



MOBILITEITSPROGRAMMA 2019-2023

OVERSTAPPEN



Uitgave: Provincie Utrecht

Grafische verzorging: MMC Provincie Utrecht/Pier 19

Kaarten: Provincie Utrecht/Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)



INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	5
• Leeswijzer	5
DE OPGAVE EN ONZE AANPAK	6
• De opgave	6
• Onze aanpak	8
• Lange termijn	10
PROVINCIALE WEGEN	11
• Trajectaanpak	11
• Aanleg en onderhoud	12
• Doorstroming	15
OPENBAAR VERVOER	18
• De natuurlijke rol voor OV	19
• Schaalsprong OV	19
• Reizigerstevredenheid	21
• Vervoer op maat	22
• Strategische assets en beheer	23
• Doorstroming	23
KNOOPPUNTEN	26
• Knooppuntontwikkeling	26
• De provincie als regisseur per corridor	28
• Kwaliteit en diversiteit van de voorzieningen	28
FIETS	30
• Optimaal en veilig Regionaal fietsnetwerk	30
• Sterke keten	31
• Slim fietsen	32
• Gezond en veilig gedrag	32
• Doorstroming	32

VERKEERSVEILIGHEID	34
• Rollen en pijlers	34
• Duurzaam veilig wegennet	35
• Verkeerseducatie, handhaving en innovatie	35
GOEDERENVERVOER	37
• Kwaliteitsnet goederenvervoer	37
• Multimodaal goederenvervoer	38
• Externe veiligheid	39
KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING	40
• Proces	40
• Geluid en luchtkwaliteit	41
• Verlichting	43
• Bomen: Natuur, landschap en cultuurhistorie	43
• Waterveiligheid	44
• Klimaat	44
SMART MOBILITY	46
• Verbinden van vraag en aanbod	46
• Opgave Smart Mobility	47
• Realiseren multimodaal verkeersmanagement	49
• Van pilot naar opschaling	50
FINANCIËN	51
MONITORING EN EVALUATIE	58
• Monitoring: beleidsindicatoren en streefwaarden	58
• Evaluatie: duiden van onze interventies	59
• Indicatoren	60
BEGRIPPENLIJST	62





INLEIDING

Dit Mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie, voor de periode tot en met 2023 met een doorkijk tot 2028. Met het Mobiliteitsplan beogen we een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit willen we bereiken samen met al onze partners door vraag en aanbod beter met elkaar te verbinden en te werken aan verdere integratie van de modaliteiten. Belangrijke nieuwe accenten zijn hierbij de integratie van voormalig Bestuur Regio Utrecht (BRU), de grote groeiopgave van de regio en de inzet op Smart Mobility. Een programma is doorgaans een verzameling projecten maar in dit geval is het eerder een verzameling programma's. Het ligt dus een abstractieniveau hoger en is daarmee een vertaling van de opgaven naar doelen, indicatoren en meerjarige financiële verdeling. Het betreft de inzet die wij als provincie in ieder geval plegen en waar mogelijk combineren met, en verbinden aan, de inzet van partners als het Rijk en gemeenten. De onderdelen in dit programma worden verder uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's en van daaruit vertaald naar projecten. Deze worden, net als alle andere stappen, ontwikkeld in samenspraak met andere beleidsterreinen, belanghebbenden en samenwerkingspartners in en buiten de regio.



De gevolgen van de gemeentelijke herindeling Vijfheerenlanden zijn nog niet verwerkt in dit programma omdat deze op het moment van schrijven nog onvoldoende duidelijk zijn.

LEESWIJZER




Dit Mobiliteitsprogramma is opgebouwd volgens de doelstellingen in de Mobiliteitsvisie. In het vervolg van dit programma volgt per doelstelling, bijbehorende indicatoren en essentiële onderdelen een uitwerking. Per hoofdstuk worden een of meerdere doelstellingen uitgewerkt, gevolgd door een overzicht van de actielijnen per onderdeel. In het hoofdstuk Financiën presenteren we de totale begroting van het programma. De onderdelen zijn hierin opgesplitst per jaar en naar categorieën lasten tot en met 2023 met een verdere doorkijk tot 2028. We sluiten af met het hoofdstuk Monitoring en evaluatie waarin ook alle indicatoren met daarbij behorende streefwaarden terugkomen. We starten met een beknopte weergave van de opgave, onze aanpak en een doorkijk naar de lange termijn.



DE OPGAVE EN ONZE AANPAK

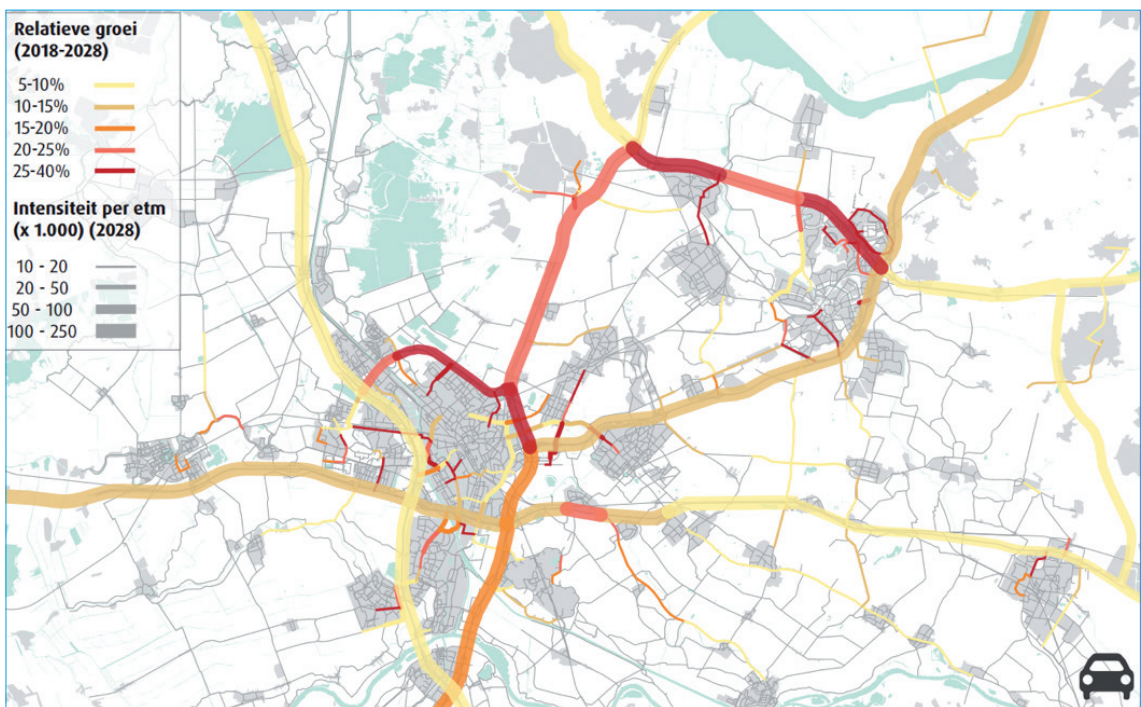
DE OPGAVE

De komende jaren blijft de provincie Utrecht groeien; zowel het aantal banen als het aantal inwoners neemt toe. Dit vergroot de vraag naar mobiliteit en de druk op de bereikbaarheid. In de tabel hiernaast is de verwachte groei tussen nu en 2028 van de verschillende modaliteiten voor de provincie Utrecht weergegeven. Er wordt een toename in het gebruik voorspeld van 15-20% over 10 jaar in het hoge WLO scenario en uitgaand van bestaand beleid. Bij de uitwerking van de onderdelen van dit programma maken we altijd gebruik van zowel het hoge als het lage WLO scenario. De verwachte groei vindt plaats in de gehele provincie maar is het grootst in de steden. Vooral op die plekken in het stedelijke gebied waar de ruimte schaars is en alle vervoerwijzen met capaciteitsproblemen kampen, is de uitdaging groot. Op specifieke verbindingen, zoals die richting de economische kerngebieden, kunnen de groeipercentages dan ook hoger oplopen. Uit de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) en de regionale verdieping hierop van U Ned, blijkt dat er capaciteitsknelpunten ontstaan op zowel het spoornetwerk als op de voornaamste regionale OV-verbindingen. Een indicatie van de verwachte groei in het openbaar vervoer is weergegeven in onderstaande kaart. Het betreft een indicatie en geeft slechts een verwachting weer, voordat actie ondernomen kan worden moet dit vanzelfsprekend verder uitgediept worden, dit gebeurt in de op basis van dit programma op te stellen uitvoeringsprogramma's en op basis van verschillende scenario's. Naast groei zijn er natuurlijk andere indicatoren die iets zeggen over de bereikbaarheid, deze komen verderop in het programma en de hierop gebaseerde uitvoeringsprogramma's in meer detail aan bod.

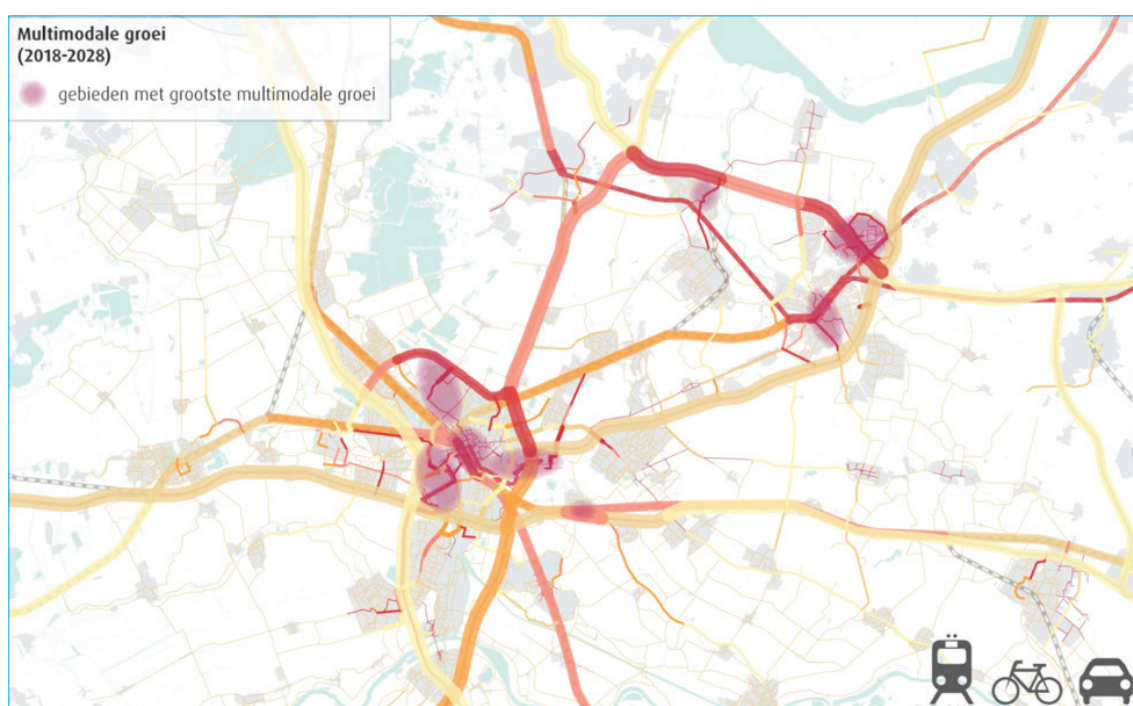
Provincie Utrecht Relatieve groei reizigerskilometers			
	2018	2023	2028
	100%	107%	114%
	100%	111%	122%
	100%	107%	115%



Ook het hoofdwegennet en de aansluitingen met het onderliggend wegennet worden gekenmerkt door een sterke verwachte groei en daarmee samenhangende knelpunten. De verwachte groei is weergegeven op onderstaande kaart. Deze kaart is vooral indicatief; als we aan oplossingen gaan werken moet de situatie meer in detail bekeken worden. Het geeft echter wel duidelijk aan dat er een sterke groei is naar en van de snel groeiende steden Utrecht en Amersfoort en dat de aansluitingen van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet vaak een knelpunt vormen. Dit is een beeld wat zeer herkenbaar is, zowel in analyses door het Rijk als andere regio's in de Randstad.



De kaart op deze volgende pagina geeft een overzicht van de multimodale groei, dus plekken waar alle modaliteiten sterk groeien. Hierin is ook de verwachte groei van het fietsgebruik meegenomen die vooral sterk is tussen kernen en in de stedelijke (groei)gebieden met de kanttekening dat deze lastiger is in te schatten dan andere modaliteiten. De gebieden met de grootste groei zijn, naast de centra van Amersfoort en Utrecht, gebieden waar het aantal inwoners en het aantal banen nog sterk groeit: gebieden als het Utrecht Science Park, Amersfoort-Noord en Utrecht-West. De komende jaren kan een deel van deze groei worden opgevangen door bijvoorbeeld verschillende geplande verbeteringen aan het wegennet zoals knooppunt Hoevelaken en de ring Utrecht, de ingebruikname van de Uithoflijn en de aanleg van snelfietsroutes en het stimuleren van het fietsgebruik. Voor de middellange en lange termijn zal echter gezocht moeten worden naar een schaa sprong in mobiliteit om de bereikbaarheid van de economische kerngebieden te kunnen blijven garanderen. Naast investeringen kunnen nieuwe vormen, en combinaties, van vervoer en innovaties, bijvoorbeeld binnen Smart Mobility, mogelijk helpen om deze gebieden in de toekomst bereikbaar te houden.



ONZE AANPAK

In dit programma zijn de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie voor de komende jaren vertaald naar streefwaarden. Er is nadrukkelijk gekozen voor streefwaarden in plaats van normen. De opgaven waar we voor staan zijn complex en soms kunnen streefwaarden in een bepaalde situatie niet integraal gerealiseerd worden. Ook is het behalen van streefwaarden afhankelijk van andere factoren dan ons handelen of hebben wij voor het behalen ervan geen (volledige) rol. Met behulp van de streefwaarden ontstaat de nodige sturingsinformatie om de opgaven integraal op te pakken.

Naast de streefwaarden hanteren we in onze integrale aanpak de keuzes zoals geformuleerd in de Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht van voormalig BRU, aangescherpt op de provinciale taken en met toevoeging van een zesde keuze. De provincie Utrecht maakt de volgende keuzes:

1. **Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei:** De ruimtelijke en economische groei in de provincie Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Verantwoord accommoderen betekent dat de provincie leefbaar en aantrekkelijk blijft.
2. **Kiezen voor de meest geschikte combinatie van vervoerwijzen per gebied:** voor sommige locaties en reizen is het openbaar vervoer geschikt, voor andere de auto. Soms is het beter om te lopen of te fietsen. Hierbij is het van belang dat het overstappen tussen vervoerwijzen vlot en soepel verloopt. Daarom versterkt de provincie knooppunten en bevorderen wij de ketenmobiliteit.
3. **Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger:** topprioriteiten daarbinnen zijn de verbetering van de betrouwbaarheid van het totale OV-systeem, vergroting van de capaciteit door een schaalessprong in het OV-systeem en het ontlasten van het Utrechtse stationsgebied.
4. **Kiezen voor kwaliteit voor de fietser:** hiermee kiest de provincie voor een schaalessprong van het fietsnetwerk omdat fietsen een goedkope, ruimte efficiënte en gezonde wijze van verplaatsen is.
5. **Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht:** op veel plekken in de provincie blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel. Denk hierbij aan de werkgebieden met voldoende parkeergelegenheid of aan landelijke woongebieden. Veel autoritten gaan over een deel van de Ring Utrecht. Als de Ring Utrecht vast staat kiezen automobilisten voor alternatieven door steden en dorpen wat negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid van grootstedelijk Utrecht.
6. **Kiezen voor duurzame en innovatieve oplossingen:** wij zetten in op slimme, gezonde en toekomstbestendige oplossingen. Smart Mobility zetten we binnen deze kaders in om vraag en aanbod goed te verbinden en de modaliteiten beter te integreren en benutten. Het is van groot belang om als overheid flexibel in te kunnen spelen op op nieuwe trends en ontwikkelingen.

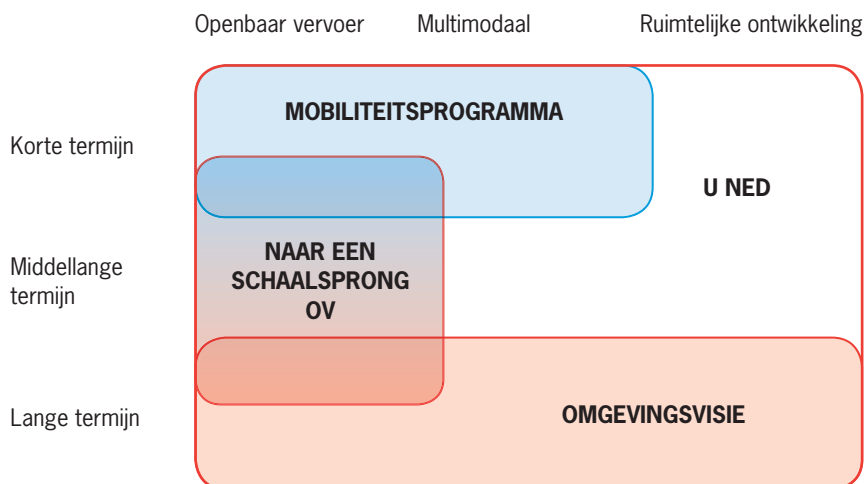
De doelen en keuzes kunnen wij alleen realiseren en maken met een Mobiliteitsprogramma dat krachtig is. Dat betekent niet alleen doelen stellen en keuzes maken, maar ook concrete afspraken maken met samenwerkingspartners over hoe we die doelen en keuzes samen met hen gaan realiseren. Daarbij dient het Mobiliteitsprogramma als gespreksdocument om tot afspraken te komen. We zetten onder andere in op structurele samenwerking met het Rijk en gemeenten binnen de trajectaanpak, voor het fietsnetwerk, de ontwikkeling van knooppunten en verkeersveiligheid. Met marktpartijen willen we werken aan mobiliteitsdiensten, verkeersmanagement en innovatie. Daarnaast zetten we in op brede samenwerking in regionale programma's zoals U Ned en op het vlak van Smart Mobility. Hiermee willen wij vraag en aanbod beter aan elkaar verbinden en in zoveel mogelijk balans brengen.



LANGE TERMIJN

Dit Mobiliteitsprogramma richt zich vooral op de relatief korte termijn, de komende vijf jaar, en gaat daarmee vooral uit van de ontwikkelingen die al bekend zijn. Natuurlijk kijken we verder vooruit, 10 jaar, om te bezien of de voorgestelde oplossingen ook op die termijn waardevol zijn en er knelpunten optreden die op de kortere termijn nog niet zichtbaar zijn. Voor een goede bereikbaarheid op de lange termijn is het echter van groot belang om nog verder, 20 tot 30 jaar, vooruit te kijken. Dit doen we in een aantal trajecten met allen een specifieke focus, deze zijn in onderstaande afbeelding schematisch weergegeven. Dit is zeker geen exclusief overzicht maar geeft een beeld van hoe de verschillende trajecten zich tot elkaar verhouden en wat waar geadresseerd kan en gaat worden.

Het mobiliteitsprogramma richt zich zoals gezegd vooral op de korte termijn. Dit betekent dat grootschalige ruimtelijke ontwikkeling en de gevolgen daarvan grotendeels bekend zijn. De schaalspromg OV richt zich binnen maar ook na het mobiliteitsprogramma specifiek op de ontwikkeling van het OV op de korte en middellange termijn. U Ned richt zich op de volledige breedte, dus van korte tot lange termijn maar ook op zowel mobiliteit als ruimtelijke ontwikkeling. Tot slot zijn wij gestart met de ontwikkeling van de omgevingsvisie. Deze visie neemt op termijn de plaats in van de mobiliteitsvisie en zal dus ook de basis vormen voor een volgend mobiliteitsprogramma. De keuzes die in deze visie en in U Ned gemaakt worden over onder andere wonen en werken hebben een grote invloed op de bereikbaarheid van de regio en de bereikbaarheidsopgave op de lange termijn. Hierover zijn en blijven wij in gesprek met belanghebbenden en partners in de regio maar ook daarbuiten om met elkaar een duurzaam toekomstbeeld te ontwikkelen.





PROVINCIALE WEGEN

DOELEN EN INDICATOREN:

In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer, onderhoud en herinrichting van wegen voor een trajectgewijze aanpak kiezen;

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- de onderhoudstoestand van wegen, bruggen en viaducten (1)
- de tijdsduur dat wegen niet beschikbaar zijn door wegwerkzaamheden (2)

Het totaal aantal voertuigverliesuren op het provinciale wegennet neemt af.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- het oponthoud gedurende de dag (3)
- het oponthoud gedurende de spits (4)
- de voorspelbaarheid van reistijden (5)
- de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties met de auto (6)

ESSENTIELE ONDERDELEN:

Mobiliteit is verweven met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ordening, economie en welzijn. Dit vereist dat overheden beleid op regionale schaal afstemmen en zichtbaar laten doorwerken in regionale uitvoeringsprogramma's. Bij mobiliteitsvraagstukken worden alle pijlers van beleid integraal afgewogen.

Voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de regio streven provincie, Rijk en gemeenten naar een gemiddelde reistijd in de spits die maximaal twee keer zo lang is als de reistijd buiten de spits (zoals bepaald door het Rijk in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR).

TRAJECTAANPAK

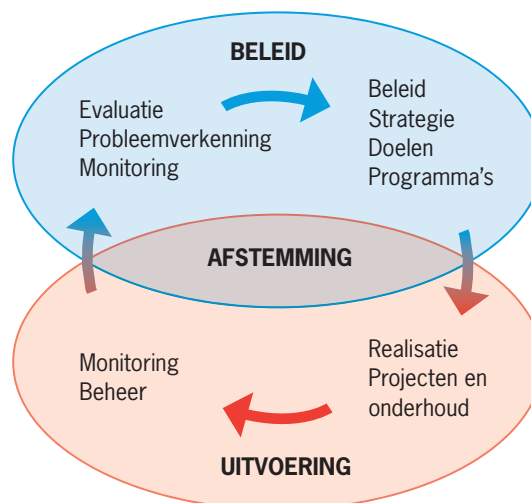
Onze werkzaamheden aan provinciale wegen pakken we zoveel mogelijk per wegtraject op. Het uitgangspunt is daarbij: 'De hinder voor de weggebruiker wordt tot het minimum beperkt'. Dit doen we door het groot onderhoud en de vervangingen van de kapitaalgoederen zoveel mogelijk integraal uit te voeren tijdens één onderhoudsmoment. Bij de trajectaanpak van provinciale wegen wordt gekeken naar:

- Doorstroming van autoverkeer en openbaar vervoer
- Kwaliteit van infrastructuur
- Veilig, vlot en comfortabel gebruik voor fietser
- Bereikbaarheid voor goederenvervoer
- Gebruik voor landbouwverkeer

- Verkeersveiligheid
- Landschappelijke inpassing
- Kwaliteit van leefomgeving
- Oversteekbaarheid voor wild

Omwonenden, belangenbehartigers, reizigers en medeoverheden betrekken we bij de trajectaanpak. Daarnaast bundelen we specifieke mobiliteitsprojecten en projecten binnen andere beleidsvelden nabij het traject, en wegen we die in samenhang.

Voor een goede uitvoering van trajectaanpak is inzicht in alle kapitaalgoederen (assets) op en rond de provinciale wegen belangrijk. Assetmanagement richt zich op het beheren, onderhouden en bouwen van de infrastructurele kapitaalgoederen en alle bijbehorende processen. Het is een methode om een transparante afweging te kunnen maken tussen de kosten over de gehele levenscyclus van assets, de prestaties en de risico's. Het geeft een helder beeld over hoe het beheer en onderhoud van de assets bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen van de organisatie. We houden de functionaliteit en de kwaliteit van de assets op peil, conform de ambities en normen uit de programmabegroting. Dit komt in de praktijk gemiddeld neer op een basiskwaliteitsniveau (niveau B). De assetplanning is leidend voor de trajectplanning. We ervan uit dat in de meeste gevallen de urgentie van de aanpak van de knelpunten past in de onderhoudscyclus van zes tot acht jaar. Daar waar dat niet het geval is, bijvoorbeeld bij programma's (VERDER en Beter Benutten), doen we aanpassingen buiten de onderhoudsplaning. Urgente knelpunten op het gebied van veiligheid krijgen altijd prioriteit, hier biedt de trajectaanpak ruimte voor maatwerk. Voor investeringen en beheer en onderhoud van infrastructuur werken we volgens de hieronder weergegeven cyclus.



AANLEG EN ONDERHOUD

Met het uitvoeren van infrastructuurprojecten en het beheer van de provinciale wegen dragen wij bij aan de doelen van de Mobiliteitsvisie binnen de kaders die de wet daaraan stelt. Zo verbeteren we de bereikbaarheid maar bijvoorbeeld ook de verkeersveiligheid. Daarbij zijn de uitgangspunten voor aanleg en onderhoud:

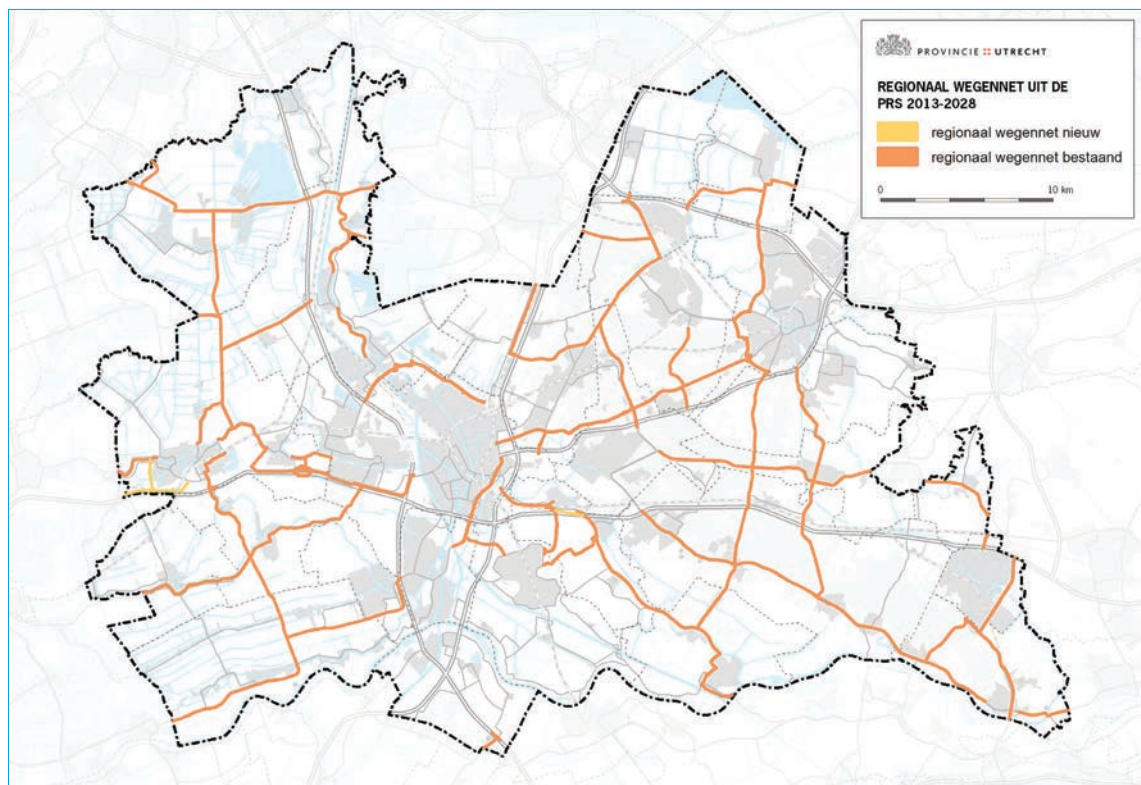
- Uitvoeringsactiviteiten worden zoveel mogelijk gecombineerd, conform de trajectaanpak. Dit is efficiënt en levert minder ongemakken op voor weggebruikers en omwonenden.
- Bij werkzaamheden heeft de veiligheid voor de werkers aan de weg de hoogste prioriteit.
- Bij het uitvoeren van projecten stellen we alles in het werk om de doorstroming van het verkeer minimaal te belemmeren. In overleg met andere wegbeheerders stemmen we activiteiten op elkaar af en voeren we die in samenhang met elkaar uit.

- Bij ontwerp, aanleg en onderhoud besteden we specifiek aandacht aan de beleving van veiligheid door het aanbrengen van verlichting en indien nodig het verwijderen van bosschages.
- Bij het onderhoud van bermen passen we ecologisch bermbeheer toe (onderdeel van de Green Deal GWW 2.0).
- Bij aanleg en beheer maken we bij voorkeur gebruik van energiezuinige en milieuvriendelijke technieken (ledlampen, groene stroom, zelfreinigende bermen).
- Voor grote projecten doen we een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit.
- Voor beheer en onderhoud willen we samen met gemeenten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om met elkaar tot een efficiëntere aanpak te komen voor beheer- en onderhoudstaken op provinciale en gemeentelijke wegen.

Voor de weginrichting worden de landelijke wet- en regelgeving en waar mogelijk de principes van Duurzaam Veilig en de daaruit voortvloeiende ontwerprichtlijnen van het kenniscentrum CROW gehanteerd als uitgangspunten. Het provinciale wegennet is conform de principes van Duurzaam Veilig ingedeeld in drie categorieën:

1. **Stroomwegen** zijn ingericht om grote(re) hoeveelheden verkeer relatief snel grote(re) afstanden te kunnen laten afleggen. De maximumsnelheid op deze wegen is 100 of 120/130 km/u.
2. **Gebiedsontsluitingswegen** vormen de schakels tussen de stroomwegen en erftoegangswegen. Zij verbinden grotere gebieden zoals wijken en buurten (binnen de bebouwde kom) of dorpen en steden (buiten de bebouwde kom) met elkaar of met nabijgelegen stroomwegen. De maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen is 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom.
3. **Erftoegangswegen** ontsluiten woningen, kantoren, bedrijven, instellingen, winkels, etc. De maximumsnelheid op deze wegen is 50 of 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom. De intensiteit op erftoegangswegen is relatief laag; tot maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

De volgende kaart geeft aan tot welke categorie onze provinciale wegen behoren.



Het overgrote deel van het provinciale wegennet behoort tot de categorie gebiedsontsluitingswegen. Een deel van de gebiedsontsluitingswegen is overigens voorzien van parallelwegen die behoren tot de categorie erftoegangswegen.

We stemmen de kwaliteits- en inrichtingseisen voor onze wegen zo goed mogelijk af op de functie binnen het netwerk en de karakteristieken van de omgeving. Dit betekent dat we vooral voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen waar mogelijk kiezen voor maatwerk, zowel in gebieden waar de nadruk op doorstroming ligt als in gebieden waar het landschap en de natuur bepalende factoren zijn. In hoofdlijnen betekent dit het volgende voor de inrichting van de provinciale wegen:

	Stroomwegen	Gebiedsontsluitingswegen	Erftoegangswegen
Snelheidsregime buiten bebouwde kom	100 km/u	80 km/u In specifieke gevallen 60 km/u	60 km/u In specifieke gevallen 30 km/u
Snelheidsregime binnen bebouwde kom	NVT	50 km/u In specifieke gevallen 30 km/u	50 km/u in specifieke gevallen 30 km/u
Fysieke rijrichtings-scheiding	Ja	Bij voorkeur	Nee
Middenasmarkering	NVT	Ja	Nee
(Brom)fietsers	Niet aanwezig / gescheiden voorzieningen	Gescheiden voorzieningen	Bij voorkeur gemengd, eventueel gescheiden voorzieningen
Langzame motorvoertuigen	Niet aanwezig / gescheiden voorzieningen	Bij voorkeur gescheiden voorzieningen	Op rijbaan
Kruispunten	Ongelijkvloers	Gelijk- en ongelijkvloers	Gelijkvloers
Erfaansluitingen	Nee	Minimaliseren	Ja

Een duurzaam veilige weginrichting is gericht op veiligheid en uniformiteit: met weginrichting maken we op een logische manier duidelijk wat van de weggebruiker verwacht wordt voor wat betreft rij snelheden en de omgang met andere weggebruikers. Om te bepalen of ons afwegingskader nog aansluit bij waar de praktijk om vraagt zullen we de notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' herzien.

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

Bij de trajectaanpak zal aandacht zijn voor de overgang van snelheidsregimes, bijvoorbeeld bij het binnengaan van de bebouwde kom. De weginrichting moet eraan bijdragen dat weggebruikers snelheid verminderen voordat ze het punt bereiken waarop de maximumsnelheid lager wordt.

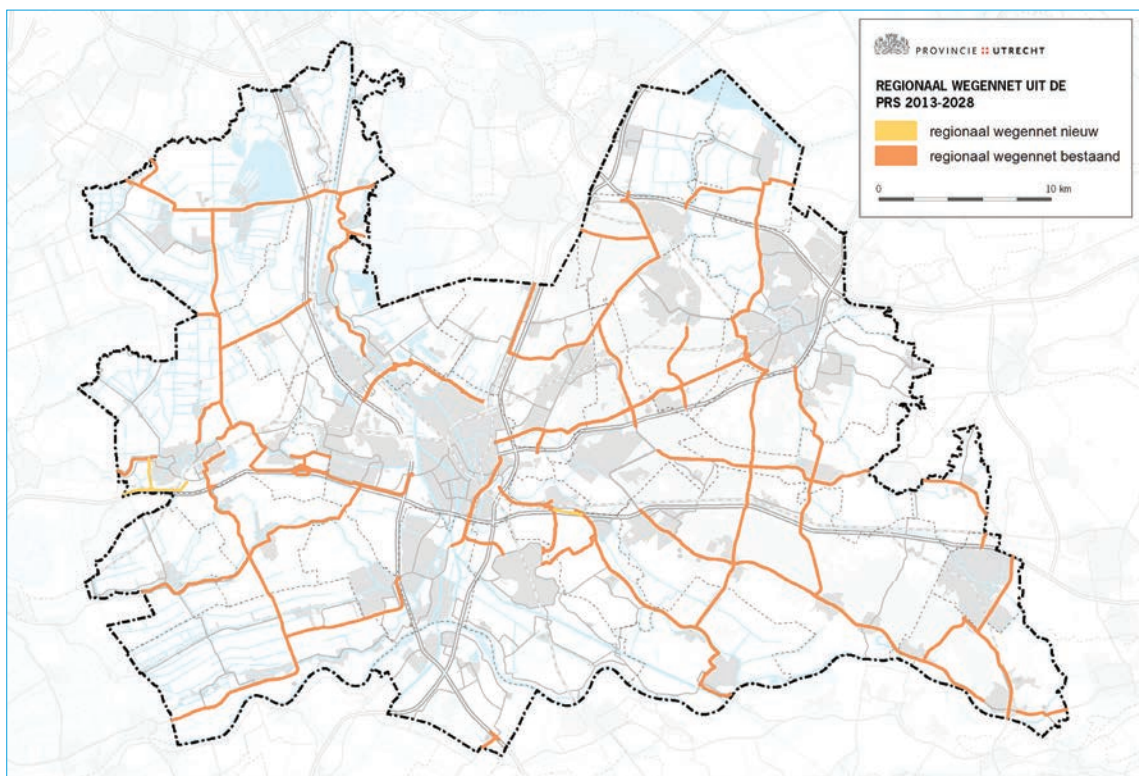
Voor nieuwe provinciale infrastructuur treden wij vanuit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie op als gebiedsregisseur. Dit noemen wij de gebiedsbenadering: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de nieuwe infrastructuur zijn plek moet krijgen. Een belangrijk onderdeel hierin is de participatie van direct betrokkenen bij de planvorming en uitvoering.

Duurzaam wegbeheer en innovatief aanbesteden

We zetten in op duurzame mobiliteit. Hierbij wordt aangegeven op welke wijze we in onze beleidskeuzen rekening houden met mens, markt en milieu. De aanleg van een weg is bijvoorbeeld niet alleen een verbinding tussen A en B, maar een integraal vraagstuk. We kiezen voor een innovatieve vorm van aanbesteden, waardoor we profiteren van de kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid. Hierbij hanteren we de minimeisen voor de geldende 'productgroepen duurzaam inkopen', zoals opgesteld door het Rijk. Bovenop deze richtlijn leveren we een bijdrage aan het inzetten van innovatie en duurzaamheid bij weganaanleg. Hiervoor hebben we ons aangesloten bij de Green Deal Duurzaam GWW. Dit betekent dat we al in de planfase nadenken over de ambitie ten aanzien van innovatie en duurzaamheid en de markt hierop uitdagen.

DOORSTROMING

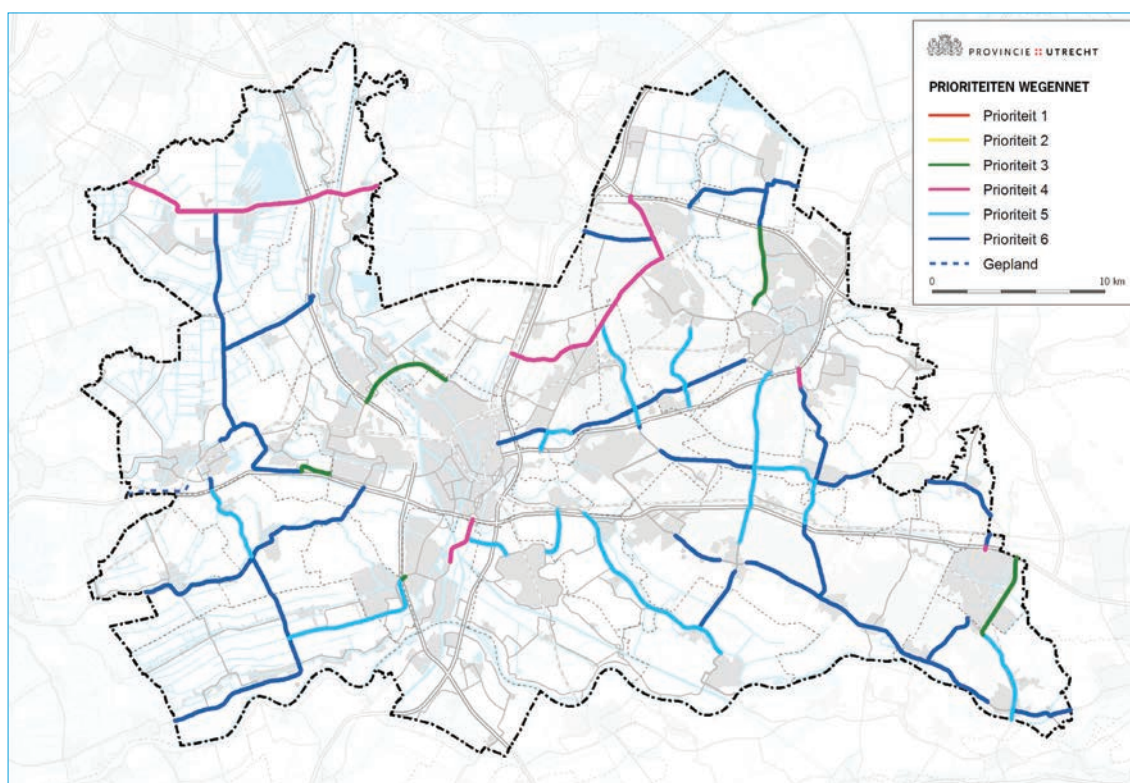
We hebben een directe verantwoordelijkheid als het gaat om de betrouwbaarheid van de reistijden en doorstroming op het regionale wegennet, zoals gedefinieerd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. De komende jaren staan deze stevig onder druk door de groei van zowel het aantal banen als inwoners in onze regio. Dit wegennet bestaat uit alle wegen in beheer van de provincie plus enkele gemeentelijke wegen die van belang zijn voor een goed functionerend regionaal wegennet waarmee, samen met het Rijkswegennet, de economische kerngebieden bereikbaar blijven.



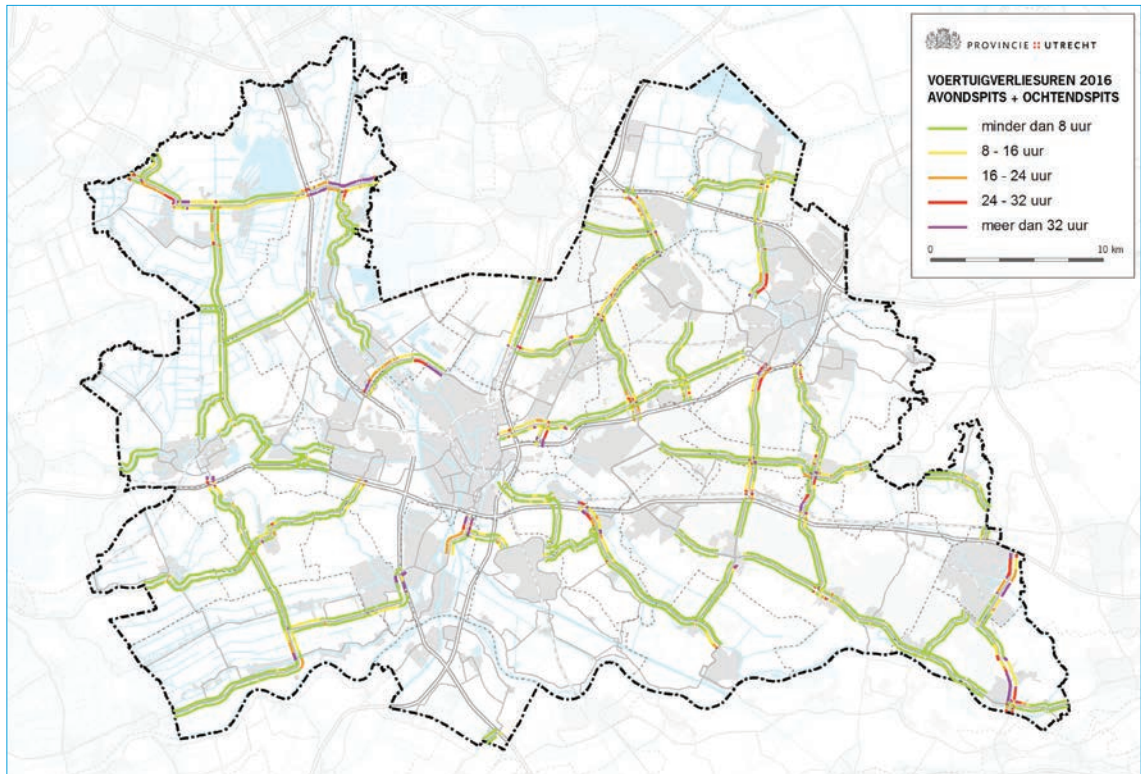
Binnen de trajectaanpak vallen alleen wegen die in beheer zijn van de provincie. Bij het oplossen van knelpunten op of bij de grens van het aansluitende wegennet, in beheer van gemeente of Rijk, kijken we hoe deze zich tot elkaar verhouden. Vervolgens zijn de geconstateerde knelpunten richtinggevend voor:

1. het samen met de regionale partners nemen van tactische en operationele maatregelen op het gebied van verkeersmanagement op het gehele regionale wegennet (benutten) en daarbij rekening houdend met alle modaliteiten (uitgewerkt in hoofdstuk Smart Mobility);
2. het bepalen van de aan te pakken doorstromingsknelpunten op de provinciale wegen via de trajectaanpak;
3. selectie door GS van knelpunten die met spoed moeten worden aangepakt.

Samen met de andere wegbeheerders in de regio hebben we een regionale multimodale sturingsvisie ontwikkeld voor verbetering van de bereikbaarheid. Hierin is een voor sturing beschikbaar wegennet van gemeentelijke, provinciale en rijkswegen vastgesteld en zijn deze wegen geprioriteerd. De streefwaarde voor provinciale wegen is maximaal twee keer de reistijd in de spits ten opzichte van de reistijd zonder vertraging. Ligt de gemeten reistijd boven de streefwaarde, dan spreken we van een knelpunt. Met dynamische verkeerskundige maatregelen wordt getracht het knelpunt op te lossen, waarbij rekening wordt gehouden met de prioriteit van de weg. De prioritering helpt in de keuze om de schaarste in capaciteit te verdelen over de hoger en lager geprioriteerde wegen. Het vormt de basis bij de ontwikkeling van benuttingsmaatregelen zoals regelscenario's.



Waar knelpunten niet opgelost kunnen worden met benuttingsmaatregelen wordt in de trajectaanpak afgewogen of een infrastructurele maatregel noodzakelijk is. Daarbij wordt een kosten-batenafweging gemaakt: de kosten van maatregelen moeten opwegen tegen de baten op het gebied van doorstroming (voertuigverliesuren), veiligheid en leefbaarheid. Bij reconstructie van wegen streven we naar een robuust wegennet, waarbij de intensiteit in de maatgevende spits maximaal 90% is van de wegcapaciteit.



Voor het prioriteren van knelpunten kijken we naar locaties waar tijdens de spitsen de meeste voertuigverliesuren optreden. Dit doen we jaarlijks. Op basis hiervan bepalen we welke knelpunten het meest urgent zijn en kan indien nodig GS tot maatregelen besluiten. In geval van grote of complexe projecten wordt dit besluit door PS genomen, zoals vastgelegd in de Nota Investeren.

Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Aanpassen N-wegen voor versterken netwerken met trajectaanpak.	Herinrichting van bestaande wegen voor het verbeteren van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.	Doorstroming, veiligheid en leefbaarheid verbetert.
Wegverbreding en ongelijkvloerse kruisingen bij hardnekkige doorstromingsknelpunten van groot belang.	Eén tot enkele grote projecten waarvoor ook financiering van het Rijk en/of andere regionale overheden nodig is.	Doorstroming verbetert en oponthoud vermindert.





OPENBAAR VERVOER

DOELEN EN INDICATOREN:

Meer OV-reizigers zijn tevreden. De klantwaardering door OV-reizigers voldoet aan de streefwaarden voor 2028.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- de reizigerstevredenheid (7)

Het openbaar vervoer is efficiënt ingericht. De kostendekkingsgraad groeit naar 50% voor de streekconcessie en 64% voor de stadsconcessie.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- de kostendekkingsgraad (8)
- de voorspelbaarheid van reistijden in het openbaar vervoer (9)
- de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties met het openbaar vervoer (10)

ESSENTIELE ONDERDELEN:

Het Rijk (SVIR) vraagt ons om in het Mobiliteitsplan aan te geven

- hoe om te gaan met prioriteit geven aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerwaarde,
- hoe we zorgen voor betrouwbaar, vlot toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig OV,
- hoe we mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien toch een vervoervorm aanbieden die hun bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn,
- om kwantitatieve doelstellingen op te nemen voor waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits) reistijd per OV redelijk is, waar het oplossend vermogen van het OV ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag
- en om de realisatie van deze doelstellingen te monitoren.

Deze essentiële onderdelen zijn in de doelen en indicatoren verwerkt. Het mobiliteitsplan vult echter niet concreet in hoe wij het OV-netwerk willen invullen, welke kwantitatieve operationele eisen wij hieraan stellen en hoe we gaan prioriteren in verbeteringen. Hiervoor wordt, als uitwerking van dit mobiliteitsplan, een uitvoeringsprogramma OV opgesteld.

DE NATUURLIJKE ROL VOOR OV

Het OV draagt bij aan het bereikbaar houden van de regio door het faciliteren van de mobiliteitsstromen vanuit bestaande en nieuwe woongebieden naar de economische kerngebieden. Het is daarmee een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoerstromen groot zijn en de ruimte schaars is. Het openbaar vervoer richt zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand en is het meest effectief bij korte reistijden (hoge gemiddelde snelheden), directheid, hoge betrouwbaarheid, gebundelde stromen, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor fiets – en last mile oplossingen.

Daarnaast heeft het OV een taak om diegenen die niet de beschikking hebben over andere vervoermogelijkheden een voorziening te bieden om zich te verplaatsen. Echter, op sommige plaatsen en tijden zullen de stromen te gering zijn voor lijngebonden openbaar vervoer. In dergelijke gevallen zal de vervoervoorziening meer als 'maatwerk' moeten worden aangeboden. Uitgangspunt blijft dat we daar waar de vraag klein is (gemiddeld minder dan 6 reizigers per rit) afzien van openbaar vervoer met een lijn gebonden bus en alternatieve vormen van vervoer en innovatie stimuleren en ondersteunen.

De dynamiek in en rond het OV is de komende jaren hoog zowel regionaal als landelijk. In grote delen van de provincie, vooral in en rond de stad Utrecht, is sprake van veel en diverse ontwikkelingen. Er worden veel huizen en voorzieningen gebouwd, maar ook veel infrastructuur en openbare ruimte aangepast, zowel op kleine (in de wijken en kernen) als op grote schaal (verbouwing van de Ring en stationsgebied Utrecht). Al deze ontwikkelingen hebben grote invloed op het OV-product. We moeten continu het OV-netwerk en de dienstregeling aanpassen op tijdelijke en definitieve routewijzigingen, wijzigende vervoerstromen (veelal groei). Dit vraagt soms om investeringen in OV-infrastructuur (zie paragraaf Doorstroming) die moeten worden ingepast binnen de bestaande budgetten. Hiermee varieert ook de kwaliteit van het OV-product. In de jaarlijkse vervoerplannen van beide OV-concessies wordt hier zoveel mogelijk op ingespeeld, maar ook gedurende het jaar is continu sprake van monitoring, analyse en aanpassingen, in overleg met wegbeheerders, gemeenten en vervoerders. Verder zijn er diverse externe ontwikkelingen die vraag, aanbod en omstandigheden beïnvloeden, zoals wijzigende wet- en regelgeving (bijvoorbeeld hoger btw-tarief op vervoerbewijzen), groei en omvang van verkeer (regionaal en doorgaand), ontwikkeling van deelsystemen, fietsvoorzieningen, de landelijke dienstregeling van het spoor en het parkeerbeleid.

Daarnaast zijn er landelijke ontwikkelingen die komende jaren hun weerslag zullen krijgen in de concessies. Er worden nieuwe betaalwijzen geïntroduceerd naast de OV-chipkaart (mobiele telefoon en bankpas). Ook wordt gestreefd naar meer open data in het OV, waardoor meer innovatie met meer partijen mogelijk wordt.

SCHAALSPRONG OV

Onze OV-taak is de afgelopen jaren sterk veranderd. De integratie van het BRU per 2015 betekent een grote uitbreiding van onze OV-opgave naar aantal reizigers, assets (tram), grondgebied en financiën. Met dit nieuwe Mobiliteitsprogramma integreren we ook het OV-beleid van BRU en provincie. Dit betekent vooral dat doelen, streefwaarden en normen zoveel mogelijk gelijk getrokken worden en uniform worden gemonitord. Tot en met 2023 is er sprake van twee OV-concessies, elk met een eigen contractvorm en dynamiek.

Naast deze taakvergroting speelt de groeiopgave voor de regio, zoals verwoord in de inleiding, de komende periode ook een bepalende rol voor de inzet en programmering. Dit vraagt om een nieuwe geïntegreerde inhoudelijke visie op de ontwikkeling van het OV. Deze ontwikkelen we samen met partners in het programma U Ned (focus op (middel)lange termijn met consequenties voor korte termijn) en in het Toekomstbeeld OV Midden Nederland, als onderdeel van de ontwikkeling van een landelijke visie. Dit doen we in nauwe samenwerking met landelijke partners zoals het Rijk, NS en ProRail. In de coalitieopdracht Schaalprong OV wordt een geïntegreerde ontwikkelagenda voor de korte en middellange termijn opgesteld en een aanzet gedaan voor uitgangspunten op hoofdlijnen voor de aanbesteding van een of meerdere OV-concessies voor 2023.

De Schaalsprong OV zal dan ook belangrijke inhoud voor het Uitvoeringsprogramma OV leveren. In de opdracht Schaalsprong OV uit het coalitieakkoord 2015-2019 onderzoeken wij de noodzakelijke ontwikkeling van het OV voor de komende jaren (huidige concessieperiode) en de periode daarna (nieuwe concessie vanaf 2023). De opdracht Schaalsprong OV:

- brengt de knelpunten in beeld voor doorstroming, capaciteit en kwaliteit van het OV;
- analyseert de opgaven (groei, bereikbaarheid en betaalbaarheid);
- komt met een Ontwikkelagenda OV: hoe moet het OV-netwerk ontwikkeld worden om knelpunten zo goed mogelijk op te lossen en de opgaven te faciliteren.

Dit leidt onder andere tot een ambitie hoe het OV-netwerk zich in de huidige en de volgende concessieperiode gaat ontwikkelen en wat daarvoor nodig is. Om deze netwerkontwikkeling te faciliteren omvat de Ontwikkelagenda OV ook een investerings- en subsidieprogramma in OV-infrastructuur, doorstromingsmaatregelen en knooppuntontwikkeling.

Daarnaast wordt in de Schaalsprong OV de koers neergezet voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessies, of een andere vorm die aansluit bij de vervoervraag, voor 2023. In 2023 lopen de huidige concessies af. Hoewel dat nog ver weg lijkt, leert de ervaring dat we uiterlijk in 2020 moeten starten met het proces van aanbesteding, zodat we op 9 december 2023 (een) goed voorbereide vervoerder(s) kunnen laten starten. We moeten daarom onderzoeken wat het meest geschikte type concessie is om alle doelen te behalen, bijvoorbeeld of en hoe Mobility as a Service (en andere vormen van Smart Mobility) in de concessie passen of deze beïnvloeden, welke rolverdeling tussen provincie en markt het beste bij de opgaven past en hoe eigenaarschap van OV-assets en kosten en risico's het beste kunnen worden belegd. Dit zegt ook iets over de keuze voor één of meerdere concessies, de duur van de concessie, hoe duurzaamheidsambities te bereiken, verschillende soorten OV-producten en groei doelstellingen. Belangrijk is dat hierbij de vervoervraag (wat de reiziger wil) centraal staat.

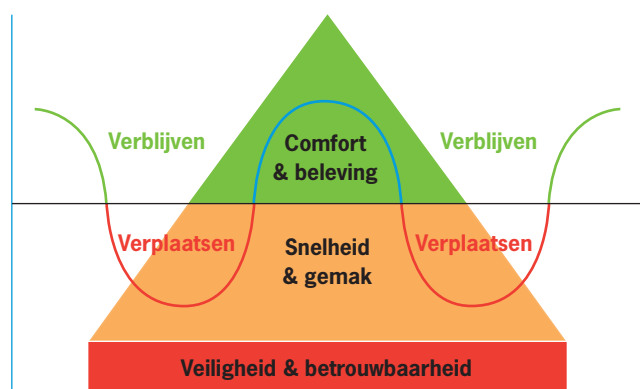
Op landelijke schaal werken wij met alle regionale overheden, vervoerders en het Rijk samen in het programma Toekomstbeeld OV. Dit programma verkent de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het OV in Nederland op het gebied van netwerkontwikkeling, knooppunten en ruimtelijke ontwikkeling, governance en financiering en de ontwikkeling van nieuwe diensten als Mobility as a Service (een onderdeel van Smart Mobility met een sterke relatie met het OV). Dit moet leiden tot een gezamenlijke Stip op de horizon voor 2040 en ontwikkelpaden voor hoe we daar kunnen komen.

Hierbij speelt ook landelijk voor alle betrokken overheden de betaalbaarheid van het OV een rol. Dit geldt ook voor het Utrechtse OV. Het OV heeft te maken met kostenstijgingen (landelijk vastgestelde indexeringen op basis van o.a. personeels- en brandstofkosten) en groeiende vraag. Hier tegenover staan ook stijgende opbrengsten, maar deze zijn niet altijd dekkend. Dit zal op termijn mogelijk aanvullende keuzes vragen maar tot die tijd is het budget zoals gesteld in dit programma het uitgangspunt.



REIZIGERSTEVREDENHEID

Om de doelen voor OV te realiseren, stellen we de reizigers centraal. Een gewaardeerd OV-systeem dat aansluit bij de vraag van de reizigers en op een kostenefficiënte manier is ingericht, komt tot stand door keuzes te maken vanuit de behoefte van de huidige en potentiële OV-reiziger. De in het OV veel gebruikte klantwensen-piramide, zie de afbeelding op de volgende pagina, geeft inzicht in de samenhang van die behoeften; het is een kapstok om prioriteiten te stellen en keuzes te maken (van beneden naar boven):



Veiligheid van het OV-systeem bestaat uit veiligheid in het verkeer en de veiligheidsbeleving van de reiziger en het personeel. De veiligheid in het verkeer bij busvervoer is de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Wel dient de weginrichting zodanig te zijn dat dit op een goede manier mogelijk is. Dit is de taak van de wegbeheerder. Bij het tramsysteem zijn wij in het kader van de Wet Lokaal Spoor als eigenaar én beheerder van het tram-systeem integraal verantwoordelijk voor de veiligheid. Deze verantwoordelijkheid hebben wij geborgd door het opstellen van een beheervisie, een jaarlijks beheerplan, het organiseren van vergunningsverlening en handhaving en het doorvoeren van veiligheidsprincipes in de werkprocessen van de organisatie en de contractpartners. Daarvoor hebben wij een veiligheidszorgsysteem ingevoerd.

Voor het veiligheidsgevoel van de reiziger zijn vooral van belang de af- of aanwezigheid van andere mensen (sociale controle door andere reizigers en handhavers) en de ruimtelijke kwaliteit (verlichting, schoonheid en netheid van de openbare ruimte en in het OV zelf). Via de concessies is de uitvoering van de ambities en verantwoordelijkheden op dit gebied belegd bij de vervoerders, die jaarlijks een veiligheidsplan maken. Objectieve veiligheid kenmerkt zich door de feitelijke incidenten waar personeel en passagiers in het OV mee worden geconfronteerd. Het registreren van deze incidenten door de vervoerders geeft een beeld van de objectieve veiligheid in het OV in een bepaalde concessie. Ons beleid voor veiligheid in het OV is gericht op het voorkomen en verminderen van het aantal incidenten en het verbeteren van het veiligheidsgevoel. Hierover worden ook afspraken met het Rijk, vervoerders en andere stakeholders als de politie gemaakt.

Betrouwbaarheid is de mate waarin het openbaarvervoersysteem de verwachtingen waarmaakt. Zo mag een reiziger verwachten dat de rijtijd volgens dienstregeling ook de werkelijke rijtijd is en hij/zij op tijd zijn aansluiting kan halen. Belangrijke factor in de betrouwbaarheid is de punctualiteit van de dienstregeling. Betrouwbaarheid is in sterke mate afhankelijk van kwaliteit en functionaliteit van de infrastructuur. Dit heeft zijn weerslag op de kosten- en ruimte-efficiëntie. Een onbetrouwbare dienstregeling zorgt voor langere rijtijden, een grotere kans op rituitval en een slechtere kwaliteit voor de OV-reiziger. Voor de vervoerder leidt een onbetrouwbare dienstregeling tot langere rijtijden en tot hogere kosten, bijvoorbeeld voor het achter de hand moeten houden van extra

materieel en chauffeurs. Omgekeerd leidt een betrouwbare dienstregeling tot een hogere kwaliteit, waardoor meer reizigers voor het OV zullen kiezen en lagere kosten voor de vervoerder. Inzetten op betrouwbaarheid is daarmee win-win. Omdat wij constateren dat de door toenemende drukte en de vele werkzaamheden de komende jaren de betrouwbaarheid steeds meer onder druk komt te staan, willen we met een programma Doorstroming OV hier sterker op sturen (zie verderop).

Snelheid bestaat bij OV uit de combinatie van de snelheid van voor- en natransport en overstappen, de snelheid van het OV en de frequentie (korter wachten). Voor de reiziger is ook de ervaren snelheid van belang. Een hogere snelheid maakt het OV-systeem aantrekkelijker voor de reiziger, omdat het de totale reistijd vermindert. De bereikbaarheid neemt toe doordat meer reizigers, bezoekers, werknemers en studenten binnen een bepaalde tijd op hun bestemming kunnen zijn. Ook leidt een hogere snelheid tot lagere exploitatielasten en daarmee tot een grotere kostenefficiëntie. Snelheid draagt zo bij aan beide doelstellingen: meer reizigers zijn tevreden en een kostenefficiënter OV. Daarom is ook het verhogen van de gemiddelde snelheid een doelstelling bij het programma Doorstroming OV. Hierbij zal de inzet vooral gaan op het minder stilstaan en minder op het verhogen van (maximum) rijsnelheden. Daardoor gaat de gemiddelde snelheid omhoog, zonder dat dit consequenties heeft voor veiligheid en leefbaarheid.

Gemak gaat over het mentaal soepel verlopen van een reis met OV als onderdeel. Van belang hierbij zijn: toegankelijkheid van de halte en de voertuigen, betaalgemak, en de juistheid, actualiteit en beschikbaarheid van reisinformatie die de reiziger zekerheid biedt (bewegwijzering, informatie over het vervolg van de reis en dergelijke). Wij stimuleren en faciliteren de vervoerders en wegbeheerders in het verbeteren van deze aspecten.

Comfort en beleving zijn belangrijke aspecten tijdens verblijven, zoals wachten op het OV. Maar ook tijdens de reis zelf; denk aan de kwaliteit van zit- en stapplaatsen of factoren als 'schoon' en 'heel'. Beleving gaat over de emotie die een reiziger ervaart bij het OV.

Het OV-systeem is onderdeel van de omgeving die het verbindt: de omgevingskwaliteit van haltes en knooppunten en de kwaliteit van de route zijn medebepalend voor de beleving. Het OV kan veiliger worden door de omgeving van haltes en knooppunten leefbaarder te maken. Daarom maken wij afspraken met wegbeheerders over goed beheer en aantrekkelijke halteomgevingen.

VERVOER OP MAAT

De regio Utrecht groeit hard, waardoor ook een grote groei in het OV zal optreden. Deze groei zal zich vooral concentreren op de dikke vervoerstromen die steeds drukker worden. Tegelijkertijd zien we dat dunne lijnen ondanks die groei achterblijven. Omdat de budgetten voor OV niet evenredig meegroeien, zullen we meer OV binnen het beschikbare budget moeten organiseren. Dit vraagt om meer kostenefficiëntie in het OV als geheel. Dat geldt dus voor zowel dikke als dunne lijnen, de betaalbaarheid staat onder druk.

Daarom willen wij met de gemeenten op zoek naar kostenefficiëntere vormen van vervoer voor de onderkant van het OV, ofwel die plekken waar regulier OV (denk aan een buslijn met vaste dienstregeling) enerzijds niet meer past bij de wensen van de reizigers (te star, te weinig kwaliteit, bijvoorbeeld door lage frequentie en te lange reistijd) en anderzijds te duur is (rondrijden met 'lege bussen'). Hierbij is ook de optie van meer maatwerk aan de orde, omdat de vervoerbehoefte steeds individueler wordt, zeker in de 'first and last mile', oftewel de aansluiting op het vervoer van grote, gebundelde stromen door trein, tram en (dikke) buslijnen. Aan de ene kant zien we de opkomst van nieuwe diensten als Mobility as a Service - het aanbieden van diverse alternatieve manieren van vervoer via gemakkelijk toegankelijke digitale platformen – wat vooral in de stedelijke gebieden een interessant vervoerpallet zal opleveren. Aan de andere kant is de verwachting dat dit in de niet-stedelijke gebieden niet automatisch tot stand komt bij gebrek aan een commercieel interessante markt.

Mogelijk is daardoor een rol voor ons en gemeenten weggelegd om iedereen voldoende vervoermogelijkheden te bieden. Hierbij is het interessant om te verkennen of een slim aanbod kan worden georganiseerd voor verschillende doelgroepen. We beleggen tot nu toe dit OV-maatwerk in de regiotaaxicontracten maar deze lopen af en gemeenten zoeken ook naar nieuwe vormen in het WMO- en doelgroepenvervoer. Zowel gemeenten als provincie beraden zich op de wijze waarop dat in de toekomst georganiseerd moet worden. In de opmaat naar de nieuwe OV-concessie(s) 2023 moet er ook wat dit onderdeel betreft een belangrijke stap gezet worden. Omdat dergelijke diensten nieuw zijn en er ook nieuwe marktspelers ontstaan, is het noodzakelijk om de komende jaren pilots uit te voeren.

Hierbij ligt ook een relatie met knooppuntontwikkeling (zie hoofdstuk Knooppunten). Knooppunten zijn immers de logische plekken waar veel voorzieningen, die door Mobility as a Service (MaaS) ontstaan en bij elkaar gebracht moeten worden, fysiek daadwerkelijk georganiseerd kunnen worden. Hierbij komen dan letterlijk alle vervoerwijzen (auto, OV, fiets én nieuwe mobiliteitsdiensten) bij elkaar.

STRATEGISCHE ASSETS EN BEHEER

Vanuit kostenefficiëntie en vanuit onze wettelijke taken en verantwoordelijkheden kiezen we ervoor om strategische bedrijfsmiddelen zelf in eigendom en beheer te nemen. Hiermee garanderen wij ook dat voor aanbestedingen een Level Playing Field wordt gecreëerd. Het gaat daarbij om:

- Tram: conform de Wet Lokaal Spoor zijn wij verantwoordelijk voor het veilig en doelmatig beheer en gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur.
- Nieuwe bus stalling: de rijtijd tussen de bus stalling en het busstation Utrecht Jaarbeurszijde is een belangrijke factor in de kostenefficiëntie van het openbaarvervoersysteem. Daarom hebben wij besloten om zelf de nieuwe bus stalling Westraven te realiseren en in eigendom en beheer te nemen, omdat bij wisselende vervoerders zij niet zelf een strategisch goed gelegen stalling kunnen organiseren. Dit geldt alleen voor de stalling voor stadsbussen, mogelijk ook in Amersfoort. Kleinere stallingen in de regio kunnen door vervoerders zelf worden georganiseerd.
- Merknaam U-OV: wij zijn eigenaar van de merknaam U-OV. Hierdoor kunnen we garanderen dat deze merknaam ook bij een concessieovergang gehandhaafd blijft en toegepast kan worden ten behoeve van een uniform product in de gehele provincie per 2023. Dit zorgt voor blijvende herkenning en waardering van de reizigers.

In de komende periode staat het beheer vooral in het teken van het in exploitatie nemen van de Uithoflijn en het professionaliseren van beheer en onderhoud en het uitwerken van alle taken, verantwoordelijkheden en werkprocessen in het kader van de Wet Lokaal Spoor.

DOORSTROMING

De doorstroming van het OV is een combinatie van de snelheid en de punctualiteit. Een goede doorstroming is een voorwaarde voor betrouwbaar OV; het leidt tot een betere kwaliteit, en daardoor een hogere reizigers tevredenheid, én tot lagere exploitatiekosten. In de afgelopen jaren zien we echter een verslechtering van de doorstroming, juist op cruciale plekken in het netwerk, zoals in en rond de steden Utrecht en Amersfoort. Het busverkeer heeft in toenemende mate last van gebrek aan doorstroming op de weg en bij verkeerslichten. Dit verschilt sterk van dag tot dag en van uur tot uur, waardoor in steeds mindere mate een betrouwbare dienstregeling gehaald kan worden door de vervoerder. Reizigers ondervinden het nadeel hiervan.

Daarom gaan wij de komende jaren voortvarend aan de slag met het programma Doorstroming OV: we brengen actief de knelpunten in beeld en daar waar kansen liggen om de OV-doorstroming een impuls te geven, passen wij in samenwerking met gemeenten en vervoerders infrastructuur aan en optimaliseren we de dienstregeling. Hierbij zoeken we naar oplossingen die bij voorkeur voor alle vervoerwijzen een verbetering opleveren. Het leidende principe hierbij is dat busverkeer minder onnodig stilstaat.

Wij willen de doorstroming van het OV vergroten door de stiptheid actief te monitoren en periodiek te bespreken met vervoerders en wegbeheerders. Soms zijn wij zelf de wegbeheerder (bij provinciale wegen en voor de tram), vaak zijn dat gemeenten. Als subsidieverstrekker sturen wij op maatregelen die de doorstroming van het OV verhogen, zoals het beter afstellen van verkeerslichten en het minimaliseren van snelheid beperkende elementen. Belangrijke voorwaarde voor het verlenen van de subsidie is ook de tijdige uitvoering van de maatregelen en de toekomstvastheid van het gekozen ontwerp.

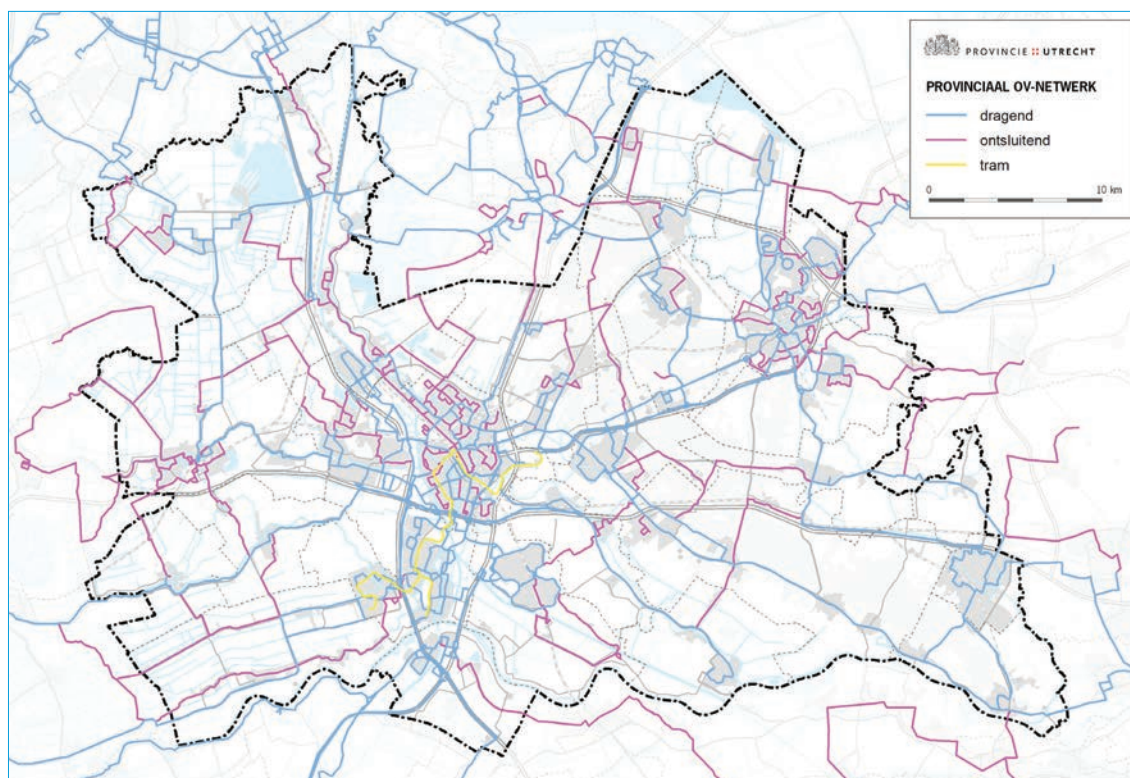
Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die impact hebben op de OV-bereikbaarheid en de OV-doorstroming, dienen effecten op de betrouwbaarheid van het OV, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid zorgvuldig afgewogen te worden. Het verbeteren van de doorstroming en het verbeteren van verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers kan vaak hand in hand gaan.

Om in het multimodaal verkeersmanagement actief te kunnen sturen op alle modaliteiten en zo de beschikbare ruimte optimaal te benutten moeten per modaliteit streefwaarden worden vastgesteld. Voor het vaststellen van streefwaarden voor OV maken we onderscheid in verschillende typen OV-lijnen, rekening houdend met het belang van de OV-lijn in het netwerk. Elke OV-lijn moet in principe altijd op tijd rijden. Voor 'op tijd' hanteren we echter een marge, aangezien het onmogelijk is om overall absolute prioriteit aan OV-lijnen te geven. Deze marge verschilt per categorie OV-lijn:

Typen OV lijn	Streefwaarde	Te laat
Tram	Absolute prioriteit	
Dragende OV-lijnen	100% op tijd	60 sec
Ontsluitende OV-lijnen	100% op tijd	120 sec
Overige	100% op tijd	180 sec

Om het OV netwerk op een kaart inzichtelijk te maken is de hoogste categorie op dat traject als uitgangspunt genomen, op veel routes rijden echter verschillende categorieën. In de praktijk wordt op basis van de lijncategorie en de daarbij behorende streefwaarden gestuurd om de doorstroming voor alle modaliteiten te optimaliseren. Deze informatie wordt jaarlijks aangepast op basis van de vastgestelde vervoersplannen.





Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Aanbesteding OV-concessie(s) 2023	De beleidsdoelen voor OV dienen in een uitgangspuntennota en een programma van eisen voor de OV-concessie(s) te worden vertaald. Ook de keuzes uit Schaalsprong OV spelen hierbij een rol.	In de nieuwe OV-concessie(s) kan een deel van de (uitvoering van de) beleidsdoelen worden geëffectueerd op basis van het aanbod uit de markt.
Concessiebeheer huidige concessies en regiotaxi	In de huidige concessies en contracten wordt door middel van contractbeheer (bij)gestuurd op de beleidsdoelen en nieuwe ontwikkelingen.	De vervoerders dienen als concessiehouders bij te dragen aan de beleidsdoelen van de provincie als concessieverlener.
Investerings OV infrastructuur (o.a. vernieuwing regionaal tramsysteem, doorstroming OV)	Opstellen investeringsprogramma voor OV-infrastructuur t.b.v. kwaliteitsverbetering en betere doorstroming OV (betrouwbaarheid).	Hogere kwaliteit (o.a. reistijden en betrouwbaarheid) draagt bij aan betere reizigerstevredenheid en hogere reizigersopbrengsten, maar ook aan lagere exploitatiekosten en daarmee een kosteneffectiever OV.
Duurzaam beheer en onderhoud OV-assets	Het beheer en onderhoud worden geprofessionaliseerd d.m.v. het toepassen van de Asset Management-werkwijze, in samenwerking met het beheer van provinciale wegen.	Als alle provinciale assets professioneel beheerd en onderhouden worden kan een hoge mate van beschikbaarheid en betrouwbaarheid worden geboden, op een kosteneffectieve manier.



KNOOPPUNTEN

DOEL EN INDICATOREN:

Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden, is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisinvoorzieningen.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- het aantal reismogelijkheden van en naar knooppunten (11)
- het gebruik van knooppunten (12)

ESSENTIEEL ONDERDEEL:

Provincie en gemeenten spannen zich samen met andere betrokken partijen in om de kwaliteit van de knooppunten te verbeteren en daarmee de netwerken (auto, trein, tram, bus, fiets) te verbinden en het ruimtelijke en economische potentieel van die locaties optimaal te benutten.

KNOOPPUNTONTWIKKELING

Het verbinden van netwerken is voor ons een belangrijke opgave in het verbeteren van de mobiliteit. Daarbij gaat het nadrukkelijk om de onderlinge verbinding van de verschillende vervoerwijzen. Knooppunten spelen hierin een hele belangrijke rol. Dit zijn de plekken waar auto, openbaar vervoer en fiets samenkomen en reizigers wisselen van vervoermiddel. Maar ook steeds meer de plekken waar mensen elkaar ontmoeten en verblijven, en die daarom interessant zijn voor verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling. Uit oogpunt van ruimtelijke ontwikkeling wordt daarom ingezet op ruimtelijke kwaliteit, functiemenging en -verdichting.

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

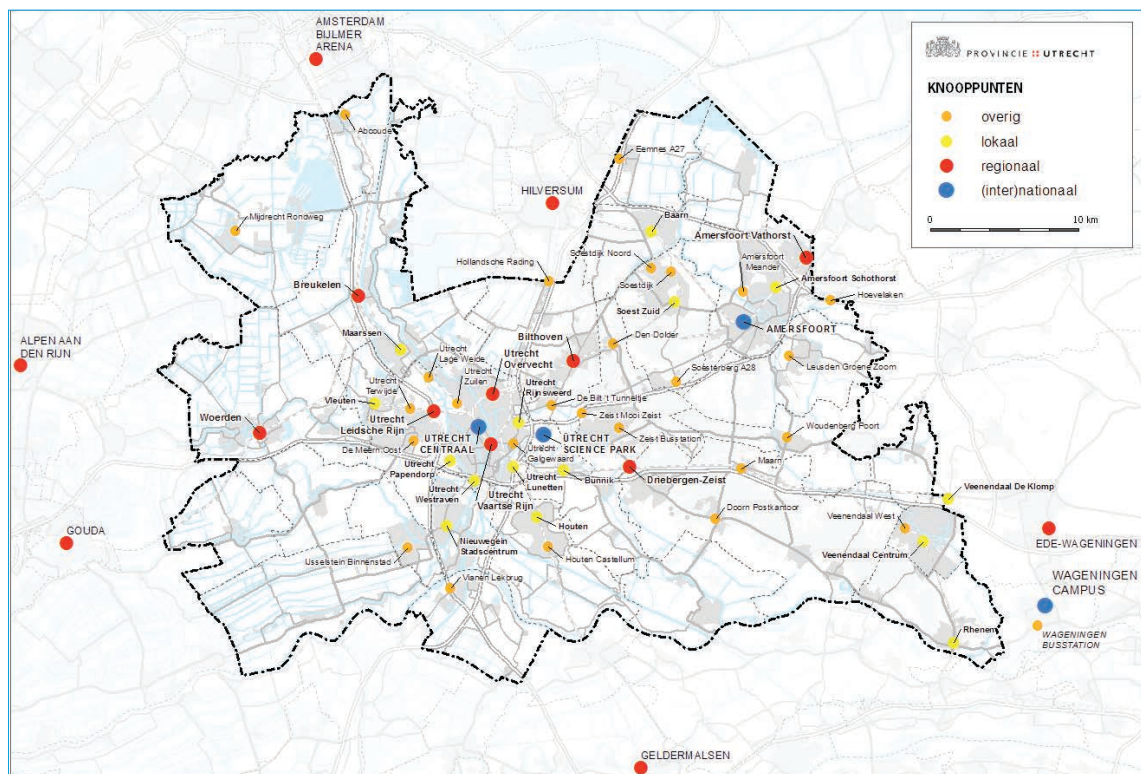
Bij de ligging in het regionale mobiliteitsnetwerk komt vooral de overstapfunctie in beeld van bus en tram op trein of tussen bussen en trams onderling. Bij een groter aanbod van regionale buslijnen, treindiensten of maatschappelijke functies neemt de betekenis van een knooppunt toe. Binnen een specifieke corridor zijn accenten aan te brengen in de aard van de knooppunten, maar is ook de ligging van een knooppunt ten opzichte van het wegennet of het regionale fietsnetwerk van belang omdat dat de multimodaliteit van het knooppunt vergroot. Dat laatste stelt eisen aan de beschikbaarheid van voldoende P+R-plaatsen en fietsparkeerplaatsen.

Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond het knooppunt spelen ook een rol. Ons ruimtelijk beleid is gericht op het behoud van de landschappelijke diversiteit in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling binnen bestaande steden en dorpen. Knooppunten die dit beleid ondersteunen hebben een meerwaarde. Via ons verstedelijkingsbeleid willen we de kansen die zich in de nabijheid van OV-knooppunten voordoen zoveel mogelijk benutten. De belangrijkste knooppunten in onze provincie zijn te vinden rondom station Utrecht Centraal, station Amersfoort Centraal en het Utrecht Science Park.

Knooppuntontwikkeling is geen doel op zich, maar moet van betekenis zijn voor de mobiliteitsontwikkeling en/of de ruimtelijke en economische ontwikkeling. In de planvorming kunnen accenten en prioriteiten worden aangebracht; niet ieder knooppunt is hetzelfde of wordt hetzelfde gebruikt. We hanteren daarom vier type knooppunten:

1. Nationale knooppunten: Knooppunten met een hoge concentratie aan activiteiten en een nationale (of zelfs internationale) schakel in de netwerken.
2. Regionale knooppunten: Knooppunten met een concentratie aan activiteiten en een breed aanbod aan openbaar vervoer, waar alle vervoermiddelen bij elkaar komen, met een goede aansluiting op het regionale wegennet om verkeersstromen richting de steden in de provincie een overstapfunctie te bieden.
3. Lokale knooppunten: Knooppunten waar mensen uit de omgeving van auto of fiets overstappen op het regionale, meestal spoorgebonden openbaar vervoer. Waar mogelijk en haalbaar is sprake van enige concentratie van activiteiten rond het knooppunt, passend bij de schaal van het gebied.
4. Overige knooppunten: Alle overige stations en enkele relevante overstappunten voor het openbaar vervoer. Aan deze knopen worden geen eisen gesteld met betrekking tot de bebouwde omgeving. Voor het goed functioneren van deze knooppunten dient de basis op orde te zijn wat betreft inrichting en gebruiksmogelijkheden.

In onderstaande kaart staan de huidige knooppunten in de provincie Utrecht gerangschikt naar de vier categorieën.



DE PROVINCIE ALS REGISSEUR PER CORRIDOR

Ieder knooppunt kent zijn eigen dynamiek, ontwikkeling en stakeholders. Het is maatwerk om te bepalen wat de opgaven zijn en wie de meest aangewezen partij is om als regisseur op te treden. Vanuit onze regisseursrol willen we per corridor samen met relevante partijen inzicht krijgen in de opgaven per knooppunt. Door dit per corridor te organiseren, kunnen we knooppunten ook in hun samenhang binnen het mobiliteitsnetwerk en binnen de ruimtelijke economische profilering bekijken, immers ontwikkelen van het ene knooppunt kan bepalend zijn voor het knooppunt een paar kilometer verderop. Daarnaast kunnen knooppunten elkaar ook ontlasten (knooppunten rondom Utrecht Centraal) of versterken (knooppunten rondom Utrecht Science Park).

Naast het bepalen van de opgaven per knooppunt, onderzoeken we ook per knooppunt wat de relevante partijen zijn en wat ieders verantwoordelijkheid is. Dit doen we in nauwe samenwerking met landelijke partners zoals het Rijk, NS en ProRail. Tevens brengen we in kaart welke partij het meest voor de hand ligt om per knooppunt de regie te nemen, vaak is dat een gemeente en zal de provincie een stimulerende rol spelen. Maar daar waar bevoegdheden en verantwoordelijkheden diffuus zijn en een logische regisseur ontbreekt, en waar de ontwikkeling van het knooppunt bepalend is voor de realisatie van een provinciaal belang, pakken wij de regierol op.

KWALITEIT EN DIVERSITEIT VAN DE VOORZIENINGEN

Inzetten op de knooppunten betekent voor ons dat we de streefwaarden voor de kwaliteit en diversiteit van voorzieningen willen halen. Hierbij gaat het om:

- een aantrekkelijke fysieke inrichting van het knooppunt,
- het versterken van het mobiliteitsnetwerk door verbinding van knooppunten,
- het benutten van het ruimtelijke en economische potentieel van knooppunten,
- en het verbeteren van de ketendoor betere afstemming van frequenties bij overstaplocaties, integratie van reisinformatievoorzieningen, tariefintegratie en een eenduidige branding.

De gewenste kwaliteit (streefwaarde) van een knooppunt verschilt per type. Aan de belangrijkste knooppunten stellen we hogere eisen dan aan stations met een beperkt aantal (potentiële) reizigers. Daar komt bij dat de gewenste kwaliteit en diversiteit ook bepaald worden door de specifieke situatie van het knooppunt, waardoor er altijd sprake zal zijn van maatwerk. Deze werken we samen met betrokken partijen verder uit als we de knooppunten per corridor beschouwen. We hanteren in ieder geval onderstaande zeven kwaliteitsaspecten:

1. **De bereikbaarheid met de diverse vervoermiddelen:** Dit onderdeel kent veel differentiatie per type knooppunt. Bij nationale knooppunten geldt een hoge frequentie van hoogwaardig openbaar vervoer met (goede aansluiting op) directe verbindingen met de rest van Nederland en eventueel internationaal. Op de regionale knopen is er een groot aanbod (hoge frequentie) van regionaal openbaar vervoer en een goede autobereikbaarheid, inclusief P+R-voorzieningen met voldoende capaciteit. Fietsparkeren moet op alle knooppunten in voldoende mate aanwezig zijn, inclusief verhuur van OV-fiets, en op nationale en regionale knopen ook bewaakt. De kwaliteit van stallingsvoorzieningen op knooppunten willen we op orde krijgen in samenwerking met de gemeenten, NS en/of ProRail. Onze bijdragen aan fietsenstallingen zullen gekoppeld worden aan de nog uit te werken kwaliteitscriteria die ten dienste staan aan de versterking van knooppunten. Deze knooppunten kennen bij voorkeur ook goede voorzieningen voor taxi, deelauto en autoverhuur.
2. **De ruimtelijke en economische potentie benutten:** In ons verstedelijkingsbeleid geven we de voorkeur aan de ontwikkeling van (binnenstedelijke) locaties in de nabijheid van wegen, haltes en knopen van (openbaar) vervoer. Rekening houdend met de (gewenste) betekenis van de knoop en de fysieke mogelijkheden rond de knoop, worden ruimtelijke en economische ontwikkelingen die daarbij passen gestimuleerd. We hanteren daarbij onze voorkeursvolgorde voor verstedelijking en maken een integrale afweging.

3. **Voorzieningen:** Het gaat niet alleen om het verbinden van de verschillende vervoermiddelen, maar ook om aangename verblijfs- en ontmoetingsmogelijkheden. De basiskwaliteit is beschutte wachtruimte en een kiosk op zoveel mogelijk knooppunten. Op de nationale en regionale knopen gaat het echter om meer, en kan het knooppunt functioneren als een aantrekkelijke en veelzijdige ontmoetingsplek met horeca, winkels en informele werklocaties (smart Work centers of flex-kantoren). Daarnaast zijn fietsvoorzieningen en goede P+R een aandachtspunt om zo de first en last mile beter te faciliteren.
4. **Kaart- en tariefintegratie voor een gemakkelijke overstap:** Met de komst van de OV-chipkaart is een goede basis gelegd voor kaart- en tariefintegratie. Belangrijk is de in- en uitcheckhandelingen zo eenvoudig mogelijk te maken bij overstappen en te stimuleren dat zoveel mogelijk voorzieningen op de knooppunten de OV-chipkaart als betaalmiddel gebruiken. Nog aantrekkelijker wordt het wanneer tarieven van de verschillende vervoermodaliteiten gelijk geschakeld zijn en geen extra opstaptarief door de reiziger betaald hoeft te worden. Hierin sluiten we aan bij de nieuwste ontwikkelingen.
5. **Looproutes en bewegwijzering tijdens de overstap (wayfinding):** De kwaliteit, toegankelijkheid en bewegwijzering van looproutes dient op alle knooppunten op orde te zijn, passend bij het type knooppunt. Daarbij is het ook belangrijk de nabijgelegen voorzieningen te betrekken.
6. **Beschikbaarheid van actuele reisinformatie over alle vervoermiddelen:** Op de knooppunten is op logische plekken actuele reisinformatie beschikbaar over alle vervoermiddelen en andere relevante voorzieningen. Daarnaast wordt ook zoveel mogelijk in de voertuigen (trein, bus, tram) informatie gegeven over de andere aansluitende vervoermiddelen.
7. **Omgevingskwaliteit:** Wachten, verblijven en ontmoeten is prettiger wanneer het stationsgebouw en de omgeving aantrekkelijk is. Op knooppunten is daarom de allure van de omgeving (onder andere het stationsplein) van belang, aansluitend bij de aard van het knooppunt. Zeker bij nationale en regionale knopen mogen hogere eisen gesteld worden aan de uitstraling. In elk geval moeten knooppunten voldoen aan basiseisen ten aanzien van 'schoon, heel en veilig'.

Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Fietsenstallingen bij knooppunten (ruimte voor de fiets)	Meebetalen aan uitbreiding en verbetering stallingen bij stations.	De combinatie fiets-OV aantrekkelijker wordt en het gebruik daarmee toeneemt.
Stimuleren knooppuntontwikkeling incl. basisknooppunten op orde	Aan de hand van op te stellen basiskwaliteiten worden overstappunten beoordeelt en maatregelen genomen. Realiseren maatregelen uit programma knooppuntontwikkeling.	Aan de hand van de verbeterpunten kan basiskwaliteit van kleine overstappunten worden verbeterd, het functioneren van het netwerk wordt versterkt en de ruimtelijke economische potentie wordt beter benut.
P+R verbetering trajectaanpak	In samenhang met de verbetering van de knooppunten wordt per corridor een plan voor uitbreiding P+R gemaakt en uitgevoerd.	Voor bepaalde knooppunten de aanwezigheid van P+R een belangrijk kwaliteitskenmerk is.



FIETS

DOEL EN INDICATOREN:

In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- fietsafstanden ten opzichte van de hemelsbrede afstand (13)
- de wachttijd bij verkeerslichten (14)
- de kwaliteit van fietspaden (15)
- het aandeel van mensen dat op de fiets naar het werk gaat (16)
- de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties met de fiets (17)

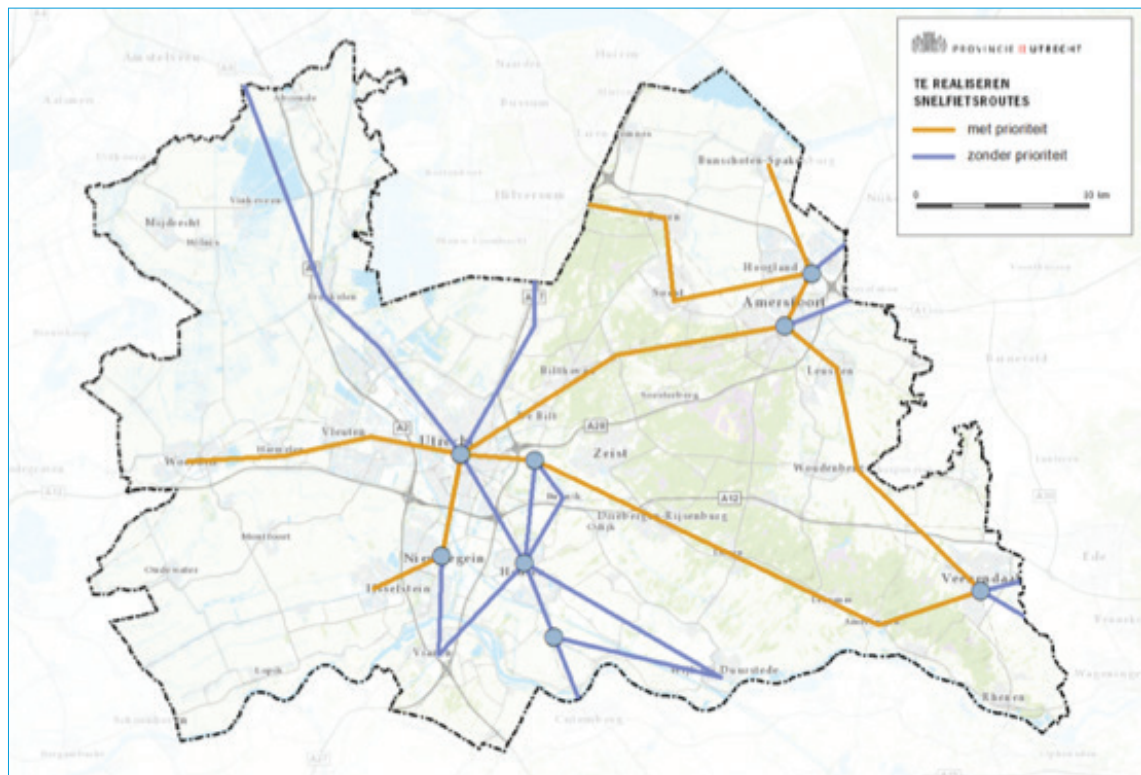
ESSENTIEEL ONDERDEEL:

We zetten in op een verdubbeling van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in 2030 ten opzichte van 2011. Bij een aantrekkelijke provincie hoort een goede bereikbaarheid per fiets. We realiseren ons dat de keuze voor een bepaalde modaliteit afhangt van factoren als reistijd, afstand, aantrekkelijkheid van de route en gewoontegedrag. Daarom werkt de provincie Utrecht samen met gemeenten aan een regionaal fietsnetwerk met snelle fietsverbindingen, slimme oplossingen om veiligheid en doorstroming te verbeteren en aan maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Zo maken we alle belangrijke werklocaties, scholen en stations veilig, vlot en comfortabel bereikbaar met de fiets. De elektrische fiets maakt het mogelijk om langere afstanden te overbruggen, waardoor het een goed alternatief kan zijn voor auto en openbaar vervoer. Ook maken we het makkelijker om het reizen met fiets te combineren met openbaar vervoer of auto.

OPTIMAAL EN VEILIG REGIONAAL FIETSNETWERK

De provincie Utrecht staat op nummer 1 in de lijst met de meeste fietskilometers per inwoner. Dit neemt alleen maar toe en daardoor wordt het steeds drukker op wegen en fietspaden. Door de grotere variëteit aan gebruikers op het (brom-)fietspad nemen snelheidsverschillen tussen gebruikers toe, wat de verkeersonveiligheid vergroot. Daarom werken we samen met Rijk en gemeenten aan de verbetering van het Regionaal fietsnetwerk zodat deze voldoet aan de CROW-kwaliteitseisen passend bij veilig, comfortabel en snel. De provincie maakt afspraken met gemeenten om door middel van cofinanciering de kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk te vergroten maar neemt waar nodig ook de regie. De verbetering van de fietsverbindingen langs provinciale wegen, waarvan de provincie wegbeheerder is, vindt zoveel mogelijk plaats via de trajectaanpak. We verkennen met onze partners de mogelijkheden voor de realisatie van snelfietsroutes tussen steden, belangrijke werklocaties en omliggende woonkernen. Snelfietsroutes worden steeds interessanter voor de langere afstanden nu de elektrische fiets in opkomst is. In de uit de verkenning gebleken prioritaire routes neemt de provincie wanneer nodig de regie in het proces om te komen tot een kwaliteitsverbetering. De uitvoering is mede afhankelijk van de andere wegbeheerders. De provincie werkt hierin dus nauw met hen samen en stelt cofinanciering voor realisatie

beschikbaar. We zetten met onze partners in op het ontwikkelen van routekaarten met acties voor de korte, middellange en lange termijn om de kwaliteit te krijgen die een snelfietsroute vereist. Een belangrijk onderdeel van deze snelfietsroutes is herkenbaarheid en het informeren van (potentiele) gebruikers over de ligging en mogelijkheden van de snelfietsroute. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan het vergroten van het fietsgebruik in het woon-werk verkeer. Op onderstaande kaart is de indicatieve ligging van de te realiseren snelfietsroutes weergegeven, deze zijn onderverdeeld in routes met en zonder prioriteit zoals vastgelegd in het Realisatieplan fiets.



STERKE KETEN

De fiets wordt steeds vaker gebruikt in het voor- en natransport vanaf (vooral) OV-knooppunten. Een gebrek aan goede voorzieningen (zoals stallingsplaatsen, goede bewegwijzering en informatievoorziening, herkenbaarheid, verlichting, ov-fiets of deel- en leenfietsen en oplaadvoorzieningen) bij parkeerplaatsen, stations en haltes beperkt op dit moment deze groei. Om de overstap tussen OV of auto en de fiets gemakkelijker te maken, investeert de provincie onder andere in voorzieningen naar en bij stations, OV-knooppunten en bedrijventerreinen. Op stations investeert de provincie samen met ProRail en gemeenten in het uitbreiden en kwalitatief verbeteren van fietsenstallingen. Per station maken we afspraken met de betreffende gemeente over het beheer van het voorplein en met ProRail over de omvang en kwaliteit van de fietsenstalling. We maken daarbij gebruik van innovatieve oplossingen om de bezettingsgraad te verhogen en de exploitatielasten te beperken. Om de bereikbaarheid van het USP te verhogen, wordt gekeken naar beter benutten van de voorstad-haltes om zo de reizigersdruk op Utrecht Centraal te verminderen. Het verlagen van het diefstalrisico op deze stations en het aanbieden van betere voorzieningen, vormen samen met het verbeteren van de routes naar het USP de kern van de verbetermaatregelen. Leerervaringen uit andere provincies met de aanleg van Park+Bike voorzieningen aan de rand van steden, worden benut voor toepassing in de provincie Utrecht. We denken hierbij vooral aan de stedelijke gebieden van Utrecht, Amersfoort, Veenendaal, Nieuwegein en Woerden. De last mile naar belangrijke werklocaties is vaak een ontbrekende schakel in het Regionaal fietsnetwerk. Provincie zoekt nadrukkelijk de samenwerking met gemeenten en werkgevers (onder andere via de U15) in het nemen van veiligheidsmaatregelen, de realisatie van fietsvoorzieningen en het stimuleren van het fietsgebruik.

SLIM FIETSEN

De fiets is een belangrijk vervoermiddel binnen het vervoersysteem en dat betekent dat we ook hier investeren in data en kennis. De provincie wil een bijdrage leveren aan het ontwikkelen en toepassen van nieuwe methodes en technieken om de veiligheid en doorstroming te verbeteren en fietsgebruik te stimuleren. Denk hierbij aan dynamische verkeersinformatie voor fietsers, zoals vroegtijdige herkenning bij verkeerslichten en nieuwe methoden voor een veilig gebruik van de (high speed) elektrische fiets. Met de ontwikkeling van een goed werkend monitoringssysteem van het fietsgebruik creëren we voor onszelf en onze partners meer inzicht in het effect van de maatregelen die we met elkaar treffen. De data die de provincie genereert stellen we beschikbaar aan andere overheden en marktpartijen om verbeteringen in het netwerk mogelijk te maken en diensten te ontwikkelen voor gebruikers. Het ontwikkelen van een 'connected bike' laten we over aan marktpartijen, maar we stellen onze (data)infrastructuur ter beschikking om versnelling van deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Ook zet de provincie in op kennisdeling met partners en andere organisaties in binnen- en buitenland.

GEZOND EN VEILIG GEDRAG

Naast fysieke maatregelen wil de provincie een extra impuls geven om inwoners te verleiden veiliger en meer te gaan fietsen. Onder meer om het aandeel van de fiets in het totaal van de verplaatsingen te laten groeien. We gaan samen met gemeenten, scholen en werkgevers aan de slag met doelgroepgerichte fietsstimulering. We maken de combinatie met het Actieplan Verkeersveiligheid, ook omdat fietsstimulering, verkeerseducatie en verkeersveiligheid in elkaars verlengde liggen.

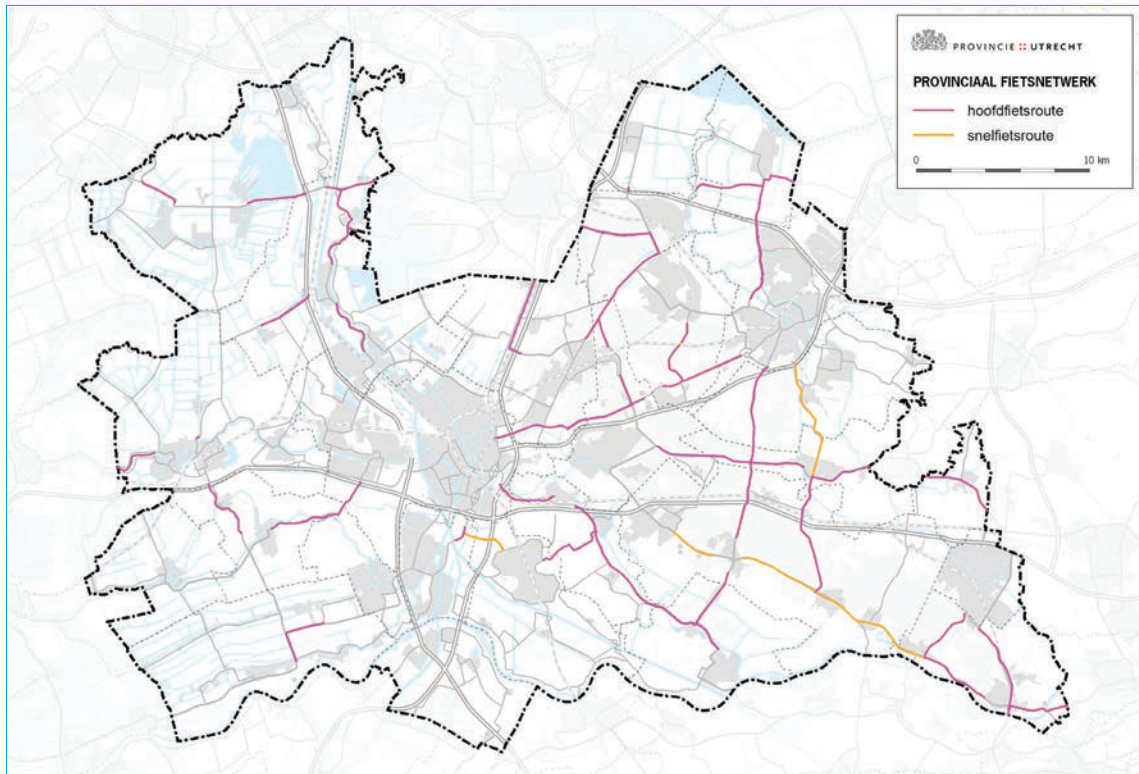
DOORSTROMING

In het verkeersmanagement worden de streefwaarden voor het fietsverkeer uitgedrukt in maximale wachttijd bij een verkeerslicht. Daarbij wordt gekeken naar de tijd tussen de groenaanvraag (druk op de kop of detectie) en het daadwerkelijk groen worden van een fietsrichting. De volgende streefwaarden worden onderscheiden:

- Fietsoversteek als onderdeel van een snelfietsroute: maximale wachttijd 30 seconden
- Fietsoversteek als onderdeel van een hoofdfietsroute: maximale wachttijd 60 seconden
- Fietsoversteek als onderdeel van een secundaire fietsroute: maximale wachttijd 120 seconden

Deze na te streven waarden voor fietsoversteken zijn conform het Realisatieplan Fiets. Op de kaart hiernaast zijn de bestaande fietsroutes in beheer van de provincie Utrecht weergegeven naar de drie typen routes die worden onderscheiden. Tevens is het regionaal fietsnetwerk weergegeven dat niet in beheer is bij de provincie.





Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Verbeteren van het Regionale fietsnetwerk	Stimuleren van gemeenten om het Regionaal fietsnetwerk veiliger, comfortabeler en sneller te maken door middel van cofinanciering.	Een groot deel van de provinciale doelstelling van bereikbaarheid per fiets afhankelijk is van de inspanningen door gemeenten.
Verbeteren fietsinfrastructuur provinciale wegen	Fietsinfrastructuur langs provinciale wegen inrichten volgens CROW-richtlijnen en kruispunten aanpassen om doorstroming te bevorderen, aangesloten op de trajectaanpak.	Hiermee een veilig, comfortabel en snel Regionaal fietsnetwerk wordt gerealiseerd.
Verkenning en realisatie snelfietsroutes	Verkenning met gemeenten naar kansrijke snelfietsroutes. Vaststellen belangrijkste en meest kansrijke snelfietsroutes realiseren.	De bereikbaarheid van de stedelijke gebieden verbeterd wordt.
Uitbreiden fietsvoorzieningen op OV-knooppunten	Investeren in nieuwe en veilige fietsenstallingen bij stations en HOV-bushaltes. Stimuleren verbetering snelle en hoogwaardige overstapmogelijkheden.	Hiermee OV-knooppunten veilig en comfortabel bereikbaar zijn en de multimodale bereikbaarheid verbeterd wordt.
Stimuleren meer en veilig fietsgebruik	Doelgroepgerichte aanpak via kleinschalige ingrepen op locatie en vergroten van de betrokkenheid van werkgevers.	Meer en veilig fietsgedrag bevorderd wordt.



VERKEERSVEILIGHEID

DOEL EN INDICATOREN:

Minder is beter: tussen 2019 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- het aantal verkeersdoden (18)
- het aantal ernstig verkeersgewonden (19)

ESSENTIEEL ONDERDEEL:

Een substantiële verlaging van het aantal verkeersslachtoffers kan niet worden gerealiseerd met één maatregel of oplossing. Als provincie zetten we in op een combinatie van de 3 E's: Engineering (een duurzaam veilige weginrichting), Education (educatie en voorlichting) en Enforcement (handhaving). Hierbij richten we ons in het bijzonder op kwetsbare verkeersdeelnemers. De monitoring van verkeersongevallen, het in kaart brengen van veiligheidsrisico's, het zoeken naar maatwerk in de weginrichting en gedragsmaatregelen zijn input bij dit maatregelenpakket. Daarbij bieden innovaties, zoals op het gebied van Smart Mobility aanvullende kansen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het resultaat is dat we vaker proactief maatregelen zullen treffen die het risico op het ontstaan van ongevallen verminderen.

ROLLEN EN PIJLERS

Hoewel de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht sinds de jaren 90 fors is verbeterd, zien we de laatste jaren een keerpunt in de daling van het aantal slachtoffers. Mogelijke oorzaken hiervoor zijn intensiever en meer divers verkeer, vergrijzing van de bevolking en de toegenomen afleiding in het verkeer. Samen met landelijke en regionale partners werken we aan oplossingen om het aantal slachtoffers in het verkeer te verminderen. De provincie heeft een overkoepelende rol.

We zetten als provincie Utrecht stevig in om de verkeersveiligheid te verbeteren. We nemen onze verantwoordelijkheid met een breed pakket aan maatregelen en houden daarbij rekening met landelijke ontwikkelingen en de (recente) ongeval cijfers. Dit doen we in de rol als wegbeheerder van onze provinciale wegen en als (gebieds)regisseur in samenwerking met Rijk en gemeenten.¹ Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid bevat de nadere concretisering van het verkeersveiligheidsbeleid.

¹ Veiligheid van het openbaarvervoersysteem wordt meegenomen in de OV-opgave (hoofdstuk 4).

Voor verkeersveiligheid zetten we de komende jaren in op vijf pijlers:

1. Realisatie van een duurzaam veilig provinciaal (vaar)wegennet, inclusief fietspaden;
2. Stimuleringsbijdrage voor knelpunten op het gemeentelijk wegennet;
3. Aanbieden van verkeerseducatie en voorlichting in gemeenten;
4. Versterken van verkeershandhaving;
5. Met partners zoeken naar toepassingen van innovaties die bijdragen aan verkeersveiligheid.

DUURZAAM VEILIG WEGENNET

Als wegbeheerder passen we ons provinciale netwerk, zo goed als mogelijk (binnen de ruimtelijke beperkingen) aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk in een goede technische staat. Met een duurzaam veilige weginrichting stimuleren we veilig verkeersgedrag waardoor het aantal ernstige ongevallen vermindert.

Verkeersveiligheid is dan ook een van de belangrijkste aspecten bij aanleg, onderhoud en reconstructie van onze infrastructuur. Om de verkeersveiligheid van onze infrastructuur verder te verbeteren hanteren we twee werkwijzen. Enerzijds sporen we verkeersonveiligheid op door verkeersongevallen, klachten en meldingen te analyseren. Dit geeft een goed beeld van waar onveiligheid plaatsvindt en wordt ervaren. We zijn nauw betrokken bij de initiatieven die er zijn om de ongevallenregistratie te verbeteren en werken hierin samen met andere provincies, gemeenten en het Rijk. Anderzijds pakken we verkeersonveiligheid meer proactief aan. Dit doen we door factoren in beeld te brengen die een sterke oorzakelijke relatie hebben met verkeersonveiligheid. Beide werkwijzen leveren een beeld op van de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten op ons wegennet.

Bij herinrichting van provinciale wegen (bijvoorbeeld in het kader van de trajectaanpak) wordt gezocht naar kosteneffectieve maatregelen om verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken. Het meest verkeersveilige wegontwerp op basis van de actuele CROW-richtlijnen vormt het startpunt in de integrale afweging. Daar waar sprake is van een acuut knelpunt bekijken we of we met kleine ingrepen de situatie op korte termijn (enigszins) kunnen verbeteren, vooruitlopend op een eventueel herinrichtingsvoorstel op een later moment.

Een groot aandeel van het totaal aantal ongevallen gebeurt op het onderliggend wegennet. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op hun eigen wegennet. In onze rol van (gebieds)regisseur stimuleren we gemeenten om de verkeersveiligheid op hun wegen te verbeteren. Er is extra budget opgenomen om op basis van cofinanciering bij te dragen aan het oplossen van de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten op gemeentelijke wegen. Met deze intensivering geven we een extra impuls aan de verkeersveiligheid.

VERKEERSEUCATIE, HANDHAVING EN INNOVATIE

We realiseren in afstemming met gemeenten, scholen en aanbieders een basisprogramma verkeerseducatie. Dit basisprogramma bevat producten die beogen een fundament voor goed verkeersgedrag te creëren. Het gaat hierbij om bewustwording van eigen (onveilig) gedrag en het aanleren van veilig automatisch gedrag. Daarbij vinden we het belangrijk om de ouderbetrokkenheid bij het verkeersgedrag van kinderen te stimuleren. We toetsen of educatieproducten van voldoende kwaliteit zijn en spelen in op nieuwe aandachtsgebieden zoals afleiding, de toenemende mobiliteit van ouderen, elektrische fiets en landbouwverkeer (conform de landbouwladder). De focus ligt daarnaast op kwetsbare verkeersdeelnemers waaronder relatief veel slachtoffers vallen, zoals jonge automobilisten, jonge bromfietzers en (beginnende en oudere) fietsers. Er is extra budget opgenomen voor verkeerseducatie en voorlichting, dit vanwege de toevoeging van voormalig BRU-gemeenten. Hierdoor kan het programma voor verkeerseducatie en voorlichting ook in de periode van 2019 tot en met 2023 provincie breed beschikbaar gesteld worden.

Wat betreft voorlichting richten we ons op een regionale uitwerking van de landelijke campagnes van het Rijk (zoals alcohol, fietsverlichting en afleiding in het verkeer) tevens willen we door middel van interventies in de wijken de participatie van bewoners vergroten.

We verzamelen informatie om in overleg met de politie en het Openbaar Ministerie tot een goede inzet van verkeershandhaving te komen. Als wegbeheerder en regisseur blijven we inzetten op voldoende capaciteit en aandacht voor verkeershandhaving. Hierbij streven we naar een integrale aanpak van de verkeersonveiligheid door handhaving, voorlichting en/of educatie en zo nodig infrastructurele aanpassingen te combineren.

Ook technologische ontwikkelingen en Smart Mobility-toepassingen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid op de weg. Samen met andere overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties streven we naar succesvolle introducties op dit gebied die gericht zijn op het vergroten van de verkeersveiligheid.

Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Duurzaam veilig provinciaal wegennet	Door ongevalanalyse en een risico gestuurde benadering knelpunten in beeld brengen en die waar mogelijk door kosteneffectieve maatregelen oplossen.	Gevaarlijke locaties en verkeerssituaties veiliger en vergevingsgezinder worden.
Stimuleringsbijdrage voor verkeersveiligheidsknelpunten op gemeentelijke wegen	Op basis van afspraken met gemeenten bijdragen aan het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten op gemeentelijke wegen.	Gevaarlijke locaties en verkeerssituaties veiliger en vergevingsgezinder worden.
Verkeerseducatie en voorlichting	Verbeteren van het gedrag en het vergroten van kennis van verkeersdeelnemers, gericht op de belangrijkste risicogroepen.	Met verkeerseducatie en voorlichting wordt een basis gelegd voor een veilige verkeersdeelname.
Versterken verkeershandhaving	Bijdrage aan een informatie gestuurde inzet van handhaving, gecombineerd met infrastructuur, voorlichting en educatie.	Het verkeersgedrag verbetert door een integrale aanpak.
Innovaties	Slim gebruik maken van technologische ontwikkelingen, innovatieve oplossingen en nieuwe manieren van gedragsbeïnvloeding. Aansluiten bij Smart Mobility.	Het beleid flexibel inspeelt op kansen en mogelijkheden voor samenwerking.



GOEDERENVERVOER

DOELEN EN INDICATOREN:

Het kwaliteitsnet goederenvervoer is in 2028 op orde: logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties voor vrachtverkeer (20)

Het in stand houden van het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties. Ruimte bieden voor capaciteitsuitbreiding indien er een door het bedrijfsleven gedragen business case is.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- het aantal hectare watergebonden overslaglocaties (21)

ESSENTIEEL ONDERDEEL:

Gemeenten zorgen in samenwerking met het bedrijfsleven voor een gezamenlijke aanpak en uitvoering om binnensteden bereikbaar te houden voor distributie en sluiten daarbij aan op het kwaliteitsnet goederenvervoer. De provincie heeft hier een faciliterende rol.

Gemeenten zorgen voor het behoud van bestaande capaciteit van overslaglocaties voor binnenvaart. De provincie ondersteunt initiatieven voor uitbreiding van binnenhavencapaciteit op de zes aangewezen locaties in de nota Blue Ports, indien er een door bedrijfsleven gedragen business case is.

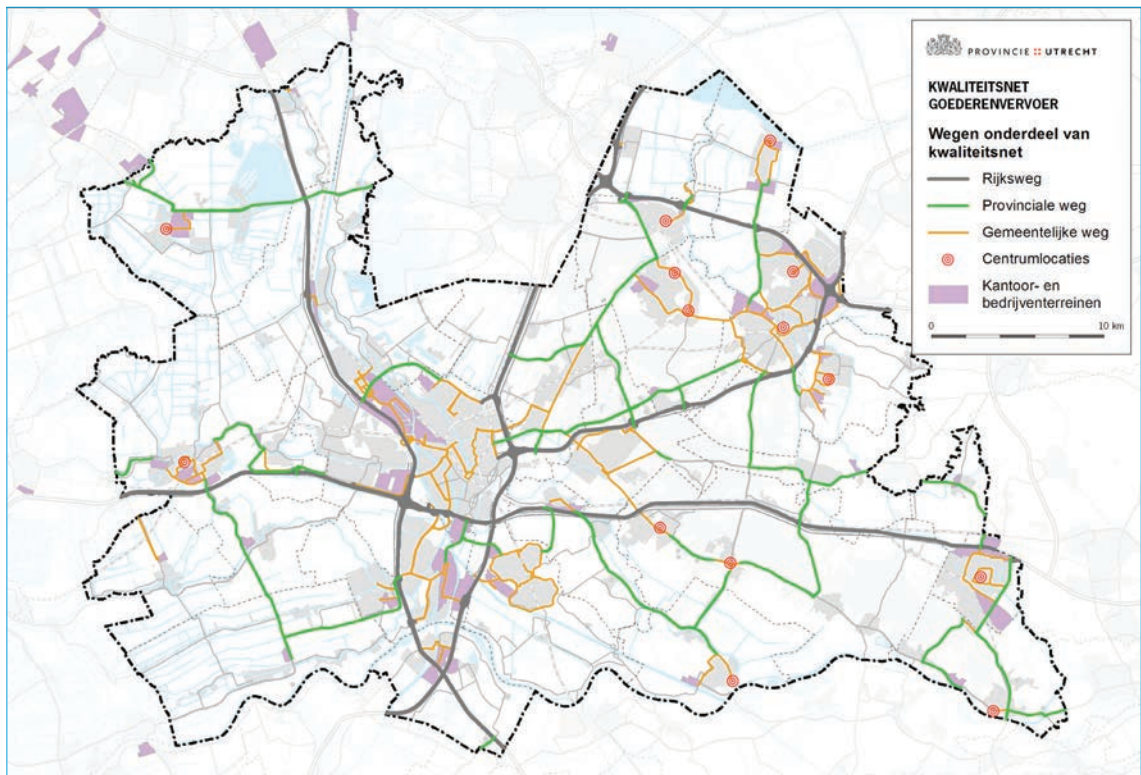
Provincie en gemeenten zorgen ervoor dat hun wegen die onderdeel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer voldoen aan de eisen zoals beschreven in de rapportage Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU).

KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER

In samenwerking met belangenorganisaties en de andere wegbeheerders hebben we een Kwaliteitsnet Goederenvervoer ontwikkeld, zie de kaart op de volgende pagina. Dit bestaat uit routes die de belangrijkste bestemmingsgebieden voor vrachtverkeer in de provincie (bedrijventerreinen en winkelgebieden) ontsluiten en verbinden met het snelwegennet. De routes zijn bedoeld om vrachtverkeer vlot en veilig af te wikkelen met een minimum aan hinder voor de omgeving.

Bij het inrichten van wegen die tot het Kwaliteitsnet Goederenvervoer behoren, wordt aandacht besteed aan het waarborgen van een vlotte en veilige doorstroming van het vrachtverkeer. Nadere aandachtspunten en kwaliteitsindicatoren worden beschreven in de rapportage Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU). Er zijn ook kwaliteitsnetten voor vaarwegen en spoor. Deze bestaan echter uitsluitend uit Rijksinfrastructuur en de vaarweg de Eem (in beheer van ons).

De belangrijkste knelpunten in het kwaliteitsnet zijn reeds opgelost. Het beleid is erop gericht om geen nieuwe knelpunten te laten ontstaan. Verbeteringen zijn nodig waar het gaat om parkeervoorzieningen voor vrachtverkeer, in het bijzonder voor Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV), en de consistentie tussen het Kwaliteitsnet Goederenvervoer en het gemeentelijke beleid van stedelijke distributie. We willen dit oppakken door samen met gemeenten en de goederenvervoersector naar oplossingen te zoeken voor bijvoorbeeld efficiënter en duurzamer transport door afgestemde venstertijden, goede logistieke routes en parkeervoorzieningen.



MULTIMODAAL GOEDERENVERVOER

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

Als het gaat om de ontwikkeling van binnenvaartcapaciteit volgen we de vraag vanuit de markt. Zonder door de markt gedreven business case worden door ons geen initiatieven ondernomen. Op dit moment is er niet of nauwelijks behoefte in de markt aan uitbreiding van binnenvaartcapaciteit, maar we houden de mogelijkheid open en ondersteunen deze initiatieven als ze opkomen.

EXTERNE VEILIGHEID

In het externe veiligheidsbeleid staat de risicobenadering centraal. Met deze benadering wordt een relatie gelegd tussen de kans dat een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen zich voordoet en het effect van dat voorval op de omgeving van de inrichting of van de transportas.

Er zijn twee soorten normen:

1. Plaatsgebonden risico: de theoretische kans dat één persoon die zich continu in de nabijheid van een risicovolle activiteit bevindt, slachtoffer wordt van een zwaar ongeval.
2. Groepsrisico: de theoretische kans dat meerdere personen (10, 100 of 1000) die zich in de nabijheid van een risicovolle activiteit bevinden, slachtoffer worden van een zwaar ongeval. Naarmate meer personen in de omgeving van een risicovolle activiteit slachtoffer kunnen worden, moet de kans op een calamiteit kleiner zijn.

Voor plaatsgebonden risico is een wettelijke ondergrens gedefinieerd waaraan we moeten voldoen. De norm voor het groepsrisico heeft niet de status van grenswaarde, maar is een oriënterende waarde. Dit betekent dat we bij het verplaatsen of aanleggen van wegen rekening moeten houden met de hoogte van het groepsrisico en dat moeten verantwoorden. Van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico mag gemotiveerd worden afgeweken.

De risico's rond vervoer van gevaarlijke stoffen voldeden in 2017 aan de wettelijke ondergrenzen voor het plaatsgebonden risico. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt niet overschreden. Wel wordt de basiskwaliteit voor het groepsrisico overschreden bij het spoor (Breukelen, Amersfoort) en bij snelwegen (rondom Utrecht en Amersfoort). Langs het spoor tussen Houten-Utrecht en Woerden-Breukelen-Abcoude-Amsterdam en de snelwegen rondom Utrecht, Amersfoort en bij Breukelen is het groepsrisico een aandachtspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het Amsterdam-Rijnkanaal levert het vervoer van gevaarlijke stoffen geen knelpunten op. Er is groei mogelijk zonder dat er sprake is van een verhoogd risico. Langs provinciale wegen is het groepsrisico alleen in Veenendaal hoger dan de oriëntatiewaarde (namelijk 0,2 i.p.v. 0,1). Alle provinciale wegen zijn nu vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij de aanleg van provinciale wegen streven we ernaar dat het groepsrisico niet hoger is dan de oriëntatiewaarde van 0,1 (de cumulatieve kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is).

De overschrijding van de oriënterende waarde op een aantal locaties langs spoorwegen en snelwegen in onze provincie kunnen we niet ongedaan maken. In het kader van het landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de risicoruimte voor dit vervoer langs spoorwegen en snelwegen vastgelegd. De vervoerder moet daar binnen blijven.

Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Procesondersteuning goederenvervoer	Regionale afstemming stedelijke distributie, behoud van netwerk van binnenhavens en Kwaliteitsnet goederenvervoer.	Partijen met elkaar tot oplossingen voor efficiënt goederenvervoer kunnen komen.
Monitoring externe veiligheid	Telgegevens vervoer gevaarlijke stoffen, risicoanalyse, verwerking in risicoregister.	Op deze manier de veiligheid van het kwaliteitsnet op de wegen in de provincie Utrecht kan worden verantwoord.



KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

DOEL:

Wij streven ernaar negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om deze negatieve effecten te minimaliseren. Dit doen we vanuit een integrale aanpak; door in een vroeg stadium de bodem-, water- en milieu-basiskwaliteiten en de cultuurhistorie mee te nemen in het afwegingsproces.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- de geluidsbelasting van woningen langs provinciale wegen (22)
- de luchtkwaliteit (23)
- de CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer (24)
- de inzet van bussen en trams zonder uitstoot (25)

ESSENTIEEL ONDERDEEL:

Mobiliteit is verweven met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ordening, natuur en landschap, economie en welzijn. Dit vereist dat overheden beleid op regionale schaal afstemmen en zichtbaar laten doorwerken in regionale uitvoeringsprogramma's. Bij mobiliteitsvraagstukken vindt vanuit een brede context (mens, markt, milieu) een zorgvuldige afweging plaats, waarbij we ons handelen niet willen afwentelen in plaats en tijd.

PROCES

Bij alle beleidsontwikkelingen en -uitwerkingen en bij uitvoeringsprogramma's en -projecten nemen we de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving mee in onze afwegingen en keuzes. Dit is conform het strategische Bodem-, Water- en Milieuplan (BWM-beleid) waarin is opgenomen dat Utrechtse milieukwaliteit wordt verbeterd. Er zijn basiskwaliteiten geformuleerd die voorwaardelijk zijn voor het uitvoeren van onze kerntaken en het realiseren van de ontwikkelopgaven. Naast de inbreng van de basiskwaliteiten streven wij in ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedsopgaven ook naar een duurzaam gebruik van de fysieke leefomgeving en een gezonde leefomgeving. Voor natuur en landschap volgt dit uit de wettelijke kaders flora-en faunawet, Natura 2000, Natuurbeschermingswet en provinciale kaders (Natuur Netwerk Nederland (NNN), Nee-tenzij beginsel). In projecten zullen we samen met andere partijen de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving onder de aandacht brengen. Doel hiervan is om expliciet kansen (meeliften met mobiliteitsprojecten vanuit de gedachte werk met werk maken) voor het voorkomen of verminderen van negatieve effecten op de leefomgeving in beeld te krijgen en te benutten. Volgend uit een aanbeveling van het planMER worden mogelijke negatieve effecten als aandachtspunten meegenomen bij de trajectaanpak. Dit is ook het geval bij niet MER plichtige projecten.

We lopen bij projecten, binnen de trajectaanpak, zo vroeg mogelijk de volgende stappen door:

1. Breng alle gevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen, kinderdagverblijven en stiltegebieden) in beeld in de omgeving van het betreffende project;
2. Breng omliggende natuur (NNN en Groene contour), landschap en cultuurhistorie in beeld;
3. Breng in beeld wat de effecten zijn van het voorgenomen project voor wat betreft de basiskwaliteiten van het BWM-beleid, natuur, landschap en cultuurhistorie;
4. Breng in beeld wat de belasting is van de gevoelige bestemmingen (actuele en toekomstige situatie);
5. Geef aan op welke wijze eventuele belasting gecompenseerd of verkleind kan worden;
6. Geef aan welke mogelijkheden bestaan om extra ambities voor kwaliteit van de leefomgeving bij de omvang van het project toe te voegen, onder voorwaarde van extra financiering.

Mobiliteit met allure

In 2017 heeft de onafhankelijk adviseur van de provincie Utrecht (Paul Roncken) de term 'mobiliteit met allure' geïntroduceerd. Na vele jaren waarin het adagium 'sober en doelmatig' de leidraad was binnen mobiliteit breekt hij een lans voor meer aandacht voor de uitstraling, inpassing en beleving van infrastructuur. Of zoals hij het zelf verwoordde: "Allure is in ieder geval niet alleen een cosmetische buitenkant. Geen gouden randje dat eigenlijk niet nodig is. Het woord allure slaat op inhoud en integraliteit. De hele keten van mobiliteit moet door de bril van allure kritisch worden bekeken." Hoewel allure een moeilijk te duiden begrip kan zijn willen we dit in het proces om te komen tot nieuwe projecten zo goed mogelijk meenemen omdat het een aanduiding is van een relevant en integraal kwaliteitsbegrip in de leefomgeving. Per project moet hierop een afweging gemaakt worden zowel inhoudelijk, procedureel als financieel.

GELUID EN LUCHTKWALITEIT

We willen de geluidsoverlast van het verkeer op provinciale wegen zoveel mogelijk beperken, waarbij we een gevelbelasting met 61 dB (Lden) als plandrempel gebruiken om te bepalen welke geluidmaatregelen we doelmatig kunnen treffen. Maatregelen om geluidsoverlast te verminderen zijn in beeld als op weggedeelten groot onderhoud plaatsvindt of indien er sprake is van een reconstructie. Maatregelen worden getroffen als deze doelmatig en uitvoerbaar zijn. Hiervoor maken wij gebruik van een door ons vastgesteld doelmatigheids criterium. Op basis hiervan maken wij een afweging welke maatregelen in die specifieke situatie het meest geschikt is. Naast de wettelijke verplichtingen hanteert de provincie Utrecht een eigen ambitie voor beperking van de geluidsbelasting op woningen langs provinciale wegen. Het wettelijk kader is tweeledig:

1. De Wet geluidhinder geeft aan wanneer wij maatregelen moeten nemen om geluidtoename tegen te gaan. Mogelijk zal nieuwe geluidwetgeving gedurende de looptijd van het mobiliteitsplan van kracht worden als onderdeel van de Omgevingswet die momenteel wordt voorbereid. Dit houdt in dat twee jaar na de inwerkingtreding van deze wet voor provinciale wegen geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld. Bij overschrijding van deze plafonds moet de wegbeheerder maatregelen treffen.
2. Verplichting tot het maken van geluidsbelastingkaarten en opstellen en evalueren van actieplannen conform de EU-Richtlijn omgevingslawaai.

Het doelmatigheids criterium (DMC) van de provincie Utrecht uit het vorige Mobiliteitsprogramma is aangepast en uitgebreid. Enerzijds zijn de kostenkanten geactualiseerd, anderzijds zijn er meer soorten van geluidmaatregelen beschikbaar. Verder is het DMC nu duidelijker gelinkt aan de doelstelling (plandrempel). Aan de hand van het aantal woningen vermenigvuldigd met een normbedrag gerelateerd aan de geluidsbelasting per woning wordt het maximale bedrag dat de te treffen maatregelen mogen kosten berekend. Vervolgens wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn binnen dat normbedrag. Gekozen wordt voor de maatregelen, waarbij zoveel

mogelijk woningen profiteren van de maatregelen. Van deze keuze kan worden afgeweken, indien een andere maatregel significant goedkoper is en er nauwelijks verschil is in het aantal bereikte woningen. Dit wordt verder uitgewerkt en toegelicht in het actieplan Geluid. Bij een verkeersbesluit en binnen de trajectaanpak houden we rekening met de richtwaarde voor stiltegebieden, zoals opgenomen in de Provinciale milieuverordening. In geval van overschrijding van de richtwaarde moet de provincie als wegbeheerder maatregelen treffen of motiveren waarom er geen maatregelen worden getroffen.

Sinds juni 2008 is de Luchtkwaliteitsrichtlijn 15 van de Europese Unie (EU) van kracht. Deze richtlijn bevat normen voor de concentraties van stoffen in de buitenlucht. De EU-normen zijn via de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) uitgevoerd in de Nederlandse wetgeving. Centraal in de wetgeving staat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL gaat richting afronding. De maatregelen zijn grotendeels uitgevoerd en de luchtkwaliteit is in de afgelopen jaren verbeterd. Inmiddels voldoet de luchtkwaliteit vrijwel overal in de provincie Utrecht aan de EU-normen.

Sinds het van kracht zijn van de Luchtkwaliteitsrichtlijn is meer bekend geworden over de negatieve effecten van luchtvervuiling op de gezondheid. De WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) hanteert strengere advieswaarden als compromis tussen economie en gezondheid. DE WHO hanteert strengere normen dan de EU normen, omdat de EU normen maar beperkt bescherming bieden tegen gezondheidsrisico's. Provinciale staten hebben op 5 februari 2018 naar aanleiding van de Samenwerkingsagenda Gezonde Lucht besloten dat door de provincie de WHO advieswaarden als streefnorm voor luchtkwaliteit mee genomen moet worden bij relevante programma's en projecten. De ambitie die daarbij verwoord is, is dat uiterlijk in 2030 in de gehele provincie voldaan wordt aan de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Deze ambitie betekent dat voor alle mobiliteitsprojecten vastgesteld wordt of aan de normen van de WHO voldaan kan worden. Indien niet aan de normen voldaan wordt, dan moet in beeld gebracht worden op welke wijze een bijdrage geleverd kan worden aan het behalen van de WHO normen.



VERLICHTING

In 2017 is de Beleidsuitwerking Openbare Verlichting door de Provinciale Staten vastgesteld. Het motto van de beleidsuitwerking is: 'Donker waar het veilig kan, licht waar nodig'. De provincie kiest niet automatisch voor het plaatsten van openbare verlichting. Eerst wordt bekeken of er andere mogelijkheden zijn dan de weg te verlichten zonder dat de veiligheid in het geding komt. Als er verlicht moet worden, doet de provincie dit zo bewust mogelijk. Als we per situatie bewust kiezen voor wel/weinig/niet verlichten voorkomen we onnodig energieverbruik en gaan we lichtvervuiling tegen.

Om bij vraagstukken rond openbare verlichting tot een afweging te komen, is een stappenplan in de beleidsuitwerking opgenomen. Met het stappenplan kan bepaald worden welke keuze met betrekking tot de openbare verlichting gemaakt moet worden. De volgende stappen worden daarbij doorlopen:

1. **Infrastructurele maatregelen:** Kan het wegontwerp en/of de weginrichting aangepast worden? Een weg met een logisch verloop en zonder obstakels heeft geen of minder verlichting nodig.
2. **Passieve markering:** Kan passieve markering toegepast worden o.a. in de vorm van verbeterde reflectietechnieken voor bebording, belijning en wegdek? Hierdoor is geen/minder verlichting nodig.
3. **Actieve markering:** Kan actieve markering toegepast worden o.a. in de vorm van ledverlichting in het wegdek, betonbanden of bakens? Hierdoor is geen/minder verlichting nodig.
4. **Minder lichthinder:** Gebruik lichtbronnen met een laag energieverbruik en een armatuur dat minimale lichthinder geeft.
5. **Innovatieve technieken:** Toepassen van innovatieve technieken zoals slim schakelen (lichten uit na passeren van de laatste bus) en slim regelen (bij minder verkeer de hoeveelheid licht verminderen).

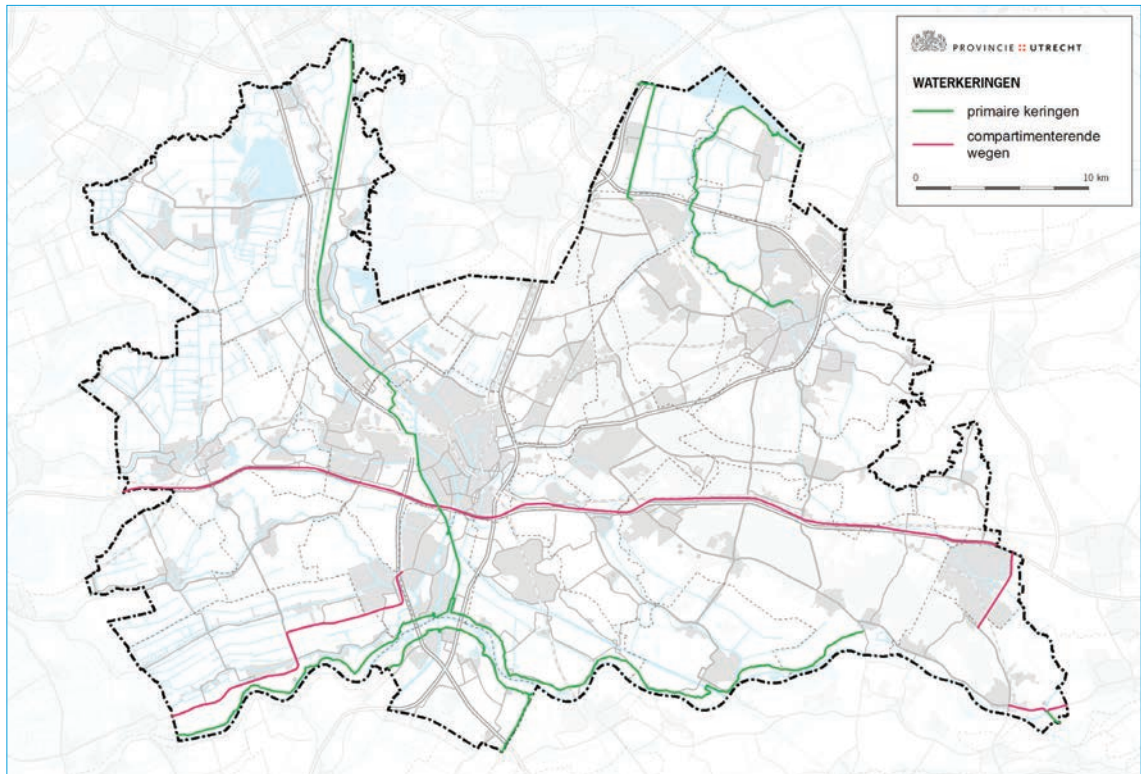
Daarbij wordt rekening gehouden met:

- de leefbaarheid en de maatschappelijke kosten bij iedere afweging die gemaakt wordt voor wel of niet verlichten;
- de wijze waarop verlicht wordt en de behoefte van de gebruikers.

BOMEN: NATUUR, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

Bomen vormen belangrijke cultuurhistorische, landschappelijke en/of ecologische elementen langs een weg. Langs de 280 kilometer weg die wij beheren bevinden zich ongeveer 47.000 bomen. Deze staan uit oogpunt van verkeersveiligheid soms op een verkeerde plaats omdat ze in uitzichthoeken en/of obstakelvrije zones staan. Vaak zijn diezelfde bomen uit het oogpunt van landschap, cultuurhistorie en natuur als (zeer) waardevol aan te merken en zouden ze dus behouden moeten blijven. Om bij het inrichten van provinciale wegen beter rekening te kunnen houden met de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de omgeving zijn er voor diverse aspecten zogenaamde 'signaleringskaarten' opgesteld. Op deze kaarten zijn belangen aangegeven waarmee rekening gehouden wordt bij de herinrichting en het onderhoud van wegen. Wanneer zich knelpunten op een provinciale weg voordoen, vormen deze kaarten een belangrijk hulpmiddel bij het zoeken naar een integrale oplossing, dan wel het afwegen van de diverse belangen wanneer een integrale oplossing niet mogelijk is. Voor de volgende aspecten zijn signaleringskaarten opgesteld:

- aantal en locatie van bomen in obstakelvrije zone;
- landschap;
- cultuurhistorische waarde van de wegen;
- cultuurhistorische zichtlijnen bij buitenplaatsen;
- oversteekbaarheid wegen voor wild.



WATERVEILIGHEID

Het grootste deel van onze provincie ligt in een overstroombaar gebied. In de provincie liggen daarom primaire en regionale keringen die belangrijk zijn voor de waterveiligheid. Diverse wegen lopen over deze primaire en regionale keringen. Als deze trajecten aangepakt worden, zullen we samenwerking zoeken met het bevoegd gezag voor de waterveiligheid om te borgen de eisen van waterveiligheid worden meegenomen en waar nodig de waterkerende werking wordt versterkt (werk met werk). Wegen kunnen ook een compartimenterende werking hebben bij overstromingen. Bij een dijkdoorbraak kunnen wegen het water (tijdelijk) keren zodat schade en slachtoffers van een overstroming beperkt kunnen worden. De Nederrijn/Lek geeft de grootste overstromingsdreiging voor de provincie Utrecht. Bij een dijkdoorbraak aan de noordkant van de Nederrijn/Lek stroomt water van zuid naar noord. Hierdoor kunnen de wegen die van oost naar west lopen een compartimenterende werking hebben. In de overstromingsscenario's is bijvoorbeeld te zien dat de A12 een belangrijke compartimenterende werking heeft. Deze werking kan nog worden versterkt door de A12 op bepaalde locaties te verhogen en door het afsluiten of afsluitbaar maken van onderdoorgangen. Oost-westwegen zuidelijk van woonwijken of bedrijventerreinen kunnen ook een positieve compartimenterende werking hebben. Oost-west-wegen noordelijk van woonwijken of bedrijventerreinen kunnen een negatieve compartimenterende werking hebben omdat het water dan juist langer en dieper in de woonwijk of het bedrijventerrein staat.

KLIMAAT

De provincie werkt samen met het Rijk, andere provincies en andere decentrale overheden aan het Integrale Nationale Energie en Klimaatplan. Het gezamenlijk geformuleerde doel van de provincies is ervoor te zorgen dat Nederland in 2050 qua mobiliteit klimaatneutraal is². In drie stappen willen de provincies, waaronder de provincie Utrecht, tot een strategie komen waarmee deze ambitie gerealiseerd kan worden. Gestart wordt met no-regret maatregelen zoals meer toepassen van ledverlichting, de afspraken voor zero-emissie OV realiseren en het toepassen van energieopwekkend wegdek als pilots hierin positief zijn.

² De provincie Utrecht heeft in de energieagenda een grotere ambitie geformuleerd.

Onderdeel van de gemaakte afspraken is de Green Deal GWW 2.0, die de provincie Utrecht in 2016 heeft ondertekend. Doel van de Green Deal is dat duurzaamheid in 2020 een integraal onderdeel is van alle projecten in de grond-, weg- en waterbouw, om daarmee de schaarste aan grondstoffen, de opwarming van de aarde en verdere klimaatverandering tegen te gaan. In de Green Deal GWW 2.0 werken opdrachtgevers en opdrachtnemers samen aan innovatieve oplossingen en een transitie naar een duurzame infrastructuur. De aanpak Duurzaam GWW wordt verankerd in de projecten en in de werkprocessen. Duurzaamheid wordt daarmee een vast onderdeel in de trajectaanpak. Naast de technische maatregelen wordt ingezet op energiezuinige mobiliteit en Smart Mobility. Het idee hierachter is dat een efficiënter verplaatsingsgedrag energie bespaart. Inzetten op het verbeteren van ketenmobiliteit is een van de speerpunten. Door het openbaar vervoer en de stimulering van het fietsgebruik goed op elkaar aan te laten sluiten, wordt deze combinatie van vervoerwijzen aantrekkelijk. Dit is een onderdeel van de algehele inzet om de deur-tot-deur-verplaatsingen efficiënter te maken. In de Energieagenda provincie Utrecht, 'Een klimaat voor energietransitie', zijn de klimaatambities geformuleerd. De hoofdambitie van de energieagenda is dat de provincie Utrecht in 2040 klimaatneutraal is. Dat betekent dat binnen de provincie Utrecht net zo veel duurzame energie wordt opgewekt als er wordt gebruikt. In de Energieagenda is geconstateerd dat de beïnvloedingsmogelijkheden voor de energiegebruiker in verkeer en vervoer beperkt zijn.

Vanuit de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht wordt in ieder geval ingezet op duurzaam openbaar vervoer. In 2028 wil de provincie Utrecht met 100% emissie loze bussen rijden. Als uitwerking van die ambitie is door de provincie het nationale Bestuursakkoord Zero Emission in 2016 ondertekend. Hierin staat de ambitie om in 2030 volledig emissievrij (bij de uitlaat) te zijn en vanaf 2025 alleen nog maar nieuwe zero-emissie bussen te laten instromen in de OV-concessies. Dit houdt voor de provincie Utrecht in dat bij de aanbesteding 2023 emissievrije bussen uitgangspunt zijn (voor nieuw aan te schaffen bussen).

Met emissievrije bussen dragen we substantieel bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied en aan de klimaatdoelstellingen. Het is echter ook onderdeel van de klantwaardering van de reiziger, omdat een deel van de reizigers verwacht dat het openbaar vervoer emissievrij is of wordt. Daarnaast is het voor reizigers in de bus en vooral bij de halte ook een daadwerkelijke verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving (luchtkwaliteit en geluid).

Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Emissievrij Openbaar Vervoer	In 2028 is het openbaar vervoer in de provincie Utrecht emissievrij.	De negatieve effecten van openbaar vervoer op de omgeving en het klimaat zo veel mogelijk beperkt worden.
Duurzaamheid als integraal onderdeel van GWW-projecten	Bij de aanbesteding van GWW-projecten worden de effecten op duurzaamheid integraal meegenomen.	Nieuwe infrastructuurprojecten daarmee een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsambities.



SMART MOBILITY

DOEL:

Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- de benutting van verschillende modaliteiten per gebied (26)
- de verhouding tussen het gebruik in de spits en daarbuiten (27)
- het efficiënt gebruik van kruispunten (28)

ESSENTIEEL ONDERDEEL:

De provincie Utrecht wil voorop lopen met de toepassing van innovaties die bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid nu en in de toekomst en werkt hierbij samen met haar partners en marktpartijen.

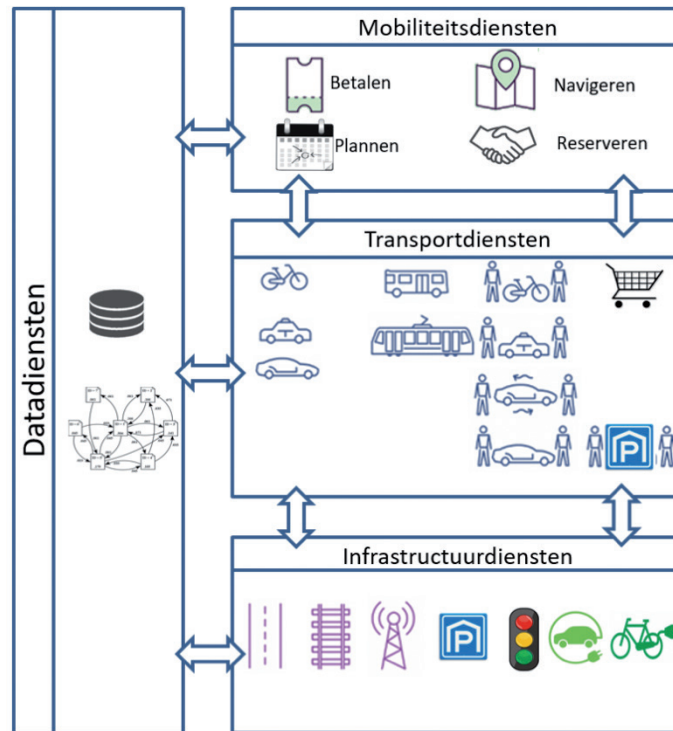
VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD

We willen vraag en aanbod beter op elkaar afstemmen. In het voorgaande deel van dit Mobiliteitsprogramma is dit uitgewerkt in onze visie op de netwerken per modaliteit. Het gebruik van deze netwerken beïnvloeden we door een combinatie van verkeersmanagement, reisinformatie, innovatieve transportdiensten en mobiliteitsmanagement. Deze komen samen in Smart Mobility.

Smart Mobility is een verzamelaar voor alle slimme ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. Het betreft ontwikkelingen in dataverwerking (big data), autonome voertuigen, automatisering in verkeers- en mobiliteitsmanagement en nieuwe mobiliteitsdiensten. Vanuit de overheid is Smart Mobility een kans om de mobiliteitsvraag en het aanbod goed op elkaar af te stemmen.

Smart Mobility wordt opgepakt door marktpartijen omdat zij hierin een verdienmodel zien. We doen dat via een open community, waarin we samenwerking en uitwisseling tussen verschillende partijen en actoren in de regio - overheden, wegbeheerders en marktpartijen (kennisinstellingen en bedrijfsleven) - smeden tot nieuwe coalities. De overheid faciliteert hierbij door samenwerking met deze partijen aan te gaan maar is daarbij geen concurrent van deze partijen. In deze samenwerking borgt de overheid de maatschappelijke opgave voor een goede bereikbaarheid binnen de grenzen van leefbaarheid en verkeersveiligheid en is zij in veel gevallen eigenaar en beheerder van infrastructuur en openbaar vervoer. Uiteindelijk betreft Smart Mobility een ontwikkelproces waarbij belangen van overheid, markt en burger in een wereld met nieuwe mogelijkheden op elkaar worden afgestemd. Binnen de gehele keten van Smart Mobility identificeren we vier gebieden (zie de afbeelding hiernaast).

Traditioneel gezien richten wij ons als overheid op infrastructuur en op transport (OV). In de toekomst zullen deze gebieden steeds meer verbonden raken en waar deze bij elkaar komen kunnen wij als overheid invloed uitoefenen en een bijdrage leveren. In de omliggende terreinen stimuleren we de ontwikkelingen in mobiliteitsmanagement en datadiensten. Dit doen we onder meer door samen te werken met werkgevers, bijvoorbeeld via de U15, en het bedrijfsleven.



OPGAVE SMART MOBILITY

De opgave van Smart Mobility is nauw verbonden met de sterk groeiende vraag naar mobiliteit en verschillende maatschappelijke ontwikkelingen zoals digitalisering. Voor deze opgave zijn landelijk de onderstaande transitiepaden geformuleerd en aan deze paden geven we de komende jaren verdere invulling:

1. Van collectieve beïnvloeding naar een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening

Een belangrijk deel van deze opgave betreft het verder in kaart brengen van de gebruikersbehoeften binnen de regio Utrecht. Elke maatschappelijke case kent daarbij zijn eigen karakteristieken. Op basis van deze kennis kan worden beoordeeld welke dienstverlening in de markt moet worden gestimuleerd om de benutting van het totale verkeer- en vervoersysteem te optimaliseren. Het uiteindelijke doel is om keuzes van de individuele reiziger maximaal te faciliteren binnen de grenzen van het collectief algemeen belang. Een belangrijk middel is burgerparticipatie in de vorm van living labs. Hierbij is het de uitdaging om ook de grote groep achter de 'early adopters' van nieuwe techniek goed in kaart te krijgen.

2. De veranderende rol van wegkantssystemen

De technische keten van Smart Mobility is langer en complexer dan de traditionele keten van verkeersmanagement. De dienstverlening aan burgers loopt via alle mogelijke communicatiekanalen. De technische invulling van deze dienstenketen wordt daarbij in steeds grotere mate door de markt uitgevoerd. Ook onze wegkantssystemen en infrastructuren spelen hierin een rol, deze basis moet goed op orde zijn. De functie van deze assets dient te worden gestroomlijnd op de achterliggende informatieketen van andere dienstverleners. De opgave in deze transitie is om met elkaar te definiëren hoe de uitwisseling van data, informatie- en managementdiensten - tussen marktpartijen en overheden, en tussen overheden onderling - eruit gaat zien.



3. Van regionaal naar landelijk dekkende reisinformatie en verkeersmanagement

Een duidelijke voorwaarde voor Smart Mobility-diensten is het creëren van voldoende afzetmarkt voor de partijen die de dienstverlening uitvoeren. Een groter bereik is ook een voorwaarde voor het acceptatieniveau van gebruikers. Het is cruciaal om zoveel mogelijk aan te haken op de ontwikkelingen die op landelijk en Europees niveau aan de orde zijn. Harmonisatie en interoperabiliteit zijn daarbij belangrijke begrippen.

4. Van alleen overheid naar een slimme mix van overheid, markt en consument

Binnen de veranderende wereld van Smart Mobility volgen innovaties elkaar in hoog tempo op. In deze context past het niet meer om producten in te kopen, maar is er een transitie nodig naar het afnemen van diensten. Dit gaat gepaard met een verdergaande uitbesteding van taken van de overheid naar de markt. Opgave is om te ontdekken in welke mate dit in de verschillende genoemde gebieden (infrastructuur-, transport-, mobiliteits- en datadiensten) van toepassing is en welke kaders er mee moeten worden gegeven. Daarnaast moet worden bekeken welke nieuwe coalities bruikbaar zijn en welke basisvoorzieningen door de provincie zelf moeten worden geleverd. Ook is er steeds vaker sprake van directe dienstverlening aan de consument en van zakelijke dienstverlening waardoor onze rol als overheid verandert. Het is van belang om kritisch te blijven kijken naar onze rol en hoe die zich door de tijd ontwikkelt.

5. Van eigendom van data naar maximale openheid van data

Het is de taak van de overheid om alle beschikbare data open te stellen voor de markt waar deze geen inbreuk maken op de privacy of een gevaar vormen voor de veiligheid. Het inwinnen van data kost geld en daarmee zijn data vaak van waarde. De veronderstelling is dat er op basis van open data betere mobiliteitsdiensten beschikbaar komen, wat ervoor zorgt dat vraag en aanbod beter zijn afgestemd en er een efficiënter reisgedrag ontstaat dat hogere maatschappelijke baten kent dan de waarde van de data. We beschouwen dit beschikbaar stellen van data als onze voornaamste rol voor het samenwerkingsverband tussen wegbeheerders in het kader van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en de Nationale Databank voor OV gegevens (NDOV).

6. Van overheidsregie naar publiek-private samenwerking en allianties

Qua organisatie is de opgave te ontdekken welke rolverdeling tussen de markt en de overheid nodig is voor de positionering van nieuwe diensten, mobiliteitsaanbod en infrastructuur. Waarschijnlijk varieert deze rol binnen de diverse gebieden (infrastructuurdiensten, transportdiensten, mobiliteitsdiensten en datadiensten). Dit alles heeft invloed op de bestaande rollen van de provincie als wegbeheerder, concessieverlener en netwerkpartner. Het vraagt ook intern om andere kennis en competenties dan die nu aanwezig zijn. Samenwerking is hiernaast nodig tussen overheid en maatschappelijke partners: maatschappelijke organisaties die de reizigersbelangen vertegenwoordigen, kennisinstituten, regionale bedrijven als werkgever en niet in de laatste plaats marktpartijen met een verdienmodel gericht op de mobiliteitsmarkt.

REALISEREN MULTIMODAAL VERKEERSMANAGEMENT

Met multimodaal verkeersmanagement zorgen we ervoor dat een gegeven vraag zo efficiënt mogelijk over de netwerken wordt afgewikkeld. In de voorgaande hoofdstukken zijn per modaliteit een netwerk, prioritering en streefwaarden opgenomen. Op basis van deze streefwaarden meten we of de doorstroming voldoet aan het gewenste niveau. Naast deze streefwaarden en de prioritering per modaliteit is ook een prioritering nodig voor waar de verschillende netwerken elkaar ontmoeten, bijvoorbeeld op een kruispunt. Deze prioritering is hieronder weergegeven.



Wij kunnen alleen uitspraken doen over de netwerken waar wij over gaan: provinciale wegen, provinciale fietspaden en het openbaar vervoer. In de Regionale Sturingsvisie komen onze netwerken samen met die van de andere wegbeheerders in de regio, gemeenten en Rijkswaterstaat, en is vastgelegd hoe we komen tot een integrale afweging. Hiertoe zijn de verschillende streefwaarden en prioriteringen samengevoegd om te komen tot een regionaal netwerk waarop gestuurd kan worden. De provincie vervult hierin een regisseursrol en werkt nauw samen met alle wegbeheerders in de regio.

Als eerste regio in Nederland hebben we een multimodale sturingsvisie ontwikkeld. Om hier effectief mee te kunnen werken moeten we naast het vaststellen van de netwerken en streefwaarden ook buiten aan de slag. Voor effectieve sturing is actuele informatie over alle modaliteiten nodig en moeten we meer taken automatiseren. Hiertoe blijven we de komende jaren met onze partners investeren in de fysieke en digitale infrastructuur die dit mogelijk maken. Dit moet leiden tot een betere bereikbaarheid voor alle modaliteiten en maakt het mogelijk om modaliteiten op een flexibele manier meer ruimte te geven. Bijvoorbeeld door het verminderen van wachttijden voor fietsers op belangrijke routes wat fietsen aantrekkelijker maakt maar ook prioriteit voor bussen wanneer deze te laat zijn.

VAN PILOT NAAR OPSCHALING

Vanwege het innovatieve en daarmee onzekere karakter van Smart Mobility zijn proefprojecten of pilots onontbeerlijk. Maar naarmate de markt zich verder ontwikkeld is het zaak om ook werk te maken van opschaling. De komende jaren zullen we projecten zien op beide vlakken. Onderwerpen waar dit op korte termijn gaat spelen zijn bijvoorbeeld Mobility as a Service (MaaS) en intelligente voertuigen (zelfrijdend). Hierbij is het van belang om in een vroeg stadium te bekijken waar deze ontwikkelingen onze taken en verantwoordelijkheden raken en welke kansen of uitdagingen dit biedt.

Mobility as a Service staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit als dienst inkoop in plaats van te investeren in transportmiddelen. Deze ontwikkeling, waarin zowel vraag als aanbod snel ontwikkelen, kan het mobiliteitslandschap sterk doen veranderen. Zaak dus om in de praktijk te ervaren en te onderzoeken wat dit betekent voor bijvoorbeeld onze taak als concessieverlener. Zowel in het stedelijk gebied waar een grote potentiële vraag is, als in het landelijk gebied waar de toegang tot mobiliteit gewaarborgd moet worden. Een andere ontwikkeling die op ons af komt is de komst van zelfrijdende en intelligente voertuigen. Als wegbeheerder is het van belang om hierop te anticiperen en in een vroeg stadium inzicht te krijgen in wat dit voor ons betekent en hoe we hierop in kunnen spelen. Dit beperkt zich niet tot de auto en het OV maar gaat zeker ook op voor de fiets. Voorbeelden zijn fietsdetectie en slimme veiligheidssystemen die fietsen aantrekkelijker maken voor grotere groepen reizigers. Hiermee kan Smart Mobility integraal bijdragen aan de doelstellingen van dit programma.

Actielijn	Omschrijving	Draagt bij omdat ...
Van pilot naar opschaling	Pilots en opschaling rondom Mobility as a Service en andere ontwikkelingen binnen Smart Mobility als intelligente vervoermiddelen en decentraal openbaar vervoer.	Het de groei naar een volwassen markt helpt en inzicht geeft in de invloed van Smart Mobility op de activiteiten van de provincie.
Realiseren multimodaal verkeersmanagement	Ontwikkeling en implementatie van (ITS)-systemen die multimodale sturing mogelijk maken en het invullen van onze regierol in de regio.	de doorstroming (vermindering oponthoud) voor auto, fiets en openbaar vervoer verbetert en de capaciteit van kruispunten en aansluitingen vergoot wordt.
(Open) Data op orde	Zorgen dat alle data die wij kunnen delen beschikbaar en toegankelijk zijn, en dat onze data en die van regionale partners actueel en kwalitatief goed zijn.	De beschikbaarheid en kwaliteit van data een belangrijke voorwaarde is voor veel toepassingen van Smart Mobility.



FINANCIËN

De uitgangspunten voor de financiën van dit programma zijn: inzichtelijk, flexibel en verbonden aan de inhoud. Dit realiseren we door een combinatie van de volgende producten:

- Programmabegroting, deze wordt onderdeel van de provinciale programmabegroting.
- Indicatoren, deze zijn te koppelen aan de begroting en worden ook onderdeel van de provinciale programmabegroting.
- Meerjarig Investerings Plan (MIP), een overzicht van alle investeringen inclusief een overzicht van verkenningen en bijdragen (subsidies).
- Nota Kapitaalgoederen, een overzicht van alle assets, (vaar)wegen, OV infrastructuur en materieel, en de daaruit te verwachten lasten voor beheer en onderhoud.
- Meerjarig Onderhoud Plan (MOP), de specifieke verdeling en inzet van de middelen voor beheer en onderhoud.

Er is een begroting voor de looptijd van dit programma opgesteld met een doorkijk naar 2028 de duur van de mobiliteitsvisie (zie verderop in dit hoofdstuk). Deze begroting is ingedeeld naar de inhoudelijke onderdelen en wordt op totaalniveau opgenomen in de provinciale programmabegroting. De indicatoren (zie hoofdstuk 12) zijn ook opgesteld per onderdeel en daarmee te koppelen aan de begroting en de doelenboom in de provinciale programmabegroting. Samen met het meerjarig overzicht van de investeringen (MIP) en het onderhoud (MOP), die ook onderdeel worden van de begroting van de provincie, geeft dit gedetailleerd inzicht in de besteding van provinciale middelen aan mobiliteit.

De indeling van de begroting is mede veranderd door twee nieuwe werkwijzen die worden toegepast:

1. Het activeren van investeringen en daarmee het opstellen van een meerjarig investeringsplan (MIP) zoals vastgelegd in de nota Investeren, waarden en exploiteren. Investerings van maatschappelijk nut worden niet langer direct geheel afgeschreven maar over de volledige levensduur. In plaats van het investeringsbedrag eenmalig volledig te dekken worden de kapitaallasten over de levensduur berekend en ten laste van het programma gebracht.
2. Het inzicht in assets, in de Nota Kapitaalgoederen, en de vorming op basis daarvan van een meerjarig onderhoudsplan (MOP) voor alle kapitaalgoederen van mobiliteit. Door de invoering van assetmanagement is er beter inzicht ontstaan in de beheer- en onderhoudskosten van onze infrastructuur. Tevens zijn er afspraken gemaakt over het onderhoudsniveau en hoe om te gaan met toevoegingen aan het areaal van de provincie.

In de begroting van dit programma komen acht categorieën lasten voor die wij als provincie hebben en worden de investeringen vermeld:

- **Investeringen (MIP):** Infrastructurele investeringen die we vervolgens zelf in beheer krijgen. Deze vormen geen onderdeel van de kosten vanwege het activeren maar worden wel per jaar inzichtelijk gemaakt. Dit om te laten zien waar de kapitaallasten vandaan komen of wanneer er aanvullende investeringsruimte nodig is.
- **Kapitaallasten:** Dit zijn de kosten voor de afschrijving van gedane en besloten geplande (vervangings) investeringen. Doordat deze methodiek recent is ingevoerd, stijgen de kapitaallasten de komende jaren. Maar op termijn bereiken ze een stabiel niveau.
- **Investeringsruimte:** De ruimte die beschikbaar is om de kapitaallasten te dekken, dit is een vast bedrag waar de kapitaallasten vanaf getrokken worden. Samen vormen ze dus een stabiel bedrag.
- **Beheer (MOP):** De kosten van het beheer en onderhoud van eigen areaal en assets, op basis van de Nota Kapitaalgoederen. Dit is een stabiel bedrag wat via een voorziening wordt besteed die mag fluctueren naar reële inzet
- **Exploitatie concessie:** De netto kosten van de concessies voor het openbaar vervoer, dus onze bijdrage exclusief de bijdrage van de reizigers.
- **Exploitatie regiotaxi:** De bruto kosten van het doelgroepenvervoer, de bijdragen van de gemeenten hieraan zijn namelijk meegenomen in de baten.
- **Bijdragen:** Bijdragen of subsidies aan andere overheden of derden. Bijvoorbeeld bijdragen aan gemeenten om de verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen te verbeteren of fietspaden aan te leggen.
- **Beleidsuitvoering:** Uitvoering of inkoop die niet leidt tot infrastructuur in eigen beheer of bijdragen aan derden. Bijvoorbeeld de inkoop van educatie voor verkeersveiligheid.
- **Vaste lasten:** Vaste kosten zoals personeelslasten, kosten van verkenningen (studiefase) en monitoring en evaluatie. Onderdeel van deze lasten zijn ook middelen voor het bijdragen aan programma's van de rijksoverheid zoals VERDER of MIRT.

Ten opzichte van het voorgaande programma zijn er een aantal wijzigingen in de begroting:

- **Kapitaallasten:** deze worden veroorzaakt door het activeren van de investeringen.
- **Onderhoudskosten:** deze stonden voorheen niet in de begroting van het programma maar wel in de provinciale begroting. Om een zo compleet mogelijk beeld te geven zijn ze nu wel opgenomen en aangepast op basis van de Nota Kapitaalgoederen.
- **Intensivering verkeersveiligheid:** we hebben aanvullend budget gereserveerd voor bijdragen aan gemeenten om hen te helpen verkeersveiligheidsknelpunten op te lossen.
- **Verwerking en intensivering actieplan fiets:** het eerder vastgestelde actieplan fiets is verwerkt in deze begroting en er wordt aanvullend budget beschikbaar gesteld voor de duur van dit programma.
- **Inzet op Smart Mobility:** om in te spelen op de kansen die Smart Mobility biedt zijn de komende jaren middelen gereserveerd.
- **Reserveringen VERDER en MIRT:** dit was voorheen als een totaalbedrag opgenomen maar is nu onderdeel van de vaste last 'aandeel regionale programma's'.
- **Baten en lasten BRU:** na de vaststelling van dit programma en de daaropvolgende provinciale begroting is er geen onderscheid meer tussen de baten en lasten van voormalig BRU en de provincie, maar zijn deze integraal onderdeel van de begroting. Wel worden deze tot en met 2019 ook separaat weergegeven in de begroting.

De baten bestaan uit;

- de **Brede Doelen Uitkering** (BDU, die onderdeel is van het provinciefonds maar specifiek bestemd is voor mobiliteit),
- de **algemene middelen** en aanvullend daaruit **dekking voor VERDER en MIRT** zoals in de coalitieakkoorden afgesproken,
- de **baten mobiliteit** die we ontvangen van derden, deze categorie bestaat vooral uit verhuur van materieel zoals de trams en bijdragen van gemeenten voor de regiotaxi.
- Tot slot onttrekken we jaarlijks uit de **bestemmingsreserve voor de Uithoflijn** omdat de kapitaallasten van die investering ook binnen dit programma vallen.

We ontvangen ook incidentele baten, ten behoeve van incidentele lasten; die zijn niet opgenomen in deze tabel maar worden apart opgenomen in de provinciale begroting. Voorbeelden van incidentele baten en lasten zijn programma's van het Rijk zoals Beter Benutten. 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.

Het saldo van baten en lasten, zie daarvoor de tweede tabel, is voor de periode tot 2023 negatief maar het bedrag is dermate klein dat dit mogelijk met het rekeningresultaat van het betreffende jaar opgevangen kan worden. Is dit niet het geval dan kan het tekort in eerste instantie vanuit de reserve mobiliteit opgevangen worden. Voor de periode na 2023 zien we een positief resultaat. Dit wordt veroorzaakt doordat er dan geen storting in de reserve voor de Uithoflijn meer gedaan wordt. Op de lange termijn ontstaat er zo weer ruimte voor aanvullende investeringen of intensiveringen. De financiën worden lopende de uitvoering van het programma geactualiseerd in de provinciale programmabegroting waarbij de in dit programma opgenomen tabellen de basis vormen. Begin 2019 wordt het lopende mobiliteitsprogramma afgesloten met de jaarrekening 2018 en het resultaat ten laste of ten goede gebracht aan de reserve mobiliteit. Hetzelfde gebeurt begin 2020 met de voormalige BRU begroting.



LASTEN (x1000)	2019	2020
<i>Investeringsruimte provinciale wegen (MIP)</i>	12.645	6.235
Kapitaallasten investeringen wegen (incl. fiets, smart mobility en veiligheid)	1.139	1.652
Investeringsruimte wegen (incl. fiets, smart mobility en veiligheid)	8.861	8.348
Beheer wegen (MOP) (incl. fiets, smart mobility en veiligheid)	18.400	18.400
Totaal provinciale wegen	28.400	28.400
<i>Investeringsruimte openbaar vervoer (MIP)</i>	119.297	88.936
Kapitaallasten investeringen openbaar vervoer	9.746	21.147
Investeringsruimte openbaar vervoer	15.254	3.853
Storting reserve Uithoflijn	6.400	6.400
Beheer openbaar vervoer (MOP)	17.300	17.300
Exploitatie concessies (netto)	79.000	79.000
Exploitatie regiotaxi (bruto)	17.400	17.400
Bijdragen openbaar vervoer	2.500	2.500
Totaal openbaar vervoer	147.600	147.600
Bijdragen knooppunten	2.500	2.500
Beleidsuitvoering knooppunten	425	425
Totaal knooppunten	2.925	2.925
<i>Investeringsruimte fiets (MIP)</i>	4.400	4.400
Bijdragen fiets	8.000	8.000
Beleidsuitvoering fiets	1.250	1.250
Totaal fiets	9.250	9.250
<i>Investeringsruimte verkeersveiligheid (MIP)</i>	4.210	4.210
Bijdragen verkeersveiligheid	2.000	2.000
Beleidsuitvoering verkeersveiligheid	1.250	1.250
Totaal verkeersveiligheid	3.250	3.250
Beleidsuitvoering Goederenvervoer	550	650
Totaal goederenvervoer	550	650
Beleidsuitvoering Kwaliteit Leefomgeving	1.900	1.900
Totaal kwaliteit leefomgeving	1.900	1.900
<i>Investeringsruimte smart mobility (MIP)</i>	1.000	1.000
Beleidsuitvoering smart mobility	2.000	2.000
Totaal smart mobility	2.000	2.000
Verkenningen (studiefase)	3.000	3.000
Aandeel regionale programma's (VERDER en MIRT)	10.500	10.500
Apparaatskosten (vaste formatie)	15.000	15.000
Monitoring en evaluatie	300	300
Totaal vaste lasten	28.800	28.800
TOTAAL LASTEN	224.675	224.775

2021	2022	2023	Totaal programma	2024-2028	Totaal plan
6.428	8.925	3.925	38.158	19.625	57.783
2.072	2.286	2.584	9.733	13.251	22.984
7.928	7.714	7.416	40.267	36.749	77.016
18.400	18.400	18.400	92.000	92.000	184.000
28.400	28.400	28.400	142.000	142.000	284.000
0	0	0	208.233	0	208.233
22.421	22.421	22.421	98.156	79.253	177.409
2.579	2.579	2.579	26.844	45.747	72.591
6.400	6.400	6.400	32.000	0	32.000
17.300	17.300	17.300	86.500	86.500	173.000
79.000	79.000	79.000	395.000	395.000	790.000
17.400	17.400	17.400	87.000	87.000	174.000
2.500	2.500	2.500	12.500	12.500	25.000
147.600	147.600	147.600	738.000	706.000	1.444.000
2.500	2.500	2.500	12.500	12.500	25.000
425	425	425	2.125	2.125	4.250
2.925	2.925	2.925	14.625	14.625	29.250
4.400	4.400	4.400	22.000	22.000	44.000
8.000	8.000	8.000	40.000	40.000	80.000
1.250	1.250	1.250	6.250	6.250	12.500
9.250	9.250	9.250	46.250	46.250	92.500
4.210	4.210	4.210	21.050	21.050	42.100
2.000	2.000	2.000	10.000	10.000	20.000
1.250	1.250	1.250	6.250	6.250	12.500
3.250	3.250	3.250	16.250	16.250	32.500
550	550	550	2.850	2.850	5.700
550	550	550	2.850	2.850	5.700
1.900	1.900	1.900	9.500	9.500	19.000
1.900	1.900	1.900	9.500	9.500	19.000
1.000	1.000	1.000	5.000	5.000	10.000
2.000	2.000	2.000	10.000	10.000	20.000
2.000	2.000	2.000	10.000	10.000	20.000
3.000	3.000	3.000	15.000	15.000	30.000
10.500	10.500	10.500	52.500	52.500	105.000
15.000	15.000	15.000	75.000	75.000	150.000
300	300	300	1.500	1.500	3.000
28.800	28.800	28.800	144.000	144.000	288.000
224.675	224.675	224.675	1.123.475	1.091.475	2.214.950

	2019	2020	
BATEN (x1000)			
Brede Doelen Uitkering (BDU)	136.848	136.655	
Algemene middelen	50.000	50.000	
Dekking OV Mirt en VERDER	8.500	8.500	
Baten mobiliteit	20.320	20.320	
Onttrekking reserve kapitaallasten Uithoflijn	0	9.200	
Totaal baten	215.668	224.675	
LASTEN (x1000)			
<i>Investeringsruimte</i>	<i>141.552</i>	<i>104.781</i>	
Investeringsruimte	24.115	12.201	
Kapitaallasten investeringen	10.885	22.799	
Storting reserve Uithoflijn	6.400	6.400	
Beheer	35.700	35.700	
Exploitatie	96.400	96.400	
Bijdragen	15.000	15.000	
Beleidsuitvoering	7.375	7.475	
Vaste lasten	28.800	28.800	
Totaal lasten	224.675	224.775	
SALDO	-9.007	-100	



2021	2022	2023	Totaal programma	2024-2028	Totaal plan
135.204	135.204	135.204	679.115	676.020	1.355.135
50.000	50.000	50.000	250.000	250.000	500.000
8.500	8.500	8.500	42.500	42.500	85.000
20.320	20.320	20.320	101.600	101.600	203.200
9.200	9.200	9.200	36.800	46.000	82.800
223.224	223.224	223.224	1.110.015	1.116.120	2.226.135
16.038	18.535	13.535	294.441	294.441	588.882
10.507	10.293	9.995	67.111	82.496	149.607
24.493	24.707	25.005	107.889	92.504	200.393
6.400	6.400	6.400	32.000	0	32.000
35.700	35.700	35.700	178.500	178.500	357.000
96.400	96.400	96.400	482.000	482.000	964.000
15.000	15.000	15.000	75.000	75.000	150.000
7.375	7.375	7.375	36.975	36.975	73.950
28.800	28.800	28.800	144.000	144.000	288.000
224.675	224.675	224.675	1.123.475	1.091.475	2.214.950
-1.451	-1.451	-1.451	-13.460	24.645	11.185





MONITORING EN EVALUATIE

Met monitoring en evaluatie worden de effecten en prestaties van ons mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt. Met andere woorden: bereiken we de effecten die we willen bereiken? En passen onze inspanningen en rollen nog bij de vraagstukken? Monitoring en evaluatie bieden ons het inzicht om te kunnen beoordelen of het nodig is om ons beleid bij te sturen. Het is een instrument dat antwoord geeft op twee deelvragen:

- Monitoring: hoe staan we ervoor?
- Evaluatie: hebben we bereikt wat we ons hadden voorgenomen en in welke mate hebben onze interventies daaraan bijgedragen?

MONITORING: BELEIDSINDICATOREN EN STREEFWAARDEN

Met monitoring verzamelen we periodiek relevante informatie over de uitvoering van het Mobiliteitsprogramma. Deze informatie is nodig om te beoordelen hoe ons Mobiliteitsprogramma ervoor staat en of er aanleiding is voor bijsturing van onze interventies. De doelstellingen van de verschillende thema's in dit Mobiliteitsprogramma zijn hiervoor vertaald naar een set van 28 beleidsindicatoren (zie verderop in dit hoofdstuk). Een indicator is dus de meetbare waarde die kan worden gezien als een afgeleide, vertaling of benadering van de doelstelling. Voor iedere indicator is een streefwaarde bepaald waarmee gekwantificeerd wordt wanneer een doel bereikt is, zodat inzicht ontstaat in de mate waarin onze doelstellingen worden behaald. In het monitoringsplan is uitgewerkt hoe de beleidsindicatoren worden gemeten, welke data daarvoor worden verzameld en met welke frequentie dit gebeurt. De monitoring van onze beleidsindicatoren is een integraal onderdeel van de jaarlijkse begroting en jaarrekening. Om de streefwaarden te kunnen duiden zijn ze waar mogelijk voorzien van een referentiewaarde, deze geeft aan waar wij nu staan.

Om veranderingen in de beleidsindicatoren beter te kunnen duiden, wordt bij de uitvoering van het Mobiliteitsprogramma ook gewerkt met operationele indicatoren. Het geheel van deze operationele indicatoren geeft een scherper beeld van de omvang van opgaven, de aanzet tot maatregelen en de effectiviteit daarvan. Zo wordt er binnen het programma verkeersveiligheid gewerkt met risico-indicatoren om verkeersonveilige situaties op te sporen en kijken we bij het programma doorstroming ook naar kwaliteitsindicatoren van onze verkeerslichten om de doorstroming op kruispunten te optimaliseren. De operationele indicatoren worden gebruikt als sturingsinformatie binnen de uitvoering van programma's en projecten.

EVALUATIE: DUIDEN VAN ONZE INTERVENTIES

Het monitoringsplan levert belangrijke informatie over de uitvoering, prestaties en effecten van het Mobiliteitsprogramma. De informatie is input voor beleidsevaluaties, waarin nader onderzocht wordt of de programma's en projecten hebben bijgedragen aan het behalen van de gestelde doelen. Behalen we onze streefwaarden? Waarom was ons programma wel of niet effectief? En sluiten onze interventies aan bij de maatschappelijke vraagstukken? De antwoorden op deze evaluatievragen gebruiken we vervolgens om het beleid wanneer nodig bij te stellen, voort te zetten of te beëindigen dan wel bij de totstandkoming van nieuw beleid. De evaluatie van ons Mobiliteitsprogramma is dus niet alleen bedoeld om onze interventies te verantwoorden, maar juist ook om ervan te leren.

Bij het monitoren en evalueren van de effecten van ons Mobiliteitsprogramma moeten ook maatschappelijke effecten, waar de provincie geen directe invloed op heeft, in acht worden genomen. Vaak is dit een mix van ontwikkelingen in bijvoorbeeld de economisch groei, het (verplaatsing)gedrag van reizigers of toepassing van nieuwe technologieën. Het leggen van een relatie tussen genomen maatregelen en het bereikte resultaat moet daarom altijd in een bredere context worden geduid. Veranderde inzichten en de behoefte aan nieuwe beleidsinformatie kunnen ertoe leiden dat streefwaarden en indicatoren worden aangepast.



INDICATOREN

Hoofdstuk	Doelstelling	Nr	Indicator
Provinciale wegen	In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer, onderhoud en herinrichting van wegen voor een trajectgewijze aanpak kiezen.	1	Onderhoudstoestand van de weg
		2	Beschikbaarheid van de weg
Provinciale wegen	Het totaal aantal voertuigverliesuren op het provinciale wegennet neemt af.	3	Aantal voertuigverliesuren
		4	Gemiddelde reistijd in spits
		5	Betrouwbare reistijden tijdens de spits
		6	Bereikbaarheidsindicator auto met economische kerngebieden als bestemming
Openbaar vervoer	Meer OV-reizigers zijn tevreden.	7	Gemiddelde reizigerswaardering
Openbaar vervoer	Het openbaar vervoer is efficiënt ingericht.	8	Kostendekkingsgraad
		9	Robuuste rij- en spreidingstijden
		10	Bereikbaarheidsindicator OV met economische kerngebieden als bestemming
Knooppunten	Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden, is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen.	11	Beschikbaarheid en kwaliteit voorzieningen
		12	Gemiddelde bezettingsgraad knooppunt
Fiets	In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets.	13	Directheid
		14	Vlotte doorstroming bij VRI's
		15	Aandeel kilometers van regionaal fietsnetwerk dat in orde is op gebied van breedte, verharding en doorstroming
		16	Percentage van het aandeel woon-werkverplaatsingen dat met de fiets gemaakt wordt
		17	Bereikbaarheidsindicator fiets met economische kerngebieden als bestemming
Verkeersveiligheid	Minder is beter: tussen 2015 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.	18	Aantal verkeersdoden in de provincie
		19	Aantal ernstige verkeersgewonden in de provincie
Goederenvervoer	Het kwaliteitsnet goederenvervoer is in 2028 op orde: logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers.	20	Bereikbaarheidsindicator vrachtverkeer met economische kerngebieden als bestemming
Goederenvervoer	Het in stand houden van het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties. Ruimte bieden voor capaciteitsuitbreiding indien er een door het bedrijfsleven gedragen business case is.	21	Capaciteit overslaglocaties
Kwaliteit van de leefomgeving	Wij streven ernaar negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om deze negatieve effecten te minimaliseren. Dit doen we vanuit een integrale aanpak; door in een vroeg stadium de bodem-, water- en milieu-basiskwaliteiten en de cultuurhistorie mee te nemen in het afwegingsproces.	22	Geluidsbelasting
		23	Luchtkwaliteit
		24	Uitstoot CO ₂ in de provincie Utrecht door verkeer en vervoer
		25	Aandeel emissieloze ov-km's
Smart Mobility	Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten.	26	De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van alle modaliteiten op (vaste) trajecten van/naar economische kerngebieden
		27	De verhouding tussen het gebruik in dal- en spitsuren van alle modaliteiten op (vaste) trajecten van/naar economische kerngebieden
		28	Betere benutting kruispunten en aansluitingen

	Streefwaarde	Referentiewaarde
	95% van de provinciale wegen voldoet minimaal aan kwaliteitsniveau B. 100% van de provinciale kunstwerken voldoet tenminste aan	In 2017 voldeet 93% aan kwaliteitsniveau B en in 2015 voldeed 100% van de kunstwerken aan conditieniveau 3
	De wegen van de provincie zijn gedurende het jaar 99% beschikbaar voor het verkeer	In 2017 was de beschikbaarheid 99%
	Het aantal voertuigverliesuren neemt af.	Index = 100 (2017)
	Reistijd in de spits is maximaal 2x de reistijd buiten de spits	Nog geen waarde
	In 95% van de ritten is de maximale extra reistijd niet hoger dan 20% van de normale reistijd	Uit proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 29% is
	De bereikbaarheidsindicator naar economische kerngebieden is minimaal 50 km/uur	Uit modelmatige proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 49,8 km/uur is. Voor de zwaarste relaties is dit op basis van gemeten waarden 59,7 km/uur
	Waarding van tenminste 7,5	In 2017 was de gemiddelde waardering een 7,5
	De kostendekkingsgraad voor de streekconcessie is 50% en 64% voor de stadsconcessie	De kostendekkingsgraad in 2016 voor de streekconcessie was 47,9% en voor de stadsconcessie 67,0%
	Bij tenminste 50% van de ritten is de rijtijd niet langer dan driekwart van de ongehinderde reistijd. De langzaamste rijtijden wijken maximaal 60% af van de snelste rijtijden.	Nog geen waarde Uit proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 67,0% is
	De bereikbaarheidsindicator naar economische kerngebieden is minimaal 30 km/h	Uit modelmatige proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 26,5 km/uur is. Voor de zwaarste relaties is dit op basis van gemeten waarden 18,1 km/uur
	De streefwaarde wordt bepaald op basis van het aantal reismogelijkheden van en naar knooppunten	Nog geen waarde
	De streefwaarde wordt bepaald op basis van de mate waarin vraag en aanbod van knooppuntvoorzieningen op elkaar aansluiten	Nog geen waarde
	De reisafstand tov de hemelsbrede afstand van en naar belangrijke school en werklocaties is maximaal 1,20	De omrijdfactor is op dit moment 1,26
	De streefwaarde voor de gemiddelde wachttijd bij VRI's is voor snelfietsroutes 30 seconden, voor hoofd fietsroutes 60 seconden en voor overige fietsroutes 120 seconden.	Nog geen waarde
	In 2028 is 90% van het regionaal fietsnetwerk in orde op het gebied van breedte, verharding en doorstroming	Nog geen waarde
	In 2028 vind 53% van het aantal woon-werkverplaatsingen plaats met de fiets	In 2016 was het aandeel fiets 26,1%
	De bereikbaarheidsindicator naar economische kerngebieden is minimaal 15 km/h	Uit proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 11,6 km/uur is.
	Dalende lijn in aantal verkeersdoden	In 2016 was het aantal geregistreerde verkeersdoden in BRON 37
	Dalende lijn in het aantal ernstige verkeersgewonden	In 2016 was het aantal geregistreerde ernstige verkeersgewonden in BRON 1269
	De bereikbaarheidsindicator naar economische kerngebieden is minimaal 50 km/h	Uit modelmatige proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 50,1 km/uur is. Voor de zwaarste relaties is dit op basis van gemeten waarden 59,7 km/uur
	De beschikbare capaciteit van overslaglocaties neemt toe	In 2017 was de beschikbare capaciteit van de overslaglocaties 745,1 ha
	Alle woningen langs provinciale wegen voldoen aan de geldende geluidsnorm	Nog geen waarde
	De mate waarin de luchtkwaliteit voldoet aan de normen van de WHO	In 2016 werd aan de norm van stikstofdioxide voldaan. Aan de norm van fijnstof werd niet voldaan.
	Dalende lijn in CO ₂ -uitstoot	In 2016 was de CO ₂ -uitstoot in de provincie Utrecht door verkeer en vervoer 3.166.183 ton.
	100% uitstootvrij in 2028	In 2018 is 10,3% van alle ritten uitstootvrij
	De streefwaarden wordt bepaald op basis van de optimale intensiteit/capaciteit-verhouding per modaliteit	Nog geen waarde
	De streefwaarde wordt bepaald op basis van het aantal reizigers in de spits versus het aantal reizigers tijdens de dalperiode	Nog geen waarde
	Het aantal verwerkte voertuigen op kruispunten en aansluitingen neemt toe bij een gelijkblijvende inrichting	Nog geen waarde

BEGRIPPENLIJST

BDU	Brede Doeluitkering
BRON	Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland
BRU	Bestuur Regio Utrecht
BWM-beleid	Bodem-, Water- en Milieubeleid
dB	Decibel
EU	Europese Unie
GS	Gedeputeerde Staten
GWW	Grond-, weg- en waterbouw
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
ITS	Intelligente transportsystemen
KGPU	Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht
LZV	Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties
Lden	Level day-evening-night. Een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken.
MER	Milieu-effectrapportage
MIP	Meerjarig Investeringsprogramma
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MOP	Meerjarig Onderhoudsprogramma
MaaS	Mobility as a Service / Mobiliteit als een Service
NDOV	Nationale Data(bank) Openbaar Vervoer
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NNN	Natuur Netwerk Nederland
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Park and Ride. Een parkeervoorziening bij een halte of station die bedoeld is voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen.
PRS	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
USP	Utrecht Science Park

