



Uitvoeringsprogramma gezonde en veilige mobiliteit

Concept

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Actielijn Samen gezonde groei bereikbaar maken	5
3. Actielijn Meer fietsen over een sterk netwerk.....	10
4. Actielijn Duurzame mobiliteit en infrastructuur	14
5. Actielijn Veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag	18
6. Actielijn Digitalisering mobiliteitsdata	23
7. Financiën	26
8. Programmateam.....	28
9. Monitoring en evaluatie.....	29

1. Inleiding

Aanleiding

Recent is het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 vastgesteld. Hiermee zetten wij in op:

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

Het BBP bevat de aanpak op hoofdlijnen die rekening houdt met maatschappelijke ontwikkelingen en inzet op de mobiliteitstransitie. De hoofdambities zijn:

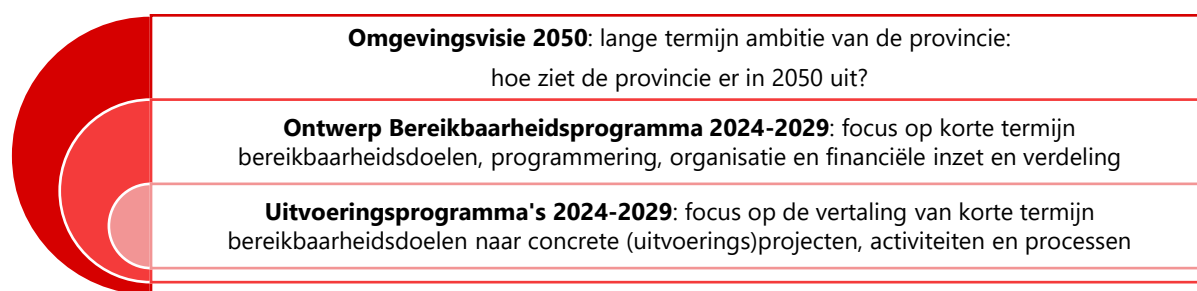
- Een goede bereikbaarheid;
- Een gezonde en veilige bereikbaarheid;
- Een duurzame bereikbaarheid.

In de aanpak maken we onderscheid tussen 'Publieke Mobiliteit', 'Gezonde en veilige mobiliteit' en 'infrastructuur en benutten'. Het document dat voor u ligt, is de uitwerking van het uitvoeringsprogramma Gezonde en veilige mobiliteit. Dit document bevat momenteel de hoofdlijnen, die puntsgewijs zijn uitgewerkt. In de vervolgfase worden deze hoofdlijnen uitgeschreven tot het volledige uitvoeringsprogramma 'Gezonde en veilige mobiliteit'.

Door in te zetten op actieve, gezonde en duurzame vormen van mobiliteit wil de provincie de nadelige effecten van mobiliteit op de leefomgeving verminderen. Dit doen we met integraal beleid, maar een belangrijk deel van de inspanning is onderdeel van het uitvoeringsprogramma Gezonde en veilige mobiliteit. In de paragraaf 'Inhoudelijk uitwerking in actielijnen' is beschreven welke onderdelen deel uitmaken van dit uitvoeringsprogramma.

Van bereikbaarheidsprogramma naar uitvoeringsprogramma

Het BBP vertaalt de lange termijn ambities uit de Omgevingsvisie naar concrete doelen voor mobiliteit en bereikbaarheid voor de periode 2024-2029 (zie figuur 1). Daarmee vormt het Bereikbaarheidsprogramma de basis voor drie uitvoeringsprogramma's, waarin concrete acties, activiteiten en projecten staan.



De regio Utrecht groeit de komende jaren flink. Om die groei mogelijk te kunnen maken én tegelijkertijd de doelen voor gezondheid en klimaat te kunnen halen zetten we in op het realiseren van de juiste mix van actieve mobiliteit, openbaar vervoer en schone automobility en goederenvervoer. Daarbij bewaken én verbeteren we de veiligheid van állen die aan het verkeer deelnemen.

We zetten met het voorliggende uitvoeringsprogramma in op veranderingen in reisgedrag door in bestaande én nieuwe woongebieden rekening te houden met deze principes. Dat doen we via

planvormingsprocessen (samen gezonde groei bereikbaar maken), het bieden van benodigde faciliteiten (zoals meer fietsen over een sterk netwerk, laadinfrastructuur aanleggen, overslagvoorzieningen) en het informeren en motiveren van weggebruikers (verschonen van mobiliteit). Waar nodig treffen we bovendien maatregelen voor veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag. In dit uitvoeringsprogramma werken we de volgende actielijnen uit:

- 1. Samen gezonde groei bereikbaar maken**
Regionale samenwerking aan de ambities voor de groeiopgave in o.a. het NOVEX-ontwikkelperspectief 2040 Utrecht-Amersfoort en de grote Rijksprojecten
- 2. Meer fietsen over een sterk netwerk**
Het vergroten van het fietsgebruik en het aantrekkelijker maken van het netwerk
- 3. Duurzame mobiliteit en infrastructuur**
Bijdrage aan de klimaatdoelen vanuit personenmobiliteit, goederenvervoer en infrastructuur
- 4. Veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag**
Verhogen van de verkeersveiligheid
- 5. Digitalisering mobiliteitsdata**
Ontwikkelen in datagericht werken conform wet- en regelgeving

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken zijn bovenstaande actielijnen één voor één uitgewerkt. Elk hoofdstuk beschrijft per actielijn de opgave, de aanpak en de concrete activiteiten per onderdeel. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de nadere uitwerking van de begroting naar de verschillende actielijnen en onderdelen van de aanpak. Hoofdstuk 8 beschrijft de benodigde personele inzet voor dit uitvoeringsprogramma. Tot slot gaat hoofdstuk 9 nader in op de monitoring van dit uitvoeringsprogramma.

2. Actielijn Samen gezonde groei bereikbaar maken

Uitwerken activiteiten voor de meerjarendoelen:

- Het komen tot afspraken met Rijk en regio om de schaa sprong in het mobiliteitssysteem te realiseren
- Het borgen van de regionale bereikbaarheid in samenwerking met het Rijk en gemeenten
- In regionaal verband stimuleren van slimme en duurzame mobiliteitskeuzes (o.a. fiets en OV in woon-werkverkeer via werkgevers)

Opgave

De provincie Utrecht ligt in het hart van Nederland. Het is een plek waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren. We beseffen ons dat we deze positie niet als een gegeven kunnen beschouwen maar dat dit een inspanning vraagt om ook in de toekomst kwaliteiten te kunnen behouden terwijl we als provincie verder blijven groeien. Dat kunnen we als provincie niet alleen en daarom werken we met Rijk en gemeenten in het programma U Ned samen aan maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Onze provincie is de nationale draaischijf voor vervoers- en transportnetwerken. De A1, A2, A12, A27 en A28 zijn van vitaal belang voor vervoer over de weg. Stations Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal zijn nationale knooppunten in het Nederlandse spoor- en ov-netwerk. De grote hoeveelheid nieuwe woningen en arbeidsplaatsen – ook in de omliggende regio's – maakt dat er een grote bereikbaarheidsopgave is: in 2030 en 2040 zien we zonder maatregelen nieuwe forse bereikbaarheidsknelpunten ontstaan. Dit wordt bevestigd in de Integrale Mobiliteitsanalyse van het Rijk (IMA 2021) en de Mobiliteitsstrategie U Ned (U Ned 2022). In 2040 loopt het hoofdwegennet aan de zuidkant van Utrecht (A12, A2 en A27), de noordoostkant van Amersfoort (A1/A28) en tussen beide steden (A28) vast. Ook ontstaan er knelpunten op de spoorverbindingen tussen beide steden (Utrecht-Amersfoort) en met de omliggende regio's en Duitsland (Utrecht-Amsterdam, Amersfoort-Amsterdam en Utrecht-Arnhem-Duitse grens). Op Utrecht Centraal knelt de overstap van/ naar regionaal en lokaal vervoer en hinderen verschillende modaliteiten (OV, fiets, voetgangers) elkaar daar waar ze kruisen. Op Amersfoort Centraal is de capaciteit van het station om reizigers te verwerken in 2040 onvoldoende.

De bereikbaarheidsopgave – als onderdeel van de integrale verstedelijkingsopgave – is driedig:

- het op een duurzame wijze ontsluiten van nieuwe woningen en werklocaties, waarbij vooral ingezet wordt op het stimuleren van lopen en gebruik van fiets en ov;
- het accommoderen van de groei van mobiliteit en het in beweging houden van de draaischijf Nederland (ov en weg);
- het realiseren van de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij actieve mobiliteit en gebruik van ov gestimuleerd wordt (inzet op gedragsverandering).

Deze bereikbaarheidsopgave is door Rijk en regio onderschreven in het NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht Amersfoort 2040 met als titel 'Groeien in Nabijheid'.

Aanpak

Binnen de actielijn 'Samen gezonde groei bereikbaar maken' zetten we concrete stappen in het realiseren van onze ambities. Het programma U Ned vormt de basis voor een duurzame samenwerking tussen Rijk en regio om de verstedelijkingsopgave in samenhang met

bereikbaarheidsinvesteringen vorm te geven. Het programma U Ned omvat verschillende programmalijnen met een verschillende tijdshorizon, gericht op uitvoering en voor de langere termijn gericht op onderzoek.

Daarnaast heeft het Rijk enkele grote wegprojecten in voorbereiding. Deze wegprojecten zijn van dermate belang voor de regionale bereikbaarheid, dat ook de provincie een rol heeft bij de voorbereiding. In dit uitvoeringsprogramma benoemen we kort een aantal belangrijke projecten die we komende jaren aandacht van ons vragen.

Onderdeel U Ned

U Ned heeft een eigen programmaorganisatie. Deze programmaorganisatie is verantwoordelijk voor het dagelijks aansturen van het programma bestaande uit de programmalijnen en het voorbereiden van de verschillende overleggen. In onderstaande schema zijn de onderdelen van U Ned opgenomen zoals het op dit moment georganiseerd is. Er wordt onderscheid gemaakt tussen uitvoeringstrajecten, onderzoeken en (thematische) werkgroepen. De provincie Utrecht is in elk onderdeel van U Ned vertegenwoordigd.



Hieronder wordt voor de Uitvoeringstrajecten en Onderzoeken binnen U Ned een korte toelichting gegeven op doelstellingen.

Korte Termijn Aanpak (KTA)

De KTA is gericht op het stimuleren van niet en anders reizen in de regio Utrecht. Het doel is enerzijds het verminderen van het aantal autobewegingen in de spits zodat de bereikbaarheid verbetert, anderzijds het verduurzamen van de mobiliteit door meer gebruik van fiets, OV, deelmobiliteit en lopen. Gedragsmaatregelen in de KTA worden uitgevoerd door de samenwerkingsorganisatie Goedopweg. In deze samenwerking zetten we onder andere in op de werkgeversaankpak, nieuwe bewoners, hinderaanpak, deelmobiliteit en communicatie. Voor de periode 2025-2030 wordt een nieuw programmaplan opgesteld.

No Regrets

Het realiseren van een pakket infrastructuurmaatregelen voor Fiets en OV dat past bij alle mogelijke toekomstscenario's voor verstedelijking en die bijdragen aan het realiseren van de gewenste mobiliteitstransitie. In 2021 is hiervoor een Bestuursovereenkomst afgesloten tussen Rijk en regio.

Aanpak 2023

Het gezamenlijk ontwikkelen, financieren en programmeren van regionale multimodale pakketten bestaande uit "kleinschalige" investeringen die tot 2030 een bijdrage leveren aan:

- De woningbouwopgave mogelijk maken;
- De regio bereikbaar houden;
- De mobiliteitstransitie verder op gang helpen.

MIRT Verkenning OV en Wonen

Medio 2020 hebben Rijk en regio een startbeslissing genomen voor een MIRT verkenning OV en Wonen. De maatregelen in deze verkenning moeten bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het USP, het ontlasten van Utrecht CS en de bereikbaarheid verbeteren van de locaties die in beeld zijn voor verstedelijking. Eind 2022 is geconcludeerd dat voor een toekomstvaste ontsluiting van het NOVEX gebied Groot Merwede (Utrecht Zuidwest en Nieuwegein) een systeemspiong OV noodzakelijk is met een snelle Merwedelijn. Voor deze systeemspiong in het OV hebben Rijk en regio gezamenlijk een budget gereserveerd van €1,2 miljard. (zie ook UVP Publieke Mobiliteit).

Regiopoorten

Regiopoorten zijn gebieden binnen loop- en fietsafstand van OV-knopen (trein en/of bus), waar substantieel ontwikkelruimte is. De invulling van de poorten is een integrale opgave waarin wonen, werken, mobiliteit, groen en energie samenkomen. De poorten bieden tevens mogelijkheden voor mobiliteitstransitie. Regiopoorten faciliteren de groei in de regio Utrecht op een polycentrische manier. De groeiopgave concentreert zich in Barneveld, Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Driebergen-Zeist, Houten, Nijkerk, Vianen, Woerden en Zeist Noord. Zij vormen samen de Regiopoorten. Deze locaties spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van de regio. Lokale en regionale opgaven worden hier met elkaar verbonden. Door de ontwikkelruimte binnen de regiopoorten te benutten kan er met relatief beperkte investeringen een substantiële bijdrage gegeven worden aan de lokale-, regionale- en rijksopgaven.

De programmalijn Regiopoorten werkt aan een gezamenlijke ontwikkelstrategie en beoogt te komen tot een programmering van maatregelen om de ontwikkeling op de poorten te laten plaatsvinden.

Gebiedsonderzoek regio Amersfoort

In het BO MIRT 2022 is besloten dat gezien de verwevenheid met de opgaven in de regio Utrecht, de regio Amersfoort en haar opgaven integraal op te nemen in U Ned. Dat is aanleiding om de opgaven in de regio Amersfoort te verdiepen met een gebiedsonderzoek voor de ontwikkelmogelijkheden van de Spoorzone Amersfoort, de regiopoort Zeist-Noord en de implicaties van groei op de Heuvelrugzone tussen Zeist, Soest, Leusden en Amersfoort op de langere termijn (2030- 2040 met een doorkijk naar 2050). Een onderzoek naar toekomstige ontwikkelrichtingen geeft inzichten en informatie en daarmee houvast voor vervolgstappen door Rijk en regio ten aanzien van de ontwikkeling van het gebied.

Mobiliteitsagenda regio Amersfoort

In 2022 is de Mobiliteitsstrategie U Ned opgesteld en zijn de mobiliteitsprincipes uit deze mobiliteitsstrategie vastgesteld. Deze richten zich op een robuust, duurzaam en samenhangend regionaal en multimodaal mobiliteitssysteem, waarmee de verwachte groei van de mobiliteit beheersbaar kan worden opgevangen. Als één van de vervolgstappen van de U Ned Mobiliteitsstrategie wordt een regionale mobiliteitsagenda opgesteld voor de regio Amersfoort. De Mobiliteitsagenda zal de urgente (boven)regionale infrastructurele opgaven analyseren en uitwerken in oplossingsrichtingen. De Mobiliteitsagenda moet resulteren in een met concrete maatregelen gevulde agenda om de regio inclusief ruimtelijke ontwikkeling bereikbaar te houden.

De Mobiliteitsagenda en het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone zijn nauw met elkaar verweven en worden dan ook continue op elkaar afgestemd.

Corridorhubs

We zetten met de U Ned Mobiliteitsstrategie in op het remmen en spreiden van de vraag naar mobiliteit, het intensiveren van wandel, fiets, ov en autonetwerken, het faciliteren van de juiste vervoerswijze op de juiste plek én we zorgen voor soepele ketenreizen van deur tot deur met regionale mobiliteitshubs. Het inzetten op regionale mobiliteitshubs (of te wel parkeerhubs) is een van de maatregelen uit het totaalpakket van duurzame mobiliteitsmaatregelen uit de Mobiliteitsstrategie.

Binnen deze programmalijn wordt per snelwegcorridor de kansrijke locaties voor regionale parkeerhubs in beeld gebracht en wordt gewerkt aan een programma-aanpak voor vier locaties.

MIRT Onderzoek A12 zone en Rijnenburg

Het MIRT Onderzoek is een integraal en multimodaal onderzoek naar de gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg en de bereikbaarheidsopgave van deze gebieden en de regio. In het MIRT onderzoek is o.a. aandacht voor de groenstructuur, bodem, water en klimaat, gezonde leefomgeving, energienetwerken en benodigde bedrijfsverplaatsingen.

Het MIRT-onderzoek levert beslisinformatie op om te kunnen beoordelen of te besluiten:

- Hoe het haalbaar, maakbaar en wenselijk is om de A12-zone en Rijnenburg te ontwikkelen tot nieuwe, klimaatbestendige stadsdelen waar het prettig en gezond leven is.
- Welke condities met prioriteit ingevuld moeten worden om de A12-zone en Rijnenburg verder te kunnen ontwikkelen.
- Welke mobiliteitsoplossingen voor de bereikbaarheidsopgave kansrijk zijn om verder uit te werken.
- Hoe groot de investeringsopgave is (in een bandbreedte) voor de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg, inclusief oplossingen voor de bereikbaarheid.

Onderdeel Uitbreidingen hoofdwegennetwerk en NRU

Door de groei van de woningbouw in zowel onze provincie als in de rest van Nederland zijn uitbreidingen in het hoofdwegennet noodzakelijk. Het Rijk is hiervoor het bevoegd gezag. Onze rol als provincie is (1) het waarborgen van de provinciale belangen op o.a. het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid en natuur bij projecten op het hoofdwegennet en (2) het sturen op financiële afspraken indien deze zijn gemaakt en deze toetsen op het bereiken van de afgesproken doelen.

In 2023 heeft het Rijk de herprioritering van wegenprojecten uit het Mobiliteitsfonds ingezet. De Rijksbijdrage voor de Utrechtse projecten NRU en knooppunt Hoevelaken is gepauzeerd en uit de rijksbegroting gehaald. Dit heeft primair effect op de bereikbaarheid van onze provincie, maar zet ook andere opgaven zoals woningbouw onder druk. Ook de pauzering van de projecten A27 knooppunt Eemnes – Almere (Provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) en A1-A30 (provincie Gelderland) zijn relevant voor onze regio.

De stand van zaken voor projecten op het hoofdwegennet in de provincie Utrecht is op dit moment als volgt:

Project A27/A12 Ring Utrecht en het Regioalternatief

Al sinds 2006 werkt het Rijk aan plannen om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op de A27 en A12 bij Utrecht te verbeteren. Deze plannen zijn uitgewerkt in het Tracébesluit

A27/A12 Ring Utrecht. De regio heeft een alternatief plan gepresenteerd (december 2022) dat binnen de huidige bak (verdiepte ligging van de snelweg) bij Amelisweerd past en toch op vergelijkbare wijze invulling geeft aan de doelen op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit plan heet het Alternatief Ring Utrecht (ARU). De provincie vindt investeringen in de Ring Utrecht belangrijk voor de bereikbaarheid op nationaal en regionaal niveau, maar ook voor de ruimte voor verstedelijking in de regio.

Het is nog niet bekend wanneer het Rijk beslist hierover beslist. Bezwaren op Tracébesluit liggen voor bij de Raad van State. Bezwaren gaan o.a. over de stikstofuitstoot. Na de gerechtelijke uitspraak besluit de minister over het vervolg van het Tracébesluit, inclusief de afweging rond het ARU.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Investeringen in de Ring Utrecht hangen nauw samen met de opgave op de Noordelijke Randweg Utrecht. Gemeente en provincie Utrecht realiseren samen met het Rijk de Noordelijke Randweg Utrecht. Deze moet het groeiende autoverkeer kunnen verwerken en bijdragen aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht, een bereikbare regio en een robuust nationaal wegennetwerk. Rijk, de provincie en gemeente Utrecht hebben al in 2010 afspraken gemaakt over de aanpak van de NRU. In het kader van de herprioritering van de Rijksbijdrage uit het Mobiliteitsfonds, staat de NRU op dit moment op de pauzestand. De regio werkt kansrijke varianten voor de NRU uit, zodat er afspraken met het Rijk kunnen komen over één voorkeursvariant. Dit betreft ook afspraken over het opnieuw activeren en realiseren van het project waarvan gemeente Utrecht het bevoegd gezag is.

A1/A28 Knooppunt Hoevelaken

Knooppunt Hoevelaken is één van de drukste knooppunten van Nederland. In 2013 hebben het Rijk en de regio afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Deze gaan onder andere over extra maatregelen voor geluid, regionale (stad-land-)verbindingen en de natuur en de regionale bijdrage daaraan. De planstudie is inhoudelijk afgerond in 2018 in de vorm van een Ontwerp Tracébesluit, maar de realisatie is niet in gang gezet.

Het pauzeren van het rijksproject Knooppunt Hoevelaken heeft een grote impact op de nationale en regionale bereikbaarheid en de woningbouwopgave. In het BO MIRT van 2023 is afgesproken om in te zetten op een mitigerend pakket om ook komende jaren gesteld te staan voor deze opgaven.

Hiervoor is een restbudget van het Rijk beschikbaar met een omvang van circa € 243 miljoen.

Een samenhangend mitigatiepakket inclusief effectenanalyse zal worden geagendeerd in het BO MIRT eind 2024. Het opstellen van dit pakket vindt plaats in samenwerking met de partners die eerder financieel hun bijdrage leverden aan de Bestuursovereenkomst voor Hoevelaken: ministerie van IenW, gemeente Amersfoort, Gemeente Nijkerk, Provincie Utrecht en Provincie Gelderland.

Er wordt ingezet op een goede afstemming met het opstellen van het mitigerend pakket met onder meer het project A1-A30.

Uitbreiding van knooppunt Hoevelaken zelf blijft essentieel voor de realisatie van woningen in de regio Amersfoort (woondeal en NOVEX). Daarnaast is Hoevelaken van groot belang voor bereikbaarheid op zowel nationaal als regionaal niveau.

A27 Houten-Hooipolder

Tot 2031 is het in 2019 vastgestelde Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in uitvoering. Dit project is belangrijk voor bereikbaarheid en doorstroming op en rond dit tracé. Ook wordt hierdoor de druk op het onderliggend weggennet en sluipverkeer in onder andere Vijfheerenlanden verminderd. Tijdens de uitvoering van het project is er een periode van hinder, waarbij onder andere sluipverkeer en de doorstroming van het openbaar vervoer punten van zorg zijn. Mede dankzij een provinciale bijdrage wordt binnen dit project een fietsbrug gerealiseerd langs de Hagesteinsebrug tussen Vianen en Nieuwegein.

3. Actielijn Meer fietsen over een sterk netwerk

Ambitie: dé fietsregio van Europa zijn en blijven, vertaald in het streven om voor de modal split het aandeel fiets naar 50% te brengen op de ritten tot 15 km (2018: 34%, 2022: 38%).

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

Uitwerken activiteiten voor de meerjarendoelen:

- We werken aan een sterk regionaal fietsnetwerk gericht op vlot, veilig en comfortabel fietsen.
- We realiseren doorfietsroutes en nemen barrières weg.
- We stimuleren mensen om vaker veilig te gaan fietsen.

Opgave

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

In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (juni 2022) hebben Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten aangegeven het fietsverkeer in Nederland een krachtige impuls te geven om zo een Schaa sprong Fiets te realiseren. In deze context heeft de provincie, samen met gemeenten en andere regionale partners, het Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht (november 2021) opgesteld. Hierbij is voortgebouwd op de Omgevingsvisie provincie Utrecht (maart 2021) en de ruimtelijke visies en plannen van de drie regio's Amersfoort, Foodvalley, U10 en de samenwerking binnen U Ned (zie Mobiliteitsstrategie U Ned uit 2022).

De Utrechtse ambitie om dé fietsregio van Europa te worden, sluit naadloos aan op de maatschappelijke opgaven op het gebied van:

- **Woningbouw en economie:** de fiets borgt de bereikbaarheid en daarmee de haalbaarheid van de belangrijkste ontwikkellocaties en zorgt voor een prettige leef- en werkomgeving.
- **Energie en klimaat:** fietsen is een klimaat-neutrale vorm van mobiliteit en helpt bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder CO₂, fijnstof en stikstof.
- **Gezondheid:** het stimuleren van fietsen zorgt voor een gezonder beweegpatroon van mensen en draagt bij aan een gezondere leefomgeving, met een schonere lucht en minder geluidsoverlast;
- **Bereikbaarheid:** uiteraard zorgt het stimuleren van fietsen ook voor een beter bereikbare regio, met een landelijke impact doordat Utrecht een 'draaischijffunctie' vervuld voor Nederland.

Kortom: investeren in de fiets is veruit de meest gezonde, duurzame en goedkope manier om bij te dragen aan de landelijke maatschappelijke opgaven.

Het aantal inwoners in onze provincie zal voorlopig blijven groeien en we hebben een grote woningbouwopgave: voor 2030 moeten 83.500 nieuwbouwwoningen worden gebouwd. Het is echter complex om dit te bereiken vanwege randvoorwaarden als bereikbaarheid, stikstofreductie en

voldoende groen. De fiets kan hierin een belangrijke rol vervullen. De verwachting is dat er ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 zijn ten opzichte van 2015. Het huidige fietsnetwerk zal dit op onderdelen niet aankunnen. Dat betekent dus investeren in de schaa sprong fiets om te zorgen voor voldoende veilige en comfortabele fietsroutes naar stations, scholen en economische kerngebieden. Stimuleren van fietsen staat centraal in het provinciaal bereikbaarheidsbeleid, omdat:

- Fietsen ruimtebesparend en milieuvriendelijk is en kan dus bijdragen aan het slagen van de binnenstedelijke en de landelijke gebiedsopgave. De (elektrische) fiets zorgt ervoor dat voorzieningen als scholen en winkels ook in het landelijk gebied bereikbaar blijven. Bovendien, bij de aanleg en gebruik van nieuwe fietsinfrastructuur is er zeer beperkt sprake van stikstofproblematiek (Ecorys/Movares, april 2023).
- Investeren in fietsverbindingen leidt aantoonbaar tot meer fietsen en minder auto in het woon-werkverkeer, blijkt uit onderzoek door de Radboud Universiteit (december 2021). Juist nu meer rijks geld gaat naar noodzakelijk beheer en onderhoud en grote weg- en openbaar vervoerprojecten geschrapt zijn, biedt dit kansen om Nederland bereikbaar te houden met investeringen die niet schadelijk zijn voor de natuur (stikstof).
- Daarnaast is de fiets een onmisbare schakel voor openbaar vervoer: bijna de helft van de treinreizigers en een groeiend aantal busreizigers komt op de fiets.
- Fietsen draagt bij aan de gezondheid en het welbevinden van mensen. Het zorgt voor ontspanning, recreatie, toerisme en bedrijvigheid.
- De fiets is inclusief: het is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoermiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij.
- Fietsen draagt bij aan CO₂ -reductie, schone lucht en minder geluidsoverlast.
- Daarbij komt dat fietsvoorzieningen relatief snel en goedkoop te realiseren zijn en dus het meeste rendement bieden per geïnvesteerde euro.

Aanpak

In het Toekomstbeeld Fiets hebben Rijk en regio uitgesproken dat zij de fiets willen inzetten als volwaardig vervoersmiddel in de bereikbaarheidsopgave en als een belangrijke oplossing voor maatschappelijke vraagstukken. Hiervoor zijn flinke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen nodig. Daarnaast willen we ons blijven richten op het veranderen van gedrag en het stimuleren van het gebruiken van de fiets (fietsstimulering). Dit is een opgave waar we niet alleen voor staan en waaraan we werken met Rijk en regio. Bovendien willen we een aantal inhoudelijke strategische keuzes maken en omvangrijke investeringen doen. Dit geldt zowel voor fietsroutenetwerken als voor fietsparkeren. Samen met onze partners zetten we (verder) in op:

- 1) een vlot, veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk;
- 2) uitbreiding van het doorfietsroutenetwerk;
- 3) fietsstimulering.

Voldoende, veilige en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen zijn een onderdeel van onze aanpak op knooppunten en is verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit.

1. Onderdeel vlot, veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk

We willen graag een vlot, veilig en comfortabel netwerk realiseren waarop inwoners van huis naar school, werk, OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen kunnen fietsen. In de afgelopen periode zijn er succesvol verbeteringen aangebracht en het is belangrijk dat wij hieraan als regionale partij een impuls blijven geven. Voor komende periode scherpen we allereerst de knelpuntenanalyse uit 2019 aan en maken we nieuwe prioriteringsafspraken. Dit doen we samen met andere wegbeheerders. Ook gebruiken we data uit de risicogestuurde aanpak, een uitgebreide inventarisatie van de breedte van fietspaden, het netwerkperspectief en een onderzoek naar veilige schoolroutes. We helpen gemeenten om te prioriteren aan de hand van diverse onderzoeken en verkenningen,

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

Onze eigen fietspaden vormen 15 procent van het regionale fietsnetwerk. Voor de fietspaden op onze eigen wegen zijn knelpunten in beeld gebracht en geprioriteerd. Dit gaat om verlichting, in hoeverre je goed kunt oversteken op kruispunten, sociale veiligheid in fietstunnels en de breedte van fietspaden. We werken ernaartoe om verbetermaatregelen op deze thema's in te voeren. Ook zetten we in op veilige plekken om over te steken, daar waar het provinciale wandel- en fietsknooppuntensysteem de provinciale weg kruist. Dit onderdeel wordt verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma *Infrastructuur en benutten*.

Aantrekkelijk wonen, werken en recreëren vraagt om goede verbindingen naar en in het buitengebied. We hebben in de provincie het Recreatief Hoofd Netwerk met het fietsknooppuntensysteem. Dit netwerk overlapt voor 40 procent met het Regionaal fietsnetwerk en kent vooral piekmomenten in het weekend of op feestdagen. Drukke op recreatieve fietspaden leidt tot onveilige situaties. We dragen bij aan de verbetering van een aantal belangrijke recreatieve fietsverbindingen tussen stad en land als het onderdeel uitmaakt van het Regionaal fietsnetwerk. We dragen bij aan het oplossen van de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten, de kwaliteitsverbetering van het Regionaal fietsnetwerk en van veilige en comfortabele looproutes naar OV-knooppunten. Dit doen we op basis van cofinanciering, waarbij meerdere partijen gezamenlijk bijdragen aan de kosten van een project.

Invulling:

- Verbeteren Regionaal fietsnetwerk niet in beheer van de provincie
- Aanpak breedte provinciale fietspaden
- Veilige schoolfietsroutes
- Fietstunnels
- Verbeteren doorstroming fiets bij VRI's

2. Onderdeel uitbreiding doorfietsroutenetwerk

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

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

We bepalen welke doorfietsroutes worden opgepakt aan de hand van een aantal afwegingen. Dit zijn het afweegkader Doorfietsroutes, het beschikbare budget, de kansen om met Rijk en regio barrières weg te nemen en tot afspraken te komen om te bepalen welke doorfietsroutes worden opgepakt. Als

ervoor gekozen wordt om doorfietsroutes op te pakken, dan is er in de studiefase expliciet aandacht voor de afwegingen op het gebied van natuur. In het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) erkennen we bovendien dat stedelijke doorfietsroutes van net zo groot belang zijn om de wegen rondom de steden voldoende te kunnen ontlasten.

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

3. Onderdeel fietsstimulering

Om de doelstelling van meer fietsritten te halen is een brede en samenhangende aanpak nodig. Een vlot, veilig en comfortabel fietsnetwerk, (inclusief doorfietsroutes), met voldoende fietsparkeervoorzieningen en aandacht voor het thema fietsbezit zijn hierbij randvoorwaardelijk.

Voor fietsstimulering worden sociale maatregelen ingezet, die zich op menselijk gedrag richten en bestaan uit voorlichting/ educatie en gedragsbeïnvloeding. Daarnaast valt ook de positieve communicatie over fietsen zoals nieuwe verbindingen, voorzieningen of veiligheidsacties onder fietsstimulering. De provincie werkt hierin samen met haar gemeenten en met een andere partijen, zoals het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Goedopweg, kennisinstellingen en aanbieders van campagnes en interventies. Door gezamenlijk en gecoördineerd te werken wordt de impact en efficiency vergroot.

We geven uitvoering aan de regionale strategie fietsstimulering 2024-2029, met als belangrijkste uitgangspunten:

- Programmacoördinatie vanuit het Ik fiets programma (regie): Er wordt gewerkt vanuit één programma met bewaking van kwaliteit van acties, merk en duurzaam effect
- Samenwerking en kennisdeling van verschillende partijen binnen de provincie
- Eén (flexibel) pakket aan interventies dat inspeelt op de overkoepelende opgaven in de provincie (interventieprogramma). We hebben daarbij een selectie gemaakt van vijf doelgroepen:
 1. Forenzen (vooral via Goedopweg)
 2. Ouderen
 3. Kinderen
 4. Nieuwe Nederlanders
 5. Bewoners van nieuwe verstedelijkingslocaties (vooral via Goedopweg)
- Eén overall beeldmerk dat bekend is in de gehele provincie: de Ik fiets paraplu (communicatieplan). Alle fietsstimuleringsacties bevatten het Ik fiets label en zijn terug te vinden op één centrale plek: de website van Ik fiets.
- Eén lijn in monitoring en evaluatie (monitoring en evaluatieplan): De projectleiders van de fietsstimuleringsacties leveren hiervoor data aan

4. Actielijn Duurzame mobiliteit en infrastructuur

Opgave

De Provincie Utrecht heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord: dat betekent dat we streven naar een totale CO₂ reductie van 55% in onze provincie. Voor mobiliteit vertaalt zich dat naar 31% reductie (De Utrechtse Klimaataanpak, 2024). Die reductie voor mobiliteit kan op 3 terreinen worden bewerkstelligd: mobiliteit van personen, goederenvervoer en infrastructuur. Om een bijdrage te leveren aan de doelstellingen voor klimaat, gezonde lucht en stikstofreductie zijn diverse doelen afgesproken, zoals in het landelijke convenant Schoon en Emissieloos Bouwen, het Schone Lucht Akkoord en de ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI).

In de actielijn Duurzame Mobiliteit ondersteunen we de mobiliteitstransitie. Met de gemeentelijke partners in de provincie hebben we afgesproken de trias mobilica toe te passen voor nieuwe maatregelen: verminderen, veranderen en verschonen zijn het uitgangspunt (Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden Nederland, 2021). Verminderen en veranderen zijn het resultaat van slimme keuzes voor mobiliteit, daarom noemen we dat in dit hoofdstuk verslimmen. Hiermee dragen we bij aan de volgende meerjarendoelen:

- Overslag van goederen is efficiënter en duurzamer
- Er is zowel voor personenmobiliteit als goederenvervoer sprake van een structureel dalende lijn in CO₂-uitstoot t.o.v. 2023, zodat de klimaatambitie van -49% CO-uitstoot in 2030 wordt gehaald (t.o.v. 1990)
- Een toename van gezonde en duurzame vervoerwijzen in de modal shift van goederenvervoer
- We dringen het gebruik van primaire grondstoffen terug en maken hergebruiken grondstoffen zoveel mogelijk met als doel volledig circulair te werken in 2030
- Er is een dalende trend zichtbaar in de uitstoot van CO₂ uitgestoten door opdrachtnemers van de provincie Utrecht bij beheer en onderhoud van wegen met als doel geen CO₂-uitstoot meer in 2030.

Aanpak

Rol van de provincie

De doelen op het gebied van Duurzame Mobiliteit vragen de inzet van ons allemaal: bewoners, overheden, ondernemers, instanties. Het ondersteunen van de mobiliteitstransitie kan alleen samen: met gemeenten, andere provincies, het Rijk, in Europa, met het bedrijfsleven en met onze inwoners.

Als provincie spelen we een regierol in het begeleiden van de mobiliteitstransitie. Binnen andere actielijnen werkt de provincie zelf aan de verduurzaming van mobiliteit, bijvoorbeeld door het stimuleren van fietsverkeer en het verbeteren van de publieke mobiliteit. In de actielijn “duurzame mobiliteit” werken we daarnaast overkoepelend en verbindend. Dat doen we op 3 manieren:

- Monitoring: Onderzoeken wat de laatste stand van zaken is, welke vraagstukken spelen en welke (combinaties van) maatregelen het meest effectief zullen zijn;
- Samenwerking op inhoud: we jagen verduurzaming aan, we denken mee met partners en we stellen subsidie beschikbaar voor initiatieven;
- Samenwerking op verbinding: we nemen de regierol in samenwerking, we begeleiden processen begeleiden, delen kennis en ervaring, en verkennen financieringsmogelijkheden buiten de provincie.

Focus thema's duurzame mobiliteit

Vanuit de Actielijn Duurzame Mobiliteit bewaken we de doelstellingen en de integrale aanpak. We verbinden waar mogelijk de actielijnen en uitvoeringsprogramma's waarin wordt gewerkt aan verduurzamingsmaatregelen. Waar maatregelen niet zijn belegd worden ze vanuit de actielijn Duurzame Mobiliteit opgepakt.

Werkwijze

In de Actielijn Duurzame Mobiliteit gaan we aan de slag met 3 dossiers: duurzame personenmobiliteit, duurzaam goederenvervoer en duurzame infrastructuur. Binnen ieder van deze dossiers gaan we aan de slag met monitoring, samenwerking en inhoudelijke ondersteuning.

A. Dossier Duurzame Personenmobiliteit

Het klimaatakkoord verplicht elke regio in Nederland tot het maken van een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP). In de Provincie Utrecht is het RMP Midden Nederland in 2021 vastgesteld. Het RMP is een samenwerkingsverband tussen gemeenten, provincie en RWS waarmee we duurzame mobiliteit in onze regio stimuleren en faciliteren. Het RMP heeft drie kerntaken om dit voor elkaar te krijgen in de regio: aanjagen, het zijn van kennispartner en informele beïnvloeder. De provincie is voorzitter van dit overleg, en coördineert de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking. De komende jaren gaan we samen met de partners het RMP verder doorontwikkelen en invulling geven.

In 2024 is het provinciale Klimaatplan Naar Netto Nul vastgesteld. Daarmee zet de Provincie Utrecht een belangrijke stap in het coördineren van maatregelen voor verduurzaming in onze provincie. Voor mobiliteit betekent dit dat er een klimaattafel Mobiliteit wordt opgericht. Deelnemers daarvan zijn bestuurlijke vertegenwoordigers van de bestuurlijke kopgroep van het RMP. De komende jaren zullen we de klimaattafel nader vormgeven en gebruiken om tot acties over te gaan.

Acties

Samenwerking:

1. RMP samenwerking met gemeenten en Rijkswaterstaat voor duurzame mobiliteit doorontwikkelen en invulling geven, voorzitter leveren;
2. Provinciale Klimaattafel Mobiliteit nader invullen en toepassen, samen met de bestuurlijke kopgroep RMP;
3. Gezamenlijk realiseren RMP-speerpunten: elektrisch rijden en laadinfra, ruimtelijk inrichting nieuwbouwlocaties, stads- en dorpslogistiek, werkgeversbenadering, fiets en openbaar vervoer.

Onderzoek:

4. Jaarlijkse monitoring maatregelen duurzame mobiliteit en ontwikkelingen in het wagenpark dat in de provincie geregistreerd is;
5. Inzicht in verschuiving en motieven van het reisgedrag binnen de provincie door middel van een nieuw reizigerspanel.

Verslimmen:

6. Adviseren over het stimuleren van actieve en schone vervoerswijzen in ruimtelijke ontwikkeling (conform het STOMP principe) en bij de realisatie van infrastructuur;

Verschoenen:

7. Opdrachtverlening aan MRA-E voor de aanleg van laadinfrastructuur en het stimuleren van uitbreiding van de laadinfrastructuur binnen de provincie.

B. Dossier Duurzaam Goederenvervoer

Goederenvervoer is een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van steden en dorpen. Het vervoeren van pakketten, bouwmaterialen, horeca- en detailhandel goederen en kantoorartikelen is een voorwaarde voor een goed functionerende economie.

Voor het verduurzamen van goederenvervoer in de Provincie Utrecht is het belangrijk om inzicht te hebben in de vervoersbewegingen en beweegredenen van de sector. Een belangrijke factor voor transporteurs is regelgeving. Veel gemeenten hebben bijvoorbeeld venstertijden voor de bevoorrading van winkels in hun centra. Een belangrijke mijlpaal voor de sector in de Provincie Utrecht is de inrichting van uitstootvrije zones voor bestel- en vrachtauto's. In onze provincie gaat het om de gemeenten Amersfoort en Utrecht. Vanaf 2025 zullen de regels in deze zones jaarlijks worden aangescherpt om in 2030 alleen uitstootvrije voertuigen nog toe te laten.

Deze maatregel heeft veel impact op transportondernemers in de regio. Alle betrokkenen zullen zich moeten gaan voorbereiden op de nieuwe situatie. Opties zijn bijvoorbeeld bedrijfsvoering aanpassen, transport delegeren of het wagenpark (stapsgewijs) verschonen. Binnen het dossier Duurzaam Goederenvervoer gaan we met gemeenten dit proces ondersteunen waar mogelijk. Doel is dat bevoorrading goed mogelijk blijft en de stap naar verduurzaming tijdig gemaakt kan worden.

Het verduurzamen van goederenvervoer heeft vaak positieve invloed op andere beleidsdoelen, zoals leefbaarheid, veiligheid en doorstroming.

Acties

Samenwerking

1. Samenwerking binnen het Logistiek Platform Utrecht, samen met de Hogeschool Utrecht en de gemeenten Amersfoort en Utrecht. Doel is om de samenwerking met bedrijfsleven te intensiveren om de verduurzaming in de sector te ondersteunen;
2. Intensiveren samenwerking met gemeenten rond goederenvervoer, bijvoorbeeld rond de invoering van vrachtwagenheffing en kansen in afstemming met gemeentelijk mobiliteitsbeleid;
3. Interprovinciale samenwerking intensiveren rond goederencorridors, zoals de corridors Zuid en Noord-Oost i.o.

Onderzoek

4. Aanscherpen en bijhouden Logistieke Monitor om trends en ontwikkelingen rond logistieke vervoersbewegingen te volgen en beleidsontwikkeling te ondersteunen;
5. Vijfjaarlijkse wettelijk verplichte risicoanalyse en prioritering knelpunten vervoer gevaarlijke stoffen;
6. Verkenning van provinciale problematiek en oplossingsrichtingen rond truckparking;
7. Innovaties in goederenvervoer volgen en waar nodig ondersteunen.

Verslimmen

8. Subsidieverlening voor modal shift in stads- en dorpslogistiek;
9. Stimuleren van schoon goederenvervoer over water door ondersteuning en aanjagen van lokale initiatieven;
10. Stimuleren en input leveren voor meer duurzame aanbesteding binnen de provinciale organisatie, zoals het gebruik van een bouwhub voor bundeling en/of modal shift en de inzet van schone vervoermiddelen;

Verschonen

11. Realisatie van het Convenant Waterstof in Mobiliteit provincie Utrecht in samenwerking met alle betrokken partijen en inclusief promotie. Zorgen dat de doelstellingen gehaald worden;

12. Doorontwikkeling van het Clean Energy Hubs netwerk in onze provincie voor een dekkend netwerk van (waterstof) elektrische laad- en vulpunten;
13. Ontwikkelen strategie voor verschoning binnenvaart in de Provincie Utrecht, inclusief de internationale goederencorridor over het water Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence (RH2INE).

C. Dossier Duurzame Infrastructuur

De aanleg, het beheer en het onderhoud van infrastructuur heeft veel impact op de duurzaamheid van mobiliteit. Die impact uit zich in uitstoot – van onder andere CO₂ – en ruimtegebruik. Het wordt veroorzaakt door de werktuigen die worden ingezet bij werken, maar ook door de – vaak nieuwe – materialen die worden gebruikt. Er is op dit gebied heel veel winst te behalen voor de landelijke en provinciale doelen op het gebied van klimaat (CO₂ reductie), maar ook circulariteit, biodiversiteit en klimaatadaptiviteit. We vatten deze doelen samen als verduurzaming van de infrastructuur.

Als wegbeheerder is de Provincie Utrecht verantwoordelijk voor het verwerken van deze doelen in haar eigen werkzaamheden. Dit vindt plaats binnen het uitvoeringsprogramma Infrastructuur. Vanuit het dossier Duurzame Infrastructuur wordt daar de benodigde kennis, ervaring en uitgangspunten voor ontwikkeld en wordt samen toegewerkt naar een duurzame provinciale infrastructuur die als inspiratie kan dienen voor andere wegbeheerders.

Om de infrastructuur van de Provincie Utrecht te verduurzamen werken we vanuit het Koersdocument Duurzame Infrastructuur. In dit document worden de verschillende doelen vertaald naar concrete oplossingsrichtingen en maatregelen. Het document wordt tweejaarlijks herijkt.

Acties

Samenwerking

1. Intensiveren inhoudelijke samenwerking met wegbeheerder, bijvoorbeeld met P12 (samenwerkingsverband tussen de 12 provincies) voor het uitvoeren van de ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) en delen kennis over verduurzaming van infrastructuur met gemeenten uit onze regio.
2. Advisering over een integrale duurzaamheidsaanpak bij projecten en beheer en onderhoud van het Provinciale areaal.

Onderzoek

3. Het Koersdocument wordt tweejaarlijks herijkt om maatregelen te concretiseren en standaardiseren en de werkwijze waar nodig bij te stellen.
4. Dataverzameling en -verwerking voor het dashboard waarmee we ons areaal en projecten rondom aanleg, onderhoud en vernieuwing in kaart brengen en een beeld krijgen van de stand van zaken van onze verduurzamingsopgave is.
5. Een probleemverkenning op het thema klimaatadaptatie en met de uitkomsten beleid vormen voor een klimaatadaptief provinciale areaal.

Verslimmen

6. Opstellen van een grondstoffenstrategie: hoe gaan we om met diverse grondstoffen in de aanleg, het beheer en het onderhoud van het provinciale areaal?
7. Aanpak opstellen voor het creëren van meer groen blauwe bermen in ons areaal waarmee we onder andere werken aan de doelstellingen voor biodiversiteit.

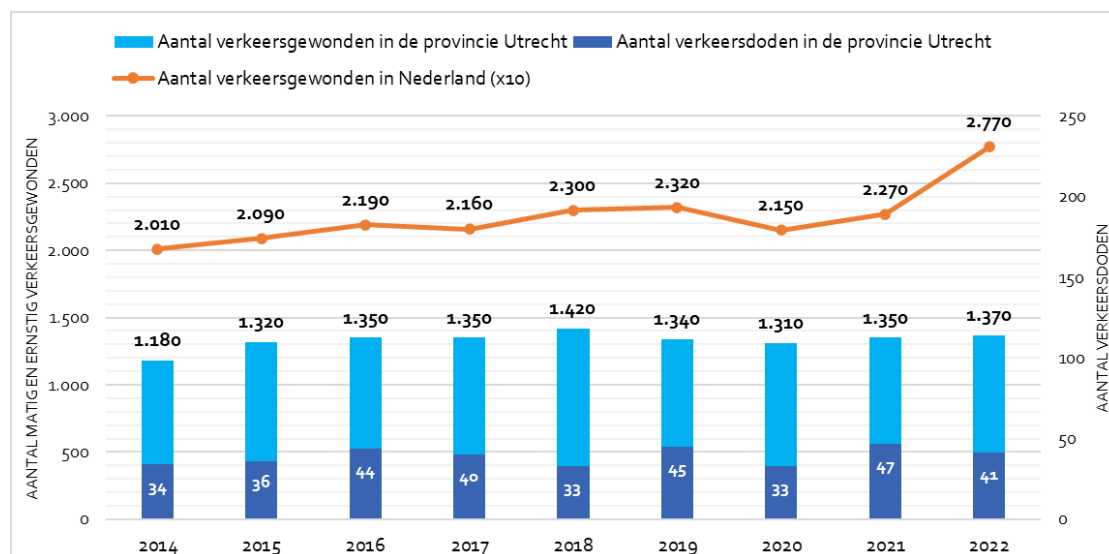
Verschon

8. Ontwikkelen van een planning voor uitstootvrij bouw materieel voor beheer- en onderhoudsprojecten, met als doel tot 100% uitstootvrije werken in 2030.

5. Actielijn Veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag

Opgave

In deze actielijn werken we ambitie 6 'de verkeersveiligheid verbetert' verder uit. Na jaren van dalende ongevallencijfers, stagneert de daling van het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden. Het landelijk aantal verkeersdoden neemt toe. De aantallen uit 2022 en 2023, respectievelijk 745 en 684, behoren tot de hoogste aantallen sinds 2008. Ook het landelijk aantal verkeersgewonden stijgt, zie figuur 1. In de provincie Utrecht fluctueert het aantal verkeersdoden en het aantal verkeersgewonden. Over een langere periode is geen sterk stijgende of dalende trend te zien. Omdat elk verkeersslachtoffer er één te veel is, zetten we met deze actielijn in op het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers en het wegnemen van verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem.



Figuur 1: Het aantal verkeersgewonden en -doden in de provincie Utrecht en het aantal -gewonden in Nederland bron: SWOV

Aanpak

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers, is niet een kwestie van het realiseren van één maatregel of oplossing. We zetten daarom in op de wetenschappelijk bewezen combinatie van veilige infrastructuur, verkeerseducatie en verkeershandhaving, ofwel de 'drie E-methode'. Onze aanpak maken wij concreet door drie doelen centraal te stellen voor de periode 2024-2029:

- het verbeteren van de veiligheid op de provinciale infrastructuur;
- het stimuleren van veilig gedrag door verkeerseducatie, voorlichting en handhaving;
- het verbeteren van de veiligheid op gemeentelijke wegen door subsidie op verkeersveiligheidsmaatregelen.

We kiezen er in onze aanpak voor om in de periode 2024-2029 de focus op een aantal specifieke verkeersveiligheidsthema's te leggen. Deze thema's komen voort uit en zijn onderverdeeld naar doelgroepen, infrastructuur en gedrag. Binnen deze thematische aanpak werken we enerzijds aan het terugdringen van locatiegebonden ongevallen en anderzijds aan het wegnemen van verkeersveiligheidsrisico's middels de risicogestuurde aanpak. De risicogestuurde aanpak is sinds de lancering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 het leidend principe geworden binnen de Nederlandse en Utrechtse verkeersveiligheidsaanpak. Hierbij hebben we een tweeledig rol als wegbeheerder en gebiedsregisseur.

Doelgroepen

Iedere verkeersdeelnemer moet zich op een prettige en veilige manier kunnen verplaatsen. Tegelijkertijd zien we dat bepaalde groepen vaker betrokken raken bij verkeersongevallen.

Fietzers 	Gemotoriseerde tweewielers 	Automobilisten 
Speerpunten • Senioren op de fiets • Basisschoolleerlingen • Middelbare scholieren • Snelle fietsers	Speerpunten • Jonge brom- en snorfietsers • Motorrijders	Speerpunten • Jonge automobilisten

Infrastructuur

Een veilig ingerichte weg of fietspad kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken.

Wegvakken 	Fiets- /bromfietspaden 
Speerpunten • Snelheidsverlaging op 50 en 80 km/u wegen • Fietsvoorzieningen langs 50 km/u wegen • Onveilige bermen • Parallelwegen en landbouwverkeer • Motorrijders op wegen buiten bebouwde kom	Speerpunten • Drukke heterogene fietspaden • Onveilig ingerichte fietspaden • Onveilige bermen • Smalle tussenberm
Uitwisselpunten 	Gemeentelijke wegen 
Speerpunten • Voorrangskruispunt met een verkeersregelinstallatie (VRI) • Kruispunt met fietsvoorzieningen • Solitaire oversteeklocaties langzaam verkeer	Speerpunten • Binnenstedelijke 30 en 50 km/u wegen • Fietspaden en -voorzieningen • Oversteeklocaties

Gedrag

Verkeersongevallen kunnen altijd ontstaan, ook als de infrastructuur op orde is. In 90% van de gevallen is de toedracht van een verkeersongeval namelijk te herleiden tot het menselijke gedrag.

Snelheid 	Verkeersdeelnemers 
Speerpunten • Onveilige snelheid op risicovolle locaties • Snelheidsverschillen op fiets-/bromfietspaden • Snelheidsverschillen op 60 km/u wegen	Speerpunten • Afleiding in het verkeer • Rijden onder invloed van alcohol en drugs • Excessief rijgedrag

We werken onze aanpak verder uit in de volgende onderdelen waarin de eerdere thema's terugkomen:

1. Het duurzaam veilig inrichten van provinciale infrastructuur;
2. Het stimuleren van verkeersveilig gedrag door verkeerseducatie, voorlichting en het versterken van de verkeershandhaving;
3. De provincie als regisseur regionale verkeersveiligheid.

1) Onderdeel duurzaam veilig inrichten van provinciale infrastructuur

De inrichting en inpassing van infrastructuur in de omgeving heeft invloed op de verkeersveiligheid. Om de verkeersveiligheidsrisico's zo klein mogelijk te houden, passen we ons wegennet zo goed mogelijk aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk. Een duurzaam veilig netwerk verkleint de kans op verkeersongevallen en verkleint bovendien de kans op (ernstig) letsel indien een ongeval toch plaatsvindt. Het realiseren van een duurzaam veilig netwerk doen wij door twee sporen te volgen:

1. Een thematische aanpak: belangrijke verkeersveiligheidsthema's stellen we actief aan de orde bij werkzaamheden aan de infrastructuur. Deze thema's komen voort uit onze wettelijke taak als wegbeheerder, politieke belangen of uit onze risicoanalyse.
2. Een locatiegerichte aanpak: uit onze risicoanalyse komen locaties naar voren met een sterk verhoogde risico op verkeersongevallen. Deze locaties prioriteren wij en brengen deze actief in bij de programmering voor infrastructurele maatregelen, zie het uitvoeringsprogramma Infra & Benutten.

De volgende tabellen geven concreet weer op welke thema's we inzetten, welke doelgroepen daarbij horen en welke activiteiten we daarvoor ontplooiën.

Thematische aanpak

Koppeling met opgave	Activiteit
Wettelijke taak voor de juiste weginrichting	Toetsen provinciale netwerk op duurzaam veilig-criteria; prioriteren hiaten, verbetervoorstellen in proces bij groot onderhoud
Onveilige bermen	Beleid vormen voor (tussen)bermen; kaders opstellen, toepassen bij groot onderhoud
Parallelwegen en landbouwverkeer	Uitvoeren van beleid
Onveilig ingerichte fietspaden	Inrichten fietspaden in eigen beheer; bredere fietspaden, ruimere bochten, betere zichtbaarheid, wegnemen obstakels
Snelheidsverandering op 50km/u en 80km/u wegen	Inrichten van wegen in eigen beheer conform CROW-richtlijnen, kaders opstellen voor de GOW60.

Locatiegerichte aanpak 2025 - 2029

Koppeling met opgave	Activiteit	Tijdslijn 2025 t/m 2029
Wettelijke taak voor de juiste weginrichting	In kaart brengen van de grootste verkeersveiligheids-knelpunten	2025: onderzoek naar de grootste knelpunten 2026 t/m 2028: concrete programmering van verbetervoorstellen 2029: evaluatie van uitgevoerde projecten.
Kruispunt met fietsvoorziening en solitaire oversteeklocaties langzaam verkeer	Aanpak gevaarlijke oversteekvoorzieningen	2025: Onderzoek, prioritering en formulering verbetermaatregelen 2026: Uitvoeren van 3 locaties 2027: Uitvoering van 3 locaties 2028: Uitvoeren van 4 locaties en starten evaluatie- en monitoringsproces 2029: Evaluatie en monitoring

2) Onderdeel stimuleren van verkeersveilig gedrag door verkeerseducatie, voorlichting en het versterken van de verkeershandhaving

Naast het realiseren van een duurzaam veilige infrastructuur, zetten we met onze aanpak in op het stimuleren van verkeersveilig gedrag. In 90% van alle verkeersongevallen, is menselijk gedrag (onderdeel van) de toedracht. Via verkeerseducatie en -voorlichting stellen wij verkeersdeelnemers in staat verkeersveilig gedrag te kunnen tonen (kennis, vaardigheden en motivatie) en maken mensen bewust van hun eigen gedrag, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Verkeerseducatie en -voorlichting hebben een preventieve functie. In onze aanpak onderscheiden wij doorlopende werkzaamheden en activiteiten gebonden de doorloop van dit programma.

Doorlopende werkzaamheden

Permanente Verkeerseducatie (PVE)

Alle verkeersdeelnemers hebben baat bij verkeerseducatie: jong en oud, in elke mogelijke verkeersrol, op elke vervoerswijze. Dit uitgangspunt is de basis van 'permanente verkeerseducatie'.

Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer heeft negatieve effecten op het gedrag van verkeersdeelnemers en gebeurt vaak onbewust. Onderzoek moet uitsluiten welke afleidingsvormen relevant zijn bij welke modaliteiten en leeftijden (2025). We onderzoeken welke afleidingsvormen realistisch gezien aangepakt kunnen worden met verkeerseducatie en/of -voorlichting.

Vernieuwde scholenbenadering

Om het bereik van ons educatieaanbod te verhogen, beter aan te sluiten op de behoeften van scholen en in direct contact te staan met scholen, passen we onze wervingsstrategie aan. Het streven voor 2025 is de ontwikkeling van een vernieuwde scholenbenadering die in 2025 en 2026 getest kan worden om deze strategie vervolgens provincie-breed uit te zetten vanaf 2027.

Voorlichtingsstrategie

Om tot een weloverwogen doorvertaling en uitvoering te komen van de landelijke en regionale/provinciale campagnes zal er in 2025 een voorlichtingsstrategie worden ontwikkeld. Vanaf 2026 zal deze voorlichtingsstrategie in uitvoering worden gebracht.

Activiteiten 2025 - 2029

Koppeling met opgave	Activiteit	Tijdlijn 2025 t/m 2029
Senioren op de fiets	Bewustwording creëren over (hun eigen invloed op) fietsveiligheid.	2025/2026: aantal deelnemers aanzienlijk verhogen 2027/2028: focus op borging (bij gemeenten) 2029: herijking Doortrappen - vraag voortzetting
Verkeersdeelnemers op het fietspad	Ontwikkeling educatieve les en/of publiekcampagne gericht op stimuleren veilig gedrag op het fietspad.	2025: (1) onderzoek naar verschillende soorten fietsers en mogelijkheden voor koppeling of losse interventies + (2) uitvoering gericht op e-bikes/fatbikes. 2026: ontwikkeling aanpak voor wielrenners - al dan niet gekoppeld aan andere type fietsers. 2027, 2028, 2029: per jaar nieuwe doelgroep óf gekoppelde uitvoering (gebaseerd op onderzoek 2025)
Jonge automobilisten	Educatie/voorlichting waarbij de focus ligt op het leren anticiperen en de rol van het eigen gedrag.	2025: (1) strategie ontwikkelen voor verhogen bereik en (2) samenwerking met rij scholen verkennen 2026: vernieuwde aanpak voor jonge automobilisten 2027 - 2029: uitvoering vernieuwde aanpak
Landbouwverkeer i.c.m. fietsers	Het verbeteren van de veiligheid van fietsers in interactie met landbouwverkeer.	2025: verdiepend onderzoek naar mogelijkheden + pilot 2026: pilot + evaluatie + keuze voor vervolg 2027: aanpassingen doorvoeren + uitvoering 2028 - 2029: verbeterde aanpak in uitvoering
Alcohol, drugs en medicijngebruik in het verkeer	Verhogen van bewustzijn van de risico's van middelen zodat mensen bewust nuchter zijn in het verkeer.	2025: (1) voortzetting acties + (2) pilot acties gericht op drugs + (3) ontwikkeling doelgroepenbenadering 2026: voortzetting acties incl. uitbreiding met drugs. 2027 - 2029: voortzetting acties alcohol én drugs.
Lokale gedragsmaatregelen	Doelgroep benaderen op de plekken waar het probleem zich voordoet.	2025: (1) 5 lokale gedragsmaatregelen + (2) evaluatie 2026: (1) verbeteringen doorvoeren op aanpak + (2) uitvoering van 5 lokale gedragsmaatregelen 2027 - 2029: jaarlijkse uitvoering 8 lokale maatregelen

Het versterken van de verkeershandhaving

Bij verkeershandhaving gaat het om het controleren, aanspreken en het sanctioneren van verkeersdeelnemers die zich niet aan de verkeersregels houden, door het Openbaar Ministerie (OM) en de politie. Het OM heeft de thema's vastgesteld waarop de focus ligt in de verkeershandhaving. De provincie Utrecht ondersteunt deze thema's. Het gaat om verkeersveelplegers, alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, afleiding door de smartphone, te hoge snelheid en roodlichtnegatie.

Doorlopende werkzaamheden

Wij stellen aanvragen op voor locaties voor roodlicht- en snelheidshandhaving op provinciale wegen en ondersteunen we andere wegbeheerders bij hun aanvragen o.a. met het beschikbaar stellen van verkeersdata. De provincie vraagt in alle relevante gremia aandacht voor voldoende handavingsinzet, en daarmee voor de objectieve pakkans. De subjectieve pakkans wordt vergroot door de ondersteuning van controles met voorlichting en communicatie. De landelijke campagnes BOB, MONO en Snelheid spelen hierbij een rol, evenals de inzet van dynamische snelheidsdisplays.

Activiteiten 2025 - 2029

Koppeling met opgave	Activiteit	Tijdslijn 2025 t/m 2029
Verbreden van de verkeershandhaving	Analyseren van nieuwe risicogroepen en -gedragingen in de provincie Utrecht	2025: analyseren van nieuwe risicodoelgroepen en -gedragingen
		2026: voorleggen analyse en voorstel en bespreekbaar maken met OM en politie
		2027-2029: integrale aanpak

3) Onderdeel provincie als regisseur regionale verkeersveiligheid

Naast de wettelijke taak als wegbeheerder, volbrengt de provincie een taak als gebiedsregisseur waarin samenwerking binnen en met de regio centraal staat. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 onderstreept het belang van regionale samenwerking tussen gemeenten, waterschappen, provincie, politie, (CV)OM en maatschappelijke organisaties.

Doorlopende werkzaamheden

Koppeling met opgave	Concretisering
Wegen in beheer van gemeenten en waterschap	Beleidsvorming en monitoring: opstellen en opleveren van de Regionale Risicoanalyse en de Regionale Uitvoeringsagenda, jaarlijkse gesprekken met alle wegbeheerders. Hiermee geeft de provincie invulling aan de oproep uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
	Kennisontwikkeling en -uitwisseling in de regio: Regionale Verkeersveiligheidsoverleg (4x per jaar). De provincie zet in op het (regionaal) verzamelen, analyseren en ontsluiten van databronnen en digitale hulpmiddelen, en helpt bij het opzetten van subsidieverzoeken.
	Risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak in de regio: ontwikkeling en implementatie van o.a. de regionale Verkeersveiligheidsmeter, het dashboard met spoedzorg-data van VeiligheidNL en de rapportage de Utrechtse Staat van de Verkeersveiligheid.
	Organiseren van bestuurlijk draagvlak in de regio: intentieovereenkomst rondom de RUA en voortgangsrapportages
	Verstrekken van subsidie in de regio vanuit de Uitvoeringsverordening Mobiliteit. Dit doen we door een bijdrageregeling op basis van cofinanciering (50%). Het gaat hierbij vooral om relatief kleine infrastructurele maatregelen ten behoeve van de kwetsbare deelnemer. Naast verbeteringen aan de infrastructuur kunnen wegbeheerders ook een aanvraag doen voor educatie of handhaving. We stellen jaarlijks een bedrag van € 2 miljoen beschikbaar, met een plafondbedrag van € 400.000,- per wegbeheerder per jaar.

6. Actielijn Digitalisering mobiliteitsdata

De actielijn Digitalisering mobiliteitsdata is in grote mate ondersteunend aan de andere actielijnen van de uitvoeringsprogramma's. De activiteiten in deze actielijn zijn geen doel op zich. Door uitvoering van de actielijn Digitalisering mobiliteitsdata kunnen andere actielijnen beter en efficiënter worden gerealiseerd. Deze actielijn is daarom ook niet direct gekoppeld aan één of meerdere meerjarendoelen. De reden waarom er wel een aparte actielijn Digitalisering mobiliteitsdata is gemaakt, is dat de digitaliseringsopgave groot is, in grote mate overkoepelend is voor de andere uitvoeringsprogramma's en actielijnen en nauw verbonden is aan concernbrede ontwikkelingen op het gebied van datagericht werken, digitalisering en informatieveiligheid. Dit vraagt van het domein Mobiliteit een flinke inspanning, zowel personeel als financieel. Ook willen we intern erop sturen dat de randvoorwaarden ten aanzien van digitalisering voortvarend worden gerealiseerd.

Opgave

Data wordt steeds belangrijker in het maken en uitvoeren van beleid. Digitalisering van de mobiliteit is een onderdeel van de mobiliteitstransitie. Het doel van digitalisering van mobiliteitsdata is om slimmer en efficiënter te werken in de bereikbaarheidsopgave. Hierbij is de hele keten van belang: weten welke informatie je wilt, het inwinnen van informatie, het opslaan van informatie, het ontsluiten van informatie voor gebruik, en evaluatie of de kwaliteit en het gebruik conform verwachting zijn.

Alle opgaven en actielijnen binnen het Bereikbaarheidsprogramma maken gebruik van data. Vanuit deze actielijn wordt centraal ondersteund in de inwinning, opslag en ontsluiting van alle data die we gebruiken. Datagedreven mobiliteit houdt in dat we moeten zorgen voor veilig datagebruik, de beschikbaarheid van duurzame data, de ontwikkeling van data-expertise en het effectief toepassen. We ondersteunen wegbeheerders en regionale samenwerking, en houden rekening met multimodale reizigers en vervoersaanbieders. We moeten ervoor zorgen dat mobiliteitsdata integraal beschikbaar is. Dit doen we door de komende jaren aan de slag te gaan met uitwerking van de strategie over de assen:

- A. *Randvoorwaarden.* Alles wat nodig is om veilig met data te werken. Dit betreft onder andere veiligheid zoals fysieke en digitale toegang en verwerken van data. Duurzaamheid en kosten (hoeveelheid, duur, mate en voor wie van toepassing van opslag)
- B. *Beschikbaarheid en ontwikkeling van data.* Zorgen voor duurzame bruikbare data: vindbaar voor iedereen, toepasbaar (denk aan formaten), betrouwbaar en beschikbaar. Maar ook de ontwikkeling van mensen (trainen in omgang met data). Toepassen/verspreiden van slimme oplossingen (zoals applicaties). Verbinden van data en afnemers.
- C. *Toepassing van de data:* monitoring, analyseren, evalueren, voorspellen, etc.

Zo gebruiken we gegevens om inzicht te krijgen in vraagstukken op het gebied van mobiliteit en zo betere beslissingen te kunnen nemen. Het biedt wegbeheerders dan wel regionale samenwerkingsverbanden kansen om hun wettelijke taken efficiënter uit te voeren en beter onderbouwde beleidskeuzes en investeringsbesluiten te nemen. De provincie blijft een regionale rol vervullen in het vertegenwoordigen van de regionale data belangen, het regionaal vertalen, het organiseren en implementeren van landelijke en Europese datastrategie/uitwerking. Monitoring en evaluatie zijn cruciale aspecten van elk programma of beleid en dus ook het bereikbaarheidsprogramma en haar uitvoeringsprogramma's.

A) Randvoorwaarden

Dataketenbeleid en ontwikkeling

- De provincie onderzoekt hoe ze haar gegevens gaat opslaan, met de ontwikkeling van een nieuw corporate data platform. Daarin wordt een keuze gemaakt over het gebruik van dit platform en of het een dataplatform over alle domeinen binnen PU wordt.
- We wegen af welke data we binnen en buiten NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) ontsluiten. NDW is soms landelijk, soms regionaal. Het is logischer om plaatselijke data over bijvoorbeeld regionaal beschikbare verkeersongevallen of enquêteresultaten in onze eigen regionale dataplatform te hebben.
- We maken afspraken over welk type data overheden moeten bijhouden om hun eigen en maatschappelijke informatiebehoefte te bevredigen, en op welk niveau. Dit draagt bij aan het borgen van digitalisering als een kerntaak. We participeren in het landelijk Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM), waarmee we de Europese en nationale richtlijnen volgen.
- Vertalen en (regionaal) implementeren van nieuwe Europese/landelijke wetgeving zoals RTTI en NIS-2 met betrekking tot mobiliteitsdata.

Cybersecurity

De cyberbeveiliging versterken we door te voldoen aan de strengere beveiligingsnormen en meldingsvereisten van de NIS2-richtlijn. Deze richtlijn is ontworpen om de weerbaarheid tegen cyberdreigingen te verbeteren, met een focus op bedreigingen voor netwerk- en informatiesystemen. Door hieraan te voldoen, dragen organisaties bij aan Europese harmonisatie en verhogen ze het niveau van cybersecurity, wat essentieel is voor het beschermen van essentiële diensten binnen EU-lidstaten. Hierin werken wij binnen de provincie samen.

- Dit omvat het implementeren van robuuste beveiligingsmaatregelen, het regelmatig controleren van systemen op kwetsbaarheden, het trainen van medewerkers over cyberveiligheidsbewustzijn, het implementeren van meervoudige authenticatie voor toegang tot gevoelige systemen en het regelmatig samenwerken met cybersecurity-experts om op de hoogte te blijven van nieuwe bedreigingen en best practices.
- Dit betekent periodieke investeringen in mensen en middelen en in de tussenliggende periodes onderhoud van kennis en kunde. Met andere woorden: het opleiden, trainen en oefenen van collega's/regionale partners.

B) Beschikbaarheid en ontwikkeling van data

Samenwerking Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)

Lidstaten van de EU zijn verplicht om nationale toegangspunten (NAP) op te zetten en te beheren, waar de relevante mobiliteitsgegevens gemakkelijk beschikbaar moeten zijn voor uitwisseling en hergebruik. Het NDW vult voor Nederland deze rol in met NTM (Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata). Provincie Utrecht is één van de opdrachtgevers en financiers van het NDW. Dit levert voor ons op:

- Inkopen en inwinnen van mobiliteitsdata
- Combineren, verrijken, opslaan en distribueren van mobiliteitsdata

Het NDW is voor ons ook de leverancier van mobiliteitsdata aan serviceproviders, wat van groot belang is voor reisinformatiediensten.

Meet- en monitoringsnetwerk

Provincie is verantwoordelijk voor een structureel multimodaal meet- en monitoringsnetwerk van de verkeersbewegingen. Dit is de afgelopen jaren ontwikkeld waarbij we het structureel meten van alle verkeersbewegingen in één systeem bundelen, genaamd PUVIS. Dit voorziet ons van essentiële input voor het vormgeven van ons mobiliteitsbeleid. In 2025 vindt de aanbesteding van een nieuw systeem plaats.

Ordenen en ontwikkelen data-items conform regionale en landelijke afspraken

In de afgelopen jaren zijn veel data-items geordend volgens de landelijke en regionale afspraken van de data top15. Het is gebleken dat wegbeheerders zowel regionaal als landelijk het DataTop15 item bebordingsdata niet op orde krijgen of (hoogfrequent) op orde kunnen houden. Onze provinciale taak is dit blijven aanjagen door actief samen te werken. We groeien naar een regio dekkend Regionaal Data Team (RDT) ecosysteem. Het doel is om alle wegbeheerders te laten profiteren van hetzelfde ecosysteem. Dit kunnen we waarmaken door:

- Regie op het Regionaal Data Team Midden-Nederland (RDT-MN);
- Het afstemmen van data ten opzichte van de verschillende beleidsvragen bij regionale wegbeheerders (verbinden vraag en aanbod)
- Opstellen meerjarenprogramma voor ontwikkeling van mobiliteitsdata;
- Vertalen van landelijke/Europese richtlijnen/wetgeving naar provinciale/regionale invulling;
- Aanbesteden van inkoop, inwinning of datafusie voor ontbrekende data-items;
- Het in beperkte vorm door RDT, NDW of markt ontwikkelen van informatieproducten.

C) Toepassing van de data

Monitoren, evalueren en voorspellen: verkeerskundige analyses

Mobiliteitsdata is de basis voor het uitvoeren van verkeerskundige analyses en het beschrijven en verklaren van bestaande verkeerssituaties. Beschikbaarheid en betrouwbaarheid is daarbij van groot belang. Monitoring en evaluatie is nadrukkelijk aanwezig in het Bereikbaarheidsprogramma. We houden de ontwikkelingen uit de uitvoeringsprogramma's en actielijnen bij.

- Voor het mobiliteitsprogramma hebben we het KPI-dashboard ontwikkeld. Met de opgedane ervaring gaan we nu, in samenwerking met GIS, het dashboard door ontwikkelen. Dit doel heeft een sterke relatie met dataketenbeleid en ontwikkeling, en vergt vooral personele inzet, juist ook in het opleiden, samenbrengen en zichtbaar maken.
- Mobiliteitsdata wordt ook gebruikt bij het voorspellen van toekomstige verkeerssituaties met behulp van verkeersmodellen. Dit doen we aan de hand van ons eigen provinciale verkeersmodel StraVeM. We actualiseren dit instrument periodiek.
- Beleidsevaluatie van het BBP doen we na 3 jaar, zodat indien nodig het BBP kan worden geactualiseerd en nieuwe ontwikkelingen kunnen worden ingepast.

Stravem inbedden

We willen het Stravem-model integreren in de provinciale omgeving, met als doel om Stravem te verankeren in de werkprocessen van de provincie en haar partners.

- In april 2023 is de Samenwerking en Innovatie in VerkeersModellen door Overheden (SIVMO) van start gegaan. Doel is om te blijven voorzien in informatiebehoefte voortkomend uit (nieuwe) beleidsopgaven, de mobiliteitstransitie en andere maatschappelijke trends en ontwikkelingen. De provincie Utrecht is een van de participerende partijen en benut de kennis en inzichten hieruit om haar instrument Stravem te optimaliseren. Vooralsnog is de samenwerking aangegaan voor 3 jaren met wens tot verlenging.
- Een werkproces dat zeker een plaats heeft in de komende jaren is INWEVA. Deze data is zowel nodig voor beleidsmonitoring maar ook voor de berekening van milieugegevens.
- Speciale aandacht is er nodig voor de inwinning van mobiliteitsgedragsdata uit ODIN (Onderweg In Nederland). Dit is niet alleen nodig om onze modellen goed te voeden maar ook nodig als input voor verschillende KPI's uit het Bereikbaarheidsprogramma en bij effectmetingen op lange termijn.

7. Financiën

In dit hoofdstuk zijn de begrote financiële middelen per actielijn weergegeven.

NB is deze hoofdlijnennotitie is ook de verdeling van de financiën nog in concept. De genoemde bedragen geven wel een duidelijke indicatie van de benodigde middelen voor het inzetten op de beschreven doelstellingen en activiteiten. De middelen in de Kadernota 2025 zijn leidend voor de verdeling van financiën over de uitvoeringsprogramma's. Vaststelling van de begroting 2025 vindt plaats via de reguliere P&C cyclus.

De totale begroting voor het uitvoeringsprogramma gezonde en veilige mobiliteit is weergegeven in onderstaande tabel:

LASTEN (x1000)	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Bijdragen gezonde en veilige mobiliteit	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	110.000
Materiele lasten gezonde en veilige mobiliteit	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	40.000
Apparaatskosten gezonde en veilige mobiliteit	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	25.000
Totaal gezonde en veilige mobiliteit	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	175.000

In onderstaand tabellen is de begroting in concept per actielijn van dit uitvoeringsprogramma weergegeven:

Samen werken aan gezonde groei	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Bijdrage U Ned	600	600	600	600	600	3.000
KTA Goedopweg	1.100	1.300	1.300	1.300	1.300	6.300
Projecten Rijkswegen	100	100	100	100	100	500
Totaal Samen werken aan gezonde groei	1.800	2.000	2.000	2.000	2.000	9.800

Meer fietsen over een sterk netwerk	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Regionaal fietsnetwerk	6.250	6.050	5.850	5.550	5.550	29.250
Doorfietsroutes	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	60.000
Fietsstimulering en fietsparkeren	3.000	3.200	3.400	3.700	3.700	17.000
Totaal Duurzame mobiliteit en infrastructuur	21.250	21.250	21.250	21.250	21.250	106.250

Duurzame mobiliteit en infrastructuur	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Duurzame personenmobiliteit	175	165	155	160	155	810
Duurzaam goederenvervoer	895	550	550	550	550	3.095
Duurzame infrastructuur	130	160	130	160	130	710
Totaal Duurzame mobiliteit en infrastructuur	1.200	875	835	870	835	4.615

Veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Educatie, voorlichting en handhaving	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	6.750
Data, onderzoek en regionale samenwerking	250	250	250	250	250	1.250
Bijdrageregeling uitvoeringsverordening	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	10.000
Totaal Verkeersveiligheid	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	18.000

Digitalisering mobiliteitsdata	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
Randvoorwaardelijkheden	625	550	550	625	550	2.900
Beschikbaarheid en ontwikkeling	500	500	500	500	500	2.500
Toepassing van de data	250	485	250	260	485	1.730
Totaal Mobiliteitsdata	1.375	1.535	1.300	1.385	1.535	7.130

8. Programmateam

Programmateam en beschikbare capaciteit is nog niet uitgewerkt in deze hoofdlijnennotitie.

9. Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie is nog niet uitgewerkt in deze hoofdlijnennotitie.