



provincie  Utrecht

# CONCEPT BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA 2024-2029



## Voorwoord

<woord van gedeputeerde>

## Inhoudsopgave

Voorwoord .....	2
Inhoudsopgave .....	3
1 Inleiding .....	5
1.1 Positie en functie BBP .....	5
1.2 Beleidskaders .....	6
1.3 Leeswijzer .....	6
2 Groeiende provincie heeft grote impact op bereikbaarheid (WHY) .....	7
2.1 Vervoersnetwerken onder spanning door toenemende verstedelijking .....	7
2.2 Klimaat vraagt om minder, anders en schoner reizen .....	9
2.3 Luchtkwaliteit, geluid, veiligheid en sociale inclusie onder druk .....	13
2.4 Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk .....	17
3 Onze strategie en wat we gaan doen (HOW en WHAT) .....	18
3.1 Uitgangspunten voor het bereikbaarheidsbeleid .....	18
3.1.1 Opgave vraagt om flinke investeringen in goede, veilige en duurzame bereikbaarheid .....	18
3.1.2 De provincie programmeert integraal, flexibel en bewust .....	20
3.1.3 De provincie werkt samen aan oplossingen .....	20
3.2 De drie speerpunten van het BBP .....	21
3.2.1 We zetten in op een goede bereikbaarheid voor iedereen .....	21
3.2.2 We zetten in op gezonde en veilige bereikbaarheid .....	24
3.2.3 We zetten in op duurzame bereikbaarheid .....	26
3.3 Wat gaan we doen? .....	30
4 Aanpak Gezonde en duurzame mobiliteit .....	31
4.1 Wat is het? .....	31
4.2 Waarop ligt onze focus in 2024-2029? .....	33
4.2.1 Actielijn: Vlot, veilig en comfortabel fietsen – de schaa sprong fiets .....	33
4.2.2 Actielijn: Verminderen, veranderen en verschonen van goederenvervoer .....	35
4.2.3 Actielijn: Stimuleren gezond, veilig en duurzaam gedrag .....	36
5 Aanpak Publieke mobiliteit .....	38
5.1 Wat is het? .....	38
5.2 Waarop ligt onze focus in 2024-2029? .....	39
5.2.1 Actielijn: Versterken samenhangend OV-netwerk voor iedereen in stad en regio .....	39
5.2.2 Actielijn: Duurzame OV-concessies en OV-assets (beheer) .....	42

5.2.3	Actielijn: Knooppunten en mobiliteitshubs in een sterke keten.....	43
6	Aanpak Wegen en vaarwegen .....	45
6.1	Wat is het? .....	45
6.2	Waarop ligt onze focus in 2024-2029? .....	45
6.2.1	Actielijn: Duurzaam weg- en vaarbeheer .....	46
6.2.2	Actielijn: Beter benutten .....	46
6.2.3	Actielijn: Verbeteren veiligheid en leefbaarheid op en langs (provinciale) wegen .....	47
7	Strategie en samenwerking met Rijk en regio.....	51
7.1	Programma UNed .....	51
7.2	Andere samenwerkingsopgaven.....	54
7.2.1	Studies voor het hoofdwegennet en nationale spoornetwerk.....	54
7.2.2	Klimaatakkoord en het Regionaal Mobiliteitsprogramma .....	55
7.2.3	Overig .....	55
7.3	Regionaal datateam en databibliotheek.....	55
8	Hoe gaan we te werk? .....	56
8.1	Organisatie .....	56
8.2	Financiën .....	56
8.3	Participatie en samenwerking .....	56
8.4	Milieueffectrapport en MER-plicht.....	57
8.5	Monitoring en Evaluatie.....	57

# 1 Inleiding

De bereikbaarheid van werk, school, winkels, recreatie ontmoeting en sport is van vitaal belang voor iedereen. Het biedt de kans om ons te ontplooiën en te ontspannen. Mensen willen elkaar ontmoeten. Door slimme ruimtelijke inrichting én goede mobiliteitsvoorzieningen helpt de provincie Utrecht om dit mogelijk te maken.

Ons bereikbaarheidsbeleid vraagt een integrale benadering. De steden en dorpen in de provincie zijn populaire vestigingsplaatsen voor zowel inwoners als bedrijven en groeien snel. We zien daarmee ook dat het drukker wordt op fietspaden, het spoor en de weg. Dit leidt tot vertragingen, ongemak voor de reiziger en onveilige situaties op de weg. Uitbreiden en verbreden is lang niet altijd mogelijk want andere opgaven vragen ook om meer ruimte. De noodzaak voor extra woningen en werklocaties, locaties om duurzame energie op te kunnen wekken en maatregelen om de klimaatverandering het hoofd te bieden, vragen eveneens om ruimte.

De provincie staat voor een transitieopgave als het gaat om klimaatadaptatie, energie, mobiliteit, sociale inclusie en gezondheid voor iedereen. Mobiliteitsoplossingen kunnen hier een bijdrage aan leveren en doen meer dan alleen het oplossen van doorstromingsknelpunten; ze dragen bij aan meerdere doelen tegelijkertijd. Optimalisaties binnen het bestaande mobiliteitssysteem zijn niet langer voldoende; het systeem heeft een transformatie of zelfs een systemsprong nodig. Samen met onze landelijke en regionale partners gaan we hiermee aan de slag.

Met voorliggend Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 zetten wij in op:

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



Figuur 1: De beleidsopgaven uit de Omgevingsvisie

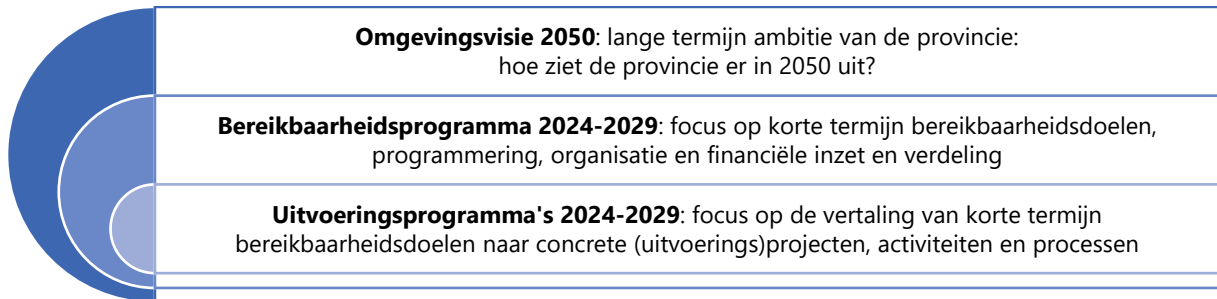
## 1.1 Positie en functie BBP

Het Bereikbaarheidsprogramma (BBP) is één van de hoofdprogramma's van de provinciale Omgevingsvisie die in 2021 is vastgesteld (Figuur 1). Het BBP is een beleidsuitwerking van het provinciale mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid. Het vormt de opmaat naar Uitvoeringsprogramma's (UVP's) waarin concrete acties, activiteiten en projecten zijn opgenomen. Het BBP vertaalt lange termijn ambities uit de Omgevingsvisie naar concrete mobiliteits- en bereikbaarheidsdoelen voor de kortere termijn (van 2024-2029). Het bepaalt de koers voor de komende zes jaar, biedt inzichten in de organisatie en aanpak en in de verdeling van de financiën op hoofdlijnen (Figuur 2).

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

Het BBP is het vervolg op het Mobiliteitsprogramma 2019-2023, waarin we gestart zijn met de inzet op het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei. We deden dit door meer naar combinaties van vervoerwijzen voor fiets, OV en de auto te kijken. Er werd geïnvesteerd in een kwaliteitsverbetering voor de fietser en OV-reiziger. En we hebben ingezet op duurzame en innovatieve oplossingen. Er is –

ondanks de covidpandemie – veel bereikt. Het Mobiliteitsprogramma bood een belangrijk kader voor de inzet van financiën en capaciteit in verschillende UVP's. Hierin zijn opgaven duidelijk vertaald in doelen, acties, activiteiten, projecten én resultaten. Deze lijn zetten we met dit BBP voort, waarbij meer de nadruk komt te liggen op integrale sturing op overkoepelende doelen waarvoor elk UVP straks aan de lat staat.



Figuur 2: Positionering BBP t.o.v. de Omgevingsvisie en Uitvoeringsprogramma's

## 1.2 Beleidskaders

Het BBP geeft richting en invulling aan bestaande beleidskaders voor bereikbaarheid. Deze kaders zijn gebaseerd op de Omgevingsvisie en aanvullende bereikbaarheidskaders, zoals onder andere het OV-netwerkperspectief en het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040. Ook zijn landelijke en regionale beleidskaders relevant, zoals het Klimaatakkoord en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Enkele voor het BBP richtinggevende kaders zijn opgenomen in *kader 1*.

**Kader 1:** Een overzicht van enkele richtinggevende kaders voor het BBP

- Provinciaal vastgestelde kaders zoals de Omgevingsvisie 2050, OV-netwerkperspectief 2030-2040, Nota van Uitgangspunten aanbesteding OV-concessies, Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040, visie Circulaire Samenleving, Regionale Programmering Wonen en Werken, Omgevingswetprogramma Gezond en Veilig.
- Kaders opgesteld door of met regiopartners zoals Ontwikkelbeeld Amersfoort, Regionaal Toekomstbeeld Fiets, Regionaal Mobiliteitsprogramma.
- Kaders opgesteld en vastgesteld met regiopartners en het ministerie van IenW zoals Utrecht Nabij, Mobiliteitsstrategie UNed, Regionaal Toekomstbeeld OV en Nationaal Toekomstbeeld Fiets.
- Landelijk vastgestelde kaders zoals het Klimaatakkoord en de Contourennota Mobiliteitsvisie.

## 1.3 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk geeft een toelichting op de grote maatschappelijke en transitieopgaven waar de provincie Utrecht voor staat, en de relatie hiervan met bereikbaarheid en mobiliteit. Het beschrijft *waarom* ons provinciaal bereikbaarheidsbeleid en het inzetten op het versterken en versnellen van de mobiliteitstransitie zo van belang is. Hoofdstuk 3 gaat in op *hoe* we vanuit ons bereikbaarheidsbeleid andere opgaven en uitdagingen voor ons mobiliteitssysteem op integrale wijze faciliteren; het geeft inzicht in onze belangrijkste speerpunten voor de komende jaren. Hoofdstuk 4 tot en met 7 beschrijven *wat* we concreet gaan doen de komende jaren in het kader van deze speerpunten; op welke concrete actielijnen gaan we ons richten, wat is hierin onze rol en hoe werken we hierin samen met onze partners. Hoofdstuk 8 beschrijft hoe we de komende jaren te werk gaan als provincie, waarbij we ingaan op onze organisatie, de monitoring van onze bereikbaarheidsdoelen, financiën en participatie van onze omgeving.

## 2 Groeiende provincie heeft grote impact op bereikbaarheid (WHY)

De provincie Utrecht heeft een sterke aantrekkingskracht. Het is een regio waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren. Het is een van de belangrijkste economische groeicentra van ons land en mede dankzij de centrale ligging en rijke cultuurhistorie dé ontmoetingsplek bij uitstek. Hierdoor heeft de provincie een belangrijke positie in het (inter)nationale vervoersnetwerk van Nederland; de provincie functioneert als draaischijf voor zowel personen- als goederenvervoer, over weg, water en spoor. De provincie is één van de snelst groeiende stedelijke regio's van ons land, in zowel het aantal inwoners als in werkgelegenheid. Het gaat om een groei van 7% van het aantal inwoners en een groei van de werkgelegenheid met 100.000 extra banen in 2050, ten opzichte van 2022. In de toekomst zal deze groei zich naar verwachting doorzetten.

Deze groei brengt uitdagingen met zich mee. Met aandacht voor de bestaande Utrechtse kwaliteiten moeten we een antwoord vinden op omvangrijke, complexe en urgente opgaven waarvan bereikbaarheid voor inwoners en bezoekers een onderdeel vormt. Een grote stapeling van opgaven die – volgens onze eigen Omgevingsvisie – vraagt om een gezamenlijke en integrale aanpak.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de belangrijkste opgaven voor de provincie, en maakt helder welke uitdagingen dat voor bereikbaarheid en mobiliteit met zich meebrengt.

### 2.1 Vervoersnetwerken onder spanning door toenemende verstedelijking

De aantrekkingskracht van de provincie zorgt de komende jaren voor een toename van het aantal reisbewegingen. Het grootste deel van de groei komt door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen. Om volledig aan de vraag naar woningen te voldoen zijn tussen 2022 en 2030 meer dan 83.500 nieuwe woningen nodig, en tussen nu en 2040 tussen de 133.000 en 166.000 woningen (*Tabel 1 en kader 2*). Sommige van deze woningen zijn al gepland op specifieke locaties en jaren (geprogrammeerd), terwijl andere woningen nog geen locatie en tijdstip hebben (in de pijplijn). Qua verstedelijking zit de grootste groei, en daarmee de grootste ruimtelijke uitdaging, in de stedelijke regio's van Utrecht en Amersfoort.

*Tabel 1: Geprogrammeerde woningen 'in de pijplijn' (Provinciaal Programma Wonen en Werken 2021)*

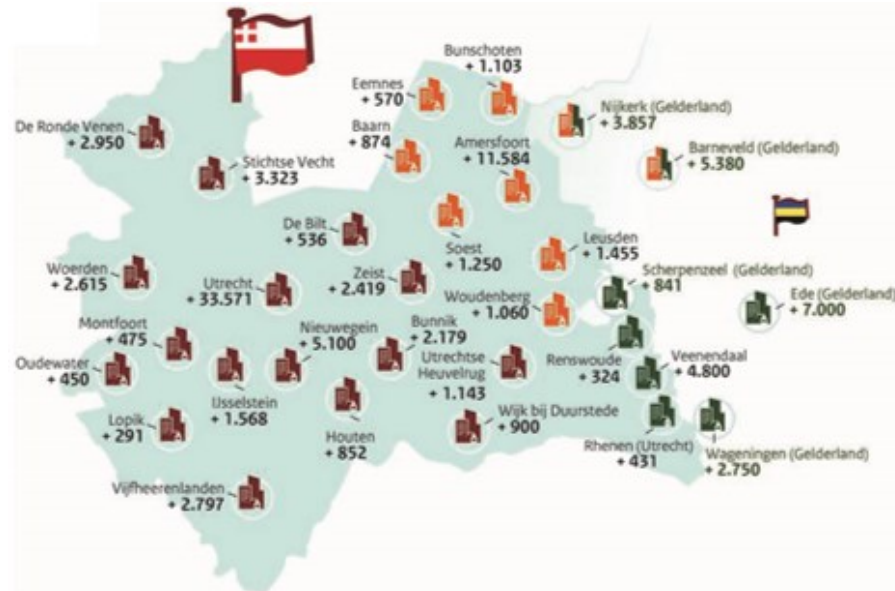
Regio	Opgave 2040	Geprogrammeerd 2030	In de pijplijn	Totale capaciteit
<b>U16</b>	99.200 – 125.600	63.226	71.514	134.740
<b>Amersfoort</b>	26.100 – 31.000	17.885	8.405	26.290
<b>Foodvalley</b>	7.900 – 9.100	3.134	2.115	5.249
<b>Provincie</b>	<b>133.200 – 165.700</b>	<b>84.245</b>	<b>82.034</b>	<b>166.279</b>

Naast de groei in inwoners stelt de provinciale Omgevingsvisie dat de werkgelegenheid groeit met naar verwachting 100.000 banen tot 2050. Dit is ook nodig voor een goede woon-werkbalans. Om te zorgen dat er genoeg werk is voor iedereen wil de provincie nieuwe werkplekken creëren op locaties die goed bereikbaar zijn, in balans met andere opgaven op het gebied van energie, recreatie, natuur en water. Alleen op deze manier kan de regio de groei aan. Hierbij wil de provincie samen met gemeenten voorkomen dat grote negatieve gevolgen ontstaan voor het milieu en de samenleving.

## Kader 2: Ontwikkeling van woningbouw per gebied

In onze Omgevingsvisie kiezen wij ervoor om de ruimtevraag voor wonen en werken op een duurzame wijze te accommoderen via zoveel mogelijk binnenstedelijke/binnendorpse ontwikkeling nabij knooppunten. En met aandacht voor bereikbaarheid, klimaatadaptatie, circulariteit, energietransitie, gezondheid en inclusiviteit. De helft van de woningen is in de steden Utrecht en Amersfoort. Daarbij is een aantal locaties specifiek benoemd als potentiële locatie voor integrale ontwikkeling wonen en werken rondom knooppunten. Het gaat om de knooppunten Woerden, Maarssen, Breukelen, Utrecht Zuilen, Utrecht Overvecht, Nieuwegein City, Houten, Bunnik, Driebergen-Zeist, Amersfoort Schothorst (De Hoef-West), Amersfoort Vathorst, Veenendaal Centrum en Veenendaal-De Klomp. Een aantal hiervan valt samen met de Regiopoorten ontwikkeling waarin UNed partners samenwerken. De Regiopoorten in de Utrechtse en Amersfoortse regio zijn Barneveld, Bunnik, Breukelen, De Bilt-Bilthoven, Driebergen-Zeist, Houten, Nijkerk, Vianen, Woerden, Zeist Noord,

Een aantal locaties biedt extra kansen. Deze zijn benoemd als prioritaire locatie voor grootschalige integrale ontwikkeling wonen en werken rondom knooppunten. Het gaat om de locaties Utrecht Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier/Lombokplein en Merwedekanaalzone), Utrecht Lunetten-Koningsweg, Utrecht Science Park/Rijnsweerd en Amersfoort Centraal Station (Langs Eem en Spoor). Drie locaties zijn opgenomen als zoekrichting voor grootschalige integrale ontwikkeling wonen-werken-bereikbaarheid: Rijnenburg, de A12 Zone tussen de snelwegknooppunten Lunetten en Oudenrijn en Vathorst-Bovenduist. Naar verwachting kunnen we hiermee voldoen aan de woningbehoefte tot in ieder geval 2040. De afbeelding hieronder geeft het aantal te bouwen woningen per gebied weer, tot 2030<sup>1</sup> (Figuur 3).



Figuur 3: Het aantal te bouwen woningen per gebied tot 2030 (Zie [Gegevenstabel bij figuur 3](#))

## Groei in inwoners en banen zorgt voor groei in mobiliteit

Ondanks corona en ontwikkelingen als thuiswerken is het reispatroon inmiddels grotendeels weer op het niveau van vóór de covidpandemie (KIM, 2022).<sup>2</sup> Er ontstaan weer dagelijks files, drukte op fietspaden en drukte op specifieke lijnen in het OV. Covid heeft ervoor gezorgd dat het aantal reizigers met het OV is afgenomen, maar de verwachting is dat dit van tijdelijke aard is de aantallen reizigers in 2025 weer op het niveau zitten van voor corona, waarna het verder doorstijgt (KIM, 2022).

Zowel de landelijke analyse (IMA, 2021) als de regionale mobiliteitsstrategie UNed (2022) voorspellen een flinke toename van verkeer. De mobiliteitsstrategie UNed<sup>3</sup> (2022) voorspelt een toename van 38%

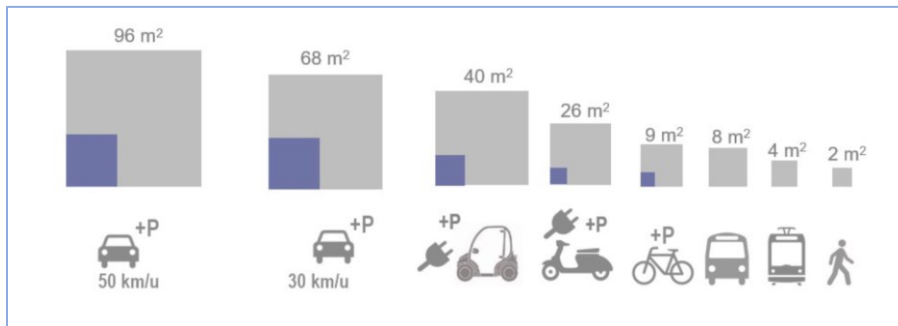
<sup>1</sup> Rijksoverheid, [Woondeals regio Utrecht en Amersfoort zorgen komende jaren voor meer en betaalbare woningen](#) (2023).

<sup>2</sup> Het aantal uur dat men per week gemiddeld thuiswerkt is verdubbeld; 3/4 uur per week in 2019, naar 6/8 uur per week in 2022.

<sup>3</sup> De mobiliteitsstrategie onderzoekt de U16 en de regio Amersfoort, Foodvaley valt eruiten. Voor Foodvaley is de verwachting dat vergelijkbare conclusies gelden.



in het aantal verplaatsingen in 2040 ten opzichte van het niveau in 2015. Cijfers uit de IMA liggen in dezelfde orde van grootte. Het huidige vervoerssysteem voor wandelen, fietsen, OV, auto en goederenvervoer kan deze groei niet aan, gezien de beperkte fysieke ruimte voor uitbreiding. Zeker in en rond steden is de ruimte hard nodig voor woningbouw of klimaatadaptatie. Deze toenemende druk op het mobiliteitssysteem in de regio vraagt om (andere) oplossingen om de provincie leefbaar, gezond en veilig te houden. Dit vraagt om het slim kiezen van het vervoermiddel. In Figuur 4 een indicatie van het ruimtebeslag van verschillende vervoersmiddelen.

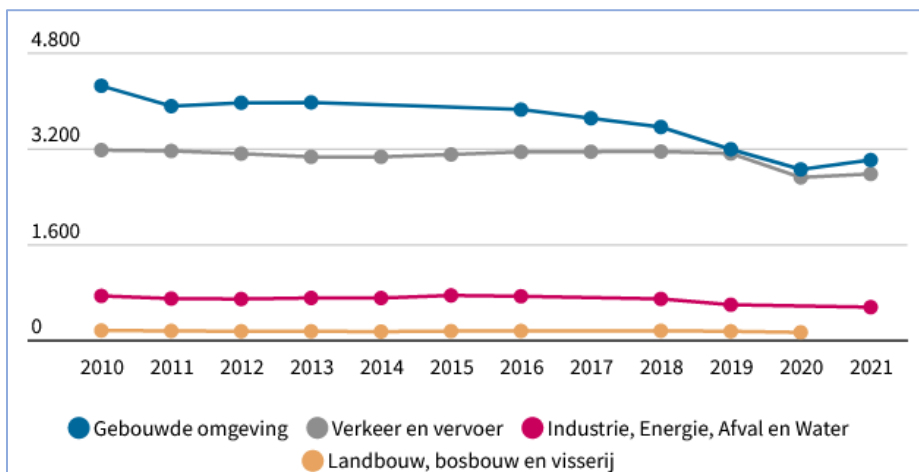


Figuur 4: Indicatie ruimtebeslag mobiliteit per persoon voor diverse vervoerwijzen (Mobiliteitsstrategie UNED 2022) (Zie [Gegevenstabel bij figuur 4](#))

## 2.2 Klimaat vraagt om minder, anders en schoner reizen

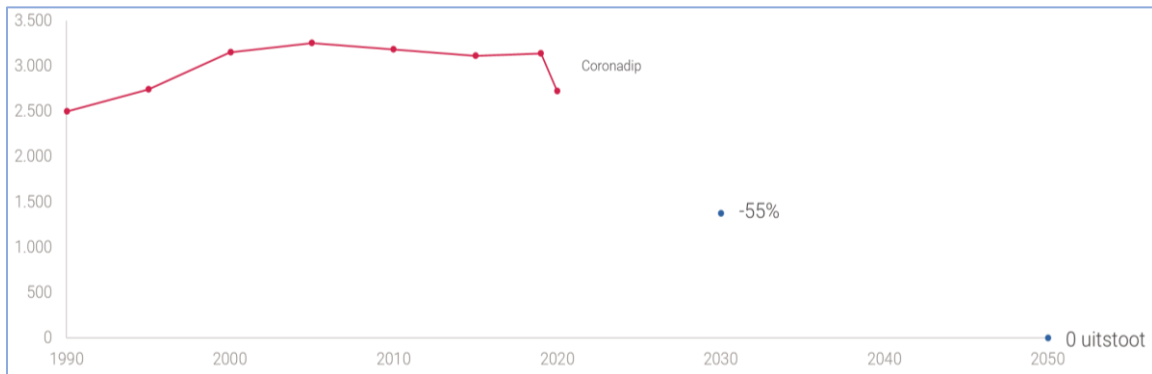
Het klimaat verandert. De temperatuur op aarde stijgt. Dit komt door de toename van broeikasgassen in de lucht. Klimaatverandering heeft grote gevolgen voor mens, natuur en milieu. Daarom neemt ook de provincie Utrecht maatregelen om de klimaatverandering te beperken conform de afspraken in het Klimaatakkoord. De provincie wil uiterlijk in 2050 CO<sub>2</sub>-neutraal zijn. In 2030 wil de provincie een reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot van 49% realiseren ten opzichte van 1990 en minimaal 55% van het elektriciteitsgebruik hernieuwbaar opwekken.

Om dit te bereiken wordt onder andere gewerkt aan het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer en vervoer. Mobiliteit is namelijk verantwoordelijk voor 44% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot (Figuur 5). De uitstoot door binnenlandse verkeer wordt vooral veroorzaakt door personenauto's (bijna 50%), diesel vrachtoertuigen (ruim 30%) en mobiele diesel werktuigen (iets meer dan 10%). Door verduurzaming neemt de bijdrage van de bus aan de uitstoot af; volgens de CROW-monitor stootte het OV in Utrecht in 2017 42,5 kton CO<sub>2</sub> uit, in 2021 37 kton en in 2028 is het doel 0 kton (conform vastgesteld provincie-beleid).



Figuur 5: Kiloton CO<sub>2</sub>-uitstoot per sector in de provincie Utrecht (Regionale Klimaatmonitor, 2023) (Zie [Gegevenstabel bij figuur 5](#))

Gezien de groei van het aantal en de omvang van voertuigen zijn de klimaatdoelen een blijvend grote opgave. Hoewel het behalen van klimaatdoelen nog ver weg lijkt, zijn in de afgelopen jaren landelijk gerichte stappen gezet en is een geringe neergaande trend van de uitstoot te zien. Tijdens de coronapandemie was de daling uiteraard groter (Figuur 6). Verdere inzet van deze daling willen we bereiken door minder, anders en schoner te reizen.



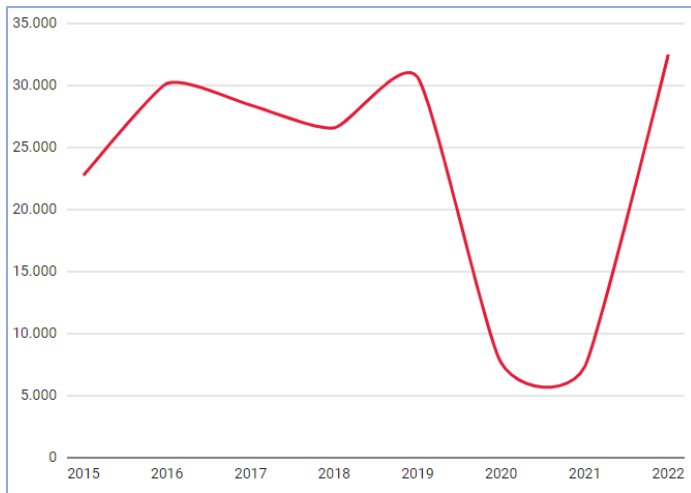
Figuur 6: Kiloton CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit in de provincie, incl. doelen voor 2030 en 2050 (Regionale Klimaatmonitor, 2023) (Zie [Gegevenstabel bij figuur 6](#))

### Verminderen van mobiliteit

De manier om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen is door het verminderen van mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op concentreren en combineren in het ruimtelijk beleid, het bundelen van en efficiënt plannen van goederenstromen, een hoge bezettingsgraad van voertuigen of het reizen van minder of over kortere afstanden.

Door de Coronacrisis moesten mensen met een kantoorbaan verplicht thuiswerken. Hiermee namen het aantal files, de bezettingsgraad van het OV en het aantal fietsers op de weg flink af. En we zien nog steeds dat mensen meer thuiswerken dan voor de Coronacrisis. We zien wel dat dit per vervoersmiddel verschilt; waar automobilisten en OV-reizigers vóór de pandemie 2 uur thuiswerkten, is de verwachting dat autogebruikers dat na de pandemie 5 uur doen en OV-reizigers 15 uur (KIM, 2022).

In 2022 – na de Coronacrisis - zagen we ook dat mensen weer massaal voor de auto kozen, in plaats van thuis te werken of voor een andere meer duurzame vervoermiddelen te kiezen. Hierdoor stonden we in 2022 vaker stil op de snelweg dan in 2019. In de provincie Utrecht liep het in dat jaar maar liefst 32.440 keer vast, in 2019 was dat 30.586 keer. In Figuur 7 is de daling van het aantal files door de pandemie goed te zien, evenals de snelle stijging nadat de samenleving weer was opengegaan (RTV Utrecht, 2022).



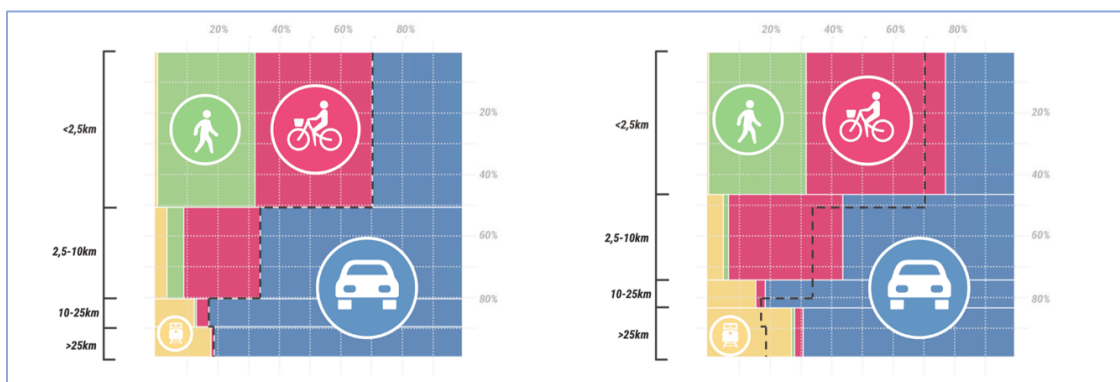
Figuur 7: Totaal aantal files door de jaren heen in de provincie Utrecht (RTV Utrecht, 2022)

Kijkend naar de situatie voor de Coronacrisis en de verwachting dat -zonder maatregelen – dezelfde situatie ontstaat, zijn wel enkele conclusies te trekken. Volgens Rijkswaterstaat kan 8% minder verkeer op de (snel)weg voorkomen dat ‘monsterspitsen’ ontstaan. En wanneer 12% van de werkende bevolking in Nederland anderhalve dag meer thuis blijft of gaat werken dan voor de Coronacrisis, wordt 353.600 ton minder CO<sub>2</sub> uitgestoten (ANP, 2020). Thuiswerken heeft dus belangrijke voordelen én veel potentie. Toch is er blijkbaar meer voor nodig om dit écht goed van de grond te krijgen.

De provincie zet daarom vanuit haar ruimtelijk beleid met Rijk en haar regionale partners in op het verdichten van het stedelijk gebied en op concentreren en combineren rondom OV-knooppunten. De nabijheid van voorzieningen en een aantrekkelijk en duurzaam aanbod van verschillende vervoersmiddelen die de ketenreis versterken, dat je hiermee creëert, is vanuit duurzame mobiliteit bezien een logische keuze.

#### Andere mobiliteitskeuzes

Een positieve ontwikkeling is dat mensen in de provincie Utrecht minder vaak met de auto reizen en vaker kiezen voor de fiets en het OV. Vooral over lange afstanden (> 25 km) gebruiken mensen meer het OV en minder de auto. In Figuur 8 is te zien dat sinds 2004 over de gehele linie minder met de auto wordt gereisd (daling van 50% naar 43%) en dat het OV-terrein heeft gewonnen (van 17% naar 29%).



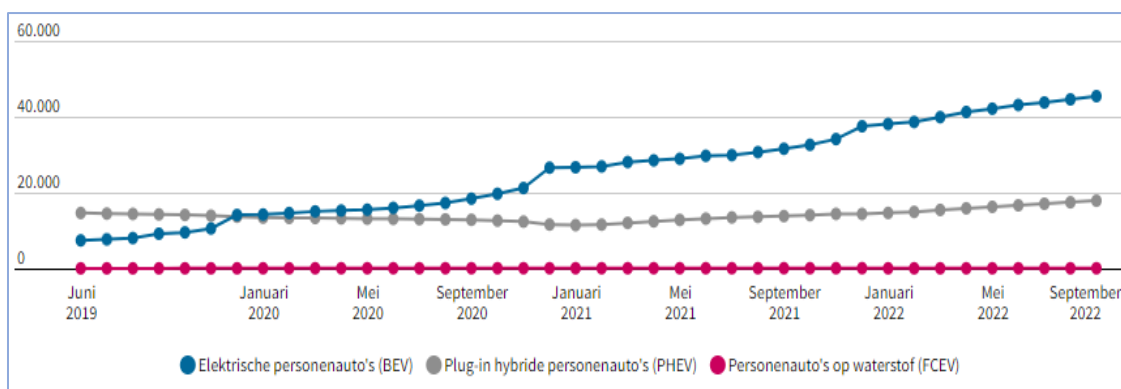
Figuur 8: Verplaatsingsgedrag Provincie Utrecht in 2004 (links) en 2019 (rechts) (ODiN en voorlopers, 2023 (CBS/RWS))

In Figuur 8 is ook te zien dat over afstanden tussen 2,5 en 10 kilometer meer wordt gefietst; het aandeel is toegenomen van 25% naar 38%. De provincie staat op #1 in de lijst met de meeste kilometers op de fiets per bewoner per jaar. De verwachting is dat deze groei doorzet, wat resulteert in ongeveer 75% meer fietsritten in 2040 ten opzichte van 2015. De fiets zal blijvend een belangrijke schakel zijn in het netwerk, bijvoorbeeld in het voor- en natransport van het OV. Nu al reist bijna 50% van de mensen per fiets naar het station. Voor Utrecht Centraal is dat zelfs bijna 60%<sup>4</sup>. Uit onderzoek naar 'Bicycle Oriented Development' blijkt dat gemiddeld tweederde van de Nederlanders binnen 15 minuten fietsreistijd van een treinstation woont<sup>5</sup>. Ook voor OV wordt groei verwacht in de toekomst; deze groei is in relatieve zin zelfs sterker geweest dan bij fiets; het aandeel is 70% gegroeid, versus 50% voor fiets.

De provincie probeert de afgelopen jaren in te zetten op een verschuiving van goederenvervoer over de weg naar water en spoor. Het levert een potentiële kostenbesparing op voor de logistiek en een verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In opdracht van de provincie heeft Panteia een berekening gemaakt naar de potentie van een modal shift in het internationaal vervoer: 42.500 vrachtwagenbewegingen verplaatsen van weg naar water levert een verlaging op van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 15 kiloton per jaar. De gewenste modal shift voor goederenvervoer, zowel van en naar de provincie als dóór de provincie, komt nog onvoldoende tot uiting. Inzet op de verschuiving van weg naar water en spoor vraagt daarmee dus nog altijd extra aandacht (Monitor Logistiek Utrecht, 2023).

### Schoner vervoer

Belangrijk is dat mobiliteit minder CO<sub>2</sub> uitstoot veroorzaakt en we zien dat een dalende trend is ingezet. De dalende trend is te danken aan het gebruik van zuinigere voertuigen, de toepassing van biobrandstof en elektrisch rijden<sup>6</sup>. Per 1 april 2023 is 4% van alle personenauto's volledig elektrisch. Figuur 9 toont de groei van het aantal elektrische personenauto's in de provincie (RDW/RVO, 2022).



Figuur 9: Geregistreerde elektrische voertuigen in de provincie Utrecht (RVO, 2022) (Zie [Gegevenstabel bij figuur 9](#))

Het kabinet heeft tot doelstelling dat alle nieuwverkopen in 2030 zero emissie zijn. Voor mensen met een lager inkomen is dat problematisch omdat de kosten voor elektrische auto's nog te hoog zijn. De verwachting is dat prijzen in de toekomst dalen, waardoor elektrisch rijden voor meer mensen haalbaar wordt. Door schaarste van grondstoffen en hoge inflatie laat deze ontwikkeling nog op zich wachten.

Het aandeel elektrische bedrijfswagens is relatief hoog in de provincie; 5,4% in Utrecht t.o.v. 3,3% landelijk (RDW). De laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen groeit eveneens. Vanaf 2016 is de elektrische laadinfrastructuur toegenomen van 10.000 laadpunten naar bijna 50.000 in 2023. Vooral het aantal thuislaadpunten is flink toegenomen; van circa 6.000 in 2016 naar bijna 35.000 in 2023.

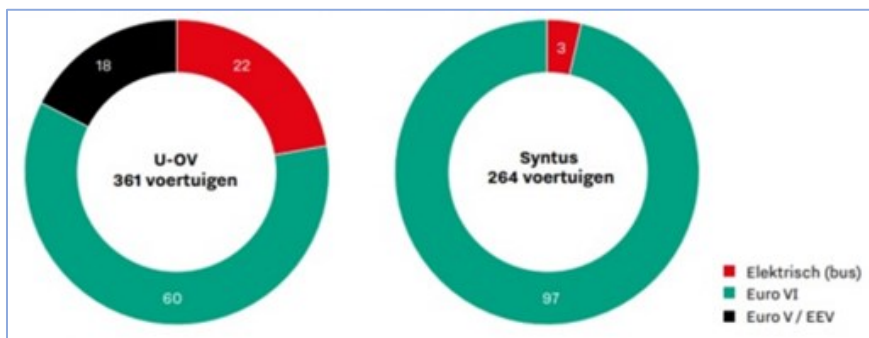
<sup>4</sup> KIM, 2018 (Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid)

<sup>5</sup> Fietsreistijden zijn gebaseerd op de GPS-data uit de Nationale Fietstelweken, Breda University of Applied Sciences (juni 2021)

<sup>6</sup> Elektrisch fietsen draagt hieraan alleen bij, wanneer elektriciteit daadwerkelijk duurzaam wordt opgewerkt.

In de provincie is ook de trend van elektrificatie op de fiets zichtbaar. Het gebruik van de e-bike en speed pedelec groeit. Naar verwachting wordt in 2040 bijna 30% van alle fietskilometers per elektrische fiets afgelegd<sup>7</sup>. Daarnaast zijn er steeds meer nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-deelbakfietsen, Light Electric Vehicles (LEV's) en autonome deelshuttles te vinden. De potentie van LEV's is groot, maar de groei van LEV's brengt ook dilemma's met zich mee. Denk aan het ruimtelijke aspect en vragen rond verkeersveiligheid.

Sinds 2013 is het aantal elektrische bussen stapsgewijs toegenomen. In 2021 werd 15% van alle busritten uitgevoerd met zero-emissie. Hiermee loopt de ontwikkeling binnen de provincie Utrecht gelijk met de landelijke ontwikkelingen. In het Europese samenwerkingsprogramma eBussed wordt kennis uitgewisseld op het gebied van elektrificatie ter voorbereiding op de volgende stap in de uitrol van schone bussen. In Figuur 10 is het aantal bussen per emissieklasse weergegeven.



Figuur 10: Aantal bussen en minibussen per emissieklasse (in procenten)

#### Luchtkwaliteit, geluid, veiligheid en sociale inclusie onder druk

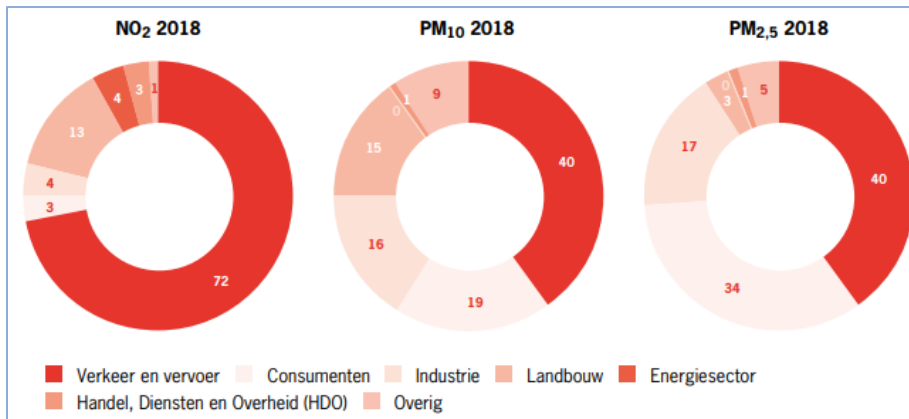
De provincie wil niet alleen op een duurzame manier bereikbaar zijn, maar ook inzetten op een gezonde leefomgeving en veilige verplaatsingen. De provincie streeft daarom naar het behalen van WHO-advieswaarden (World Health Organization) voor lucht- en geluidkwaliteit en met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar 0 verkeersslachtoffers.

#### Luchtkwaliteit verbetert, maar vraagt blijvend aandacht

Stikstof en fijnstof zijn de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die de gezondheid aantasten. Langdurige blootstelling kan leiden tot een verminderde longfunctie, toename van luchtwegklachten en astma-aanvallen, een grotere gevoeligheid voor infecties en afname van levensverwachting. De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging kunnen al optreden bij lage concentraties.

Er zijn veel verschillende bronnen van luchtverontreiniging. De belangrijkste bronnen zijn wegverkeer, consumenten (huishoudens), industrie en landbouw. Verkeer en vervoer is dus een belangrijke veroorzaker van luchtverontreiniging; mobiliteit zorgt voor bijna driekwart van de stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) uitstoot en 40% van fijnstofuitstoot (Figuur 11). De belangrijkste bijdrage van NO<sub>2</sub> is afkomstig van (oude) dieselveertuigen.

<sup>7</sup> Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (juni 2021)



Figuur 11: Emissies vanuit de belangrijkste bronnen binnen de provincie (Omgevingswetprogramma Gezond en Veilig, 2022)

We zien een dalende trend in de uitstoot van luchtverontreiniging door mobiliteit binnen de provincie. Voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>)) daalt de uitstoot in de afgelopen jaren (Tabel 2). Ons doel is om in 2030 te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005 en we streven, ook na het bereiken hiervan, naar een steeds verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Dit doel is voor de kleinere fractie van fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) nog niet gehaald. In 2021 heeft de WHO haar advieswaarden aanzienlijk aangescherpt. Tabel 3 laat zowel de wettelijke Nederlandse grenswaarden als de WHO-advieswaarden uit 2005 en uit 2021 zien. De Nederlandse grenswaarden worden in de provincie niet meer overschreden, maar aan de strengere WHO-advieswaarden voldoen we nog vrijwel nergens. Iedereen in de provincie wordt nog blootgesteld aan concentraties boven deze advieswaarden, waardoor sprake is van gezondheidsverlies. Voor luchtkwaliteit moeten we daarom stappen zetten om de kwaliteit verder te verbeteren, waarbij minimaal de WHO-advieswaarden uit 2005 in 2030 behaald moeten worden, en om die kwaliteit ook blijvend vast te houden.

Tabel 2: Luchtkwaliteit: mate van overschrijding WHO-advieswaarden (provincie Utrecht, 2022)

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

Tabel 3: Normen voor luchtkwaliteit (Omgevingswetprogramma Gezond en Veilig, 2022)

Stof	Toets	Wettelijke grenswaarde	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (22 september 2021)
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
Stikstofdioxide	Uurgemiddelde concentratie	Max. 18 keer per jaar meer dan 200 µg/m <sup>3</sup>	200 µg/m <sup>3</sup>	Geen data
Stikstofdioxide	Etmaalgemiddelde	Geen data	Geen data	25 µg/m <sup>3</sup>
Fijnstof PM <sub>10</sub>	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
Fijnstof PM <sub>10</sub>	Etmaalgemiddelde	Max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m <sup>3</sup>	50 µg/m <sup>3</sup>	45 µg/m <sup>3</sup>
Fijnstof PM <sub>2,5</sub>	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>
Fijnstof PM <sub>2,5</sub>	Etmaalgemiddelde	Geen data	25 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>

### Geluidbelasting langs provinciale wegen neemt af maar nog steeds te veel

Ook het beperken van geluidshinder vraagt blijvende aandacht. Geluidshinder als gevolg van mobiliteit is niet alleen vervelend voor omwonenden die (direct) worden geraakt, het veroorzaakt ook gezondheidsschade. Langdurige blootstelling aan een te hoge geluidsbelasting kan nadelige effecten hebben, zoals slaapverstoring. Bij hogere geluidsniveaus geldt dat het risico op hart- en vaatziekten kan toenemen. Daarnaast worden leerprestaties van kinderen negatief beïnvloed.

Om geluidshinder te reguleren hebben we in Nederland te maken met wetgeving. De Wet Geluidshinder kent verschillende normen voor de geluidsbelasting als er nieuwe woningen of wegen worden bestemd. In de nieuwe Omgevingswet zijn de verschillende normen voor nieuwe woningen of wegen teruggebracht tot *grenswaarden* en *standaardwaarden*. Deze zijn opgenomen in Tabel 4. Toetsing van deze waarden vindt plaats in het kader van de Omgevingsplannen of bij wijzigingen van geluidproductieplafonds (Omgevingswetprogramma Gezond en Veilig, 2022).

Als provincie brengen wij elke vijf jaar in beeld hoe hoog de geluidsniveaus zijn langs provinciale wegen. Op basis hiervan stellen we een Actieplan Omgevingslawaaier<sup>8</sup> op, gericht op de aanpak van locaties met een (te) hoge geluidsbelasting. Als plandrempeel hanteren we in het huidige actieplan 61 dB om te bepalen welke geluidsmaatregelen doelmatig kunnen worden getroffen. In lijn met de EU-richtlijn hebben we in dit Actieplan ook woningen met 55 dB gevelbelasting in beeld gebracht. Om een indicatie te geven: in 2021 ondervonden ruim 2.500 woningen een geluidbelasting van 61 dB of meer door verkeer en vervoer op provinciale wegen.

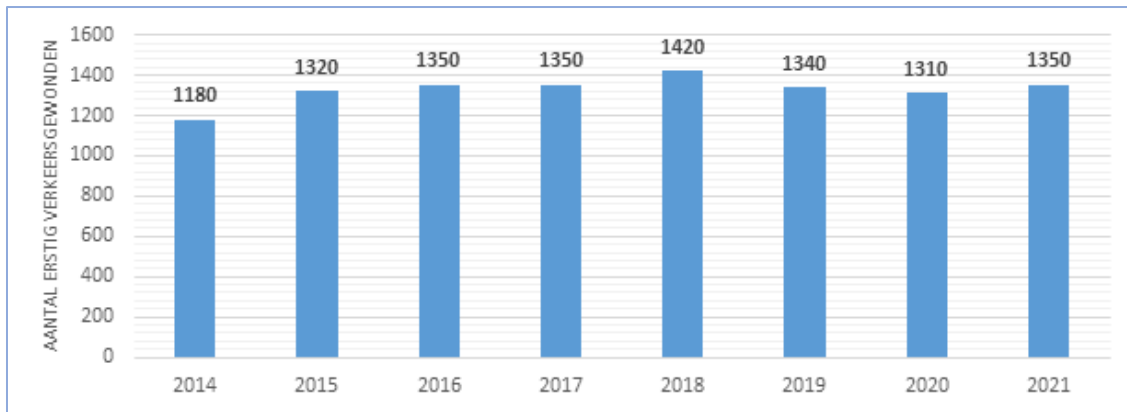
Tabel 4: Normen voor geluidshinder in de Omgevingswet (Omgevingswetprogramma Gezond en Veilig, 2022)

Geluidsbronsorten	Standaardwaarde in L <sub>DEN</sub> (DB)	Grenswaarde in L <sub>DEN</sub> (DB) – Nieuwe geluidgevoelige gebouwen	Grenswaarde in L <sub>DEN</sub> (DB) – Aanleg of aanpassing bron
Rijkswegen, provinciale wegen	50	60	65
Gemeentewegen en waterschapswegen	53	70	70
Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen	55	65	70
Industrieterreinen dag	50	55	60
Industrieterreinen nacht	40 L <sub>night</sub>	45 L <sub>night</sub>	50 L <sub>night</sub>

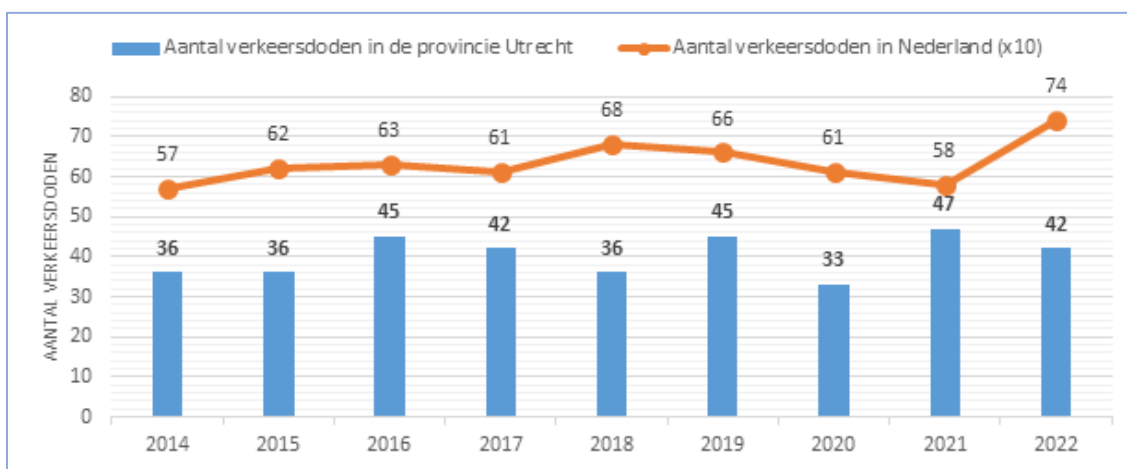
### Stagnatie daling verkeersdoden, toename aantal verkeersgewonden

Iedere verkeersdeelnemer moet veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Publicaties over het aantal verkeersslachtoffers laten echter zien dat veilig verplaatsen en veilig thuiskomen niet vanzelfsprekend is. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid bracht de staat van verkeersveiligheid in onze provincie in beeld (SWOV, 2023). Op hoofdlijnen blijkt dat het aantal ernstig verkeersgewonden langzaam toeneemt (Figuur 12). Het aantal verkeersdoden laat over een langere periode nog geen duidelijk afnemende trend zien (Figuur 12).

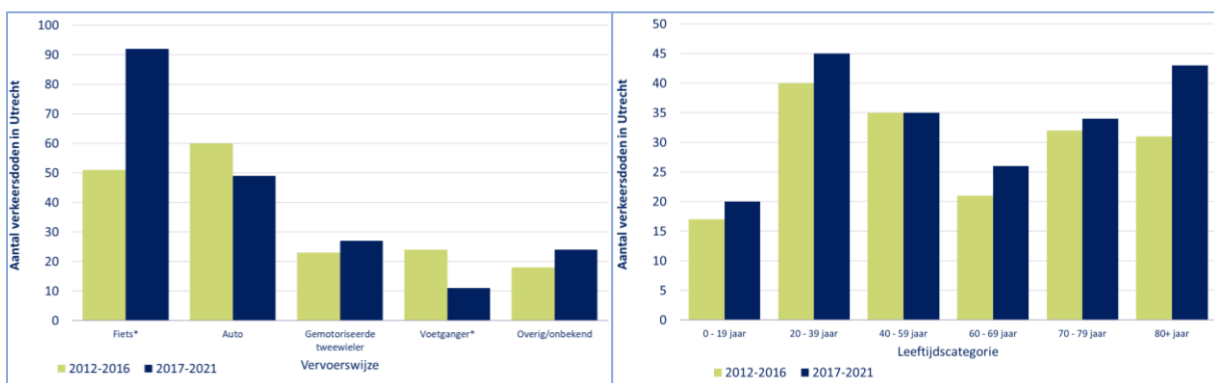
<sup>8</sup> Provincie Utrecht, Actieplan Omgevingslawaaier (2018-2023).



Figuur 12: Aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht (2014 t/m 2021) (SWOV, 2023) (Zie [gegevens tabel bij figuur 12](#))



Figuur 13: Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht en landelijk (2014 t/m 2022) (SWOV, 2023) (Zie [gegevens tabel bij figuur 13](#))



Figuur 14: Verkeersdoden in de provincie Utrecht over de periode 2012-2021 naar vervoerswijze en leeftijd (SWOV, 2023) (Zie [gegevens tabellen bij figuur 14](#))

De meeste verkeersdoden vallen onder fietsers (Figuur 14). Over de periode 2017-2021 is zelfs sprake van een zeer sterke en significante stijging van het aantal verkeersdoden onder fietsers in de provincie Utrecht (+ 80%), ten opzichte van de periode 2012-2016. Deze stijging is groter dan de landelijke stijging. Kijkend naar de leeftijd van de verkeersdoden, vallen in Utrecht de meeste slachtoffers onder ouderen. Grofweg de helft van de verkeersdoden is ouder dan 60 jaar. De stijging van verkeersdoden



in Utrecht onder oudere leeftijdsgroepen past bij het beeld dat sinds enige jaren op nationaal niveau bestaat.

Het aantal verkeersdoden in Utrecht zal volgens de SWOV-prognoses waarschijnlijk stagneren op het niveau van gemiddeld tussen de 35 en 45 verkeersdoden per jaar. Het aantal ernstig verkeersgewonden zal, mede door de vergrijzing en bij gelijkblijvend beleid, echter fors stijgen in de komende decennia. Verkeersveiligheid is voor de provincie dus een blijvende urgente uitdaging. Stevig inzetten op bewezen effectieve verkeersmaatregelen op het gebied van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding én handhaving kan volgens SWOV het toekomstig aantal slachtoffer beperken.

### Vervoersarmoede

In een gezonde en sociaal veilige leefomgeving, kan iedereen meedoen aan de maatschappij. Als niet iedereen (dagelijks) over de mogelijkheden tot verplaatsing beschikt en als gevolg hiervan minder makkelijk kan deelnemen aan het sociale leven, is er sprake van vervoersarmoede. Er zijn mensen in de samenleving die om uiteenlopende redenen niet altijd op de plaatsen kunnen komen, waar ze zouden willen komen. Dat belemmert hun deelname aan de samenleving. Denk bijvoorbeeld aan mensen met een beperking, mensen met een laag inkomen of mensen die ver van voorzieningen wonen en geen vervoermiddel bezitten. Daardoor bestaat het risico op sociale uitsluiting. De provincie wil dit voorkomen, ook wanneer het gaat over het opheffen van bushaltes op onrendabele locaties, door te zorgen dat er acceptabele alternatieven zijn voor deze doelgroepen.

## 2.3 Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk

Bovenstaande laat zien dat een verschuiving plaatsvindt vanuit autogebruik naar meer OV, fiets, lopen en slimme mobiliteit. Zonder mobiliteitstransitie legt de mobiliteitsgroei een te grote claim op de ruimte (infrastructuur en parkeren) en op de leefbaarheid van de steden (congestie, geluidsoverlast, luchtkwaliteit). Met het BBP zetten we verder in op deze mobiliteitstransitie. Hoe we invulling geven aan keuzes op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit en de uitwerking van deze mobiliteitstransitie, is in het volgende hoofdstuk verder beschreven

## 3 Onze strategie en wat we gaan doen (HOW en WHAT)

Het vorige hoofdstuk benoemde de grote maatschappelijke veranderingen in de provincie: op het gebied van energie, klimaat en stikstof en de flinke groei van het aantal inwoners, noodzakelijke woningbouw, werklocaties en bijbehorende voorzieningen die een claim leggen op de beperkte ruimte. Om met deze maatschappelijke veranderingen om te gaan is het belangrijk dat we onze manier van reizen veranderen. We willen dat inwoners, forenzen, bezoekers, bedrijven en instellingen gezondere en duurzamere manieren van vervoer gebruiken en op een veilige en comfortabele manier kunnen reizen. We kiezen daarom voor een mobiliteitstransitie naar gezonde en duurzame vervoerswijzen, ander reisgedrag en op een ander schaalniveau. Goede bereikbaarheid van voorzieningen en de veiligheid van de verkeersdeelnemers zijn daarbij van groot belang.

Dit hoofdstuk beschrijft *hoe* wij als provincie die transitie willen doorzetten. Allereerst beginnen we met een drietal uitgangspunten die we hanteren. Deze uitgangspunten bepalen of we succesvol uitvoer kunnen geven aan het BBP. Daarna lichten we de drie speerpunten toe waarop we inzetten om de mobiliteitstransitie door te zetten.

### 3.1 Uitgangspunten voor het bereikbaarheidsbeleid

De uitgangspunten zijn kaders voor onze manier van werken en de keuzes die we maken in het beleid van de komende jaren. In deze paragraaf zijn de volgende uitgangspunten uitgewerkt:

- De opgave vraagt om flinke investeringen in het behoud en versterken van goede, veilige en duurzame bereikbaarheid
- De provincie programmeert integraal, flexibel en bewust
- De provincie werkt samen aan oplossingen

#### 3.1.1 Opgave vraagt om flinke investeringen in goede, veilige en duurzame bereikbaarheid

Grootschalige woningbouwontwikkeling en de groei van werklocaties zijn alleen mogelijk door grote investeringen in bereikbaarheid. Hierbij zetten we primair in op ontsluiting van (nieuwe) OV-knooppunten, vergroten van het aandeel fietsgebruik en het op basis houden van ons provinciaal wegennet. Structurele aandacht voor gedragsbeïnvloeding, slimme mobiliteit en benutting van de bestaande netwerken gaan daarbij hand in hand met grote investeringen in vooral knooppuntontwikkeling, een regionale OV-schaalsprong en een fietsnetwerk met stedelijke en regionale doorfietsroutes.

Tegelijkertijd zijn we als wegbeheerder (wegenverkeerswet) verplicht om onze (vaar)wegen en kunstwerken op veilige en betrouwbare wijze aan te bieden (openbaarheid en instandhoudingsplicht). Dezelfde eisen gelden voor ons tramsysteem. Wij zijn namelijk verantwoordelijk voor aanleg, beheer, gebruik en de veiligheid van het tramsysteem, op grond van de Wet lokaal Spoor (Wls). Ook hebben we conform de Wet Personenvervoer 2000 (Wp 2000) de verantwoordelijkheid om regionaal openbaar vervoer aan te bieden. Dit houdt in dat wij de concessies (vergunningen) uitgeven voor het OV, per bus en tram. De afgelopen jaren zijn de kosten voor onze totale bereikbaarheidsuitgaven flink toegenomen door prijsstijgingen van personeel, bouwmaterialen en grondstoffen. Ook vraagt meer klimaatbestendig en circulair bouwen, onderhouden en beheren en emissievrij openbaar vervoer om extra investeringen.

Als provincie zijn we niet alleen wegbeheerder en concessieverlener. De taak waarvoor we samen met het Rijk en onze regiopartners staan, is groot. Zonder gezamenlijke inzet en investeringen in de noodzakelijke mobiliteitstransitie schuiven we het probleem dat op ons afkomt voor ons uit. In de

Groeisprong Utrecht 2040 (*kader 3*) is dit in beeld gebracht. Om vorm te geven aan de mobiliteitstransitie zijn grote investeringen nodig, die niet gedaan kunnen worden zonder bijdragen van het Rijk en regionale partners. In het coalitieakkoord NAAM kiest de provincie ervoor om € X mln. (extra) vrij te maken voor de mobiliteitstransitie en om extra te investeren in fiets, OV en slimme mobiliteitsdiensten. Ook kiest de provincie met het coalitieakkoord ervoor om € X mln. (extra) vrij te maken om ons taak als wegbeheerder en concessieverlener duurzaam, veilig en betrouwbaar uit te kunnen voeren.

### **Kader 3:** Financiële analyse Groeisprong Utrecht 2040

Begin 2022 hebben Provinciale Staten (PS) gevraagd om een vooruitblik te geven op de financiële ontwikkeling van de ambities van de provincie tot 2040, voor Wonen, Economie en Gezondheid, Energie en Klimaat, Natuur en Recreatie en Bereikbaarheid. De provincie staat voor de ambities binnen deze opgaven, maar kan dat niet alleen; de provincie heeft hiervoor regionale partners, het Rijk en Europa nodig.

Het doel van de financiële analyse is om inzicht te geven in hoe ambities voor deze opgaven uit de Omgevingsvisie financieel kunnen worden vertaald naar gevolgen voor de provinciale begrotingen 2023-2040; de 'Groeisprong 2040'. Hierbij worden de opgaven in onderlinge samenhang beschouwd. De uitkomst vormt de (financiële) basis voor (gebieden- en thema-) specifiek te maken afspraken met regiopartners en het Rijk.

Aannames in de Groeisprong, op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit, zijn onder andere dat autonome stijgingen van de kosten van onderhoud en beheer en de OV-exploitatiekosten en investeringen in de realisatie van doorfietsroutes en de aanpak van bijbehorende barrières, het 'OV-Wiel met Spaken', de verduurzaming van onze assets en wat verder nodig is voor een mobiliteitstransitie om extra budget vraagt.

Met het beleid in de Omgevingsvisie zet de provincie in op gezonde mobiliteit. Hiervoor zijn grote investeringen nodig, die niet gedaan kunnen worden zonder betekenisvolle rijksbijdragen en bijdragen vanuit andere regionale partners. Op basis van inzichten uit de Groeisprong zien de investeringen voor de deelopgaven binnen bereikbaarheid er op hoofdlijnen als volgt uit:

- De regionale opgave voor de SchaaIsprong Fiets bedraagt € 1,6 mrd, voor de periode van 2021 tot 2040. Een belangrijk deel komt voort rekening van de provincie.
- De totaal benodigde investeringskosten voor het volledige Wiel met Spaken bedragen € 4 mrd. Dit bedrag is exclusief aanschaf van materieel. Ook de investeringen op het spoor en het hoofdwegennet (HWN) zijn geen onderdeel van deze raming, omdat die voor rekening komen van het Rijk.
- Er wordt rekening gehouden met oplopende kosten voor exploitatie (van € 12,5 mln in 2023 tot € 23,75 mln in 2040). Voor beheer en onderhoud wordt uitgegaan van € 12 mln/jaar ingaande na ingebruikname.
- Op basis van de keuze voor de concentratie van de woningbouwopgave, zijn benodigde investeringen voor de provincie in wegen beperkt – de enige uitzondering hierop, is dat als een belangrijk deel van de nieuwe woningen in de A12-zone gerealiseerd worden, er mogelijk aanvullingen op het wegennet nodig zijn. Hier staat tegenover dat het Rijk in grotere mate investeert in het hoofdwegennet.
- Ook draagt de provincie bij aan de mobiliteitstransitie. Op dit moment is voor de regionale samenwerking op programma's die de reiziger verleiden tot de meest duurzame manier van verplaatsen jaarlijks € 5-10 mln beschikbaar.
- Naast de hiervoor genoemde thema's en investeringen is de provincie ook betrokken bij andere initiatieven. Denk aan de ontwikkeling van knooppunten, P&R-locaties en kleine(re) investeringen in OV in de regio's Amersfoort en Foodvalley.

In de afgelopen jaren is ook geconstateerd dat de uitbreiding van onze verantwoordelijkheden en takenpakket vraagt om extra personeel. Personeel dat – wanneer capaciteit kan worden uitgebreid – in de huidige arbeidsmarkt op onderdelen moeilijk is te vinden. Geconcludeerd kan worden dat we voor een aantal uitdagingen staan om onze inwoners, bezoekers en bedrijven de kwaliteit en voorzieningen

te blijven bieden zodat Utrecht de topregio blijft. In het coalitieakkoord NAAM kiest de provincie er dan ook voor om € X mln. (extra) vrij te maken voor extra capaciteit (X fte extra).

### 3.1.2 De provincie programmeert integraal, flexibel en bewust

Het is duidelijk dat met alle grote opgaven en de financiële en personele situatie waarvoor de provincie staat, keuzes gemaakt moeten worden. Keuzes aan de voorkant en keuzes gedurende de looptijd van het BBP. In onze aanpak hanteren we daarom een aantal uitgangspunten:

- We programmeren daarom flexibel en vraaggericht;
- We sturen meer integraal op doelen en middelen;
- We monitoren en evalueren consequent op zowel project- als programmaniveau.

Voor het programmeren van werkzaamheden onderscheiden we vijf 'draaiknoppen'. Door deze draaiknoppen integraal te beschouwen wordt verkend welke keuzes we kunnen maken. Het betreft:

- Inhoud: o.a. doelen, activiteiten, effecten;
- Organisatie: o.a. samenwerkingsvorm, structuur, organisatiemodel, rollen, mate van ondersteuning;
- Processen: o.a. richtlijnen, voorgeschreven aanpakken, randvoorwaarden;
- Mensen: o.a. kwantitatieve & kwalitatieve inzet;
- Planning: wanneer pakken we de activiteiten op.

Zie voor een verdere uitwerking hoofdstuk *Hoe gaan we te werk*.

### 3.1.3 De provincie werkt samen aan oplossingen

De vraagstukken waar we als provincie voor staan worden steeds complexer en uitdagender. Er wordt meer van ons verwacht, in wisselende rollen met wisselende spelers. We treden onder andere op als initiator, facilitator, samenwerkingspartner, mede-ontwikkelaar en realisator en verbinder.

De complexiteit en grootte van onze opgaven vragen om investeringen die we niet alleen kunnen dragen. Zoals gezegd: er is samenwerking met Rijk (en Rijkswaterstaat), provincie, gemeenten en waterschappen nodig om de bereikbaarheid in de regio goed, gezond, veilig en duurzaam te houden. Dat doen we onder andere binnen het programma UNed. Hierin worden verschillende maatschappelijke opgaven in samenhang uitgewerkt. Zie hoofdstuk *Strategie en samenwerking Rijk en regio*.

We bevinden ons in een toenemende dynamische en complexe 'netwerksamenleving'; een meer open samenleving waarbij mensen relatief makkelijk lid kunnen worden van verschillende groepen of groeperingen en via sociale media iedereen afzender of ontvanger is. Er verandert veel, zonder dat we alle veranderingen (kunnen) doorgronden. Dat geldt voor grote projecten, programma's, veranderopgaven en zeker voor transities.

Door deze krachtige maatschappelijke bewegingen verandert onze rol. Burgers en partijen verwachten een overheidsorganisatie die hen begrijpt, transparant en integer is en snel inspeelt op nieuwe ontwikkelingen. Een organisatie die naast de burger komt staan bij een vraagstuk en die samen werkt aan een oplossing (co-creëren) en die daarbij ook voorspelbaar gedrag vertoont en vertrouwen geeft. Ook de wetgever schept hiervoor steeds meer kaders waarbij deze eist dat we de burger beter betrekken en laten meedoen en -denken. Denk aan de Omgevingswet.

Dit alles bij elkaar vraagt om wat we een adaptieve provincie noemen, waarin medewerkers opgavegericht werken en denken. In onze aanpak hechten wij veel belang aan goede samenwerking met het Rijk en participatie met inwoners. Dit zien wij als twee belangrijke uitgangspunten voor de uitwerking van het BBP.

## 3.2 De drie speerpunten van het BBP

De Omgevingsvisie streeft naar duurzame, gezonde en veilige bereikbaarheid. Deze elementen hebben wij in het BBP vertaald naar drie speerpunten: goede bereikbaarheid voor iedereen, gezonde en veilige bereikbaarheid en duurzame bereikbaarheid (Figuur 15). In deze paragraaf worden deze speerpunten toegelicht. Per speerpunt geeft het BBP richting hoe de provincie invulling geeft aan het bereikbaarheidsbeleid en de mobiliteitstransitie.



Figuur 15: Speerpunten van het BBP

### 3.2.1 We zetten in op een goede bereikbaarheid voor iedereen

#### WORDT VISUALISATIE

##### **Speerpunt: Goede bereikbaarheid voor iedereen**

*Voor een tevreden reiziger zetten we in op het op peil houden van de provinciale infrastructuur, het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur en de combinatie van vervoersmiddelen (ketenvervoer) en het versterken van OV en fiets.*

##### **Doelen**

In het kader van dit speerpunt zetten we in op drie doelen voor 2029:

1. Inwoners van de provincie beschikken over goede bereikbaarheid die past bij de kenmerken van het gebied.
2. De huidige infrastructuur is op orde en de doorstroming is multimodaal geoptimaliseerd.
3. Er is sprake van minder vervoersarmoede<sup>9</sup>, door een voor iedereen toegankelijker vervoerssysteem.

Binnen het speerpunt 'Goede bereikbaarheid voor iedereen' gaan we aan de slag met uiteenlopende activiteiten – van OV, fiets en ketenvervoer tot wegareaal. Naast eigen wettelijke en bovenregionale taken pakken we de activiteiten integraal en in samenwerking met andere partners op. Alleen in gezamenlijkheid kunnen deze onderwerpen bijdragen aan onze hogere programmadoelen.

**Highlights** van onze aanpak zien er als volgt uit:

- Implementatie Multimodaal Verkeersmanagement;
- Kwaliteitsverbetering 1.500 km Regionaal fietsnetwerk;
- Realisatie doorfietsroutes en wegnemen aantal barrières op deze routes;

<sup>9</sup> We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het sociale en maatschappelijk leven kunnen deelnemen.

- Verbeteren toegankelijkheid van het OV en uitbreiden U-Link en U-Liner;
- Aantrekkelijke en veilige looproutes naar en fietsparkeervoorzieningen op OV-knooppunten;
- Duurzaam veilig (vaar)wegbeheer;
- Vergroten toegang tot gezonde en alternatief vervoer voor bepaalde doelgroepen
- MIRT-verkenning OV en Wonen (UNED)

In de Omgevingsvisie is als ambitie opgenomen dat in 2040 alle belangrijke woon- en werklocaties en sociaal-recreatieve voorzieningen op een ruimte-efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar zijn. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor een goed functionerende samenleving, gezonde mensen en een gezonde economie.

Speerpunt *Goede bereikbaarheid voor iedereen* is op te delen in vijf uitgangspunten:

- De kwaliteit van bereikbaarheid staat centraal
- Bereikbaarheid voor iedereen vraagt om een doelgroepgerichte aanpak
- Bereikbaarheid heeft niet overal dezelfde norm
- De verantwoordelijkheid voor onze wettelijke en (boven)regionale taken

#### De kwaliteit van bereikbaarheid staat centraal

Relevant voor de reiziger is wat iemand binnen een acceptabele tijd kan bereiken. Daarom kijken we naar de reistijd van reizigers naar plekken waar zij willen zijn voor werk, opleiding of voorzieningen, in plaats van naar reisafstand. Hebben inwoners een acceptabele en betrouwbare reistijd tot voldoende functies en geldt dit voor iedereen? Die bereikbaarheidskwaliteit stellen wij voortaan in ons beleid centraal.

Dat betekent concreet dat we minder inzetten op het oplossen van individuele knelpunten op netwerken voor de fiets, OV of auto. We investeren daarentegen in een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem waarbij we prioriteit geven aan slimme ruimtelijke inrichting en duurzame mobiliteitsoplossingen. Goede en inclusieve bereikbaarheid gaat uit van een multimodaal systeem; meerdere vervoersmiddelen (samen) moeten kunnen worden gebruikt om te verplaatsen van A naar B (een optimale 'ketenreis'), en iedereen moet toegang hebben tot bepaalde basisvoorzieningen (*kader 4*).

#### **Kader 4:** Bereikbaarheid versus Mobiliteit

In de Omgevingsvisie en het BBP staat 'bereikbaarheid' centraal, en niet 'mobiliteit'. Het gaat niet om de beweging zelf, maar om het doel van die beweging mogelijk te maken. Volgens provincie moet het mobiliteitssysteem mensen toegang bieden tot de maatschappij en basisvoorzieningen. Denk aan een apotheek, huisarts, basisschool, winkel of ziekenhuis. Maar ook aan werk, opleiding en sociale contacten. Dit kan zijn door de reis te verbeteren, maar ook door voorzieningen te verplaatsen en (hierdoor) nabijheid te creëren.

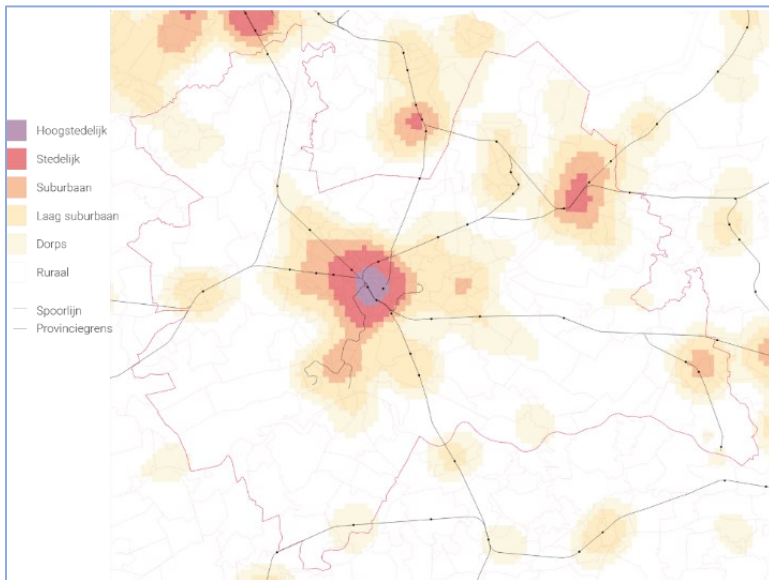
#### Bereikbaarheid voor iedereen vraagt om een doelgroepgerichte aanpak

Een goede bereikbaarheid organiseren voor iedereen is geen gemakkelijke en eenduidige opgave. Vervoersarmoede treft mensen in alle lagen van de bevolking. Kwetsbare groepen verdienen extra aandacht. Maar welke groepen zijn dat? We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het sociale en maatschappelijk leven kunnen deelnemen. Denk aan mensen die nooit leerden fietsen of autorijden of die minder mobiel zijn door hun leeftijd of een beperking. Sommige mensen kunnen zich geen fiets, OV-gebruik of auto permitteren. Anderen lopen er tegenaan dat er geen openbaar vervoer is op het moment dat ze het nodig hebben. En sommige mensen hebben te beperkte kennis van verschillende vervoersmogelijkheden. Het goed in kaart brengen van dit vraagstuk, waar en voor wie dit speelt, in combinatie met een doelgroepgerichte aanpak, zijn belangrijke stappen naar een inclusief mobiliteitssysteem.

### Bereikbaarheid heeft niet overal dezelfde norm

We streven niet langer naar dezelfde bereikbaarheidsnorm voor elke locatie; een geschikte combinatie van vervoerwijzen verschilt sterk per gebied. Plaatsen waar veel mensen dicht bij elkaar wonen en werken worden gekenmerkt door kortere afstanden (en dus ook vaak kortere reistijden) en een groter en meer divers aanbod aan reismogelijkheden. De mate van stedelijkheid (dichtheid) en de mate van bereikbaarheid zijn aan elkaar verbonden. Dit stelt ons in staat om de bereikbaarheid van gebieden met een vergelijkbare bevolkingsdichtheid te vergelijken en te bepalen of deze voldoet. Het bepaalt hoe, waar en in welke mate in bereikbaarheidsoplossingen geïnvesteerd wordt. We streven dus naar een bepaald bereikbaarheidsniveau passend bij het gebied.

Om gebieden te vergelijken maken we gebruik van de *nabijheidsindex* (Figuur 16). Deze omvat het aantal banen en inwoners binnen een straal van 3 km, en correleert goed met het verplaatsingsgedrag van inwoners en bezoekers van deze gebieden. In dit kader werken we aan een *bereikbaarheidsmaat*, die kijkt naar het aantal bereikbare plekken (bijv. scholen of arbeidsplaatsen) binnen een acceptabele reistijd. De gewenste bereikbaarheid wordt afgestemd op de nabijheid van de locatie. De bereikbaarheidsmaat helpt met het prioriteren van opgave. Ook helpt het knelpunten in perspectief te plaatsen: op de ene plek staat file, maar is wel de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen hoog, terwijl op een andere plek zonder file minder arbeidsplaatsen zijn te bereiken.



Figuur 16: Nabijheidsindex voor de provincie Utrecht

De ruimte binnen de steden Utrecht en Amersfoort, maar ook in centra van kleine steden, is bovendien beperkt. Daarom zetten we daar in op een inrichting van vervoerswijzen met een relatief klein ruimtebeslag, zoals lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. In verschillende beleidskaders is dit verankerd in de vorm van het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-Mobility-as-a-Service-Personenwagen). Buiten stedelijke gebieden is meer ruimte, maar ook daar is het belangrijk om vanuit leefbaarheid en veiligheid in te zetten op schone vervoerswijzen die aansluiten op de mobiliteitsbehoefte in het gebied.

### De verantwoordelijkheid voor onze wettelijke en (boven)regionale taken

De provincie heeft als beheerder van provinciale assets als (vaar)wegen en verkeers- en vervoerssystemen een verantwoordelijkheid voor het aanbod, beheer en onderhoud van provinciale wegen en fietsinfrastructuur, traminfrastructuur en regionaal openbaar vervoer. De uitdaging voor de komende periode is dat een groot deel van de begroting van het BBP bestaat uit deze taken en de kosten hiervan verder stijgen terwijl de transformatie naar een duurzaam mobiliteitssysteem ook vraagt om grote investeringen.

### 3.2.2 We zetten in op gezonde en veilige bereikbaarheid

#### WORDT VISUALISATIE

#### **Speerpunt: Gezonde en veilige bereikbaarheid**

*We kiezen met ons bereikbaarheidsbeleid voor een gezonde en veilige leefomgeving, gezonde inwoners en nul verkeersslachtoffers.*

#### **Doelen**

In het kader van gezonde en veilige bereikbaarheid zetten we in op vijf doelen voor 2029:

1. Het aandeel reizigers dat loopt en fietst is toegenomen ten opzichte van het totaal aantal reizigers.
2. De negatieve effecten (geluid en uitstoot) van mobiliteit op de omgeving zijn afgenomen.
3. Er is een dalende trend zichtbaar van het aantal verkeersslachtoffers en -doden.
4. De sociale veiligheidsbeleving is verbeterd.

Gezonde en veilige bereikbaarheid gaat over het faciliteren van groei en ontwikkeling van de provincie en het aantal verplaatsingen, zodanig dat de leefbaarheid, gezondheid en veiligheid van de regio optimaal worden beschermd. Actieve vervoerswijzen als lopen en fietsen dragen hier aan bij, maar vragen aandacht voor zowel verkeersveiligheid (door bijvoorbeeld weginrichting) als verkeersgedrag.

**Highlights** van onze aanpak zien er als volgt uit:

- Veilige looproutes naar bus- en tramhaltes;
- Veilige oversteken voor voetgangers en fietsers;
- Verlichten en verbreden van fietspaden op het Regionaal fietsnetwerk;
- Bijdragen aan veilige schoolroutes;
- Verkeerslessen voor scholieren en verkeersveiligheidscampagnes;
- Verlagen van de maximumsnelheid van 80 naar 60 km/uur op diverse provinciale wegen
- Terugbrengen van de maximumsnelheid op parallelwegen naar 30 km/u;
- Maatregelen die geluidsoverlast verminderen en luchtkwaliteit verbeteren;
- In samenwerkingsverband op Rijks- en regionaal niveau komen tot nadere (uitvoerings-)afspraken over het Regionaal Toekomstbeeld Fiets, het Regionaal Mobiliteitsprogramma en het Schone Lucht Akkoord;
- Aanpakken van verkeersonveilige punten op provinciale wegen, wegen in beheer van gemeenten en waterschapswegen.

In de Omgevingsvisie staat de ambitie dat de provincie in 2050 een gezonde en veilige leefomgeving is, met een goede milieukwaliteit, waar bewegen wordt gestimuleerd, met voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden. De provincie streeft naar het halen van WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit (waarden uit 2005) en voor geluid en naar kansen om significante verbetering qua leefbaarheid en veiligheid te realiseren.

Speerpunt *Gezonde en veilige bereikbaarheid* is op te delen in vier uitgangspunten:

- De zes principes van een gezonde en veilige leefomgeving
- Actieve mobiliteit voor gezonde inwoners
- Veiligheid boven alles
- De verantwoordelijkheid voor onze wettelijke en (boven)regionale taken



### De zes principes van een gezonde en veilige leefomgeving

De gezonde en veilige leefomgeving loopt als een rode draad door onze Omgevingsvisie. We hanteren in de Omgevingsvisie zes hoofdprincipes waar we naar streven bij de ontwikkeling van een gezonde en veilige leefomgeving, bereikbaar voor iedereen. Deze principes zijn ook voor het BBP leidend:

1. Er is voldoende kwalitatief hoogwaardige groenblauwe ruimte (beschikbaar en toegankelijk) voor verschillende doelgroepen;
2. Mensen gaan voor hun dagelijkse verplaatsingen voornamelijk lopend, met de fiets of het OV. Dit moeten zij veilig kunnen doen;
3. Inrichting en gebruik zijn aangepast aan de eisen van het klimaat en gezondheid en veiligheid zijn daarbij geborgd;
4. Er zijn zo min mogelijk schadelijke emissies vanuit de industrie, de opwekking van energie, de landbouw. Dit geldt ook voor openbaar-, personen- en goederenvervoer;
5. De ruimtelijke inrichting draagt bij aan een inclusieve samenleving en versterkt de sociale cohesie.
6. De economie is circulair, er komen zo min mogelijk voor de gezondheid schadelijke emissies of producten in de leefomgeving terecht en bouwen vindt plaats met materialen die bijdragen aan een gezonder leven. Ook de aanleg en het onderhoud en beheer van infrastructuur valt hieronder.

### Actieve mobiliteit voor gezonde inwoners

We zien de term 'actieve mobiliteit' steeds vaker terugkomen in mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid. Ook in gesprekken met stakeholders gaat het vaker over het inrichten van de openbare ruimte zodat het uitnodigt tot (meer) bewegen. De achterliggende gedachte: een omgeving die uitnodigt tot lopen en fietsen brengt de norm van dagelijks 30 minuten matig intensief bewegen binnen ieders bereik. Zonder extra kosten. Zo'n omgeving levert een bijdrage in de strijd tegen bewegingsarmoede bij kinderen en volwassenen en helpt ouderen langer actief te blijven. Dat draagt bij aan een betere volksgezondheid<sup>10</sup>.

Er zijn zeven mechanismen in de omgeving die aanzetten tot (meer) bewegen: sociale veiligheid, verkeersveiligheid, infrastructuur, connectiviteit, esthetische waarde, beweegvoorzieningen en gebruik openbare ruimte<sup>11</sup>. Het gaat veelal om vrij liggende, obstakelvrije en aantrekkelijke looproutes en fietspaden die een logisch netwerk vormen en tegelijkertijd zorgen dat voorzieningen en OV-knooppunten makkelijk te voet of met de fiets bereikbaar zijn. Wanneer (bus en tram)haltes en (bus)stations te voet en per fiets goed bereikbaar zijn (en het fietsparkeren goed is geregeld), kan het openbaar vervoer qua snelheidservaring en comfort beter concurreren met de auto. Belangrijke voorwaarde voor deze win-win (lopen, fiets en OV) is dat ook tram en bus een goede plek in de (gemeentelijke) openbare inrichting behoudt of krijgt.

### Veiligheid boven alles

Omdat ieder verkeersslachtoffer er één te veel is, geeft de provincie in samenwerking met partners een impuls aan de verkeersveiligheid. De provincie zet met het BBP in op het verbeteren van verkeersveiligheid en streeft naar een structureel dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers tot 2029 en verder. Onze strategie sluit aan op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). In het SPV staat de ambitie vermeld om op termijn (2050) 'op weg naar nul verkeersslachtoffers' te zijn. De doelen van de provincie sluiten hierop aan en zijn uitgewerkt in de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (2021).

---

<sup>10</sup> CROW, Brede Welvaart

<sup>11</sup> Mulier Instituut, allesoversport.nl

Door vooraf een inschatting te maken van verkeersveiligheidsrisico's zijn we in staat preventief actie te ondernemen op basis van gerichtere maatregelen met minder kosten en een kortere doorlooptijd. We wachten dus niet tot er slachtoffers vallen maar pakken proactief risicovolle situaties in het verkeerssysteem aan. Nog vóór ongevallen plaatsvinden. Hiermee omarmen wij het gedachtegoed van het SPV, waarin één van de speerpunten is om meer risico gestuurd te werken. Hierbij maken wij gebruik van op feiten gebaseerde (openbare) data. Het gaat andere om gedetailleerde ongevalleninformatie (locatie, toedracht) van spoedeisende hulp en ambulancedienst, analyses van gereden snelheden en weginrichting en het toepassen van de informatie uit de verkeersveiligheidsmeter.

#### De verantwoordelijkheid voor onze wettelijke en (boven)regionale taken

We hebben ook belangrijke wettelijke en (boven)regionale taken op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en waterkwaliteit. Het betreft het beperken van de milieubelasting vanuit diverse bronnen – waaronder mobiliteit - naar waarden die niet negatief bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners. Ook hebben we belangrijke wettelijke en (boven)regionale taken rondom het borgen van waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid op en rond de provinciale infrastructuur. In de uitvoering van het BBP houden we ons daarom aan de kaders zoals opgenomen in de provinciale Omgevingsverordening.

### 3.2.3 We zetten in op duurzame bereikbaarheid

#### WORDT VISUALISATIE

##### **Speerpunt: Duurzame bereikbaarheid**

*We kiezen voor het verminderen, veranderen en verschonen van mobiliteit.*

##### **Doelen**

Al deze activiteiten pakken we integraal op, om zo bij te dragen aan vier doelen voor 2029:

1. Er wordt vaker gekozen voor niet reizen, lopen, fietsen of om deel- en openbaar vervoer te gebruiken.
2. X% van beheer, aanleg en exploitatie van provinciale infrastructuur is circulair en toekomstbestendig.
3. In alle aanbestedingen voor beheer, aanleg en exploitatie van infrastructuur, zijn de voorwaarden voor toekomstbestendigheid en circulariteit opgenomen.
4. Er is sprake van een duurzame vervoersketen voor goederenvervoer en logistiek.

Verkeer en vervoer staat in de landelijke klimaatmonitor na de gebouwde omgeving nog altijd bekend als grootste (fossiele) energieverbruiker en belangrijke bron van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Duurzame mobiliteit gaat over het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit, om bij te dragen aan (inter)nationale klimaatafspraken en de energietransitie. Tegelijk is dit speerpunt ook gericht op de niet-modaliteit-kant, en om stappen te zetten naar meer circulaire en klimaatneutrale infrastructuur.

**Highlights** van onze aanpak zien er als volgt uit:

- CO<sub>2</sub>-reductie van mobiliteit met het Regionaal Mobiliteitsprogramma;
- De regionale Ik Fiets gedragscampagne om mensen te verleiden vaker te fietsen;
- Doortrappen gedragscampagne om senioren op een veilig manier langer te laten fietsen
- Werkgeversaankpak GoedopWeg om duurzame mobiliteitskeuzes in het woon-werkverkeer te stimuleren;
- Slimme toepassingen om de voorrangsmogelijkheden voor lopen, fietsen en OV bij kruispunten te vergroten;
- Versnellen van de uitrol van publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens;

- Introductie van de eerste waterstofvrachtwagens en -schepen in de provincie;
- Klimaatbestendig en circulair beheer en onderhoud van onze infrastructuur;
- Samenwerkingsgremia als de Utrecht Bike Community en het Logistiek Platform Utrecht

In de Omgevingsvisie heeft de provincie tot doel gesteld om in 2040 een klimaatneutraal, toekomstbesteding en duurzaam mobiliteitssysteem te hebben. We richten ons daarvoor op circulaire, klimaatneutrale en klimaatadaptieve infrastructuur. We streven naar zero-emissie OV in 2028. Ook hebben we aandacht voor verduurzaming van goederenvervoer langs corridors en via hubs<sup>12</sup>. We willen in 2050 bestaande vaarwegen beter benutten, en een transitie hebben gemaakt naar duurzamer vervoer over land. Dit betekent onder andere terugdringing van het (fossiele) energieverbruik en van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Speerpunt *Duurzame bereikbaarheid* is op te delen in drie uitgangspunten:

- Verminderen, veranderen, verschonen
- Circulair en klimaatneutraal
- Vraaggestuurd en datagedreven werken

#### Verminderen, veranderen en verduurzamen

Goede, veilige en gezonde bereikbaarheid bevatten veel elementen die passen bij het speerpunt 'Duurzame bereikbaarheid'. Vanuit duurzame mobiliteit ligt de focus echter op minder reizen, anders reizen en schoner reizen. Doel is om naast leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid ook te voldoen aan de (inter)nationale klimaatafspraken, bij te dragen aan de energietransitie en het hoofd te bieden aan de ruimtelijke puzzel. De doelen van duurzame mobiliteit versterken vaak andere doelstellingen. Zo zijn de actieve mobiliteitsvormen ook duurzame mobiliteitsvormen en draagt verduurzaming van het mobiliteitssysteem ook bij aan de benodigde mobiliteitstransitie. De uitdaging waarvoor de provincie staat is groot en de transitie vraagt om de inzet van data, techniek en nudging om tot slimme oplossingen en ander gedrag te komen. Dit doen we door de inzet op verminderen, veranderen en verduurzamen. Ook wel de Trias Mobilica genoemd.

- Verminderen: slimmer reizen: doel is het verminderen van het aantal gereisde kilometers voor zowel goederen- als personenvervoer. Dit kan bijvoorbeeld door thuiswerken, het efficiënt plannen van vervoersstromen, slimme ruimtelijke ontwikkeling en een hoge bezettingsgraad van voertuigen.
- Veranderen: anders reizen: doel is het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het stimuleren van het gebruik van efficiëntere en duurzamere alternatieven. Daarbij gaat de voorkeur steeds uit naar de duurzaamste vorm van mobiliteit: lopen en fietsen. Daarna is het openbaar vervoer de schoonste optie. Als deze vormen van mobiliteit geen optie zijn, bijvoorbeeld door beperkte OV-dekking in een regio, dan komt de auto in beeld. Slimme mobiliteitsdiensten, bijvoorbeeld autodelen rond hubs en de introductie van zelfrijdende voertuigen, bieden duurzamere mogelijkheden voor de integratie van auto's in mobiliteitsketens.
- Verduurzamen: schoner reizen: gaat om het verduurzamen van voertuigen en de infrastructuur. Hierbij gaat het om het stimuleren van het gebruik van de schoonste brandstof of energiedrager en duurzaam materiaalgebruik. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van zero-emissiezones, het stimuleren van zero-emissievoertuigen (zoals elektrische auto's en waterstofvoertuigen) en de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstoftankstations. Daarnaast gaat het om zuiniger gebruik van energie en grondstoffen, bijvoorbeeld door zuinig rijgedrag, juiste bandenspanning en het hergebruik van materialen voor infrastructuur.

<sup>12</sup> Een hub is een vervoersknooppunt; een schakel in je reis; ongeacht je wijze van vervoer, de plek vanaf waar je vertrekt of je eindbestemming. De hub draagt bij aan een snelle en comfortabele reis.

## Circulair en klimaatneutraal

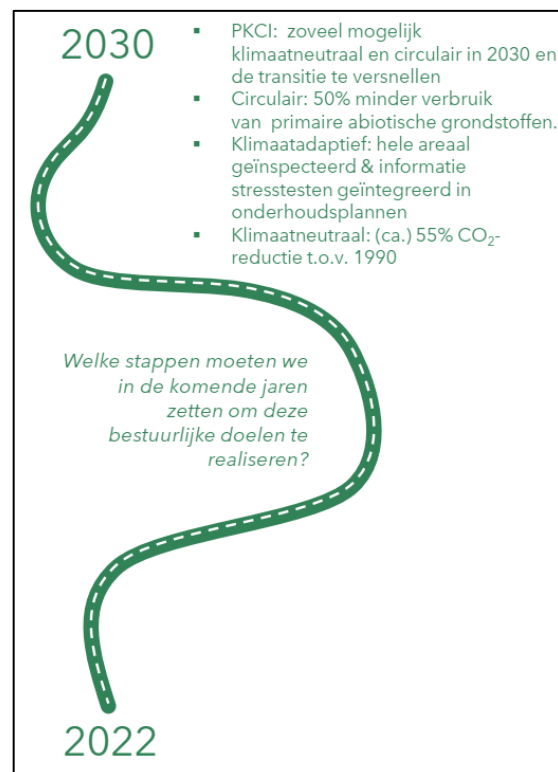
Met 'Samen op Koers naar duurzame infra in 2030'<sup>13</sup> richten wij ons op drie duurzame hoofddoelen: circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief (Figuur 17). Op deze thema's hebben het Rijk en provincie doelen gesteld. De stip op de horizon voor deze drie hoofddoelen ligt in 2050: dan hebben we een circulaire economie zonder afval, een klimaatbestendige en waterveilige provincie en is er 95% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot ten opzichte van 1990.

Circulair	Klimaatadaptief	Klimaatneutraal
<p><b>Wat is circulair?</b> Een circulaire economie houdt in dat de focus verschuift van het sluiten van kringlopen door recycling van afval (voorheen de alledaagse interpretatie van 'circulair') naar meer fundamentele veranderingen door middel van circulaire oplossingen voor productie en gebruik van goederen en diensten in de samenleving. De hoofdvraag is: hoe reduceren we het gebruik van primaire abiotische grondstoffen? Welke oplossingen zorgen ervoor dat we minder nieuwe producten en materialen nodig hebben om in onze behoeften te voorzien, dat onze spullen langer meegaan, dat er vernieuwende ketensamenwerking ontstaat, dat materialen in gebruik blijven en geen afval worden?</p> <p><b>In 2050</b> hebben we een volledig circulaire economie gerealiseerd, waarbij de halvering van het gebruik van de hoeveelheid primaire abiotische grondstoffen in <b>2030</b> als tussendoelstelling dient. Dit zijn de doelstellingen van het kabinet waar de provincie Utrecht zich bij aansluit.</p>	<p><b>Wat is klimaatadaptief?</b> Het klimaat verandert: het wordt warmer, natter, droger en de zeespiegel stijgt. Het weer is extremer: hittegolven nemen toe, regen- en hagelbuien zijn heviger, er is vaker storm en er zijn langere perioden van droogte. Klimaatadaptatie is het aanpassen aan het klimaat. We nemen maatregelen tegen wateroverlast, overstromingen, droogte en hitte. De provincie werkt daarin samen met de waterschappen, gemeenten en andere partners in de regio.</p> <p><b>In 2050</b> is de provincie Utrecht klimaatbestendig en waterveilig.</p> <p><b>In 2030</b> hebben we het hele areaal geïnspecteerd en weten we wat nodig is om ons aan te passen aan hitte, droogte, wateroverlast en zeespiegelstijging. De informatie uit de stresstesten is een belangrijk vertrekpunt voor de studies, bij de realisatie van projecten en is geïntegreerd in de onderhoudsplannen.</p>	<p><b>Wat is klimaatneutraal?</b> Doordat er steeds meer broeikasgassen (voornamelijk CO<sub>2</sub>) in de lucht komen, warmt de aarde op. Klimaatneutraal betekent dat er niet meer broeikasgassen in de atmosfeer mogen komen dan dat er door de natuur of met technologie worden uitgehaald. Dit is niet hetzelfde als energieneutraal: dat betekent dat er evenveel energie wordt verbruikt als opgewekt. Omdat energie besparen en vergroenen een belangrijke maatregel is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen zijn de termen klimaatneutraal en energieneutraal op de doeltentijdlijn aan elkaar gekoppeld.</p> <p><b>In 2050</b> stoten we 95% minder CO<sub>2</sub> uit ten opzichte van 1990. Provincie Utrecht heeft daarnaast als ambitie om zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2050 als provincie CO<sub>2</sub>-neutraal te zijn en dat alle benodigde energie binnen de provincie afkomstig is uit duurzame bronnen die staan opgesteld binnen de provincie.</p> <p><b>In 2030</b> stoten we 55% minder CO<sub>2</sub> uit ten opzichte van 1990. Dit percentage is op het moment van schrijven nog niet officieel doorgevoerd in de Klimaatwet. De verwachting is dat dit percentage nog verder gaat stijgen.</p>

Figuur 17: Samen op Koers naar duurzame infra in 2030 (Provincie Utrecht, 2022)

Vanuit het Nationaal Grondstoffenakkoord (2017) is de ambitie om in 2050 een economie zonder afval te hebben. In dit kader heeft de provincie zich aangesloten bij de Green Deal Duurzaam Grond Weg Waterbouw (GWW) om na te denken over innovatie en duurzaamheid. Alle provincies, waaronder de provincie Utrecht, hebben in oktober 2022 vanuit het Interprovinciaal Overleg (IPO) ingestemd met de ambitiebepaling van de PKCI (strategie Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur). Hierin is het streven vastgelegd om landelijk zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te zijn in 2030 in plaats van 2050, en de transitie te versnellen (Figuur 18). Ook in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040, die samen met het Rijk is opgesteld, is als ambitie opgenomen om optimaal circulair te zijn en zodanig in te kopen.

De provincie heeft als beheerder van assets ((vaar)wegen, kunstwerken, traminfrastructuur, haltes en stallingen, etc.) de mogelijkheid om zelf op deze doelstellingen te sturen. Dit vraagt om veranderingen van ontwerp, materialen, inkoop en aanbesteding, samenwerking met de markt en kennisdeling. En om een bewust handelen in alle fasen van een project:



Figuur 18: Ambitiebepaling PKCI

<sup>13</sup> Provincie Utrecht, 2022

- *Definitie fase:* We leggen de duurzame doelen en maatregelen vast in het besluit van Gedeputeerde Staten (GS).
- *Ontwerpfase:* We leggen projectspecifieke duurzame maatregelen onderbouwd vast in het projectontwerp (Voorlopig Ontwerp).
- *Realisatiefase:* We kopen duurzaam in, stellen uitdagende eisen en criteria en toetsen op realisatie van de duurzame eisen.

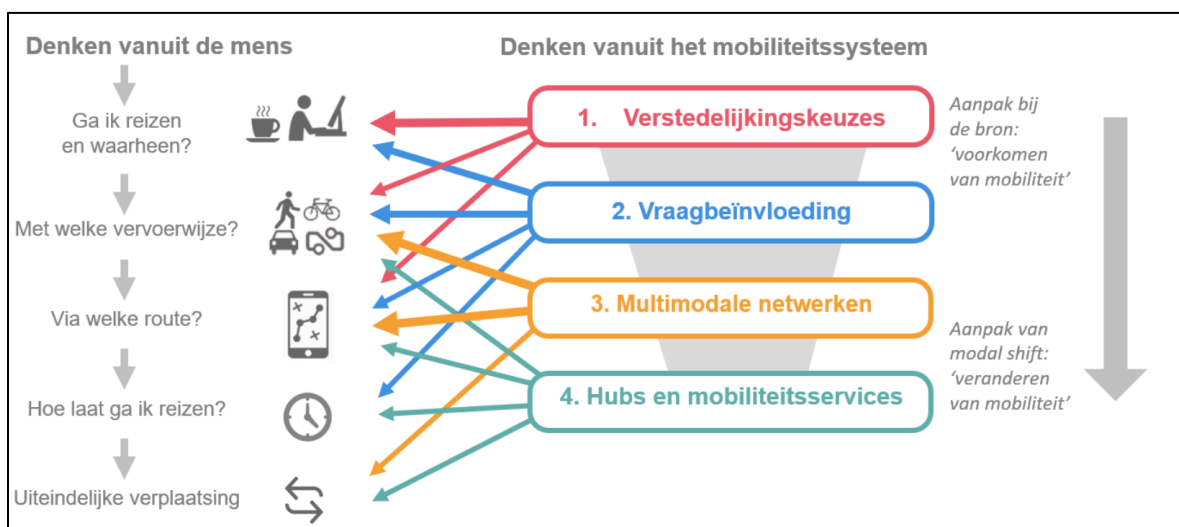
Een belangrijke constatering is ook dat deze transitie om extra investeringen vraagt om op termijn – en naar verwachting – kostenneutraal of zelfs kostenbesparend te zijn. De extra kosten in het begin en verwachte baten op termijn kunnen per project en per assettype verschillen. In het begin vraagt de transitie naar verwachting om extra investeringen van gemiddeld 5-10% van de kosten van beheer, onderhoud, vervanging en aanleg.

#### Vraaggestuurd en data gedreven werken

De intrede van deelsystemen, de elektrificatie en automatisering van voertuigen en de toenemende digitalisering van de maatschappij veranderen het mobiliteitssysteem. Deze ingrijpende en complexe ontwikkelingen heeft de provincie niet zelf in de hand, maar kunnen door de provincie wel beïnvloed worden in termen van richting en snelheid. Ontwikkelingen zoals op gebied van het delen van voertuigen en flexibel gebruik (deelmobiliteit), en totaalconcepten zoals Mobility as a Service (MaaS) zijn al praktijk. Deze systemen hebben een belangrijke digitale component vaak gebaseerd op Europese, landelijke en regionale afspraken.

Een actieve rol van de provincie is nodig om de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologieën te sturen en daarmee een positieve bijdrage te leveren om onze maatschappelijke opgaven te realiseren. Daarnaast moeten we waken voor de negatieve kanten van sommige ontwikkelingen, zoals de inbreuk op privacy of het hacken van gegevens.

Vraaggestuurd en datagedreven werken en het inzetten van slimme mobiliteitsoplossingen hebben tot doel het verbinden van vraag en aanbod van mobiliteit en te zorgen dat dit steeds beter op elkaar wordt afgestemd. Hiermee zetten we in op de mobiliteitstransitie. En op deze manier wil de provincie zorgen dat waar vervoersstromen dun zijn en traditionele buslijndiensten niet rendabel, vraaggestuurde vervoerssystemen op een efficiënte en aantrekkelijke manier voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Door 'te denken vanuit de reiziger' in plaats van 'vanuit het mobiliteitssysteem' (Figuur 19) proberen we vraaggestuurd te werken, en beter aan te sluiten bij de behoeften van de mensen die zich willen verplaatsen.



Figuur 19: Beïnvloeden van de vraag naar verplaatsing

### 3.3 Wat gaan we doen?

In hoofdstuk 2 en dit hoofdstuk hebben we uitgelegd voor welke opgaven we als provincie staan en hoe we vanuit bereikbaarheid bijdragen aan deze opgaven. Op basis van een aantal uitgangspunten hebben we drie speerpunten benoemd om de ambities uit de Omgevingsvisie te realiseren. In deze speerpunten komen verschillende rollen van de provincie naar voren. Eén van de rollen is het waarborgen van een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk en goede infrastructuur voor een goede bereikbaarheid. Een andere rol is het zorgdragen voor een passende dienstverlening in het openbaar vervoer, waarbij een toekomstbestendig netwerk en de concessie de voornaamste elementen zijn. Maar de provincie heeft ook een belangrijke rol in de beleidsuitvoering van gezonde, duurzame en veilige mobiliteit door stimuleren, faciliteren en gedragsverandering.

Om in het BBP goed te kunnen uitleggen wat de provincie de komende jaren gaat doen (de 'WHAT'), hebben we voor drie *mobiliteitsthema's* de aanpak uitgewerkt:

- **Gezonde en duurzame mobiliteit:** stimuleren en faciliteren door beleid en onderliggende Uitvoeringsprogramma's.
- **Publieke mobiliteit:** dienstverlening bieden door uitvoering van concessies en voorbereiding op toekomstbestendig netwerk.
- **Wegen en vaarwegen:** in stand houden, aanleggen en verduurzamen van infrastructurele assets.



Figuur 20: De integrale mobiliteitsthema's geven invulling aan de speerpunten

In de volgende hoofdstukken lichten we per mobiliteitsthema toe wat we gaan doen en hoe dit bijdraagt aan onze speerpunten. We gaan achtereenvolgens in op gezonde en duurzame mobiliteit (*hoofdstuk 4*), publieke mobiliteit (*hoofdstuk 5*) en wegen en vaarwegen (*hoofdstuk 6*). Voor al deze mobiliteitsthema's is beschreven wat het is, waarop onze focus ligt, op welke actielijnen we inzetten en wat (hierin) onze rol is (Figuur 20). In nader uit te werken uitvoeringsprogramma's binnen deze thema's volgt een nadere uitwerking op acties, activiteiten en projecten, als ook financiering en capaciteitsraming.

## 4 Aanpak Gezonde en duurzame mobiliteit

### 4.1 Wat is het?

Gezonde en duurzame mobiliteit gaat over actieve mobiliteitsvormen zoals fietsen en lopen, de verduurzaming van goederenvervoer en logistiek, slimme mobiliteitsoplossingen en duurzaam, gezond en veilig gedrag. Allemaal met als doel om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

#### Actieve mobiliteit

De provincie zet in op een kwaliteitsverbetering van 1.200 kilometer regionaal fietsnetwerk, de realisatie van een netwerk van doorfietsroutes (300 kilometer) en een aantrekkelijk en herkenbaar recreatief fietsknooppuntennetwerk. Dagelijks worden in de provincie 1,2 miljoen fietsritten gemaakt. Drie van de vijf drukste fietspaden in Nederland zijn in de stad Utrecht te vinden. De fiets is niet alleen een volwaardig vervoermiddel in de hele mobiliteitsketen en een serieuze oplossing voor het bereikbaarheidsvraagstuk, maar ook een schoon, ruimte-efficiënt en gezond vervoermiddel. Fietsen houdt mensen letterlijk in beweging. Tegelijkertijd zien we dat drukte in het verkeer en op fietspaden en de grotere snelheidsverschillen door de elektrificering van de fiets leiden tot onveilige situaties, en daardoor tot minder fietsen door ouderen en jonge kinderen. Samen met gemeenten, andere wegbeheerders en partners werken we er daarom aan om van de fiets de meest aantrekkelijke, veilige en populaire manier van verplaatsen te maken. Doel is om 50% van alle ritten tot 15 kilometer op de fiets te laten plaatsvinden. De beleidskaders hierbij zijn het Regionaal Toekomstbeeld Fiets met doorkijk naar 2040 en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Lopen gaat over kleine afstanden en is – naast het recreatief wandelen – veelal een lokale aangelegenheid. We zien echter dat lopen een belangrijke vorm van verplaatsen is in de hele reis van huis naar bestemming, bijvoorbeeld om de afstand naar of van een station of bushalte te overbruggen. Het is een ruimte-efficiënte manier van verplaatsen en houdt mensen letterlijk in beweging en is dus gezond. Lopen kan ook een oplossing bieden voor andere – meer regionale – vraagstukken. Zo zien we dat mensen in Nederland vaak de fiets pakken voor kleine afstanden, zoals naar een station, terwijl veel fietsenstallingen bij stations te maken hebben met capaciteitsproblemen. Het stimuleren van het lopen naar OV-knooppunten kan de druk op fietsenstallingen op deze locaties helpen afnemen. De provincie wil daarom met het BBP meer aandacht geven aan veilige, comfortabele en vlotte looproutes en het stimuleren van lopen. Goede reisinformatie en makkelijk te belopen overstapmogelijkheden horen hierbij. We werken dit uit onder *Publieke Mobiliteit*. We hebben ook aandacht voor de oversteekbaarheid van onze eigen wegen voor voetgangers en zetten in op veilige looproutes naar bushaltes langs de provinciale wegen. We werken dit uit in *Wegen en Vaarwegen*. In dit hoofdstuk focussen we op het stimuleren van lopen in regionale gedragscampagnes voor duurzame mobiliteit

#### Duurzaam goederenvervoer

De provincie heeft met gemeenten een Kwaliteitsnet Goederenvervoer vastgesteld dat bestaat uit routes die de belangrijkste bestemmingsgebieden voor vrachtverkeer in de provincie (bedrijventerreinen en winkelgebieden) ontsluiten en verbinden met het snelwegennet. De routes zijn bedoeld om vrachtverkeer vlot en veilig af te wikkelen met een minimum aan hinder voor de omgeving. Vervoer van goederen is een belangrijke motor van economische ontwikkeling. Tegelijk veroorzaakt goederenvervoer overlast (geluid, trillingen, stank, CO<sub>2</sub>-uitstoot), (externe)onveiligheid en doorstromingsproblemen. We pakken met het BBP daarom samen met gemeenten deze negatieve gevolgen aan, door in te zetten op het verminderen, veranderen en verschonen van goederenvervoerbewegingen. Dat maakt de druk op het wegennet kleiner en de logistiek die wel op de weg is zal een kleinere impact hebben op omwonenden. Het kader hierbij is onder andere de Zero Emissie (ZE) regelgeving en ZE-zones die vanaf 2025 in Utrecht en Amersfoort zijn ingevoerd. Als provincie ondersteunen we bedrijven met het realiseren van laadinfra op bedrijfslocaties.

Onderdeel van het Toekomstbeeld OV is ook een structurele en robuuste oplossing voor het spoorgoederenvervoer naar Noordoost Europa (GNOE). Dit is een studie naar mogelijkheden om het goederenvervoer tussen Rotterdam en Noord-Duitsland geheel of gedeeltelijk via een andere route te laten lopen. De insteek bij GNOE is vooral ingegeven doordat de groei van het reizigersvervoer op het spoor in de Randstad namelijk wordt belemmerd, omdat daar ook goederenpaden zijn gereserveerd die niet altijd worden benut. Wanneer GNOE goederentreinen van Rotterdam (via Woerden, Breukelen, Duivendrecht en Amersfoort) naar Noord-Duitsland via andere routes gaan rijden betekent dit dat er meer ruimte is voor reizigersvervoer. Tegelijkertijd is er minder hinder van trillingen en geluid en minder externe veiligheidsrisico's en overschrijdingen van risicoplafonds Basisnet door afname van vervoer gevaarlijke stoffen. Het Rijk ontwikkelt een visie op het goederenvervoer over het spoor in Nederland, daarbij inbegrepen het vervoer van gevaarlijke stoffen. De provincie Utrecht zal het belang van deze studie bepleiten bij het Rijk.

#### Minder, anders en slimmer reizen

We stimuleren met het BBP duurzame mobiliteitskeuzes (minder reizen of anders reizen) door in te zetten op een kwaliteitsverbetering van het netwerk voor lopen, fietsen en openbaar vervoer en te zorgen voor soepele ketenreizen en aantrekkelijke overstapmogelijkheden. Ook zoeken we slimme manieren voor een veilige en betere doorstroming van lopen, fietsen, OV, auto en goederenvervoer. Want onbeperkt asfalt aanleggen in dichtbevolkte gebieden is geen optie meer. Ook niet vanuit het klimaatperspectief: asfalt geeft extra hittestress bij warme zomers en wateroverlast, verdroging van de ondergrond, verlies aan biodiversiteit en gezonde bodem. We zetten daarom in op het beter benutten van ons vervoersnetwerk door de inzet van multimodaal verkeersmanagement en incidentmanagement. Dit in combinatie met de juiste techniek op straat, zoals iVRI's, en de inzet van informatie- en communicatietechnologie, helpt om de vervoersstromen efficiënter af te wikkelen. Ons doel is om hiermee de reizigers beter te bedienen en - met de juiste prioritering - om ze tot duurzamere mobiliteitskeuzes te verleiden. We werken dit verder uit in het hoofdstuk *Wegen en Vaarwegen*.

**Kader 5:** Beleidsuitgangspuntenuitgangspunten voor fietsen, de verduurzaming van goederenvervoer en logistiek, slimme mobiliteitsoplossingen en duurzaam, gezond en veilig gedrag vanuit de Omgevingsvisie

- We werken aan de veilige, snelle en comfortabel bereikbaarheid van werklocaties, middelbare scholen en knooppunten per fiets.
- We investeren in doorfietsroutes, daarbij kunnen ook slimme verkeerslichten een rol spelen.
- We investeren in voldoende en veilige stallingsplekken voor de fiets t.b.v. voor- en natransport.
- We zetten in op doelgroepgerichte fietsstimulering.
- Onze ambitie voor 2050: duurzaam goederenvervoer langs corridors en via hubs, beter benutten van vaarwegen en transitie naar duurzamer vervoer over land.
- We stimuleren goederenvervoer over water en spoor.
- Overslagpunten en hubs t.a.v. goederen kunnen een *modal shift* stimuleren, ook voor stedelijke logistiek.
- We passen het provinciale netwerk zo goed mogelijk aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk.
- We stimuleren verkeersveilig gedrag door het aanbieden van verkeerseducatie en voorlichting.
- We streven naar een gezonde en veilige leefomgeving: de milieukwaliteit is goed, de veiligheid is gewaarborgd, bewegen wordt gestimuleerd, er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.

We hebben echter gemerkt dat gewoontegedrag van mensen niet altijd doorbroken wordt door betere fietsinfrastructuur, een aantrekkelijker OV-aanbod of verkeerslichten die vaker op groen staan. Daarvoor is meer nodig. In de afgelopen jaren heeft de provincie daarom – ook in Goedopweg verband – ingezet op stimuleringscampagnes, nudging, het faciliteren van een soepele ketenreis en andere gedragsveranderingsmaatregelen. Inmiddels is hiermee veel ervaring opgedaan en de uitdaging is om de effectiviteit de komende jaren te vergroten. Vanuit verkeerveiligheid zien we



dezelfde uitdaging. Naast het duurzaam en veilig inrichten van wegen en fietspaden en de inzet op verkeershandhaving is inzet op gedragsverandering en risicobewustwording nodig. Met het BBP blijven we - zoals we de afgelopen jaren al hebben gedaan - daarom inzetten op doelgroepgerichte verkeerseducatie en voorlichting.

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

We focussen op het realiseren van een vlot, veilig en comfortabel fietsnetwerk met stedelijke en regionale doorfietsroutes dat meegroeit met de reizigersvraag, bijdraagt aan een betere bereikbaarheid voor iedereen en goed aansluit op het OV-netwerk en knooppunten en mobiliteitshubs. We focussen ons op verminderen, veranderen en verschonen van goederenvervoersbewegingen waardoor de druk op het wegennet kleiner wordt en een kleinere impact heeft op de omgeving. Samen met Goedopweg focussen we ons op slimme manieren voor een veilige en betere doorstroming van lopen, fietsen, OV, auto en goederenvervoer en op duurzame gedragsverandering. En we focussen ons op doelgroepgerichte verkeerseducatie en -voorlichting om de verkeersdeelnemer de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Daarnaast focussen we op een verkeersveilig regionaal netwerk dat goed aansluit bij de meegroeivende reizigersvraag.

We doen dat door in te zetten op een drietal actielijnen, zijnde:

- Actielijn: Vlot, veilig en comfortabel fietsen – de schaa sprong fiets
- Actielijn: Verminderen, veranderen en verschonen van goederenvervoer
- Actielijn: Stimuleren gezond, veilig en duurzaam gedrag

### 4.2.1 Actielijn: Vlot, veilig en comfortabel fietsen – de schaa sprong fiets

De drukte op fietspaden, snelheidsverschillen door het grote aantal gebruikers van een elektrische fiets, ruimtegebruikers als bakfietsen, bezorgfietsen en andere LEV's vragen om meer ruimte voor de fietser. Door de verwachte groei van inwoners, forenzen en bezoekers in de regio en de grote ruimte claims als gevolg daarvan, wordt het alleen maar belangrijker om fietsers meer ruimte te geven. De provincie zet daarom met het BBP verder in op een aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk met soepele overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer bij haltes en knooppunten. Met regionale gedragscampagnes stimuleren we iedereen om vaker de fiets te pakken. Niet alleen voor woon-werk verkeer, maar ook om van ons prachtige en diverse landschap te genieten, via recreatieve fietsroutes.

De provincie heeft eind 2021 met gemeenten en Rijkswaterstaat Midden Nederland, en in afstemming met de Fietsersbond, het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) opgesteld. Dit diende als input voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets dat in 2022 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Partijen hebben hiermee uitgesproken dat zij de fiets willen inzetten als volwaardig vervoersmiddel in de bereikbaarheidsopgave en als een belangrijke oplossing voor maatschappelijke vraagstukken. Dit vraagt om flinke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen en om verdere inzet op gedragsverandering en fietsstimulering. Dit is een opgave waar we niet alleen voor staan en waaraan we werken met Rijk en regio. Samen met onze partners zetten we (verder) in op: (1) een vlot veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk, (2) uitbreiding van het doorfietsroutenetwerk en (3) voldoende, veilige en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen. Voldoende, veilige en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen vormt onderdeel van onze aanpak op knooppunten en wordt verder uitgewerkt in het hoofdstuk *Publieke Mobiliteit*.

#### Een vlot veilig en comfortabel regionaal fietsnetwerk en looproutes

Voor de fietspaden op onze eigen wegen zijn knelpunten in beeld gebracht en geprioriteerd voor wat betreft verlichting, oversteekbaarheid en breedte. We werken toe naar de implementatie van

verbetermaatregelen op deze thema's. We verkennen verder het gewenste gebruik en inrichting van parallelwegen en hebben het plan om de snelheid van gemotoriseerd vervoer bij kruispunten van 80 naar 60 km/u te verlagen met als doel de veiligheid voor fietsers te vergroten. Ook zetten we in op veiligere oversteken, daar waar het provinciale wandel- en fietsknooppuntensysteem de provinciale weg kruist. Dit onderdeel wordt verder uitgewerkt in het hoofdstuk *Wegen en Vaarwegen*.

Onze eigen fietspaden vormen 25% van het totale regionale fietsnetwerk en veel gemeenten focussen op de fietspaden binnen de bebouwde kom. Om een vlot, veilig en comfortabel netwerk te realiseren waarop inwoners van huis naar school, werk, knooppunten en andere belangrijke bestemmingen kunnen fietsen, is het belangrijk dat wij hieraan als regionale partij een impuls geven. Voor komende periode scherpen we allereerst de knelpuntenanalyse uit 2019 aan en maken we nieuwe prioriteringsafspraken met gemeenten. Dit doen we onder andere aan de hand van data uit de risicogestuurde aanpak, een uitgebreide inventarisatie van de breedte van fietspaden, het multimodaal netwerkperspectief en een onderzoek naar veilige schoolroutes.

We helpen gemeenten om te prioriteren aan de hand van diverse onderzoeken en verkenningen, maar luisteren ook goed naar wat bij gemeenten speelt. Dit doen we onder andere in accountmanagementgesprekken met wegbeheerders maar ook in het regionaal verkeersveiligheidsoverleg waaraan alle wegbeheerders, politie en OM deelnemen. Een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk is een product van Rijk, Rijkswaterstaat, waterschappen, provincie(s) en gemeenten samen. We kunnen dit niet alleen en beperkte capaciteit en middelen vragen om werk met werk maken en dus kansen grijpen wanneer een gemeente, waterschap of Rijkswaterstaat bijvoorbeeld ook met de weg, vaarweg, spoor, riolering, of kabels en leidingen aan de slag gaat.

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% 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.

Op basis van cofinanciering dragen we bij aan het oplossen van de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten, de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk en van veilige en comfortabele looproutes naar OV-knooppunten. In een aantal gevallen pakt de provincie zelf de handschoen op en voert projecten uit op infrastructuur van andere wegbeheerders. Denk aan de fietsbrug bij Nieuwer ter Aa die het veerpontje van Rijkswaterstaat op dezelfde locatie moet vervangen.

#### [Uitbreiden van het doorfietsroutenetwerk](#)

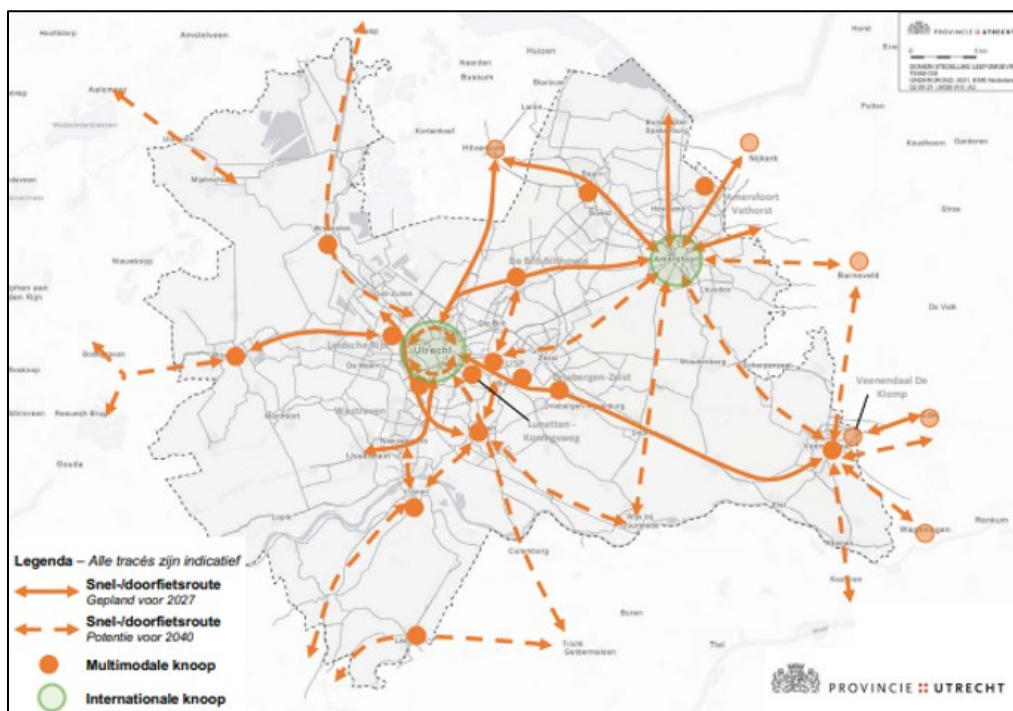
In de afgelopen periode hebben wij een regierol gepakt in de realisatie van 9 doorfietsroutes. In overeenkomsten zijn voor al deze doorfietsroutes uitvoeringsafspraken gemaakt en vindt de realisatie plaats. De eerste van de negen doorfietsroutes is eind 2023 geopend, de laatste zal naar verwachting in 2026 worden geopend. Deze doorfietsroutes vormen samen circa 150 kilometer van de 300 kilometer gewenste regionale doorfietsroutenetwerk (Figuur 21). De regierol heeft tot een versnelling geleid in de realisatie van de doorfietsroutes en we willen hierop daarom ook doorpakken. In de komende periode worden de doorfietsroutes gerealiseerd uit vorige coalitieperiode. Daarnaast pakken we de realisatie van een aantal nieuwe doorfietsroutes op om het doorfietsroutenetwerk verder te vervolmaken.

We zien tegelijkertijd dat op een aantal doorfietsroutes barrières zitten die om flinke investeringen van verschillende partijen vragen. Daarom is een goede afweging nodig. Het slechten 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 15 kilometer (en verder). Het zijn cruciale schakels op regionale en stedelijke doorfietsroutes.

Aan de hand van het afweegkader Doorfietsroutes, beschikbaar budget, de kansen om met Rijk en regio barrières te slechten en tot afspraken te komen bepalen we welke doorfietsroutes worden opgepakt. In het RTF erkennen we ook dat stedelijke doorfietsroutes van net zo'n groot belang zijn om de wegen rondom de steden voldoende te kunnen ontlasten. We verkennen met gemeenten en Rijk de kansen om deze te realiseren.

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, omdat deze op doorfietsroutes liggen die nu al worden gerealiseerd. We willen met het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en gemeenten ook tot uitvoeringsafspraken komen voor de doorfietsroute Dom-Dam. Ook op deze doorfietsroute ligt een flinke barrière, namelijk de Demkabrug.



Figuur 21: Geplande en gewenste snel- en doorfietsroutes in de provincie Utrecht (Regionaal Toekomstbeeld Fiets, 2021)

#### 4.2.2 Actielijn: Verminderen, veranderen en verschonen van goederenvervoer

We gaan aan de slag met verschillende onderwerpen, zoals waterstof en batterij-elektrische aandrijvingen als alternatief voor de verbrandingsmotor, schoon transport over water om voertuigen van de weg te halen en uitstootvrije zones in oud- en nieuwbouw. Ook zetten we nadrukkelijk in op het leveren van een bijdrage aan het oprichten van nieuwe gremia en het faciliteren van het gesprek met de sector goederenvervoer en logistiek, om de doelgroep die zich bezig houdt met dit onderwerp te vergroten. We zetten in op: (1) schoner vervoer, (2) ruimte voor hubs en overslagpunten en (3) betere kaderstelling en meer kennisdeling. Naast deze inzet gaan we ook binnen goederenvervoer aan de slag met verdere digitalisering om hubs, overslagpunten, bouw- en binnenstadlogistiek efficiënter te maken.

### Schoner vervoer

We stimuleren en faciliteren gemeenten in het mogelijk maken van elektrisch vervoer en we participeren in Europese programma's om subsidies voor bedrijven te werven om elektrische trucks aan te schaffen, maar ook om budget te verwerven voor kennisdeling.

Waterstof is voor zwaar goederenvervoer op de weg en op het water (binnenvaart) een kansrijk alternatief voor reguliere verbrandingsmotoren. Batterij-elektrische alternatieven zijn – vooral voor de langere afstanden – niet rendabel. De afgelopen jaren is hard gewerkt aan de ontwikkeling van een netwerk aan vulpunten. Er is een Waterstofconvenant ondertekend door een groot aantal partijen in de keten om de ontwikkeling van waterstof een boost te geven. Om dit alternatief voor zwaar verkeer tot een succes te maken en uitvoering te geven aan het Waterstofconvenant is extra investering nodig. Gemeenten zetten hier vooralsnog minder op in, maar wij pakken hierin ook een rol als initiatiefnemer, in samenwerking met bedrijven.

### Ruimte voor hubs en overslagpunten

We vinden het belangrijk dat er voldoende ruimte is voor goederenvervoer bij het realiseren van hubs en overslaglocaties. Wanneer steden en dorpen restricties instellen voor logistiek verkeer, zal behoefte ontstaan aan ruimte voor overslag. Vaak liggen deze locaties niet op grondgebied van de gemeenten waar het voor is, of springen deze partijen hierop nog niet in. Hier ligt daarom een coördinerende rol voor ons, en hiermee gaan we aan de slag. We willen de ruimtebehoefte goed in beeld brengen en uitwerken met de regio. Daarnaast co-financieren we faciliteiten voor bundeling en verschoning, bijvoorbeeld van ruimtelijke reserveringen, laadinfrastructuur, waterstof vulpunten en white-label overslagplaatsen.

### Betere kaderstelling en meer kennisdeling

We geven procesondersteuning bij kaderstelling voor slimmere en schonere logistiek, bijvoorbeeld door gemeenten te ondersteunen en met het Rijk mee te denken over de vrachtwagenheffing (Terugsluis). Eén van onze speerpunten is om regelgeving te hebben voor zero emissie in 2025. We stimuleren ook kennisdeling tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden, bijvoorbeeld via (de oprichting van) het Logistiek Platform Utrecht en de Uitvoeringsorganisatie Schoon Goederenvervoer over Water en door bij te dragen aan het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). In 2022 is een Logistieke monitor opgeleverd. We zetten ons de komende periode in om deze uit te breiden met nieuwe data om beter te kunnen sturen op onze doelstellingen.

#### 4.2.3 Actielijn: Stimuleren gezond, veilig en duurzaam gedrag

Conform de conclusies uit de Mobiliteitsstrategie UNed, zetten we met het BBP verder in op het stimuleren van niet reizen, anders reizen en duurzamer reizen. Dat kan gaan om thuiswerken, buiten de spits reizen, of met een ander vervoermiddel reizen, zoals lopen, fietsen en OV. Het gaat ook over mensen in staat stellen om op een gezonde en veilige manier deel te laten nemen aan het verkeer. Dit vraagt om een doelgroepgerichte aanpak en kansen benutten zoals wegwerkzaamheden, verhuizingen, veranderende regelgeving, de oplevering van nieuwe woningbouwlocaties met minder parkeervoorzieningen voor auto's of nieuwe OV- of fietsverbindingen. Informeren, stimuleren, uitproberen, combineren en faciliteren. De weg naar ander gedrag is complex en vraagt om ingrijpen op verschillende niveaus.

Zo werken we, ook in Goedopweg-verband, aan een gebiedsgerichte aanpak, de werkgeversaankpak en een doelgroepgerichte aanpak om mensen vaker te laten thuiswerken, de fiets te pakken of het OV te nemen. Met de regionale Ik Fiets campagne stimuleren we verschillende doelgroepen om (meer) te gaan fietsen. We dragen ook bij aan initiatieven om mensen te leren fietsen en – wanneer nodig -

toegang te verlenen tot een fiets. Samen met het Rijk en een groot aantal gemeenten blijven we inzetten op het programma Doortrappen om ouderen op een veilige manier langer te laten doorfietsen.

Ter bevordering van verkeersveiligheid bieden we permanente verkeerseducatie en -voorlichting aan in gemeenten. Verkeerseducatie en -voorlichting heeft vooral een preventieve functie. Het doel ervan is het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en houding en het bewustmaken van mensen van hun status, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Bovendien zorgen we voor de regionale verdieping van de 4 landelijke verkeersveiligheidscampagnes: BOB, MONO, Fietsverlichting en Snelheid.

Het stimuleren van gezond, veilig en duurzaam gedrag vraagt om een integrale en gezamenlijke aanpak. Zowel Rijk, provincie, Goedopweg als en gemeenten zetten hierop in met als risico dat inwoners, forenzen en bezoekers onvoldoende worden bereikt en werkgevers, scholen en andere partijen worden overvraagd. In de komende periode zet de provincie daarom in op het bundelen van krachten om met de gezamenlijke kennis, kunde en middelen tot een gedegen programmatische aanpak te komen. In de aanpak zien we stimulerings- en voorlichtingscampagnes terug. We combineren acties op school met verkeerseducatie. We zetten in op activiteiten, probeeracties, ambassadeurs, voorzieningen en faciliteiten die het veilig reizen, het thuiswerken, op een ander moment reizen en het gebruik van lopen, de fiets en het OV vergroten. We faciliteren een betere toegankelijkheid van de fiets en het OV. Herkenbaarheid van en bekendheid met het aanbod vergroten we, onder andere door het aanbod voor het voetlicht te brengen tijdens de jaarlijkse Mobiliteitsweek.

Ook zetten we verder in op slimme toepassingen om veilig en duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren. Kennis van doelgroepen en reisgedrag is van cruciaal belang om succesvol te zijn in het bereiken van mensen en het veranderen van hun gedrag. Ook is het belangrijk te werken aan standaardisatie (via het Regionaal datateam). Multimodale reizigers (bewoners en bezoekers) hebben baat bij geïntegreerde open vervoersconcepten. Iemand die op bezoek komt in de provincie Utrecht moet gebruik kunnen maken van dezelfde open vervoersconcepten en bijvoorbeeld niet per specifieke plek een andere app nodig hebben. Denk aan het boeken, betalen en gebruiken van een deelfiets in een OV-ketenreis, actuele beschikbaarheid van deelmobiliteit bij mobiliteitshubs, navigatiesystemen met actuele informatie over incidenten, omleidingen op provinciale wegen, maximumsnelheden bij schoolzones en de P+R-voorzieningen in OV-knooppunten.

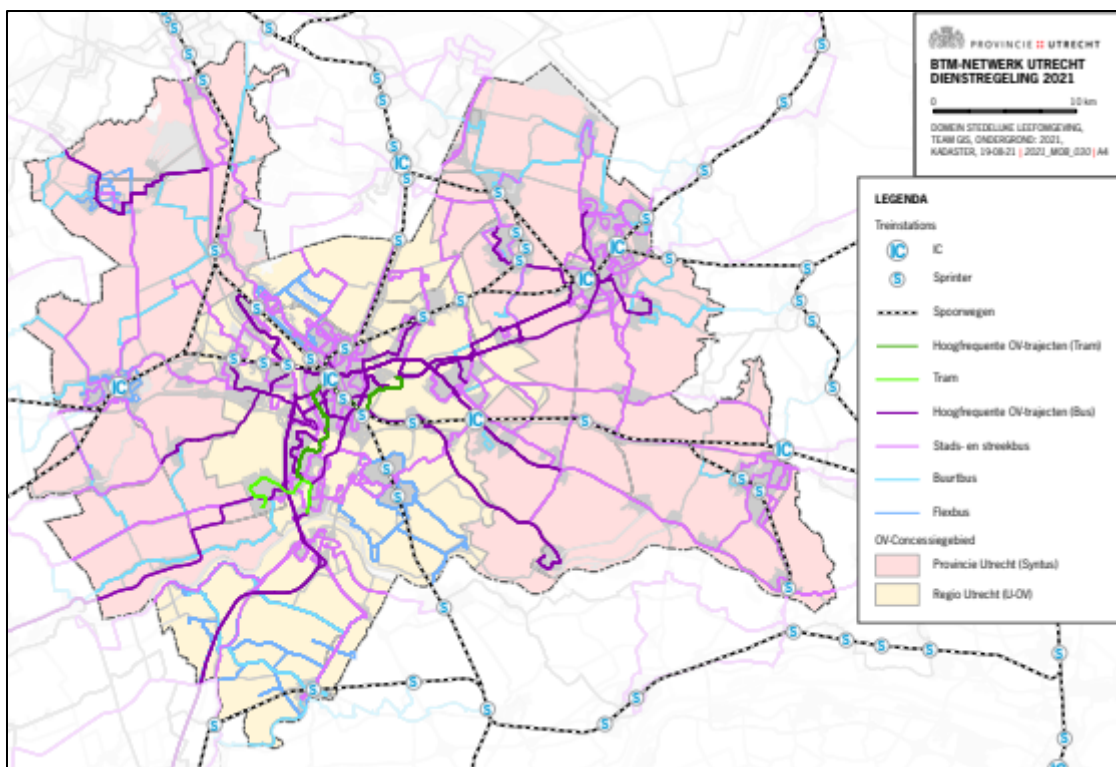
Vanuit het ruimtelijk, gemeentelijk, Rijks- en werkgeversbeleid zijn eveneens maatregelen te treffen die stimuleren tot ander reisgedrag. Denk aan de inzet op nabijheid bij verstedelijkingskeuzes, het (auto)parkeerbeleid en het door werkgevers aan werknemers aanbieden van ruimere vergoedingen voor fiets en OV. De provincie heeft hier niet direct invloed op, maar vanuit diverse samenwerkingsgremia en – wanneer mogelijk - met behulp van subsidies stimuleren we ook een aantal van dit soort maatregelen.

## 5 Aanpak Publieke mobiliteit

### 5.1 Wat is het?

De provincie beschikt over een uitgebreid en fijnmazig OV-netwerk. Het huidige OV-netwerk bestaat uit trein, tram, HOV-verbindingen (met hoge frequentie), reguliere buslijnen, buurtbussen en flexvervoer. In de afgelopen jaren hebben we stapsgewijs gewerkt aan de verbetering van nieuwe infrastructuur, betere knooppunten, nieuw duurzaam materieel en de optimalisatie van de dienstregeling. Het resultaat – voor de coronapandemie – was een groei van het aantal reizigers en een stijgende, hoge waardering door reizigers. In 2023 is het OV nog aan het herstellen van de gevolgen van de coronapandemie, maar de verwachting is dat in de komende periode ook het OV weer gaat groeien door de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie.

Het openbaar vervoer is als modaliteit een aantrekkelijke optie voor de reiziger. Het is snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar. Een goed OV-netwerk draagt bij aan een gezonde verstedelijking, doordat het openbaar vervoer ruimte-efficiënt is en een duurzaam alternatief voor de auto biedt. De impact op de omgeving is minimaal door een sterke bundeling van het vervoer. Knooppunten spelen daarin een belangrijke rol, omdat het een randvoorwaarde is voor een samenhangend duurzaam mobiliteitssysteem (daily urban system), met een grotere rol voor lopen, fietsen, deelmobiliteit, Mobility as a Service (MaaS) en OV, en kansen biedt voor verstedelijking rond knooppunten (Figuur 22).



Figuur 22: Het OV-netwerk in de provincie Utrecht, in 2021

De provincie zet daarom met het BBP verder in op een aantrekkelijk, volwaardig en samenhangend OV-netwerk. Het doel is om te groeien op belangrijke OV-verbindingen én het OV in rustige gebieden te koesteren. Daarmee legen wij een basis om sneller te kunnen reizen, meer capaciteit te bieden en om een solide basis te leggen voor verstedelijkingsplannen. Het netwerk is daarbij in knooppunten goed verknoot met de fiets, auto en andere vervoersopties voor het voor- en natransport. Het kader hierbij is het provinciale OV-Netwerkperspectief 2025-2035 met doorkijk naar 2050. Het

netwerkperspectief beschrijft, samen met de Nota van Uitgangspunten, de ambities voor het OV in de provincie Utrecht en vormt de basis voor de aanbesteding van de nieuwe concessies in 2025.

**Kader 6:** Beleidsuitgangspunten voor OV en knooppunten, vanuit de Omgevingsvisie

- We richten ons op een OV-netwerk dat meer aansluit bij de reizigersvraag.
- We willen een hogere kwaliteit van knooppunten bereiken door aantrekkelijk te verknopen (betere bereikbaarheid van de knoop), aantrekkelijk te reizen (meer gemak van overstappen), aantrekkelijk te verblijven (fijner wachten) en aantrekkelijk te ontwikkelen (economische potentie van omgeving).
- We zetten primair in op ontsluiting van OV-knooppunten en vergroten van het fietsgebruik.
- We zien OV als een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoersstromen groot zijn en de ruimte schaars is.
- OV richt zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand en is het meest effectief bij korte reistijden, directheid, hoge betrouwbaarheid, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor first en last mile oplossingen.
- We geven prioriteit aan het ontlasten van Utrecht CS en versterken van de bereikbaarheid van USP.
- We zien voor OV ook een sociale taak. Echter op sommige plaatsen en tijden zullen de stromen te gering zijn voor lijngebonden OV. Waar de vraag te klein is (minder dan 6 reizigers per rit) zal maatwerk worden aangeboden.

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

We focussen ons op het realiseren van een duurzaam, goed en aansluitend OV-netwerk, dat meegroeit met de reizigersvraag en bijdraagt aan (1) betere, betrouwbaardere en snellere netwerken voor de reiziger, (2) gezonde verstedelijking en leefbaarheid, (3) de sociale functie van het OV-netwerk en (4) betere bereikbaarheid van locaties zoals Utrecht Science Park en het ontlasten van Utrecht Centraal.

We doen dit door in te zetten op drie actielijnen:

- Actielijn: Versterken samenhangend OV voor iedereen in stad en regio
- Actielijn: Duurzame OV-concessie en OV-assets (beheer)
- Actielijn: Knooppunten en mobiliteitshubs in een sterke keten

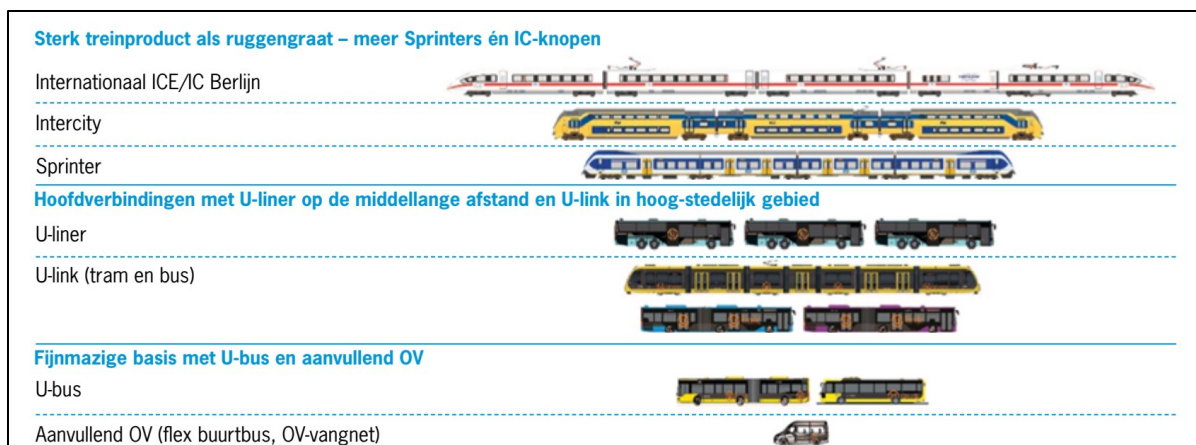
### 5.2.1 Actielijn: Versterken samenhangend OV-netwerk voor iedereen in stad en regio

In aanloop naar de schaa sprong OV werken we voor het regionale en stedelijke OV aan een samenhangend OV-systeem van trein, tram, Bus Rapid Transit (BRT), bus en aanvullend OV. Conform het Netwerkperspectief OV 2025-2035 richten we ons op het behouden van ons OV-basisnetwerk en het versterken van grote corridors. 'Beter benutten' staat in deze fase centraal.<sup>14</sup> Binnen onze bestaande infrastructuur zijn er mogelijkheden voor verbetering van het OV-netwerk. Het lijnennetwerk van trein, lightrail en bus kan nog aangepast worden om groei op te vangen en een eerste stap te zetten in de ambities. Stapsgewijs werken we toe naar een Bus Rapid Transit-systeem met de U-liner en U-link (Figuur 23).

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

---

<sup>14</sup> De periode hierna staat in het teken van omvangrijke investeringen die nu al in verschillende trajecten worden voorbereid, het 'uitbreiden'. In het BBP werken we aan beide sporen om uitvoering te geven aan het OV-Netwerkperspectief.



Figuur 23: Hiërarchie in het OV (OV Netwerkperspectief 2025-2035; 2021)

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

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

Binnen de beschikbare infrastructuur zetten we in op het verder benutten van sprintercorridors. Deze corridors willen wij verder versterken tot dragende, frequente lijnen binnen de provincie, passend bij de daily urban systems (daar waar de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen zich afspelen). De focus ligt op corridors waar veel nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn gerealiseerd of op het verbeteren van de ontsluiting van belangrijke knopen (potentiële verdichtingslocaties). Het gaat om een hogere frequentie en een aanpassing van de (locatie en het aantal) stops. Tot 2035 gaat het vooral om sprintercorridors, waarvoor de infrastructuur al is uitgebreid, bijvoorbeeld als onderdeel van het afgeronde programma Randstadspoor.

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

We kiezen voor de U-liner als 'snelwegbusconcept' om invulling te geven aan ontbrekende verbindingen in het spoornetwerk. Deze snelle busverbindingen met accent op comfort en zitplaatsen bieden aantrekkelijke frequenties voor de middellange afstand. Het gaat om de realisatie van nieuwe verbindingen en het opwaarderen, verleggen of verlengen van bestaande. We zetten in op frequentieverhoging en gerichte doorstromingsmaatregelen (realisatie busbanen, uitbreiding gebruik vluchtstrook en prioriteit bij VRI's). We zorgen daarnaast voor een betere aansluiting van de verbindingen, het overig aanbod van OV en mobiliteitsdiensten en op overstaplocaties. Ook bestaande Park+Ride (P+R) locaties worden zoveel mogelijk verknoopt met de nieuwe en verbeterde U-liner verbindingen.

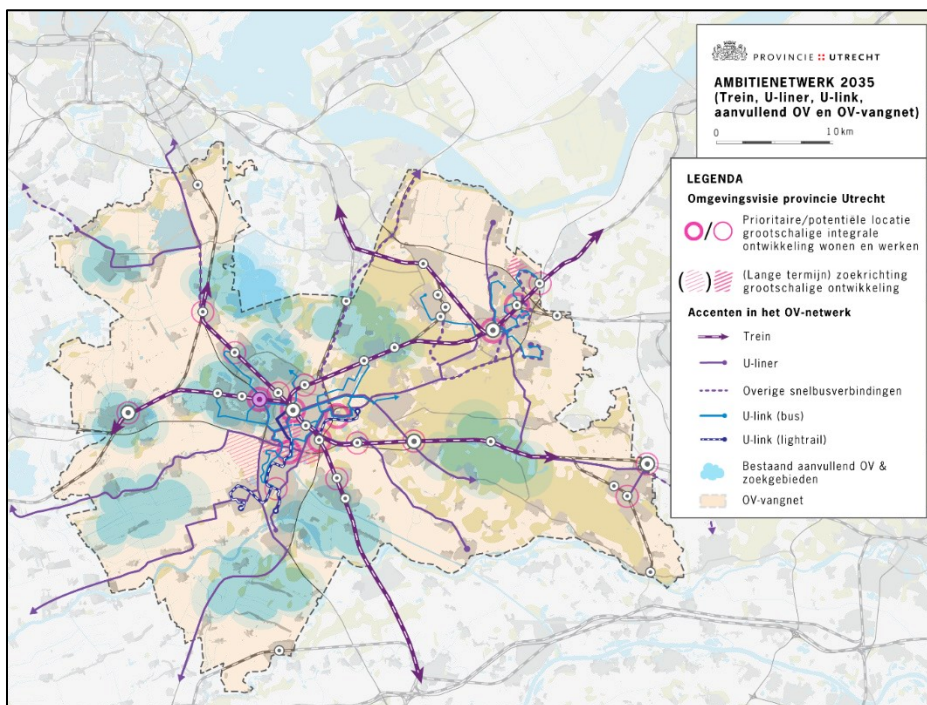
Het netwerk van U-liner richt zich niet alleen op de hoofdknopen Utrecht- en Amersfoort Centraal, maar verbindt ook daily urban systems en voorzieningenclusters. U-liner maakt gebruik van grote delen van het hoofdwegennet in de provincie. De combinatie van de routes via het hoofdwegennet en de kwaliteitskenmerken maken deze verbindingen kansrijk voor het versterken van bestaande P+R of de ontwikkeling van nieuwe locaties. De fiets is als voor- en natransport onderdeel van dit concept.

De U-link is een stedelijk BRT-netwerk over korte tot middellange afstand rondom de gemeenten Utrecht en Amersfoort. Het netwerk van U-link richt zich vooral op de hoofdknopen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. Ook de belangrijkste en grootschalige P+R-knopen aan en bij de Ring Utrecht



zijn op dit netwerk aangesloten. We willen het netwerk opwaarderen naar U-link kwaliteit, uitbreiden met nieuwe en directe verbindingen en de frequentie verhogen. De lijnvoering is grotendeels transversaal, wat wil zeggen dat veel OV-lijnen niet eindigen op het CS, maar een doorgaande verbinding bieden. Dit bespaart (logistieke) ruimte op deze knooppunten, leidt tot een betere benutting van de capaciteiten en zorgt voor meer directe verbindingen voor reizigers binnen het stedelijke gebied.

Huidige buslijnen die geen onderdeel uitmaken van het toekomstige U-liner- of U-link systeem blijven in principe als U-Bus bestaan. Zij bedienen grote delen van de provincie op een fijnmazige manier, waardoor in de wijken of dorpen de OV-bediening dicht bij de voordeur in stand blijft. U-Bus rijdt niet parallel aan de U-liner en U-link, maar vormt hierop een aanvulling door ook andere bestemmingen en te bedienen (Figuur 24).



Figuur 24: Nieuwe structuur van het provinciale busnetwerk (OV-netwerkperspectief 2025-2035)

### OV voor iedereen, van stad tot regio

Iedereen moet met het openbaar vervoer kunnen reizen, dat is onze overtuiging. Ook mensen met een beperking. De provincie onderschrijft daarom met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), OV-bedrijven en ProRail het 'Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032'. In dit akkoord zijn afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat in 2040 het openbaar vervoer volledig toegankelijk is voor iedereen. In Nederland hebben 2 miljoen mensen een beperking. Ze zijn bijvoorbeeld slechtziend, blind of doof, hebben een lichamelijke of verstandelijke beperking of psychische problemen. Zij ervaren obstakels in het openbaar vervoer, waardoor zij er geen of weinig gebruik van maken.

We werken daarom aan eenvoudigere en duidelijkere reisinformatie, verbetering van de fysieke toegankelijkheid van haltes en perrons en meer hulp op locatie zodat iedereen met het openbaar vervoer kan reizen. We betrekken mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties worden betrokken bij het maken van nieuw beleid en het nadenken over en bieden van oplossingen. We brengen ook de toegankelijkheid van onze eigen haltes beter in beeld. Daarbij kijken we naar veilige looproutes voor iedereen. Daarna nemen we maatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid. En via subsidieregelingen willen wij ook gemeenten stimuleren om haltes meer toegankelijk te maken.

Betaalbaarheid van OV is een andere belangrijke schakel in de toegankelijkheid van OV. We werken aan een aantal pilots voor betaalbaarheid (o.a. voor ouderen en jongeren). Bij succes rollen we deze pilots de komende jaren verder uit. In de nieuwe concessies voor tram en bus vragen we meer aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid.

Om voor- en natransport aantrekkelijker te maken zetten we verder in op fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes. Hiervoor wordt een aparte schouw uitgevoerd. We staan voor de uitdaging om in gebieden waar de norm van zes of meer op- en overstappende OV-reizigers niet wordt gehaald toch vervoer te bieden voor mensen die geen toegang hebben tot een auto of fiets of niet auto kunnen rijden of fietsen. Het is belangrijk om op korte termijn voor verschillende doelgroepen de mogelijkheden, risico's, baten en kosten hiervoor in beeld te brengen. Deelmobiliteit aanbieden in het landelijk gebied is een optie die in deze verkenning wordt meegenomen.

## 5.2.2 Actielijn: Duurzame OV-concessies en OV-assets (beheer)

### Duurzame OV-concessie

De provincie heeft als wettelijke taak de opdracht om te werken aan een goede en duurzame bereikbaarheid met OV. Dit betekent dat we de verantwoordelijkheid hebben om het collectief regionaal openbaar vervoer aan te bieden. Dit houdt in dat wij de concessies (vergunningen) uitgeven voor het OV per bus en tram. Wij zijn dus de opdrachtgever voor de vervoerders, stellen geld beschikbaar voor de exploitatie en stellen de jaarlijkse tarieven- en vervoerplannen vast. En we zijn verantwoordelijk voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van het tramsysteem.

Wij zijn opdrachtgever voor de exploitatie van twee OV-concessies: U-OV en Syntus Utrecht. Hiermee rijden dagelijks ruim 600 bussen en trams, die dagelijks meer dan 200.000 reizigers van A naar B vervoeren. De huidige OV-concessies zijn vanwege gevolgen van de coronacrisis herijkt en met twee jaar verlengd tot eind 2025. De voorbereidingen voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessies 2025-2035 zijn in vergevorderd stadium. In de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessies zijn flexibiliteit gedurende de concessie, zero emissie in 2028 en een ander type marketing belangrijke uitgangspunten.

We spelen in op het OV Netwerkperspectief door in de nieuwe concessies flexibiliteit in te laten bouwen om op tussentijdse veranderingen in te spelen, zoals bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk die opgeleverd wordt, of een tijdelijke oplossing totdat de Merwedelijn af is. Nieuwe tram- en snelle busbanen zijn middelen om het aanbod op niveau te houden bij een groeiende reizigersvraag. Op basis van de gebiedsuitwerkingen stimuleren we met een subsidieregeling de realisatie van gewenste verbeteringen. Omdat de planning van deze gebiedsontwikkelingen nog niet overal bekend is, is flexibiliteit in de nieuwe concessie gewenst.

We willen verduurzamen en in de nieuwe concessie eisen we daarom dat in 2028 het OV emissievrij is. Dit komt neer op de instroom van ruim 400 nieuwe zero emissiebussen (batterij elektrisch en/of waterstof). Samen met vervoerders, netbeheerders en stakeholders verkennen we de mogelijkheden om werken we actief aan het verduurzamen van onze assets, het verminderen van het energiegebruik, netbelasting en het opwekken van duurzame energie. Bijvoorbeeld door zonnepanelen op bus-/tramstallingen, hergebruik van busbatterijen en mogelijkheden van het tramenergienetwerk op (energie)knooppunten te benutten.

In beide concessies moet onder de naam U-OV worden gereden. Dit was tot nu toe alleen voor de regio Utrecht gebruikt. De U-link en U-liner moeten als een samenhangend product over de gehele provincie worden uitgerold. Marketing en huisstijl, die over de gehele provincie gelijk is, zorgen voor een herkenbaar product voor de reiziger.

### Verzelfstandiging trambedrijf

De OV Assetbeheerorganisatie is verantwoordelijk is voor het beheer, onderhoud en de uitbreiding van het volledige tramsysteem in en rondom de stad Utrecht. Regiotram Utrecht is gevestigd op de remise in Nieuwegein. Ongeveer 35 medewerkers zorgen samen voor het beheer en onderhoud van de traminfrastructuur, inclusief alle wissels, seinen en overwegen, de haltes, de trams en de dynamische reisinformatiepanelen. De provincie ziet zelf toe op de veiligheid van het tramsysteem.

We gaan het trambedrijf anders organiseren. Er is in 2022 voor gekozen om de provinciale beheerorganisatie voor tram een meer zelfstandige positie binnen de organisatie te geven. De implementatie hiervan is een belangrijke opgave, zodat de assetbeheerder stevig kan opereren als leverancier volgens vastgestelde afspraken. WMO en aanvullend regionaal vervoer zullen geen onderdeel meer zijn van de komende concessies en worden gefaseerd door de gemeenten opgepakt. Stallingen daarentegen, die nog niet bij de provincie zijn ondergebracht, gaan naar provinciaal beheer en worden verhuurd.

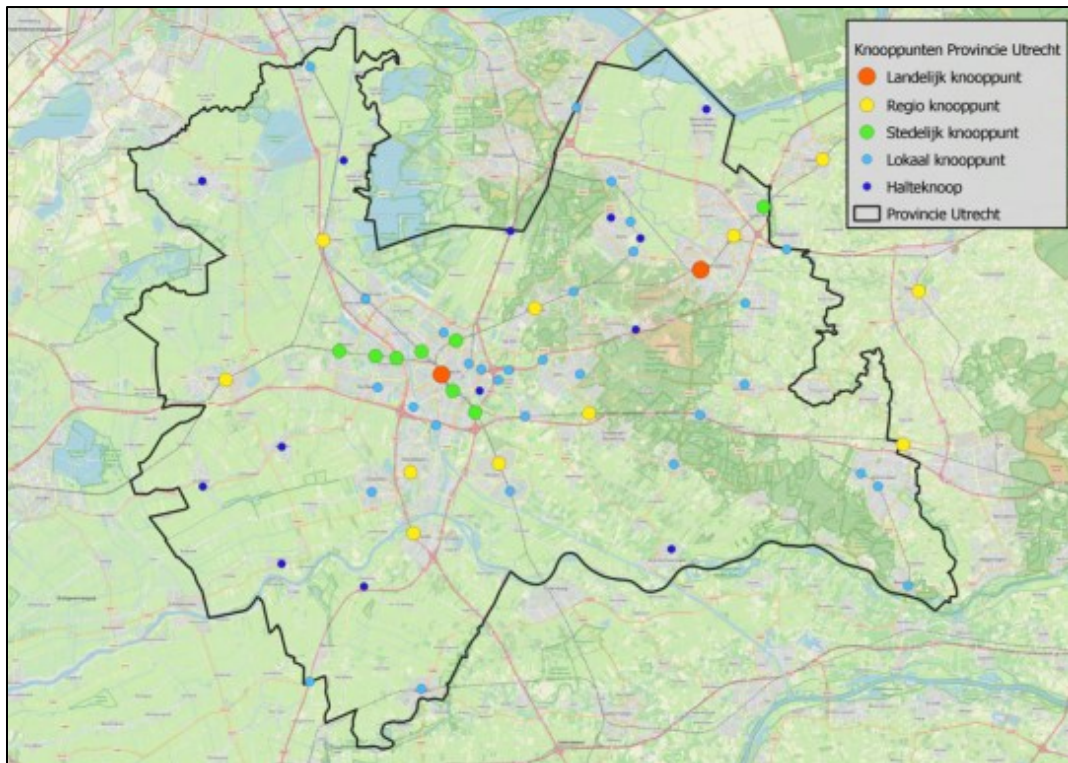
### 5.2.3 Actielijn: Knooppunten en mobiliteitshubs in een sterke keten

Om onze provincie mooi, leefbaar en bereikbaar te houden en tegelijk ruimte te bieden aan de ontwikkelingen die op ons afkomen, zetten we in op combineren, concentreren. Woningbouw willen we daarom in de eerste plaats zo veel mogelijk binnenstedelijk en binnendorps nabij knooppunten.

Knooppunten zijn plekken waar woon- en werklocaties en voorzieningen geconcentreerd en gecombineerd zijn en waar meerdere vormen van vervoer samenkomen. Vaak gaat het om treinstations, maar ook tram- en bushaltes en P+R locaties kunnen fungeren als knooppunt. Vanuit bereikbaarheid noemen we locaties met wonen, werken, voorzieningen en meerdere vervoersvormen ook wel een mobiliteitshub; een aantrekkelijk overstappunt in de grotere ketenreis van deur tot deur waar meerder voorzieningen aanwezig zijn om de ketenreis zo goed mogelijk in te vullen. Onze opgave is om mensen op een goede, gezonde, veilige en duurzame manier te laten reizen zodat onze infrastructuur en ons aanbod zo efficiënt mogelijk wordt ingezet en de groei in persoonsvervoer beter kan faciliteren. Mobiliteitshubs helpen daarbij. We zetten ons voor knooppunten en bij mobiliteitshubs daarom in op:

- Aantrekkelijk verknopen: betere bereikbaarheid van het knooppunt door voetganger, met fiets en openbaar vervoer – en waar nodig - auto;
- Aantrekkelijk reizen: meer reizigersgemak van de transfer, het overstappen van de ene op de andere vervoerwijze en de voor het reizen noodzakelijk voorzieningen, zoals voldoende op de vraag afgestemde parkeer-, fietsenstalling- en oplaadvoorzieningen, kaartverkoop en reisinformatie alsmede ontwikkeling van deelmobiliteit;
- Aantrekkelijk verblijven: veraangename van de wachttijd bij de overstap met aanvullende voorzieningen en door (ruimtelijke) aantrekkelijkheid van het knooppunt;
- Aantrekkelijk ontwikkelen: benutten van de ruimtelijke en economische potentie van het knooppunt en de directe omgeving

We voeren tenminste elke 4 jaar een schouw uit naar de kwaliteit van 50+ knooppunten (Figuur 25). Aan de hand van deze schouw stimuleren we als subsidieverlener dat looproutes, fietsparkeervoorzieningen, reisinformatie, bewegwijzering, de toegankelijkheid, deelmobiliteit en beleving zoals sociale en fysieke veiligheid op en naar mobiliteitshubs en knooppunten wordt verbeterd. Daar waar we zelf eigenaar zijn, gaan we zelf aan de slag. We vinden het belangrijk dat looproutes vanaf P+R-locaties bij stations en knooppunten en op bedrijventerreinen veilig en comfortabel zijn om het voor- en natransport (first-/last-mile) goed te faciliteren.



Figuur 25: Knooppunten in provincie (Actualisatie Uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten, provincie Utrecht 2023)

Om de overstap van fiets op OV bij stations te faciliteren met voldoende fietsparkeervoorzieningen, hanteren we prognoses van ProRail. Voorbeelden van locaties waar de komende jaren verbeterde fietsparkeervoorzieningen nodig zijn, zijn NS stations Utrecht Vaartsche Rijn, Maarn, Amersfoort Vathorst, Jaarbeurszijde Utrecht CS en Den Dolder. En om het voor- en natransport aantrekkelijker te maken zetten we verder in op fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes. Hiervoor wordt een aparte schouw uitgevoerd.

#### Programma Regiopoorten

In UNed verband werken we voor de langere termijn samen met Rijk en gemeenten aan het programma Regiopoorten waarin de ontwikkeling van acht 'poorten' en de omgeving worden verkend en mobiliteitsprofielen worden opgesteld. Het gaat om de regiopoorten Woerden, Breukelen, Bilthoven, Zeist-Noord, Driebergen-Zeist, Bunnik, Houten en Vianen. Multimodale ontsluiting levert een duidelijke meerwaarde op voor de kwaliteit van het gebied.

#### Samenwerking en prioritering

Succesvolle knooppuntontwikkeling kan alleen plaatsvinden met een goede samenwerking met onze partners. De provincie is zelf slechts eigenaar en beheerder van een beperkt aantal knooppunten en bij alle knooppunten spelen meerdere belangen en stakeholders. Daarom wordt de lijn van actieve samenwerking van de afgelopen periode met gemeenten, NS, ProRail, Rijkswaterstaat, Ministeries, U10 en UNed doorgezet. De rol van de provincie varieert van stimuleren, participeren, realiseren tot reguleren. Belangrijke knooppuntontwikkelingen worden o.a. voorzien in Breukelen, Vianen en Woerden. Echter, in de regio zien we een veelheid aan interessante knooppuntinitiatieven die ook nodig zijn om de bereikbaarheidstransitie vorm te geven.

## 6 Aanpak Wegen en vaarwegen

### 6.1 Wat is het?

De provincie heeft als beheerder van provinciale assets als (vaar)wegen en verkeers- en vervoerssystemen een verantwoordelijkheid voor het aanbod, beheer en onderhoud van provinciale wegen en fietsinfrastructuur. We hebben als taak om verplaatsingen over onze provinciale infrastructuur zo goed mogelijk te faciliteren. Schepen, bussen, vrachtwagens, trekkers, personenauto's en fietsers; heel veel reizigers vinden dagelijks via onze netwerken hun weg naar hun bestemming. Deze verkeersstromen maken gebruik van onze 306 km provinciale hoofdwegen met **AANTAL** kilometer vrij liggend fietspad, 76 km parallelwegen, 70 km busbanen en **AANTAL** bushaltes en de vlucht- en parkeerstroken. Met het succes van het OV, de fiets en lopen, neemt de mobiliteit over de weg binnen steden als Utrecht en Amersfoort af. In het landelijk gebied blijft de afhankelijkheid van onze weginfrastructuur echter groter en tussen kernen en meer landelijk gelegen dorpen neemt de mobiliteit over de weg zelfs toe. Ook vaarwegen vormen een belangrijke asset. We beheren in totaal bijna 69 km vaarwegen en 34 km damwand. Onze drie belangrijkste grote vaarwegen zijn de Eem, de Oude Rijn West en het Merwedekanaal.

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

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

- In 2040 zijn we goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit is essentieel voor een vitale Utrechtse regio.
- Voor bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen streven we naar het niet verder toenemen van de geluidshinder; een geluidsbelasting van maximaal 60 dB is, gegeven de huidige infrastructuur, acceptabel.
- Wij streven naar het voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit in de hele provincie.
- We werken aan een mobiliteitstransitie waarbij gezonde mobiliteit het doel is. Gezondheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid hebben baat bij lagere snelheden op provinciale wegen. We hebben een integraal afwegingskader gemaakt waarmee we de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid willen verbeteren.
- Het wegennet faciliteert een veilige en vlotte verplaatsing van personen en goederen. Daardoor zijn woon- en werkgebieden, scholen en recreatieve voorzieningen goed bereikbaar per auto en OV.
- Provinciale wegen vormen in het wegennet een cruciale schakel tussen kernen, het hoofdwegennet en de gemeentelijke wegen. Daarnaast is er in de provincie een groot netwerk van fietsroutes die op of langs de provinciale weg lopen of deze kruisen.
- We hebben aandacht voor knelpunten en hinder voor de omgeving (zoals geluid, trillingen).

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

We willen de functionaliteit en kwaliteit van onze infrastructuur doelmatig en duurzaam op peil houden, maar we willen het uitbreiden van ons netwerk zoveel mogelijk beperken. Daarom zetten we in op het beter benutten van het provinciale wegennetwerk in combinatie met het bovenliggend (snelwegen) en onderliggend (gemeentelijke wegen) netwerk. Bij de aanleg en het beheer en onderhoud van onze (vaar)wegen staat veiligheid en leefbaarheid voorop en gaan we uit van de principes klimaatadaptief, circulair en duurzaam. Concreet richten we ons op drie actielijnen:

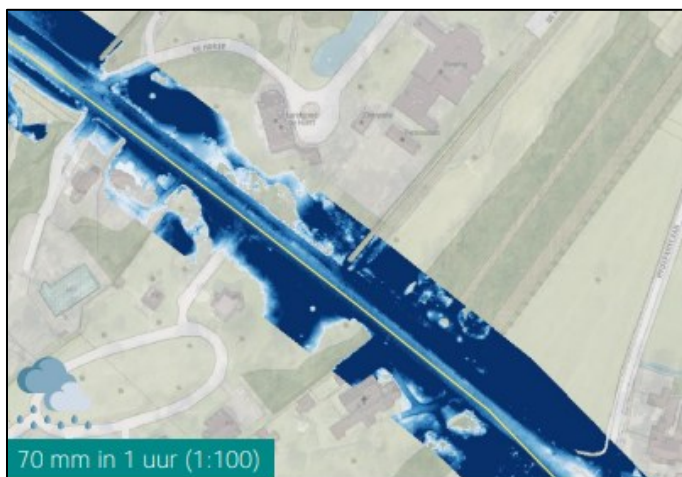
- Actielijn: Duurzaam weg- en vaarwegbeheer
- Actielijn: Beter benutten
- Actielijn: Verbeteren veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid

### 6.2.1 Actielijn: Duurzaam weg- en vaarbeheer

De provincie heeft – zoals gezegd - een belangrijke taak als het gaat om het faciliteren van het aanbod, beheer en onderhoud van provinciale wegen en fietsinfrastructuur. Onze focus ligt de komende jaren op het behouden en onderhouden van de huidige situatie. Hierbij zijn de kwaliteit van bereikbaarheid, bereikbaarheid voor iedereen en dat bereikbaarheid niet overal dezelfde norm hoeft te hebben, belangrijke uitgangspunten. We werken hiervoor de bereikbaarheidsmaat uit (BBM) om voor de verschillende gebieden het gewenste niveau beter te kunnen bepalen. Provincie zet hiermee in op een *Goede bereikbaarheid voor iedereen*.

We zijn de komende periode terughoudend in het uitbreiden van ons eigen wegennetwerk. De kwaliteit van onze wegen willen we handhaven op niveau B. Voor doorfietsroutes richten we ons op niveau A, omdat we actieve mobiliteit willen stimuleren. Voor onze vaarwegen geldt dat we zorgdragen voor het nautisch beheer, gericht op het gebruik van de vaarweg. We zorgen dat onze vaarwegen goed in stand blijven, en dat dwarsprofielen, oevers, kades en bruggen in ons areaal op orde en in goede staat verkeren.

Duurzaam, circulair en klimaatneutraal bouwen, beheren en onderhouden van onze wegen, fietsinfrastructuur en kunstwerken heeft steeds meer prioriteit binnen onze projecten (speerpunt *Duurzame bereikbaarheid*). We pakken hiermee ook de stikstofproblematiek aan. Om inzicht van de klimaateffecten op onze infrastructuur te vergroten, voeren we onder andere klimaatstresstesten uit. Deze stresstesten bestaan uit een aantal stappen. We starten met onderzoek op basis van modelgegevens (over droogte, overstromingen en hittestress) en gaan in gesprek met experts en stakeholders. Naar aanleiding hiervan brengen we knelpunten in beeld en gezamenlijk werken we kansrijke ideeën voor oplossingsrichtingen uit. Dit leidt tot een technisch en ruimtelijke handelingsperspectief voor een trajectaanpak, om op klimaat adaptieve wijze ons wegareaal in te richten (Figuur 26).



Figuur 26: Voorbeeld van een klimaatstresstest op basis van modelgegevens: water op straat

### 6.2.2 Actielijn: Beter benutten

Provincie zet in op een *Goede bereikbaarheid voor iedereen*. Gezien de verwachte groei en de beperkte ruimte, is dit een uitdaging. We zetten daarom in op het beter benutten van ons vervoersnetwerk door het uitwerken van een multimodaal netwerk kader en de inzet van multimodaal verkeersmanagement

en incidentmanagement. In internationaal en nationaal verband zijn afspraken gemaakt over standaarden en richtlijnen in relatie tot het mobiliteitssysteem. Deze zijn gericht op verschillende modaliteiten, en dragen bij aan de mobiliteitstransitie. Als provincie moeten we deze afspraken verwerken in ons eigen beleid en in de concrete uitvoering als wegbeheerder, maar ook een verbindende en regisserende rol naar de regio innemen.

#### Multimodaal netwerkkader Midden-Nederland

Om het verkeer op netwerkniveau doelgericht en consistent te kunnen managen, is het belangrijk dat de verschillende wegbeheerders het eens zijn over het gewenste gebruik van de auto-, ov- en fietsnetwerken. De provincie werkt daarom samen met de regio een multimodaal netwerkkader uit, zodat de afspraken daarover expliciet worden. Met dit kader kan de regio goed onderbouwde keuzes maken om het verkeer op netwerkniveau te managen.

Het kader is een hulpmiddel dat ingezet kan worden bij de inzet van verkeersmanagement. Verder wil de provincie verkennen hoe het kader de verschillende disciplines auto, ov en fiets kan verbinden, hoe wegbeheerders het beste kunnen aanhaken bij het netwerkkader, op welke schaal er gewerkt moet worden en welke (extra) modaliteiten mee worden genomen. Het netwerkkader moet meer inzicht bieden in de 'regelruimte' in de regio, binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming.

#### Multimodaal verkeersmanagement

Multimodaal verkeersmanagement en incidentmanagement in combinatie met de juiste techniek op straat, zoals iVRI's, en de inzet van informatie- en communicatietechnologie heeft als doel de vervoersstromen efficiënter af te wikkelen en reizigers beter te bedienen en tot duurzamere keuze te verleiden. Met verkeersmanagement kan het verkeer op de weg worden beïnvloed, bijvoorbeeld bij files, wegwerkzaamheden of incidenten. Naast het belang vanwege de mobiliteitsgroei is er ook urgentie door grote Rijksprojecten in onze regio die voor verkeershinder zorgen. Met multimodaal verkeersmanagement wordt de doorstroming van OV en fiets afgewogen tegen de doorstroming van autoverkeer. Goede data-inwinning is hierbij belangrijk. We zetten hiermee in op vraaggestuurd en datagedreven verkeersmanagement (speerpunt *Duurzame bereikbaarheid*)

Provincie werkt met de regio aan het programma Multimodaal Verkeersmanagement (MUVM). MUVM kent vijf hoofddoelstellingen voor het gezamenlijke regionale netwerk:

- Het optimaal verdelen en bijsturen van verkeersstromen ten behoeve van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid middels het inzetten van essentiële onderdelen van regionaal multimodaal verkeersmanagement.
- In geval van schaarste (vertragingen) multimodaal verkeersmanagement in zetten op basis van streefwaarden uit een gezamenlijk multimodaal netwerkkader Midden-Nederland.
- Borging van de basisonderdelen van Multimodaal Verkeersmanagement in de lijnorganisatie van de regionale wegbeheerders.
- Het regionaal samenwerken over (weg)beheerdersgrenzen heen. De reiziger staat centraal.
- Bijdragen aan de doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP): het terugdringen van broeikasgassen in onze regio.

#### 6.2.3 Actielijn: Verbeteren veiligheid en leefbaarheid op en langs (provinciale) wegen

De provincie heeft belangrijke wettelijke en (boven)regionale taken rondom het borgen van waterveiligheid, externe veiligheid én verkeersveiligheid en op het gebied van geluid, lucht- en waterkwaliteit op en rond de provinciale infrastructuur (speerpunt *Gezonde en veilige bereikbaarheid*).

## Verbeteren verkeersveiligheid

Met het BBP verbeteren we de verkeersveiligheid met als doel om het aantal verkeersslachtoffers in 2029 substantieel te verlagen. We hanteren hiervoor een risicogestuurde en integrale aanpak, die uit drie onderdelen bestaat:

- Engineering: we zetten in op het duurzaam en veilig inrichten van wegen en fietspaden, door in losse projecten en trajectaanpak verkeersveiligheidsverbeteringen te realiseren.
- Enforcement: we zetten in op verkeershandhaving, via risico- en locatiegestuurde handhaving door de politie en in samenwerking met het Openbaar Ministerie (OM).
- Education: we zetten in op gedragsverandering en risicobewustwording, door doelgroepgerichte verkeerseducatie en -voorlichting (campagnes) aan te bieden. Dit onderdeel is uitgewerkt in het deelprogramma **Gezonde en duurzame mobiliteit**.

Samen met landelijke en regionale partners werken we aan deze aanpak. Hierin hebben we een dubbelrol; als wegbeheerder van provinciale wegen en fietspaden én als regisseur in samenwerking met het Rijk (OM en Politie), gemeenten en andere partners zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), OV-vervoerders, de Fietsersbond en ANWB. Vanuit onze regisseursrol zijn we een belangrijke schakel in de vertaling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheids-beleid uit Den Haag naar operationele toepassingen voor wegbeheerders.

Om vooraf een inschatting te maken van verkeersveiligheidsrisico's is het belangrijk om de verkeersveiligheidsontwikkelingen nauwlettend te volgen. We verzamelen, analyseren en monitoren daarom informatie over risico's in het verkeer die zich nu of in de nabije toekomst kunnen voordoen. Hierdoor zijn we in staat preventief actie te ondernemen op basis van gerichte maatregelen met minder kosten en een kortere doorlooptijd. Deze aanpak past bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), waarin één van de speerpunten is om meer risicogestuurd te werken.

In de afgelopen periode hebben we een aantal studies uitgevoerd naar de veiligheid op onze eigen wegen. In de komende periode werken we deze uit naar een aantal concrete maatregelen. Het gaat om:

- De uitwerking van het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 en het afwegingskader Snelheden op provinciale wegen in een aantal concrete projecten.
- Het realiseren van een aantal veilige oversteken voor voetgangers en fietsers (onder andere aan de hand van het vastgestelde afwegingskader Fietstunnels en -bruggen op provinciale wegen en het besluit over de verlaging van snelheden van 80 naar 60 km/u.)
- De uitvoering van de nota Parallelwegen en landbouwverkeer om de veiligheid op parallelwegen voor langzaam en actief verkeer beter te borgen.
- Het verlichten en verbreden van provinciale fietspaden.
- Zorgen voor veilige looproutes naar bushaltes op provinciale wegen.

Een groot aandeel van verkeersongevallen gebeurt op onderliggend wegennet, waar andere overheden verantwoordelijk zijn voor het treffen van infrastructurele maatregelen. Als gebiedsregisseur stimuleren wij daarom dat andere wegbeheerders ook actief aan de slag te gaan met het veiliger maken van hun infrastructuur. Dit doen wij aan de hand van de 'Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid'. Hiervoor stellen wij – aansluitend op de subsidies voor een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk - subsidie beschikbaar.

## Verbeteren leefbaarheid

Onze ambitie is het bereiken van een goede lucht- en geluidskwaliteit in de gehele provincie, waardoor de gezondheidsrisico's voor inwoners zo beperkt mogelijk zijn. We streven naar het voldoen aan de advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit in de hele provincie in 2030. Voor geluid



streven we naar het niet verder verslechteren van de geluidkwaliteit bij geluidgevoelige gebouwen, waaronder woningen. In 2040 streven we naar een maximale geluidbelasting van 60 dB. Voor nieuwbouw van geluidgevoelige gebouwen is onze ambitie om in 2030 te voldoen aan de WHO-advieswaarde voor geluid.

#### *Geluid langs provinciale wegen*

Wij zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het monitoren en verminderen van geluidhinder langs provinciale wegen. Op basis van de EU Richtlijn omgevingslawaai moeten we eenmaal per vijf jaar geluidkaarten met de maximale geluidsbelastingen hiervoor opstellen. De laatste kaarten zijn in 2022 opgesteld. Op basis van deze geluidkaarten moet binnen twee jaar (2024) een Actieplan Omgevingslawaai provinciale wegen worden opgesteld.<sup>15</sup> Onze doelstelling is om het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 60 dB langs de provinciale wegen terug te brengen.

#### **Kader 9:** Vaststellen geluidsproductieplafonds langs provinciale wegen

Binnen twee jaar na het van kracht worden van de Omgevingswet moeten we als wegbeheerder de geluidproductieplafonds (GPP's) langs provinciale wegen vaststellen en deze jaarlijks monitoren. GPP's zijn maximale geluidniveaus die elke 100 meter worden berekend, op 50 meter afstand aan weerszijde van de wegen. Dit gebeurt met een wettelijk vastgestelde rekenmethode op basis van type verharding, het aantal voertuigenbewegingen en hun snelheid en (waar aanwezig) geluid reducerende maatregelen op en naast de weg. De GPP's stellen een helder grens aan de toelaatbare hoeveelheid geluid. Als een weg aangepast of drukker wordt en meer geluid gaat produceren en de vastgestelde GPP's worden overschreden dan moeten we maatregelen treffen. Die maatregelen kunnen bestaan uit geluid reducerend asfalt, geluidschermen of geluidwerende voorzieningen.

Met de komst van de Omgevingswet en de geluidproductieplafonds wordt de provincie ook direct verantwoordelijk voor het uitvoeren van de sanering van woningen met een hoge geluidbelasting vanwege de provinciale wegen.

#### Samenwerkingsagenda Geluid: aanpak samen met gemeentes

Om de ambitie van de provincie om geluidhinder te verminderen, is de actieve betrokkenheid van gemeentes onmisbaar. De beleidsdoelen rond het halen van de WHO-advieswaarden is voor een belangrijk deel afhankelijk van de gemeentelijke inzet. Zij zijn in de meeste gevallen bevoegd gezag bij het voorkomen en beperken van omgevingslawaai. Deze taak is complex; de wens om geluidhinder te beperken kan op gespannen voet staan met bijvoorbeeld de aanzienlijke bouwopgave die er in de provincie is. Vaak is ook het budget voor geluidwerende maatregelen beperkt. Samenwerking is daarom nodig en dat doen we met de Samenwerkingsagenda Geluid. Samen met de gemeentes geven we verder vorm en inhoud aan deze agenda. Daarnaast kijken we bij de keuze van de projecten naar aspecten als de haalbaarheid en de toepasbaarheid.

#### Schone lucht

De provincie geeft uitvoering aan het landelijke Schone Lucht Akkoord en de Regionale Uitvoeringsagenda Gezonde Lucht. Dat is breder dan alleen vanuit het thema mobiliteit en is uitgewerkt in de Omgevingswetprogramma Gezond en Veilig, 2022. In Tabel 5 is samengevat welk beleid de provincie voert en welke rol we daarin pakken.

---

<sup>15</sup> Verplicht programma onder de Omgevingswet

Tabel 5: Beleid en rol provincie, voor het thema luchtkwaliteit (Omgevingswetprogramma Gezond en Veilig, 2022)

Beleid/Uitvoering/Actie	Rol Provincie	Partners
1. Deelname Schone Lucht Akkoord	Uitvoeren, regisseren, realiseren	Rijk, provincies, gemeenten, burgers, kennisinstellingen (bijvoorbeeld NMU, GGD)
2. Uitvoering regionale taken, waaronder uitvoeringsagenda Gezonde Lucht	Uitvoeren, regisseren, realiseren	Gemeenten, burgers, kennisinstellingen (bijvoorbeeld NMU, GGD, TNO), bedrijfsleven
3. Monitoring luchtkwaliteit (provinciale wegvakken in aandachtsgebieden onder de Omgevingswet)	Uitvoeren	Rijk, provincies en gemeenten, RIVM
4. Meenemen luchtkwaliteit in vergunningsverlening en handhaving	Stimuleren en reguleren	Omgevingsdiensten en gemeenten
5. Publieke informatievoorziening smogalarm	Uitvoeren en regisseren	RIVM
6. Onderzoek en kennisontwikkeling	Stimuleren en regisseren	kennisinstellingen

#### Fauna

#### NOG UITWERKEN

## 7 Strategie en samenwerking met Rijk en regio

Om een systemsprong van het totale mobiliteitssysteem te realiseren, in samenhang met verstedelijkingskeuzes, gebiedsplannen en andere opgaven, zijn omvangrijke inhoudelijke strategische keuzes en investeringen nodig. We realiseren ons dat we deze systemsprong niet alleen kunnen maken. Hiervoor is samenwerking nodig met onze partners op rijks-, regionaal- en lokaal niveau (Figuur 27). Alleen samen kunnen we vraag en aanbod beter aan elkaar verbinden en werken aan een verdere integratie van modaliteiten. De provincie Utrecht werkt daarvoor in meerdere verbanden samen, het Interprovinciaal Overleg (IPO), het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB), de drie regio overleggen van U16, Amersfoort en Foodvalley, het Bestuurlijk Overleg MIRT en in het programma UNed.



Figuur 27: Organisatie provincie Utrecht

### 7.1 Programma UNed

UNed is het samenwerkingsverband waarin provincie, Rijk (de ministeries van infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken Economische Zaken), de gemeenten Utrecht en Amersfoort, de U10-gemeenten en de regio Amersfoort- de ambitie hebben uitgesproken om een gezonde groei van wonen, werken en bereikbaarheid in de regio Utrecht mogelijk te maken.

In het programma UNed werken we als regio samen met het Rijk aan verschillende programmalijnen met elk een eigen tijdshorizon. Binnen de programmalijnen worden onderzoeken uitgevoerd en afspraken en besluiten voorbereid. De besluitvorming vindt plaats op verschillende momenten zoals in het bestuurlijk overleg MIRT<sup>16</sup> (BO MIRT) en het bestuurlijk overleg Leefomgeving (BOL) met de ministeries. Besluiten zijn veelal afspraken over investeringen in infrastructuur om de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen mogelijk te maken.

Het programma UNed en de twee langetermijnperspectieven (Utrecht Nabij (2020) en Regio Amersfoort Centraal! (2021)), worden samengevoegd tot één Ontwikkelperspectief 2040 voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. Dit Ontwikkelperspectief komt voort uit het programma NOVEX

<sup>16</sup> BO MIRT is het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg over Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport tussen Rijk en regio. Deze vindt elk najaar plaats naar aanleiding van de rijksbegroting.

en is een stap richting een uitvoeringsagenda en een regionale investeringsagenda tussen Rijk en Regio. Dit Ontwikkelperspectief focust zich op de verstedelijking en bereikbaarheid, maar neemt daarin ook de samenhangende en noodzakelijke opgaven mee op het gebied van gezonde leefomgeving, bodem en water, groen en energie en klimaat.

In 2022 is de Mobiliteitsstrategie UNed vastgesteld. In deze strategie wordt de bereikbaarheid afgestemd op keuzes over verstedelijking, afremmen en spreiden van mobiliteit, verbetering van stedelijke en regionale wandel- en fietsnetwerken en de systeemsprong OV (*kader 9*). In 2022 heeft de regio met het Rijk in het BO MIRT afspraken gemaakt over de ontsluiting van (grootschalige) woningbouwgebieden in de regio's Utrecht, Amersfoort en Foodvalley en is gezamenlijk een bedrag van circa € 1,55 miljard gereserveerd. Concreet gaan deze afspraken over de schaalessprong OV, de ontsluiting van woningbouw in Groot Merwede, de spoor-/A1-zone Amersfoort en (voornamelijk) fietsmaatregelen voor de negen versnellingslocaties 'woningbouw en mobiliteit'. Die zijn verspreid over de hele Metropool Regio Utrecht. De afspraken zijn een belangrijke stap om 25.500 woningen te kunnen realiseren tot en met 2030 en vormen de basis om door te groeien naar in totaal 60.000-70.000 woningen in deze gebieden op de langere termijn.

#### **Kader 9:** Mobiliteitsstrategie UNed 2040

De verstedelijkingsstrategieën Utrecht Nabij en Regio Amersfoort Centraal! zijn in 2022 op het onderdeel bereikbaarheid uitgewerkt in een gezamenlijke mobiliteitsstrategie. In deze door Rijk en regio vastgestelde strategie zijn de volgende mobiliteitsprincipes uitgewerkt om de woningbouwopgave mogelijk te maken met een passend mobiliteitssysteem waarbij leefkwaliteit voorop staat:

1. Verstedelijkingskeuzes en bereikbaarheid afstemmen: inzetten op nabijheid
2. Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden: inzetten op 26% afname van de afgelegde autokilometers als gevolg van alle vraagbeïnvloedingsmaatregelen
- 3a. Betere stedelijke en regionale wandel- en fietsnetwerken: uitvoering geven aan het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.
- 3b. Systeemsprong OV met regionale ruggengraat als hoofddrager
- 3c. Ontvlechting autodraaischijf en verlangzaming auto in stedelijk gebied
4. Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs

In de mobiliteitsstrategie is ook een maatregelenpakket voorgesteld waarin gestreefd wordt naar gezonde groei voor iedereen. Door in te zetten op een pakket van duurzame en multimodale mobiliteitsmaatregelen is de verwachting dat het aantal verplaatsingen vermindert (o.a. door thuiswerken) en de groei vooral bij OV en fiets terechtkomt. Waar het aantal autokilometers zonder maatregelen met 54% naar verwachting toeneemt, is dit na de voorgestelde maatregelen 19%. OV- en fietsaantallen zullen dan bijna verdubbelen richting 2040 ten opzichte van het basisjaar 2015.

De gemaakte afspraken tussen rijk en regio worden uitgewerkt in verschillende programmalijnen. Voor 2024-2029 ligt de focus op de volgende onderdelen:

#### Mobiliteitsagenda regio Amersfoort

In het ontwikkelbeeld *Regio Amersfoort Centraal!* is een antwoord gegeven op de vraag hoe de groei van wonen en werken op te vangen én tegelijkertijd de bereikbaarheid, leefbaarheid en groene kwaliteiten van de regio te behouden versterken. In de *Mobiliteitsstrategie 2040* van UNed is de opgave op het gebied van mobiliteit in beeld gebracht en zijn leidende mobiliteitsprincipes benoemd om op deze opgave te sturen. In de mobiliteitsstrategie is ook geconcludeerd dat een verdere uitwerking van het ontwikkelbeeld voor de regio Amersfoort nodig is. Het gaat dan om een concretiseringslag specifiek gericht op de Amersfoortse opgave en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit met de principes van de mobiliteitsstrategie als vertrekpunt. In deze uitwerking komen de belangen van de regio en het Rijk samen.

### Ontwikkelstrategie Regiopoorten

Naast het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort zijn er in de ontwikkelperspectief *Utrecht Nabij* en het ontwikkelbeeld *Regio Amersfoort Centraal!* 10 Regiopoorten benoemd voor woningbouwontwikkeling op knooppunten. De programmalijn Regiopoorten beoogt te komen tot een programmering van maatregelen om de ontwikkeling op de poorten te laten plaatsvinden.

### Aanpak regionale parkeerhubs

Om de gezamenlijke ambities uit *Utrecht Nabij* en *Regio Amersfoort Centraal!* waar te kunnen maken, is er gezamenlijke sturing en actie nodig op (regionale) parkeerhubs. Regionale parkeerhubs, die direct langs de snelweg liggen, zijn er voor forenzen naar de stad slechts beperkt. In UNed-verband wordt een gezamenlijke aanpak onderzocht om hier als gezamenlijke overheden beter vorm aan te geven.

### Pakket Hoofdwegennet Groot Merwede

Een samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen wordt in UNed-verband voorbereid. De beschikbare middelen (€100 miljoen) zijn bedoeld voor de implementatie van slimme mobiliteitsmaatregelen nabij Groot Merwede en de A12 voor dynamisch verkeersmanagement, toeritdosering, hubs, buffercapaciteit op-/afritten en een betere inrichting van knooppunten.

### Aanpak 2030

Voor de periode 2024-2030 wordt een multimodaal pakket aan mobiliteitsmaatregelen ontwikkeld bestaande uit relatief kleinschalige investeringen die een bijdrage leveren aan het mogelijk maken van de woningbouwopgave en tegelijkertijd de regio bereikbaar houden door in te zetten op de mobiliteitstransitie.

### MIRT Onderzoek A12 zone en Rijnenburg

Een MIRT-onderzoek kan resulteren in een opdracht voor een MIRT-verkenning op basis van een startbeslissing. Met de startbeslissing in het bestuurlijk overleg MIRT, genomen door de minister van IenW en de betrokken bestuurders, begint de MIRT-verkenningfase. Het MIRT onderzoek A12 zone en Rijnenburg heeft als doel om eind 2024 een rapportage op te leveren waarin advies wordt gegeven over:

- Welke condities met prioriteit ingevuld moeten worden om de A12 zone verder op een leefbare manier te kunnen ontwikkelen (wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid in de brede);
- Welke stappen genomen worden om multimodale bereikbaarheid van het gebied én van de landelijke vervoersstromen te kunnen waarborgen;
- Welke condities (wonen/werken/bereikbaarheid én leefbaarheid in den brede) op termijn ingevuld moeten worden om Rijnenburg te kunnen ontwikkelen, en welke afhankelijkheden of logische koppelingen er met A12 zone zijn;
- Hoe een uitvoeringsorganisatie eruit zou kunnen zien.

### MIRT Verkenning OV en Wonen

Medio 2020 hebben Rijk en regio een startbeslissing genomen voor de *MIRT verkenning OV en Wonen*. Deze verkenning beoogt in 2024 tot een voorkeursbeslissing te komen. De maatregelen moeten bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van USP, het ontlasten van Utrecht CS en verbeteren van de bereikbaarheid van de locaties die in beeld zijn voor verstedelijking.

Eind 2022 is geconstateerd dat voor een toekomst vaste ontsluiting van NOVEX-woningbouwgebied Groot Merwede (Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, inclusief de A12 zone) een systeemsprong OV noodzakelijk is met een Merwedelijk van Utrecht Centraal naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijk draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied. De kosten van de Merwedelijk zijn momenteel geraamd op € 1,3 tot € 1,5 miljard (exclusief btw). Voor de Papendorplijn, het versterken van tramlijn 22 en de busbaanopties Waterlinieweg & Utrecht Science Park komt de raming op € 190 tot € 330 miljoen (exclusief btw). Op basis van de nadere uitwerking in de MIRT-verkenning zal in de vervolgfase duidelijk worden of de reservering voor de Merwedelijk voldoende is, en op welke manier de overige onderdelen bekostigd kunnen worden.

### Verdiepende gebiedsonderzoeken regio Amersfoort: Heuvelrug en Spoorzone

In het gebied tussen Amersfoort en Utrecht (werknaam 'Corridor Amersfoort-Utrecht') komen economische ontwikkelingen en maatschappelijke opgaven samen. Door de groei van de regio neemt de druk op het gebied toe (wonen, werken, mobiliteit, recreatie). Ook is er een toenemende vraag naar (drink)water en spelen thema's als verdroging en afname van biodiversiteit. Beeldbepalend vraagstuk in dit gebied is de nationale Defensie-opgave gericht op Concentreren, Verduurzamen en Vernieuwen (CVV).

De verbinding tussen Amersfoort en Utrecht is essentieel voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. Het dagelijkse stedelijke systeem van wonen, werken en recreëren vraagt om een diepgaander ruimtelijk en functioneel onderzoek in deze verbindingzone aan de westkant van Amersfoort vanaf de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst over de oostflank van de Utrechtse Heuvelrug richting het Utrecht Science Park.

### No Regret Pakket

Het No Regret Pakket omvat een pakket van infrastructuurmaatregelen die op de korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Doel is om met dit pakket de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. De maatregelen passen in alle mogelijke toekomstscenario's (no regret). In 2021 is voor dit pakket een bestuursovereenkomst afgesloten tussen Rijk en regio en momenteel wordt gewerkt aan de uitvoering ervan. Provincie Utrecht heeft hier een kassiersrol (ontvanger van de rijksbijdrage en subsidieverstrekker aan gemeenten). De projecten worden door gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat uitgevoerd.

### Korte termijn Aanpak

In het regionaal samenwerkingsverband Goedopweg zetten we in UNed verband in op het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Dit betekent stimuleren van bijvoorbeeld OV- en fietsgebruik, spitsmijden en thuiswerken. We doen dit via een werkgeversaankpak, onderwijsaanpak en in een gebiedsgerichte aanpak. De inzet op gedragsbeïnvloeding zal de komende jaren alleen maar belangrijker worden en toenemen. Zie voor een verdere toelichting [hoofdstuk Gezonde en duurzame mobiliteit](#).

## 7.2 Andere samenwerkingsopgaven

### 7.2.1 Studies voor het hoofdwegennet en nationale spoornetwerk

Mede in het kader van BO MIRT zijn wij als belanghebbende nauw betrokken bij de diverse (plan)studies voor het hoofdwegennet en het nationale spoornetwerk. Deze studies hebben veel invloed op zowel het nationale als het regionale verkeerssysteem, in relatie tot andere ruimtelijke ontwikkelingen en vragen. Grote (plan)studies de komende periode zijn o.a. Noordelijke Randweg Utrecht, de verbreding van de ring A27/A12, de spoorcorridor A12, anders betalen voor mobiliteit en knooppunt Hoevelaken. Tevens wordt, op verzoek van het kabinet Rutte IV, door de gemeente en

provincie vormgegeven aan een regio alternatief voor het project A27. Voor de Westelijke ontsluiting Amersfoort dienen vervolgspraken te worden gemaakt omdat de oorspronkelijke plannen geen doorgang vinden.

### 7.2.2 Klimaatakkoord en het Regionaal Mobiliteitsprogramma

In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over het behalen van de gestelde klimaatdoelen. Landelijk is besloten om Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) te ontwikkelen. Voor de regio Midden-Nederland hebben 26 Utrechtse gemeenten, provincie Utrecht en Rijkswaterstaat Midden-Nederland de handen ineengeslagen, om een RMP op te stellen. Dit betreft een lange termijnprogramma dat de regionale aanpak beschrijft om te komen tot reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit in de regio Midden-Nederland. In het RMP Midden-Nederland streven provincie en partners ernaar om voor mobiliteit de nationale doelstellingen te halen in 2030 en 2050: respectievelijk 49% en 95% CO<sub>2</sub>-reductie t.o.v. 1990. Reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van mobiliteit is de hoofdfocus van het RMP.

De langetermijnstrategie van het RMP is gericht op de principes van Trias Mobilica. Op basis van deze kapstok zoeken partners samen naar maatregelen en projecten voor de regio Midden-Nederland, om mobiliteit te verduurzamen. Dit betekent dat eerst wordt gekeken naar het terugdringen van mobiliteitsbewegingen (verminderen), vervolgens naar een meer duurzame vorm (veranderen) en tot slot naar verduurzamen van mobiliteit (verschonen).

### 7.2.3 Overig

**NOG UITWERKEN**

## 7.3 Regionaal datateam en databibliotheek

**NOG UITWERKEN**

## 8 Hoe gaan we te werk?

### NOG UITWERKEN

#### 8.1 Organisatie

### NOG UITWERKEN

#### 8.2 Financiën

### NOG UITWERKEN

#### 8.3 Participatie en samenwerking

In overeenstemming met de Omgevingsvisie is bij het opstellen van het BBP een heel participatietraject doorlopen. Informatie is opgehaald in onder andere bijeenkomsten, door middel van enquêtes en door het voeren van interviews met bewoners en professionals. Als basis is de Leidraad Participatie van de provincie Utrecht gebruikt. Met de participatie beoogt de provincie bij te dragen aan de kwaliteit en inclusiviteit van het BBP. Hieronder wordt beknopt toegelicht op welke manier belanghebbende organisaties en inwoners zijn betrokken:

##### Proces met belanghebbende organisaties

Voor het BBP zijn overheden, de OV-sector en belangenorganisaties tijdens verschillende bijeenkomsten geïnformeerd en gevraagd om input te leveren. Deze partijen zijn tijdens een brede stakeholderbijeenkomsten in juni 2022 geïnformeerd over het proces en het doel van het BBP. Partijen konden zich vervolgens opgeven voor twee werksessies in september 2022. Tijdens de eerste werksessie is het gesprek gevoerd over *'goede provinciale bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid'* en in de tweede werksessie over *'gezonde en duurzame bereikbaarheid'*. In **DATUM** is een derde brede stakeholderbijeenkomst georganiseerd om alle partijen te informeren over de conceptinhoud van het BBP. In **bijlage X** staat een overzicht van de betrokken partijen.

##### Proces met inwoners

Inwoners zijn op twee manieren betrokken. Er is geënuquêteerd waarna gesprekken op straat zijn gevoerd om een nadere toelichting te vragen. In maart 2023 is een enquête uitgezet. De enquête gaat in op de volgende thema's:

- Huidig gebruik van verschillende type vervoermiddelen
- Tevredenheid over verschillende type vervoermiddelen
- Gewenste focus voor de toekomst ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid
- Hoe de provincie OV, fiets en lopen kan stimuleren

In totaal hebben 572 respondenten de enquête geopend en alle controlevragen hun eigen kenmerken ingevuld.

Om de beelden uit de enquête verder in te kleuren en meer te verdiepen zijn medewerkers van de provincie op vier verschillende locaties met inwoners in gesprek gegaan. Op een speelse en interactieve manier – aan de hand van een draaischijf met daarop verschillende vragen – hebben meer dan honderd bewoners vragen beantwoord. Voor het voeren van de inwonersgesprekken is gekozen voor vier verschillende locaties met een ander geografisch- en inwonersprofiel om een divers publiek te kunnen spreken; zowel oost als west en zowel stedelijk als meer landelijk (Veenendaal centrum, Oudewater (markt), Utrecht Science Park en Amersfoort Eemplein). De resultaten zijn opgenomen in **bijlage X**.



## 8.4 Milieueffectrapport en MER-plicht

Voor de Omgevingsvisie en de (interim) Omgevingsverordening is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld. Hierin zijn de effecten van het nieuwe beleid uit de Omgevingsvisie op het milieu en leefomgeving in beeld gebracht. Het planMER en de Omgevingsvisie zijn kaderstellend voor het BBP. Het BBP bevat geen nieuw beleid en nadere kaderstelling voor activiteiten die op grond van het Omgevingsbesluit MER-plichtig zijn en bevat ook geen nadere kaders of maatregelen die significante effecten op Natura 2000-gebieden kunnen hebben. Het is daarom niet nodig om voor het BBP een (aanvullende) planMER uit te voeren.

## 8.5 Monitoring en Evaluatie

De Omgevingswet vereist dat de programma's onder de Omgevingsvisie moeten worden gemonitord (art. 20.1 Omgevingswet). Ambities en doelbereik van de Omgevingsvisie moeten worden gemonitord. Vanuit de 'Handreiking programma's onder de Omgevingswet' wordt gevraagd om te beschrijven op welke wijze de voortgang van een programma is geborgd. Dit geldt dus ook voor het BBP. Hiermee willen we een transparante overheid zijn, waarvan duidelijk is waaraan we werken en wat het oplevert.

Met monitoring en evaluatie worden de effecten van de prestaties van ons bereikbaarheidsbeleid inzichtelijk gemaakt. Het biedt ons de informatie om te kunnen beoordelen of het nodig is om ons beleid bij te sturen. Het is een instrument dat antwoord geeft op twee vragen: (1) hoe staan we ervoor? (*monitoring*) en (2) hebben we bereikt wat we ons hadden voorgenomen en in welke mate hebben onze interventies daaraan bijgedragen? (*evaluatie*).

Door te monitoren verzamelen we periodiek relevante informatie over de doelen in ons BBP. Deze informatie hebben we nodig om te beoordelen hoe we ervoor staan en of we de juiste dingen doen. De bereikbaarheidsdoelen in het BBP zijn daarvoor vertaald naar zo concreet mogelijke indicatoren, zoals weergegeven in **bijlage X**. Een indicator is een meetbare waarde, die gezien kan worden als afgeleide of vertaling van de betreffende bereikbaarheidsdoelstelling. Van de betreffende indicator is altijd een referentiewaarde beschikbaar (het startpunt of de 0-meting waarvan uit wordt gegaan) en is een (haalbare) streefwaarde gedefinieerd (wat is de ambitie, waar willen we naartoe)<sup>17</sup>.

Analyse van het raamwerk van indicatoren uit het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 heeft laten zien dat de provincie een goed overzicht heeft van middelen die beschikbaar zijn en de inspanningen die worden geleverd (output indicatoren). De aandacht voor het beleidsmatig effect en de impact op gewenst gedrag, kan verder worden versterkt (outcome indicatoren).

Monitoring van onze beleidsindicatoren is een integraal onderdeel van de jaarlijkse begroting en de jaarrekening. In het monitoringsproces maken we gebruik van de Plan-Do-Check-Act cyclus, om tijdig te kunnen bijsturen (*figuur X*).

---

<sup>17</sup> Om de voortgang van doelen in het BBP te monitoren zijn *indicatoren* bepaald. De indicatoren geven inzicht in de *outcome* waarop de provincie wil 'sturen', om te bepalen in welke mate het doel succesvol wordt behaald. Het meer concrete en meetbare resultaat wordt uitgewerkt in de vorm van *output*. Hoewel het BBP ter onderbouwing van indicatoren inzicht geeft in voorbeelden van *outputs*, worden de outputs nader uitgewerkt in de Uitvoeringsprogramma's.

## 9 Bijlagen

### 9.1 Gegevenstabellen bij figuren

#### 9.1.1 Gegevenstabel bij Figuur 3

Tabel 6: Het aantal te bouwen woningen per gebied in provincie Utrecht (en aangrenzende delen van Gelderland) tot 2030

Gebied	Woningbouw-aantallen
Amersfoort	+11.584
Baarn	+874
Barneveld (Gelderland)	+5.380
Bunnik	+2.179
Bunschoten	+1.103
De Bilt	+536
De Ronde Venen	+2.950
Ede (Gelderland)	+7.000
Eemnes	+570
Houten	+852
IJsselstein	+1.568
Leusden	+1.455
Lopik	+291
Montfoort	+475
Nieuwegein	+5.100
Nijkerk (Gelderland)	+3.857
Oudewater	+450
Renswoude	+324
Rhemen (Utrecht)	+431
Scherpenzeel (Gelderland)	+841
Soest	+1.250
Stichtse Vecht	+3.323
Utrecht	+33.571
Utrechtse Heuvelrug	+1.143
Veenendaal	+4.800
Vijfheerenlanden	+2.797
Wageningen (Gelderland)	+2.750
Wijk bij Duurstede	+900
Woerden	+2.615
Zeist	+2.419
Woudenberg	+1.060

#### 9.1.2 Gegevenstabel bij Figuur 4

Tabel 7: Indicatie ruimtebeslag mobiliteit per persoon voor diverse vervoerwijzen, inclusief halteren/parkeren (Mobiliteitsstrategie UNED 2022).

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

#### 9.1.3 Gegevenstabel bij Figuur 5

Tabel 8: Uitstoot per sector in de provincie Utrecht in Kiloton CO<sub>2</sub> (Regionale Klimaatmonitor, 2023)

-	CO <sub>2</sub> -emissies Omgeving aardgas, elektriciteit en stadswarmte woningen (verbruiksbenadering).	CO <sub>2</sub> -emissies mobiliteit (bronbenadering, fossiele brandstoffen)	CO <sub>2</sub> -uitstoot Industrie, Energie, Afval en Water (aardgas en elektriciteit)	CO <sub>2</sub> -uitstoot Landbouw, bosbouw en visserij, SBI A (aardgas, elektriciteit)
2010	4.244	2.973	734	156
2011	3.904	2.923	689	150
2012	3.961	3.027	682	143
2013	3.966	2.975	700	142
2014	Geen gegevens	2.954	698	138
2015	Geen gegevens	3.008	742	146
2016	3.847	3.068	728	148
2017	3.704	3.052	Geen gegevens	Geen gegevens

2018	3.555	3.000	684	151
2019	3.184	2.935	586	143
2020	2.846	2.560	Geen gegevens	125
2021	2.945	2.595	533	Geen gegevens

#### 9.1.4 Gegevenstabel bij Figuur 6

Tabel 9: Kiloton CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit in provincie Utrecht, inclusief de doelen voor 2030 en 2050 (Regionale Klimaatmonitor, 2023)

-	CO <sub>2</sub> -emissies mobiliteit (bronbenadering, fossiele brandstoffen)
1990	2.452
1995	2.682
2000	3.050
2005	3.102
2010	2.973
2011	2.923
2012	3.027
2013	2.975
2014	2.954
2015	3.008
2016	3.068
2017	3.052
2018	3.000
2019	2.935
2020	2.560
2021	2.595
Doelstelling 2030	1.350 (-55% ten opzichte van 1990)
Doelstelling 2050	0 (klimaatneutraal)

#### 9.1.5 Gegevenstabel bij Figuur 9

Tabel 10: Aantallen geregistreerde elektrische voertuigen in de provincie Utrecht (RVO, 2022)

-	Elektrische personenauto's (BEV), geregistreerd bij eigenaar	Plug-in hybride voertuigen (PHEV) totaal, geregistreerd bij eigenaar	Voertuigen op waterstof (FCEV) totaal, geregistreerd bij eigenaar
Juni 2019	7.412	14.641	48
Juli 2019	7.677	14.477	49
Augustus 2019	8.031	14.390	51
September 2019	9.169	14.266	53
Oktober 2019	9.520	14.128	57
November 2019	10.553	13.931	57
December 2019	14.116	13.666	63
Januari 2020	14.243	13.417	66
Februari 2020	14.626	13.350	67
Maart 2020	15.052	13.331	73
April 2020	15.280	13.226	75
Mei 2020	15.511	13.144	75
Juni 2020	15.986	13.091	78
Juli 2020	16.584	13.009	78
Augustus 2020	17.276	12.951	78
September 2020	18.408	12.856	81

Oktober 2020	19.688	12.630	81
November 2020	21.214	12.370	80
December 2020	26.579	11.598	80
Januari 2021	26.681	11.449	80
Februari 2021	26.909	11.580	80
Maart 2021	28.066	12.041	83
April 2021	28.495	12.431	86
Mei 2021	28.919	12.818	87
Juni 2021	29.711	13.167	87
Juli 2021	29.879	13.484	90
Augustus 2021	30.672	13.628	92
September 2021	31.558	13.838	92
Oktober 2021	32.604	14.091	93
November 2021	34.117	14.413	96
December 2021	37.493	14.403	100
Januari 2022	38.082	14.666	61
Februari 2022	38.616	14.941	60
Maart 2022	39.898	15.458	62
April 2022	41.260	15.886	63
Mei 2022	42.120	16.278	67
Juni 2022	43.108	16.682	68
Juli 2022	43.756	17.093	68
Augustus 2022	44.579	17.482	69
September 2022	45.430	17.899	70

### 9.1.6 Gegevenstabel bij Figuur 12

Tabel 11: Aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht (2014 t/m 2021) (SWOV, 2023)

Jaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Aantal ernstig verkeersgewonden in de provincie Utrecht</b>	1180	1320	1350	1350	1420	1340	1310	1350

### 9.1.7 Gegevenstabel bij Figuur 13

Tabel 12: Aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht en landelijk (2014 t/m 2022) (SWOV, 2023)

Jaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Aantal verkeersdoden provincie Utrecht (x10)</b>	36	36	45	42	36	45	33	47	42
<b>Aantal verkeersdoden in Nederland (x10)</b>	57	62	63	61	68	66	61	58	74

### 9.1.8 Gegevenstabellen bij Figuur 14

Tabel 13: Verkeersdoden in de provincie Utrecht over de periode 2012-2021 naar vervoerswijze (SWOV, 2023)

Vervoerswijze	Fiets	Auto	Gemotoriseerde tweewieler	Voetganger	Overig/onbekend
<b>2012-2016</b>	51	60	23	24	18
<b>2017-2021</b>	92	49	27	11	23

Tabel 14: Verkeersdoden in de provincie Utrecht over de periode 2012-2021 naar leeftijd (SWOV, 2023)

Leeftijdscategorie	0-19 jaar	20-39 jaar	40-59 jaar	60-69 jaar	70-79 jaar	80+ jaar
2012-2016	17	40	35	21	32	31
2017-2021	20	50	35	26	34	43