



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Programmering studies infrastructurele maatregelen
Datum	20-05-2025
Documentnummer	UTSP-1556555036-3162
Van	Jeroen Boogers
Telefoonnummer	+31636443867
E-mailadres	jeroen.boogers@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	Mobiliteit
Team	Netwerkontwikkeling en Benutten
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	Bijlage 1: Lijst studieprojecten infrastructurele maatregelen 2025-2027 Bijlage 2: Kaart met trajectnummers

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie/ samenvatting:

Met het vaststellen van het '[Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029](#)' liggen onze beleidsambities ten aanzien van bereikbaarheid vast. Om onze ambities te realiseren, zijn fysieke aanpassingen nodig aan onze provinciale infrastructuur. Deze aanpassingen hebben onder andere te maken met het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het terugdringen van negatieve effecten van het verkeer op de leefbaarheid. Op hoofdlijnen beschrijven de uitvoeringsprogramma's de aanpak hiervoor, maar een verdere concretisering is nodig om te bepalen welke investeringen waar in ons netwerk nodig zijn. Dit is in beeld gebracht en gevat in een studieprogrammering. In deze studieprogrammering staan de nieuwe projecten die nog niet in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIMP) staan. Via deze brief informeren wij u over deze programmering en het vervolg.

Inleiding:

Aanleiding:

De provincie Utrecht groeit. In 2050 verwacht de provincie een kwart meer inwoners. Deze bevolkingsgroei vraagt om forse investeringen die de kwaliteit en ambities van de regio moeten behouden en versterken. Zo moeten er bijvoorbeeld ruim 160.000 woningen worden gebouwd, maar moet de regio ook bereikbaar blijven en willen we het groene karakter van de provincie behouden. Onze mobiliteitsaanpak om deze groei te faciliteren, is vastgelegd in het '[Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029](#)' en het eerder door u vastgestelde '[Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2024o](#)'. De provincie zet in op een goede, gezonde, veilige en duurzame bereikbaarheid. Voor onze eigen infrastructuur doen we dat in de eerste plaats door onze infrastructuur in stand te houden. Als we drukte of onveiligheid via ons beheer en onderhoud onvoldoende kunnen oplossen, kijken we naar het beter benutten van ons netwerk. Door het netwerk beter te benutten kunnen we, tegen geringere investeringen, de prestaties verhogen. Als ook benutten onvoldoende oplossend vermogen heeft, kijken we of we het netwerk kunnen aanpassen. We spreken dan van het 'versterken van ons netwerk'. Een deel van onze beleidsopgaven is op voorhand niet met wegbenutting op te lossen en vraagt direct om fysieke aanpassingen in ons netwerk.

Opgaven versterken netwerken

Door onze netwerken te versterken, dragen we bij aan een sterke en veilige infrastructuur. Om dit te bereiken hebben we voor onze eigen infrastructuur drie doelen opgesteld:

- we versterken de provinciale netwerken door het wegnemen van bereikbaarheidsknelpunten;
- we dringen de negatieve effecten van wegverkeer op de omgeving terug en dragen bij aan biodiversiteit;
- we verbeteren de veiligheid op de provinciale infrastructuur.

Het '[Uitvoeringsprogramma Infrastructuur en Benutten](#)' beschrijft op hoofdlijnen welke aanpak we volgen om deze doelen te realiseren. Belangrijk hierin is dat we de trajectaanpak loslaten. In de studieprogrammering blijft het moment van groot onderhoud relevant, maar kiezen we ervoor om ook knelpunten aan te pakken waarvoor nog geen onderhoud is gepland. Dat betekent dat we eerder dan het onderhoudsmoment verbeteringen doorvoeren om zo de prestaties van ons netwerk te verbeteren. Het uitvoeringsprogramma bevat ook de eerste richtingen waarop we inzetten. Het gaat bijvoorbeeld om:

- het realiseren van GOW-60 op provinciale wegen volgens het Netwerkperspectief 2040;
- verkeersveiliger oversteken over provinciale wegen;
- de positie van het landbouwverkeer op ons netwerk en de inrichting van onze parallelwegen;
- het veilig inrichten van (tussen)bermen;
- het verbreden en verlichten van fietspaden;
- het verbeteren van de toegankelijkheid van OV-haltes;
- veilige, aantrekkelijke en logische looproutes;
- het verbeteren van de leefbaarheid langs provinciale wegen.

In de studieprogrammering, die de nieuw op te starten projecten bevat die nog niet in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIMP) staan, zijn deze richtingen verder uitgewerkt in concrete knelpunten en verbeteringsuggesties.

Vertaling van beleidsopgaven naar studiescope

Om te borgen dat de studieprogrammering recht doet aan al onze bereikbaarheidsambities, is een projectgroep opgericht. In deze projectgroep zijn alle relevante beleidsvelden vertegenwoordigd. De projectgroep heeft aan de hand van vier stappen de studiescope in beeld gebracht:

1. Inventarisatie: in deze stap is in beeld gebracht welke opgaven waar in ons netwerk spelen. Bijvoorbeeld: waar in ons netwerk zijn fietspaden te smal of waar in het netwerk voldoen bushaltes niet aan de toegankelijkheidseisen. We hebben ons netwerk in deze stap gespiegeld aan het wensbeeld vanuit ons beleid.
2. Prioritering: omdat we niet alles de komende jaren kunnen, hebben de beleidsvelden binnen de eigen scope een prioritering aangebracht. Hierin is meegewogen welke maatregelen we relatief snel kunnen uitvoeren, quick wins, en welke maatregelen meer studie- of voorbereidingstijd vragen.
3. Clustering: de prioritaire scope vanuit de verschillende beleidsvelden is bijeengebracht en geclusterd. Op basis van dit beeld zijn raakvlakken in beeld gebracht.
4. Studiescope: vanuit de clustering is vervolgens een lijst met studieprojecten opgesteld. Deze studielijst bevat de gewenste prioritaire versterkingen op ons netwerk. De projecten zijn vervolgens op basis van bestuurlijke belangen, gepland moment van onderhoud en complexiteit in de tijd geplaatst.

Wat zit in de studiescope?

De lijst met (toekomstige) studieprojecten is opgenomen in bijlage 1. In de scope zit een grote verscheidenheid aan versterkingen. Allemaal dragen ze op hun eigen manier bij aan onze beleidsambities. Tegelijkertijd is niet alle scope op dezelfde manier geclusterd. In de programmering onderscheiden we drie type studies:

1. Trajectonderzoek: dit zijn studies naar trajecten of specifieke locaties waar verschillende opgaven samenkomen. Vanwege de onderlinge samenhang is het zinvol de opgaven in één studie te onderzoeken. Het gaat bijvoorbeeld om studies naar (delen van) de N226, N227 en de N228.
2. Themastudie: dit zijn studies waarin één bepaald thema centraal staat. Vaak liggen de locaties verspreid over het provinciaal netwerk. De studie naar de toegankelijkheid van OV-haltes en de studie naar veilige provinciale oversteken zijn voorbeelden van themastudies.

3. Quick-scan: dit zijn studies ter voorbereiding op gepland onderhoud. Doel is om het onderhoudsmoment aan ons asfalt of onze verkeerslichten (VRI's) te benutten om kleine verbeteringen mee te nemen. Het gaat bijvoorbeeld om het aanbrengen van bermverharding, faunarasters, belijning of het realiseren van logische en veilige oversteekvoorzieningen bij VRI's.

De studieprogrammering richt zich op het opstarten van studies in de periode 2025-2027, met een marge van twee jaar. Parallel hieraan werken we in regionaal verband (U-Ned) aan het faciliteren van de woningbouwopgave. Het is een reëel scenario dat ook vanuit die opgave versterkingen aan ons netwerk in de toekomst nodig zijn. Keuzes binnen U-Ned kunnen daarom van invloed zijn op deze programmering. Daarnaast zit een deel van de studiescope nog in de initiatieffase. Dat wil zeggen dat we eerst via een (pre)verkenning de haalbaarheid van oplossingsrichtingen in beeld brengen. Afhankelijk van de uitkomst kan het zijn dat scope wegvalt, een andere prioriteit krijgt of in een andere vorm geprogrammeerd wordt.

Organisatorische kaders leidend bij opstarten studies

Een belangrijke randvoorwaarde bij het realiseren van de studieprogrammering is de beschikbaarheid van voldoende middelen. Er is al enige tijd een tekort aan projectleiders voorbereiding en realisatie. Het tekort aan personeel zorgt ervoor dat we werken met een "rode lijst". Dit is een lijst met projecten waarover al besloten is, maar die niet bemenst kunnen worden en in de wachtstand staan. Ook projecten die op dit moment in studiefase zijn, lopen soms vertraging op vanwege onvoldoende personeel. Het opstarten van nieuwe studies doen we daarom alleen als we de projectteams kunnen bemensen. Bovendien kan een tekort aan personeel aanleiding geven de scope van projecten te versoberen zodat minder capaciteit nodig is. Dit heeft direct als nadeel dat we niet altijd de meest gewenste situatie buiten zullen bereiken. Om het tekort aan personeel terug te dringen, zetten we actief in op het behouden van ons personeel en het werven van nieuw personeel.

Infrastructurele maatregelen in relatie tot duurzaamheid en klimaat

In onze aanpak om te komen tot infrastructurele maatregelen is op verschillende niveaus aandacht voor duurzame en klimaatbewuste keuzes. In de eerste plaats programmeren we specifieke maatregelen gericht op het stimuleren van lopen, het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Deze mobiliteitswijzen zijn in de regel duurzamer en gezonder dan het gebruik van de auto. Daarnaast kijken we in de studiefase of het mogelijk is maatregelen te ontwerpen die niet alleen bijdragen aan mobiliteit, maar ook positieve effecten hebben op duurzaamheid en klimaat. Als dat niet het geval is proberen we de negatieve effecten te mitigeren. Als dat onvoldoende lukt, kan dat aanleiding geven tot het heroverwegen van de maatregel. Tot slot volgt na de studiefase de fase van voorbereiding en realisatie. In die fase bereiden we klimaatbewuste en duurzame realisatievormen voor. Dat zetten we door in het duurzaam beheer van onze infrastructuur.

Bestaande projecten en subsidiemogelijkheden

Naast het opstarten van nieuwe studies, blijven we onverminderd doorgaan met het versterken van onze netwerken via de lopende projecten. Deze (investerings)projecten staan niet in bijgevoegde projectenlijst, maar in het [Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit](#) (MIPM). Het gaat onder andere om de investeringen in de N201, N210, N221 (Poort van Baarn), N230, N233 (Rijnbrug) en diverse doorfietsroutes. Ook blijven we gemeenten stimuleren om te investeren in het versterken van hun netwerken. Hiervoor hebben we verschillende subsidiemogelijkheden waar gemeenten gebruik van kunnen maken.

Vervolgprocedure/voortgang:

Zoals hierboven is beschreven, starten we nieuwe studies op als we de projectteams kunnen bemensen. Dit doen we via een principebesluit in het MIPM bij iedere kadernota en begroting. Na het principebesluit werken we de scope verder uit, verkennen we oplossingsrichtingen en stellen we een voorkeursoplossing vast. Hiervoor stellen we een (SSK-)raming op. Het aanvragen van het krediet gebeurt via een investeringsbeslissing in het MIPM. Het opstarten van studies betekent niet altijd dat er voor de hele scope een investering volgt. Het is mogelijk dat we bepaalde vraagstukken maar deels kunnen oplossen. In meer uitzonderlijke gevallen kan het zijn dat we niet tot een passende of (financieel)doelmatige maatregel komen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen