



provincie :: Utrecht

# Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 "Op weg naar groei"



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	2
1.1	Aanleiding .....	2
1.2	Van visie naar programma.....	2
1.3	Huidige situatie en ontwikkelingen.....	4
1.4	Besluitvorming.....	4
1.5	Leeswijzer.....	6
2.	Samenhang opgaven, trends en ontwikkelingen.....	7
2.1	Bereikbaarheid in relatie tot andere provinciale programma's.....	7
2.2	Mobiliteit in relatie tot (plannen van) regionale partners .....	9
2.3	Huidige bereikbaarheid in beeld.....	10
2.4	Belangrijke trends en ontwikkelingen .....	12
3.	Ambitie en aanpak .....	20
3.1	Mobiliteitstransitie naar gezond en duurzaam gedrag.....	21
3.2	Inzetten op een mobiliteitstransitie .....	23
3.3	Centrale mobiliteitsthema's als uitwerking van het bereikbaarheidsbeleid.....	26
4.	Publieke mobiliteit .....	28
4.1	Actielijn: versterken en koesteren netwerk .....	32
4.2	Actielijn: duurzaam concessie management.....	35
4.3	Actielijn: aantrekkelijke knooppunten.....	37
4.4	Actielijn: duurzaam beheer en realisatie van OV-infrastructuur.....	39
5.	Gezonde en veilige mobiliteit.....	40
5.1	Actielijn: meer fietsen over een sterk netwerk.....	41
5.2	Actielijn: veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag.....	44
5.3	Actielijn: samen gezonde groei bereikbaar maken.....	46
5.4	Actielijn: verschonen mobiliteit.....	51
6.	Infrastructuur en benutten.....	53
6.1	Actielijn: betere benutting van regionale netwerken .....	54
6.2	Actielijn: versterken netwerken .....	57
6.3	Actielijn: duurzame realisatie van infrastructuur.....	60
6.4	Actielijn: duurzaam beheer van infrastructuur.....	63
7.	Begroting .....	67
8.	Monitoring en evaluatie.....	69
	Bijlage I – Indicatorentabel.....	72
	Bijlage II - Gegevenstabellen bij figuren.....	79

# 1. Inleiding

Het Utrechtse provinciale programma over duurzaam, gezond en veilig bereikbaar noemen we het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma, afgekort het Ontwerp BBP.

## 1.1 Aanleiding

Voor iedereen is het essentieel dat wonen, werk, school, winkels, recreatie, ontmoeting en sport gemakkelijk bereikbaar zijn. Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor een goed functionerende samenleving en biedt ons de kans om onszelf te ontplooiën en te ontspannen. Het is belangrijk dat mensen elkaar eenvoudig kunnen ontmoeten. Door slimme ruimtelijke inrichting én goede mobiliteitsvoorzieningen helpt de provincie Utrecht om dit mogelijk te maken.

Het is belangrijk om ons beleid op het gebied van bereikbaarheid in samenhang met andere opgaven te bekijken. Het aantal inwoners in onze provincie zal voorlopig blijven groeien en we hebben een grote woningbouwopgave, die is vastgelegd in een Woondeal per regio. Dit houdt in dat er voor 2030 83.500 nieuwbouwwoningen moeten worden gebouwd. Bovendien zien we dat het drukker wordt op fietspaden, knooppunten, het spoor en de weg. Dit leidt tot vertragingen, ongemak voor de reiziger en onveilige situaties op de weg. Uitbreiden en verbreden is lang niet altijd mogelijk. Naast ruimte voor wonen, werken en recreëren is er ook ruimte nodig voor het nemen van maatregelen tegen klimaatverandering en het opwekken van duurzame energie.

De provincie staat voor een transitieopgave als het gaat om woningbouw, klimaatadaptatie, energie, mobiliteit, sociale inclusie en gezondheid voor iedereen. Mobiliteitsoplossingen kunnen hier een bijdrage aan leveren en doen meer dan alleen het oplossen van doorstromingsknelpunten. Ze dragen bij aan meerdere doelen tegelijk. Het is niet langer voldoende om dingen binnen het bestaande mobiliteitssysteem te verbeteren; het systeem heeft een grote verandering (transformatie) of zelfs een systemsprong nodig. Samen met onze landelijke en regionale partners streven wij hiernaar.

Met voorliggend Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 zetten wij in op:

- Een goede, betaalbare en duurzame bereikbaarheid in een verkeersveilige omgeving; én
- Een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving met gezonde inwoners.

## 1.2 Van visie naar programma

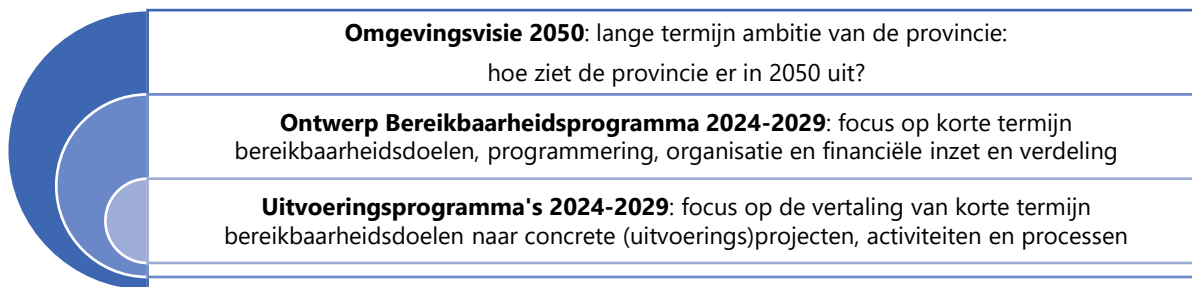
Het provinciale programma voor het thema duurzaam, gezond en veilig bereikbaar uit de Omgevingsvisie noemen we het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. We kiezen er bewust voor om bereikbaarheid centraal te stellen en niet mobiliteit. Het gaat namelijk niet om de beweging zelf, maar om het mogelijk maken van het doel van de beweging.

Het programma vertaalt lange termijn ambities uit de Omgevingsvisie naar concrete doelen voor mobiliteit en bereikbaarheid voor de periode 2024-2029 (zie figuur 1). Het bepaalt de koers voor de komende zes jaar en biedt inzicht in onze aanpak en de verdeling van de financiën op hoofdlijnen.

De hoofdambitie in de Omgevingsvisie zijn een combinatie van:

- Een **goede bereikbaarheid**;
- Een **gezonde** en **veilige bereikbaarheid**;
- Een **duurzame bereikbaarheid**.

In de uitvoering van het bereikbaarheidsbeleid staan deze drie ambities altijd centraal.



*Figuur 1 - Positionering BBP t.o.v. de Omgevingsvisie en Uitvoeringsprogramma's.*

Binnen deze drie ambities zet dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma in op het vervolg van het Mobiliteitsprogramma voor 2019-2023. Daarin zijn we begonnen met het bevorderen van een duurzaam mobiliteitssysteem waarin we het gebruik van de fiets en het OV stimuleren. Op die manier kunnen we ervoor zorgen dat de Utrechtse regio niet dichtslibt en de 'Draaischrijf van Nederland' (de Utrechtse regio als spil van Nederland) in beweging blijft. Met dit nieuwe Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma blijven we dat doen, maar leggen we meer nadruk op de bereikbaarheid van voorzieningen en minder op de prestaties van verschillende vervoersnetwerken, zoals het OV of de weg. Ook zetten we meer in op integrale sturing op overkoepelende doelen, wat betekent dat we niet alleen bereikbaarheid, maar ook andere doelstellingen proberen te behalen. Dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma vormt de basis voor verschillende uitvoeringsprogramma's, waarin concrete acties, activiteiten en projecten staan.

Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma geeft richting en invulling aan bestaande beleidskaders voor bereikbaarheid. Deze kaders zijn gebaseerd op de Omgevingsvisie en aanvullende bereikbaarheidskaders. Denk aan het OV-netwerkperspectief en het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040. Ook zijn er relevante landelijke en regionale beleidskaders, zoals het Klimaatakkoord en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets en gezamenlijke kaders van Rijk en regio. Kader 1 geeft een aantal voorbeelden van deze richtinggevende kaders voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.

***Kader 1: Voorbeelden van richtinggevende kaders voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma***

- **Landelijke kaders:** o.a. Klimaatakkoord, Contourennota Mobiliteitsvisie ministerie Infrastructuur en Waterstaat. Landelijk Toekomstbeeld OV, Nationaal Toekomstbeeld Fiets.
- **Provinciale kaders:** o.a. Omgevingsvisie 2050, OV-netwerkperspectief 2030-2040, Nota van Uitgangspunten aanbesteding ov-concessies, Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040, visie Circulaire Samenleving, Regionale Programmering Wonen en Werken.
- **Gezamenlijk kaders Rijk/Regio:** o.a. NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht- Amersfoort, Utrecht Nabij, Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal, Mobiliteitsstrategie U Ned.
- **Regionale kaders:** o.a. Regionaal Toekomstbeeld OV, Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

De opgaven op het gebied van bereikbaarheid zijn ook verwoord in het coalitieakkoord "Aan de slag voor Utrecht". Dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma geeft invulling aan de visie en ambities uit dit coalitieakkoord.

De rol van de provincie als middenbestuur en de samenwerking met Rijk, gemeenten, vervoerders, reizigers en andere stakeholders heeft een prominente plek in dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Alleen door nauwe samenwerking en coproductie maken we samen het verschil en zijn we in staat om de steeds complexere opgaven in de regio het hoofd te bieden.

### 1.3 Huidige situatie en ontwikkelingen

Onze provincie is een regio waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren. Het is een van de belangrijkste economische groeicentra van ons land en mede dankzij de centrale ligging en rijke cultuurhistorie dé ontmoetingsplek bij uitstek. En dat willen wij zo houden. Wij willen dat de provincie Utrecht het groene, gezonde en slimme middelpunt van Nederland blijft, ook in 2050. Om dat te realiseren staan we voor een flink aantal uitdagingen.

- Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen groeit. Ook de samenstelling van huishoudens verandert. Daardoor is er behoefte aan meer en andere woningen. We willen de woningbouw versnellen en zorgen voor voldoende betaalbare woningen. Het is echter complex om dit te bereiken vanwege randvoorwaarden als bereikbaarheid, stikstofreductie, voldoende groen, het uitgangspunt 'water en bodem sturend', de beschikbaarheid van grondstoffen en economische ontwikkelingen als inflatie. Dit vraagt om een samenhangende aanpak.
- De verkeers- en vervoersnetwerken komen onder spanning te staan door de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Daardoor zijn er immers steeds meer mensen die zich willen verplaatsen. Een goede bereikbaarheid voor bewoners én logistieke partijen is een belangrijke voorwaarde voor een gezonde en veilige leefomgeving. Om bereikbaar te blijven, investeren we in samenhangende en passende mobiliteitsoplossingen, zodat we deze groeiende mobiliteitsbehoefte kunnen faciliteren.
- Het klimaat verandert. Dat vraagt om aanpassingen van de omgeving, maar ook om gedragsverandering en maatregelen die de omvang en snelheid van de opwarming van de aarde beperken. In het Klimaatakkoord is afgesproken de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hiervoor is een integrale en versnelde aanpak nodig. Ook zullen we maatregelen moeten nemen om met de gevolgen van klimaatverandering om te gaan (klimaatadaptatie).
- Nederland heeft afspraken op zowel nationaal als internationaal niveau gemaakt om natuur-, water- en klimaatdoelstellingen te realiseren. De focus ligt op drie belangrijke doelen: 1) het herstellen van biodiversiteit, 2) het verbinden van natuurgebieden, en 3) het bevorderen van toekomstbestendige en rendabele landbouw, met speciale aandacht voor het behoud van leefbaarheid en economische vitaliteit. De uitvoering van deze doelen vereist een leidende rol van de provincie met een gebiedsgerichte aanpak in het landelijk gebied;

Het is duidelijk dat bovenstaande opgaven niet op zichzelf staan. Er zijn ook andere provinciale doelstellingen die meespelen. Bovendien is ons grondgebied te klein om alles wat ruimte nodig heeft, zoals wonen, werk, mobiliteit en recreatie, apart van elkaar te regelen. De uitdaging is om deze functies te combineren. Voor het thema mobiliteit en bereikbaarheid betekent dit dat we een mobiliteitssysteem nodig hebben dat efficiënt met ruimte omgaat en samenhangt met de keuze voor nieuwe woon- en werklocaties. Daarvoor is ander reis- en vervoersgedag nodig op een ander schaalniveau. Kortom, het gaat om een overgang naar gezondere en duurzame vormen van vervoer. In dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma staat beschreven hoe we deze grote verandering en schaa sprong verder willen aanpakken.

### 1.4 Besluitvorming

In deze paragraaf beschrijven we het proces van besluitvorming en de manier waarop wij stakeholders hebben geraadpleegd.

#### Participatie en communicatie

In overeenstemming met de Omgevingsvisie is bij het opstellen van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma een participatietraject doorlopen. We hebben informatie opgehaald in bijeenkomsten, door middel van enquêtes en door interviews met bewoners en professionals.

Als basis is de Leidraad Participatie van de provincie Utrecht gebruikt. Hiermee wil de provincie bijdragen aan de kwaliteit en inclusiviteit van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. In de volgende alinea is beschreven hoe belanghebbende organisaties en inwoners zijn betrokken.

#### Proces met belanghebbende organisaties

Tijdens verschillende bijeenkomsten hebben we overheden, de OV-sector en belangenorganisaties geïnformeerd en gevraagd om input te leveren voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Dit begon met een brede stakeholderbijeenkomst in juni 2022, waarbij de partijen werden geïnformeerd over het proces en het doel van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Vervolgens konden zij zich opgeven voor twee werksessies in september 2022.

Tijdens de eerste werksessie is het gesprek gevoerd over 'goede provinciale bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid'. In de tweede werksessie stond 'gezonde en duurzame bereikbaarheid' centraal. In maart 2024 is een derde brede stakeholderbijeenkomst gepland om alle partijen te informeren over de conceptinhoud van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.

#### Proces met inwoners

Inwoners zijn op twee manieren betrokken. Eerst is er een online enquête gehouden om te inventariseren welke bereikbaarheidsthema's er leven en welke verwachtingen zij hebben bij het toekomstig mobiliteitsbeleid. Om de beelden uit de enquête meer te verdiepen zijn medewerkers van de provincie vervolgens op vier verschillende locaties met inwoners in gesprek gegaan. Om een divers publiek te kunnen spreken, is er gekozen voor locaties met een ander geografisch- en inwonersprofiel: zowel oost als west en zowel stedelijk als meer landelijk (Veenendaal centrum, Oudewater (markt), Utrecht Science Park en Amersfoort Eemplein). Daarbij hebben meer dan honderd bewoners op een speelse en interactieve manier vragen beantwoord.

#### Inspiraakprocedure

Tijdens de totstandkoming van dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma hebben we veel partners betrokken. Om te toetsen of we ook alle opmerkingen en suggesties goed hebben verwerkt, en om ook andere stakeholders de kans te geven te reageren, heeft het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zes weken ter inzage gelegen. Zo heeft iedereen de gelegenheid gehad om een zienswijze in te brengen. De reacties op de zienswijzen hebben wij verwerkt in een Nota van Beantwoording en vervolgens in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma.

#### Vaststellen van het programma

Dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie. In aanloop naar vaststelling vond op verschillende momenten afstemming plaats met Provinciale Staten. Zo heeft een dialoogsessie met de Statenleden plaatsgevonden en is het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma besproken in de Statencommissie voor Mobiliteit & Milieu.

De scope van het programma valt onder de Omgevingsvisie en andere relevante provinciale kaders die door Provinciale Staten zijn vastgesteld. De financiële kaders van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma worden door Provinciale Staten vastgesteld via de reguliere planning- en control cyclus van de provincie.

#### Milieueffectenrapportage (m.e.r.)

Voor de Omgevingsvisie en de (interim) Omgevingsverordening is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld. Hierin zijn de effecten van het nieuwe beleid uit de Omgevingsvisie op het milieu en leefomgeving in beeld gebracht. Het planMER en de Omgevingsvisie zijn kaderstellend voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.

Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma bevat geen nieuw beleid en nadere kaderstelling voor activiteiten die op grond van het Omgevingsbesluit MER-plichtig zijn en bevat ook geen nadere kaders of maatregelen die significante effecten op Natura 2000-gebieden kunnen hebben. Het is daarom niet nodig om voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma een (aanvullende) planMER uit te voeren.

## 1.5 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk beschrijft de maatschappelijke opgaven waar de provincie voor staat en hoe dit te maken heeft met bereikbaarheid en mobiliteit. Hoofdstuk 3 gaat in op de strategie die we volgen om de opgaven en uitdagingen voor ons mobiliteitssysteem in samenhang met andere doelstellingen te faciliteren. Het geeft inzicht in de belangrijkste ambities voor de komende jaren. Hoofdstuk 4, 5 en 6 vormen de kern van wat we de komende jaren gaan doen en wat onze rol hierin is. Hoofdstuk 7 bevat de begroting voor de periode 2024-2029. We sluiten dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma af met het hoofdstuk 'Monitoring en evaluatie' waarin we aangeven hoe we de ambities en doelen uit dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma meten.

## 2. Samenhang opgaven, trends en ontwikkelingen

De provincie is één van de snelst groeiende stedelijke regio's van ons land. In 2050 verwachten we dat het aantal inwoners met 7 procent zal zijn gegroeid ten opzichte van 2022 en dat de werkgelegenheid met 100.000 extra banen zal zijn toegenomen. Deze groei brengt uitdagingen met zich mee. We moeten met aandacht voor de bestaande kwaliteiten van Utrecht een antwoord vinden op ingrijpende, complexe, en dringende uitdagingen. Bereikbaarheid voor inwoners, bezoekers en logistieke dienstverleners is daarvan een belangrijk onderdeel.

In onze eigen Omgevingsvisie zien we een grote stapeling van opgaven die vragen om een gezamenlijke en integrale aanpak. Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de belangrijkste opgaven voor de provincie en de bijbehorende uitdagingen voor bereikbaarheid en mobiliteit. Ook gaan we in op de relatie tussen het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma en het beleid van regionale partners. Vervolgens geven we een toelichting op de huidige bereikbaarheid en de belangrijkste trends en ontwikkelingen voor de bereikbaarheid.

### 2.1 Bereikbaarheid in relatie tot andere provinciale programma's

De centrale opgave in de Omgevingsvisie is om een gezonde en veilige leefomgeving in de provincie Utrecht te beschermen en te ontwikkelen. Met zeven beleidsthema's wordt richting gegeven aan die centrale opgave (Figuur 2). Eén van deze beleidsthema's is 'duurzaam, gezond en veilig bereikbaar' en vormt het kader voor dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Maar uiteraard hebben bereikbaarheid en mobiliteit sterke raakvlakken met de andere beleidsthema's, die worden uitgewerkt in andere provinciale programma's. Er is een nadrukkelijke wisselwerking tussen de programma's, zodat ze elkaar helpen en versterken om de provinciale opgaven te verwezenlijken.

Deze paragraaf geeft aan welke raakvlakken er zijn tussen het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma en andere provinciale programma's. Dit doen we voor de drie beleidsthema's die de sterkste relatie hebben met bereikbaarheid:

- Stad en land gezond
- Vitale steden en dorpen
- Duurzame energie

Ook de andere beleidsthema's hebben een relatie met bereikbaarheid, maar voor dit hoofdstuk in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma voert het te ver om die uitgebreid te beschrijven. Als er relaties zijn, worden deze in de volgende hoofdstukken bij de verschillende inhoudelijke aspecten wel beschreven.



Figuur 2 - De zeven beleidsthema's in relatie tot 'Een Gezonde en Veilige Leefomgeving'.

#### Beleidsthema 'Stad en land gezond'

In het beleidsthema 'Stad en land gezond' heeft de provincie diverse ambities: het bevorderen van een gezonde leefomgeving, het bevorderen van een veilige inrichting van de leefomgeving, het versterken van de onderlinge relatie tussen 'stad' en 'land', het scheppen van condities zodat een goede recreatieve structuur wordt behouden en versterkt en het bevorderen van een inclusieve samenleving. Vanuit het beleidsthema 'duurzaam, gezond en veilig bereikbaar' wordt bijgedragen aan 'Stad en land gezond' door het inrichten van een samenhangend hoofdnetwerk voor fietsers. Dit zorgt voor verbinding van woon-, werk- en leefgebieden met recreatiegebieden, landschappen en natuurgebieden.



Verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit dragen bij aan een veilige en gezonde leefomgeving, maar ook aan minder geluidsoverlast door het verkeer. Een mobiliteitstransitie die fietsen, lopen en gebruik van OV stimuleert, draagt bij aan gezond gedrag.

#### Beleidsthema 'Vitale steden en dorpen'

In het beleidsthema 'Vitale steden en dorpen' staat onder meer de opgave van de woningbouw centraal. De provincie heeft hiervoor met Rijk en gemeenten woondeals afgesloten. De behoefte aan meer woon- en werkgebieden vraagt niet alleen om een grote inspanning om deze locaties te realiseren, maar ook om deze duurzaam bereikbaar te maken. De Omgevingsvisie heeft de ambitie om de ontwikkeling van wonen en werken vooral te laten plaatsvinden binnen steden en dorpen en zoveel mogelijk rondom de knooppunten. Dit past bij het principe van nabijheid en duurzame bereikbaarheid en is conform het Provinciaal Programma Wonen en Werken. Het beleidsthema 'Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar' draagt hieraan bij door in te zetten op een schaa sprong voor OV en fiets. Bovendien wordt de (weg)infrastructuur uitgebreid om woon- en werkgebieden toegankelijk te maken en te verbinden.

Ook het versterken van een regionale circulaire economie is een belangrijke ambitie in het beleidsthema 'Vitale steden en dorpen'. Vanuit het beleidsthema 'Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar' kan hieraan worden bijgedragen door circulair beheer, onderhoud en aanleg van de provinciale infrastructuur en het stimuleren van regionale en landelijke ontwikkelingen in de grond-, weg-, en waterbouw. Daarnaast is goederenvervoer een belangrijk aspect om hierin mee te nemen. Een toenemende circulaire economie zal namelijk ook leiden tot alternatieve logistieke bewegingen. Denk aan toenemende retourstromen, servicelogistiek en vervoer over water.

#### Beleidsthema 'Duurzame energie'

De Omgevingsvisie schetst de ambitie om in 2050 een energieneutrale provincie te zijn. Dat betekent dat er net zoveel energie wordt opgewerkt als verbruikt, waardoor er per saldo geen extra energie nodig is. In de provincie Utrecht is mobiliteit een grote bron van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Volgens de CO<sub>2</sub>-verbruikersbenadering uit de Regionale Klimaatmonitor 2021 komt dit neer op ongeveer 43 procent van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in de provincie. Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma gaat daarom in op de overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame energie in de mobiliteit. Deze transitie kan spanning geven op het beleidsthema 'Duurzame energie'. Als er meer voertuigen komen die batterij-elektrisch zijn aangedreven, wordt er meer capaciteit van het elektriciteitsnetwerk gevraagd. Dit raakt de huidige problemen rondom netcongestie, waarbij er overbelasting van het netwerk dreigt op te treden. Het is daarom belangrijk om programma overstijgend op te trekken om de laadmogelijkheden voor bus, personenvervoer en goederenvervoer mogelijk te maken.

Er zijn ook overeenkomsten in de overgang naar waterstof-elektrische mobiliteit. Waterstof is een veelbelovende energiebron, vooral voor zwaar transport zoals vrachtwagens en schepen. Daarnaast kan het dienen als tussenstap wanneer de netcapaciteit beperkt is of er nog niet genoeg geschikte voertuigen zijn om het transport snel te verduurzamen.

Tot slot biedt de provinciale infrastructuur ook mogelijkheden voor het opwekken van hernieuwbare energie.

#### Overige beleidsthema's

De overige beleidsthema's uit de Omgevingsvisie, namelijk 'Klimaatbestendig en waterrobuust', 'Levend landschap, erfgoed en cultuur' en 'Toekomstbestendige natuur en landbouw', hebben ook raakvlakken met 'Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar.'

Denk aan het klimaatbestendig maken van de provinciale infrastructuur, de ruimtelijke spanning tussen het behoud van cultureel erfgoed en het ontsluiten van nieuwe woon- en werkgebieden, de inpassing van infrastructuur in het landschap, de uitstoot van stikstof en het behoud en versterken van de biodiversiteit. Alle opgaven doen een claim op de schaarse ruimte binnen de provincie. In 2023 heeft de provincie een Ruimtelijk Voorstel opgesteld waarin alle opgaven en hun impact op de ruimte in beeld zijn gebracht. Deze samenhang en integraliteit vormen een belangrijk uitgangspunt voor de bereikbaarheidsopgave. In het Ruimtelijk Voorstel is ook beschreven voor welke opgaven wij het Rijk nodig hebben.

## 2.2 Mobiliteit in relatie tot (plannen van) regionale partners

Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is het provinciaal bereikbaarheidsbeleid. Ook andere overheden met wie we samenwerken hebben hun eigen beleid. Om met de partners samen op te trekken en ons beleid op elkaar te laten aansluiten, hebben regio en Rijk gezamenlijke kaders ontwikkeld. Zo kunnen we integraal werken aan deze opgaven. Dit is onder andere gedaan in het NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht Amersfoort, de Mobiliteitsstrategie van U Ned (niet dekkend voor de hele provincie) en in de woondeals. Ook het beleid van omliggende provincies heeft een belangrijke relatie met het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma van de provincie Utrecht. Zo hebben we bijvoorbeeld de "Bereikbaarheidsagenda Foodvalley" in samenwerking met de provincie Gelderland (en gemeenten) vormgegeven. Op meer centrale thema's werken de provincies samen in interprovinciaal verband.

Naast samenwerking met (mede)overheden, werken we nauw samen met kennisinstellingen en de markt om onze doelen te realiseren. Denk aan grote bedrijven op bedrijventerreinen, ontwikkelaars in stadcentra, aanbieders van deelmobiliteit en (verkeers)educatie en vervoerders.

### Samen werken aan integrale oplossingen

Het is heel belangrijk om samen met andere overheden integraal aan de plannen te werken. Daarom werken we gezamenlijk aan de regionale planning voor woningbouw, werklocaties en bereikbaarheidsvoorzieningen. Wij zien het als onze taak om ervoor te zorgen dat het proces van regionale afstemming ervoor zorgt dat de vraag en het aanbod per regio en onderwerp in evenwicht is of wordt gebracht. Hierbij volgen we het principe 'lokaal wat kan, provinciaal wat moet'. Individuele beleidskeuzes kunnen invloed hebben op het totale mobiliteitssysteem, zoals parkeerbeleid, beleid voor verduurzaming van gemeenten, strategische herprioritering van het Rijk, of regionale ruimtelijke keuzes. De provincie bewaakt de samenhang. Dit doen wij als initiatiefnemer, facilitator, samenwerkingspartner, mede-ontwikkelaar/realisator of als verbinder. Als er verschillen zijn in de visie over hoe we belangrijke uitdagingen willen aanpakken, zoeken we de dialoog met elkaar.

### Strategische herprioritering Rijk op aanleg infrastructuur

Het spoornetwerk en het autonetwerk in de provincie Utrecht vervullen een belangrijke draaischijffunctie voor de (inter)nationale bereikbaarheid. Staat het verkeer in onze provincie vast, dan heeft heel Nederland hier last van. Onze provincie vormt immers de poort tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland. Dagelijks stappen op de stations Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal honderdduizenden treinreizigers in óf over op een andere trein.

De Rijkswegen lopen nu al tegen hun grenzen van capaciteit aan en dat wordt erger door de groei van inwoners en forenzen. Daarom zijn er de afgelopen jaren plannen gemaakt voor een aantal wegwitbreidingsprojecten. Maar deze projecten ondervinden hinder door de stikstofproblematiek, arbeidskrachte, inflatie en een tekort aan bouwmaterialen. Daarom heeft het Rijk een strategische herprioritering voor de wegenprojecten uitgevoerd. In plaats van te investeren in de aanleg van infrastructuur zet het Rijk nu een groot deel van het gereserveerde geld in voor onderhoud en renovatie van het wegen- en vaarwegenprogramma.

Dat houdt in dat het Rijk verbredingen en aanleg van een deel van de (vaar)wegen uitstelt. In onze regio betreft dit de geplande projecten Knooppunt Hoevelaken en de Noordelijke Randweg Utrecht.

Deze keuzes van het Rijk zijn van invloed op het totale bereikbaarheidsbeleid: Rijk en regio zullen andere maatregelen moeten nemen om de regio goed bereikbaar te houden. De precieze effecten van deze herprioritering op de specifieke MIRT-projecten in provincie Utrecht moeten nog duidelijk worden (zie ook kader 6 op pagina 49). Het is in ieder geval duidelijk dat dit de knelpunten in de regionale bereikbaarheid versterkt. In alle scenario's voor de berekeningen van de toekomstige bereikbaarheid is gerekend met de uitvoering van deze Rijksprojecten. Het effect van de herprioritering zal in 2024 worden verkend.

### 2.3 Huidige bereikbaarheid in beeld

In het rapport 'Brede welvaart en mobiliteit' van het Planbureau voor de Leefomgeving in 2021 staat:

"Mobiliteit is een middel. Het stelt mensen in staat om deel te nemen aan de samenleving, een boterham te verdienen, zich te ontplooiën, voor zichzelf en anderen te zorgen en sociale contacten te onderhouden. In mobiliteitsbeleid vanuit brede welvaartspectief staat zo niet de mobiliteit of het functioneren van het vervoerssysteem zelf centraal, maar hoe je met mobiliteit kunt bijdragen aan het welzijn van mensen, rekening houdend met de diversiteit aan aspecten die daarbij een rol kan spelen. Bijvoorbeeld in hoeverre een betere bereikbaarheid ook daadwerkelijk de toegang tot, en deelname aan, werk en voorzieningen voor verschillende groepen mensen vergroot, en daarmee kan bijdragen aan hun welzijn."

We kiezen er in dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma dan ook bewust voor om 'bereikbaarheid' centraal te stellen, en niet 'mobiliteit'. Het gaat niet om de beweging zelf, maar om het mogelijk maken van het doel van de beweging. In deze paragraaf gaan we in op de bereikbaarheid. De gezondheid, veiligheid en duurzaamheid komen in paragraaf 2.4 aan bod bij de trends en ontwikkelingen.

#### Wat is bereikbaarheid?

Er zijn verschillende manieren om de bereikbaarheid inzichtelijk te maken. Een veelgebruikte methode is het meten van de reistijd die nodig is om een bepaalde hoeveelheid werkplekken en voorzieningen vanaf woongebieden te bereiken, met behulp van verschillende vervoersmiddelen of combinaties daarvan. Veel factoren zijn van invloed op de bereikbaarheid, zoals de dichtheid en nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Hierdoor kan de bereikbaarheid nooit overal gelijk zijn en is mobiliteit niet altijd de oplossing voor bereikbaarheidsproblemen. De vestigingskeuzes van bedrijven of voorzieningen in kleine kernen kunnen niet altijd worden opgelost met bereikbaarheidsmaatregelen. De mate van bereikbaarheid zegt dus iets over de mogelijkheden van mensen om zich te verplaatsen en de kwaliteit van het mobiliteitssysteem. Het is een samenspel en een optelsom van ruimtelijke en sociaalgeografische factoren.

#### Bereikbaarheid passend bij het gebied

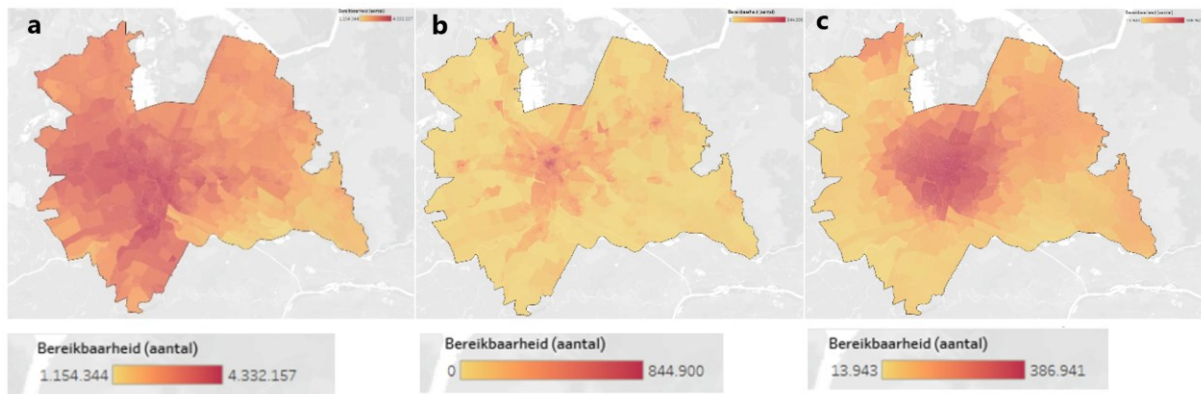
Bij een goede bereikbaarheid streven we niet voor elk gebied naar hetzelfde niveau. Plaatsen waar veel mensen dicht bij elkaar wonen en werken worden gekenmerkt door kortere afstanden (en dus ook vaak kortere reistijden voor reizigers) en een groter en meer divers aanbod aan reismogelijkheden en voorzieningen. Het is bijvoorbeeld niet realistisch om naar een gelijke bereikbaarheidskwaliteit te streven voor het stadscentrum van Utrecht in vergelijking tot het dorp Cothen. Voor goederenvervoer geldt dat in dichter bebouwde gebieden aanpassingen nodig kunnen zijn in het type vervoermiddel. Bijvoorbeeld omdat er voor leefbaarheid meer regels zijn ingesteld voor grote of zware vervoermiddelen. De mate van stedelijkheid (dichtheid) en de mate van bereikbaarheid zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Daarom streven we ernaar dat elke plek in de provincie Utrecht een goede bereikbaarheid heeft, die past bij de kenmerken van het gebied. Dit doen we enerzijds door gebieden met elkaar te vergelijken die een vergelijkbare stedelijkheid hebben. Anderzijds kijken we naar de minimale drempelwaarden voor de bereikbaarheid die iemand in de provincie minimaal moet hebben.

### Bereikbaarheid in beeld

In 2023 hebben we de bereikbaarheidsmaat uit de Omgevingsvisie doorontwikkeld. De bereikbaarheidsmaat focust op de bereikbaarheid van voorzieningen zoals arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen (voortgezet onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs) en detailhandel. In de analyses kijken we naar de *bereikbaarheidskwaliteit* van deze regionale voorzieningen en of de bereikbaarheid *gelijk verdeeld* is over vergelijkbare gebieden. Ook laat de maat zien of drempelwaarden overal worden behaald. Een voorbeeld hiervan is of iedereen binnen 45 minuten het voortgezet onderwijs kan bereiken. De bereikbaarheidsmaat geeft informatie over hoe goed plekken bereikbaar zijn en de verdeling ervan, maar het is geen harde maat. Het is een manier om problemen zichtbaar te maken, zodat we naar oplossingen kunnen zoeken. Daarmee heeft de maat een belangrijke rol in de uitvoering van ons beleid de komende jaren.

De bereikbaarheidsmaat laat zien dat de bereikbaarheid in de hele provincie Utrecht goed is. Dat geldt voor zowel arbeidsplaatsen als voor de bereikbaarheid van het voortgezet onderwijs. In de hele provincie zijn bijvoorbeeld 10.000 arbeidsplaatsen binnen 45 minuten te bereiken met alle modaliteiten (fiets, OV en auto). In geen andere provincie is de bereikbaarheid zo goed. Onze provincie dankt dit vooral aan de mate van nabijheid. De provincie Utrecht heeft veel arbeidsplaatsen, waarbij grote concentraties (Utrecht, Amersfoort) en kleinere concentraties (onder andere Veenendaal, Zeist, Nieuwegein en Woerden) verspreid liggen over de provincie of net buiten de provincie (Amsterdam, Uithoorn, Hilversum, Ede, et cetera). Figuur 3 laat zien dat er binnen de provincie en tussen modaliteiten wel verschillen zijn in het aantal te bereiken banen.



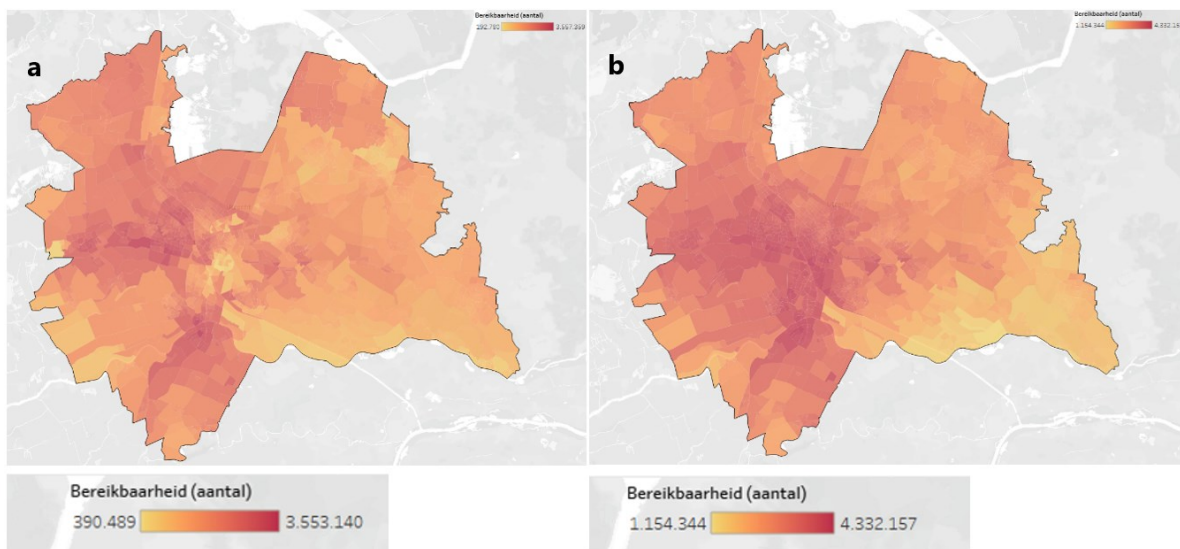
Figuur 3 - Aantal arbeidsplaatsen bereikbaar in 45 minuten per auto (a), OV (b) en fiets (c) volgens het provinciaal verkeersmodel Stravem.

De auto heeft vrijwel overal de beste bereikbaarheid. Alleen in gebieden, waar de grote rivieren zorgen voor een barrière, is het aantal te bereiken arbeidsplaatsen binnen 45 minuten minder. Voor fiets en OV zijn de verschillen tussen gebieden binnen de provincie wat groter. Dat is logisch, omdat het openbaar vervoer vanuit een landelijke omgeving een hogere reistijd heeft door voortransport (de reis naar een station of halte) en de reisafstand. Op de dilemma's hiervoor in het landelijk gebied wordt nader ingegaan in hoofdstuk 4 'publieke mobiliteit'.

In de stedelijke omgevingen liggen meer voorzieningen op fietsafstand, waardoor daar de bereikbaarheid per fiets beter is. Daarnaast zien we dat de fiets op sommige locaties meer last heeft van de zogenaamde barrièrewerking.

Barrières zoals snelwegen, rivieren, kanalen of het spoor zorgen dat de reistijd in verhouding groter is ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Hoofdstuk 5 'Gezonde en veilige mobiliteit' gaat hier nader op in. De bereikbaarheid met de auto wordt sterk beïnvloed door drukte op de weg. Zo zijn er vooral in het stedelijk gebied tijdens de spitsen tot tienmaal minder arbeidsplaatsen te bereiken binnen 45 minuten dan buiten de spits (Figuur 4). Buiten het stedelijk gebied is het effect van drukte veel minder groot.

Ook de bereikbaarheid met het OV kan afhankelijk zijn van het moment van de dag en de week. Zo is de bereikbaarheid met het OV in avonduren en op zondag minder vanwege een beperkte dienstregeling. In de spits is de bereikbaarheid met het OV juist weer hoger, vanwege de spitsdienstregeling.



Figuur 4 - Aantal arbeidsplaatsen bereikbaar in 45 minuten met de auto tijdens de ochtendspits (a) en buiten de spits (b) volgens het provinciaal verkeersmodel Stravem.

## 2.4 Belangrijke trends en ontwikkelingen

Diverse ontwikkelingen beïnvloeden de bereikbaarheid en het mobiliteitssysteem. In deze paragraaf gaan we op een aantal van deze trends en ontwikkelingen in, zonder daarbij uitputtend te willen zijn. Achtereenvolgens gaan we in op:

1. Groei van de mobiliteit;
2. Verandering van de mobiliteit;
3. Leefbaarheid en veiligheid;
4. Klimaat, energie en circulariteit.

### Groei van de mobiliteit

#### Groei van woningen en werkgelegenheid

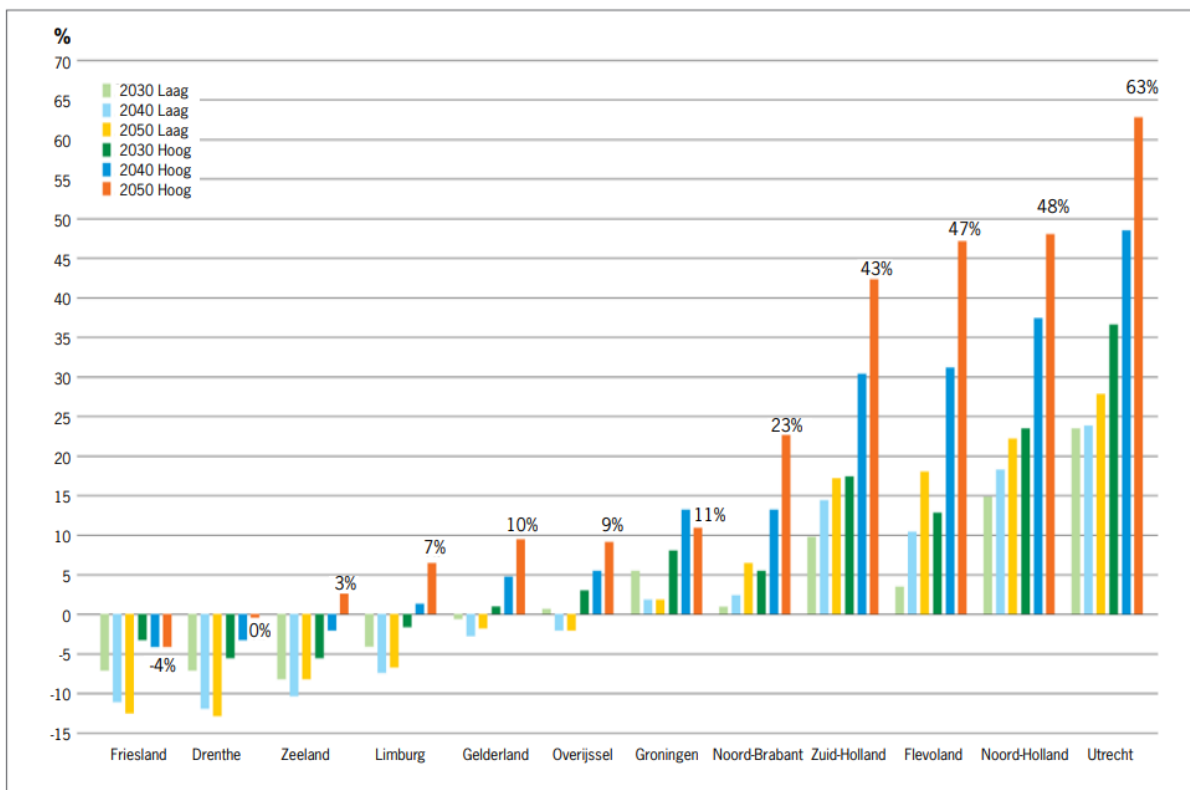
De aantrekkingskracht van de provincie zorgt de komende jaren voor een toename van het aantal reisbewegingen. Het grootste deel van de groei komt door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. Om volledig aan de vraag naar woningen te voldoen, zijn tussen 2022 en 2030 meer dan 83.500 nieuwe woningen nodig in de provincie Utrecht. Tot en met 2040 gaat het om 133.200 tot 165.700 woningen (Provinciaal Programma Wonen en Werken 2021). Qua verstedelijking zit de grootste groei, en daarmee ook de grootste uitdaging qua ruimte en bereikbaarheid, in de stedelijke regio's van Utrecht en Amersfoort. Naast de groei in inwoners neemt ook de werkgelegenheid naar verwachting met 100.000 banen tot 2050 toe.

Door de groei van inwoners en werkgelegenheid wordt een flinke toename van het aantal reisbewegingen voorspeld. De mobiliteitsstrategie U Ned (2022) voorspelt een toename van 38 procent in het aantal verplaatsingen in 2040 ten opzichte van het niveau in 2015. Als we geen gerichte maatregelen nemen, staat de bereikbaarheid daardoor flink onder druk. Veel vervoersnetwerken zitten namelijk nu al aan de grenzen van hun capaciteit. Dit geldt voor alle soorten vervoer: het weggennetwerk, het OV-systeem en het fietsnetwerk kunnen op onderdelen de vraag in de toekomst niet verwerken zonder maatregelen.

In 2021 publiceerde het Rijk de vierjaarlijkse integrale mobiliteitsanalyse. Daarin zijn prognoses opgenomen voor het OV in Nederland. Binnen de analyse is er gerekend met twee scenario's: WLO laag en WLO hoog. Hierdoor is er op twee verschillende manieren rekening gehouden met ontwikkelingen op het gebied van ruimte:

1. Ruimtelijke spreiding, bevolking en economische groei;
2. Mobiliteit, dus autobezit en autokosten, verandering van gedrag, e-bike en thuiswerken.

De prognose laat zien dat de provincie Utrecht evenals de andere Randstadprovincies sterk groeit wat betreft de vraag naar OV (Figuur 5). Zonder investeringen ontstaan knelpunten in zowel het spoornetwerk als het tram- en busnetwerk in de provincie Utrecht. Belangrijk is dat het hier om een lange termijn verwachting gaat. Nieuwe voorspellingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laten zien dat het aantal gereisde kilometers met het openbaar vervoer de komende jaren nog niet terug zal zijn op het niveau van vóór de coronapandemie (2019). Dit komt mede door thuiswerken, online vergaderen en thuisonderwijs.



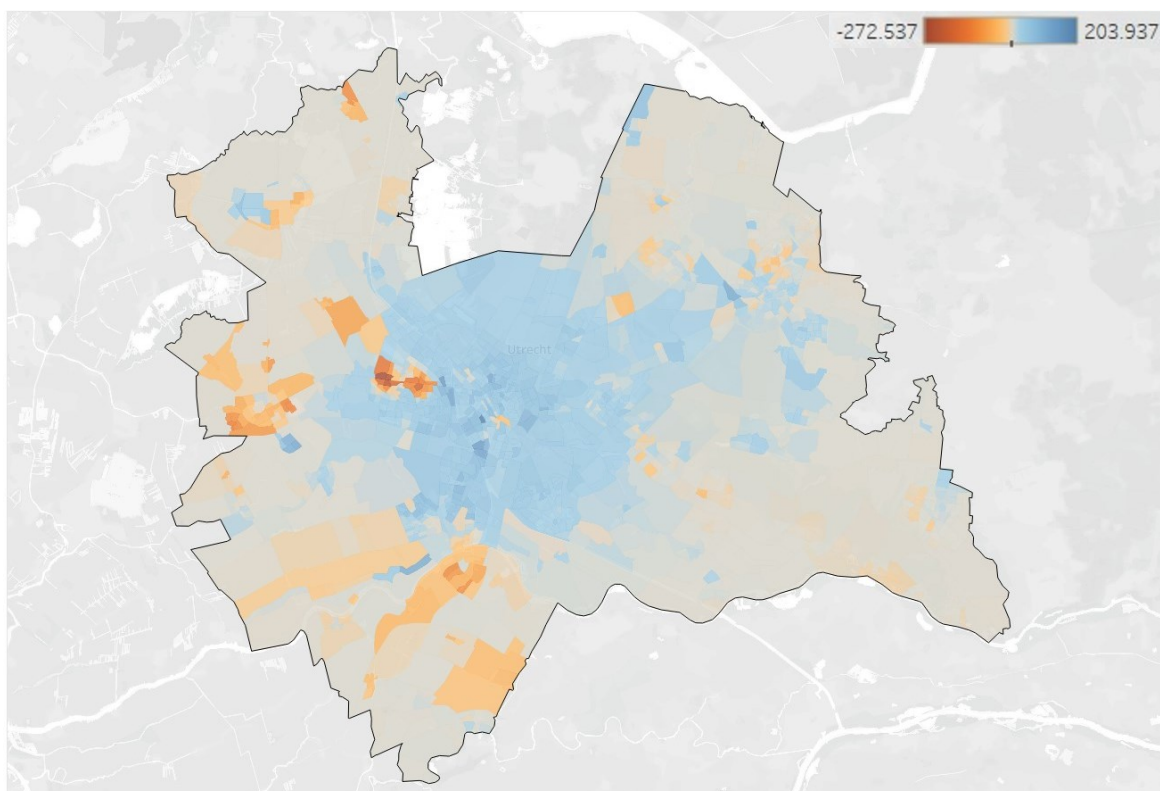
Figuur 5 - Verwachte groei OV in Nederlandse provincies in 2030, 2040 en 2050 volgens scenario's WLO laag en hoog.

Het regionaal beleid tot 2040 is erop gericht om de woningbouwopgave duurzaam bereikbaar te maken. Figuur 6 toont het verschil in bereikbaarheid voor openbaar vervoer en fiets tussen twee verschillende scenario's.

Het eerste scenario, genaamd "autonoom beleid", vertegenwoordigt de toekomstige situatie als er geen specifieke maatregelen worden genomen. In dit scenario worden de verwachte groei van banen en inwoners meegenomen, maar er zijn geen extra mobiliteitsmaatregelen geïmplementeerd.

Het tweede scenario, genaamd "regionaal beleid", vertegenwoordigt de toekomstige situatie als alle mobiliteitsmaatregelen vanuit het MO MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) worden uitgevoerd, inclusief de extra banen die deze maatregelen mogelijk maken. Dit scenario laat zien hoe de bereikbaarheid eruit zou zien als het regionale beleid volledig wordt geïmplementeerd.

Figuur 6 laat zien dat in grote delen van de provincie, en met name de gebieden waar de groei is gepland, de bereikbaarheid met OV en fiets aanzienlijk verbetert. Ook zijn er gebieden die er op basis van autonoom beleid in 2040 in bereikbaarheid op achteruit gaan. Dit zijn aandachtspunten in het beleid voor bijvoorbeeld verkenning van netwerkverbeteringen of doorstroommaatregelen.



*Figuur 6 - Verschil tussen autonoom beleid en de doorvoering van regionaal beleid in 2040 t.a.v. bereikbaarheid arbeidsplaatsen binnen 45 minuten met OV en fiets.*

In de Omgevingsvisie, het NOVEX Ontwikkelperspectief Amersfoort en de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen en Foodvalley is een strategie uitgewerkt om de groei van woningen en werkgelegenheid mogelijk te maken met een goede bereikbaarheid. Hoofdstuk 3 gaat hier nader op in.

#### Groei goederenvervoer

Door de groei van wonen en werken neemt ook de omvang van logistieke verkeersbewegingen toe. Ten eerste zorgt de bouw van woningen voor een grote stroom van bouwlogistiek naar de woningbouwlocaties. Maar ook de bevoorrading van winkels en werklocaties zorgt voor een groei van het goederenvervoer.

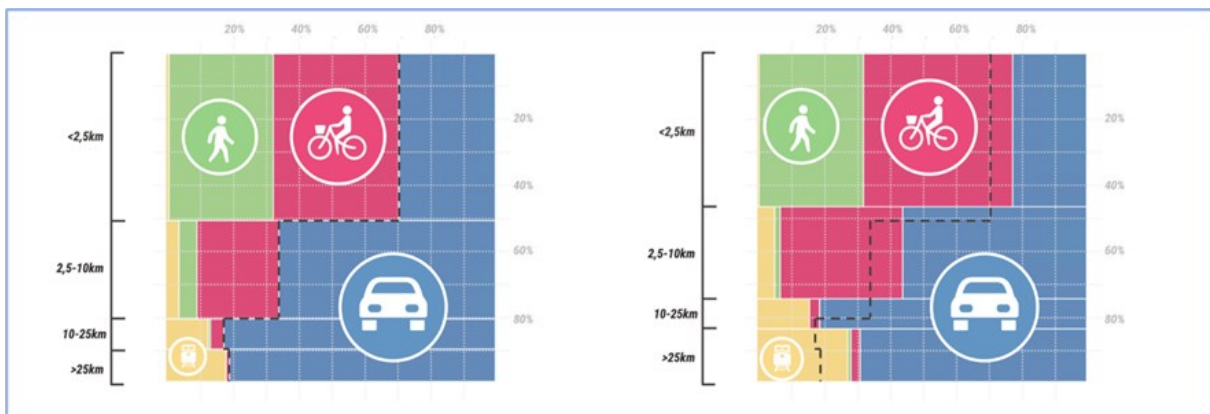
Bovendien zien we de afgelopen jaren een enorme stijging van het aantal bestelauto's door de thuisbezorging van producten. Landelijk is het vervoerd gewicht van het wegverkeer tussen 2016 en 2021 met ruim 8 procent gestegen (CBS). Naar schatting heeft binnen de provincie Utrecht ruim 10 procent van het wegverkeer een logistieke functie. De groei van het vervoer van goederen staat op gespannen voet met de (binnenstedelijke) leefbaarheid en de verkeersveiligheid. In oude stadscentra geeft goederenvervoer steeds vaker knelpunten met de maximale belastbaarheid van bruggen en kades. Daarnaast zorgen milieuzones in binnensteden ervoor dat de logistieke sector zich anders moet organiseren.

### Mobiliteit verandert

Naast de groei van de mobiliteit, zien we ook dat de mobiliteit zelf verandert. Zo komen er steeds meer mogelijkheden om van A naar B te reizen en verandert de kijk op fiets- en autogebruik. Reizigers in de provincie Utrecht maken nu andere keuzes dan vijftien jaar geleden.

In verhouding vinden reizen met de auto steeds minder vaak plaats, terwijl het gebruik van het openbaar vervoer en de (elektrische) fiets juist toeneemt. Figuur 7 geeft dit weer voor de situatie in 2004 en 2019.

Voor langere ritten (meer dan 25 kilometer) kiezen reizigers vaker voor het OV (de trein) en voor kortere ritten (minder dan tien kilometer) vaker voor de fiets. Over de hele linie blijkt dat er sinds 2004 relatief minder met de auto wordt gereisd (daling van 50 naar 43 procent) en meer met het OV (van 17 naar 29 procent). Op ritten tot tien kilometer nam het fietsgebruik toe van 25 naar 38 procent. De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75 procent meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. De fiets zal blijvend een belangrijke schakel zijn in het netwerk.

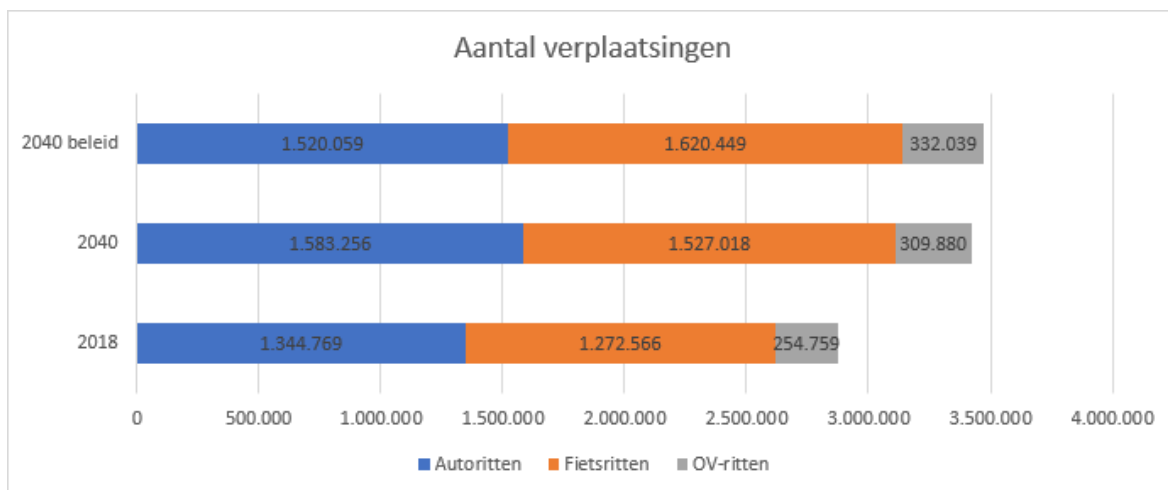


Figuur 7 - Verplaatsingsgedrag Provincie Utrecht in 2004 (links) en 2019 (rechts) (ODiN en voorlopers, 2023 (CBS/RWS)).

De trend van het groeiende OV-gebruik is in de periode 2020-2022 onderbroken door de COVID-19 pandemie. Dit heeft gezorgd voor een grote terugloop in het aantal OV-reizigers. Het aantal reizigers schommelde begin 2023 inmiddels weer op 70 tot 75 procent ten opzichte van 2019. Op de korte termijn (tot 2028) is de verwachting dat het aantal OV-kilometers onder het niveau van 2019 blijft. Met de groei van het aantal inwoners is de verwachting dat het OV-gebruik op de langere termijn weer fors toeneemt.

De prognose voor het aantal ritten per vervoerswijze laat zien dat als het beoogde regionale beleid wordt geïmplementeerd, het aandeel fiets- en OV-ritten verder zal toenemen (Figuur 8). Door de invoering van beleidsmaatregelen wordt het aandeel autoverkeer met twee procent verminderd.





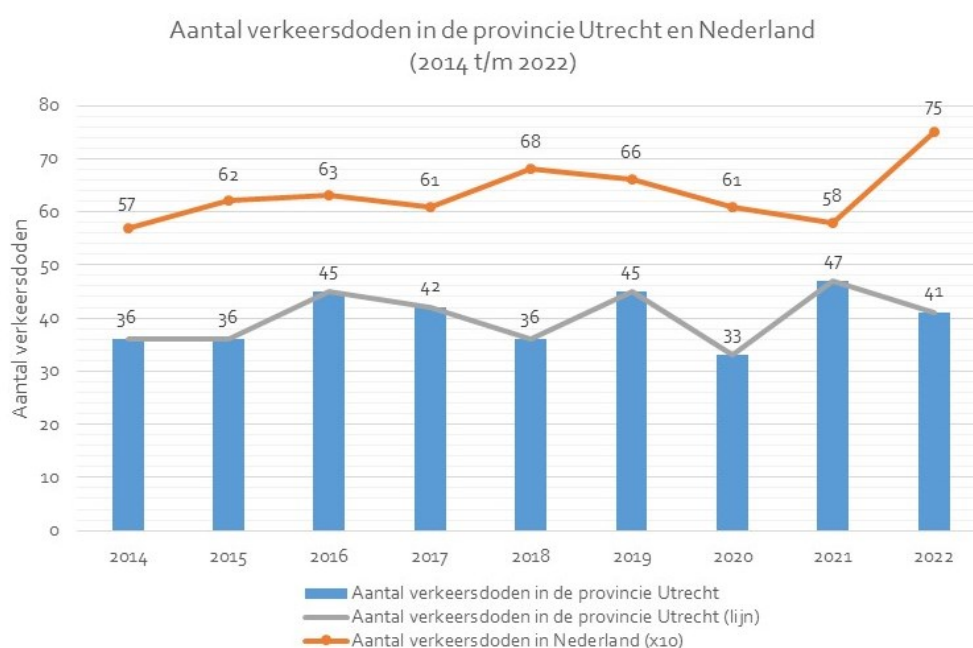
Figuur 8 - Aantal verplaatsingen in de provincie Utrecht per vervoerwijze in 2040 autonoom en met uitvoering beleid ten opzichte van 2018 volgens het provinciaal verkeersmodel Stravem (Gegevenstabel bij Figuur 8).

Hoewel dit op relatieve basis niet een enorm verschil lijkt, vertaalt het zich wel naar een aanzienlijk verschil in het totale aantal autoritten in de provincie. Het is belangrijk om te beseffen dat in alle scenario's het gebruik van alle vervoerswijzen aanzienlijk toeneemt.

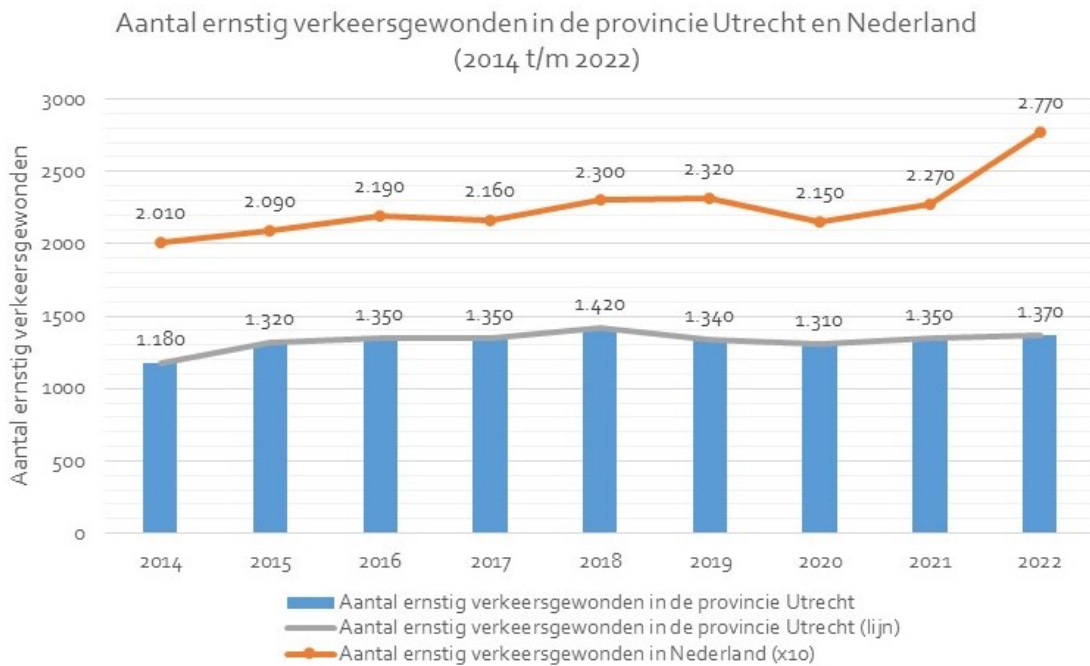
## Veiligheid en leefbaarheid

### Verkeersveiligheid

Mobiliteit heeft invloed op een gezonde leefomgeving door de kwaliteit van de lucht, de hinder door geluid en trillingen en verkeersveiligheid. In de provincie Utrecht wijzen zowel het aantal verkeersdoden (zie Figuur 9) als ernstige verkeersgewonden (zie Figuur 10) over een langere periode nog niet op een duidelijke afname. Bovendien is elk verkeersslachtoffer er één te veel. De verwachte mobiliteitsgroei zet de ambitie voor minder gewonden en verkeersdoden onder druk. Meer verkeer betekent (vaak) ook een grotere kans op verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Bovendien wordt verwacht dat het aantal ernstig verkeersgewonden de komende decennia zal toenemen, mede door de vergrijzing.



Figuur 9 - Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht en landelijk 2014 t/m 2022 (SWOV, 2023) (Gegevenstabel bij Figuur 9).

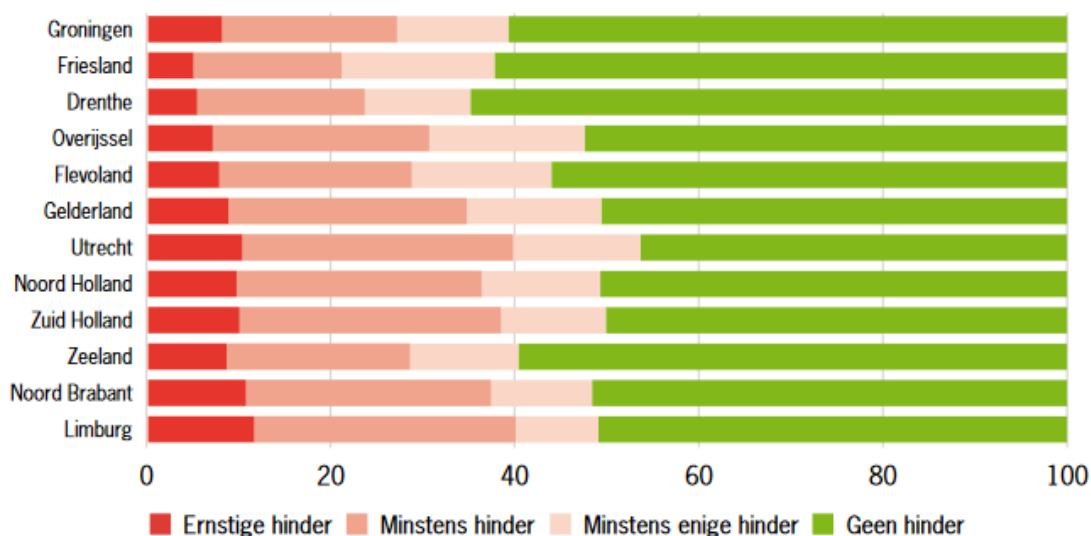


Figuur 10 - Aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht 2014 t/m 2022 (SWOV, 2023) (Gegevenstabel bij Figuur 10).

Ondanks de toename van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2021 en opvolgend in 2022, neemt het aantal ernstig verkeersgewonden per reizigerskilometer af. Tegelijkertijd is het aantal verkeersslachtoffers per gereden reizigerskilometer in deze jaren nog steeds aanzienlijk hoger dan in de jaren 2018 en 2019.

### Geluid en luchtkwaliteit

Meer dan de helft van de inwoners van de provincie Utrecht ondervindt tenminste enige geluidshinder van wegverkeer (Figuur 11). Hoewel het aantal woningen met ernstige geluidshinder (meer dan 70 decibel) aanzienlijk is afgenomen sinds 2018, vormt de toename van de woningbouw in de provincie een risico voor meer geluidshinder voor omwonenden. Dit komt doordat er meer verkeer is en er meer woningen langs wegen worden gebouwd.



Figuur 11 – Aandeel gehinderden door geluid van wegverkeer per provincie in 2016 (CLO, 2020).

De luchtkwaliteit in de provincie Utrecht is verbeterd ten opzichte van 2018 door een afname van fijnstof. Tabel 1 laat het aandeel oppervlakte in de provincie Utrecht zien, dat niet voldoet aan de norm. In 2016 droeg het wegverkeer gemiddeld voor 32 procent bij aan de negatieve gezondheidseffecten. Door de afname van met name dieselloftuigen is de uitstoot van het wegverkeer verminderd.

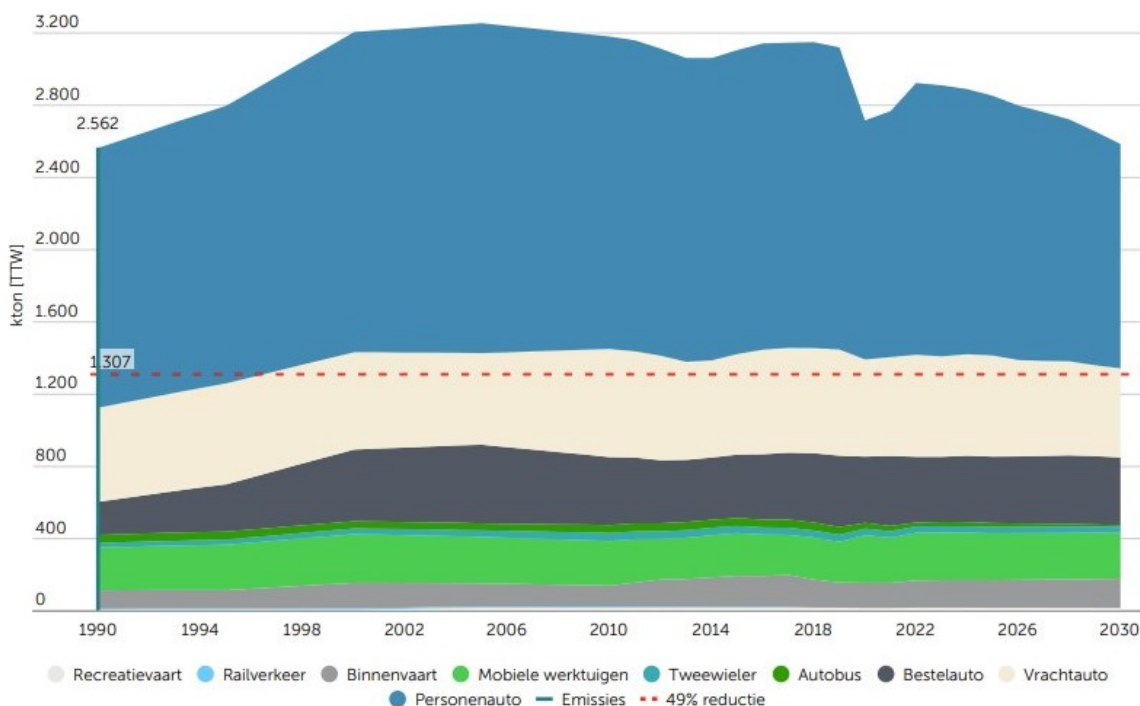
Tabel 1: Luchtkwaliteit: mate van overschrijding WHO-advieswaarden (provincie Utrecht, 2022).

Stof	2018	2019	2020
Stikstof (NO <sub>2</sub> )	0,0%	0,0%	0,0%
Fijnstof (PM 10)	23,0%	3,7%	0,0%
Fijnstof (PM 2,5)	100,0%	97,5%	90,0%

## Klimaat, energie en circulariteit

### CO<sub>2</sub> uitstoot van mobiliteit

De ambitie in het landelijk beleid is dat we in Nederland in 2030 55 procent minder CO<sub>2</sub> uitstoten dan in 1995. In Figuur 12 is het verloop van CO<sub>2</sub>-emissies als gevolg van mobiliteit in de provincie Utrecht voor de jaren 1990-2030 weergegeven. Hierin zien we dat er ook op dit vlak een dalende trend is ingezet. Dit komt voornamelijk door het gebruik van zuinigere voertuigen en elektrisch rijden. De figuur toont eveneens dat als we deze trend doortrekken naar 2030, de beoogde doelstelling niet wordt bereikt.

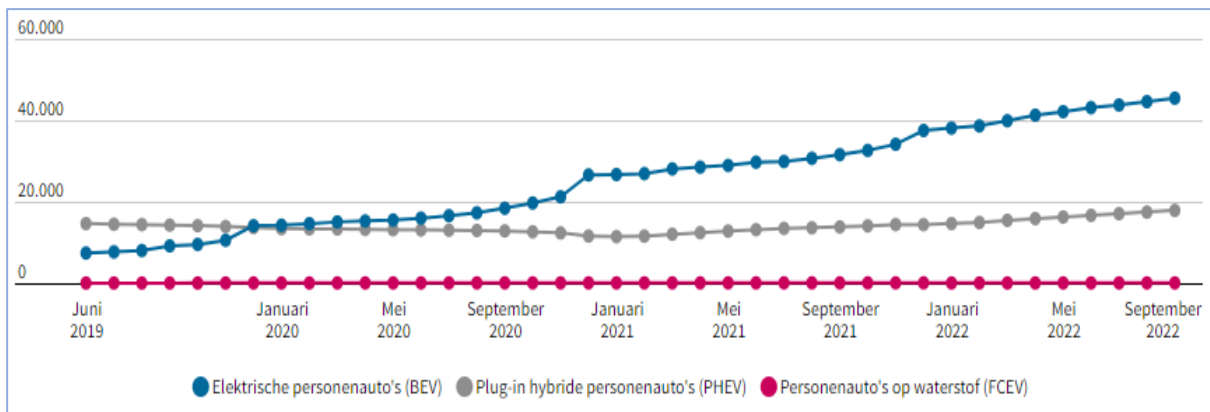


Figuur 12 - CO<sub>2</sub>-emissies van mobiliteit in de provincie Utrecht tussen 1990 en 2030 (prognose).

### Energietransitie

In de mobiliteit is een transitie gaande van fossiele brandstoffen naar andere vormen van aandrijving. In Figuur 13 is de ontwikkeling van het aantal elektrische personenauto's weergegeven (RVO, 2022). In 2023 waren er in de provincie Utrecht al ruim 15.000 publiek toegankelijke laadpalen. Eind 2028 zal al het openbaar vervoer in de provincie Utrecht zero emissie zijn (inmiddels rijden we met 76 elektrische bussen). Vanaf 2026 gaat landelijk de vrachtwagenheffing in, wat naar verwachting leidt tot schonere aandrijfvormen van het vrachtverkeer. De gemeenten Utrecht en Amersfoort stellen vanaf 2025 zero emissie zones voor bevoorrading van de binnensteden in. Door deze maatregelen is de verwachting dat het totale wagenpark in Nederland in 2030 ongeveer voor 25 procent elektrisch is.

Een kanttekening hierbij is dat de prognoses sterk variëren en er tot en met 2029 zeker problemen met de netwerkcapaciteit op het gebied van elektra zullen zijn.



Figuur 13 - Geregistreerde elektrische voertuigen in de provincie Utrecht (RVO, 2022) (Gegevenstabel bij Figuur 13).

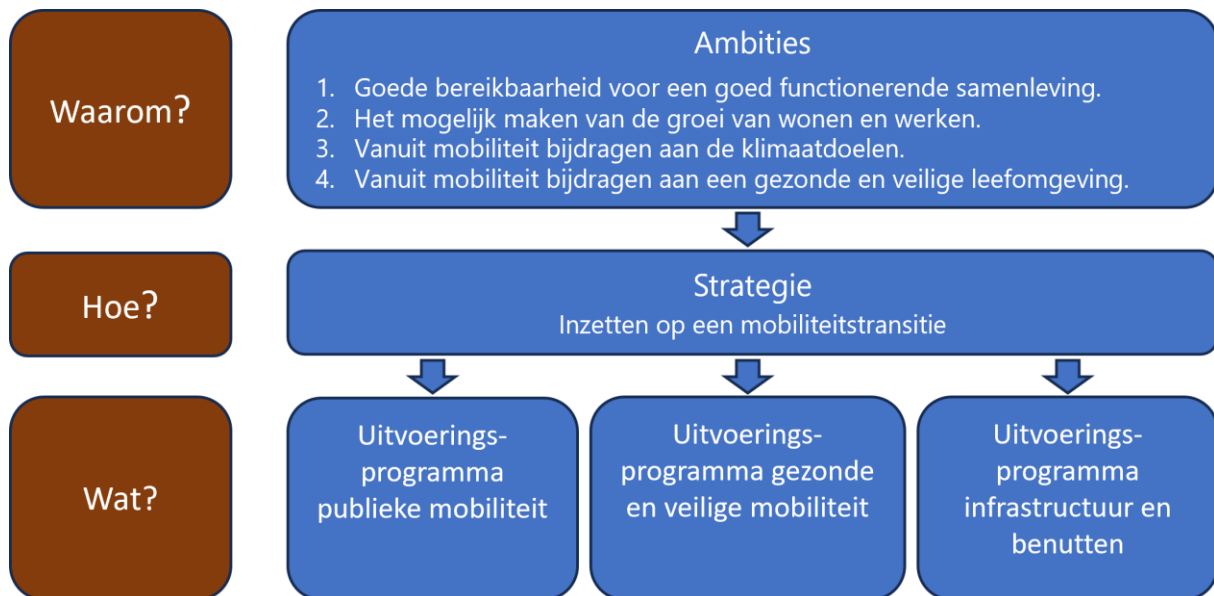
Ook waterstof is een alternatief voor fossiele brandstoffen. In de afgelopen jaren zijn in de provincie Utrecht twee waterstoftankstations geopend en er zijn er momenteel nog vijf in ontwikkeling. De eerste waterstofvoertuigen rijden inmiddels rond in onze provincie. De transitie naar het grootschalig gebruik van waterstof in de mobiliteit staat nog in de beginfase.

### Circulariteit

Met name in het onderhouden, vervangen en aanleggen van de provinciale infrastructuur worden veel primaire materialen gebruikt. In de afgelopen jaren is met een landelijke en Provinciale Strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) de ambitie opgesteld om in 2030 zoveel mogelijk circulair te werken. Wij hebben dit doel verder uitgewerkt en werken naar 50 minder verbruik van primaire abiotische grondstoffen in 2030.

### 3. Ambitie en aanpak

In dit hoofdstuk beschrijven we wat de provincie essentieel vindt voor de overgang naar een duurzaam, gezond en veilig mobiliteitssysteem, en hoe we hieraan kunnen bijdragen met regionaal en provinciaal beleid. Eerst zetten we de strategie uiteen, die gebaseerd is op de ambities uit de Omgevingsvisie van de provincie en de trends en ontwikkelingen uit het vorige hoofdstuk. Daarna lichten we toe met welke drie uitvoeringsprogramma's wij het bereikbaarheidsbeleid willen uitwerken.



Figuur 14 - Relatie tussen de ambitie, strategie en aanpak van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.

In de Omgevingsvisie van 2021 zijn onze doelen voor de bereikbaarheid van en naar andere stedelijke regio's, evenals tussen steden en dorpen binnen onze provincie, vastgesteld. Hierbij houden we rekening met de ontwikkelingen in de komende 20 jaar.

Om de bereikbaarheidsopgave het hoofd te bieden, staan in de Omgevingsvisie de volgende vier ambities centraal:

1. Het realiseren van een goede bereikbaarheid per fiets, auto en OV omdat dit een voorwaarde is voor een goed functionerende samenleving.
2. Het mogelijk maken van de groei van de woningbouw en werkgelegenheid door in te zetten op een mobiliteitstransitie naar gezond en duurzaam gedrag op een ander schaalniveau.
3. Vanuit mobiliteit bijdragen aan de klimaatdoelen.
4. Vanuit mobiliteit bijdragen aan een gezonde leefomgeving door bereikbaarheid te faciliteren binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid, gezondheid en veiligheid.

We lichten deze hoofdambitie kort toe.

#### Goede bereikbaarheid als voorwaarde voor een goed functionerende samenleving

Werk, scholen, winkels, bedrijventerreinen, voorzieningen en recreatie moeten goed bereikbaar zijn. De voorzieningen hiervoor moeten bediend kunnen worden door logistieke partijen voor (ver)bouw, beleving, afvalinzameling et cetera. Bereikbaarheid is daarmee een voorwaarde voor een goed functionerende samenleving en economie.

De provincie streeft in de Omgevingsvisie naar een provincie die goed bereikbaar is per fiets, openbaar vervoer en auto. En dat in een gezonde en verkeersveilige omgeving voor personen en goederen over weg én water. Ook willen we binnen de (wettelijke) taken van de provincie de mobiliteit toegankelijk maken voor iedereen. Zo voorkomen we sociale uitsluiting en gaan we vervoersarmoede, waarbij voor sommige mensen het Openbaar Vervoer niet toegankelijk of betaalbaar is, tegen.

#### Doelstellingen goede bereikbaarheid voor iedereen

In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma vertalen wij dit naar drie doelstellingen:

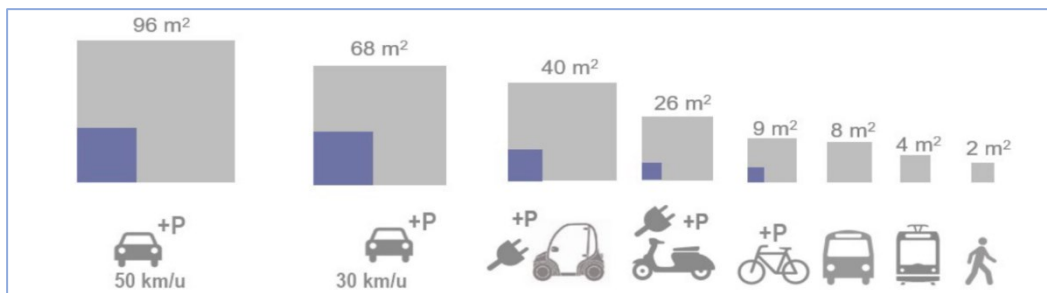
- Doel 1: inwoners van de provincie beschikken over een goede bereikbaarheid die past bij de kenmerken van het gebied.
- Doel 2: de huidige infrastructuur is op orde en de doorstroming is multimodaal geoptimaliseerd
- Doel 3: er is sprake van minder vervoersarmoede, door een voor iedereen toegankelijker mobiliteitssysteem.

### 3.1 Mobiliteitstransitie naar gezond en duurzaam gedrag

In de provincie Utrecht komen steeds meer mensen wonen en werken. Vooral banen waarvoor veel kennis en vaardigheden nodig zijn, zijn hier geconcentreerd. Naast een goede bereikbaarheid van woonlocaties moeten ook nieuwe en bestaande bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn. Door de stijging van het aantal inwoners, neemt ook het aantal verplaatsingen toe en komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Het is nodig dat we anders gaan reizen en slimmer gebruikmaken van onze netwerken om de voorzieningen in onze provincie bereikbaar te houden.

Een goede en veilige bereikbaarheid begint bij een ruimtelijke puzzel. Er is ruimte nodig om (vaar)wegen, fietspaden, logistiek en openbaar vervoer te realiseren. Dit vraagt om stevige keuzes waar en hoe we de ruimte inrichten en hoe we de bereikbaarheid faciliteren. Nieuwe grootschalige stedelijke ontwikkelingen realiseren we daarom binnenstedelijk/binnendorps in overig stedelijk gebied en zoveel mogelijk in de directe nabijheid van (hoogwaardige OV-) knooppunten. Knooppunten zijn plaatsen waar meerdere vormen van vervoer samenkomen. Deze knooppunten zijn aantrekkelijk voor verdere verstedelijking, omdat deze locaties relatief goed bereikbaar zijn met verschillende vervoersmiddelen.

Beschikbare ruimte speelt ook een rol in de keuze van vervoerwijzen. De ruimte binnen de steden Utrecht en Amersfoort, maar ook in centra van kleinere steden, is beperkt. Het ligt daarom voor de hand om daar de focus te leggen op vervoerwijzen die relatief weinig ruimte innemen. Denk aan OV, fiets en lopen (Figuur 15). Buiten stedelijke gebieden is er meer ruimte. Maar ook daar is het belangrijk om vanuit leefbaarheid en veiligheid in te zetten op schone vervoerwijzen die aansluiten op de mobiliteitsbehoefte in dat gebied. Het coalitieakkoord benadrukt dat de reiziger keuzevrijheid moet hebben, maar als provincie proberen we hen te verleiden tot duurzaam gedrag.



Figuur 15 - Een schatting van de ruimte die nodig is voor mobiliteit per persoon voor verschillende vervoerswijzen, zoals aangegeven in de Mobiliteitsstrategie U Ned (2022). De blauwe vakken geven de benodigde parkeer-/stalruimte weer (Gegevenstabel bij Figuur 15).

Daarnaast is in de (metropool)regio Utrecht een schaa sprong nodig in de netwerken de. De schaa sprong voor autoverkeer is al gepland, maar staat ter discussie vanwege de inpasbaarheid en de stikstofproblematiek. Voor openbaar vervoer en fiets moet deze schaa sprong nog grotendeels vorm krijgen. We investeren niet alleen op kleine schaal in fietsvoorzieningen en de doorstroming van het openbaar vervoer, maar combineren dit ook met aanzienlijke investeringen. Denk hierbij aan de ontwikkeling van knooppunten, een snelle Merwedelijn, extra capaciteit op tram 22, Bus Rapid Transit (BRT)-lijnen en een fietsnetwerk met stedelijke hoofdfietsroutes en regionale doorfietsroutes.

#### Doelstellingen gezonde bereikbaarheid

In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma vertalen wij dit naar de doelstelling:

- Doel 4: reizigers kiezen vaker voor slimmer reizen, meer lopen en fietsen. Ze maken ook meer gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (gedeeld gebruikmaken van vervoersmiddelen zonder deze zelf te bezitten).

#### Bijdragen aan klimaatdoelen

Naast de bereikbaarheidsopgave werkt de provincie ook aan een fundamenteel andere aanpak van klimaatadaptatie, energie, sociale inclusie en gezondheid voor iedereen. In de Omgevingsvisie heeft de provincie tot doel gesteld om in 2040 een klimaatneutraal (CO<sub>2</sub>-neutraal), toekomstbesteding en duurzaam mobiliteitssysteem te hebben. Ook het coalitieakkoord zet in op duurzaam vervoer. Zo wil de provincie:

- Dat er in 2030 55 procent minder CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten dan in 1990;
- Dat in 2030 minimaal 55 procent de gebruikte elektriciteit hernieuwbaar opgewekt wordt. Denk hierbij aan windenergie, zonne-energie en andere duurzame energiebronnen.

Daarom zet de provincie zich in voor het bevorderen van voertuigen zonder uitstoot in zowel personen- als goederenvervoer over de weg en het water. Ook wordt er gewerkt aan het verminderen van het gebruik van fossiele energie en de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Concreet streeft de provincie ernaar om tegen eind 2028 volledig over te gaan op emissievrij openbaar vervoer. Specifiek voor het goederenvervoer wil de provincie het vervoer over het water en het spoor stimuleren en waar mogelijk verder verduurzamen met logistieke hubs en elektrisch vervoer.

De provinciale Omgevingsvisie streeft naar een circulaire samenleving in 2050. De provincie heeft daarom ook in 2018 het Nationaal Grondstoffenakkoord ondertekend. Met onze provinciale infrastructuur streven we ernaar om in 2030 zo klimaatneutraal en circulair mogelijk onze assets (denk aan wegen, spoor en bruggen) te beheren en aan te leggen. Ook in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 staat de ambitie om zo circulair mogelijk te zijn en ook op die manier zodanig in te kopen.

#### Doelstelling duurzame bereikbaarheid

Voor duurzame bereikbaarheid voegen we in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma daaraan de doelstelling toe:

- Doel 5: Provinciale bijdrage vanuit mobiliteit aan de (inter)nationale klimaatafspraken en energietransitie.

#### Bereikbaarheid binnen de randvoorwaarden van veiligheid, leefbaarheid en gezondheid

Naast de klimaatdoelen, streeft de provincie naar het bevorderen van een gezonde en veilige leefomgeving. De toenemende druk op onze fysieke leefomgeving kan tot (negatieve) gezondheidseffecten leiden.

Het beschermen en bevorderen van de gezondheid bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving, is één van de ambities uit onze Omgevingsvisie. Bij alles wat we doen is verkeersveiligheid een essentieel uitgangspunt.

Concreet betekent dit dat we mobiliteitsoplossingen kiezen die passen binnen het streven naar:

- Het terugdringen van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers;
- Het voldoen aan de advieswaarden van de (WHO) voor luchtkwaliteit in de hele provincie;
- Het voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor geluid in de hele provincie.

#### Doelstellingen veilige en leefbare bereikbaarheid

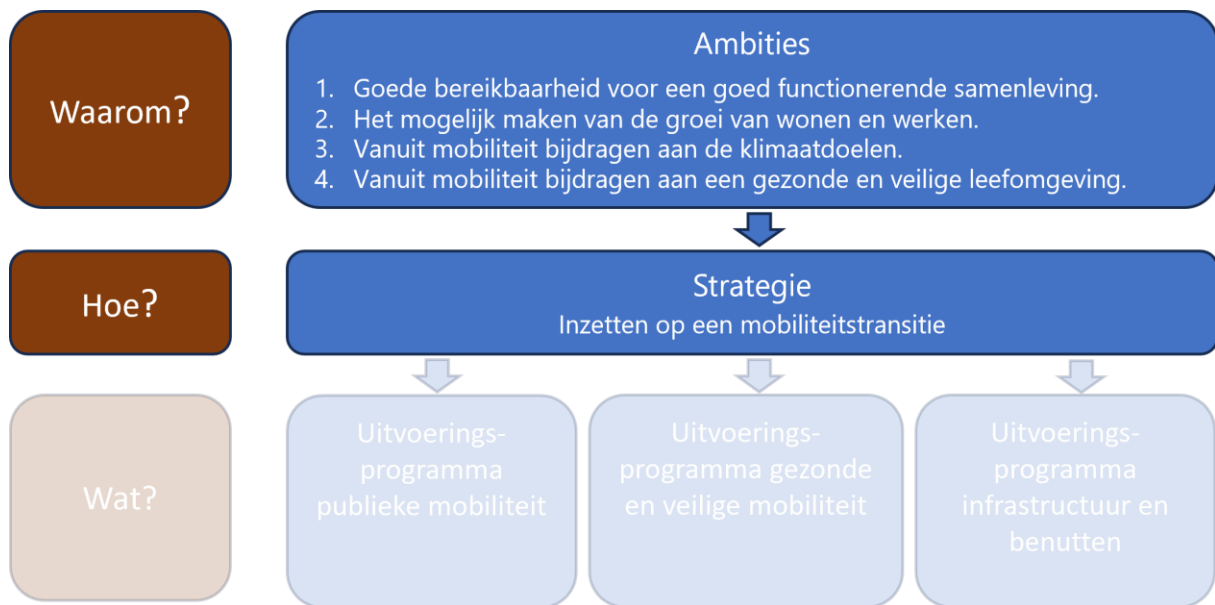
In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma vertalen wij dit naar twee doelstellingen:

- Doel 6: de verkeersveiligheid verbetert.
- Doel 7: de negatieve effecten van de mobiliteit op de omgeving nemen af.

### 3.2 Inzetten op een mobiliteitstransitie

Om de Utrechtse kwaliteiten te behouden en een bereikbare, leefbare, gezonde en veilige provincie te blijven, is het belangrijk om onze manier van reizen en vervoeren te veranderen. We willen dat inwoners, forenzen, bezoekers, bedrijven en instellingen gezondere en duurzamere manieren van vervoer gebruiken en op een veilige en comfortabele manier kunnen reizen. We kiezen daarom voor een mobiliteitstransitie naar gezonde en duurzame vervoerswijzen, ander reisgedrag (bijvoorbeeld een ander reismoment of thuiswerken) en op een ander schaalniveau. Een goede bereikbaarheid van voorzieningen en de veiligheid van de verkeersdeelnemers zijn daarbij van groot belang.





Figuur 16 – Vertaling van de ambitie naar de strategie van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.

### Uitgangspunten NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort 2040

De manier waarop we in de provincie en in de regio omgaan met trends en ontwikkelingen, is al beschreven in beleid. Dit beleid is vastgelegd in onder andere het NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort en heeft als titel 'Gezond groeien in nabijheid'. Deze kaders bevatten belangrijke uitgangspunten en principes waarop dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma aansluit. Ook de 'Uitvoeringsagenda regio Foodvalley' is gebaseerd op vergelijkbare principes om te komen tot een goede, duurzame, gezonde en veilige bereikbaarheid.

We baseren dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma in de eerste plaats op de volgende uitgangspunten:

- We ontsluiten nieuwe woningen en werklocaties op een duurzame manier, waarbij we inzetten op het stimuleren van lopen en het gebruik van de fiets en het OV.
- We ondersteunen de groei van mobiliteit en houden de draaischijf van Nederland in beweging via het Openbaar Vervoer en de weg.
- We realiseren een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem door in te zetten op gedragsverandering. Denk aan het stimuleren van het Openbaar Vervoer en actieve mobiliteit, zoals wandelen en fietsen.

Het eerste uitgangspunt benadert de opgave vooral vanuit de ruimtelijke invalshoek: de manier van ruimtelijke inrichting en ontsluiting. Het tweede uitgangspunt meer vanuit de fysieke mobiliteitsnetwerken: aanpassen of uitbreiden van capaciteit. Het derde uitgangspunt benadert de opgave vooral vanuit het mobiliteitsgedrag. Samen vormen deze het overkoepelende uitgangspunt: toewerken naar een systemsprong voor een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem. Oftewel toewerken naar een nieuw mobiliteitssysteem waarin de verschillende manieren van vervoer naadloos op elkaar aansluiten.

### Mobiliteitstransitie

Om nieuwe woningen en werklocaties duurzaam bereikbaar te maken, hanteert dit bereikbaarheidsprogramma nabijheid als het basisprincipe. Dit betekent dat nieuwe woningen in de buurt van voorzieningen worden gebouwd ('nabijheid') en dat we een aantrekkelijk en duurzaam aanbod van verschillende vervoersmiddelen realiseren. Daarvoor moeten we ons mobiliteitssysteem anders inrichten.

Het vraagt om een overgang naar een duurzaam mobiliteitssysteem, ofwel een mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie draait om het anders invullen van verkeer en vervoer door de overstap van de auto als belangrijkste vervoermiddel naar schonere en toegankelijke alternatieven aantrekkelijk te maken. In deze transitie is meer ruimte voor fietsen, lopen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarnaast benutten we de bestaande capaciteit van de weg en het openbaar vervoer beter.

Door de strategische herprioritering van het Mobiliteitsfonds van het Rijk, is een aantal uitbreidingsprojecten op Rijkswegen in onze regio (voorlopig) stilgezet. Dit maakt het nog belangrijker om in te zetten op de mobiliteitstransitie, zodat we de groei van het aantal mensen, woningen en banen betaalbaar kunnen ondersteunen.

### Richtinggevende principes van de mobiliteitstransitie

Om deze mobiliteitstransitie verder gestalte te geven zet de mobiliteitsstrategie van het NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort 2040 in op vier richtinggevende principes voor de betreffende regio's (zie kader 2).

1. Afstemming verstedelijking en bereikbaarheid: nabijheid en juiste vervoerwijze op de juiste plek.
2. Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden.
3. Verbeteren mobiliteitsnetwerken.
4. Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs.

De 'Bereikbaarheidsagenda Foodvalley' sluit aan op deze principes door in te zetten op:

- Het dichterbij elkaar brengen van wonen en werken;
- Het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen;
- Het (binnenstedelijk) ontmoedigen van autobezit en autogebruik;
- Het beter benutten van de netwerken en waar nodig uitbreiden.

Net als het Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort zet ook de regio Foodvalley in op mobiliteitshubs om de ketenreizen (meerdere vervoersmiddelen in één reis) van deur tot deur te versterken.

#### ***Kader 2: Richtinggevende principes mobiliteitstransitie Ontwikkelperspectief***

Om de opgaven op langere termijn het hoofd te kunnen bieden en de nieuwe woningen en arbeidsplaatsen te kunnen ontsluiten zetten we in mobiliteitstransitie naar schone en duurzame manieren van vervoer. Om deze transitie invulling te geven staan vier richtinggevende principes centraal:

*1. Afstemming verstedelijking en bereikbaarheid: nabijheid en juiste vervoerwijze op de juiste plek.* Verstedelijkingslocaties worden bij voorkeur zo gekozen dat werklocaties, voorzieningen en OV-knooppunten op tien à vijftien minuten lopen en fietsen bereikbaar zijn. Op die manier komt er in stedelijk gebied meer nadruk te liggen op het openbaar vervoer en fiets. Daarom concentreren we de verstedelijking voornamelijk in de Grote U, Amersfoort/A1-zone en de Regiopoorten (goed bereikbare ov-knooppunten in onze regio). Op die manier profiteren ook de bestaande woon- en werkgebieden van de extra voorzieningen.

*2. Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden.*

De vraag naar mobiliteit wordt voornamelijk bepaald door niet en anders reizen te stimuleren. Ook gemeentelijk parkeerbeleid en (in de toekomst) betalen naar gebruik spelen een rol. We remmen dit onder andere af door ook mogelijkheden voor niet reizen te stimuleren.

Daarnaast spreiden we het verkeer zowel in tijd (buiten de spits reizen) als in netwerken (andere vervoerwijze). We zetten hier maximaal op in passend bij de kenmerken van het gebied.

### *3. Verbeteren van mobiliteitsnetwerken.*

We zetten in op een schaa sprong voor de fiets en het OV. Dat doen we enerzijds door het verbeteren van fietsnetwerken. Voor het openbaar vervoer vormen de regionale OV-assen op het spoor de ruggengraat van het OV-netwerk. Aanvullend daarop zijn aanvullende verbindingen met hoogwaardig openbaar vervoer noodzakelijk, waaronder de Merwedelijn. We zetten daarnaast in op het herontwerp van het wegennetwerk, met als kansrijke richting de ontvlechting van het nationaal hoofdwegennetwerk (auto-draaischrijf), geregionaliseerde regionetwerken en ontsluiting van grootschalige nieuwbouwprojecten.

### *4. Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs.*

Mobiliteitshubs, centrale locaties waar verschillende vervoerswijzen samenkomen, zijn een belangrijke randvoorwaarde bij de andere U Ned principes. Ze zijn namelijk een volwaardig en betaalbaar alternatief voor het gebruiken en parkeren van auto's in stedelijk gebied. De corridorhubs (mobiliteitshubs langs belangrijke vervoersroutes) ontwikkelen we aan de toegangswegen naar Utrecht en Amersfoort. Zo kunnen we het regionaal autoverkeer opvangen vóór de knelpunten.

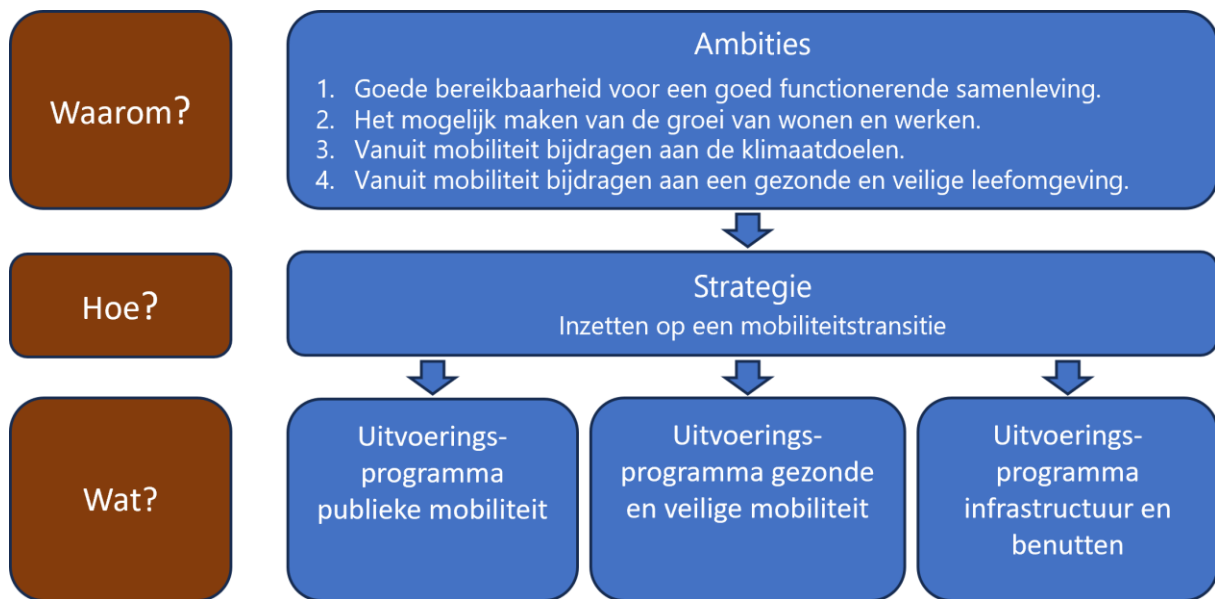
Dit laat zien dat de mobiliteitstransitie op verschillende niveaus moet plaatsvinden. Aan de ene kant op een strategisch niveau en met een lange termijn perspectief, door de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties en de ontwikkeling van toekomstbestendige mobiliteitsnetwerken. Aan de andere kant op een praktisch en korte termijn niveau, waarbij wordt gewerkt aan kleine verbeteringen, gedragsverandering, verduurzamingsmaatregelen en het verbinden van verschillende vervoerssystemen.

## 3.3 Centrale mobiliteitsthema's als uitwerking van het bereikbaarheidsbeleid

De ambities in de Omgevingsvisie (paragraaf 3.1) zijn een combinatie van een goede bereikbaarheid (zowel vanuit netwerken, OV-aanbod als ook beïnvloeding van gedrag), een gezonde en veilige bereikbaarheid, en een duurzame bereikbaarheid. In de uitvoering van het bereikbaarheidsbeleid staan deze drie ambities altijd centraal. In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma werken we de ambities als mobiliteitsthema's nader uit in uitvoeringsprogramma's. In alle drie de uitvoeringsprogramma's wordt zowel een goede bereikbaarheid voor iedereen, een gezonde en veilige bereikbaarheid en een duurzame bereikbaarheid nagestreefd. Daarbij wordt de centrale strategie uit het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma (paragraaf 3.2) toegepast.

Deze uitvoeringsprogramma's zijn (zie ook Figuur 17):

1. Publieke mobiliteit;
2. Gezonde en veilige mobiliteit;
3. Infrastructuur en benutten.



*Figuur 17 - Vertaling van de ambities uit de Omgevingsvisie naar onze bereikbaarheidsstrategie en uitvoeringsprogramma's.*

#### Waarom deze indeling van de drie uitvoeringsprogramma's?

Om de doelstellingen uit de voeren, wil de provincie programmatisch werken. Programmatisch werken betekent dat maatregelen in samenhang worden opgesteld en uitgevoerd. Het zorgt ervoor dat de effecten van de maatregelen elkaar versterken. Zo kunnen we onze doelen beter bereiken. Daarom kiezen wij in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma voor drie logische uitvoeringsprogramma's. Binnen deze programma's stellen we een samenhangend pakket van maatregelen die we in samenhang kunnen uitvoeren. Deze drie uitvoeringsprogramma's worden separaat uitgewerkt wanneer het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma en de bijbehorende kaders voor de financiën zijn vastgesteld.

De provincie heeft de wettelijke taak (volgens de Wet personenvervoer 2000) om het collectief regionaal openbaar vervoer aan te sturen. Dit houdt in dat wij de concessies uitgeven om het openbaar vervoer per bus en tram uit te voeren. Tegenwoordig gebruiken we vaker de term 'publieke mobiliteit'. Publieke mobiliteit is breder dan alleen de bussen en de trams: het omvat ook andere vervoersvormen zoals deelmobiliteit, regiotaxi, het beleid op knooppunten en mobility as a service. Publieke mobiliteit is daarmee een belangrijke pijler in ons bereikbaarheidsbeleid. In hoofdstuk 4 gaan we nader in op dit thema en de hoofdlijnen voor het uitvoeringsprogramma publieke mobiliteit.

Gezonde en veilige mobiliteit gaat onder andere over het stimuleren van gezondere en duurzame manieren van vervoer. Daarbij gaat het zowel om personen- als goederenvervoer.

Met dit mobiliteitsthema stuurt de provincie samen met de regionale partners op de doelstellingen van de mobiliteitstransitie. In hoofdstuk 5 gaan we nader in op dit thema en de hoofdlijnen voor het uitvoeringsprogramma gezonde en veilige mobiliteit.

'Infrastructuur en benutten' staat voor de wettelijke taak om onze provinciale infrastructuur (wegen, vaarwegen, fietsinfrastructuur en bijbehorende middelen) in te richten, aan te leggen, te beheren en te onderhouden. Daarnaast zorgen we voor een goede doorstroming en benutting van de infrastructuur. In hoofdstuk 6 gaan we nader in op dit thema en de hoofdlijnen voor het uitvoeringsprogramma infrastructuur en benutten.

## 4. Publieke mobiliteit

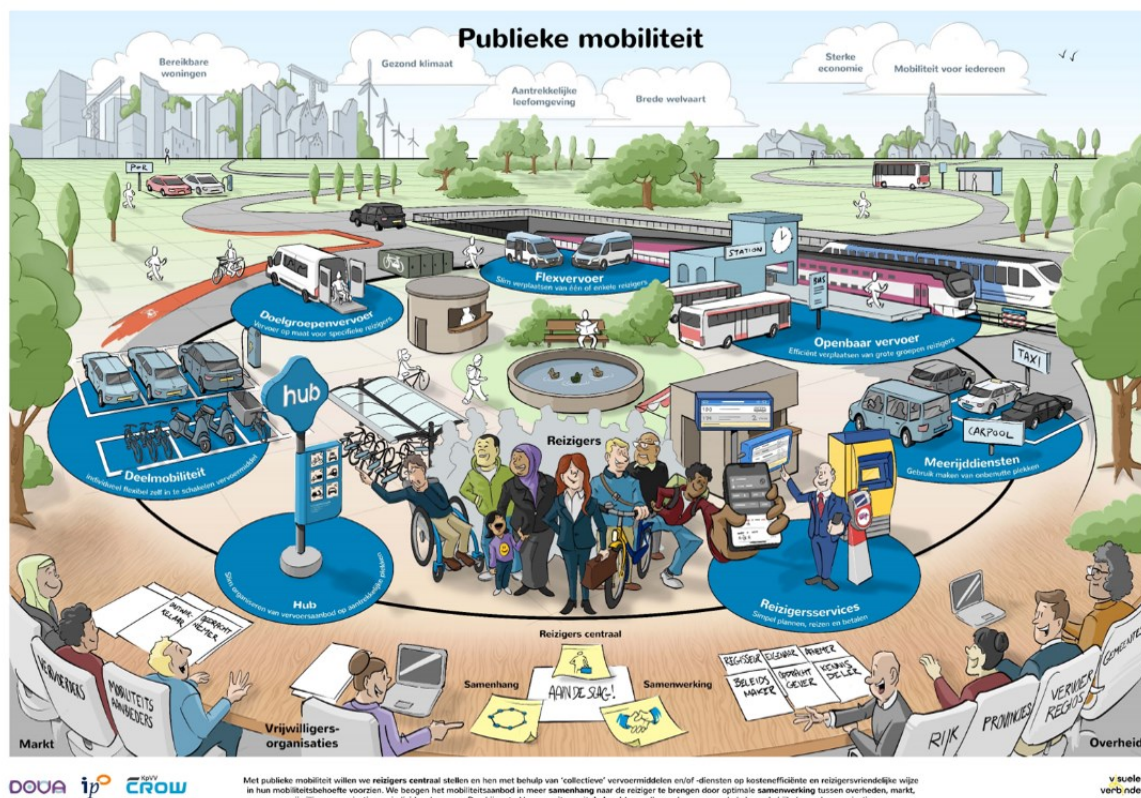
### Waarom?

Na de coronapandemie zijn reispatronen veranderd. We zien bijvoorbeeld dat minder mensen het openbaar vervoer gebruiken. Dit komt doordat ze thuiswerken, meer gebruiken maken van de fiets en vaker een auto bezitten. Tegelijkertijd leiden de verstedelijking en de mobiliteitstransitie tot meer OV-gebruik. Het is belangrijk om een dienstregeling en OV-producten aan te bieden die deze groei mogelijk maken. Bovendien hebben meer mensen minder te besteden en vinden wij het belangrijk dat er voldoende aandacht is voor de sociale functie van het openbaar vervoer. Vervoersarmoede treft mensen in alle lagen van de bevolking. Kwetsbare groepen verdienen extra aandacht.

In het coalitieakkoord 'Aan de slag voor Utrecht' staat dat de provincie een voor iedereen goed en toegankelijk openbaar vervoer wil en dat de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in kleinere kernen en het landelijk gebied verder wordt onderzocht. Daarnaast investeert de provincie in goede multimodale knooppunten en wordt deelmobiliteit (gedeeld gebruik maken van vervoersmiddelen zonder deze zelf te bezitten) gestimuleerd.

### Wat is het?

Om bovenstaande ambities te realiseren werken we verder aan een betaalbaar en dekkend OV-systeem. Vanuit bredere context bezien werken we dus aan publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit is door het landelijke samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) gedefinieerd als 'collectieve' vervoermiddelen en/of diensten die op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in de mobiliteitsbehoefte van de reiziger voorzien. Dit systeem omvat naast openbaar vervoer ook flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs, reizigersservices als het kunnen plannen van de reis en meerrijddiensten zoals carpoolen en taxi.



Figuur 18 - Publieke mobiliteit als collectief vervoersmiddel.

Het systeem van publieke mobiliteit is een inclusief systeem, wat betekent dat het eraan bijdraagt dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk is en blijft.

Ook kan publieke mobiliteit bijdragen aan klimaatdoelen, de energietransitie en de verkeersveiligheidsambitie. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is, omdat dit een grote maatschappelijke bijdrage levert aan de bereikbaarheid van gebieden. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer.

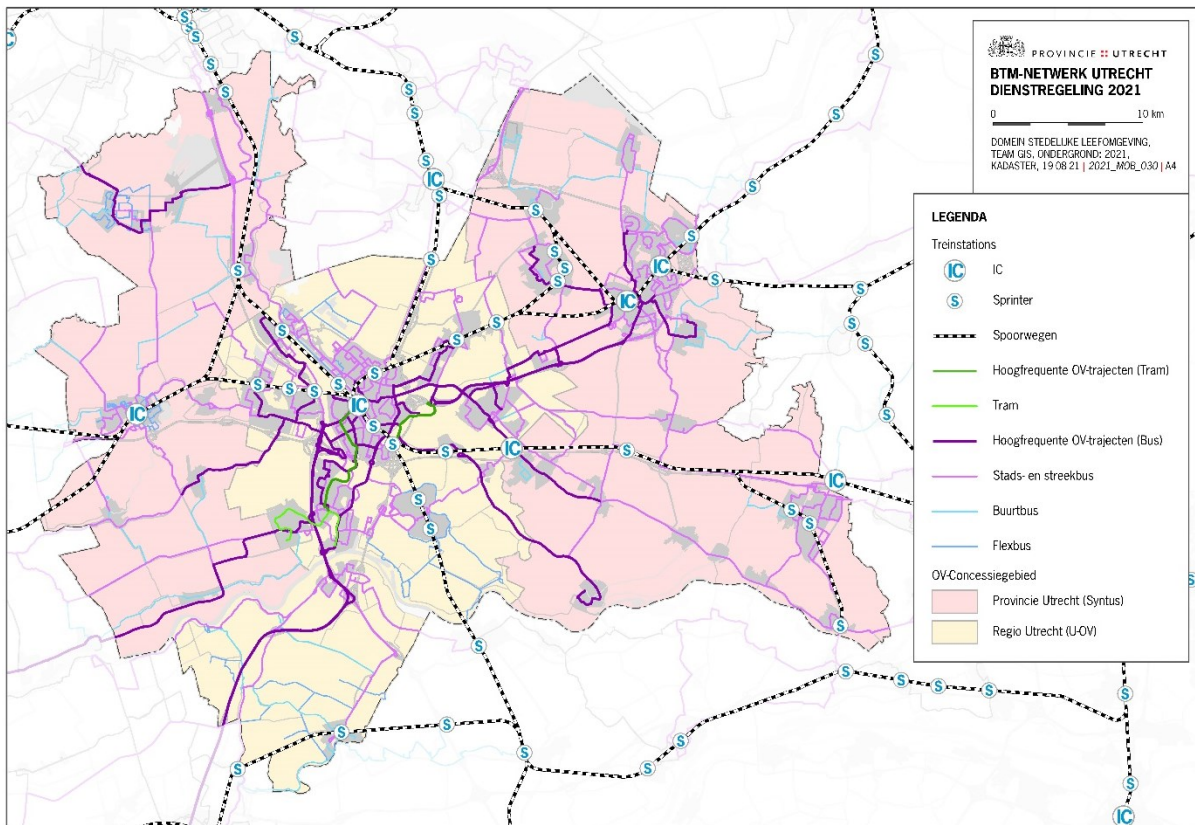
Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het wel van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt. Daaronder vallen ook onderdelen als de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit, en boekings- en betaalsystemen. Veel van deze mobiliteitsvormen vragen om een goede samenwerking en afstemming met bijvoorbeeld gemeenten, het Rijk en NS.

Om dit goed te ondersteunen beschikt de provincie over een uitgebreid en fijnmazig OV-netwerk. Het huidige OV-netwerk bestaat uit trein, tram, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbindingen (met hoge frequentie), reguliere buslijnen, buurtbussen en flexvervoer. In de toekomst willen we dit verder ontwikkelen in een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit, dat bestaat uit twee lagen. De eerste laag is als het ware de ruggengraat van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer. Daaronder vallen onder andere de tram, U-link en de U-liner. De tweede laag bestaat uit vraaggericht aanbod van overige buslijnen en flexvervoer. Denk daarbij aan de regio-taxi of lokale initiatieven zoals de buurtbus, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

In de afgelopen jaren hebben we stapsgewijs gewerkt aan de verbetering van nieuwe infrastructuur. Ook hebben we gewerkt aan toegankelijker haltes, betere knooppunten, nieuw duurzaam materieel en de optimalisatie van de dienstregeling. Het resultaat – voor de coronapandemie – was een groei van het aantal reizigers en een stijgende, hoge waardering door reizigers. In 2023 is het openbaar vervoer nog aan het herstellen van de gevolgen van de coronapandemie. De verwachting is wel dat ook het openbaar vervoer weer stevig gaat groeien door de groeiende bevolking, de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie.

### Ambitie

Het openbaar vervoer is als modaliteit (ofwel vervoersmethode) een aantrekkelijke optie voor de reiziger. Het is snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar en een goed OV-netwerk draagt bij aan een gezonde verstedelijking. Dit komt doordat het openbaar vervoer ruimte-efficiënt is en een duurzaam alternatief voor de auto biedt. De impact op de omgeving is minimaal doordat veel mensen tegelijkertijd met dezelfde middelen kunnen reizen. Knooppunten zijn daarin een belangrijk, omdat ze een randvoorwaarde zijn voor een samenhangend duurzaam mobiliteitssysteem (ook wel daily urban system genoemd). Hierin spelen lopen, fietsen, deelmobiliteit, Mobility as a Service (MaaS) en OV een grotere rol. Daarnaast biedt het openbaar vervoer kansen voor verstedelijking rond knooppunten.



Figuur 19 - Het OV-netwerk in de provincie Utrecht in 2021. Het figuur laat zien hoe fijnmazig het netwerk in de provincie Utrecht is, met een concentratie van vervoerslijnen in de stedelijke gebieden.

De provincie zet daarom met het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma verder in op een aantrekkelijk, volwaardig en samenhangend OV-netwerk. Het doel is om het aantal belangrijke OV-verbindingen te laten groeien én het publieke mobiliteitssysteem meer toegankelijk te maken. Daarbij willen we het OV in rustige gebieden (zoals het landelijk gebied, natuur- en recreatieterreinen en bedrijventerreinen) met minder reizigersvraag koesteren.

Daarmee leggen wij een basis, meer mensen tegelijkertijd vervoeren, verstedelijkingsplannen en een betere bereikbaarheid in de hele provincie. Het netwerk is daarbij door de knooppunten goed verbonden voor de fiets, auto, deelmobiliteit en andere vervoersopties voor het voor- en natransport. Het kader hierbij is het provinciale OV-Netwerkperspectief 2025-2035 met een doorkijk naar 2050. Het netwerkperspectief beschrijft, samen met de Nota van Uitgangspunten, de ambities voor het openbaar vervoer in de provincie Utrecht en is de basis voor de aanbesteding van de nieuwe concessies in 2025.

De manier waarop wij het openbaar vervoersysteem willen laten groeien tot een systeem van publieke mobiliteit geeft invulling aan alle vier de richtinggevende principes van de mobiliteitstransitie (hoofdstuk 3). Het is een essentieel onderdeel van het totale mobiliteitssysteem. Hierin willen we nieuwe woongebieden goed en duurzaam ontsluiten, zorgen voor een concurrerend alternatief voor de auto en bijdragen aan soepele ketenreizen.

**Kader 3:** Beleidsuitgangspunten voor OV en knooppunten vanuit de Omgevingsvisie.

- o We richten ons op een OV-netwerk dat aansluit bij de reizigersvraag.
- o We willen een hoge kwaliteit van knooppunten bereiken. Dit doen we door aantrekkelijk te verknopen (zorgen voor een betere bereikbaarheid van de knoop), aantrekkelijk te reizen (meer gemak van overstappen), aantrekkelijk te verblijven (fijner wachten) en aantrekkelijk te ontwikkelen (economische mogelijkheden van de omgeving).
- o We zetten primair in op ontsluiting van OV-knooppunten en vergroten van het fietsgebruik. Dit doen we door fietsroutes van en naar knooppunten te versterken en het fietsparkeren bij knooppunten te verbeteren (zowel in kwaliteit als in kwantiteit). Ook het aantrekkelijk maken van de overstap van auto op OV is een beleidsuitgangspunt.
- o We zien OV als een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoersstromen groot zijn en de ruimte schaars is.
- o OV richt zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand. Het is het meest effectief bij korte reistijden, directheid, hoge betrouwbaarheid, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor first en last mile oplossingen (de eerste en laatste etappe van een reis).
- o We leggen de nadruk op het verminderen van de drukte bij Utrecht CS en het verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP).
- o We zien voor OV ook een sociale taak. Op sommige plaatsen en tijden kan de vraag echter te beperkt zijn voor regulier openbaar vervoer. Waar de vraag te klein is (minder dan zes reizigers per rit) zal maatwerk worden aangeboden.

**Waarop ligt onze focus in 2024-2029?**

Onze hoofddoelen zijn het effectiever uitvoeren van het openbaar vervoer (denk aan de kostendekkingsgraad, voorspelbaarheid, betrouwbaarheid, meer betalende reizigers) en dat OV-reizigers meer tevreden zijn over het OV. Als basis voor de ontwikkeling naar publieke mobiliteit richten we ons op het realiseren van een duurzaam, goed en aansluitend OV-netwerk, samen met aanvullende mobiliteitsdiensten. Dit netwerk moet meegroeien met de reizigersvraag en bijdragen aan (1) betere, betrouwbaardere en snellere netwerken voor de reiziger, (2) gezonde verstedelijking en leefbaarheid en goede beschikbaarheid van het OV in landelijke gebieden (3) de sociale functie van het OV-netwerk en (4) betere bereikbaarheid van belangrijke werklocaties zoals Utrecht Science Park en het ontlasten van (de omgeving van) Utrecht Centraal.

We doen dit door in te zetten op vier actielijnen, die we in de volgende paragrafen verder uitleggen:

1. Versterken en koesteren netwerk;
2. Duurzaam concessie management;
3. Aantrekkelijke knooppunten;
4. Duurzaam beheer en realisatie van OV-infrastructuur.

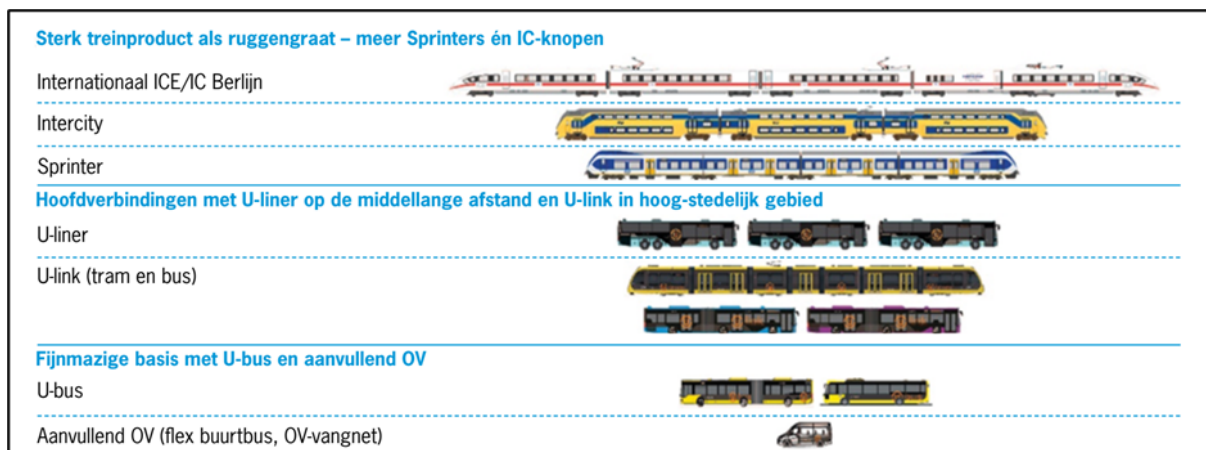


#### 4.1 Actielijn: versterken en koesteren netwerk

In aanloop naar de schaa sprong van het openbaar vervoer werken we voor het regionale en stedelijke OV aan een samenhangend systeem van trein, tram, Bus Rapid Transit (BRT), bus en aanvullend OV. Conform het Netwerkperspectief OV 2025-2035 streven we ernaar om ons fijnmazige OV-basisnetwerk te behouden en de grote corridors (verbindingen) te versterken. 'Beter benutten' staat in deze fase centraal.<sup>1</sup>

Binnen onze bestaande infrastructuur zijn er mogelijkheden voor verbetering van het OV-netwerk. Het lijnennetwerk van de trein, de lightrail en de bus kan nog aangepast worden om groei op te vangen en een eerste stap te zetten in de ambities. In stappen werken we toe naar een Bus Rapid Transit-systeem met de U-liner en U-link (Figuur 20).

In de afgelopen jaren is gewerkt aan een verbetering van het OV-netwerk met nieuwe lijnen en verschillende infra-projecten. Denk aan tramlijn 22, nieuwe knooppunten en de verbetering van de OV-doorstroming. In de komende jaren bouwen wij hierop voort. We willen de bestaande infrastructuur en het OV-netwerk beter benutten en waar mogelijk verbeteren. Dit doen we op de volgende manier:



Figuur 20 - Schaalniveaus in het OV (OV Netwerkperspectief 2025-2035; 2021).

#### Beter benutten van lightrail netwerk (tram), sprinter corridors en spoornetwerk

Het huidige lightrailnetwerk verbindt Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. In de afgelopen jaren is hier fors in geïnvesteerd. Zo rijden er langere trams en is een doorgaande verbinding ontstaan waarbij een deel van de trams vanuit Utrecht Science Park (USP) doorrijdt naar Nieuwegein of IJsselstein. Vanwege de groei van het aantal reizigers tussen Openbaar Vervoer Terminal Utrecht (OVT) en Utrecht Science Park is een uitbreiding van het aantal trams noodzakelijk. Dat vraagt om gerichte aanpassingen in de infrastructuur. Ook de uitbreiding naar de avonden en weekenden biedt meerwaarde voor reizigers. We verkennen komende periode de haalbaarheid van deze verbetering op middellange termijn.

Onze belangrijkste ambitie is om gezamenlijk met de betrokken partijen in het spoornetwerk een sterk treinproduct te realiseren als ruggengraat van het hele openbaar vervoer. Dit betekent: op internationaal, nationaal en vooral ook op regionaal niveau. We willen de beschikbare spoorinfrastructuur beter benutten, zodat de trein een grotere rol krijgt in de mobiliteit van de reizigers in de provincie Utrecht.

<sup>1</sup> De periode hierna staat in het teken van omvangrijke investeringen die nu al in verschillende trajecten worden voorbereid, het 'uitbreiden'. In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma werken we aan beide sporen om uitvoering te geven aan het OV-Netwerkperspectief.

NS en ProRail zijn respectievelijk vervoerder óp en beheerder ván het spoor. De provincie is concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer en gaat niet direct over spoorvervoer. Daarom willen we gezamenlijk met deze partners de beschikbare infrastructuur van sprintercorridors verder benutten. Deze corridors willen wij verder versterken tot dragende, frequente lijnen binnen de provincie en passend bij de daily urban systems.

Dit zijn de plekken waar de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen zich afspelen. De focus ligt op corridors waar veel nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn gerealiseerd en op het beter bereikbaar maken van belangrijke knopen (potentiële verdichtingslocaties, dus plekken waar veel gebouwd zou kunnen worden).

We willen ervoor zorgen dat de sprinters vaker gaan rijden en dat de locatie en het aantal stops worden aangepast. Tot 2035 gaat het vooral om sprintercorridors waarvoor de infrastructuur al is uitgebreid, maar waarbij de frequentie nog niet is verhoogd.

Voor de internationale verbindingen willen we samen met het Rijk, ProRail, NS en provinciale partners inzetten op het versterken van de spoorcorridors Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD-corridor) en Amsterdam-Twente-Duitse grens corridor (via Amersfoort). Voor het goederenvervoer per spoor willen we het vervoer van gevaarlijke stoffen door en langs stedelijk gebied zoveel mogelijk voorkomen.

#### Netwerk van U-liner en U-link uitbreiden en opwaarderen (bus)

Naast de trein en tram bieden de bussen van U-Link en U-liner een belangrijk component van het openbaar vervoersnetwerk. De U-Link biedt frequent vervoer in stedelijk gebied en de U-liner zorgt voor snel vervoer over grotere afstanden. Samen bieden ze fijnmazig vervoer in de hele provincie.

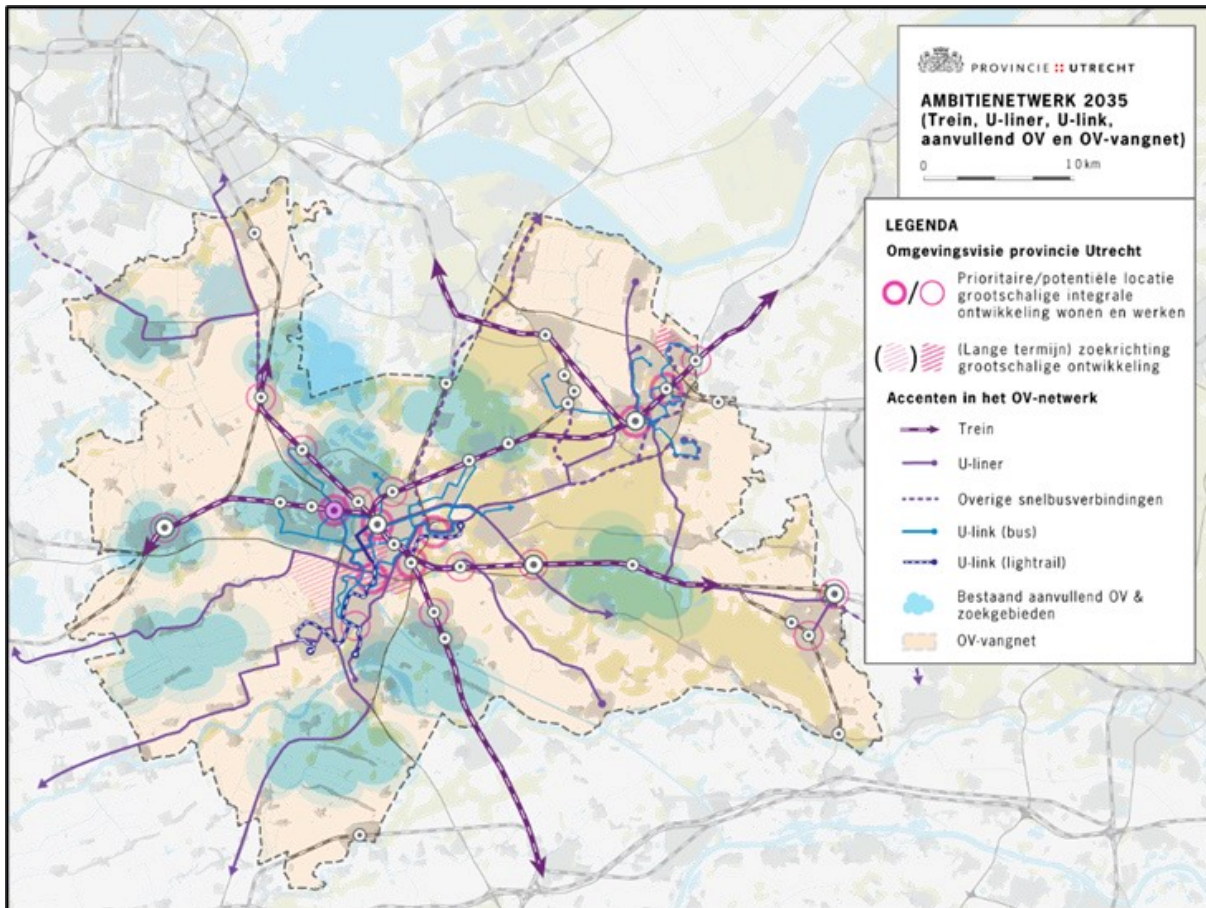
We kiezen voor de U-liner als 'snelbusconcept' om invulling te geven aan ontbrekende verbindingen in het spoornetwerk, met de focus op de middellange afstand. Deze snelle busverbindingen leggen het accent op comfort en zitplaatsen, maar ook op een regelmatige dienstregeling. We willen nieuwe verbindingen realiseren, maar ook bestaande verbindingen opwaarderen, verleggen of verlengen. We zetten in op frequenter rijden en op gerichte maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Denk aan de realisatie van busbanen, uitbreiding van het gebruik van de vluchtstrook en prioriteit bij verkeersregelinstanties. We zorgen er daarnaast voor dat bussen op de overstaplocaties beter op elkaar aansluiten, maar ook op ander openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten. Ook bestaande en te ontwikkelen regiopoorten, knooppunten en hubs (Park+Ride locaties) worden zoveel mogelijk verbonden met de nieuwe en verbeterde U-liner verbindingen.

Het netwerk van U-liner richt zich niet alleen op de hoofdknopen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. Het verbindt ook andere daily urban systems (het gebied rond een stad waarbinnen de belangrijkste dagelijkse woonwerkverplaatsingen plaatsvinden) en voorzieningenclusters (onder andere onderwijs- en zorginstellingen). U-liner maakt gebruik van grote delen van het hoofdwegennet in de provincie en beschikt over hoge kwaliteitskenmerken. Dit biedt goede mogelijkheden om bestaande P+R terreinen te versterken en om nieuwe locaties te ontwikkelen. De fiets is als voor- en natransport (van het begin- of einddoel naar het opstappunt en andersom) onderdeel van dit concept.

De frequente U-link is een stedelijk Bus Rapid Transit (BRT)-netwerk over korte tot middellange afstand rondom de gemeenten Utrecht en Amersfoort. Het netwerk van U-link richt zich vooral op de hoofdknopen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. Ook de belangrijkste en grootschalige P+R-knopen aan en bij de Ring Utrecht zijn op dit netwerk aangesloten. We willen het netwerk opwaarderen naar U-link kwaliteit. Dit betekent snelle verbindingen tussen de meest belangrijke bestemmingen. Verder willen we het uitbreiden met nieuwe en directe verbindingen en de frequentie verhogen. De lijnvoering is grotendeels doorgaand, wat wil zeggen dat veel OV-lijnen niet eindigen op het Centraal Station, maar een doorgaande verbinding bieden.

Dit bespaart (logistieke) ruimte op deze knooppunten en leidt tot een betere benutting van de capaciteiten. Ook zorgt het voor meer directe verbindingen voor reizigers binnen het stedelijke gebied.

Huidige buslijnen die geen onderdeel uitmaken van het toekomstige U-liner- of U-link systeem blijven in principe als U-Bus bestaan. Zij bedienen grote delen van de provincie op een fijnmazige manier, waardoor mensen ook in wijken of dorpen dicht bij de voordeur of bestemming toegang hebben tot het openbaar vervoer. U-Bus rijdt niet parallel aan de U-liner en U-link, maar vult deze juist aan door ook andere bestemmingen te bedienen (zie Figuur 21).



Figuur 21 - Nieuwe structuur van het provinciale busnetwerk (OV-netwerkperspectief 2025-2035).

### MIRT Verkenning OV en Wonen

Medio 2020 hebben Rijk en regio een startbeslissing genomen om te beginnen met de MIRT verkenning OV en Wonen. De maatregelen moeten bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en het ontlasten van Utrecht CS. Ook de landelijke locaties waarvan wordt overwogen om te bebouwen moeten beter bereikbaar worden. Naar verwachting wordt er op basis van deze verkenning in 2024 een voorkeursbeslissing genomen.

In het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van eind 2022 is geconstateerd dat er voor het NOVEX-woningbouwgebied Groot Merwede (Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, inclusief de A12 zone) een systemsprong van het openbaar vervoer nodig is. Dit krijgt vorm met een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en is bedoeld om een toekomstvaste bereikbaarheid van dit gebied te garanderen. Een snelle en deels ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de grote woningbouwopgave in dit gebied. Ook de bereikbaarheid per fiets is hiermee het meest gediend.

Op basis van de nadere uitwerking in de MIRT-verkenning zal in de vervolgfase duidelijk worden of de reservering voor de Merwedelijn en de overige onderdelen voldoende is en hoe ze bekostigd kunnen worden. Met de U Ned partners werken we de komende jaren samen aan een verdere uitwerking van de verkenning tot aan besluitvorming en financiering. Na een definitief besluit starten we de voorbereiding van de realisatie en wordt een projectorganisatie ingericht.

## 4.2 Actielijn: duurzaam concessie management

De provincie stelt zichzelf de taak om te werken aan een goede en duurzame bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dit vindt zijn basis in de wettelijke taak (Wet personenvervoer 2000) om het collectief regionaal openbaar vervoer aan te sturen.

Dit houdt in dat wij de concessies uitgeven voor het OV per bus en tram. Wij zijn dus de opdrachtgever voor de vervoerders, stellen onder in concessies vastgelegde voorwaarden geld beschikbaar voor de exploitatie en stellen de jaarlijkse tarieven- en vervoerplannen vast. Daarnaast zijn we, op basis van de Wet lokaalspoor, verantwoordelijk voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van het tramsysteem, dat door het Trambedrijf wordt beheerd. We voeren regie op dit alomvattende vervoersysteem in het belang van de reizigers en streven dan ook een hoge reizigerstevredenheid na bij de uitvoering van deze wettelijke taken.

Wij zijn opdrachtgever voor de exploitatie van twee OV-concessies. De huidige twee OV-concessies zijn vanwege gevolgen van de coronacrisis herijkt en met twee jaar verlengd tot eind 2025. In de twee concessies rijden dagelijks ruim 600 bussen en trams, die dagelijks meer dan 200.000 reizigers van A naar B vervoeren. Vanaf december 2025 start de nieuwe concessieperiode van de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten.

De aanbesteding van de nieuwe OV-concessies 2025-2035 is in een vergevorderd stadium; zij worden medio 2024 gegund. Voor de nieuwe concessie gelden de volgende vier doelen, zoals vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten:

1. Een concessie verlenen die *flexibel* is en wendbaar om uitbreiding en verandering van het OV mogelijk te maken als gevolg van technische, ruimtelijke ontwikkelingen of nieuwe infrastructuur (schaalsprong, minder hinder). We starten met het netwerk dat we in 2025 hebben. Dat willen we tijdens de concessieperiode verder ontwikkelen. Daarvoor is flexibiliteit nodig en voldoende regie en sturing.
2. *Duurzaamheid* waar mogelijk, met als eis 100 procent zero emissie in 2028. We willen met deze concessie een grote stap zetten in onze opgave in de energietransitie.
3. *Exellente uitvoering* van het OV om hiermee de doelen 'meer tevreden reizigers' en 'een efficiënt ingericht vervoer' te realiseren. Alleen met een goede uitvoering kunnen we kwaliteit bieden voor de reizigers.
4. Meer aandacht voor de sociale aspecten van het OV zodat een *zo breed mogelijke groep reizigers* er gebruik van kan maken. We vinden het belangrijk dat het OV een bijdrage levert aan het kunnen meedoen aan de samenleving. Daarom willen we ons extra inspannen voor een betere toegankelijkheid van het OV.

We spelen in op het OV Netwerkperspectief door in de nieuwe concessies flexibiliteit in te laten bouwen om op tussentijdse veranderingen in te spelen. Denk aan een nieuwe woonwijk die opgeleverd wordt, of een vervoersoplossing totdat de Merwedelijn af is. Nieuwe trambanen en snelle busbanen zijn middelen om het aanbod op niveau te houden, wanneer het aantal reizigers groeit. We stimuleren de realisatie van de gewenste verbeteringen door middel van een subsidieregeling op basis van de gebiedsuitwerkingen. Omdat de planning van deze gebiedsontwikkelingen nog niet overal bekend is, is flexibiliteit in de nieuwe concessie gewenst.

We willen verduurzamen en in de nieuwe concessies eisen we daarom dat in 2028 het openbaar vervoer emissievrij is. Een belangrijk aandachtspunt om dit te kunnen halen is de huidige netcongestie (de capaciteit om veel vraag tegelijkertijd te verwerken) van het elektriciteitsnetwerk.

In beide concessies moet door beide vervoerders onder de naam U-OV worden gereden. Dit was tot nu toe alleen voor de regio Utrecht. Onder de koepelnaam U-OV vallen de verschillende productformules. U-liner, U-link en U-tram zijn daarin dragers van het netwerk en U-bus en U-flex zorgen voor het fijnmazige vervoer door de hele provincie. Marketing en huisstijl, die over de gehele provincie gelijk is, zorgen voor een herkenbaar product voor de reiziger.

## OV voor iedereen, van stad tot regio: toegankelijk en betaalbaar

### Toegankelijk

We willen voor iedereen een goed toegankelijk openbaar vervoer. Dus ook voor ouderen, jongeren en mensen met een beperking. De provincie onderschrijft daarom met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, OV-bedrijven en ProRail het '[Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032](#)'. In dit akkoord zijn afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat in 2040 het openbaar vervoer volledig toegankelijk is voor iedereen. In Nederland hebben twee miljoen mensen een beperking. Ze zijn bijvoorbeeld slechtziend, blind of doof, hebben een lichamelijke of verstandelijke beperking of psychische problemen. Zij ervaren obstakels in het reizen met openbaar vervoer, waardoor zij er geen of weinig gebruik van maken. We werken daarom aan eenvoudiger en duidelijkere reisinformatie, verbetering van de fysieke toegankelijkheid van haltes en perrons, meer comfort (bijvoorbeeld toiletten) en meer hulp op locatie zodat iedereen met het openbaar vervoer kan reizen. We betrekken mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties bij het maken van nieuw beleid en het nadenken over en bieden van oplossingen. Hiermee sluiten wij aan bij het VN-verdrag Handicap.

We brengen ook de toegankelijkheid van onze eigen haltes beter in beeld. Daarbij kijken we naar veilige looproutes voor iedereen. Daarnaast nemen we maatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid. En via subsidieregelingen willen wij ook gemeenten stimuleren om haltes meer toegankelijk te maken. Om voor- en natransport aantrekkelijker te maken zetten we verder in op fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes.

### Betaalbaar

Betaalbaarheid van OV is een andere belangrijke schakel in de toegankelijkheid van OV. We willen voorkomen dat mensen door financieel beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Dit is ook vervoersarmoede. We werken aan een aantal pilots voor betaalbaarheid (onder andere voor ouderen met een krappe beurs en kinderen). Op basis van de ervaringen van deze pilots ontwikkelen we betaalbare OV-producten voor bepaalde doelgroepen (minima, jongeren). In de nieuwe concessies voor tram en bus vragen we meer aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid. Door dit op deze manier uit te werken, geven wij ook erkenning aan de aandacht die hiervoor is in het Coalitieakkoord 2023-2027.

We staan voor de uitdaging om in gebieden waar de norm van zes of meer op- en overstappende OV-reizigers niet wordt gehaald, toch vervoer te bieden. Dit is vooral belangrijk voor mensen die geen toegang hebben tot een auto of fiets, of niet in staat zijn om auto te rijden of te fietsen. Het is belangrijk om op korte termijn voor verschillende doelgroepen de mogelijkheden, risico's, baten en kosten hiervoor in beeld te brengen. Deelmobiliteit aanbieden in het landelijk gebied is een optie die in deze verkenning wordt meegenomen.

Regiotaxi (sociaal-recreatief WMO-vervoer, ofwel Vervoer op Maat) en aanvullend regionaal vervoer zullen geen onderdeel zijn van de komende concessies. Het beheer van de regiotaxi gaat in 2024 over naar de gemeenten. De provincie zal dan bij de gemeenten op beperkte schaal aanvullend OV inkopen.

### 4.3 Actielijn: aantrekkelijke knooppunten

Om onze provincie mooi, leefbaar en bereikbaar te houden en tegelijk ruimte te bieden aan de ontwikkelingen die op ons afkomen, zetten we in ons ruimtelijk beleid in op combineren en concentreren. Woningbouw willen we in de eerste plaats binnen steden en binnen dorpen en in de buurt van knooppunten realiseren.

Voor het bewerkstelligen van de mobiliteitstransitie is het essentieel dat de knooppunten een goede kwaliteit hebben. Hier vindt namelijk letterlijk de overstap plaats van de vervoerwijze die dicht bij je herkomst of bestemming ligt, naar sneller en verbindend vervoer.

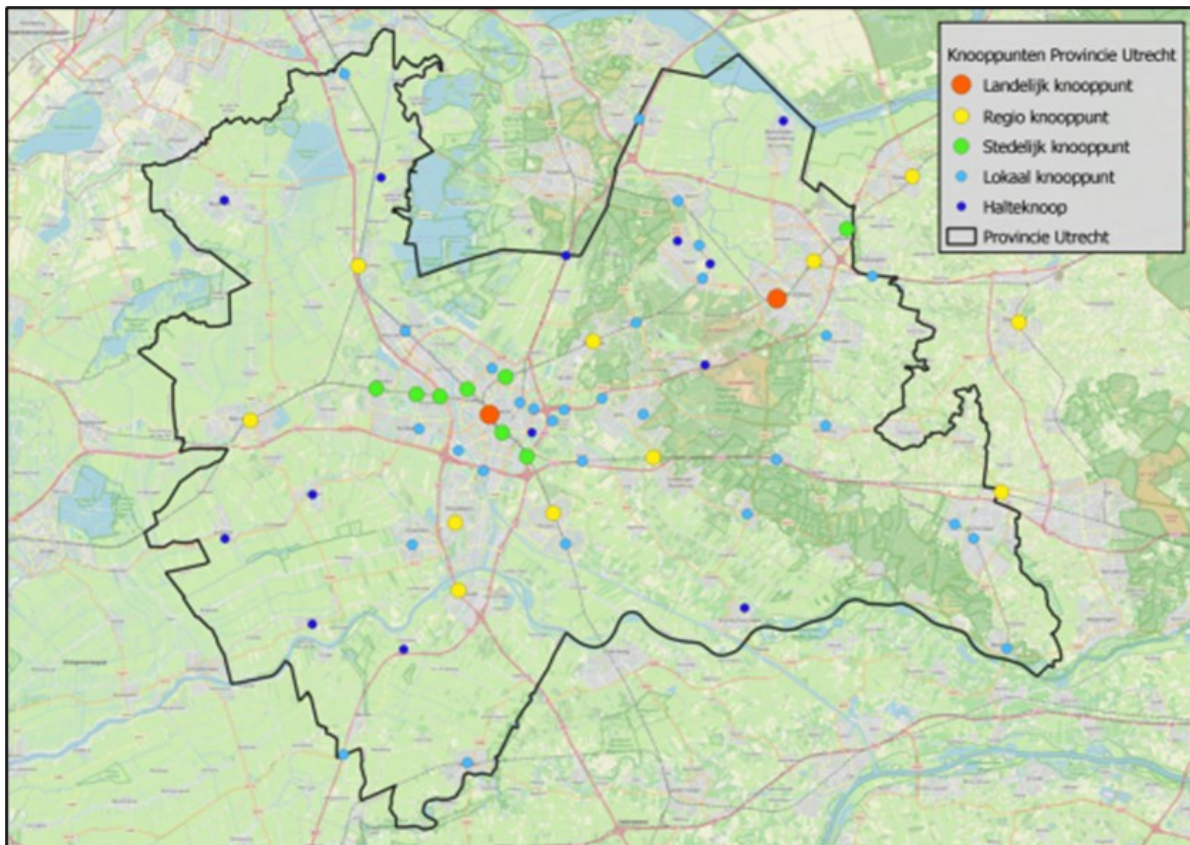
Knooppunten zijn plekken waar woon- en werklocaties en voorzieningen geconcentreerd en gecombineerd zijn en waar meerdere vormen van vervoer samenkomen. Vaak gaat het om trein- en busstations, maar ook tram- en bushaltes en P+R locaties die kunnen fungeren als knooppunt. Vanuit bereikbaarheid noemen we locaties met wonen, werken, voorzieningen en meerdere vervoersvormen ook wel een mobiliteitshub.

Dat is een aantrekkelijk overstappunt in de grotere ketenreis van deur tot deur waar meerdere voorzieningen aanwezig zijn om de ketenreis zo goed mogelijk in te vullen. De ketenreis staat voor een reis waarin meerdere soorten vervoer worden gebruikt.

Onze opgave is om mensen op een goede, gezonde, veilige en duurzame manier te laten reizen. Op die manier worden onze infrastructuur en ons aanbod zo efficiënt mogelijk worden ingezet en kunnen we de groei in persoonsvervoer beter faciliteren. Mobiliteitshubs helpen daarbij. We zetten ons voor knooppunten en bij mobiliteitshubs daarom in op:

- Aantrekkelijk verknopen: betere bereikbaarheid van het knooppunt te voet, met de fiets en openbaar vervoer – en waar nodig – met de auto.
- Aantrekkelijk reizen: meer reizigersgemak van de transfer, het overstappen van de ene op de andere vervoerwijze en de voor het reizen noodzakelijk voorzieningen. Denk aan voldoende parkeer-, fietsenstalling- en oplaadvoorzieningen, kaartverkoop en reisinformatie, maar ook de ontwikkeling van deelmobiliteit.
- Aantrekkelijk verblijven: veraangename van de wachttijd bij de overstap met aanvullende voorzieningen (zoals een overdekte wachtruimte, toiletten, en commerciële voorzieningen) en door (ruimtelijke) aantrekkelijkheid van het knooppunt.
- Aantrekkelijk ontwikkelen: benutten van de ruimtelijke en economische potentie van het knooppunt en de directe omgeving.

Elk van de 67 OV-knooppunten in de provincie Utrecht wordt tenminste elke vier jaar door ons beoordeeld op kwaliteit (Figuur 22). Aan de hand van deze 'schouw' stimuleren we als subsidieverlener verbeteringen op mobiliteitshubs en knooppunten. Hierbij richten we ons op looproutes, fietsparkeervoorzieningen, reisinformatie, bewegwijzering, toegankelijkheid, deelmobiliteit en belevingsaspecten zoals sociale en fysieke veiligheid. Daar waar we zelf eigenaar zijn, gaan we zelf aan de slag. We vinden het belangrijk dat looproutes vanaf P+R-locaties bij stations en knooppunten en op bedrijventerreinen veilig en comfortabel zijn om het voor- en natransport (first/last mile) goed te ondersteunen.



Figuur 22 - Knooppunten in provincie (Actualisatie Uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten, provincie Utrecht 2023).

Voor een goede overstap van fiets op OV bij stations zijn op veel plekken extra fietsparkeerplekken nodig. Wij blijven gemeenten financieel ondersteunen om deze te realiseren. En om het voor- en natransport aantrekkelijker te maken, zetten we verder in op fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes.

### Samenwerking en stimulering

Succesvolle knooppuntontwikkeling kan alleen plaatsvinden door goed samen te werken met onze partners. De provincie is zelf slechts eigenaar en beheerder van een beperkt aantal knooppunten. Verder spelen bij alle knooppunten meerdere belangen en stakeholders. Daarom wordt de actieve samenwerking van de afgelopen periode met gemeenten, NS, ProRail, Rijkswaterstaat, Ministeries en de U10 doorgezet. De rol van de provincie varieert van stimuleren, participeren en realiseren tot reguleren. Belangrijke knooppuntontwikkelingen worden onder andere voorzien in Breukelen, Vianen en Woerden. In de regio zien we veel interessante knooppuntinitiatieven die nodig zijn om de grote veranderingen in de bereikbaarheid voor elkaar te krijgen.

### Programma Regiopoorten

In U Ned verband werken we voor de langere termijn samen met Rijk en gemeenten aan het programma Regiopoorten. Hierin wordt de ontwikkeling van tien 'regiopoorten' en hun omgeving verkend en er worden mobiliteitsprofielen opgesteld. Dat zijn analyses van het reisgedrag van groepen mensen. Het gaat om de regiopoorten Woerden, Breukelen, Bilthoven, Zeist-Noord, Driebergen-Zeist, Bunnik, Houten, Vianen, Barneveld en Nijkerk. Buiten de provinciegrenzen betreft het de poorten Barneveld en Nijkerk. Multimodale ontsluiting, dus zorgen voor bereikbaarheid via meerdere manieren van vervoer, levert een duidelijke meerwaarde op voor de kwaliteit van het gebied.

#### 4.4 Actielijn: duurzaam beheer en realisatie van OV-infrastructuur

De OV Assetbeheerorganisatie is verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en de uitbreiding van alle OV-assets waaronder het volledige tramsysteem in en rondom de stad Utrecht, inclusief remise en de busremise(s). De provincie ziet zelf toe op de veiligheid van het tramsysteem.

We gaan het trambedrijf intern anders organiseren. Er is in 2022 voor gekozen om de provinciale beheerorganisatie voor tram een meer zelfstandige positie binnen de organisatie te geven. Het is een belangrijke opgave om dit door te voeren, zodat de beheerder stevig kan opereren als leverancier en kan werken volgens vastgestelde afspraken. Hiervoor actualiseren we de beheervisie, inclusief de kaders (Kritische Prestatie Indicatoren) voor het beheer onderhoud. Ook zullen we gaan werken naar meer risicogestuurd beheer en onderhoud. Duurzaam, circulair en klimaatneutraal beheren en onderhouden van onze OV-assets krijgt steeds meer prioriteit binnen onze projecten.

Vanwege strategische redenen willen we een aantal bus stallingen in eigendom krijgen en verhuren aan de concessienemers.

Daarnaast verkennen we samen met de vervoerders, netbeheerders en stakeholders de mogelijkheden (of werken we werken er al actief aan) voor het verduurzamen (klimaatneutraal en circulair) van onze assets. Ook letten we op het verminderen van het energiegebruik, oplossen van de congestieproblematiek op het net en het opwekken van duurzame energie. Bijvoorbeeld door zonnepanelen op bus- en tramstallingen te bevestigen, busbatterijen opnieuw te gebruiken en door mogelijkheden van het tramenergienetwerk op (energie)knooppunten te benutten. Ook hier geldt als belangrijk aandachtspunt de netcongestie.

Naast het beheer en onderhoud van de OV-assets, realiseren we ook nieuwe OV-assets. De komende jaren gaat het om onder andere e-bus stallingen en laadvoorzieningen. Daarnaast adviseren we strategische projecten (zoals de MIRT verkenning) over de consequenties van de projecten (wanneer ze zijn gerealiseerd) voor het beheer en onderhoud van het gehele systeem.

De manier waarop de OV-assets worden gerealiseerd is gelijk aan de wijze manier waarop overige provinciale infrastructuur wordt gerealiseerd. Dit is beschreven in actielijn 6.3 "duurzame realisatie van infrastructuur" en 6,4 "duurzaam beheer van infrastructuur".



## 5. Gezonde en veilige mobiliteit

### Wat is het?

Door de groei van wonen, werken en mobiliteit is er een systemsprong in ons mobiliteitssysteem nodig. Dit betekent dat we de manier waarop we mobiliteit organiseren op een fundamenteel andere manier gaan organiseren. Dit doen we door een mobiliteitstransitie naar fietsen, lopen, openbaar vervoer en deelmobiliteit te bevorderen (zie hoofdstuk 3). Met 'Gezonde en veilige mobiliteit' willen we actieve en duurzame vormen van mobiliteit stimuleren en bevorderen we de keuzevrijheid door anders reizen en schoner reizen aantrekkelijker te maken. Dat kan gaan om thuiswerken, buiten de spits reizen, of met een ander vervoermiddel reizen, zoals lopen, fietsen of deelmobiliteit. Het gaat over mensen in staat stellen om op een gezonde en veilige manier deel te laten nemen aan het verkeer. Dit vraagt om een lange adem en is een opgave die de provincie niet alleen kan. We werken daarom onder andere in U Ned verband en via Goedopweg nauw samen met andere partijen om gezonde groei te realiseren.

Met onze aanpak stimuleren we reizen per fiets en te voet. We bundelen onze krachten met andere wegbeheerders en partners om de fiets de meest aantrekkelijke, veilige en populaire keuze te maken voor korte afstanden. Bij het stimuleren van lopen horen veilige, comfortabele en vlotte looproutes, goede reisinformatie en makkelijk te belopen overstapmogelijkheden.

We zoeken naar slimme manieren voor een veilige en betere doorstroming van lopen, fietsen, OV, auto en goederenvervoer. Het aanleggen van extra asfalt is in veel (dichtbevolkte) gebieden niet altijd de betere oplossing. We streven daarom naar het beter benutten van ons vervoersnetwerk door multimodaal verkeersmanagement (meerdere manieren van vervoer) en incidentmanagement. Hiermee willen we de reizigers beter bedienen en verleiden om duurzamere en gezondere mobiliteitskeuzes te maken.

We hebben echter gemerkt dat gewoontegedrag van mensen niet altijd doorbroken wordt door betere fietsinfrastructuur, een aantrekkelijker OV-aanbod of verkeerslichten die vaker op groen staan. Daarvoor is meer nodig. In de afgelopen jaren heeft de provincie daarom ingezet op campagnes om het gedrag van reizigers te beïnvloeden, het faciliteren van een soepele ketenreis en andere maatregelen om gedrag te veranderen. Inmiddels is hiermee veel ervaring opgedaan. De uitdaging is nu om de effectiviteit de komende jaren te vergroten. Vanuit verkeerveiligheid zien we dezelfde uitdaging. Naast het duurzaam en veilig inrichten van wegen en fietspaden en het versterken van verkeershandhaving, moeten we ook sturen op gedragsverandering en risicobewustwording. Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma blijven we ons inzetten voor een verkeersveilige infrastructuur en doelgroepgerichte verkeerseducatie en voorlichting.

Door in te zetten op actieve, gezonde en duurzame vormen van mobiliteit willen we de nadelige effecten van mobiliteit op de leefomgeving verminderen. Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma richten we ons specifiek op het verduurzamen van mobiliteit, bijvoorbeeld door het stimuleren van waterstof- en batterij-elektrische aandrijvingen als alternatieven voor traditionele verbrandingsmotoren. Ook bevorderen we schoon transport over water om voertuigen van de weg te halen. Op deze manier dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen zoals vastgesteld in de Omgevingsvisie.

**Kader 4:** Beleidsuitgangspunten voor fietsen, de verduurzaming van goederenvervoer en logistiek, slimme mobiliteitsoplossingen en duurzaam, gezond en veilig gedrag vanuit de Omgevingsvisie

- We werken aan de veilige, snelle en comfortabele bereikbaarheid van werklocaties, middelbare scholen en knooppunten per fiets.
- We investeren in doorfietsroutes. Daarbij kunnen ook slimme verkeerslichten een rol spelen.
- We investeren in voldoende en veilige stallingsplekken voor de fiets ten behoeve van voor- en natransport.
- We willen meer mensen aanmoedigen om te fietsen en richten ons hierbij op specifieke doelgroepen. We zetten in op doelgroepgerichte fietsstimulering.
- In 2050 willen we duurzaam goederenvervoer langs corridors en via hubs, vaarwegen beter benutten en een overgang naar duurzamer vervoer over land. Overslagpunten en hubs ten aanzien van goederen kunnen een *modal shift* stimuleren, ook voor stedelijke logistiek.
- We stimuleren goederenvervoer over water en spoor.
- We passen het provinciale netwerk zo goed mogelijk aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk.
- We stimuleren verkeersveilig gedrag door doelgroepgerichte verkeerseducatie en voorlichting.
- We streven naar een gezonde en veilige leefomgeving. Dat betekent dat de milieukwaliteit goed is, de veiligheid is gewaarborgd en bewegen wordt aangemoedigd. Ook zijn er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.
- We willen het vervoer van gevaarlijke stoffen in dicht stedelijk gebied verminderen.

#### Waarop ligt onze focus in 2024-2029?

We werken aan een goed fietsnetwerk dat veilig en comfortabel is, met stedelijke en regionale fietsroutes. Dit netwerk moet meegroeien met de behoeften van reizigers, bijdragen aan betere bereikbaarheid en goed aansluiten op het openbaar vervoer, knooppunten en mobiliteitshubs. Samen met Goedopweg partners werken we aan slimme oplossingen voor veiliger en beter verkeer, zoals wandelen, fietsen, openbaar vervoer en auto. We streven naar duurzame gedragsverandering om reizigers slimmer en schoner te laten reizen.

We richten ons daarnaast op een verkeersveilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag. De gedragsaanpak voor verkeersveiligheid bestaat in de eerste plaats uit verkeerseducatie voor specifieke doelgroepen. Daarnaast geven we voorlichting om de verkeersdeelnemer de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. We werken in U Ned verband aan maatregelen voor de regio's Utrecht en Amersfoort op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Tot slot werken we aan het schoner maken van mobiliteit, zowel in het personenvervoer als goederenvervoer. We dragen op die bij aan het verminderen van CO2 uitstoot.

We doen dat door in te zetten op een vier actielijnen:

- Meer fietsen over een sterk netwerk;
- Veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag;
- Samen werken aan gezonde groei;
- Schonere maken van mobiliteit.

#### 5.1 Actielijn: meer fietsen over een sterk netwerk

De drukte op fietspaden neemt toe. Daarnaast vragen bakfietsen, bezorgfietsen en andere 'licht elektrische voertuigen' (LEV) om steeds meer ruimte. Bovendien zien we steeds meer snelheidsverschillen ontstaan door het grote aantal gebruikers van een elektrische fiets.

Hierbij speelt de vraag of LEV's wel op het fietspad zouden moeten horen vanwege drukte op het fietspad en snelheidsverschillen met andere gebruikersgroepen.

Er ligt een grote claim op de beschikbare ruimte in onze regio. Dit komt door de verwachte groei van inwoners, forenzen en bezoekers en onze doelen op bereikbaarheid, woningbouw, duurzaamheid en leefbaarheid. Dit maakt het alleen maar belangrijker om fietsers meer ruimte te geven. De provincie zet daarom met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma verder in op een aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk. Dit netwerk moet soepele overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer hebben bij haltes en knooppunten. Het coalitieakkoord spreekt de ambitie uit om dé fietsregio van Europa te zijn en blijven. Met regionale gedragscampagnes stimuleren we iedereen om vaker de fiets te pakken. Niet alleen voor utilitair verkeer (woon-werk/school), maar ook om van ons prachtige en diverse landschap te genieten. Daar zijn verschillende recreatieve fietsroutes voor beschikbaar.

De provincie heeft eind 2021 met gemeenten en Rijkswaterstaat Midden-Nederland, en in afstemming met de Fietsersbond, het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) opgesteld. Dit diende als input voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets dat in 2022 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De partijen hebben hiermee uitgesproken dat zij de fiets willen inzetten als volwaardig vervoersmiddel in de bereikbaarheidsopgave en als een belangrijke oplossing voor maatschappelijke vraagstukken. Hiervoor zijn flinke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen nodig.

Daarnaast moeten we ons blijven richten op het veranderen van gedrag en het stimuleren van het gebruiken van de fiets (fietsstimulering). Dit is een opgave waar we niet alleen voor staan en waaraan we werken met Rijk en regio. Bovendien moeten we een aantal inhoudelijke strategische keuzes maken en omvangrijke investeringen doen. Dit geldt zowel voor fietsroutenetwerken als voor fietsparkeren. Samen met onze partners zetten we (verder) in op: (1) een vlot, veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk, (2) uitbreiding van het doorfietsroutenetwerk en (3) fietsstimulering. Voldoende, veilige en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen zijn een onderdeel van onze aanpak op knooppunten en is verder uitgewerkt in het hoofdstuk *Publieke Mobiliteit*.

### Een vlot veilig en comfortabel regionaal fiets- en loopnetwerk

Onze eigen fietspaden vormen 20 procent van het regionale fietsnetwerk. Voor de fietspaden op onze eigen wegen zijn knelpunten in beeld gebracht en geprioriteerd. Dit gaat om verlichting, in hoeverre je goed kunt oversteken op kruispunten en de breedte van fietspaden. We werken ernaartoe om verbetermaatregelen op deze thema's in te voeren. Ook zetten we in op veilige plekken om over te steken, daar waar het provinciale wandel- en fietsknooppuntensysteem de provinciale weg kruist. Dit onderdeel wordt verder uitgewerkt in het hoofdstuk *Infrastructuur en benutten*. Het overige deel van het regionale fietsnetwerk is in beheer bij andere wegbeheerders, voornamelijk gemeenten en waterschappen. Zij focussen zich vooral op het fietsnetwerk en veel gemeenten focussen zich op de fietspaden binnen de bebouwde kom.

We willen graag een vlot, veilig en comfortabel netwerk realiseren waarop inwoners van huis naar school, werk, OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen kunnen fietsen. Het is belangrijk dat wij hieraan als regionale partij een impuls geven. Voor komende periode scherpen we allereerst de knelpuntenanalyse uit 2019 aan en maken we nieuwe prioriteringsafspraken. Dit doen we samen met andere wegbeheerders. Ook gebruiken we data uit de risicogestuurde aanpak, een uitgebreide inventarisatie van de breedte van fietspaden, het netwerkperspectief en een onderzoek naar veilige schoolroutes. We helpen gemeenten om te prioriteren aan de hand van diverse onderzoeken en verkenningen, maar luisteren ook goed naar wat bij gemeenten speelt. Dit doen we onder andere in accountmanagementgesprekken met wegbeheerders maar ook in regionale overleggen.

Een vlot, veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk is een product van het Rijk, waterschappen, provincie(s) en gemeenten samen. Omdat we beperkte capaciteit en middelen hebben, is het belangrijk om 'werk met werk te maken', dat betekent dat we kansen grijpen wanneer een gemeente, waterschap of het Rijk bijvoorbeeld ook met de weg, vaarweg, spoor, riolering, of kabels en leidingen aan de slag gaat, om werkzaamheden te bundelen of te combineren.

Aantrekkelijk wonen, werken en recreëren vraagt om goede verbindingen naar en in het buitengebied. We hebben in de provincie het Recreatief Hoofd Netwerk met het fietsknooppuntensysteem. Dit netwerk overlapt voor 40 procent het Regionaal fietsnetwerk en kent vooral piekmomenten in het weekend of op feestdagen. Drukke op recreatieve fietspaden leidt tot onveilige situaties. We dragen bij aan de verbetering van een aantal belangrijke recreatieve fietsverbindingen tussen stad en land als het onderdeel uitmaakt van het Regionaal fietsnetwerk.

We dragen bij aan het oplossen van de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten, de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk en van veilige en comfortabele looproutes naar OV-knooppunten. Dit doen we op basis van cofinanciering, waarbij meerdere partijen gezamenlijk bijdragen aan de kosten van een project.

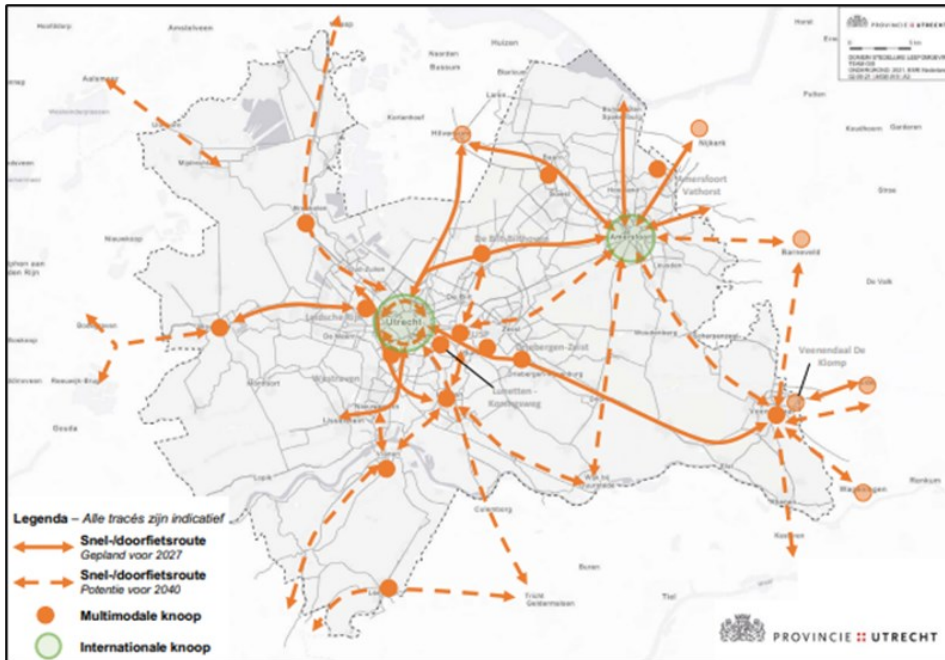
#### Uitbreiden van het doorfietsroutenetwerk

In de afgelopen periode hebben wij een sturende rol gepakt in de realisatie van negen doorfietsroutes. Voor al deze doorfietsroutes zijn in overeenkomsten afspraken gemaakt over de uitvoering en de realisatie. De eerste van de negen doorfietsroutes wordt in 2024 geopend. De laatste zal naar verwachting in 2026 worden geopend. Deze doorfietsroutes hebben bij elkaar opgeteld een lengte van ongeveer 150 kilometer, terwijl het regionale doorfietsroutenetwerk in potentie uit ongeveer 300 kilometer zou kunnen bestaan (figuur 23). Om het doorfietsroutenetwerk verder uit te breiden, pakken we de realisatie van een aantal nieuwe doorfietsroutes op.

We zien tegelijkertijd dat op een aantal potentiële doorfietsroutes barrières aanwezig zijn die om flinke investeringen van verschillende partijen vragen. Daarom is een goede afweging nodig. Het wegnemen van barrières over auto-, spoor- en vaarwegen doen we om fietsafstanden te verkorten en daarmee de fiets een volwaardig alternatief te laten zijn voor afstanden tot kilometer (en verder). Het zijn cruciale schakels op regionale en stedelijke doorfietsroutes.

We bepalen welke doorfietsroutes worden opgepakt aan de hand van een aantal afwegingen. Dit zijn het afweegkader Doorfietsroutes, het beschikbaar budget, de kansen om met Rijk en regio barrières weg te nemen en tot afspraken te komen om te bepalen welke doorfietsroutes worden opgepakt. Als ervoor gekozen wordt om doorfietsroutes op te pakken, dan is er in de studiefase expliciet aandacht voor de afwegingen op het gebied van natuur. In het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) erkennen we bovendien dat stedelijke doorfietsroutes van net zo groot belang zijn om de wegen rondom de steden voldoende te kunnen ontlasten.

We zetten in elk geval in op de realisatie van de fietsbrug over de A12 bij Bunnik en de brug over de Hollandse IJssel in Nieuwegein. Deze liggen namelijk op doorfietsroutes die nu al worden gerealiseerd. We willen met het Rijk en gemeenten ook afspraken maken voor de uitvoering van de Dom-Dam doorfietsroute. Ook op deze doorfietsroute ligt een flinke barrière, namelijk de Demkabrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.



Figuur 23 - Geplande (voor 2027) en potentiële (voor 2040) doorsfietsroutes in de provincie Utrecht uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets, 2021. Verder staan in het figuur multimodale knopen en internationale knopen (verbindingpunten). De voorgestelde routes zijn nog niet definitief vastgesteld.

### Stimuleren van het gebruik van de fiets

Sommige groepen mensen hebben een extra impuls nodig om op de fiets te stappen. Een sterk fietsnetwerk en fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten en recreatie/natuurgebieden zijn hiervoor niet genoeg. Er is vooral nog winst te behalen als het gaat om de korte afstanden naar onder andere het werk. Bij de langere afstanden zien wij kansen voor de fiets in het voor- en natransport. Ook zien we kansen bij specifieke doelgroepen, zoals nieuwe Nederlanders, basisschoolkinderen en ouderen. Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma richten we ons daarom ook op het stimuleren van het gebruik van de fiets onder specifieke doelgroepen. Zo hopen we het aantal fietsers verder te vergroten.

## 5.2 Actielijn: veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag

Na tientallen jaren van dalende ongevalscijfers, stagneert de daling van het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden. Omdat elk verkeersslachtoffer er één te veel is, zetten we met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma actief in op het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Dat doen we door een integrale aanpak van veilige infrastructuur, verkeersveilig gedrag en het versterken van handhaving.

### Duurzaam veilig inrichten van de infrastructuur

De inrichting en inpassing van infrastructuur in de omgeving heeft invloed op de verkeersveiligheid. Om de verkeersveiligheidsrisico's zo klein mogelijk te houden, passen we ons wegennet zo goed mogelijk aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk. Bij de aanleg, het onderhoud en de reconstructie van ons netwerk kijken we naar de locaties van verkeersongevallen, klachten en meldingen. Zo ontstaat er een goed beeld waar verkeersonveilige plekken zitten en waar verkeersonveiligheid wordt ervaren. We onderzoeken deze locaties en voeren maatregelen uit om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Daarnaast pakken we verkeersonveiligheid proactief aan, via een risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat middelen gericht worden ingezet waar de grootste risico's of impact worden verwacht. Bij deze aanpak kijken we naar de kwaliteit van de inrichting van wegen en fietspaden.

De gedachte hierachter is dat een plek met een hoog of verhoogd risico vroeg of laat leidt tot (meer) slachtoffers, ongeacht of dit in het verleden al eens is gebeurd. Dit kan ook gelden voor bepaalde groepen verkeersgebruikers. Door het risico vroegtijdig aan te pakken, kunnen we verkeersongevallen voorkomen. Door beide werkwijzen te combineren, hebben wij een volledig beeld van de belangrijkste knelpunten voor verkeersveiligheid op ons wegennet.

Bij de inrichting van onze wegen hebben we bijzondere aandacht voor de (positie van) kwetsbare verkeersdeelnemers. Daaronder vallen onder andere (brom)fietsers en voetgangers. Deze doelgroep is steeds vaker als slachtoffer betrokken bij verkeersongevallen. We kijken in het bijzonder naar plekken waar kwetsbaar verkeer de weg deelt met (zwaar) gemotoriseerd verkeer, zoals landbouwverkeer. Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma geven we verdere uitwerking aan de 'Nota landbouwverkeer en parallelwegen' (zie ook hoofdstuk 6). Daar waar landbouwverkeer door (oude) dorpskernen gaat, onderzoeken we in nauwe samenwerking met de wegbeheerder welke oplossingen mogelijk zijn en welke rol de provincie daarbij heeft. De routing (de route die we het verkeer laten volgen) van landbouwverkeer is niet alleen belangrijk voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de bereikbaarheid van percelen.

#### Stimuleren van verkeersveilig gedrag door verkeerseducatie en voorlichting

Naast de veiligheid van de infrastructuur is de veiligheid van het verkeersgedrag een belangrijk thema. Onveilig verkeersgedrag is de oorzaak van veel ongevallen. Om veilig verkeersgedrag te bevorderen, bieden we permanente verkeerseducatie en -voorlichting aan inwoners van provincie Utrecht. Het doel hiervan is om mensen bewust te maken van hun eigen gedrag, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Dit gebeurt door het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en houding. Jaarlijks bieden we een basisprogramma verkeerseducatie aan. Dit basisprogramma richt zich op scholieren in het basis- en middelbaar onderwijs en richt zich op bewustwording van eigen (onveilig) gedrag en het aanleren van veilig automatisch gedrag. Daarbij vinden we het belangrijk om de betrokkenheid van ouders bij het verkeersgedrag van hun kinderen te stimuleren.

Het gehele aanbod aan verkeerseducatie en voorlichting reikt verder dan alleen het basisprogramma voor scholieren. We zien dat het verkeersbeeld verandert. Het wordt steeds drukker en er komen meer nieuwe soorten voertuigen bij. Bovendien blijven ouderen langer mobiel en zorgen innovatieve technologieën voor meer afleiding in het verkeer. Daarom moeten we flexibel kunnen zijn in ons aanbod op het gebied van verkeerseducatie. Als er nieuwe risico(groepen) ontstaan, verkennen we de mogelijkheden om deze te bereiken met nieuwe publiekscampagnes of via gerichte educatie. Zo willen we de risico's in het verkeer verder verkleinen.

#### Het versterken van verkeershandhaving door de politie

Handhaving van verkeersregels is belangrijk voor de verkeersveiligheid omdat het risicovol gedrag in het verkeer vermindert. Belangrijke aandachtsgebieden voor handhaving zijn overtredingen zoals herhaaldelijk foutief gedrag in het verkeer, rijden onder invloed, te hard rijden, het negeren van verkeerslichten en afleiding door gebruik van mobiele apparaten. Handhaving heeft niet alleen effect op degene die de bekeuring krijgt, maar het zorgt er ook voor dat mensen zich meer aan de regels houden. Hoe meer mensen het idee hebben dat ze bekeurd kunnen worden, hoe minder ze de verkeersregels overtreden. Meer aandacht voor verkeershandhaving draagt daarmee bij aan het naleven van de verkeersregels en dus ook de verkeersveiligheid.

Verkeershandhaving is een taak van de politie en het Openbaar Ministerie (OM). Als provincie verzamelen wij informatie om, in overleg met de politie en het OM, handhavingsmiddelen effectief in te zetten. Als wegbeheerder blijven we streven naar voldoende capaciteit en aandacht voor verkeershandhaving. Dit betekent dat we de verkeershandhaving willen versterken door deze te combineren met voorlichting, aanpassingen aan de infrastructuur en/of educatie.

### Regionale aanpak verkeersveiligheid

Een groot deel van het totaal aantal verkeersongevallen gebeurt op wegen die niet in beheer zijn van de provincie. Gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op hun eigen wegennet. We werken daarom in regionaal verband aan een 'Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid'. Binnen deze uitvoeringsagenda doet iedere wegbeheerder voorstellen om de verkeersveiligheid binnen hun eigen gebied te verbeteren. We richten ons hierbij nadrukkelijk op een integrale aanpak. Dat wil zeggen dat we inzetten op inframaatregelen, maatregelen op het vlak van verkeerseducatie, en voorlichting en handhaving. Er is bij de provincie ook geld beschikbaar om samen met gemeenten en waterschappen de belangrijkste problemen met verkeersveiligheid op hun wegen aan te pakken, waarbij alle partijen de kosten delen (cofinanciering).

### Goede data essentieel voor effectief verkeersveiligheidsbeleid

Goede data over verkeersongevallen zijn belangrijk voor een goed beleid op het gebied van verkeersveiligheid. Van veel ongevallen weten we weinig tot niets. Dit geldt vooral voor ongevallen waar geen motorvoertuig bij betrokken is. Daarom is het belangrijk dat we meer te weten komen over ongevallen die nog niet worden geregistreerd. We werken daarom nauw samen met VeiligheidNL, om uit andere bronnen betrouwbare gegevens te krijgen over verkeersslachtoffers en oorzaken van ongevallen. Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zetten we ons in om actief gebruik te maken van deze nieuwe informatiebronnen. Zo kunnen we onze analyses versterken en een beter beeld krijgen van waar binnen de provincie welk type ongevallen plaatsvinden. En ook wat de belangrijkste risicogroepen zijn.

### 5.3 Actielijn: samen gezonde groei bereikbaar maken

In deze actielijn werken we aan de systeemsproming van het totale mobiliteitssysteem en het verduurzamen van onze mobiliteit. We doen dit in samenhang met keuzes voor stedelijke ontwikkeling en andere opgaven. Om dit te bereiken, moeten we grote inhoudelijke strategische keuzes maken en investeringen doen. We beseffen dat we deze verbeteringen niet alleen kunnen realiseren. Hiervoor is samenwerking nodig met onze partners op rijks-, regionaal- en lokaal niveau.

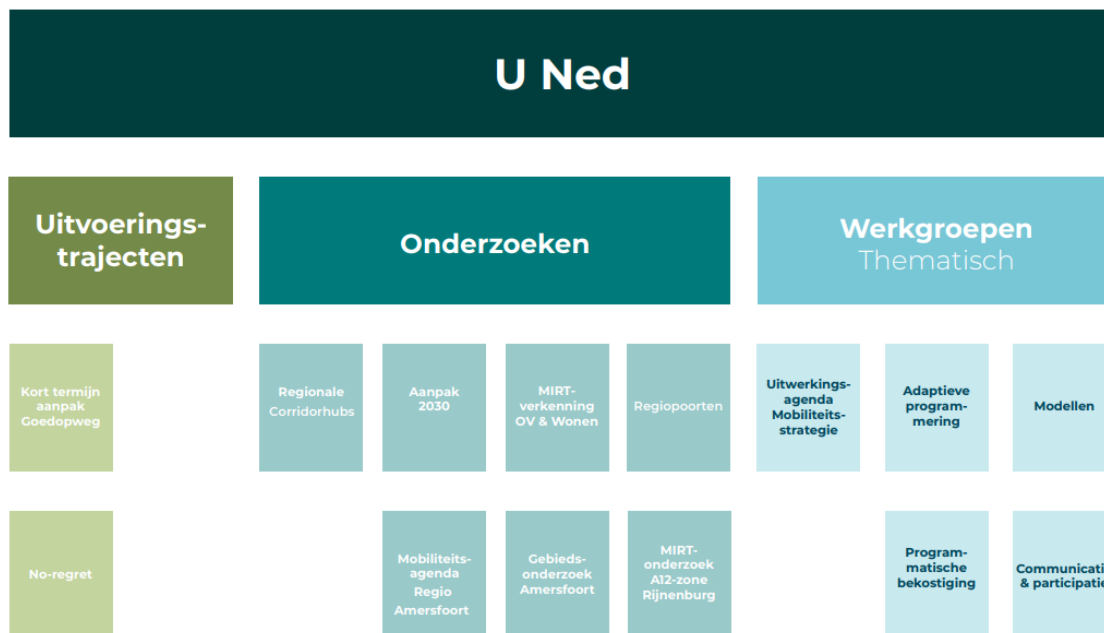
### Regionale aanpak van de groeiopgave voor wonen, werken en mobiliteit

Door te focussen op gezonde en actieve vormen van mobiliteit dragen we met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma bij aan het duurzaam ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties. Binnen het programma U Ned werken we samen met verschillende partijen aan gezonde groei voor iedereen. De partijen waarmee we samenwerken zijn de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Economische Zaken en Klimaat, ProRail, Nederlandse Spoorwegen, Rijkswaterstaat, gemeente Utrecht en Amersfoort en de regio's U10 en Amersfoort aan gezonde groei voor iedereen. Samen doen we onderzoek naar maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

We werken in het programma U Ned aan de uitwerking van het NOVEX ontwikkelperspectief Utrecht Amersfoort door het opstellen van een Uitvoeringsagenda (adaptieve programmering) en een Regionale Investeringsagenda (programmatische bekostiging). We proberen de plannen die nodig zijn om het ontwikkelperspectief te realiseren zoveel mogelijk te combineren met lopende onderzoeken en projecten binnen U Ned. Hierbij horen onder andere de MIRT Verkenning OV+Wonen en Regiopoorten (zie hoofdstuk 4 over publieke mobiliteit), het MIRT Onderzoek A12 zone in samenhang met Rijnenburg, het gebiedsonderzoek spoorzone en Heuvelrugzone en de mobiliteitsagenda voor de regio Amersfoort.

Daarnaast werken we samen met het Rijk aan 'No Regret maatregelen' en de 'Korte Termijn Aanpak'. Elke programmalijn heeft een eigen inhoudelijke focus, maar er zijn ook onderlinge verbanden en afhankelijkheden.

De programmalijnen leveren de beslisinformatie om in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT en het Bestuursoverleg (BO Leefomgeving) afspraken te kunnen maken over de verdere verstedelijking van de regio Utrecht en de daarbij horende investeringen.



Figuur 24 – U Ned heeft drie programmalijnen: Uitvoeringstrajecten, Onderzoeken en Werkgroepen Thematisch. Daaronder vallen verschillende activiteiten.

Met de programmalijn Korte Termijn Aanpak sturen we op het veranderen van reisgedrag in de regio Utrecht-Amersfoort. Zo zorgen we ervoor dat mensen die een alternatief hebben, minder vaak de auto pakken. In plaats daarvan reizen ze niet (door bijvoorbeeld thuiswerken, digitaal onderwijs), reizen ze op een ander tijdstip of op een slimmere en duurzamere manier (lopen, fiets, openbaar vervoer of deelmobiliteit). Dit doen we in het regionale samenwerkingsverband Goedopweg. Hierbij richten we ons onder andere op het benaderen van werkgevers, aanpak van specifieke doelgroepen en het breder beschikbaar maken van deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) in de regio (zie ook onderstaand kader 'Goedopweg').

#### **Kader 5:** speerpunten Goedopweg

De Korte Termijn Aanpak van U Ned is ondergebracht bij uitvoeringsorganisatie Goedopweg. Binnen dit regionale samenwerkingsverband wordt gewerkt aan het stimuleren van slimme en duurzame mobiliteit. Speerpunten uit het programmaplan 2025-2030 zijn:

- **Werkgeversbenadering:** Het doel van de werkgeversbenadering is om werkgevers in de regio Utrecht te stimuleren om duurzamer beleid op het gebied van mobiliteit te voeren. Bijvoorbeeld door thuiswerken, het stimuleren van het gebruik van de fiets en OV, aandacht voor goederen en logistiek en het bevorderen van het gebruik van elektrische voertuigen. Dit doet Goedopweg door:
  - Een-op-een samenwerking met werkgevers. Denk aan het analyseren van mobiliteit, benutten van kansen voor duurzame mobiliteit, hulp bij het borgen thuiswerken, advisering en logistiek).
  - Gebiedsgerichte aanpak. Op grote schaal als het gaat om economische kerngebieden en compact als het gaat om bedrijventerreinen.
  - Branchegerichte aanpak: samenbrengen van partijen in de sector die specifieke uitdagingen met elkaar delen.



- Werkgeversplatform voor kennis delen en inspireren, zodat bedrijven ook zelf aan de slag kunnen.
  - Speciale inzet voor bijvoorbeeld omvangrijke wegwerkzaamheden en herinrichtingen die zijn gericht op het structureel maken van de verandering.
- Bewonersbenadering. Bewoners van nieuwe verstedelijkingslocaties zijn voor Goedopweg een belangrijke doelgroep door haar potentie om het reisgedrag te verduurzamen. Juist hier moeten we de overstap naar duurzame mobiliteit versnellen, omdat de bestaande mobiliteitsnetwerken, vooral hoofd- en onderliggende wegen, geen extra mobiliteitsgroei kunnen faciliteren. Bovendien zijn inwoners van nieuwe wijken na hun verhuizing makkelijker te bewegen om hun mobiliteitsgedrag te veranderen, dan bewoners die niet verhuizen. De aanpak richt zich daarom minder op bestaande wijken met als uitzondering de wijken die om de nieuwe stedelijke gebieden heen liggen.
  - Deelmobiliteit, hubs en MaaS. Goedopweg werkt samen met moederorganisaties om deelmobiliteit een meer vanzelfsprekend onderdeel te laten zijn van de reis van deur tot deur voor iedereen. Denk onder andere aan bewoners, werknemers, bezoeker en studenten. Hubs en MaaS kunnen dit faciliteren en stimuleren. In de steden Utrecht en Amersfoort krijgt deelmobiliteit, waarbij mensen vervoersmiddelen met elkaar delen zonder deze zelf te bezitten, meer en meer vorm. Goedopweg ondersteunt en stimuleert ook lokale en regionale overheden bij de ontwikkeling van deelmobiliteit buiten deze grote steden. Dat gebeurt, door het uitvoeren van gezamenlijke projecten samen met marktpartijen, het op elkaar afstemmen van beleid, kennisdeling en het voeren van campagnes.
  - Hinderaanpak. Goedopweg wordt ingezet voor het mobiliteitsmanagement grote infrastructurele projecten die minimaal een maand aanzienlijke hinder veroorzaken. Het doel is om het aantal voertuigbewegingen op de betreffende trajecten te verminderen. Daarnaast kan hinder worden gebruikt als kans voor een blijvende gedragsverandering op weg naar duurzame mobiliteit. De aanpak bestaat uit verschillende onderdelen: communicatie, de het benaderen van werkgevers en slimme mobiliteit.
  - Communicatie en gedragsbeïnvloeding. Voor het stimuleren van duurzaam reisgedrag is communicatie een belangrijk onderdeel. Geen enkele maatregel of interventie heeft zin als de doelgroep niet wordt bereikt en niet wordt overgehaald om op een andere manier aan de slag te gaan.

We willen de mobiliteitstransitie richting fiets- en OV-bereikbaarheid bevorderen door mobiliteitsmaatregelen te ontwikkelen met relatief kleine investeringen. Sommige maatregelen zorgen ervoor dat woningbouwlocaties direct bereikbaar zijn. Andere maatregelen richten zich op het verbeteren van het netwerk, zodat het de grote toename aan fiets- en OV-reizigers als gevolg van woningbouw in de regio, samen met de bijbehorende veranderingen in mobiliteit, kan ondersteunen.

Ook werken we in U Ned verband aan (regionale) parkeerhubs. Momenteel zijn er direct langs de snelweg beperkte regionale parkeerhubs voor forenzen naar de stad. We onderzoeken een regionale aanpak om hier als gezamenlijke overheden beter vorm aan te geven.

Met een pakket duurzame en multimodale mobiliteitsmaatregelen verwachten we de groei van autoverkeer te verminderen en de groei vooral naar het openbaar vervoer en de fiets te leiden. Daarvoor zijn wel aanpassingen in beleid en budget nodig om de benodigde maatregelen te realiseren, onder ander voor de schaa sprong van de fiets.

Voor de regio Foodvalley ligt er een 'Bereikbaarheidsagenda 2023-2026'. In 2022 heeft de regio afspraken gemaakt met het Rijk over de woningbouw en bereikbaarheid. Om de bereikbaarheid te borgen, richt de regio zich op een aantal zaken. In de eerste plaats het versterken van het fietsnetwerk door goede fietsverbindingen van en naar nieuwe woningbouwlocaties. Ten tweede door het ontsluiten van locaties met goed en hoogwaardig openbaar vervoer. Daarnaast richt het beleid zich op deelmobiliteit en verbeterde auto-ontsluitingen, zodat die nieuwe woningbouwlocaties aansluiten op het bestaande netwerk en worden verbonden met de belangrijke bestemmingen in de regio.

#### **Uitbreidingen (hoofd)wegennet noodzakelijk**

Door de groei van de woningbouw zijn uitbreidingen van het hoofdwegennet noodzakelijk om de huidige goede bereikbaarheid te behouden. Voor het behouden van de regionale bereikbaarheid in de toekomst zijn op de hoofdwegen in de provincie Utrecht verschillende projecten gepland om de wegen uit te breiden. Deze projecten zijn belangrijke pijlers voor het regionale beleid voor bereikbaarheid en voor het bereikbaar maken van de plekken waar de woningbouw wordt uitgebreid.

Mede doordat het regulier onderhoud van de Rijksinfrastructuur veel meer geld kost dan beschikbaar, heeft het Rijk besloten om een strategische herprioritering van het Mobiliteitsfonds uit te voeren. Dit kan grote invloed hebben op het regionale, en daarmee ook het provinciale bereikbaarheidsbeleid. Als provincie en regio zullen we via lobbyactiviteiten naar het Rijk ernaar streven dat de uitvoering volgens het regionale beleid gebeurt. Ook zullen we ons in regionaal verband moeten aanpassen op de ontwikkelingen. Investerings in ons provinciaal wegennet zullen nodig blijven in verband met de groei van onze provincie.

Onderstaand kader geeft een korte beschrijving van een aantal grote geplande projecten op het regionale hoofdwegennet.

#### **Kader 6:** stand van zaken grote Rijksprojecten in de provincie Utrecht

##### *Project A27/A12 Ring Utrecht en het Regioalternatief*

Al sinds 2006 werkt het Rijk aan plannen om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op de A27 en A12 bij Utrecht te verbeteren. Deze plannen zijn uitgewerkt in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. De regio heeft een alternatief plan opgesteld dat binnen de huidige bak (verdiepte ligging van de snelweg) bij Amelisweerd past en toch op vergelijkbare wijze invulling geeft aan de doelen op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit plan heet het Alternatief Ring Utrecht (ARU). De provincie vindt investeringen in de Ring Utrecht belangrijk voor de bereikbaarheid op nationaal en regionaal niveau, maar ook voor de ruimte voor verstedelijking in de regio. Het is nog niet bekend wanneer het Rijk beslist hierover beslist.

##### *Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)*

Gemeente en provincie Utrecht realiseren samen met het Rijk de Noordelijke Randweg Utrecht. Deze moet het groeiende autoverkeer kunnen verwerken en bijdragen aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht, een bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk.

Het Alternatief Ring Utrecht zorgt ervoor dat de groei van het verkeer op de NRU minder sterk is dan in het Tracébesluit. Toch zal het verkeer op de NRU in de komende tientallen jaren toenemen. De huidige NRU heeft niet genoeg capaciteit om deze toekomstige verkeersvraag te kunnen verwerken.

Omdat de NRU een belangrijke schakel is in het functioneren van het regionale en nationale wegennetwerk, hebben het Rijk, provincie en gemeente Utrecht al in 2010 afspraken gemaakt over de aanpak van de NRU. In het kader van de herprioritering van de Rijksbijdrage uit het Mobiliteitsfonds, staat de NRU op dit moment op de pauzestand. De regio werkt kansrijke varianten voor de NRU uit, zodat er afspraken met het Rijk kunnen komen over één voorkeursvariant. Dit betreft ook afspraken over het opnieuw activeren en realiseren van het project.

#### *A1-A28 Knooppunt Hoevelaken*

Knooppunt Hoevelaken is één van de drukste knooppunten van Nederland. Er rijden in drie van de vier richtingen meer dan 100.000 voertuigen per dag. In de ochtend- en avondspits levert dat al jaren flinke vertraging op. In 2013 hebben het Rijk en de regio afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Deze gaan onder andere over extra maatregelen voor geluid en de natuur en de regionale bijdrage daaraan. De planstudie is inhoudelijk afgerond in 2018 in de vorm van een Ontwerp Tracébesluit, maar de realisatie is niet in gang gezet.

In 2023 heeft de Minister besloten tot een herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Het project knooppunt Hoevelaken is daarbij gepauzeerd als gevolg van de combinatie van problemen op het gebied van stikstof, financiën en personeel.

De aanpak van knooppunt Hoevelaken is essentieel voor de realisatie van woningen in de Regio Amersfoort (woondeal en NOVEX). Daarnaast is Hoevelaken van groot belang voor bereikbaarheid op zowel nationaal als regionaal niveau.

#### *A27 Houten – Hooipolder*

Tot 2031 is het in 2019 vastgestelde Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in uitvoering. Dit project is belangrijk voor bereikbaarheid en doorstroming op en rond dit tracé. Ook wordt hierdoor de druk op het onderliggend weggennet en sluipverkeer in onder andere Vijfheerenlanden verminderd.

Tijdens de uitvoering van het project is er een periode van hinder, waarbij onder andere sluipverkeer en de doorstroming van het openbaar vervoer punten van zorg zijn. Mede dankzij een provinciale bijdrage wordt binnen dit project een fietsbrug gerealiseerd langs de Hagesteinsebrug tussen Vianen en Nieuwegein.

Via ruimtelijk, gemeentelijk, Rijks- en werkgeversbeleid kunnen er ook maatregelen worden genomen die mensen aanzetten tot ander reisgedrag. Bij keuzes over stedelijke ontwikkeling kan dit bijvoorbeeld gaan over nabijheid van bestemmingen. De provincie heeft daar via de omgevingsverordening invloed op. Ook kan men denken aan het aanpassen van (auto)parkeerbeleid of het mogelijk maken dat werkgevers werknemers ruimere vergoedingen aanbieden voor fiets en vervoer. Samen met onderwijspartners kan de mogelijkheid van andere lestijden worden verkend. Hoewel de provincie hier geen directe invloed op heeft, stimuleren we, vanuit verschillende samenwerkingsverbanden en, indien mogelijk met subsidies, een aantal van deze maatregelen.

Tot slot hebben we als provincie een (toetsende) rol om ruimtelijke ontwikkelingen in de regio te beoordelen op bereikbaarheidskwaliteit. Dat kan gaan om plannen van gemeenten maar ook om planstudies van het Rijk. Vanwege de regionale uitstraling van veel van deze plannen, is het belangrijk om onze visie op bereikbaarheid in te brengen. Dat betekent dat we ruimtelijke ontwikkelingen multimodaal, dus met het oog op meerdere manieren van vervoer bekijken. Maar ook dat we de bereikbaarheidsscan en bereikbaarheidsanalyse toetsen op de kwaliteit van bereikbaarheid conform de omgevingsverordening. Daar waar we de overgang naar de fiets en het openbaar vervoer kunnen versterken, zetten we ons hiervoor in.

Grote rijksprojecten (zie kader 6) richten zich op de doorstroming van het autoverkeer. Wij draaien als provincie mee in de studies om gezamenlijk te zoeken naar de juiste oplossingen op het gebied van bereikbaarheid (per auto) voor de regio.

#### 5.4 Actielijn: verschonen mobiliteit

Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma werken we aan het schoner maken van mobiliteit, zowel in het personenvervoer als goederenvervoer. We dragen bij aan (inter)nationale klimaatafspraken en de energietransitie door de uitstoot van schadelijke emissies als gevolg van mobiliteit te verminderen. In de eerste plaats doen we dit door te streven naar actieve mobiliteitsvormen, zoals fietsen en lopen (zie voorgaande paragrafen). Daarnaast willen we de mobiliteit schoner maken door het gebruik van schonere brandstoffen of energiedragers. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van zero-emissiezones, het stimuleren van zero-emissievoertuigen (zoals elektrische auto's en waterstofvoertuigen) en de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstoftankstations. Daarnaast gaat het om zuiniger gebruik van energie en grondstoffen, bijvoorbeeld door zuinig rijgedrag, juiste bandenspanning en het hergebruik van materialen voor infrastructuur. Dit kunnen we als provincie niet alleen, dit doen we in samenwerking met onder andere gemeenten en het Rijk. Vaak is onze rol het verbinden van partijen, het delen van kennis, het stimuleren van initiatieven en het organiseren van samenwerking.

##### Regionale Mobiliteitsprogramma's

In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over het behalen van de gestelde klimaatdoelen. Landelijk is besloten om Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) te ontwikkelen. Voor de regio Midden-Nederland hebben 26 Utrechtse gemeenten, provincie Utrecht en Rijkswaterstaat Midden-Nederland de handen ineengeslagen om een RMP op te stellen. Dit betreft een lange termijnprogramma dat de regionale aanpak beschrijft om te komen tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van mobiliteit in de regio Midden-Nederland. De provincie zoekt in het RMP samen met partners naar maatregelen en projecten voor de regio Midden-Nederland om mobiliteit te verduurzamen.

##### Verschonen goederenvervoer

We stimuleren en ondersteunen gemeenten in het mogelijk maken van elektrisch vervoer. Ook nemen we deel in Europese programma's die subsidies voor bedrijven werven om elektrische trucks aan te schaffen en die budget verwerven voor kennisdeling. Voor zwaar goederenvervoer op de weg en op het water (binnenvaart) is waterstof een kansrijk alternatief voor reguliere verbrandingsmotoren. Batterij-elektrische alternatieven zijn, vooral voor de langere afstanden, vaak niet rendabel. De afgelopen jaren is hard gewerkt aan de ontwikkeling van een netwerk aan vulpunten voor waterstof. Er is een Waterstofconvenant ondertekend door een groot aantal partijen in de keten om de ontwikkeling van waterstof een boost te geven. Gemeenten zetten hier vooralsnog minder op in, maar wij pakken hierin ook een rol als initiatiefnemer. Dat doen we samen met bedrijven.

##### Ruimte voor hubs en overslagpunten

De woningbouwopgave zorgt ervoor dat de logistiek voor de bouw steeds verder groeit. Ook zien we dat de trend van internetaankopen maar blijft toenemen en dit zorgt voor meer en meer bezorgdiensten in de directe leefomgeving. We vinden het belangrijk om ruimte te creëren voor transport over water en om voldoende ruimte te realiseren bij hubs en overslaglocaties voor goederenvervoer. Overslaglocaties zijn plaatsen waar goederen van het ene vervoersmiddel naar het andere worden overgedragen. Ook wanneer steden en dorpen beperkingen instellen voor logistiek verkeer (bijvoorbeeld milieuzones of gewichtsbepalingen) zal er behoefte ontstaan aan ruimte voor de overslag van goederen op andere vervoersmiddelen. Vaak liggen deze locaties niet op het grondgebied van de gemeenten waar de goederen voor bedoeld zijn.

Of deze logistieke partijen springen hier nog niet op in. Hier ligt dus een coördinerende rol voor ons en we gaan ermee aan de slag. We willen de ruimtebehoefte goed in beeld brengen en uitwerken met de regio.

Daarnaast dragen we bij aan de financiering van faciliteiten voor infrastructuur om elektrische voertuigen te laden, waterstof vulpunten en white-label overslagplaatsen. Ook digitalisering is hierbij belangrijk. Het delen van data tussen vervoerders maakt hubs, overslagpunten, bouw- en binnenstadlogistiek namelijk efficiënter. Ook inzicht in de goederenstromen draagt bij aan een beter gebruik van de beperkte ruimte in hubs.

#### Betere kaderstelling en meer kennisdeling

We helpen bij het opstellen van regels voor slimmere en schonere logistiek. Een voorbeeld hiervan is het ondersteunen van gemeenten en samenwerken met het Rijk om na te denken over de vrachtwagenheffing (terugsluis). We geven procesondersteuning bij kaderstelling voor slimmere en schonere logistiek, bijvoorbeeld door gemeenten te ondersteunen en met het Rijk mee te denken over de vrachtwagenheffing (terugsluis). Ook moedigen we het delen van kennis aan tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Dit doen we bijvoorbeeld via het Logistiek Platform Utrecht en de Uitvoeringsorganisatie Schoon Goederenvervoer over Water.

## 6. Infrastructuur en benutten

### Wat is het?

Als provincie beheren we provinciale assets, zoals (vaar)wegen, fietspaden, verkeers- en vervoerssystemen en kunstwerken (bruggen, viaducten, et cetera). We zijn daarmee verantwoordelijk voor het aanbod, beheer, onderhoud en het gebruik van deze infrastructuur (voor OV-assets, zie *H4 Publieke mobiliteit*). We hebben als taak om verplaatsingen over onze infrastructuur zo vlot, soepel en veilig mogelijk te laten verlopen, maar ook om deze goed af te stemmen met de aansluitende netwerken. Schepen, bussen, vrachtwagens, trekkers, personenauto's, voetgangers en fietsers; heel veel reizigers vinden dagelijks via onze netwerken hun weg naar hun bestemming. Deze verkeersstromen maken gebruik van onze 306 kilometer aan provinciale hoofdwegen met 249 kilometer vrij liggend fietspad, 76 kilometer aan parallelwegen, 70 kilometer aan busbanen, 249 bruggen en 194 bushaltes.

Met het succes van het openbaar vervoer, de fiets en lopen, neemt de mobiliteit over de weg binnen steden als Utrecht en Amersfoort een minder prominente plek in. In het landelijk gebied blijven mensen echter erg afhankelijk van de infrastructuur voor de weg. Tussen kernen (centra van dorpen en steden) en meer landelijk gelegen dorpen neemt de mobiliteit over de weg zelfs toe. Ook vaarwegen zijn een belangrijke asset. We beheren in totaal bijna 69 kilometer vaarwegen. Onze belangrijkste grote vaarwegen zijn de Eem en het Merwedekanaal.

Het is onze taak om onze infrastructuur goed te beheren en op een duurzame manier te onderhouden. Ook moeten we, wanneer nodig, nieuwe infrastructuur aanleggen. Bij infrastructurele vraagstukken die meerdere partijen aangaan en/of over provinciegrenzen gaan, trekken we als samenwerkingspartner op met het Rijk en regionale partijen. In dit kader denken we samen na over studies en onderzoeken. We hanteren, naast de Omgevingsvisie, het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 als leidraad (*kader 7*). Het Netwerkperspectief is in 2022 is vastgesteld.

Door onze infrastructuur te beheren en onderhouden zorgen we ervoor dat deze continu beschikbaar is voor alle manieren van vervoer. Daarmee is beheer en onderhoud een belangrijke randvoorwaarde voor een goede bereikbaarheid en als centrale ambitie in de Omgevingsvisie opgenomen. De manier waarop we het beheer en onderhoud uitvoeren, draagt bij aan de klimaatambities die we in de provincie hebben. Een ander centraal uitgangspunt in ons werk is dat we zorgen voor verkeersveiligheid en hinder voor de leefomgeving voorkomen.

Een belangrijk principe van de strategie van dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is het efficiënter benutten van het huidige mobiliteitssysteem. Dit betekent dat we proberen de infrastructuur beter te gebruiken, bijvoorbeeld door het verkeer gelijkmatiger te verdelen over het netwerk. Door dit spreiden in tijd (bijvoorbeeld niet reizen in de spits) en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen te bevorderen, kunnen we de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren. Bovendien helpt dit om dure investeringen in de uitbreiding van het netwerk uit te stellen, te beperken of zelfs te voorkomen.

### **Kader 7:** Beleidsuitgangspunten Omgevingsvisie en richting vanuit Netwerkperspectief Wegen 2040

- In 2040 zijn we goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit is essentieel voor een vitale Utrechtse regio.
- Voor bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen streven we ernaar dat de geluidshinder niet verder toeneemt. Een geluidsbelasting van maximaal 60 decibel is, gegeven de huidige infrastructuur, acceptabel.
- We streven naar het voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit in de hele provincie.
- We werken aan een mobiliteitstransitie waarbij gezonde mobiliteit het doel is. Gezondheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid hebben baat bij lagere snelheden op provinciale wegen. We hebben een netwerkperspectief gemaakt waarmee we de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid willen verbeteren.
- Het wegennet ondersteunt een veilige en vlotte verplaatsing van personen en goederen. Daardoor zijn nieuwe en bestaande woon- en werkgebieden, scholen en recreatieve voorzieningen goed bereikbaar per auto, OV, fiets en te voet.
- We beïnvloeden het gebruik van het netwerk door een combinatie van multimodaal verkeersmanagement (het sturen van verkeersstromen over verschillende netwerken), reisinformatie en informatie en communicatietechnologie (bijvoorbeeld navigatiesystemen en digitale informatieborden langs de weg).
- Provinciale wegen zijn in het wegennet een belangrijke schakel tussen kernen, het hoofdwegennet (rijkswegen) en de gemeentelijke wegen. Daarnaast is er in de provincie een groot netwerk van fietsroutes die op of langs de provinciale weg lopen of deze kruisen.
- We hebben aandacht voor knelpunten en hinder voor de omgeving, zoals geluid en trillingen.

### Waarop ligt onze focus in 2024-2029?

We willen ervoor zorgen dat onze wegen en voorzieningen doelmatig en duurzaam blijven functioneren, maar we willen nieuwe uitbreidingen van ons netwerk voor transport en vervoer waar mogelijk proberen te voorkomen. We voeren reeds besloten investeringen uit en richten ons daarnaast op het beter benutten van de provinciale netwerken. Dit doen we in combinatie met bovenliggende (nationale) en onderliggende (gemeentelijke) netwerken. Voor de realisatie van nieuwe infrastructuur richten wij ons in de eerste plaats op nieuwe woon- en werklocaties en het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bij de aanleg en het beheer en onderhoud van onze infrastructuur staan duurzaamheid (circulair, klimaatadaptief en klimaatneutraal), leefbaarheid en veiligheid voorop.

Concreet richten we ons op vier actielijnen:

- Betere benutting van regionale netwerken;
- Versterken van netwerken;
- Duurzame realisatie van infrastructuur;
- Duurzaam beheer van infrastructuur.

#### 6.1 Actielijn: betere benutting van regionale netwerken

De provincie staat voor uitdagingen door wereldwijde trends die het mobiliteitssysteem beïnvloeden. Nieuwe technieken, automatisering van voertuigen en de toenemende digitalisering van de maatschappij veranderen het mobiliteitssysteem. De provincie heeft deze ingrijpende en complexe ontwikkelingen niet zelf in de hand, maar we kunnen ze wel beïnvloeden in termen van richting en snelheid. Een actieve rol van de provincie is nodig om de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologieën te volgen en te implementeren. Zo kunnen we een positieve bijdrage leveren om onze maatschappelijke opgaven te realiseren.

Met slimme mobiliteitsoplossingen proberen we de vraag en aanbod van mobiliteit steeds beter op elkaar af te stemmen. De uitbreiding van nieuwe infrastructuur kost over het algemeen veel geld en is moeilijk in te passen in de schaarse ruimte. Daarom is het heel belangrijk om zo goed mogelijk gebruik te maken van het systeem dat we nu al hebben. Dit noemen we optimaal benutten. We richten ons daarom op het optimaal benutten van de mogelijkheden van het huidige mobiliteitssysteem, door:

- Nu en in de toekomst de huidige beschikbare infrastructuur- en mobiliteitsnetwerken beter te benutten. Dit doen we door inzet van multimodaal verkeersmanagement (MUVM) en incidentmanagement.
- De juiste techniek op straat te hebben, wat betekent dat we op de juiste plek over de juiste en goed werkende technologie beschikken. Ook beheren en onderhouden we actief de toenemende digitale toepassingen in onze technische netwerkarchitectuur;
- Goede mobiliteitsdata te ontwikkelen en te verrijken zodat we over een betere informatievoorziening beschikken. Deze willen we breed beschikbaar stellen, voor multimodale reizigers (reizigers die op verschillende manieren reizen) en aanbieders van vervoersmiddelen.

### Multimodaal verkeersmanagement

We hebben het doel om de vervoersstromen efficiënter af te wikkelen en reizigers beter te bedienen en tot duurzamere keuze te verleiden. Dit kan door multimodaal verkeersmanagement en incidentmanagement in combinatie met de juiste techniek op straat (zoals intelligente verkeersregelinstallaties) en de inzet van informatie- en communicatietechnologie. Met verkeersmanagement kunnen we het verkeer op de weg beïnvloeden, bijvoorbeeld bij files, wegwerkzaamheden of incidenten. Dit is belangrijk omdat de mobiliteit groeit, maar ook omdat grote onderhoudsprojecten op de rijkswegen in onze regio voor verkeershinder zorgen. Met multimodaal verkeersmanagement wordt de doorstroming van het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers afgewogen tegen de doorstroming van autoverkeer en goederenvervoer.

De provincie werkt met regionale partners aan het programma Multimodaal Verkeersmanagement (MUVM). MUVM kent vijf hoofddoelstellingen voor het gezamenlijke regionale netwerk:

- Optimaal verdelen en bijsturen van verkeersstromen om de doorstroming te verbeteren. Maar ook voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit doen we door op regionaal niveau multimodaal verkeersmanagement uit te voeren.
- Bij vertragingen zullen we multimodaal verkeersmanagement toepassen volgens afgesproken doelen in het gezamenlijke multimodale netwerkkader voor Midden-Nederland.
- Zorgen dat de essentiële onderdelen van multimodaal verkeersmanagement worden geïntegreerd in de dagelijkse organisatie van de regionale wegbeheerders.
- Regionaal samenwerken over (weg)beheerdersgrenzen heen. De reiziger staat centraal.
- Bijdragen aan de doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP): het terugdringen van broeikasgassen in onze regio.

Ook voert de provincie incidentmanagement uit om bij ongevallen de weg snel weer beschikbaar te maken. Dit zorgt voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid op de provinciale wegen. Hiervoor werken we nauw samen met de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat.

### Multimodaal netwerkkader Midden-Nederland

Om het verkeer op het niveau van het hele netwerk doelgericht en consistent te kunnen managen, is het belangrijk dat de verschillende wegbeheerders het eens zijn over het gewenste gebruik van de netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets. De provincie werkt daarom samen met de regio een multimodaal netwerkkader uit, zodat de afspraken daarover duidelijk worden. Met dit kader kan de regio goed onderbouwde keuzes maken om het verkeer op netwerkniveau te managen.



Het kader is een hulpmiddel dat ingezet kan worden bij de inzet van verkeersmanagement. Verder wil de provincie verkennen hoe het kader de verschillende disciplines auto, goederenvervoer, ov en fiets kan verbinden. Ook zijn we benieuwd hoe wegbeheerders het beste kunnen aanhaken bij het netwerkkader, op welke schaal er gewerkt moet worden en welke (extra) vervoerswijzen mee worden genomen. Het netwerkkader moet meer inzicht bieden in de 'regelruimte' in de regio. Regelruimte verwijst hier naar de hoeveelheid ruimte die er is om regels en voorschriften naar eigen inzichten aan te passen, uiteraard wel binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming.

### Datagedreven mobiliteit

Er is steeds meer mobiliteitsdata en informatie beschikbaar, bijvoorbeeld uit auto's, sensoren, mobiele telefoons en aanbieders van deelmobiliteit. Via digitale platforms zijn gebruikers en mobiliteitsaanbieders met elkaar verbonden ('connected'). Digitalisering van de mobiliteit is dus een onderdeel van de mobiliteitstransitie. Hoe de reiziger zich verplaatst, verandert. Denk alleen al aan het toenemende gebruik van deelmobiliteit. Wat de reiziger ondersteunt tijdens het reizen, verandert ook. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van apps en realtime navigatie (de navigatie laat de huidige toestand zien). Met actuele informatie op maat krijgen reizigers beter inzicht in het verloop van hun reis en kunnen ze beter afgewogen keuzes maken. Bijvoorbeeld om niet te reizen (thuiswerken), of op een ander tijdstip of een andere manier te reizen.

Digitalisering van de mobiliteit gaat vooral over samenwerking. Van reiziger tot vervoerder, van wegbeheerder tot app-ontwikkelaar, van Europese regels en standaarden (ITS-richtlijnen) tot nationale (NDW, NTM), en regionale (RDT) samenwerking. En wie samenwerkt, wisselt data uit. Van statische, niet veranderende data (maximumsnelheden) tot data die iedere seconde anders is (de huidige drukte in de bus of op de weg). Alle partners die samenwerken binnen mobiliteit hebben behoefte aan brede toegang tot mobiliteitsdata en een overzicht van kennis en vaardigheden op dit gebied. Dat is een voorwaarde om als provincie te kunnen anticiperen op allerlei toekomstige ontwikkelingen en daardoor efficiënter met partners samen te werken. Denk aan zelfrijdend vervoer, maar ook aan Europese en landelijke regelgeving op gebied van informatieveiligheid, privacy en datarichtlijnen.

Datagedreven mobiliteit houdt in dat we gegevens (data) gebruiken om inzicht te krijgen in vraagstukken op het gebied van mobiliteit en zo betere beslissingen te nemen. Het biedt wegbeheerders kansen om hun wettelijke taken efficiënter uit te voeren en beter onderbouwde beleidskeuzes en investeringsbesluiten te nemen. Data kan ook een manier zijn voor commerciële partijen om geld mee te verdienen. Dat betekent ook dat de overheid regulerend moet optreden wanneer er nieuwe, grote partijen instappen. De opkomst van kunstmatige intelligentie kan verder onze manier van werken met data gaan beïnvloeden. Er zijn ook bedreigingen, bijvoorbeeld de gevolgen voor privacy van gebruikers, de beveiliging van data en vraagstukken wie de eigenaar van de data is.

In internationaal en nationaal verband zijn er afspraken gemaakt over standaarden, richtlijnen, koppelvlakken en architectuur in relatie tot het mobiliteitssysteem. Als provincie verwerken we deze afspraken in ons eigen beleid en in onze werkprocessen en uitvoering als wegbeheerder. Ook nemen we hierin een verbindende en regisserende rol naar de regio.

Voor de hele bereikbaarheidsopgave werken we datagedreven. We kijken dus niet alleen naar de benutting van de infrastructuur maar ook naar de opgaven van publieke mobiliteit en gezonde en veilige mobiliteit.

Om goed inzicht te houden in de ontwikkeling van het verkeer is het belangrijk om het verkeersmodel Stravem actueel te houden en door te ontwikkelen. Dit verkeersmodel gebruiken we onder andere om

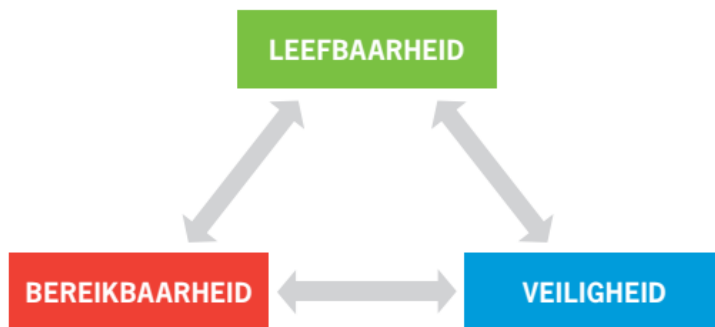
prognoses (verwachtingen) te maken voor ruimtelijke ontwikkelingen, Rijksprojecten en de provinciale wegenstudies.

## 6.2 Actielijn: versterken netwerken

Een goede bereikbaarheid hangt af van sterke en veilige infrastructuur. We dragen hieraan bij door onze infrastructuur efficiënt, veilig en duurzaam te beheren en te versterken. We integreren verschillende uitdagingen, zoals verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen, bereikbaarheid en leefomgeving, in ons integrale programma voor netwerkbeheer. Hierbij nemen we ook vervangingsinvesteringen en onderhoud mee. We geven in ieder geval uitwerking aan:

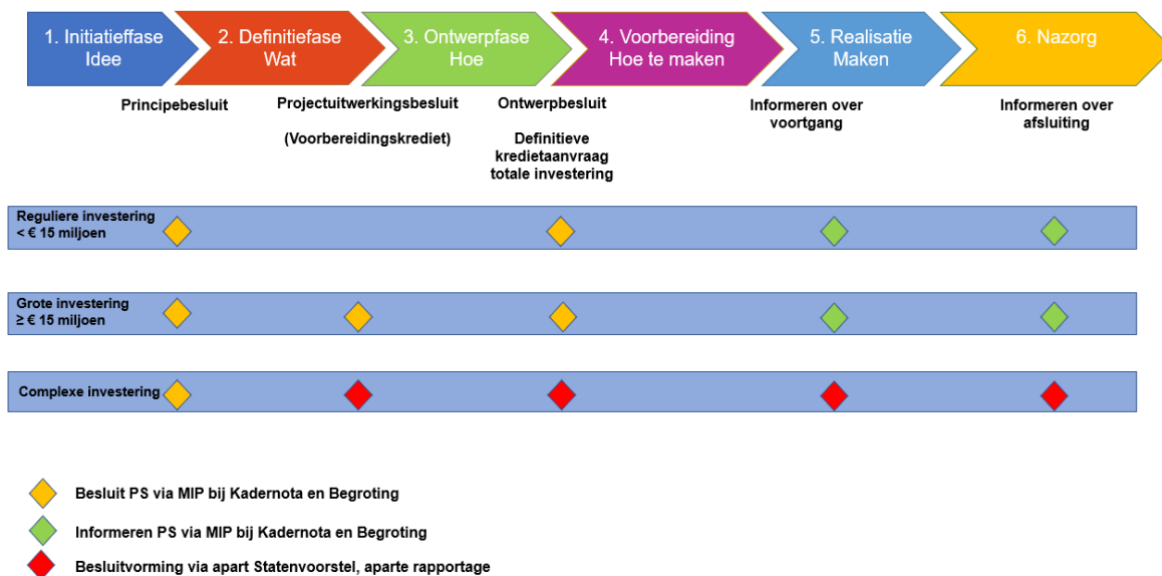
- Gezonde en veilige bereikbaarheid;
- Het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 in een aantal concrete projecten;
- Het realiseren van een aantal veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Dit doen we onder andere aan de hand van het vastgestelde afwegingskader Fietstunnels en -bruggen op provinciale wegen en het besluit over de verlaging van snelheden van 80 naar 60 kilometer per uur bij oversteken;
- De nota Parallelwegen en landbouwverkeer om de veiligheid op parallelwegen voor langzaam en actief verkeer beter te borgen;
- Het verbreden en waar nodig en mogelijk verlichten van provinciale fietspaden;
- Zorgen voor veilige looproutes, bijvoorbeeld naar bushaltes, bij provinciale wegen;
- Het verminderen van de negatieve effecten van onze infrastructuur op de leefomgeving.

Wij zoeken hiermee naar een gezonde balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.



*Figuur 25 - De balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Ze zijn alle drie onlosmakelijk met elkaar verbonden.*

Alle investeringen voor beheer, vervanging en aanleg volgen het proces zoals vastgesteld in de Nota Investeren, waarden en exploiteren. Dit is te zien in Figuur 26 hieronder over het besluitvormingsmodel investeringen. De projecten worden opgenomen in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM).



Figuur 26 - Besluitvormingsmodel investeringen (Gegevenstabel bij Figuur 26).

### Nieuwe aanpak voor studies

De aanpak waarbij we trajectgewijs te werk gaan (trajectenaanpak) en proberen werkzaamheden te combineren met de geplande beheer- en onderhoudswerkzaamheden per traject, leek op papier zinvol. In de praktijk blijkt deze aanpak echter niet goed te werken. Dit heeft twee oorzaken:

1. Er is een capaciteitsdruk bij de bemensing van de wegenprojecten. Er is met andere woorden te weinig personeel. Daardoor is het niet mogelijk om de trajectstudies (op tijd) uit te voeren. Dit geldt niet alleen voor de studiefase, maar ook voor de fases daarna. Afgeronde studies leiden in de meeste gevallen immers tot meer projecten in de voorbereidings- en realisatiefase. Dat het niet haalbaar is, komt ook door de vele trajecten die ons provinciale wegennet kent. Er zijn 117 trajecten en als daar iedere zes tot negen jaar onderhoud nodig is, moeten we ieder jaar trajectstudies naar bijna 15 trajecten opstarten. Met het nu beschikbare personeel is dit niet realiseerbaar. Dit hebben we proberen te ondervangen door trajecten te bundelen, maar dit heeft onvoldoende effect gehad.

2. Vanuit assetmanagement (onderhoud) is jaarlijks heel goed aan te geven welke trajecten het volgende jaar onderhoud nodig hebben. Voor de jaren daarna neemt de onzekerheid over de planning echter toe. In de praktijk wordt nu vaak twee of drie jaar voorafgaand aan het onderhoud een trajectstudie gestart. Idealiter zou dit voor een aantal trajecten vier jaar van tevoren moeten zijn. De onzekerheid over de planning van onderhoudswerkzaamheden zorgt ervoor dat er soms studies zijn begonnen voor trajecten die later in de planning voor onderhoud komen, of zelfs pas tijdens of na de studie. Ook worden soms trajecten naar voren gehaald in de onderhoudsplanung, terwijl er nog geen studie voor is gestart.

We stoppen daarom met de trajectaanpak en gaan studies programmeren op basis van de prioriteiten binnen specifieke thema's. Om te voorkomen dat we eenvoudige aanpassingen niet meenemen bij het onderhoud, doen we op basis van de onderhoudsplanung wel een quick-scan (snelle beoordeling) per traject voor realisatie.

### Studieplanung via prioriteiten en quick scan bij onderhoud

In 2021 is er al een eerste meerjarenplanung opgesteld die niet alleen was gebaseerd op de onderhoudsplanung, maar waarbij er ook rekening is gehouden met de prioriteiten vanuit fiets en verkeersveiligheid.

Deze prioriteiten komen voort uit onderzoeken en data die wij verzamelen en analyseren. We blijven deze meerjarenplanning bijwerken op basis van de prioriteiten van diverse thema's. Naast de hiervoor genoemde thema's worden ook openbaar vervoer en aandachtspunten vanuit de leefomgeving, zoals geluid, flora en fauna, meegenomen.

Elk voorjaar wordt de meerjarenplanning opgesteld in overleg met de verschillende thema's. De prioriteiten bepalen de richting, maar we proberen ook rekening te houden met de onderhoudsplanning waar dat mogelijk is. De resultaten van dit proces worden verwerkt in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM). Per studie wordt een inschatting gemaakt wat de doorlooptijd zal zijn. Daarbij wordt vooral gekeken naar de benodigde doorlooptijd zonder de druk dat er in een bepaald jaar onderhoud nodig is.

Om kleine maatregelen te combineren met het onderhoud, wordt voorafgaand aan ieder onderhoudsproject een quick scan uitgevoerd voor ieder traject waar onderhoud plaatsvindt. Hiervoor worden investeringsbeslissingen genomen voor het zomerreces. Daarna worden deze verwerkt in het MIPM bij de begroting voor het volgende jaar. Voorbeelden van kleine maatregelen zijn de aanleg van bermverharding, het aanpassen van belijning of het aanbrengen van wilddrasters. We stemmen het onderhoud waar nodig ook af met andere wegbeheerders, zoals Rijkswaterstaat, gemeenten en waterschappen.

#### Verbeteren leefbaarheid

Onze ambitie is het bereiken van een goede lucht- en geluidskwaliteit in de gehele provincie waardoor de gezondheidsrisico's voor inwoners zo beperkt mogelijk zijn. We streven ernaar om in 2030 in de hele provincie te voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit. Voor geluid willen we dat de geluidskwaliteit bij geluidgevoelige gebouwen, waaronder woningen, niet verder verslechtert. In 2040 streven we naar een maximale geluidbelasting van 60 decibel. Voor nieuwbouw van geluidgevoelige gebouwen is onze ambitie om in 2030 te voldoen aan de WHO-advieswaarde voor geluid.

Wij zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het monitoren en verminderen van geluidhinder langs provinciale wegen. Op basis van de EU Richtlijn omgevingslawaai moeten we eenmaal per vijf jaar geluidkaarten met de maximale geluidsbelastingen hiervoor opstellen. De laatste kaarten zijn in 2022 opgesteld. Op basis van deze geluidkaarten moet binnen twee jaar een Actieplan Omgevingslawaai provinciale wegen worden opgesteld (dit is een verplicht programma onder de Omgevingswet). Onze doelstelling is om het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 60 decibel langs de provinciale wegen terug te brengen.

### **Kader 8:** Vaststellen van plafonds voor geluidsproductie langs provinciale wegen

Binnen twee jaar na het van kracht worden van de Omgevingswet moeten we als wegbeheerder de geluidproductieplafonds (GPP's) langs provinciale wegen vaststellen en deze jaarlijks monitoren. GPP's zijn maximale geluidniveaus die elke 100 meter worden berekend, op 50 meter afstand aan iedere kant van de weg. Dit gebeurt met een wettelijk vastgestelde rekenmethode. Deze is gebaseerd op 1) het type verharding (bijvoorbeeld asfalt, beton of klinkers), 2) het aantal voertuigenbewegingen en hun snelheid, en 3) geluid reducerende maatregelen op en naast de weg (als deze aanwezig zijn). De GPP's stellen een heldere grens aan de toelaatbare hoeveelheid geluid.

Als een weg aangepast of drukker wordt en meer geluid gaat produceren en de vastgestelde GPP's worden overschreden, dan moeten we maatregelen treffen. Die maatregelen kunnen bestaan uit geluid reducerend asfalt, geluidschermen of geluidwerende voorzieningen.

Met de komst van de Omgevingswet en de geluidproductieplafonds wordt de provincie ook direct verantwoordelijk voor het saneren van woningen die een hoge geluidbelasting hebben vanwege de provinciale wegen. Dit is onderdeel van het Actieplan Omgevingslawaaï.

In onze Omgevingsvisie streven we naar sterke en duurzame verbindingen tussen verschillende natuurgebieden. Infrastructuur veroorzaakt juist versnippering van leefgebieden. Door de toenemende intensiteit van zowel motorvoertuigen als fietsers wordt het voor dieren (fauna) lastig om onze infrastructuur over te steken. We willen via maatregelen voor dieren de leefgebieden weer met elkaar verbinden, aanrijdingen met dieren tegengaan en de biodiversiteit verbeteren.

## 6.3 Actielijn: duurzame realisatie van infrastructuur

Naast de realisatie van vervangingsinvesteringen en onderhoud ligt de nadruk de komende jaren op een aantal andere zaken. Dit betreft de realisatie van doorfietsroutes en een aantal grote projecten, zoals de N233 Rondweg Oost bij Veenendaal, de Rijnbrug bij Rhenen en de N201. Ook worden er middelgrote projecten gerealiseerd, zoals op de N210 en de N230, de rotonde N224/N226 bij Woudenberg en de Poort van Baarn. Hiermee is het werkpakket zeer goed gevuld, terwijl we al jaren kampen met veel personeelwisselingen en ook een tekort aan personeel. De druk op de organisatie is daardoor hoog. Hierdoor moeten we regelmatig plannings aanpassen en (opnieuw) bepalen welke projecten prioriteit krijgen. Hierbij hebben vervanging en onderhoud altijd voorrang, omdat vertragingen daarin op korte termijn risico's voor de gebruikers van onze infrastructuur kunnen opleveren.

### Veilige en vlotte realisatie

Bij de uitvoering van de projecten vinden we de veiligheid voor de werknemers erg belangrijk. We hanteren de BCVL-checklist (Bereikbaarheid, Communicatie, Veiligheid en Leefbaarheid):

- Veiligheid voor wegwerker en weggebruiker staat voorop;
- We streven naar afgesloten werkvakken;
- We werken overdag en/of de weekeinden. Dit komt ook de kwaliteit ten goede;
- We laten geen fietsers door het werkvak (afgebakend gebied waar werkzaamheden plaatsvinden);
- Ten aanzien van bereikbaarheid en duidelijkheid: kort en hevig;
- De situatie is voorspelbaar voor weggebruikers;
- We zorgen voor goede bereikbaarheid van en voor bedrijven, omwonenden en hulpdiensten;
- We stemmen werkzaamheden zorgvuldig af met de omgeving, andere wegbeheerders, OV-concessiehouders, nood- en hulpdiensten en andere betrokkenen.

Wij vinden onze projecten erg belangrijk voor de samenleving. Daarom streven we ernaar om bij vrijwillige aankoop van grond de eigenaren volledig te compenseren. De reden hiervoor is ook dat, wanneer grond niet vrijwillig wordt verkocht, we deze wellicht moeten onteigenen. Door goede regelingen met de huidige grondeigenaren te treffen, kunnen we onze projecten sneller realiseren. Dit is belangrijk omdat er voor steeds meer projecten grondverwerving nodig is.

De afgelopen jaren is de realisatie van projecten achtergebleven ten opzichte van de planning. Dit kwam onder door een tekort aan medewerkers en een steeds grotere complexiteit in de uitvoering. Denk bijvoorbeeld aan de problematiek rondom PFAS en stikstof, maar ook aan het vaak ingewikkelde netwerk van kabels en leidingen. De arbeidsmarkt blijft krap en daarom kijken we naar nieuwe manieren om onze projecten uit te voeren. In het onderhoud hebben we goede ervaringen opgedaan in het werken met bouwteams. Een bouwteam is een vorm van samenwerken waarbij de opdrachtgever in de ontwerpfase al intensief met een aannemer of bouwbedrijf samenwerkt aan een plan of ontwerp. De kennis van een aannemer wordt zo optimaal benut. Daarnaast ontstaan er slimme en haalbare oplossingen en is er draagvlak. Omdat we hier goede ervaringen mee hebben, willen we het werken met bouwteams naast onderhoud ook inzetten voor projecten met een omvang van €1,5 tot €15 miljoen.

Alle projecten die minder dan €1,5 miljoen kosten, worden los aanbesteed. Zo bieden we ook het midden- en kleinbedrijf (MKB) de kans om voor de provincie te werken. Grotere projecten worden altijd apart aanbesteed, waarbij sprake kan zijn van een bouwteam. Op deze manier verwachten we meer projecten sneller te kunnen realiseren. Hiernaast verwachten we zo ook onze doelstellingen op het gebied van duurzaamheid beter te kunnen behalen. Omdat we een langdurige samenwerking aangaan, kunnen marktpartijen meer ervaring opdoen en eerder in het proces hun kennis inbrengen. Zo hebben zij meer tijd om eventuele investeringen in duurzamere opties terug te verdienen.

#### Circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief werken

Als we het hebben over duurzame infrastructuur, dan richten wij ons op drie duurzame hoofddoelen: circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief. Op deze thema's hebben het Rijk en de provincie Utrecht doelen gesteld. De 'stip op de horizon' voor deze drie hoofddoelen ligt in 2050. Dan hebben we een circulaire economie zonder afval, een klimaatbestendige en waterveilige provincie en is er 95 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot ten opzichte van 1990. 2030 is het jaartal waarin we een belangrijke mijlpaal bereiken op weg naar deze doelen. In het koersdocument "Samen op koers naar duurzame infra in 2030" zijn deze rijks- en provinciale doelen verder toegelicht. Hierin presenteren we ook de doelentijdlijn. Hierin zijn de duurzame doelen op de thema's circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief op een duidelijke manier in beeld gebracht. Deze doelen en acties gelden voor zowel de realisatie en het onderhoud van onze provinciale infrastructuur, ook op het gebied van openbaar vervoer.

**In 2050** hebben we een volledig circulaire economie gerealiseerd, waarbij het gebruik van primaire abiotische grondstoffen in **2030** al is gehalveerd. Dit zijn de doelstellingen van het kabinet waar de provincie Utrecht zich bij aansluit.

**In 2050** is de provincie Utrecht klimaatbestendig en waterveilig. **In 2030** hebben we het hele areaal, dus al onze infrastructuur, geïnspecteerd en weten we wat nodig is om ons aan te passen aan hitte, droogte, wateroverlast en zeespiegelstijging. De informatie uit de stresstesten is een belangrijk vertrekpunt voor de studies, maar ook bij de realisatie van projecten. Daarom integreren we deze ook in onze onderhoudsplannen.

**In 2050** Provincie Utrecht heeft als ambitie om zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2050 CO<sub>2</sub>-neutraal te zijn. Ook willen we dat alle benodigde energie binnen de provincie afkomstig is uit duurzame bronnen die we binnen de provincie beschikbaar hebben.

**In 2030** stoten we 55 procent minder CO<sub>2</sub> uit ten opzichte van 1990. Dit percentage is op het moment van schrijven nog niet officieel doorgevoerd in de Klimaatwet. De verwachting is dat dit percentage nog verder gaat stijgen.

In het Koersdocument is voor alle assets uitgewerkt hoe we dit willen realiseren. Het is belangrijk om hier in iedere fase van een project aandacht aan te besteden:



Figuur 27 - Ambitiebepaling PKCI.

## IDEE

1. Beantwoord de vraag: hoe kan jouw project breder bijdragen aan de duurzaamheidsdoelen van de provincie?
2. Standaard: bepaal welke instrumenten uit de Aanpak DGWW je toepast (Ambitieweb, Omgevingswijzer, MKI)
3. Zorg altijd voor een ingevuld Ambitieweb: welke thema's van duurzaamheid zijn voor dit project de belangrijkste opgaven?
4. Bedenk: is de ingreep echt (nu) nodig? Hoe kan je de inzet van (primaire) materialen minimaliseren?
5. Bepaal vooraf wie binnen het project verantwoordelijk is voor de verkenning en realisatie van de duurzame ambitie.

## HOE

1. Vertaal je duurzame doelstellingen en kansen naar maatregelen (voor o.a. ontwerp)
2. Denk na over vroegtijdige marktbenadering en het betrekken van de markt bij de duurzame ambities, en bepaal de wijze van inkoop
3. Pas de principes van losmaakbaarheid toe, onderzoek de opties van demontabel/modulair bouwen
4. Toon in de ontwerpnota aan hoe wordt bijgedragen aan de circulaire ontwerpprincipes

## MAKEN

1. Daag de markt uit voor de toepassing van schoon/elektrisch materieel
2. Neem duurzaamheidseisen en/of gunningscriteria op in de uitvraag, door bijv.:
  - MKI-waarde als BPKV-criterium
  - Uitvragen materialenpaspoort



Figuur 28 - Duurzaamheidsaanpak per projectfase.

## 6.4 Actielijn: duurzaam beheer van infrastructuur

Om het kwaliteitsniveau in stand te houden, is onderhoud nodig. Er zijn verschillende typen onderhoudsprocessen:

- Vast onderhoud (bijvoorbeeld het maaien van bermen);
- Variabel onderhoud (bijvoorbeeld het vervangen van deklagen van een weg);
- Vervangingsinvesteringen (bijvoorbeeld vervangen van een brug).

Het vast en variabel onderhoud wordt jaarlijks opgenomen in het Meerjaren Onderhouds Plan Mobiliteit (MOPM). De vervangingsinvesteringen zijn onderdeel van de MIPM. Het onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen kent acht soorten assets. Deze assets worden beheerd met behulp van het beheermanagementsysteem. Ze bestaan uit:

**Kunstwerken:** dit betreft (beweegbare) bruggen, viaducten en ecoducten, maar ook geleiderails en faunarasters. Ook de bediening van beweegbare bruggen is hier valt onder deze asset.

**Verharding:** de provinciale wegen zijn vaak voorzien van asfalt, maar ook andere materialen komen voor. Ook wegmarkering is binnen deze asset ondergebracht omdat deze zich op de verharding bevinden.

**Hemelwaterafvoer:** in de afgelopen jaren is een start gemaakt met de inventarisatie en inspectie van de riolering als deel van de provinciale wegen en fietspaden. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat er water op de wegen komt, beheert de provincie een eigen stelsel. Dit stelsel bevat een riolering (alleen voor het transport van hemelwater), ondergrondse infiltratievoorzieningen, kolken, putten en lijngoten.

**Wegmeubilair:** verkeersborden, afvalbakken, houten hekwerken, fietsenstallingen enabri's vallen onder deze asset.

**Groen:** alle planten en bloemen, die langs de provinciale wegen groeien, hebben onderhoud nodig. Dit doen we door de bermen regelmatig te maaien en onderhouden. Ook de zorg voor 60.234 bomen en andere beplanting hoort bij deze asset.

**Verkeersmanagementsystemen:** om het verkeer in de provincie Utrecht op een goede manier te monitoren, begeleiden en sturen, zijn er verschillende systemen in gebruik. Denk aan verkeerslichten en andere wegwakantsystemen (systemen langs de kant van de weg), maar ook aan de bewegwijzering langs de weg.



**Openbare verlichting (OVL):** langs de provinciale wegen staat openbare verlichting.

De lichtmasten langs de weg en de stroomvoorziening zijn onderdeel van deze asset. Het beheer van zonnepanelen en laadpalen hoort hier ook bij.

**Vaarwegen:** de regionale waterwegen worden op grond van de Omgevingswet onderscheiden in A, B en C waterwegen. De rivier de Eem en het Merwedekanaal zijn voor de provincie Utrecht belangrijke (beroeps)vaarwegen. Binnen deze asset vallen werkzaamheden zoals baggeren, nautisch beheer, maar ook het onderhoud van de beschoeiing (constructie om de oever te beschermen) langs de vaarwegen. Daarnaast beheert de provincie Utrecht een stuk van de Oude Rijn. Dit gaat om het stuk vanaf Woerden tot aan de provinciegrens met Zuid-Holland en de Linge voor zover het grenst aan de gemeente Vijfheerenlanden. De andere waterwegen vallen qua beheer en onderhoud onder de betreffende waterschappen. De provincie heeft hier alleen een rol als toezichthouder.

#### Kwaliteitsniveau onderhoud

De kwaliteit van onze wegen willen we handhaven op niveau B. Voor doorfietsroutes richten we ons op niveau A, omdat we actieve mobiliteit willen stimuleren. Dit is door Provinciale Staten vastgelegd in de Nota Kapitaalgoederen mobiliteit. Voor onze vaarwegen zorgen we voor het nautisch beheer, wat betekent dat we ons richten op het gebruik van de vaarweg. We zorgen dat onze vaarwegen goed in stand blijven, en dat dwarsprofielen, oevers, kades en bruggen in ons areaal op orde en in goede staat verkeren.

De provincie voert het beheer uit aan de hand van Nederlandse normen (NEN) en landelijke richtlijnen. Denk aan het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water- en wegenbouw (CROW). Dit komt in de praktijk gemiddeld neer op een basiskwaliteitsniveau (niveau B) voor onze wegen en conditiescore 3 voor onze kunstwerken. Dit niveau is eenvoudig en efficiënt, zonder overbodige luxe. We spreken bewust van een gemiddeld kwaliteitsniveau B. De reden hiervoor is dat we bij de toepassing op straat soms ook hogere (of lagere) kwaliteitsniveaus hanteren. Dit hangt af van de functie van de weg en de wensen met betrekking tot onder meer veiligheid en bereikbaarheid. Zo gaan we op een aantal zeer drukke kruispunten op provinciale wegen bij verkeerslichten uit van het hogere kwaliteitsniveau A. We kijken dus altijd kritisch en nauwkeurig naar de prestaties die een asset in een specifieke situatie moet leveren. Ook is er aandacht voor cultuurhistorie, dus elementen uit het verleden die nu nog steeds zichtbaar zijn. Bij drie historische wegen kijken we of het kwaliteitsniveau naar A kan. Dit zijn de N402 Napoleonweg, N237 Weg der Wegen en N225 Via Regia. Zo zijn er bijvoorbeeld bij de N237 andere abri's toegepast die aansluiten bij de historie van de weg.

#### **Kader 9:** CROW-kwaliteitsniveaus

In de landelijke CROW-systematiek (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) voor kwaliteitsniveaus van beheer van de assets in de openbare ruimte wordt een afweging gemaakt tussen verschillende aspecten. Denk aan veiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Er is daarbij een indeling gemaakt van A+ voor een zeer hoge kwaliteit, via A (hoge kwaliteit), B (basiskwaliteit) en C (lage kwaliteit) tot aan D met een zeer lage kwaliteit. Vrij vertaald loopt de systematiek dus van nieuwstaat (A+) tot aan (technisch) rijp voor de sloop (D). Dit is hieronder in beeld gebracht in figuur 29.

Voor onze kunstwerken hanteert de provincie conditiescore 3 volgens NEN2767. Er zijn zes conditiescores beschreven in deze NEN-richtlijn. Van conditiescore 1 (uitstekende conditie) tot conditiescore 6 (zeer slechte conditie). Conditiescore 3 staat voor 'geen nieuwbouw, beperkte onderhoudsschade of onderhoudsbehoefte'.

CROW	KWALITEITSMATRIX		RISICONIVEAU (FUNCTIEFALEN MBT PRESTATIE-EISEN)				
			1	1	3	4	5
KWALITEITS-NIVEAUS	CONDITIE-SCORE	OMSCHRIJVING	NIHIL	VERWAAR-LOOSBAAR	BEPERKT	ERNSTIG	CATA-STROFAAL
A+	1	Uitstekende conditie (incidenteel geringe gebreken)	1	1	1	1	1
A	2	Goede conditie (incidenteel beginnende veroudering)	2	2	2	2	2
B	3	Redelijke conditie (plaatselijke veroudering, functie- vervulling niet in gevaar)	3	3	3	3	3
C	4	Matige conditie (functievervulling incidenteel in gevaar)	3	3	4	4	4
D	5	Slechte conditie (veroudering is onomkeerbaar)	3	3	5	5	5
	6	Zeer slechte conditie (technisch rijp voor sloop)	3	3	6	6	6

Figuur 29 - Kwaliteitsmatrix van CROW voor risico-gestuurd beheer (Gegevenstabel bij Figuur 29).

Het gekozen kwaliteitsniveau van het onderhoud bepaalt ook het budget dat ervoor nodig is. In tabel 2 staat hiervoor bij benadering de verhouding.

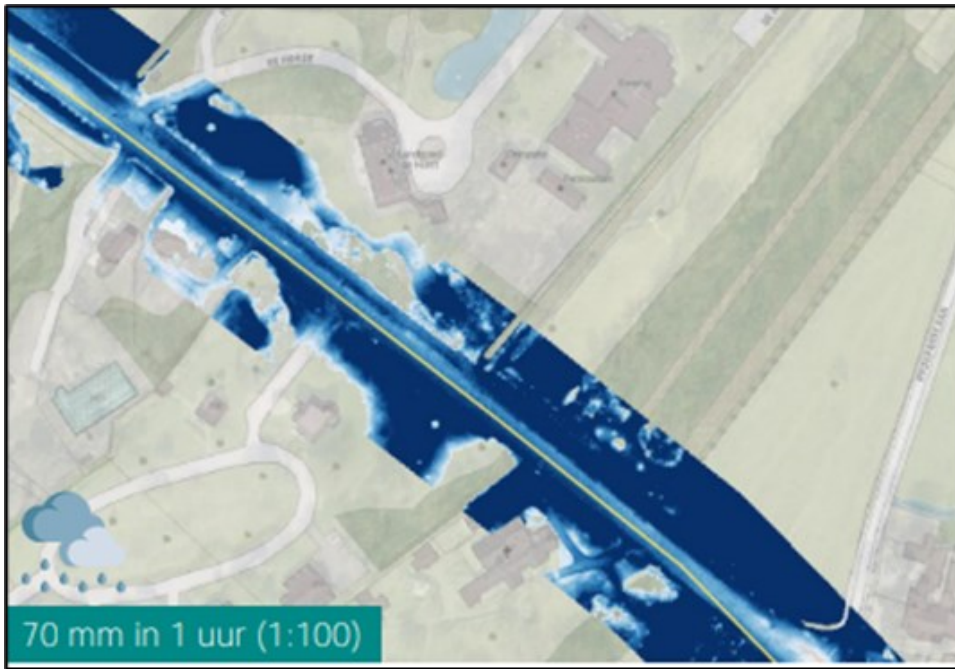
Tabel 2 - Variatie van de budgetbehoefte bij verschillende onderhoudsniveau 's.

Onderhoudsniveau	Variatie budgetbehoefte
Onderhoudsniveau A+	160%
Onderhoudsniveau A	130%
<b>Onderhoudsniveau B</b>	<b>100%</b>
Onderhoudsniveau C	95%
Onderhoudsniveau D	85%

### Duurzaam beheren

In paragraaf 6.4 (speerpunt *Duurzame bereikbaarheid*) hebben we toegelicht dat we het steeds belangrijker vinden om klimaatadaptief, circulair en klimaatneutraal te bouwen. Dit geldt ook voor het beheren en onderhouden van onze wegen, fietsinfrastructuur en kunstwerken. Om beter te begrijpen welke effecten het klimaat op onze infrastructuur heeft, hebben we onder andere klimaatstresstesten uitgevoerd. Deze stresstesten bestaan uit een aantal stappen.

We starten met onderzoek op basis van gegevens uit (wetenschappelijke) modellen. Denk aan droogte, overstromingen en hittestress. Ook gaan we in gesprek met experts en stakeholders. Naar aanleiding hiervan brengen we knelpunten in kaart en verkennen we samen kansrijke ideeën voor oplossingen. Dit resulteert in een praktisch en ruimtelijk plan voor een benadering om ons wegennet op een klimaatadaptieve manier vorm te geven (zie figuur 30).



*Figuur 30 - Voorbeeld van een klimaatstresstest op basis van modelgegevens. In het model zie je 70 millimeter water op straat, dat daar binnen een uur gekomen is.*

## 7. Begroting

We zorgen voor duidelijke, flexibele financiële uitgangspunten die gekoppeld zijn aan de inhoud van het programma. Dit bereiken we door een combinatie van de volgende producten:

- Programmabegroting, die onderdeel wordt van de provinciale programmabegroting.
- Meerjaren Investeringsplan (MIP): een overzicht van alle investeringen inclusief een overzicht van verkenningen. Dit gebeurt volgens de uitgangspunten in de Nota Investeren, waarden en exploiteren.
- Nota Kapitaalgoederen, die een overzicht geeft van alle assets (bezittingen), zoals (vaar)wegen, OV-infrastructuur en materieel, en de kosten voor beheer onderhoud daarvan op basis van een vastgesteld onderhoudsniveau.
- Meerjaren Onderhouds Plan (MOP): de specifieke verdeling en inzet van de middelen voor beheer en onderhoud.

Er is een begroting voor de looptijd van dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma opgesteld. Deze begroting is opgedeeld naar de inhoudelijke onderdelen en wordt op totaalniveau opgenomen in de provinciale programmabegroting. Samen met het meerjarig overzicht van de investeringen (MIP) en het onderhoud (MOP), die ook onderdeel zijn van de begroting van de provincie, biedt dit een gedetailleerd inzicht in hoe provinciale middelen worden besteed aan mobiliteit. De opzet van dit programma is daarmee gelijk aan dat van het mobiliteitsprogramma 2019-2023. Wel is de indeling veranderd, die voortkomt uit de inhoud van het programma.

In de begroting van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma komen zeven categorieën investeringen en lasten voor die wij als provincie hebben

- **Investerings (MIP):** investeringen die we vervolgens zelf in beheer krijgen. Hoewel deze investeringen geen deel uitmaken van de lopende kosten, worden ze wel jaarlijks inzichtelijk gemaakt. Dit wordt gedaan om aan te tonen waar de kapitaallasten vandaan komen.
- **Kapitaallasten:** dit zijn de kosten die voortkomen uit de afschrijving van investeringen die we hebben gedaan voor vervanging of aanleg van infrastructuur.
- **Beheer (MOP):** de kosten van het beheer en onderhoud van ons eigen areaal en onze eigen assets, op basis van de Nota Kapitaalgoederen. Dit is een stabiel bedrag, dat via een reserve wordt besteed en dat mag variëren afhankelijk van de daadwerkelijke inzet.
- **Concessies (netto):** de netto kosten van de concessies voor het openbaar vervoer. Dit gaat dus om de bijdrage van de provincie, exclusief de bijdrage van de reizigers.
- **Bijdragen:** bijdragen of subsidies aan andere overheden of derden. Denk aan gemeenten die we stimuleren om de verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen te verbeteren of fietspaden aan te leggen.
- **Materiële lasten:** uitvoering of inkoop, niet zijnde bijdragen of beheer en onderhoud, die niet bedoeld is voor infrastructuur. Bijvoorbeeld de inkoop van educatie voor verkeersveiligheid.
- **Apparaatskosten:** dit gaat om de personeelskosten die niet gedekt worden uit materiele lasten of toegerekend worden aan een investering.

We ontvangen ook af en toe extra inkomsten (incidentele baten), die worden gebruikt voor incidentele uitgaven. Die zijn niet opgenomen in onderstaande begrotingstabel voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma, maar worden apart opgenomen in de provinciale begroting. Voorbeelden van incidentele baten en lasten zijn programma's van het Rijk. We gaan dit ook in de begroting inzichtelijk maken zodat duidelijk is wat incidenteel is en wat structureel. Een uitdaging hierbij is dat deze middelen soms samen komen in projecten. Gedurende de uitvoering van het programma worden de financiën regelmatig bijgewerkt in de provinciale programmabegroting, waarbij de tabellen in dit programma als basis dienen. De lasten zijn weergegeven op prijspeil 2024 en exclusief indexatie.

De meerjarige begroting voor de periode 2025 tot en met 2029 van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma wordt gebaseerd op de structureel beschikbare middelen voor de programma's 5 en 6 in de programmabegroting van de provincie Utrecht. Ook zijn de intensiveringen vanuit het Coalitieakkoord 'Aan de slag voor Utrecht' verwerkt. Daarnaast zijn er aanvullende algemene middelen nodig om alle structurele taken en ambities van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma te kunnen verwezenlijken. Of en hoe hier invulling aan wordt gegeven is een integrale afweging die bij de kadernota 2025 moet worden gemaakt. Afhankelijk van deze keuzes kunnen onderstaande tabel en de bijbehorende ambities eventueel worden bijgesteld. Dit wordt dan verwerkt in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma en de Programmabegroting.

Tabel 3 - Meerjarige begroting Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma (2025-2029).

<b>LASTEN (x1000)</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>Totaal</b>
<i>Investerings publieke mobiliteit (MIP)</i>	50	3.897	1.125	0	0	5.072
Kapitaallasten publieke mobiliteit	18.320	18.674	18.520	18.487	18.462	92.463
Beheer publieke mobiliteit (MOP)	25.680	25.680	25.680	25.680	25.680	128.400
Concessies (netto) publieke mobiliteit	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	575.000
Bijdragen publieke mobiliteit	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	20.000
Materiele lasten publieke mobiliteit	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000
Apparaatskosten publieke mobiliteit	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	35.000
<b>Totaal publieke mobiliteit</b>	<b>173.000</b>	<b>173.354</b>	<b>173.200</b>	<b>173.167</b>	<b>173.142</b>	<b>865.863</b>
Bijdragen gezonde en veilige mobiliteit	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	110.000
Materiele lasten gezonde en veilige mobiliteit	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	40.000
Apparaatskosten gezonde en veilige mobiliteit	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	25.000
<b>Totaal gezonde en veilige mobiliteit</b>	<b>35.000</b>	<b>35.000</b>	<b>35.000</b>	<b>35.000</b>	<b>35.000</b>	<b>175.000</b>
<i>Investerings infrastructuur en benutten (MIP)</i>	42.946	87.817	70.421	143.976	5.671	350.831
Kapitaallasten infrastructuur en benutten	6.999	8.163	9.173	10.569	16.133	51.037
Beheer infrastructuur en benutten (MOP)	28.630	28.630	28.630	28.630	28.630	143.150
Materiele lasten infrastructuur en benutten	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	20.000
Apparaatskosten infrastructuur en benutten	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	45.000
<b>Totaal infrastructuur en benutting</b>	<b>48.629</b>	<b>49.793</b>	<b>50.803</b>	<b>52.199</b>	<b>57.763</b>	<b>259.187</b>
<b>Totaal Bereikbaarheidsprogramma</b>	<b>256.629</b>	<b>258.147</b>	<b>259.003</b>	<b>260.366</b>	<b>265.905</b>	<b>1.300.050</b>
<i>Totaal MIP (investerings)</i>	42.996	91.714	71.546	143.976	5.671	355.903
Totaal beheer (MOP)	54.310	54.310	54.310	54.310	54.310	271.550
Totaal kapitaallasten	25.319	26.837	27.693	29.056	34.595	143.500
Totaal concessies (netto)	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000	575.000
Totaal bijdragen	26.000	26.000	26.000	26.000	26.000	130.000
Totaal materiele lasten	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	75.000
Totaal apparaatskosten	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	105.000

## 8. Monitoring en evaluatie

Het realiseren van onze doelen voor bereikbaarheid is een proces van meerdere jaren. Door een flexibele aanpak te kiezen, die we tussendoor ook kunnen aanpassen, spelen we in op nieuwe inzichten en veranderende omstandigheden. Monitoring is daarbij heel belangrijk. Het geeft ons inzicht in waar we staan op weg naar onze doelen, maar zegt ook iets over hoe goed het beleid werkt. Het is belangrijk om hierbij onderscheid te maken tussen de monitoring en de evaluatie van het beleid. Het accent in dit hoofdstuk ligt op het monitoren van ons beleid. Daarbij leggen we een koppeling met beleidsevaluatie.

### Wat willen we bereiken?

In dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma leggen we vast wat we willen bereiken met ons bereikbaarheidsbeleid. We hebben de ambities uit de Omgevingsvisie vertaald naar zeven doelstellingen voor de periode 2024-2029. Deze doelstellingen zijn de basis voor onze monitor:

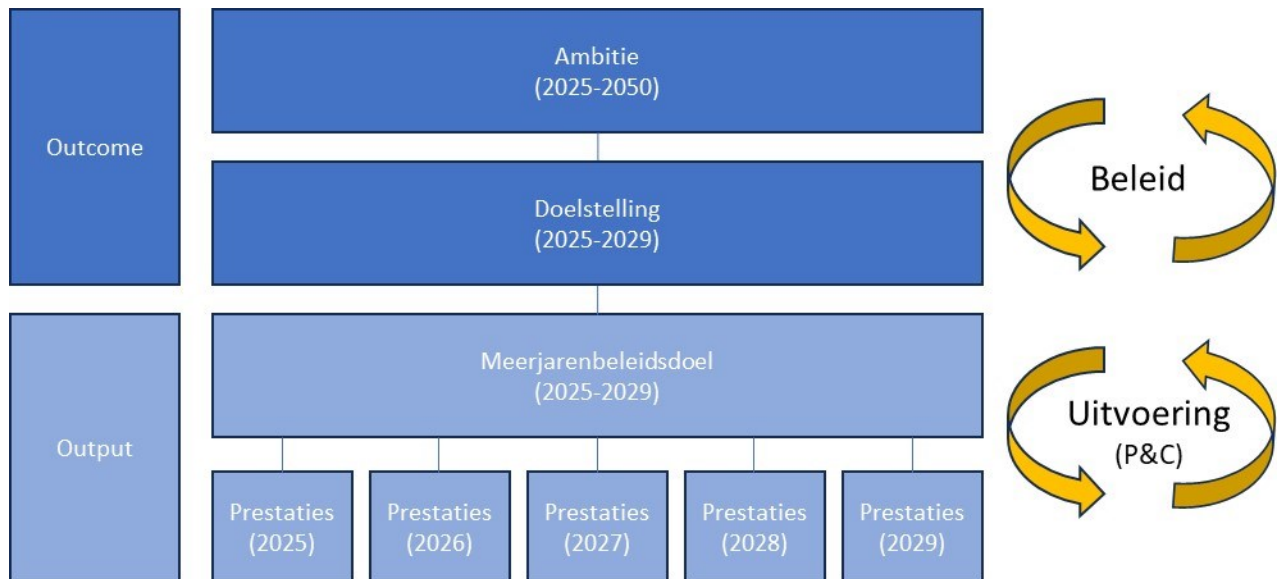
1. Inwoners van de provincie beschikken over een goede bereikbaarheid die past bij de kenmerken van het gebied.
2. De huidige infrastructuur is op orde en de doorstroming is multimodaal geoptimaliseerd. Dit betekent dat de infrastructuur goed geschikt is gemaakt voor meerdere vormen van vervoer.
3. Er is minder vervoersarmoede. Hiervoor zorgen we door het mobiliteitssysteem voor iedereen toegankelijk en betaalbaar te maken.
4. De verkeersveiligheid verbetert.
5. Reizigers kiezen er vaker voor om slimmer reizen, lopen en fietsen meer en maken meer gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit.
6. De negatieve effecten van de mobiliteit op de omgeving nemen af.
7. Provinciale bijdrage vanuit mobiliteit aan de (inter)nationale klimaatafspraken en energietransitie.

### Wat gaan we monitoren?

Het monitoren van onze doelstellingen is belangrijk, omdat dat is wat we met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma willen bereiken. Om resultaat op deze doelstellingen te bereiken, doorlopen we vaak meerdere stappen. Het doorlopen van deze stappen helpt ons om beheerst naar het doel toe te werken. Bovendien dragen ze bij aan het realiseren van draagvlak. Het is daarom belangrijk om, naast de effecten 'buiten' (dus de effecten voor de maatschappij), ook de stappen daarnaartoe te monitoren. In onze monitor maken we daarom onderscheid tussen:

1. Het maatschappelijk effect buiten ('beleid');
2. Het directe resultaat van onze beleidsinspanningen ('uitvoering').

De maatschappelijke effecten buiten noemen we de outcome. De outcome hebben we vastgelegd in beleid (Omgevingsvisie) en vertaald naar bovenstaande doelstellingen. Met de output bedoelen we het (directe) resultaat van onze beleidsinspanningen. Dit leggen we vast in meerjarendoelen en zien we als uitvoering van beleid. In figuur 31 is deze samenhang tussen de outcome en output weergegeven. De output zegt nog weinig over het effect van ons beleid en in welke mate dat effect bijdraagt aan het halen van onze doelstellingen. Daarvoor moeten we ons beleid evalueren. Het monitoren van onze output is belangrijk omdat we daar directe invloed op hebben. Door de output te monitoren, zijn we als organisatie in staat om te sturen op de middelen die we inzetten en de prestaties die we willen leveren.



Figuur 31 - Output en outcome in relatie tot monitoring.

### Hoe gaan we monitoren?

In het kader van het monitoren is het niet alleen belangrijk te weten *wat* we willen meten (output en outcome) maar ook we *hoe* we dat willen doen. Daarbij is het belangrijk om indicatoren te formuleren. Een indicator is een meetbare waarde, die gezien kan worden als afgeleide of vertaling van het bijbehorende doel. We stellen indicatoren op voor onze output en outcome doelen. Een outcome indicator meet het beoogde effect buiten (in de maatschappij), bijvoorbeeld een verandering in reisgedrag of een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Een output indicator kan een tastbaar resultaat zijn, bijvoorbeeld een fysieke wijziging in onze infrastructuur maar ook een dienst of een document.

Onze outcome meten we aan de hand van een aantal vaste outcome-indicatoren. Deze indicatoren hebben een duidelijk verband met onze doelstellingen, zodat we op basis van de indicatoren het resultaat op onze doelstellingen kunnen meten. Omdat één enkele meting vaak nog weinig zegt, brengen we trends (metingen bezien over een bepaalde periode) in beeld. Hierdoor kunnen we bepalen of we op de goede weg zijn om onze doelen te realiseren. In Bijlage I – Indicatorentabel geven we aan met welke indicatoren we onze outcome en doelstellingen gaan monitoren. Daar waar we concrete streefwaarden hebben voor de outcome, bijvoorbeeld vanuit wetgeving of bestuurlijke overeenkomsten, hebben we deze toegevoegd. De outcome leggen we vast in een 'KPI-dashboard'.

De output meten we door aan de meerjarendoelen concrete prestaties te koppelen. Dat doen we jaarlijks in het kader van de Planning en Control (P&C) cyclus van de provincie. In de provinciale begroting leggen we onze input vast waarop we in de jaarrekening reflecteren. De monitoring van onze output is daarmee integraal onderdeel van de jaarlijkse begroting en jaarrekening van de provincie.

### Monitoring omgevingsbeleid

Het meten van de effecten buiten is niet alleen nodig om op programmaniveau de voortgang te monitoren. We dragen met een selectie van onze outcome indicatoren ook bij aan 'monitoring omgevingsbeleid'. Dit is de monitor over de gehele fysieke leefomgeving (denk aan gebouwen, wegen en alles wat je om je heen ziet). In het eerste kwartaal van 2024 wordt de eerste versie van deze overkoepelende monitor verwacht.

De 'monitor omgevingsbeleid' is een groeimodel dat de komende jaren verder ingevuld wordt als er meer informatie en data vanuit alle beleidsprogramma's beschikbaar komt. Vanuit dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma dragen we bij aan deze monitor door voor de speerpunten 'goede bereikbaarheid', 'gezonde en veilige bereikbaarheid' en 'duurzame bereikbaarheid' meetbare outcome indicatoren aan te leveren.

### Beleidsevaluatie

We hebben het in dit hoofdstuk over het monitoren van ons bereikbaarheidsbeleid. We doen dat door in een doorlopend proces op vaste momenten informatie te verzamelen over ons beleid. Naast het monitoren van het beleid, is het belangrijk om op zoek te gaan naar verbanden tussen ons beleid en de effecten die we buiten meten. Er kunnen externe ontwikkelingen zijn die van invloed zijn op het resultaat dat wij bereiken op een doelstelling. Bovendien werken we als provincie samen met partners. De inzet van onze partners bepaalt mede of we onze doelen realiseren.

We betrekken deze externe ontwikkelingen bij de evaluatie van ons beleid. Ook bekijken we daarbij naar de rol en invloed die de provincie heeft bij het bereiken van de beleidsdoelen. Het evalueren van beleid is daarmee een opgave die verder reikt dan alleen het monitoren ervan. Binnen de looptijd van dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma voeren wij halverwege en bij afloop van het programma een beleidsevaluatie uit. Deze zal gaan over de ambities en de doelen die we in dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma hebben gesteld.



## Bijlage I – Indicatorentabel

**Bereikbaarheidsambitie omgevingsvisie (2040): een provincie die goed bereikbaar is per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving voor personen en goederen over weg én water**

### AMBITIE: GOEDE BEREIKBAARHEID

#### Doelstelling 1: Inwoners van de provincie beschikken over goede bereikbaarheid die past bij de kenmerken van het gebied

<i>Outcome (omgevingsvisie)</i>	<i>Indicator</i>	<i>Streefwaarde/ trend</i>	<i>Output (BBP)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Meer inwoners bereiken voldoende functies per auto, fiets, te voet en via het OV</li> </ul>	Aantal functies te bereiken met de auto (Bereikbaarheidsmaat)	Voldoende functies conform de kenmerken van het gebied	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het versterken van de ov-bereikbaarheid door het realiseren van nieuwe verbindingen en het opwaarderen of verleggen/verlengen van bestaande verbindingen in het netwerk</li> <li>Een beter OV en exploitatie door het wegnemen van bereikbaarheidsknooppunten</li> <li>Meer OV knooppunten hebben een hogere kwaliteit</li> <li>Het realiseren van doorfietsroutes en het wegnemen van barrières</li> <li>Een sterk RFN gericht op vlot, veilig en comfortabel fietsen en het ontsluiten van alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten</li> <li>Het komen tot afspraken met Rijk en regio om de schaa sprong in het mobiliteitssysteem te realiseren</li> <li>Het borgen van de regionale bereikbaarheid in samenwerking met het Rijk en gemeenten</li> <li>We versterken de provinciale netwerken door het wegnemen van bereikbaarheidsknooppunten</li> <li>Meer reizigerstevredenheid over het OV in de provincie Utrecht</li> </ul>
	Aantal functies te bereiken met de fiets (Bereikbaarheidsmaat)	Voldoende functies conform de kenmerken van het gebied	
	Aantal functies te bereiken met het OV (Bereikbaarheidsmaat)	Voldoende functies conform de kenmerken van het gebied	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Meer reizigers maken gebruik van knooppunten/hubs</li> </ul>	Gemiddelde gebruikerswaardering knooppunten/hubs	Reizigers waarderen knooppunten/hubs goed	
	Het aantal reizigers dat gebruik maakt van knooppunten/hubs	Toename aantal reizigers dat gebruik maakt van knooppunten/hubs	

<ul style="list-style-type: none"> <li>Reizigerswaardering infrastructuur en vervoer</li> </ul>	Gemiddelde reizigerswaardering OV	Waardering reizigers van tenminste een 8	
	Gemiddelde gebruikerswaardering fietsinfrastructuur	Reizigers waarderen de fietsinfrastructuur goed	

**Doelstelling 2: De huidige infrastructuur is op orde en de doorstroming is multimodaal geoptimaliseerd**

<i>Outcome (omgevingsvisie)</i>	<i>Indicator</i>	<i>Streefwaarde</i>	<i>Output (BBP)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Provinciale (vaar-)wegen, fietspaden en tram(infrastructuur) zijn maximaal beschikbaar voor een goede bereikbaarheid per auto, fiets en Openbaar Vervoer</li> <li>We benutten de regionale mobiliteitsnetwerken beter</li> </ul>	Onderhoudstoestand van de weg	95% wegennet voldoet aan kwaliteitsniveau B	<ul style="list-style-type: none"> <li>De bestaande OV-infrastructuur is op orde en beschikbaar op het vastgestelde kwaliteitsniveau</li> <li>We realiseren de projecten uit het Meerjarig Investeringsplan en het variabel onderhoud</li> <li>De bestaande infrastructuur is op orde en beschikbaar op het vastgestelde kwaliteitsniveau</li> <li>Door inzet van verkeersmanagement en informatie- en communicatietechnologie benutten we regionale netwerken optimaal</li> <li>Effectievere uitvoering van het OV (kostendekkingsgraad, voorspelbaarheid, betrouwbaarheid, meer (betalende) reizigers)</li> </ul>
	Onderhoudstoestand van het provinciale fietsnetwerk	95% fietspaden voldoet aan kwaliteitsniveau B	
	Onderhoudstoestand van de kunstwerken	100% van de kunstwerken voldoet aan conditiescore 3	
	Beschikbaarheid van de (provinciale) weg	De wegen van de provincie zijn gedurende het jaar 99% beschikbaar voor het verkeer	

	Afwijking van de dienstregeling	Daling van het aandeel afwijkende ritten tov de dienstregeling	
	Het aantal verwerkte voertuigen per modaliteit op VRI-kruispunten in beheer van de provincie	Behoud of toename van de huidige verwerkingscapaciteit van VRI-kruispunten in beheer bij de provincie	
	De bestaande OV assets voldoen aan de vastgestelde KPI's uit de beheervisie (o.a. veiligheid, beschikbaarheid)	Percentage assets dat voldoet	

**Doelstelling 3: Er is sprake van minder vervoersarmoede, door een voor iedereen toegankelijker vervoerssysteem.**

<i>Outcome (omgevingsvisie)</i>	<i>Indicator</i>	<i>Streefwaarde</i>	<i>Output (BBP)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Er is minder vervoersarmoede door een voor iedereen toegankelijk, betaalbaar en inclusief vervoerssysteem</li> </ul>	Aantal haltes, OV-knooppunten en hubs (in beheer van provincie en derden), inclusief de route ernaartoe dat voldoet aan de norm.	90% van de OV haltes zijn toegankelijk voor iedereen volgens de huidige CROW-norm, dit geldt voor zowel de halte als de route naar de halte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbetering van fysieke en sociale toegankelijkheid van het OV</li> <li>Verbetering van de betaalbaarheid voor mensen met een krappe beurs</li> </ul>

	Aantal reizigers met krappe beurs wat gebruikt maakt van het OV	Een toename van het aantal reizigers met krappe beurs dat gebruik maakt van het OB	
--	---	--	--

**AMBITIE: GEZONDE BEREIKBAARHEID**

**Doelstelling 4: Reizigers kiezen vaker voor slimmer reizen, meer lopen en fietsen en maken meer gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit**

<i>Outcome (omgevingsvisie)</i>	<i>Indicator</i>	<i>Streefwaarde</i>	<i>Output (BBP)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer reizigers kiezen voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lopen (tot 2,5 km)</li> <li>○ Fietsen (tot 15 km)</li> <li>○ OV</li> </ul> </li> <li>• In 2029 vinden meer verplaatsingen onder de 15km plaats met de fiets</li> <li>• Het gemiddelde aantal loopkilometers per persoon neemt toe ten opzichte van 2023</li> <li>• Vervoervraag is beter verspreid over de dag en door de week dan in 2023</li> <li>• Meer thuiswerken draagt bij aan daling vervoersvraag</li> </ul>	Modal shift naar duurzamere modaliteiten (naar afstandsklasse)	<p>Absolute modal split o.b.v. ODIN (ODiN). (ritten)</p> <p><i>Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) verschaft adequate informatie over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking beschreven naar plaats van herkomst, bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en de reismotieven voor de verplaatsingen. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• We stimuleren mensen om vaker te gaan fietsen</li> <li>• We stimuleren mensen om vaker gebruik te maken van het Openbaar Vervoer</li> <li>• We stimuleren mensen om vaker te lopen</li> <li>• We stimuleren in regionaal verband slimme en duurzame mobiliteitskeuzes (o.a. fiets en OV in woon-werkverkeer, thuiswerken)</li> <li>• Vervoersstromen efficiënter afwikkelen en reizigers verleiden tot duurzame keuzes door inzet van informatie- en communicatietechnologie en betere informatie</li> </ul>
	Aantal reizigers met het OV	Meer reizigers maken gebruik van het OV volgens de absolute modal split o.b.v. ODiN (ritten)	
	Het aandeel verplaatsingen per fiets onder de 15km	50% van alle verplaatsingen onder de 15 km plaats met de fiets o.b.v. ODiN (ritten)	

	Aantal loopkilometers	Het gemiddeld aantal loopkilometers per person neemt toe t.o.v. 2023 o.b.v. ODIN (ritten)	
	Aantal instappers in de daluren voor het OV	Aantal instappers in de daluren voor het OV neemt toe	
	Aantal uren per week dat mensen thuis werken (CBS)	Aantal uren dat mensen thuiswerken neemt toe	
	Verdeling voertuigkilometers over daluren en spitsperioden	Aandeel voertuigkilometers in spitsperioden neemt af	

**AMBITIE: DUURZAME BEREIKBAARHEID**

**Doelstelling 5: Provinciale bijdrage vanuit mobiliteit aan de (inter)nationale klimaatafspraken en energietransitie**

<i>Outcome (omgevingsvisie)</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Er is zowel voor personenmobiliteit als goederenvervoer sprake van een structureel dalende lijn in CO<sub>2</sub>-uitstoot t.o.v. 2023, zodat de</li> </ul>	<i>Indicator</i>	<i>Streefwaarde</i>	<i>Output (BBP)</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Omlaag brengen emissie OV</li> <li>We onderhouden onze OV-assets duurzamer</li> <li>Het stimuleren van het gebruik van schone brandstof of energiedrager in personen- en goederenvervoer</li> </ul>
	CO <sub>2</sub> -uitstoot in de provincie Utrecht door verkeer en vervoer	Daling uitstoot CO <sub>2</sub> in de provincie Utrecht door verkeer en vervoer	
	Aandeel CO <sub>2</sub> -neutrale ov-km's	100% uitstootvrij in 2028	

klimaatambitie van -55% CO-uitstoot in 2030 wordt gehaald (t.o.v. 1990) <ul style="list-style-type: none"> <li>Een toename van gezonde en duurzame vervoerwijzen in de modal shift van goederenvervoer</li> <li>We dringen het gebruik van primaire grondstoffen terug en maken hergebruiken grondstoffen zoveel mogelijk met als doel volledig circulair te werken in 2030</li> <li>Er is een dalende trend zichtbaar in de uitstoot van CO2 uitgestoten door opdrachtnemers van de provincie Utrecht bij beheer en onderhoud van wegen met als doel geen CO2 uitstoot meer in 2030.</li> </ul>	Toename aandeel ZE-schepen, vrachtwagens en bestelwagens	Toename aandeel ZE-schepen, vrachtwagen en bestelwagens	<ul style="list-style-type: none"> <li>We realiseren vervanging en nieuwbouw klimaatneutraal en circulair</li> <li>We beheren en onderhouden onze infrastructuur duurzamer</li> </ul>
	Gebruik primaire grondstoffen	Structurele daling gebruik primaire grondstoffen	
	CO <sub>2</sub> -uitstoot door opdrachtnemers provincie Utrecht	Daling CO <sub>2</sub> door opdrachtnemers die werken aan aanleg, beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur	
	Aantal (elektrische) laadpunten in de provincie Utrecht	Laadinfra groeit mee met het aantal elektrische voertuigen auto's in de provincie	
	Aandeel scheepvaart in de modal-shift goederenvervoer	Toename van het aandeel scheepvaart in de modal-shift goederenvervoer	

**AMBITIE: VEILIGE EN LEEFBARE BEREIKBAARHEID**

**Doelstelling 6: Veiligheid in het verkeer verbetert**

<i>Outcome (omgevingsvisie)</i>	<i>Indicator</i>	<i>Streefwaarde</i>	<i>Output (BBP)</i>
	Aantal verkeersdoden	Structurele daling van het aantal verkeersdoden	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering van de verkeersveiligheid</li> </ul>	Aantal verkeersgewonden	Structurele daling van het aantal verkeersgewonden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het verbeteren van de veiligheid op de provinciale infrastructuur</li> <li>• Het verbeteren van de veiligheid op gemeentelijke wegen door subsidie op verkeersveiligheidsmaatregelen</li> <li>• Het stimuleren van veilig gedrag door verkeerseducatie, voorlichting en handhaving</li> </ul>
	Aantal verkeersslachtoffer per voertuigkilometer per modaliteit	Structurele daling van het aantal verkeersslachtoffers per modaliteit	

**Doelstelling 7: De negatieve effecten (geluid en uitstoot) van mobiliteit op de omgeving nemen af**

<i>Outcome (omgevingsvisie)</i>	<i>Indicator</i>	<i>Streefwaarde</i>	<i>Output (BBP)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchtkwaliteit voldoet aan de WHO-advieswaarden</li> </ul>	Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit woningen > WHO-norm	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluid voldoet aan de WHO-advieswaarden</li> </ul>	Geluidsbelasting	DB-woningen > WHO-norm	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wij dragen bij aan de regionale biodiversiteit</li> </ul>	Aantal soorten langs de provinciale weg	De biodiversiteit langs het provinciale wegennet neemt toe	

## Bijlage II - Gegevenstabellen bij figuren

### Gegevenstabel bij Figuur 8

Tabel 4 - Aantal verplaatsingen in de provincie Utrecht per vervoerwijze in 2040 autonoom en met uitvoering beleid ten opzichte van 2018 volgens het provinciaal verkeersmodel Stravem.

Aantal verplaatsingen	2018	2040	2040 (beleid)
Autoritten	1344769	1583256	1520059
Fietsritten	1272566	1527018	1620449
OV-ritten	254759	309880	332039

### Gegevenstabel bij Figuur 9

Tabel 5 - Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht en landelijk 2014 t/m 2022 (SWOV, 2023).

Jaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht	36	36	45	42	36	45	33	47	41
Aantal verkeersdoden in Nederland in Nederland (x10)	57	62	63	61	68	66	61	58	75

### Gegevenstabel bij Figuur 10

Tabel 6 - Aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht 2014 t/m 2022 (SWOV, 2023).

Jaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht	1180	1320	1350	1350	1420	1340	1310	1350	1370
Aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland (x10)	2010	2090	2190	2160	2300	2320	2150	2270	2770

### Gegevenstabel bij Figuur 13

Tabel 7 - Geregistreerde elektrische voertuigen in de provincie Utrecht (RVO, 2022).

	Elektrische personenauto's (BEV), geregistreerd bij eigenaar	Plug-in hybride voertuigen (PHEV) totaal, geregistreerd bij eigenaar	Voertuigen op waterstof (FCEV) totaal, geregistreerd bij eigenaar
Juni 2019	7.412	14.641	48
Juli 2019	7.677	14.477	49
Augustus 2019	8.031	14.390	51
September 2019	9.169	14.266	53
Oktober 2019	9.520	14.128	57
November 2019	10.553	13.931	57



December 2019	14.116	13.666	63
Januari 2020	14.243	13.417	66
Februari 2020	14.626	13.350	67
Maart 2020	15.052	13.331	73
April 2020	15.280	13.226	75
Mei 2020	15.511	13.144	75
Juni 2020	15.986	13.091	78
Juli 2020	16.584	13.009	78
Augustus 2020	17.276	12.951	78
September 2020	18.408	12.856	81
Oktober 2020	19.688	12.630	81
November 2020	21.214	12.370	80
December 2020	26.579	11.598	80
Januari 2021	26.681	11.449	80
Februari 2021	26.909	11.580	80
Maart 2021	28.066	12.041	83
April 2021	28.495	12.431	86
Mei 2021	28.919	12.818	87
Juni 2021	29.711	13.167	87
Juli 2021	29.879	13.484	90
Augustus 2021	30.672	13.628	92
September 2021	31.558	13.838	92
Oktober 2021	32.604	14.091	93
November 2021	34.117	14.413	96
December 2021	37.493	14.403	100
Januari 2022	38.082	14.666	61
Februari 2022	38.616	14.941	60
Maart 2022	39.898	15.458	62
April 2022	41.260	15.886	63

Gegevenstabel bij Figuur 15

Tabel 8 - Een schatting van de ruimte die nodig is voor mobiliteit per persoon voor verschillende vervoerswijzen, zoals aangegeven in de Mobiliteitsstrategie U Ned (2022).

Vervoerswijze	Auto 50km/u inclusief parkeren	Auto 30km/u inclusief parkeren	LEV (light electric vehicle) inclusief stallingen	(Elektrische) Scooter inclusief stallingen	Fietsen inclusief stallingen	Bus	(Snel)-tram	Wandelen
Ruimtebeslag in m <sup>2</sup>	96m <sup>2</sup>	68m <sup>2</sup>	40m <sup>2</sup>	26m <sup>2</sup>	9m <sup>2</sup>	8m <sup>2</sup>	4m <sup>2</sup>	2m <sup>2</sup>

Gegevenstabel bij Figuur 26

Tabel 9 - Besluitvormingsmodel investeringen.

Projectfase (rechts)	Principebesluit	Projectuitwerkingsbesluit (voorbereidingskrediet)	Ontwerpbesluit	Informereren over voortgang	Informereren over afsluiting
Reguliere investering kleiner dan vijftienmiljoen euro	Besluit PS via MIP bij Kadernota en Begroting	n.v.t.	Besluit PS via MIP bij Kadernota en Begroting	Informereren PS via MIP bij Kadernota en Begroting	Informereren PS via MIP bij Kadernota en Begroting
Grote investering groter of gelijk aan vijftienmiljoen euro	Besluit PS via MIP bij Kadernota en Begroting	Besluit PS via MIP bij Kadernota en Begroting	Besluit PS via MIP bij Kadernota en Begroting	Informereren PS via MIP bij Kadernota en Begroting	Informereren PS via MIP bij Kadernota en Begroting
Complexe investeringen	Besluit PS via MIP bij Kadernota en Begroting	Besluitvorming via apart Statenvoorstel, aparte rapportage	Besluitvorming via apart Statenvoorstel, aparte rapportage	Besluitvorming via apart Statenvoorstel, aparte rapportage	Besluitvorming via apart Statenvoorstel, aparte rapportage

Gegevenstabel bij Figuur 29

Tabel 10 - Kwaliteitsmatrix van CROW voor risicogestuurd beheer.

Kwaliteitsniveaus (CROW)	Conditiecore (Kwaliteitsmatrix)	Omschrijving (Kwaliteitsmatrix)	Risiconiveau 1 (Nihil)	Risiconiveau 2 (Verwaarloosbaar)	Risiconiveau 3 (Beperkt)	Risiconiveau 4 (Ernstig)	Risiconiveau 5 (Catastrofaal)
CROW Kwaliteitsniveau A+	1	Uitstekende conditie (incidenteel geringe gebreken)	1 (Nihil)	1 (Nihil)	1 (Nihil)	1 (Nihil)	1 (Nihil)
CROW Kwaliteitsniveau A	2	Goede conditie (incidenteel beginnende veroudering)	2 (Verwaarloosbaar)	2 (Verwaarloosbaar)	2 (Verwaarloosbaar)	2 (Verwaarloosbaar)	2 (Verwaarloosbaar)
CROW Kwaliteitsniveau B	3	Redelijke conditie (plaatselijke veroudering, functievervulling niet in gevaar)	3 (Beperkt)	3 (Beperkt)	3 (Beperkt)	3 (Beperkt)	3 (Beperkt)

CROW Kwaliteitsniveau C	4	Matige conditie (functievervulling incidenteel in gevaar)	3 (Beperk t)	3 (Beperk t)	4 (Ernstig)	4 (Ernstig)	4 (Ernstig)
CROW Kwaliteitsniveau D1	5	Slechte conditie (veroudering is onomkeerbaar)	3 (Beperk t)	3 (Beperk t)	5 (Castr ofaal)	5 (Castr ofaal)	5 (Castr ofaal)
CROW Kwaliteitsniveau D2	6	Zeer slechte conditie (technisch rijp voor sloop)	3 (Beperk t)	3 (Beperk t)	6 (Castr ofaal)	6 (Castr ofaal)	6 (Castr ofaal)