

PlanMER MOBILITEITSPLAN





**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together



provincie  Utrecht

Samenvatting

Samenvatting

Achtergrond

Provincie Utrecht stelt, als een uitwerking van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, de Mobiliteitsvisie 'verbinden, vernieuwen en versterken' en bijbehorend Mobiliteitsprogramma op.

De Mobiliteitsvisie geeft de lange termijn doelstellingen van de provincie op het gebied van mobiliteit weer tot 2028. Het Mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Hierin zijn projecten tot 2028 opgenomen. Dit zijn hoofdzakelijk projecten, waarover reeds een besluit is genomen of zelfs al zijn of worden uitgevoerd. Daarnaast zijn er nieuwe projecten tot 2028 benoemd. Na 2020 worden er geen grote provinciale infrastructurele investeringen meer verwacht. Het Mobiliteitsplan is de opvolger van het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht 2004-2020 (SMPU+).

Plan-m.e.r. procedure

De provincie Utrecht kiest er, los van een eventuele wettelijke verplichting, vrijwillig voor een procedure in het kader van plan-m.e.r. te doorlopen. Dit doet zij bewust omdat ze groot belang hecht aan het volwaardig meewegen van (potentiële) milieueffecten in de keuzes in het Mobiliteitsplan.

Het planMER brengt de verwachte effecten van de relevante voornemens uit het voorontwerp Mobiliteitsplan in beeld. De resultaten worden betrokken bij de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan. De inzichten geven mogelijk aanleiding voor herijking of nuancering van het voorontwerp.

Integraal onderdeel van dit planMER is een passende beoordeling, conform de Natuurbeschermingswet. Dit is nodig omdat significante gevolgen op Natura2000 gebieden als gevolg van de activiteiten uit het Mobiliteitsplan niet op voorhand zijn uit te sluiten.

Het Mobiliteitsplan

In het Mobiliteitsplan is beschreven op welke wijze de provincie haar mobiliteitsaanpak, samen met andere partijen, wil vormgeven. Er zijn 10 subdoelen met bijbehorend programma beschreven. De concrete doelen zijn:

- A. In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat bij beheer en onderhoud en herinrichting van

wegen voor een trajectgewijze aanpak wordt gekozen.

- B. Het totaal aantal voertuigverliesuren provinciale wegennet neemt af.
- C. Meer OV-reizigers zijn tevreden(er).
- D. Het OV-netwerk is efficiënter, omdat het vraaggericht is ingericht.
- E. Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen.
- F. In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets.
- G. Minder is beter: tussen 2013 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.
- H. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2028 op orde, logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers.
- I. Voorop staat dat men de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving wil voorkomen. Waar dat niet kan, wordt ingezet om de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren. Dit wordt gedaan vanuit een integrale aanpak door in een vroeg stadium de bodem-, water- en milieubasis-kwaliteiten (geluid- en luchtkwaliteit, externe veiligheid) en cultuurhistorie mee te nemen in het afwegingsproces.
- J. Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten.

Relevante projecten meegenomen in VKA

Niet alle projecten uit het Mobiliteitsprogramma zijn relevant voor dit planMER. Alleen projecten en verkenningen die mogelijk relevante effecten hebben, worden in het Voorkeursalternatief opgenomen en beoordeeld op effecten voor milieu en mobiliteit. In onderstaande tabel zijn alle projecten uit het programma getoetst op relevantie en is aangegeven welke projecten in het VKA zijn beoordeeld.

Relevante 'nieuwe projecten' voor VKA

		Milieurelevant	Omvang prov. investering	In VKA
A	Trajectaanpak			
	Trajectaanpak is onderdeel van toekomstige projecten	Concretisering in projecten niet bekend	Verweven in projecten	Nee
B	Voertuigverliesuren			
B1	Aanpassen N-wegen. <u>Zie 'lopende verkenningen' (hieronder)</u>	Ja	€ 40 miljoen	Ja
B2	N201 2e brugaanlanding:	Ja, positieve bijdrage doorstroming verwacht	€ 15 miljoen	Ja
C	Reizigerstevredenheid			
C1	Exploitatie DRIS	Ja, C1-C3 in samenhang. Positieve bijdrage OV-gebruik verwacht.	€ 8 miljoen	Ja, C1-C3 in samenhang
C2	OV-bureau Randstad en implementatie R-net			
C3	Proceskosten OV			
D	Openbaar vervoer			
D1	OV concessieverlening 2016 projectkosten	Ja, concessie beoogt duurzaam busvervoer. Milieuimpact verwacht.	€ 36 miljoen	Ja, deel concessie mbt duurzaam vervoer
D2	OV concessie vanaf 2017 exploitatiebudget			
D3	Aanbesteding regiotaxi projectkosten	Nee, D3-D4 geen significante milieueffecten verwacht	€ 25 miljoen	Nee
D4	OV exploitatiebudget tbv regiotaxi			
D5	Bijdrage OV MIRT-verkenning: netwerkontwikkeling	Betekenis verkenning nog te abstract/globaal	€ 60 miljoen	Nee
D6	Projectorganisatie Randstadspoor	Nee, idem D3-D4	€ 0.3 miljoen	Nee
E	Knooppunten			
E1	Fietsstallingen bij knooppunten	Ja, E1-E4 in samenhang. Positieve bijdrage fiets- en OV-gebruik verwacht.	€ 6 miljoen	Ja, E1-E4 in samenhang
E2	Opstellen/implementeren plan knooppuntontwikkeling			
E3	Basis knooppunten op orde brengen en houden			
E4	P+R verbetering trajectaanpak (plan opstellen)			
F	Fiets			
F1	Verbeteren provinciale fietspaden: verbreding 45 km	Ja, F1-F4 in samenhang. Positieve bijdrage fietsgebruik verwacht.	€ 80 miljoen	Ja, F1-F4 in samenhang
F2	Verbeteren parallelwegen (tbv fietscomfort, veiligheid)			
F3	Convenanten gemeenten: verbeteren hoofd fietsroutes			
F4	Verminderen oponthoud bij VRI's in beheer provincie			
G	Veiligheid			
G1	Subsidie gemeenten grensoverschrijdende knelpunten	Ja, G1-G8 in samenhang. Positieve bijdrage veiligheid verwacht.	€ 60 miljoen	Ja, G1-G8 in samenhang
G2	Innovatieve aanpak gedragsbeïnvloeding			
G3	Convenant 'Provincie Utrecht Verkeersveilig''			
G4	Oplossen verkeersveiligheidsknelpunten trajectaanpak			
G5	Quick Wins veiligheid en duurzaamheid			
G6	Gericht VerkeersToezicht: handhaving icm voorlichting			
G7	Verdieping landelijke campagnes			
G8	Implementeren Basis Kenmerken Wegontwerp			
H	Kwaliteitsnet Goederenvervoer			
H1	Procesondersteuning goederenvervoer	Nee, nu geen concrete projecten	€ 0.7 miljoen	Nee
H2	Monitoring externe veiligheid	Nee, geen significante milieueffecten	€ 0.3 miljoen	Nee
I	Kwaliteit leefomgeving			
I1	Oversteekbaarheid fauna	Ja, positieve bijdrage natuur verwacht	€ 2 miljoen	Ja
I2	SWUNG: opzetten, beheren geluidsregister	Nee, geen opgaven mbt geluidssituaties	n.v.t.	Nee
I3	Vervoer gevaarlijke stoffen: monitoring, implem. routes	Ja, positieve bijdrage veiligheid verwacht	n.v.t.	Ja
J	Vraag en aanbod			
J1	Regionale coördinatie gemeenten SWSR: ervaringen	Nee, geen significante milieueffecten verwacht	€ 3.5 miljoen	Nee
J2	Regelscenario's (ontwikkeling en implementatie)			
J3	Afstemmen wegwerkzaamheden			

Lopende verkenningen

Bij de 'lopende verkenningen (B1)' zijn alleen projecten meegenomen in het VKA waarbij de provinciale investeringsomvang > €3 miljoen bedraagt. Dit zijn:

B1. Lopende verkenningen	
1a	N210 - A2 extra investering VERDER maatregel
1b	N224-N226 voorkeursroute Heuvelrug (Bajonet)
1c	N226 spoortunnel Maarsbergen
1d	N228 Montfoort - A12
1e	N237 Soesterberg-Amersfoort (busbaan en fietstunnel)
1f	N237 Robuust wegennet N237-A28 Beter Benutten 33)
1g	N408 N409 Liesbosch - A12 zone N409 aansluiting rondweg Houten
1h	N411 Utrecht-Bunnik
1i	Bijdrage ongelijkvl. spoorkr. De batterijen Veenendaal
z	Geluidsreducerend asfalt

Trajectaanpak en VKA

Trajectaanpak wordt toegepast bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen. De provincie kiest voor de trajectaanpak omdat hiermee verschillende belangen gekoppeld kunnen worden aan bereikbaarheid. De ingrepen die binnen de 'trajectaanpak' gaan plaatsvinden, zijn op dit moment niet bekend (in tijd, plaats en inhoud). In het planMER kunnen deze toekomstige ontwikkelingen dus ook niet beoordeeld worden op milieueffecten. Deze ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van het VKA.

Wijze van beoordelen

De effecten van het VKA worden voor het peiljaar 2028 in beeld gebracht aan de hand van voor dit planMER relevante thema's en indicatoren. De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. In de referentiesituatie zijn alleen ontwikkelingen betrokken die een belangrijke impact (kunnen) hebben op de mobiliteits- of milieusituatie in provincie Utrecht. Het gaat zowel om ontwikkelingen die in provinciaal beleid zijn vastgelegd, als om projecten die onder bevoegdheid van andere overheden of in samenwerkingsverband (VERDER, Beter Benutten) worden uitgevoerd (bijvoorbeeld Ring Utrecht, Programma Hoogfrequent Spoor). De autonome ontwikkelingen als gevolg van provinciaal beleid betreffen de inmiddels gerealiseerde of in een ruimtelijk plan vastgelegde projecten uit het SMPU+ (de voorganger van het Mobiliteitsplan).

De 'lopende verkenningen' worden per indicator eerst individueel beoordeeld en vervolgens is een 'totaalscore' voor de indicator gegeven. Tot slot volgt een integrale score per thema.

Voor de 'nieuwe projecten' wordt direct één integrale score per thema gegeven. In deze score zijn de verschillende onderliggende indicatoren meegewogen. Hiervoor is gekozen omdat de 'nieuwe projecten' dusdanig abstract/globaal zijn, dat een beoordeling met meer detail op diverse indicatoren niet mogelijk is.

De effecten

In onderstaande tabel zijn de effectscores op alle thema's/ indicatoren samengevat. Te zien zijn de effectscores per project én de totaalscores voor zowel de 'lopende verkenningen' als de 'nieuwe projecten'.

Lopende verkenningen

Een deel van de lopende verkenningen heeft naar verwachting enkel positieve effecten. Dit geldt voor projecten 1a, 1c, 1d, 1h, 1i en z. De positieve effecten hebben voornamelijk betrekking op een verbetering voor de voertuigverliesuren, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een enkel project heeft ook positieve effecten op andere aspecten; zoals project 1c op natuur, water/bodem en belevingswaarde landschap en project z op geluid.

Projecten 1e en B2 hebben naar verwachting de meeste (kans op) negatieve effecten. Bij project 1e gaat het om mogelijke effecten op natuur, LCA-waarden¹, belevingswaarde en geluid. Project B2 heeft daarnaast ook mogelijk een relevant effect op luchtkwaliteit.

Projecten 1b, 1f en 1g hebben alleen een mogelijk negatief effect op de belevingswaarde landschap (1b ook op LCA-waarden).

De negatieve effecten op LCA-waarden en belevingswaarde landschap bij projecten 1b en 1e zijn te verkleinen of voorkomen. Of effecten voorkomen of niet, is afhankelijk van de exacte (vervolg)uitwerking van de projecten.

¹ LCA-waarden = Landschappelijke, cultuurhistorische of archeologische waarden

Nieuwe projecten

Op basis van de huidige kennis over de nieuwe projecten (de meeste projecten zijn enkel nog op hoofdlijnen beschreven) zijn deze in dit planMER neutraal en op een aantal aspecten positief gescoord. Binnen de thema's 'Klimaat' en 'Behoud biodiversiteit' scoren de projecten D1-D2 positief, waarbij wel het uitgangspunt is dat de OV-concessies in schone bussen voorzien. Binnen het thema 'Bescherming onder-/bovengrond' scoren projecten F1-F4 positief. Binnen het thema 'Gezonde en veilige leefomgeving' hebben de projecten D1-D2, E1-E4, F1-F4 en G1-G8 een positief effect. Tot slot hebben binnen het thema 'Sterk vestigingsklimaat' de projecten C1-C3 en E1-E4 naar verwachting een positief effect. De nieuwe projecten leiden op het eerste oog niet tot negatieve milieu- en mobiliteitseffecten.

Mate van doelbereik

De projecten binnen het Mobiliteitsprogramma dragen in zijn algemeenheid in belangrijke mate bij aan het bereiken van de doelen van het Mobiliteitsplan. Voor een aantal doelen is de verwachting echter dat, mede door de geringe beoogde provinciale investeringsomvang, de mate van doelbereik beperkt zal zijn. Dit geldt voor de doelen E, I en J.

Gevoeligheidsanalyse

Naast het VKA is in een gevoeligheidsanalyse een 'Wat-als scenario' getoetst. In dit scenario is rekening gehouden met de situatie dat een aantal majeure projecten (met een belangrijke invloed op de mobiliteitssituatie in de provincie) niet, of niet binnen de planperiode, worden gerealiseerd. Dit is gedaan voor de Ring Utrecht (RU) en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU).

Alleen project 1g (N408/N409 Liesbosch – A12 zone en aansluiting rondweg Houten) en project 1h (N411 Utrecht – Bunnik) hebben een relevante relatie met de RU. In het scenario dat de RU niet doorgaat, wordt de verkeersdruk op (onder andere) deze twee trajecten groter. Het onderliggend wegennet vangt immers (vooral in de spitsen) een deel van het toenemend verkeer op de Ringweg op. De toenemende verkeersdruk vergroot de huidige knelpunten/ opgaven op deze twee trajecten (respectievelijk doorstroming, veiligheid). Dit heeft een negatief effect op het doelbereik van deze projecten. De verwachting is niet

dat deze verkeerstoename significant andere/meer negatieve milieueffecten heeft.

De conclusie is dat het effect van niet doorgaan van RU/NRU op de projecten in het Mobiliteitsplan naar verwachting niet erg groot zal zijn.

Het niet doorgaan van RU/NRU heeft uiteraard een veel bredere impact (dan alleen op de projecten in het programma van het Mobiliteitsplan). Het niet doorgaan van RU/NRU betekent hoogstwaarschijnlijk dat er omvangrijke problemen voor de verkeersafwikkeling in de regio ontstaan (of bestaande problemen groter worden). De autonome groei van het verkeer in de regio wordt immers, in plaats van opvang voor een groot deel op de Ringweg, 'afgewenteld' op het onderliggende wegennet in én in een brede band rond de stad Utrecht. Naast knelpunten ten aanzien van verkeersafwikkeling, geeft dit naar verwachting ook negatieve effecten op aspecten als geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van economisch kerngebied Utrecht.

Wat als scenario' ruimtelijke ontwikkeling

Er is ook gekeken naar de eventuele effecten op de projecten in het Mobiliteitsplan, in het scenario dat geplande grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen toch niet doorgaan. In het kort wordt hieronder aangegeven welke grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen invloed hebben op de 'lopende verkenningen' uit het Mobiliteitsplan. De exacte invloed op de projecten is nu niet te bepalen. Het overzicht heeft vooral een signalerende functie.

Grootschalige ruimtelijke ontwikkeling	Involed op 'lopende verkenning' Mobiliteitsplan
Woningbouw Rijnenburg	1a. N210-A2 extra investering VERDER 1d. N228 Montfoort – A12
Woningbouw Odijk-West	1h. N411 Utrecht-Bunnik
Woningbouw Woudenberg en werklocatie Oostzijde Maarsbergen	1b. N224-N226 voorkeursroute Heuvelrug 1c. N226 spoortunnel Maarsbergen
Werklocatie Het Klooster en Meerpaal	1g. N408 N409 Liesbosch – A12 zone en N409 aansluiting rondweg Houten
Overige woningbouw-projecten	Geen significant effect op projecten Mobiliteitsplan

Aanbevelingen

Vanuit het planMER worden aanbevelingen gedaan ten behoeve van de besluitvorming rond het Mobiliteitsplan en de nadere uitwerking van onderdelen in het vervolg. De aanbevelingen zijn:

- Betrek het planMER, en de geleverde inzichten in de effecten op milieu en mobiliteit, bij de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan. Beschrijf daarin en bij de uitwerking daarvan, hoe het planMER is betrokken.
- 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.
- Overweeg bij de uitwerking van onderdelen en vervolgonderzoek alternatieve oplossingen en effecten hiervan onderling af te wegen om tot weloverwogen integrale besluiten te komen.
- 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.
- Zorg voor een goede monitoring van de uitvoering van het Mobiliteitsplan en de effecten en maak tussentijdse evaluaties.

- Evalueer in ieder geval als het scenario zich voordoet dat een majeure ontwikkeling (mobiliteit-gerelateerd) 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.





Provincie Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

T 030 25 89 111