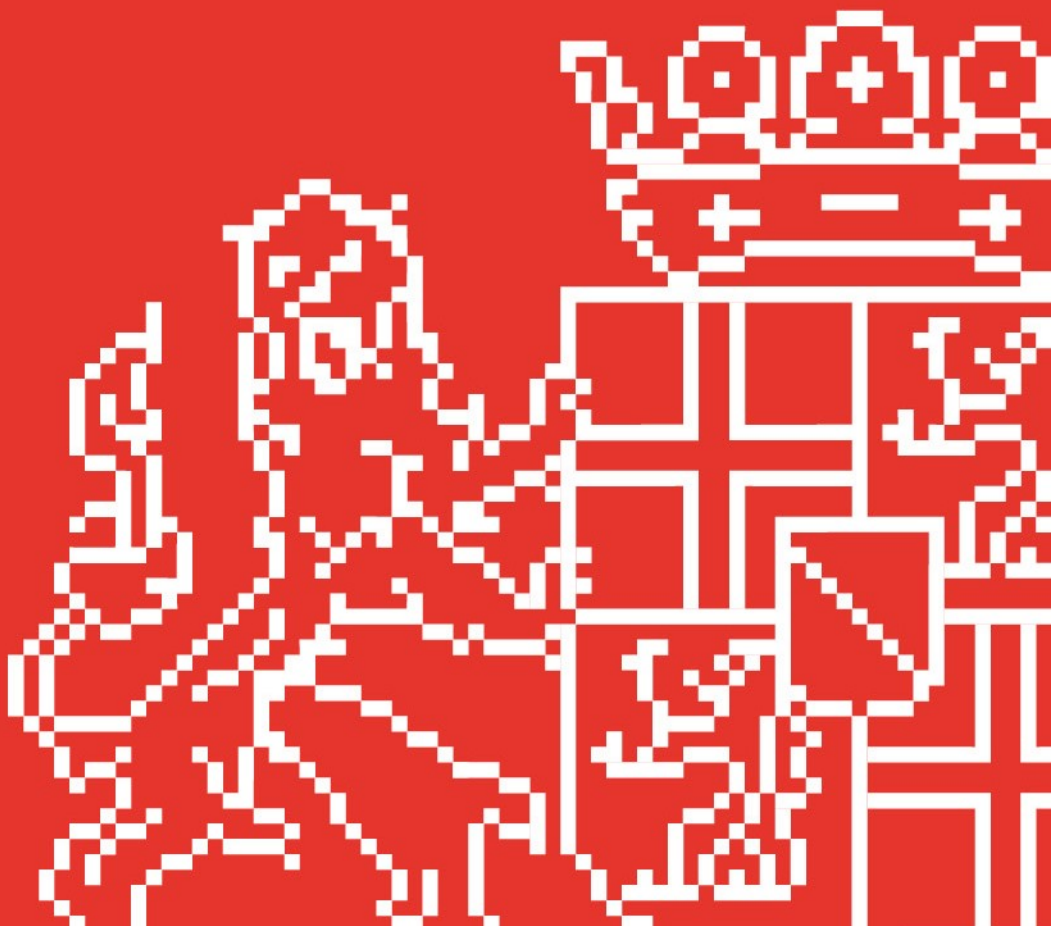




**NOTA VAN BEANTWOORDING  
MOBILITEITSPROGRAMMA 2019-2023**

Publicatiedatum 5 juni 2018  
Status Definitief  
Referentienummer 81CF5704





## Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Reacties en antwoorden.....	3
2.1.	Algemeen .....	3
2.2.	Provinciale wegen .....	4
2.3.	Openbaar Vervoer.....	4
2.4.	Knooppunten .....	6
2.5.	Fiets.....	6
2.6.	Verkeersveiligheid .....	7
2.7.	Goederenvervoer .....	7
2.8.	Kwaliteit van de leefomgeving .....	7
2.9.	Smart Mobility.....	8
2.10.	Financiën.....	8
2.11.	Monitoring en Evaluatie .....	8
3.	Wijzigingen.....	9
3.1.	Algemeen .....	10
3.2.	Provinciale wegen .....	10
3.3.	Openbaar vervoer .....	11
3.4.	Knooppunten .....	11
3.5.	Fiets.....	11
3.6.	Verkeersveiligheid .....	12
3.7.	Goederenvervoer .....	12
3.8.	Kwaliteit van de leefomgeving .....	12
3.9.	Smart Mobility.....	13
3.10.	Vaste lasten en totalen .....	13
	Bijlagen .....	14

## 1. Inleiding

Voor u ligt de nota van beantwoording voor de update van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. In het kader van de update zijn stakeholders in een schriftelijke ronde gevraagd commentaar te geven. De partijen die een reactie hebben ingestuurd zijn: Rijkswaterstaat, de gemeenten De Ronde Venen, Bunschoten, Soest, Leusden, de U10 gemeenten, Regio Amersfoort, ROCOV en de Fietsersbond/Utrechts Fiets Overleg (UFO)

De opmerkingen van de stakeholders zijn, voor zover van toepassing verwerkt in de update van het mobiliteitsprogramma 2019-2023. In deze nota van beantwoording zijn de vragen en antwoorden per onderwerp gebundeld en geanonimiseerd. De verschillende stakeholders krijgen ook individueel een antwoord op hun vragen en opmerkingen. Tot slot lichten we de wijzigingen in de definitieve versie toe.

## 2. Reacties en antwoorden

### 2.1. Algemeen

#### **Vragen op detailniveau**

Naar aanleiding van de consultatieronde zijn door partijen vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over onderwerpen die door het detailniveau buiten het kader van het Mobiliteitsprogramma vallen en dus ook buiten het kader van deze nota van beantwoording. Alle partijen die gereageerd hebben krijgen individueel antwoord op de door hen gestelde vragen.

#### **Vragen over het opgenomen kaart materiaal**

Een aantal partijen heeft opmerkingen gemaakt over het kaartmateriaal dat opgenomen is in het mobiliteitsprogramma. Alle opmerkingen over de kaarten zijn verwerkt in de kaarten in het definitieve plan. Een aantal suggesties kan nog niet verwerkt worden omdat dit nadere studie of uitwerking vraagt. Deze worden verwerkt bij de uitwerking van de onderwerpen in de verschillende uitvoeringsprogramma's die na vaststelling van het mobiliteits programma worden gemaakt. Specifieke vragen over kaart materiaal zijn ook individueel beantwoord.

#### **Urgentie**

Het gevoel van gemis aan urgentie van de mobiliteitsopgaven in de stadregio, ook in relatie tot U Ned zijn aangescherpt in het mobiliteitsprogramma. Nadere uitwerking hiervan volgt in de uitvoeringsprogramma's en in verdere uitwerking van de U Ned opgaven.

#### **Proces**

Een aantal opmerkingen zijn gemaakt over het doorlopen proces. Met alle gemeenten in de provincie Utrecht zijn, in aanloop naar het eerste concept individueel ambtelijke gesprekken gevoerd. Daarnaast zijn alle wethouders uitgenodigd voor een bijeenkomst over het eerste concept mobiliteitsplan (november 2017). De bijeenkomst met bestuurders was medio juni 2017 in een save the date aangekondigd. Wij zijn van mening dat dit een voldoende tijdige aankondiging is voor een bijeenkomst in het najaar van 2017

Tijdens de consultatieronden zijn opmerkingen gemaakt en suggesties aangedragen door verschillende partijen en op verschillende momenten. Een deel van de opmerkingen is nu verwerkt in het Mobiliteitsprogramma. Dit betreft de algemene opmerkingen. Een deel van de opmerkingen is te gedetailleerd voor verwerking in het mobiliteitsprogramma en zal meegenomen worden in de uitwerking van de verschillende uitvoeringsprogramma's. Het betreft uitwerking van bijvoorbeeld het doorontwikkelen van het regionale fietsnetwerk, het prioriteren van knooppunten en het invullen van de systeemsporang mobiliteit met een schaalsporang OV.

#### **Omgevingsvisie**

Gelijktijdig met de aanpassing van het mobiliteitsprogramma is de introductie van de omgevingswet –en visie gestart. De mobiliteitsvisie wordt, te zijner tijd, vervangen door de omgevingsvisie.

Het proces met betrekking tot de omgevingswet heeft vertraging opgelopen. De visie wordt om die reden op dit moment niet aangepast.

## 2.2. Provinciale wegen

### Snelheden

- **Door verschillende stakeholders is aandacht gevraagd voor snelheidsregimes op provinciale wegen.**

Bij de uitwerking van het onderdeel provinciale wegen in een uitvoeringsprogramma zal hier nadrukkelijk aandacht aan worden besteed.

## 2.3. Openbaar Vervoer.

### Algemeen OV

- **Gevraagd is hoe beleidsindicatoren als het gaat bedieningsperiodes, loopafstanden tot haltes en toegankelijkheid overeind blijven in het programma.**

Aspecten als bedieningsperiodes, loopafstanden tot haltes en toegankelijkheid zullen worden uitgewerkt in een Uitvoeringsprogramma OV als uitwerking van het Mobiliteitsplan. Dan wordt ook concreter hoe dit bijdraagt aan de algemene doelen van “meer tevreden reizigers” en “kosteneffectief OV”. Het uitvoeringsprogramma zal ook aangeven hoe het lijnennet zich binnen de huidige concessies zal kunnen ontwikkelen en wat de insteek voor de nieuwe concessie(s) per 2023 zal zijn.

Bij het opstellen van een uitvoeringsprogramma OV, knooppunten of andere beleidsstukken zullen maatschappelijke ontwikkelingen en onderwerpen meegenomen worden bij het (deel)onderwerp. De genoemde onderwerpen zijn verschillend van aard en zullen waarschijnlijk op verschillende momenten en in verschillende documenten (besluiten, programma's, lobby) terugkomen.

### Doelgroepenvervoer

- **Gevraagd is naar het proces met betrekking tot het doelgroepenvervoer**

Op dit moment verkent de provincie samen met de U10 gemeenten wat de mogelijkheden voor doelgroepenvervoer in relatie tot de onderkant van het OV zijn. De doelstellingen worden onder het kopje 'vervoer op maat' verwoord. In het Uitvoeringsprogramma OV als uitwerking van het mobiliteitsplan wordt hieraan concreter invulling gegeven.

### Zero Emissie

- **Stakeholders hebben gevraagd hoe om te gaan met Zero Emissie**

De provincie deelt de ambitie om over te schakelen naar Zero Emission. Hiermee worden in beide concessies al pilots gehouden. Wij onderzoeken momenteel de mogelijkheden hiervoor en de wijzen waarop die in de huidige en in de nieuwe concessie(s) meegenomen kunnen worden. Dit onderzoek betreft ook de technische kant van Zero Emission bussen. Wij hebben nog niet gekozen voor waterstof, elektrisch of hybride vormen. De keuze hiervoor zal onder andere afhangen van de businesscase die we hiervoor kunnen maken. De resultaten van dit onderzoek en de te maken keuzen worden onderdeel van een uitvoeringsprogramma OV als uitwerking van dit mobiliteitsplan.

### Concessie en vervoerplannen

- **Er zijn vragen gesteld over de volgende concessie (2023) en betrokkenheid van gemeenten bij de vervoerplannen van de huidige bus concessies.**

De komende jaren gaat de provincie aan de slag met de voorbereidingen voor een nieuwe aanbesteding. Hoe wij deze aanbesteding gaan insteken, zowel inhoudelijk, als procesmatig, wordt niet beschreven in dit mobiliteitsprogramma. De eerste inhoudelijke contouren daarvoor zullen onderdeel worden van het uitvoeringsprogramma OV dat als uitwerking van het mobiliteitsprogramma zal worden opgesteld. U zult hierbij, maar ook in de voorbereiding op een nieuwe concessie op een passende wijze worden betrokken.

In het vervoerplanproces zoals de provincie dat met haar vervoerders afspreekt, wordt deze mogelijkheid geboden met een consultatieronde voordat de vervoerder aan vervoerplan aan de provincie aanbiedt en voordat de provincie dit vaststelt. Het mobiliteitsplan beschrijft echter niet dergelijke processen die zijn onderdeel van de afspraken bij de concessie verlening.

### Wegwerkzaamheden en vertraging

- **Stakeholders spreken hun bezorgdheid uit over de problematiek van file en vertraging in relatie tot het OV naar aanleiding van wegwerkzaamheden en vragen om tijdig inzicht te krijgen in de werkzaamheden.**

Wij herkennen de problematiek van file en vertraging ook aan de randen van de grote steden en in relatie met OV en hebben deze beschreven onder het kopje 'Doorstroming OV'. Onder dit kopje beschrijven we de activiteiten die we gaan uitvoeren om tot een betere doorstroming te komen. Deze activiteiten bundelen we in het programma(onderdeel) Doorstroming OV. Het onderzoeken waar de problemen het grootst zijn en welke maatregelen we dan op deze plekken willen nemen is onderdeel van de activiteiten.

Ten aanzien van wegwerkzaamheden spannen wij ons in om tijdig deze inzichten te verkrijgen, te delen met de vervoerder en met de wegbeheerders hierover afspraken te maken. Dit is onderdeel van het beschreven programma Doorstroming OV.

#### **Kostendeckingsgraad en maatwerkoplossingen**

- ***Er zijn opmerkingen gemaakt en vragen gesteld over de kostendeckingsgraad en maatwerkoplossingen in het OV en hoe de provincie daar mee om gaat.***

Wij zoeken naar passende vervoerproducten die zowel meer tevreden reizigers opleveren, als ook bijdragen aan kosteneffectief OV. Door op zoek te gaan naar maatwerkoplossingen waar reizigers blij van worden én die betaalbaar zijn vanuit de beschikbare middelen, kunnen we beide doelstellingen bereiken. Dit kan leiden tot het vervangen van relatief duur klassiek, lijngebonden OV waarvoor onvoldoende marktvrage is door goedkopere, maar ook beter passende mobiliteitsvormen. Het is immers ook niet verantwoord om dure, vrijwel lege bussen te laten rijden.

Dit maatwerkvervoer moet voldoende bereikbaarheid garanderen, ook voor kleine kernen. Dit principe staat beschreven onder het kopje 'vervoer op maat'. Hoe dit maatwerkvervoer eruit komt te zien, is nog onderwerp van studie. We betrekken graag alle stakeholders bij al of niet gezamenlijk onderzoek, ook in relatie tot de taken van de gemeenten ten aanzien van doelgroepenvervoer. De inzet van middelen voor OV en de keuzen van de inzet van middelen binnen OV zijn afhankelijk van vele afwegingen.

Het kan ook betekenen dat voor deze maatwerkoplossingen geen of minder haltes nodig zijn. Daarnaast zien wij dat de reiziger meer vraagt om snelle verbindingen. Hier past eerder het strekken van lijnen en het kritisch bekijken van de noodzaak tot veel haltes dan om voor iedereen aanbieden van een maximum loopafstand naar een halte. Daarom stellen we deze norm niet. Overigens is het weghalen van haltes ook geen doel op zich. Elke verandering van een bedieningssituatie zal zorgvuldig worden bekeken, waarbij meerdere belangen worden afgewogen.

Voor dunnere stromen in 'dwarsverbanden' is dit ook van toepassing. Dit vergt onderzoek naar de behoefte van de reizigers en naar passende vervoersmogelijkheden. Maar ook hierbij geldt; hoe dunner de stromen, des te groter de kans dat we moeten constateren dat klassiek, lijngebonden OV niet de passende vervoerwijze is.

#### **Budget OV**

- ***Gevraagd is of het klopt dat het Rijk extra geld voor OV beschikbaar stelt.***

Wij hebben van het Rijk nog geen enkel signaal ontvangen dat er meer geld voor OV beschikbaar wordt gesteld. Het inzetten van meer middelen voor OV is voor ons geen doel op zich. Wij richten ons op het verbeteren van de bereikbaarheid (meer tevreden reizigers) en kosteneffectief OV. Wij maken daarbij steeds de afweging of het investeren in OV (zowel in infrastructuur als exploitatie) een nuttige bijdrage levert aan deze doelen.

#### **Tarieven**

- ***Gevraagd is naar tariefswijziging.***

Meerdere argumenten spelen mee in de keuzen om wel of niet de tarieven te verhogen en de wijze waarop dit zou kunnen plaatsvinden. Er zijn verschillende doelgroepen waarvoor de impact anders is. Zo zou bij sommige doelgroepen zelfs vervoerarmoede kunnen optreden terwijl andere groepen vrijwel ongevoelig zijn voor de prijs. Maar ook afwegingen van tariefsverhoging versus kostenreductie kan een afweging zijn. Ook voor tariefaanpassingen geldt dat wijzigingen goed afgewogen moeten worden.

#### **Faciliteiten**

- ***Een van de stakeholders heeft gevraagd aandacht te besteden aan voorzieningen op knooppunten.***

De grotere knooppunten betreffen in het algemeen treinstations. Daar zijn meestal toiletten aanwezig. Voor de grotere, niet-treinstations kan onderzocht worden of toiletten onvoldoende op of in de buurt van het knooppunt aanwezig zijn.

## 2.4. Knooppunten

### Koppeling voorzieningen

- **Stakeholders vragen aandacht voor het koppelen van voorzieningen.**

Doel van knooppuntenbeleid is gericht op goede (fiets)verbindingen met stations en om goede P+R plaatsen te realiseren. Hiermee streven wij naar een beter koppeling van voorziening om zo de integratie van en verbinding tussen modaliteiten te verbeteren.

## 2.5. Fiets

### Algemeen

- ***Gevraagd is of het programma in lijn is met de doelstelling en of het op schema ligt.***

Het nieuwe mobiliteitsprogramma 2019-2023 is in lijn met de doelstelling "In 2028 zij alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets". Het monitoringsplan dat is opgesteld vanuit Realisatieplan Fiets, de 0-meting en straks de vervolgmetingen moeten laten zien of we met de uitgevoerde projecten ook de doelstellingen hebben behaald. De criteria voor het Regionaal fietsnetwerk en onze investeringen daarin zijn gericht op het per fiets veilig, comfortabel en snel bereikbaar maken van werklocaties, middelbare scholen en knooppunten.

### Regionaal fietsnetwerk en subsidie mogelijkheden

- ***Ten aanzien van het regionaal Fietsnetwerk en de subsidiemogelijkheden voor fietsinfra en fietsveiligheid is gevraagd naar de status en mogelijkheden.***

Provincie Utrecht richt zich op een goede bereikbaarheid per fiets. Samen met gemeenten is het Regionaal fietsnetwerk in kaart gebracht en vastgesteld in het Realisatieplan Fiets. Provincie Utrecht heeft aangegeven in dit netwerk te willen investeren. Fietsroutes die onderdeel zijn van het Regionaal fietsnetwerk zijn fietsroutes voor interlokale verplaatsingen met meer dan 500 fietsers per dag en snelfietsroutes met meer dan 1.000 verplaatsingen per dag (nu of in de toekomst). Ze verbinden woonkernen van minimaal 3.000 inwoners met economische kerngebieden, de stedelijke centra, nationale en regionale ov-knooppunten en voortgezet onderwijs met meer dan 300 leerlingen en vice versa. Provincie Utrecht prioriteert om haar middelen zo efficiënt en effectief mogelijk in te zetten.

Dit neemt niet weg dat ook in kleinere gemeenten fietsroutes liggen die onderdeel uitmaken van het Regionaal fietsnetwerk. Men kan daarvoor gebruik maken van de subsidieregeling Actieplan fiets en veiligheid gemeentelijke infrastructuur 2015-2018. Wanneer een gemeente kan aantonen dat niet in het Regionaal fietsnetwerk opgenomen fietsroutes toch voldoen aan bovengenoemde criteria, dan is de provincie altijd bereid om deze route in een herziening alsnog op te nemen. Ook prioriteren we voor de overige onderdelen in het Realisatieplan Fiets (snelfietsroutes, overstap OV en fiets, last mile bedrijventerreinen, Smart Mobility en stimulering (veilig) fietsgebruik). Investeringen in deze onderdelen zijn gebaseerd op de doelstellingen bijdragen aan meer fietsgebruik en bijdragen aan het veilig, comfortabel en snel bereikbaar maken van alle belangrijke werklocaties, scholen en knooppunten per fiets.

### Snelfietsroutes

- ***Gevraagd is naar de status van snelfietsroutes.***

De provincie heeft zoals het Realisatieplan Fiets ook aangeeft een verkenning uitgevoerd naar snelfietsrouteverbindingen met de meeste potentie (gebruik en draagvlak). Daarnaast ligt er een plan voor de snelfietsroute Amersfoort-Utrecht dat onder regie van de provincie is opgesteld met de betrokken wegbeheerders en partijen. Momenteel wordt onder regie van de provincie met de betrokken wegbeheerders gewerkt aan de planvorming van de snelfietsroute Utrecht-Veenendaal. De provincie vindt de realisatie van snelfietsroutes belangrijk, stimuleert, voert wanneer nodig en gewenst de regie en is bereid voor de prioritaire routes een bijdrage te leveren die hoger is dan 50%. De subsidieverordening hiervoor is in voorbereiding. Uiteindelijk is de provincie voor de uitvoer afhankelijk van de planning van de gemeenten.

### Fietsinfra

- ***Gevraagd is naar het beleid ten aanzien van fietsinfrastructuur.***

De Fietsersbond voert in de zomer van 2018 in opdracht van de provincie een onderzoek uit naar de kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk. Het betreft een vooronderzoek op de methode CycleRAP van de ANWB. De uitvoering van maatregelen aan fietsinfra langs provinciale wegen volgt in principe de planning van de trajectaanpak, maar we werken momenteel aan een plan van aanpak waarin wordt bekeken of er (urgent) te nemen maatregelen zijn die los van de trajectaanpak op te pakken en uit te voeren zijn.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor. De provincie vindt het daarom belangrijk om te investeren in brede mobiliteitsoplossingen en om alle modaliteiten goed te faciliteren. De fiets is binnen het vervoerssysteem een volwaardige modaliteit. Het VRI beleid voor provinciale wegen is inmiddels multimodaal; het Regionaal fietsnetwerk inclusief snelfietsroutes is opgenomen in het afwegingskader van VRI's bij kruispunten. En natuurlijk investeren we in het verbeteren van fietspaden en het slechten van barrières. Belangrijk is om te prioriteren en te bekijken of financiering mogelijk is vanuit opgaven die mede profiteren van de maatregel. Vanuit meerdere invalshoeken zetten we, ook samen met de Fietsersbond, in op Rijksfinanciering.

### **Fietsveiligheid**

- ***Stakeholders vragen naar de mogelijkheden voor fietsveiligheid.***

De provincie zet actief in op het verbeteren van de verkeersveiligheid, waaronder op fietspaden. Hiervoor is ook extra budget beschikbaar gesteld. Daarnaast doet de provincie momenteel i.s.m. Brabant pilots voor markering om de veiligheid van fietspaden te verbeteren. Ook op gedragsgebied zijn en gaan we aan de slag met schoolkinderen en ouderen: o.a. voor jongeren Jongleren in het verkeer, Blind Spot, Streetwise en Praktische verkeersexamens voor de fiets en voor ouderen Fietsinformatiedagen e-bikes en Doortrappen.

## **2.6. Verkeersveiligheid**

### **Buitengebied**

- ***Gemeenten maken zich zorgen over verkeersveiligheid in het buitengebied.***

Wegen in het buitengebied waar op wordt gedomd, zijn wegen waar de provincie geen wegbeheerder is. De provincie kan daardoor zelf geen maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Gebruik van wegen in het buitengebied door gemotoriseerd verkeer kan gemotiveerd worden door vertraging op wegen van hogere orde.. Bij de toepassing van verkeersmanagement en bewegwijzering wordt het verkeer zoveel mogelijk via de wegen van de hoogste orde geleid. Hiermee, dragen wij bij aan het gebruik van hogere orde wegen voor doorgaand verkeer.

### **Landbouwverkeer**

- ***Gemeenten vragen naar een verder vervolg op het gebied van landbouwverkeer.***

Het thema 'landbouwverkeer' wordt meegenomen in het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid en is benoemd in de definitie versie van het programma.

### **Budget**

- ***Gemeenten vragen naar de mogelijkheden van co financiering in het kader van verkeersveiligheid.***

De cofinanciering zoals bedoeld in ons Mobiliteitsplan is bedoeld om aan andere wegbeheerders een financiële bijdrage te kunnen geven voor projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dit naar analogie van de regeling 'Fiets en veiligheid', die voor wegbeheerders de mogelijkheid bood voor een financiële bijdrage. De concrete vormgeving voor verkeersveiligheid zal, na vaststelling van het Mobiliteitsprogramma door Provinciale Staten, worden uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2019-2023. Gemeenten worden geconsulteerd over de inhoud van dit programma. Ons voornemen is om provinciale middelen gericht in te zetten voor benoemde beleidsdoelen. Het staat gemeenten vrij om bij ons een verzoek om medefinanciering in te dienen voor gemeentelijke projecten die bijdragen aan provinciale doelen.

## **2.7. Goederenvervoer**

Er zijn geen reacties gegeven of vragen gesteld over het onderdeel goederenvervoer.

## **2.8. Kwaliteit van de leefomgeving**

### **Klimaat**

- ***Er is door een aantal stakeholders meer aandacht gevraagd voor klimaat en CO2 uitstoot.***

Om hier meer aandacht aan te schenken is er nadrukkelijk een klimaatparagraaf toegevoegd en is de CO2 uitstoot van verkeer en vervoer als indicator opgenomen. Tevens is het beschikbare budget voor dit onderdeel verhoogd.

## 2.9. Smart Mobility

De reacties geven niet direct aanleiding tot aanpassingen maar benadrukken wel het belang van de inzet op Smart Mobility en vragen terecht aandacht voor de menselijke kant naast de techniek.

## 2.10. Financiën

### Financieel overzicht

- ***Naar aanleiding van de overgang van de BRU organisatie naar de provincie was voor betrokken partijen onduidelijk hoe de financiële situatie na de overgang was geworden. Hierover zijn vragen gesteld.***

Naar aanleiding van de overgang van BRU naar de provincie zijn de financiën aangepast. Ten aanzien van het financieel kader van BRU, ook in relatie tot de Uithoflijn en de RUVV gelden zijn in een apart bestuurlijk overleg afspraken gemaakt die worden vertaald naar een voorstel in de Kadernota 2018. De financiële wijzigingen worden in het volgende hoofdstuk toegelicht

## 2.11. Monitoring en Evaluatie

### Indicatoren

- ***Gevraagd is waarom er geen nadere uitwerking van indicatoren wordt gegeven in het programma.***

Doelen, indicatoren en streefwaarden worden nader uitgewerkt in de nog te ontwikkelen uitvoeringsprogramma's.



### 3. Wijzigingen

In dit hoofdstuk worden de voornaamste wijzigingen naar aanleiding van de interne en externe reacties op het concept Mobiliteitsprogramma 2019-2023 toegelicht. We beginnen met de algemene wijzigingen, vervolgens worden de wijzigingen per onderdeel toegelicht op inhoud en financieel.

#### Nieuw ten opzichte van verleden

Mede op basis van het concept Mobiliteitsprogramma 2019-2023 is zowel intern als extern de vraag gesteld hoe dit zich verhoudt tot het verleden. Deze vraag is het beste te beantwoorden door de begroting uit te splitsen en toe te lichten. In dit hoofdstuk worden daarom de kosten voor een jaar behandeld zoals weergegeven in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. De jaren in het programma zijn gelijk, ieder jaar kent dezelfde lasten, en deze worden opgesplitst in drie categorieën:

1. PU: Deze bedragen waren reeds door de provincie beschikbaar gesteld, deze komen grotendeels uit het voorgaande mobiliteitsprogramma. Waar dit niet het geval is wordt dit expliciet toegelicht.
2. BRU: De bedragen waarin was voorzien binnen de BRU begroting zoals deze in 2015 in onze begroting is opgenomen.
3. Gewijzigd: Bedragen die anders zijn ten opzichte van de voorgaande twee categorieën. Dit kunnen intensiveringen zijn, maar ook tussentijdse besluiten die niet eerder expliciet in de begroting zijn weergegeven, bijvoorbeeld doordat deze binnen een bedrag dat voorheen als totaal vermeld werd vielen, dit wordt per bedrag toegelicht.

#### Leeswijzer

In de eerste bijlage vindt u de uitsplitsing van de bovengenoemde categorieën die hierna per onderdeel worden doorlopen en toegelicht. Bedragen in dit memo zijn allemaal x1.000 en omwille van de overzichtelijkheid afgerond. Voorafgaand eerst nog ter verduidelijking een toelichting van de verschillende soorten lasten die de provincie heeft:

- **Investeringsruimte (MIP):** Infrastructurele investeringen die de provincie zelf in beheer krijgt, zoals wegen, fietspaden en trambanen. Deze vormen geen onderdeel van de kosten vanwege het activeren (afschrijven over de levensduur) maar worden wel per jaar inzichtelijk gemaakt. Dit om te laten zien waar de kapitaallasten, de jaarlijkse last van de activering, vandaan komen of wanneer er investeringsruimte nodig is. Alle investeringen worden opgenomen in het Meerjarig Investerings Plan (MIP) wat in concept is bijgevoegd bij dit memo.
- **Kapitaallasten:** Dit zijn de kosten voor de afschrijving van gedane en geplande (vervangings) investeringen. Doordat deze methodiek recent is ingevoerd, stijgen de kapitaallasten de komende jaren. Maar op termijn bereiken ze een stabiel niveau, waarbij er weer ruimte ontstaat zodra gedane investeringen zijn afgeschreven.
- **Investeringsruimte:** De ruimte die beschikbaar is om aanvullende kapitaallasten, en dus investeringen, 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, (vaar)wegen, en assets. Deze worden bepaald op basis van de Nota Kapitaalgoederen, welke in concept is bijgevoegd, en uitgewerkt in het Meerjarig Onderhouds Plan (MOP) dat volgt bij de begroting.
- **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.

Hieronder zal per onderdeel van het Mobiliteitsprogramma de voornaamste wijzigingen worden toegelicht.

### 3.1. Algemeen

In de inleiding van het mobiliteitsprogramma is nu duidelijker aangegeven wat de positie van dit programma is en wat er nog op volgt, zoals ook zichtbaar gemaakt in de onderstaande figuur. Dit bleek zowel extern als intern onvoldoende duidelijk waardoor veel vragen en opmerkingen eerder input vormen voor uitvoeringsprogramma's dan dat zij thuis horen in het Mobiliteitsprogramma. Deze worden meegenomen bij de vorming van de uitvoeringsprogramma's en toegelicht in de individuele beantwoording van de reacties.



Er is een hoofdstuk toegevoegd dat aandacht besteed aan de opgave en onze voorgestelde aanpak. Onderdeel van deze aanpak zijn nadrukkelijk de keuzes zoals gemaakt in de Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht van voormalig BRU, aangescherpt op de provinciale taken en met toevoeging van een zesde keuze, voor duurzame en innovatieve oplossingen. De doelen en keuzes sluiten elkaar niet uit maar geven in samenhang richting aan de uitvoering van het provinciaal beleid. Bij deze uitvoering staat samenwerking centraal zowel met de markt, de reiziger als met andere overheden. Hiermee wil de provincie vraag en aanbod beter aan elkaar verbinden en werken aan verdere integratie van de modaliteiten. Tot slot is in dit hoofdstuk toegelicht waar en hoe de lange termijn wordt geadresseerd en hoe deze trajecten zich tot elkaar verhouden.

Bij elk doel is nu op een begrijpelijke wijze opgenomen hoe dit gemeten wordt, dit zijn de indicatoren per doel. Deze zijn genummerd en in zijn geheel terug te vinden in het hoofdstuk Monitoring en evaluatie. Het hoofdstuk Financiën is aangepast op basis van de inhoudelijke wijzigingen en de meest recente cijfers uit het Meerjarig Investerings Plan (MIP) en de Nota Kapitaalgoederen (NK) welke beiden gelijktijdig met het programma worden vastgesteld. De indicatoren zijn verder aangescherpt en waar mogelijk zijn de streef- en referentiewaarden vermeld. Tot slot is er een begrippenlijst toegevoegd ter toelichting van de gebruikte afkortingen.

### 3.2. Provinciale wegen

Naar aanleiding van de ontvangen reacties wordt als voornaamste wijziging voorgesteld om de notitie 'Snelheidsregimes op provinciale wegen' te herzien. Na vaststelling van het programma wordt dit opgepakt, als onderdeel van het uitvoeringsprogramma provinciale wegen. Er zijn een aantal kaarten in dit hoofdstuk aangepast en de genoemde actielijnen zijn aangescherpt.

De investeringsruimte geeft het maximale bedrag aan kapitaallasten voor dit onderdeel aan, in dit geval de kapitaallasten van onze investeringen in eigen wegen, fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en smart Mobility. Voor deze onderwerpen waren in het oude mobiliteitsprogramma de netto investeringskosten opgenomen omdat deze toen nog niet werden geactiveerd. Deze zijn in bijlage 2 te zien in het overzicht van projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 zoals dat in het voorgaande mobiliteitsprogramma was opgenomen. In totaal was er gemiddeld per jaar €14.130 aan netto investeringen voorzien voor wegen, verkeersveiligheid en fiets samen. Dit zou in 30 jaar bij ongewijzigd beleid leiden tot een kapitaallast van €14.130, exclusief vervangingsinvesteringen. Omdat dit plafond pas over 30 jaar wordt bereikt, de provincie start immers nu met activeren, is het voorstel om nu te werken met een investeringsruimte van €10.000 en deze iedere programmaperiode (5 jaar) wanneer nodig te herijken. Hierbij moet dus ook rekening worden gehouden met de vervangingsinvesteringen zoals gedefinieerd in de Nota Kapitaalgoederen. De verwachting is dat het gekozen plafond in ieder geval voldoende ruimte biedt voor investeringen in de komende 10 jaar.

Lasten voor beheer en onderhoud waren in het voorgaande mobiliteitsprogramma niet opgenomen maar zijn wel onderdeel van de lopende begroting van programma 5 Bereikbaarheid. Hierin was jaarlijks €17.500 beschikbaar zoals ook toegelicht bij de behandeling van de eerste Nota Kapitaalgoederen (2016MME180). De inschatting van de budgetbehoefte voor vast en variabel onderhoud (vervangingsinvesteringen vallen hier niet onder), was toen €19.800. Deze is in de nieuwe Nota Kapitaalgoederen bijgesteld naar €18.400, wat dus een verhoging van de jaarlijkse last voor beheer van provinciale wegen, fiets, verkeersveiligheid en smart Mobility met €900 betekent.

### 3.3. Openbaar vervoer

Er is nu meer aandacht voor de positie van het openbaar vervoer en de uitdagingen waar het OV voor staat in de komende tijd. Er is duidelijker aangegeven waar dit programma in voorziet en wat nog uitgewerkt moet worden. De schaa sprong OV wordt toegelicht net als de relatie met het te vormen uitvoeringsprogramma OV en andere trajecten die op dit moment lopen. De kaart met het provinciaal OV netwerk is toegevoegd.

Met de overkomst van het BRU kreeg de provincie ook OV infrastructuur (trambaan) en materieel (trams) in beheer. Een deel van deze assets is reeds geactiveerd, dit leidt tot ongeveer €5.000 aan kapitaallasten. De Uithoflijn en andere investeringen in infrastructuur en materieel zorgen echter voor een stevige groei van de benodigde kapitaallasten. Hiertoe moet dus aanvullende investeringsruimte worden toegevoegd. Het voorgestelde plafond van totaal €25.000 laat in de nabije toekomst nog beperkt ruimte voor aanvullende investeringen in infrastructuur of materieel voor het openbaar vervoer. Wanneer huidige investeringen zijn afgeschreven ontstaat er vanzelfsprekend weer ruimte.

De storting reserve Uithoflijn is een nieuwe post als gevolg van het besluit Nieuwe planning en extra budget voor Uithoflijn (PS2018MME06) voor de komende vijf jaar. In het concept Mobiliteitsprogramma 2019-2023 was voorzien in een investeringsruimte voor OV van jaarlijks €11.000 vanaf 2021, in totaal €33.000, welke nu dus wordt benut om deze storting te dekken. Dit betekent dat er de komende jaren nog maar zeer weinig in OV infrastructuur geïnvesteerd kan worden binnen de financiële kaders van het Mobiliteitsprogramma.

De lasten voor beheer van de OV infrastructuur en het materieel waren voorheen €15.000 per jaar, zie de eerste tabel uit de BRU begroting 2015 in bijlage 4. Door de aanleg van de Uithoflijn stijgen deze kosten met €2.300 tot €17.300.

Onder het kopje Efficiënter openbaar vervoerssysteem waren in het oude provinciale mobiliteitsprogramma middelen opgenomen voor de OV concessie, €30.000 per jaar, en de regiotaxi, €1.833 netto per jaar (zie bijlage 2). De lasten van de regiotaxi zijn in het nieuwe programma bruto opgenomen, omdat de baten (bijdragen gemeenten) in het nieuwe programma, net als in de provinciale programmabegroting, ook meegenomen zijn. De bruto lasten voor het provinciaal deel zijn €8.000, voor het voormalig BRU deel zijn deze €9.400, zie daarvoor de tweede tabel uit de BRU begroting 2015 in bijlage 4. De netto concessielasten van de voormalig BRU concessie zijn voor de periode van dit mobiliteitsprogramma gemiddeld €32.900 per jaar. De totale kosten liggen echter €16.100 hoger. Dit komt voornamelijk door de vergoeding van de huur van trammaterieel aan de vervoerder van €9.600 per jaar en door aanvullende kosten voor marketing, veiligheid en overige kosten van in totaal €6.100 per jaar.

Naast voorgaande lasten verstrekke het BRU ook ongeveer €23.800 aan bijdragen (subsidies) per jaar voor de realisatie van OV infrastructuur, zie hiervoor de laatste tabel uit de BRU begroting 2015 in bijlage 4. Door de stijging van de kapitaallasten en de kosten van de Uithoflijn, beheer en concessie is hier nu minder ruimte voor. Omdat doorstroming van groot belang is voor de efficiëntie en kwaliteit van het OV wordt hier in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 jaarlijks nog €2.500 voor beschikbaar gesteld.

### 3.4. Knooppunten

De reacties geven niet direct aanleiding tot aanpassingen maar benadrukken wel het belang van de inzet op knooppunten en vormen waardevolle input voor de vorming van het uitvoeringsprogramma. Knooppunten vormen een belangrijke kans om de integratie van modaliteiten te bevorderen en zodoende de bereikbaarheid te verbeteren. Dit is ook de motivatie om de financiële inzet op dit onderdeel te vergroten. Voor het definitieve programma is de kaart met knooppunten nog kritisch bekeken worden en waar nodig herzien zowel op de status van knooppunten als het toevoegen van knooppunten buiten de regio.

Voor het onderdeel knooppunten was in het huidige mobiliteitsprogramma jaarlijks €425 aan beleidsuitvoering beschikbaar, onderdeel Verbinden van de netwerken in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2. Hier wordt in het nieuwe Mobiliteitsprogramma €2.500 aan bijdragen (subsidies) per jaar aan toegevoegd om de integratie van modaliteiten te bevorderen door de kwaliteit en kwantiteit van voorzieningen op knooppunten te vergroten.

### 3.5. Fiets

Via de essentiële onderdelen is het doel toegevoegd zoals geformuleerd in het coalitieakkoord: "We zetten in op een verdubbeling van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in 2030 ten opzichte van 2011". Tevens zijn de twee indicatoren zoals besloten in het amendement PS2017PS10020 "Begrotingsindicatoren voor de fietsambities" toegevoegd. De pijlers van het Realisatieplan Fiets zijn nadrukkelijker opgenomen en aangescherpt. In de kaart is nu ook het regionaal fietsnetwerk opgenomen wat niet in beheer is van de provincie om inzichtelijk te maken hoe dit aansluit. De kaart met de indicatieve ligging van de te realiseren snelfietsroutes is

aanvullend opgenomen in de definitieve versie. Op basis van de reacties is in het Mobiliteitsprogramma een intensivering opgenomen van de bijdragen die via het uitvoeringsprogramma fiets ter beschikking gesteld worden. Voor het onderdeel fiets waren netto investeringen van €4.400 in eigen areaal voorzien, zie onderdeel Opwaardering kwaliteit fietsinfrastructuur in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2. De kapitaallasten die hieruit voortvloeien zijn opgenomen onder provinciale wegen vanwege het geringe formaat maar ook omdat deze investeringen vaak samenvallen met andere investeringen in het kader van de Trajectaanpak.

In het Realisatieplan Fiets zijn daarnaast jaarlijkse bijdragen van €3.450 en €1.250 aan beleidsuitvoering vastgesteld, zie daarvoor de statenbrief realisatieplan Fiets (2016MME146) en de daarbij behorende bijlagen. Ook BRU droeg bij aan verbetering van fietsinfrastructuur in de voormalig BRU gemeenten. Dit gebeurde via verschillende regelingen (RUVV en lokaal maatwerk onder andere) en is daarmee niet geheel vergelijkbaar. Deze middelen zijn in het besluit Nieuwe planning en extra budget voor Uithoflijn (PS2018MME06) toegevoegd aan de bestemmingsreserve om het tekort van de Uithoflijn te dekken. Omwille van het gelijkstellen van de gemeenten is voor voormalig BRU ook €3.450 opgenomen. Om een verdere intensivering op het onderwerp fiets mogelijk te maken wordt hier nog €1.100 aan bijdragen toegevoegd waardoor de totaal beschikbare ruimte voor bijdragen €8.000 wordt.

### **3.6. Verkeersveiligheid**

Bij de behandeling van de begroting 2018 is een motie aanvaard om extra inzet te plegen op verkeersveiligheid (PS2017PS10motie049A). Met de aanvullende €2.000 aan bijdragen wordt ruimte gecreëerd om bij te dragen aan het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten op gemeentelijk wegen en invulling gegeven aan deze motie. Dit is duidelijker verwerkt in de tekst net als de aanvullende inzet op educatie om alle gemeenten, inclusief de oud BRU gemeenten, in de provincie gelijk te kunnen bedienen.

Ten behoeve van beleidsuitvoering (vnl. verkeerseducatie) was in het huidige Mobiliteitsprogramma €750 per jaar voorzien. Om ook de voormalig BRU gemeenten te kunnen bedienen wordt hier in het nieuwe Mobiliteitsprogramma €500 aan toegevoegd.

Voor het onderdeel verkeersveiligheid waren netto investeringen van €4.210 in eigen areaal voorzien, zie onderdeel Verkeersveiligheid in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2. De kapitaallasten die hieruit voortvloeien zijn opgenomen onder provinciale wegen vanwege het geringe formaat maar ook omdat deze investeringen vaak samenvallen met andere investeringen in het kader van de Trajectaanpak.

### **3.7. Goederenvervoer**

De reacties geven geen aanleiding tot wijzigingen, wel zijn deze input voor het te vormen uitvoeringsprogramma van dit onderdeel. Het vermelde bedrag in het concept bleek niet correct en is derhalve aangepast. Voor het onderdeel goederenvervoer was €550 aan beleidsuitvoering voorzien, zie onderdeel Goederenvervoer in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2. Dit blijft ongewijzigd ten opzichte van het huidige programma maar verschilt dus wel ten opzichte van het concept.

### **3.8. Kwaliteit van de leefomgeving**

Op het vlak van geluid is het doelmatigheids criterium toegevoegd (DMC) en het proces duidelijker omschreven, dit wordt verder uitgewerkt in het actieplan geluid. Voor luchtkwaliteit is afgesproken en opgenomen dat de provincie voortaan de WHO advieswaarden hanteert. 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. Tot slot is een paragraaf Klimaat en de CO2 uitstoot van verkeer en vervoer als indicator, zoals verzocht in motie 072 "Klimaatopgave in Mobiliteitsprogramma" bij vaststelling van de begroting 2018, opgenomen en verder geconcretiseerd. Deze zal in een uitvoeringsprogramma nog nader uitgewerkt worden. Om hiermee voortvarend aan de slag te gaan wordt voorgesteld hier jaarlijks €1.000 voor beschikbaar te stellen. In eerste instantie kan deze benut worden om emissieloos OV te versnellen, mogelijk is er later ruimte voor andere invulling.

Voor het onderdeel kwaliteit van de leefomgeving was €900 aan beleidsuitvoering voorzien, zie onderdeel Kwaliteit van de leefomgeving in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2. Om invulling te kunnen geven aan de klimaatparagraaf, bijvoorbeeld door te versnellen op emissieloos OV, wordt hier jaarlijks €1.000 aan toegevoegd. Het totaal komt daarmee op €1.900 per jaar.

### 3.9. Smart Mobility

De reacties geven niet direct aanleiding tot grote aanpassingen maar benadrukken wel het belang van de inzet op Smart Mobility. Smart Mobility is een belangrijke kans om de integratie van modaliteiten te bevorderen en zodoende de bereikbaarheid te verbeteren. Omwille van de begrijpelijkheid is de indicator voor de benutting van modaliteiten en de verhouding tussen spits en dal gescheiden. De kosteninschatting in het eerste concept ging nog uit van een groter deel eigen investeringen maar gezien de snelle opkomst van diensten is deze verdeling aangepast.

Smart Mobility is een relatief nieuw accent in het Mobiliteitsprogramma, in het voorgaande programma was slechts €250 aan beleidsuitvoering voorzien, zie onderdeel Verbinden vraag en aanbod in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2. Hier wordt €1.750 aan toegevoegd om een substantieel uitvoeringsprogramma te ontwikkelen dat de kansen die Smart Mobility biedt benut.

Hiernaast zijn netto investeringen van €1.000 in eigen areaal voorzien, bijvoorbeeld voor de toepassing van slimme techniek in wegen en openbaar vervoer. De kapitaallasten die hieruit voortvloeien zijn opgenomen onder provinciale wegen vanwege het geringe formaat maar ook omdat deze investeringen vaak samenvallen met andere investeringen bijvoorbeeld in het kader van de Trajectaanpak.

### 3.10. Vaste lasten en totalen

De vaste lasten zijn vooral gewijzigd ten opzichte van het eerste concept omdat hierin de dekking en onttrekkingen voor VERDER en MIRT niet correct waren opgenomen.

Voor de verkenningen (studiefase) was binnen het huidige programma €3.000 voorzien, zie onderdeel Vrij te houden ruimte in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2.

Voor het provinciaal aandeel in regionale programma's was in totaal €10.500 per jaar beschikbaar, dit blijft ongewijzigd. Dit betreft de combinatie van de jaarlijkse reserveringen van €8.500 voor VERDER en daarna OV MIRT, zie daarvoor de posten Dekking VERDER volgens coalitieakkoord 2007-2011 en Dekking OV MIRT volgens coalitieakkoord 2012-2015 in het overzicht dekkingsmiddelen en onttrekkingen Mobiliteitsplan 2013-2028 uit huidige Mobiliteitsprogramma in bijlage 3. De overige €2.000 is afkomstig uit het onderdeel Vrij te houden ruimte in het Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2.

De apparaatskosten, personele lasten, zijn €15.000 per jaar. Voor de overkomst van het BRU waren de apparaatskosten van de provincie €9.300, zie hiervoor de tabel uit de programmabegroting 2014 in bijlage 5. De apparaatskosten van het BRU zijn in de begroting van 2015 weergegeven als €4.400, bijlage 4 derde tabel, maar dit was exclusief medewerkers in projecten, met deze kosten erbij komen de apparaatskosten op ongeveer €5.700 wat het totaal nu brengt op €15.000.

Tot slot de kosten voor monitoring en evaluatie, deze waren in het huidige Mobiliteitsprogramma onderdeel van het onderdeel Verbinden van vraag en aanbod, zie het overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 2. Binnen de begroting van het BRU waren vergelijkbare middelen beschikbaar, zie de post monitoring in de tweede tabel uit begroting 2015 Bestuur Regio Utrecht in bijlage 4. Dit resulteert in de nieuwe post monitoring en evaluatie van €300 in het nieuwe Mobiliteitsprogramma.

In bijlage 6 zijn de totalen en saldi per jaar weergegeven, het totaal tot 2023 en een doorkijk tot 2028. Het saldo van de periode tot 2023 is negatief maar bevindt zich binnen een bandbreedte (1%) die gedurende de uitvoering van het programma is in te lopen of (tijdelijk) op te vangen met de reserve van het programma. Dit tekort is ook zichtbaar als we kijken naar het overzicht dekkingsmiddelen en onttrekkingen Mobiliteitsplan 2013-2028 in bijlage 3. Het daarin ingeschatte tekort voor de periode na 2018 is nu kleiner doordat er in de afgelopen jaren sprake was van beperkte onderbesteding. Ook het starten met activeren geeft op de korte termijn wat ruimte in de begroting omdat niet direct de gehele investering ten laste hoeft te worden gebracht. Het saldo laat echter duidelijk zien dat alle ruimte in de mobiliteitsbegroting is uitgenut en dat aanvullende inzet dus altijd ten koste van iets anders zal gaan of aanvullende baten vraagt.

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.

## Bijlagen

### 1. Uitgesplitst begrotingsjaar van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023

<b>LASTEN (x1000)</b>	<i>PU</i>	<i>BRU</i>	<i>Gewijzigd</i>	<i>2019</i>
<i>Investeringsruimte provinciale wegen (incl. fiets, smart mobility en veiligheid)</i>	10.000	0	0	10.000
<i>Beheer wegen (MOP) (incl. fiets, smart mobility en veiligheid)</i>	17.500	0	900	18.400
<b>Totaal provinciale wegen</b>	<b>27.500</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>28.400</b>
<i>Investeringsruimte openbaar vervoer</i>	0	5.000	20.000	25.000
<i>Storting reserve Uithoflijn</i>	0	0	6.400	6.400
<i>Beheer openbaar vervoer (MOP)</i>	0	15.000	2.300	17.300
<i>Exploitatie concessie (netto)</i>	30.000	32.900	16.100	79.000
<i>Exploitatie regiotaxi (bruto)</i>	8.000	9.400	0	17.400
<i>Bijdragen openbaar vervoer</i>	0	23.800	-21.300	2.500
<b>Totaal openbaar vervoer</b>	<b>38.000</b>	<b>86.100</b>	<b>23.500</b>	<b>147.600</b>
<i>Bijdragen knooppunten</i>	0	0	2.500	2.500
<i>Beleidsuitvoering knooppunten</i>	425	0	0	425
<b>Totaal knooppunten</b>	<b>425</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>	<b>2.925</b>
<i>Investeringsruimte fiets (MIP)</i>	4.400	0	0	2.000
<i>Bijdragen fiets</i>	3.450	3.450	1.100	8.000
<i>Beleidsuitvoering fiets</i>	1.250	0	0	1.250
<b>Totaal fiets</b>	<b>4.700</b>	<b>3.450</b>	<b>1.100</b>	<b>9.250</b>
<i>Investeringsruimte verkeersveiligheid (MIP)</i>	4.210	0	0	4.210
<i>Bijdragen verkeersveiligheid</i>	0	0	2.000	2.000
<i>Beleidsuitvoering verkeersveiligheid</i>	750	500	0	1.250
<b>Totaal verkeersveiligheid</b>	<b>750</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>	<b>3.250</b>
<i>Beleidsuitvoering Goederenvervoer</i>	550	0	0	550
<b>Totaal goederenvervoer</b>	<b>550</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>550</b>
<i>Beleidsuitvoering Kwaliteit Leefomgeving</i>	900	0	1.000	1.900
<b>Totaal kwaliteit leefomgeving</b>	<b>900</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>	<b>1.900</b>
<i>Beleidsuitvoering Smart Mobility</i>	250	0	1.750	2.000
<b>Totaal smart mobility</b>	<b>250</b>	<b>0</b>	<b>1.750</b>	<b>2.000</b>
<i>Verkenningen (studiefase)</i>	3.000	0	0	3.000
<i>Aandeel regionale programma's (VERDER en MIRT)</i>	10.500	0	0	10.500
<i>Apparaatskosten (vaste formatie)</i>	9.300	5.700	0	15.000
<i>Monitoring en evaluatie</i>	150	150	0	300
<b>Totaal vaste lasten</b>	<b>22.950</b>	<b>5.850</b>	<b>0</b>	<b>28.800</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>96.025</b>	<b>95.900</b>	<b>32.750</b>	<b>224.675</b>

## 2. Overzicht projecten Mobiliteitsplan 2013-2028 uit huidige Mobiliteitsprogramma

Projectbeschrijving	2015-2028	Trajectaanpak
Verbeteren doorstroming	57.000	
aanpassingen N-wegen t.b.v. versterken netwerk		x
N201 2e brugaanlanding		
Trajectbenadering/assetmanagement		x
Opwaardering kwaliteit fietsinfrastructuur	80.200	
fietsnetwerk op orde: provinciale fietspaden		x
op orde brengen en houden fietsnetwerk: verbeteren parallelwegen		x
op orde brengen en houden fietsnetwerk: deals met gemeenten		
op orde brengen en houden fietsnetwerk: verminderen oponthoud bij VRI's in provinciaal beheer		x
Verkeersveiligheid	61.800	
subsidie gemeenten grensoverschrijdende knelpunten		
innovatieve aanpak gedragsbeïnvloeding		
Provincie Utrecht Verkeersveiliger		
oplossen verkeersveiligheidsknelpunten		x
Quick wins veiligheid en duurzaamheid		
Gericht Verkeers Toezicht (GVT) projecten		
verdieping landelijke campagnes		
implementatie Basis Kenmerken Wegontwerp		x
Goederenvervoer	7.015	
Procesondersteuning Goederenvervoer		
Monitoren externe veiligheid		
Goederenvervoer en binnenhavens		
Kwaliteit van de Leefomgeving	10.700	
Geluid maatregelen ( o.a. geluidsreducerend asfalt)		x
Oversteekbaarheid fauna		x
Grotere reizigerstevredenheid	7.832	
OV-bureau Randstad en implementatie R-net		
Proceskosten OV		
Efficiënter openbaar vervoersysteem	454.179	
OV concessieverlening 2016		
OV concessie vanaf 2017		
Aanbesteding regiotaxi		
OV exploitatie regiotaxi		
OV MIRT verkenning: netwerkontwikkeling		
projectorganisatie Randstadspoor		
Verbinden van de netwerken	6.300	
fietsstallingen bij knooppunten (ruimte voor de fiets)		
opstellen/implementeren plan knooppunt ontwikkeling		
basisknooppunten op orde brengen en houden		
P&R verbetering		x
verbinden vraag en aanbod	3.570	
Regionale coördinatie gemeenten Slim Werken Slim Reizen (SWSR)		
Beleidsmonitoring en evaluatie		
RVM ontwikkelen regelscenario's		
RVM impl. regelscenario's op provinciale wegen		
Vrij te houden ruimte	51.400	
externe expertise beleidsontwikkeling		x
provinciaal aandeel regionale pakketten		
toekomstig beleid		x
Totale projecten mobiliteitsplan 2013-2028	739.996	



3. Overzicht dekkingsmiddelen en onttrekkingen Mobiliteitsplan 2013-2028 uit huidige Mobiliteitsprogramma

Bedragen in euro's x 1.000							2019-2022	2023-2026	2027-2028	TOTAAL
	2013	2014	2015	2016	2017	2018				2013-2028
<b>DEKKINGSMIDDELEN per 1-1-2013</b>										
Stand reserve GWW	34.033									34.033
Stand voorziening BDU	96.973									96.973
BOR	pm									0
Busstation Breukelen	423									423
Rijnbrug en inpassing Hoevelaken	22.500									22.500
Inpassing Ring Utrecht	16.935									16.935
GWW Reserve VERDER	26.741									26.741
Jaarlijkse bijdrage BDU relatief aandeel	36.780	37.354	37.044	37.333	37.488	37.160	148.638	148.638	74.319	594.754
Jaarlijkse bijdrage BDU absoluut aandeel	16.757	23.440	11.823							52.020
BDU compensatie BRU Breukelen-Loenen	2.823	1.400	1.388	1.399						7.010
Dotatie algemene middelen in reserve GWW (*)	18.554	18.854	19.754	17.754	17.754	17.754	69.816	66.216	66.216	312.672
Dekking VERDER volgens coalitieakkoord 2007-2011	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	17.000			68.000
Dekking OV MIRT volgens coalitieakkoord 2012-2015							17.000	34.000	17.000	68.000
<b>Dekkingsmiddelen totaal</b>	<b>197.605</b>	<b>89.548</b>	<b>78.509</b>	<b>64.986</b>	<b>63.742</b>	<b>63.414</b>	<b>252.454</b>	<b>248.854</b>	<b>157.535</b>	<b>1.300.061</b>
<b>ONTTREKKINGEN</b>										
programma 13-28 voormalig UMP en BDU	116.815	122.834	76.770	88.581	34.062	33.279	55.894	1.544	772	530.551
onderhanden verkenningen SMPU planperiode	0	50.110	0	7.500	0	0	0	0	0	57.610
inventarisatie nieuwe projecten 2013-2028	0	0	19.093	8.561	38.361	42.461	234.204	270.504	126.812	739.996
<b>Onttrekkingen totaal</b>	<b>116.815</b>	<b>172.944</b>	<b>95.863</b>	<b>104.642</b>	<b>72.423</b>	<b>75.740</b>	<b>290.098</b>	<b>272.048</b>	<b>127.584</b>	<b>1.328.157</b>
<b>INVESTERINGSRUIMTE t/m 2028</b>										<b>-28.096</b>
Investeringsruimte per kolomperiode	164.204	-83.396	-17.354	-39.656	-8.681	-12.326	-37.644	-23.194	29.951	
investeringsruimte t/m kolomperiode	164.204	80.808	63.454	23.798	15.117	2.791	-34.853	-58.047	-28.096	





## 4. Tabellen uit begroting 2015 Bestuur Regio Utrecht (BRU)

OV Regiotram Utrecht	Rekening 2013	Begroting 2014	Geactualiseerde Begroting 2014	Begroting 2015
x € 1.000				
<b>Lasten</b>				
OV-terminal	0	35	124	124
Beheer en onderhoud tram	36.052	16.237	19.743	15.073
Overdracht	0	0	0	0
Safetymanagement	0	360	318	318
Ontwikkeling netwerk en systemen	0	1.170	1.249	1.075
Directie/staf/systeembeheer	5.233	1.146	2.948	4.554
Uithoflijn	0	0	0	0
Storting Overlopende Passiva BDU	0	0	0	0
Vrijval BDU (afrekening beschikkingen)	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>41.285</b>	<b>18.948</b>	<b>24.382</b>	<b>21.144</b>

OV Concessie	Rekening 2013	Begroting 2014	Geactualiseerde Begroting 2014	Begroting 2015
x € 1.000				
<b>Lasten</b>				
Concessiebeheer bus/tram	63.451	27.946	37.118	37.353
Regiotaxi	8.242	9.359	9.406	9.661
Aanbesteding	180	0	45	0
Monitoring	39	195	195	195
Vervoersontwikkeling korte termijn	46	158	150	150
Deelname landelijke overleggen	34	34	63	63
OV Terminal	0	0	0	0
Management OV concessie	1.260	997	972	1.035
Storting Overlopende passiva BDU	0	10.891	6.107	999
Vrijval BDU (afrekening beschikkingen)	-2.698	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>70.554</b>	<b>49.580</b>	<b>54.056</b>	<b>49.456</b>

Uiteindelijk resulteren de volgende BDU middelen (regulier en specifiek) per programma:

OV Concessie	€ 42,8 mln.
OV Regiotram Utrecht	€ 15,4 mln.
Infrastructurele maatregelen OV	€ 23,8 mln.
Wegen en verkeer (geen OV)	€ 9,0 mln.
Netwerkontwikkeling mobiliteit en apparaats- kosten (medewerkers en overhead BRU)	€ 4,4 mln.
<b>Totaal</b>	<b>€ 95,4 mln.</b>

5. Tabel uit de programmabegroting 2014 van de provincie Utrecht, Totale programma 5 Bereikbaarheid

Tabel 2: Totalen van de baten en lasten van dit programma						
	Bedragen					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Structurele materiele lasten	84.174	15.730	17.472	18.293	18.295	18.295
Structurele personele lasten	10.404	4.091	9.359	9.332	9.332	9.332
Centrale overhead	6.548	7.049	5.337	5.315	5.387	5.387
<i>Subtotaal structurele lasten</i>	<i>101.126</i>	<i>26.870</i>	<i>32.168</i>	<i>32.940</i>	<i>33.014</i>	<i>33.014</i>
<i>Subtotaal incidentele lasten</i>	<i>0</i>	<i>103.071</i>	<i>159.787</i>	<i>108.199</i>	<i>69.310</i>	<i>65.093</i>
<b>Totaal lasten</b>	<b>101.126</b>	<b>129.941</b>	<b>191.955</b>	<b>141.139</b>	<b>102.324</b>	<b>98.107</b>
Structurele baten	60.478	1.198	1.198	1.087	1.087	1.087
Incidentele baten	0	81.470	129.507	70.079	45.548	38.613
<b>Totaal baten</b>	<b>60.478</b>	<b>82.668</b>	<b>130.705</b>	<b>71.166</b>	<b>46.635</b>	<b>39.700</b>
<b>Saldo van dit programma</b>	<b>40.648</b>	<b>47.273</b>	<b>61.250</b>	<b>69.973</b>	<b>55.689</b>	<b>58.407</b>
Storting in reserves	26.533	50.953	26.768	27.670	27.672	27.678
Onttrekking aan reserves	12.507	17.640	30.358	38.198	23.843	26.561
Beslag op de algemene middelen	54.675	80.586	57.660	59.445	59.518	59.524



6. Totalen Mobiliteitsprogramma 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal programma	2024-2028	Totaal plan
<b>BATEN (x1000)</b>								
Brede Doelen Uitkering (BDU)	136.848	136.655	135.204	135.204	135.204	679.115	676.020	1.355.135
Algemene middelen	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	250.000	250.000	500.000
Dekking OV Mirt en VERDER	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	42.500	42.500	85.000
Baten mobiliteit	20.320	20.320	20.320	20.320	20.320	101.600	101.600	203.200
Onttrekking reserve kapitaallasten Uithoflijn	0	9.200	9.200	9.200	9.200	36.800	46.000	82.800
<b>Totaal baten</b>	<b>215.668</b>	<b>224.675</b>	<b>223.224</b>	<b>223.224</b>	<b>223.224</b>	<b>1.110.015</b>	<b>1.116.120</b>	<b>2.226.135</b>
<b>LASTEN (x1000)</b>								
<i>Investeringsruimte</i>	<i>141.552</i>	<i>104.781</i>	<i>16.038</i>	<i>18.535</i>	<i>13.535</i>	<i>294.441</i>	<i>294.441</i>	<i>588.882</i>
Investeringsruimte	24.115	12.201	10.507	10.293	9.995	67.111	82.496	149.607
Kapitaallasten investeringen	10.885	22.799	24.493	24.707	25.005	107.889	92.504	200.393
Storting reserve Uithoflijn	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400	32.000	0	32.000
Beheer	35.700	35.700	35.700	35.700	35.700	178.500	178.500	357.000
Exploitatie	96.400	96.400	96.400	96.400	96.400	482.000	482.000	964.000
Bijdragen	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	75.000	75.000	150.000
Beleidsuitvoering	7.375	7.475	7.375	7.375	7.375	36.975	36.975	73.950
Vaste lasten	28.800	28.800	28.800	28.800	28.800	144.000	144.000	288.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>224.675</b>	<b>224.775</b>	<b>224.675</b>	<b>224.675</b>	<b>224.675</b>	<b>1.123.475</b>	<b>1.091.475</b>	<b>2.214.950</b>
<b>SALDO</b>	<b>-9.007</b>	<b>-100</b>	<b>-1.451</b>	<b>-1.451</b>	<b>-1.451</b>	<b>-13.460</b>	<b>24.645</b>	<b>11.185</b>