorkeursalternatief.

In de eerste fase wordt een beperkt aantal hoofdalternatieven (basisconcepten) bestudeerd en beoordeeld in een strategische milieueffectrapportage. Op basis daarvan, en via een uitgebreid proces van overleg, consultatie en advisering, bepalen de betrokken bestuurlijke partijen een zogenoemd voorkeursalternatief.

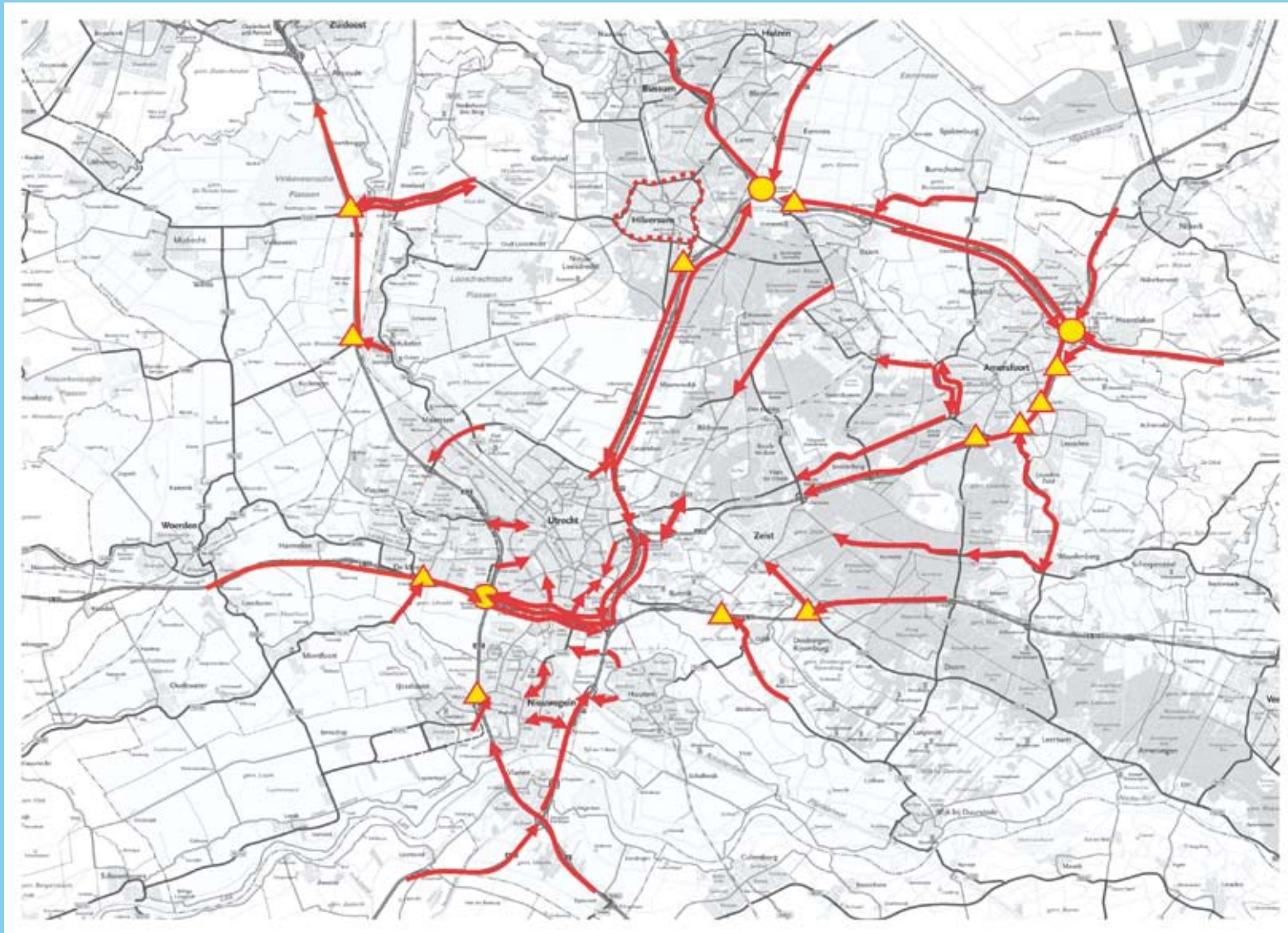
Fase 2:

Gedetailleerde uitwerking van het voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief uit fase 1 vormt het vertrekpunt voor verdere uitwerking in de tweede fase van de planstudie. Opnieuw met behulp van een milieueffectrapportage wordt het voorkeursalternatief (inclusief kansrijke varianten) dan preciezer ingevuld en worden zeer gedetailleerd de milieueffecten in kaart gebracht. Uiteindelijk worden de resultaten van fase 2 vastgelegd in een Ontwerp-Tracébesluit en een daaraan gekoppeld milieueffectrapport (MER). Na inspraak, overleg en advisering wordt vervolgens een definitief Tracébesluit genomen.

Figuur 6

Knelpunten ochtendspits op de wegen, knooppunten en aansluitingen in 2020 (als er niets gedaan wordt)



Bron: MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht (september 2006)

5 Tenslotte

De mobiliteit in de regio Utrecht staat onder druk en komt door de groei van het verkeer nog verder onder de druk te staan. Op dit moment gebeurt al veel, maar om de nagestreefde bereikbaarheid te realiseren, zijn veel extra maatregelen nodig. Uit de analyses blijkt dat alle mogelijke oplossingsrichtingen ingezet moeten worden: 'en-en' in plaats van 'of-of'.

Zorgvuldige, mede op mobiliteit afgestemde ruimtelijke ordening is noodzakelijk, evenals prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, verbetering van het openbaar vervoer en maatregelen voor het vrachtverkeer. Dat helpt, maar het is nog niet genoeg: in de regio Utrecht is uitbreiding van de capaciteit van de weginfrastructuur noodzakelijk om ook op de langere termijn een goede bereikbaarheid te bewerkstelligen voor zowel het regionale als het doorgaande verkeer.



Bronnen

1. Strategisch mobiliteitsplan (provincie Utrecht, december 2003).
2. Nota Mobiliteit (ministerie V&W, ministerie VROM, april 2006).
3. Eindrapport MIT-verkenning en netwerkanalyse regio Utrecht (bestuur regio Utrecht, ministerie V&W, provincie Utrecht & gemeenten, 2006).
4. Plan van aanpak pakketstudie (ministerie V&W, juni 2007).
5. Randstad Urgent (ministerie V&W, juni 2007).
6. Beoordelingskader pakketstudies Utrecht (projectorganisatie pakketstudies, december 2007).
7. Verder kijken dan de netwerkanalyse. Samenvatting aanvullende verkenningen (Programmabureau pakketstudies, mei 2008).
8. Voortgangsrapport kabinetsambities spoor (ministerie V&W, september 2008).
9. Programma hoogfrequent spoorvervoer (Samensporen – NS, ProRail en BRG, september 2008).
10. Initiatiefdocument corridor planstudie Utrecht - Arnhem (projectteam hoog-frequent spoorvervoer, september 2008).
11. Initiatiefdocument corridor planstudie Utrecht - 's-Hertogenbosch (projectteam hoogfrequent spoorvervoer, september 2008).
12. Structuurvisie Randstad 2040 (september 2008)
13. Notitie bestuurlijk overleg MIRT (programmabureau verder, oktober 2008).
14. Mobiliteitsaanpak. Veilig van deur tot deur (ministerie V&W, oktober 2008).
15. Voorstel voor het VERDER-pakket (Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad, november 2008).
16. Actieprogramma regionaal openbaar vervoer (ministerie V&W, november 2008).
17. Concept-ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (bestuurlijk overleg noordvleugel Utrecht, december 2008).
18. Het scheiden van de markt. Vraagontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, maart 2009).



130

13038

13858

V

13035

Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
m.m.v. Randstad Urgent en VERDER

www.verkeerenwaterstaat.nl
www.randstadurgent.nl
www.ikgaverder.nl

Kaarten

Rijkswaterstaat, VERDER, Carto

Fotografie

Hollandse Hoogte
VERDER, Stijn Decorte

Vomgeving

VormVijf, Den Haag

Drukwerk

Ando BV, Den Haag

juli 2009

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend



Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Verkeer en
Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.verkeerenwaterstaat.nl

Meer informatie:
T 0800 - 8051
www.postbus51.nl

Juli 2009 | VV