

# MOBILITEITSVISIE PROVINCIE UTRECHT

VERBINDEN, VERNIEUWEN EN VERSTERKEN



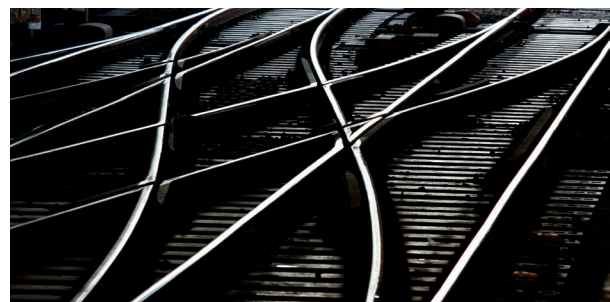
Uitgave: Provincie Utrecht  
Grafische verzorging: MMC Provincie Utrecht/Pier 19  
Kaarten: Provincie Utrecht/Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014



# INHOUDSOPGAVE

<b>AMBITIE</b>	<b>5</b>
• Verbinden, vernieuwen en versterken	6
<b>DOELEN REALISEREN IN VERBINDING MET DE OMGEVING</b>	<b>7</b>
• Samenwerken met het bedrijfsleven	8
• Van project naar trajectaanpak	8
• Samenwerken voorbij de provinciegrens	9
• Innovatie	9
<b>TRENDS EN ONTWIKKELINGEN MOBILITEIT UTRECHT</b>	<b>10</b>
• Demografische ontwikkeling	10
• Sociaal-maatschappelijke trends	14
• ICT en leefstijlen	15
• Toenemende vraag	15
<b>VERBINDEN VAN DE NETWERKEN</b>	<b>16</b>
• Eén herkenbare keten	16
• Knooppunten	17
• Reisinformatie	18
<b>VERSTERKEN VAN DE NETWERKEN</b>	<b>19</b>
• Auto	19
• Openbaar vervoer	21
• Fiets	22
• Verkeersveiligheid	24
• Goederenvervoer	24
• Kwaliteit van de leefomgeving	24
• Transport gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)	25
<b>VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD</b>	<b>26</b>
• Slim Werken Slim Reizen	26
• Marketing	27
<b>BIJLAGE 1</b> Essentiële onderdelen	<b>28</b>
<b>BIJLAGE 2</b> Relatie mobiliteitsplan met planMER	<b>31</b>
<b>BEGRIPPENLIJST</b>	<b>33</b>







## AMBITIE

Utrecht is en blijft voor haar inwoners een aantrekkelijke provincie met ruimte voor goed wonen, werken en natuur en met sterke ruimtelijke en sociale kwaliteiten. Dat is onze ambitie voor de periode tot 2028. Mobiliteit is meer dan van A naar B gaan. Mobiliteit verbindt mensen, hun activiteiten en hun leefomgeving. Een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde omgeving maakt Utrecht tot een aantrekkelijkere vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. Dat is de drijvende kracht die wij uit mobiliteit willen halen.

Onze provincie is een van de meest concurrerende regio's van Europa<sup>1</sup>. De Utrechtse economie kenmerkt zich door een hoge werkgelegenheid met een relatief sterke vertegenwoordiging van de sectoren zorg, onderwijs en zakelijke dienstverlening. Voor de toekomst wordt een bevolkingsgroei en een lichte stijging van de beroepsbevolking verwacht. Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht en aantrekkelijkheid van ons gebied en voor de concurrentiepositie van onze provincie. Wij zetten daarom in op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Onze provincie heeft een unieke positie omdat het op het snijpunt ligt van verbindingen tussen belangrijke kennisregio's als Amsterdam, Delft/Rotterdam, Food Valley en Eindhoven. Het wegennetwerk is dicht en het aanbod van treindiensten is hoog. Daarmee vormt Utrecht een draaischijf voor het verkeer en vervoer in heel Nederland.

Ook heeft onze provincie een goede (logistieke) verbinding met Europa en de rest van de wereld omdat het deel uitmaakt van het netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van wegen, spoorwegen en luchtvaart met de mainport Schiphol op een half uur reisafstand.

Deze Mobiliteitsvisie bevat de lange termijn doelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van onze provincie goed te laten functioneren en beschrijft welke rol wij op ons nemen om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de lange termijn doelen. Een visie met planhorizon 2028 geeft richting aan ontwikkelingen die meer tijd vergen dan één coalitieperiode. Een flexibel uitvoeringsprogramma is in staat in te spelen op veranderende omstandigheden en kan aansluiten bij samenwerkingsverbanden met andere partijen in specifieke programma's (zoals netwerkanalyse, gebiedsagenda, VERDER, Beter Benutten).

---

<sup>1</sup> EU Regional Competitiveness Index: RCI 2010. European Commission/Joint Research Centre/Institute for the Protection and Security of the Citizen.

## STRATEGISCHE AGENDA<sup>2</sup>

Bereikbaar Utrecht is een van de vier ontwikkelopgaven uit onze Strategische Agenda en beschouwen wij als een kerntaak waarin wij een stevige rol hebben te vervullen. De samenhang tussen bereikbaarheid en ruimte is verankerd in onze Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS). In de PRS hebben wij *een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties* benoemd als provinciaal belang. Deze Mobiliteitsvisie vormt een uitwerking van de PRS. Dat betekent dat wij de mobiliteitsparagraaf uit de onze Provinciale Structuurvisie als vertrekpunt nemen en onderdelen daarvan in dit document niet herhalen.

In het coalitieakkoord en de Strategische Agenda is aangegeven dat wij als provincie willen zorgen voor een evenwicht tussen wonen, werken, recreëren, bereikbaarheid en natuur en landschap. Dat vraagt een duurzame en integrale aanpak van het provinciale beleid. Vanuit een brede context (mens, markt en milieu) vindt een zorgvuldige afweging plaats, waarbij we ons handelen niet willen afwentelen in plaats en tijd<sup>3</sup>. Ook in deze Mobiliteitsvisie is duurzaamheid terug te vinden als integraal onderdeel. Hierbij moet worden gedacht aan het optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur, het verbeteren van de leefbaarheid (lucht, geluid) door onder andere een betere doorstroming en schonere vervoermiddelen en de inpassing van infrastructuur, te beschouwen als een (integraal) onderdeel van gebiedskwaliteit.

## VERBINDEN, VERNIEUWEN EN VERSTERKEN

Na 2020 zijn diverse regionale mobiliteitsprogramma's en grootschalige investeringen in de Rijksinfrastructuur uitgevoerd. Met deze Mobiliteitsvisie zetten wij daarom in op versterken van de bestaande netwerken. Comfort en kwaliteit van de verplaatsing zijn daar onderdeel van, maar ook ruimtelijke kwaliteit door inpassing van infrastructuur in de omgeving. Mochten zich toch grote bereikbaarheidsopgaven voordoen, dan volgen wij de nieuwe aanpak van het Rijk. Hierbij wordt, om tot een effectieve aanpak te komen met voldoende economisch rendement, gekeken naar Innoveren, Informeren, Inrichten of Instandhouden. Investeren komt alleen als maatregel in aanmerking als de overige 4 I's onvoldoende effectief zijn én er financiële middelen beschikbaar zijn.

Naast het *versterken* van de netwerken willen wij de netwerken onderling beter met elkaar *verbinden*. De mobiliteitsbehoeften van reizigers en bedrijven stellen wij centraal. Reizigers en bedrijven willen kiezen op welke wijze zij zich verplaatsen. Dat betekent dat er meer keuzemogelijkheden moeten zijn, omdat de behoefte aan flexibiliteit bij de reiziger toeneemt. De reiziger wil zo efficiënt mogelijk naar zijn of haar bestemming of steeds vaker een combinatie van bestemmingen. Door de netwerken van fiets, openbaar vervoer en auto onderling te verbinden, worden de keuzemogelijkheden om te verplaatsen groter.

Wij *vernieuwen* door onze mobiliteitsdoelen steeds meer op basis van vertrouwen samen met partners te bereiken. Daarbij maken we innovaties mogelijk door creatieve initiatieven vanuit onder andere de markt te stimuleren en mogelijk te maken, bijvoorbeeld door bij aanbestedingen meer initiatief bij de markt te leggen.

## SCOPE

De mobiliteitsvisie is een door de provincie vastgesteld beleidskader. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft eigen beleidskaders vastgesteld. Het is nu niet mogelijk die beleidskaders volledig op elkaar aan te laten sluiten. Op het moment dat er sprake is van opheffing van dit kaderwetgebied zullen wij onze beleidsvisie zodanig herijken dat er ook kaderstellende beleidslijnen worden vastgesteld voor het BRU-gebied. Dit betekent overigens wel dat we voornemens zijn onze verantwoordelijkheid te nemen bij infrastructurele opgaven die nu binnen het BRU gebied liggen en zullen daarbij aansluiten op de beleidslijnen van het BRU voor zover die niet conflicteren met de provinciale beleidslijnen.

---

<sup>2</sup> De Strategische Agenda is een ambtelijke uitwerking van het coalitieakkoord 2011-2015.

<sup>3</sup> Statenbrief over duurzaamheid, 22 mei 2012.



## DOELEN REALISEREN IN VERBINDING MET DE OMGEVING

**Het verkeerssysteem in de provincie Utrecht bestaat uit samenhangende netwerken van meerdere modaliteiten en beheerders. Maar voor de reiziger is er slechts één verkeerssysteem. Versterken van dit systeem wordt steeds moeilijker door de druk op ruimte en kwaliteit van de leefomgeving. De provincie wil en kan deze opgaven niet eigenstandig aanpakken. Alleen met een aanpak waarbij overheden, maatschappelijke organisaties en de markt samenwerken, ontstaan kansen voor het oplossen van complexe opgaven.**

We leven in een tijd waarin de maatschappij anders functioneert. Een tijd waarin de overheid compacter wordt en meer slagvaardig wil werken. In die snel veranderende samenleving wordt ook steeds vaker gekeken 'waar je over gaat' als overheid. De doelen die wij stellen, komen meer van onderop en door het aangaan van coalities. Dit betekent dat de provinciale mobiliteitsdoelen samen met andere partijen bereikt moeten worden; wij willen die doelen realiseren in verbinding met onze omgeving. Daarbij dient deze Mobiliteitsvisie als kader waarbinnen wij met andere partijen optrekken. De essentiële onderdelen van ons kader zijn aangegeven in bijlage I.

### ROLLEN

Wie in welk vraagstuk welke rol vervult, is een afgeleide van de vraag wat er moet gebeuren. Wij opereren vanuit een aantal rollen:

- **Participeren:** regisseur, coördinator, ontwikkelaar, deelnemer;
- **Stimuleren:** facilitator, aanleveren van expertise en capaciteit, subsidies, overleg en informeren;
- **Reguleren:** kaderstellen, toetsen, concessieverlener
- **Uitvoeren:** beheer van wegen

Voor het onderwerp mobiliteit zijn alle rollen in wisselende vorm voor ons van toepassing. Op veel onderwerpen willen wij in ieder geval optreden als regisseur of coördinator vanuit onze functie als middenbestuur. Per onderwerp en project(fase) kan dat iedere keer weer op een andere wijze invulling krijgen. Pragmatisch en passend bij de behoefte, maar wat voorop staat, is dat bij alle vormen van samenwerken een open, uitnodigende, verbindende en oplossingsgerichte houding van groot belang is. Wij staan voor deze manier van samenwerken.

## SAMENWERKEN MET WERKGEVERS

Nadrukkelijk wil de provincie Utrecht de verbinding met werkgevers blijven zoeken, bijvoorbeeld door het sluiten van 'slimme deals'. Dit zijn concrete afspraken waarbij zowel bedrijven, organisaties en overheid investeren in maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en auto. Door 'slimme deals' te sluiten, versterken de partners elkaars effecten en verlagen ze kosten, omdat ze elkaars kwaliteiten optimaal benutten. Hierbij doet ieder waar hij goed in is.

De slimme deals kennen hun oorsprong binnen het programma Beter Benutten, maar zijn ook elders toepasbaar. Voor verkeersveiligheid bijvoorbeeld willen wij een appèl doen op ieders verantwoordelijkheid en afspraken maken over een veilige organisatiecultuur (verkeersveiligheid en arbeidsomstandigheden). Te denken valt aan richtlijnen voor werknemers over alcoholvrij rijden, gebruik van de mobiele telefoon onderweg of het zelf optreden tegen snelheidsovertredingen.

Ook bij het beheer en onderhoud van de provinciale wegen wordt zo veel mogelijk de samenwerking met partners gezocht en willen wij met vernieuwende contractvormen werken waarbij de markt meer verantwoordelijkheid krijgt.

## VAN PROJECT NAAR TRAJECTAANPAK

Mobiliteitsprojecten worden zoveel mogelijk integraal, in hun totale context, opgepakt. Voor nieuwe infrastructuur treden wij vanuit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie op als gebiedsregisseur. Dit noemen wij de *gebiedsbenadering*: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de nieuwe infrastructuur zijn plek krijgt.

Onze werkzaamheden aan de provinciale wegen pakken we zoveel mogelijk trajectgewijs op. Dit houdt in dat we naast het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid rekening houden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, verbindingen tussen stad- en platteland, kwaliteit van de leefomgeving, duurzaamheid en ruimtelijk ontwikkelingsmogelijkheden. We brengen in beeld waar aanpalende beleidsvelden 'mee kunnen liften' vanuit de gedachte 'werk met werk maken'. De aanbevelingen uit het planMER maken onderdeel uit van de integrale afweging, ook waar het niet m.e.r.-plichtige activiteiten betreft.

Voor de gebiedsbenadering en de trajectaanpak geldt dat het niet noodzakelijk of wenselijk is dat alle gebieden in gelijke mate bereikbaar zijn. Soms is de directe omgeving dusdanig uniek, kwetsbaar of waardevol dat we de toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer in deze gebieden ontmoedigen. Voor andere gebieden geldt juist dat deze, om het goed te kunnen laten functioneren, juist (relatief) moeiteloos per fiets, openbaar vervoer en auto bereikbaar moeten zijn. Wij beschouwen een weg niet meer als een verbinding tussen A en B, maar als een mobiliteitsvraagstuk in haar omgeving. De leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit worden op deze manier meegenomen bij de gebiedsbenadering en de trajectaanpak. De in het gebied actieve overheden en omgevingspartijen worden hierbij in een vroegtijdig stadium betrokken. Bij de keuze van materialen wordt gelet op het gebruik van duurzame materialen en bij de aanbesteding kan een innovatieve vorm worden gekozen, waardoor er geprofiteerd wordt van de kennis en kunde van de markt op het gebied van innovatie en duurzaamheid.

Bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen houden we rekening met de effecten op de mobiliteit en de mogelijkheden van de bestaande wegen en OV-verbindingen. Voor ruimtelijke ontwikkelingen voeren we een mobiliteitstoets uit. Uitgangspunt bij noodzakelijke aanpassingen van infrastructuur en OV als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen is dat de veroorzaker deze investeringskosten betaalt. Bij infrastructurele aanpassingen betaalt de veroorzaker eveneens de toenemende beheer- en onderhoudskosten. Wij kunnen zelf ook veroorzaker zijn.





### **SAMENWERKEN VOORBIJ DE PROVINCIEGRENSEN**

Beleidskeuzes in de regio Midden-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad zullen vaker in samenhang genomen worden. De gebiedsagenda voor de Noordvleugel is nu het middel om tot een gezamenlijke visie van rijk, de Metropoolregio Amsterdam en Midden-Nederland te komen. Daarmee biedt de gebiedsagenda de inhoudelijke onderbouwing van mogelijk nieuwe programma's en projecten en maakt vooral duidelijk wat de (regiobrede) kernopgaven in het fysiek-ruimtelijke domein zijn, welke projecten en programma's daarin passen en hoe die bijdragen aan de integrale ontwikkeling van het gebied. De gebiedsagenda is gebaseerd op vigerende nota's en beleidsplannen en bevat dus geen nieuw beleid. Deze Mobiliteitsvisie is de basis om ook in de toekomst de samenwerking aan te gaan en via het BO-MIRT afspraken te maken met het Rijk. Aan de oostzijde werken we samen om de positie van de Foodvalley als internationaal kenniscentrum, te versterken. Samenwerken aan regionale bereikbaarheid ondersteunt deze ontwikkeling.

### **INNOVATIE**

Vernieuwen door veranderingen tot stand te brengen kunnen we als provincie niet alleen. Juist voor duurzame mobiliteitsontwikkelingen zijn innovaties essentieel omdat het investeringen in aanleg van infrastructuur kan voorkomen. We zullen de innovatiekracht van de markt inzetten en ondersteunen. Ook de kwaliteit en creativiteit van onze instituten en onderwijsinstellingen willen we benutten om het innovatievermogen in onze provincie te bevorderen.

Wij willen ook met het aanbestedingsbeleid bijdragen aan het stimuleren van innovatieve oplossingen (en daarmee ook aan duurzame ontwikkelingen). Alle aanbestedingen voor wegwerkzaamheden worden duurzaam aanbesteed. Dit aanbestedingsproces willen wij verder ontwikkelen door te blijven zoeken naar innovaties om nog duurzamer en creatiever aan te kunnen besteden. Dit brengt met zich mee dat we hier al in de planfase rekening mee houden, zodat we de aanbestedingsvorm daarop kunnen inrichten.



## TRENDS EN ONTWIKKELINGEN MOBILITEIT UTRECHT

Er zijn veel trends en ontwikkelingen met effect op de mobiliteit. Daarbij geldt dat deze zich in steeds sneller tempo voltrekken en daarom voor een deel ook ongewis zijn. Om deze reden is het van belang te anticiperen op trends en ontwikkelingen. In dit hoofdstuk gaan we dan ook vooral uit van de belangrijkste trends zoals voorspeld door gerenommeerde onderzoeks- en kennisinstututen in plaats van een uitputtend overzicht.

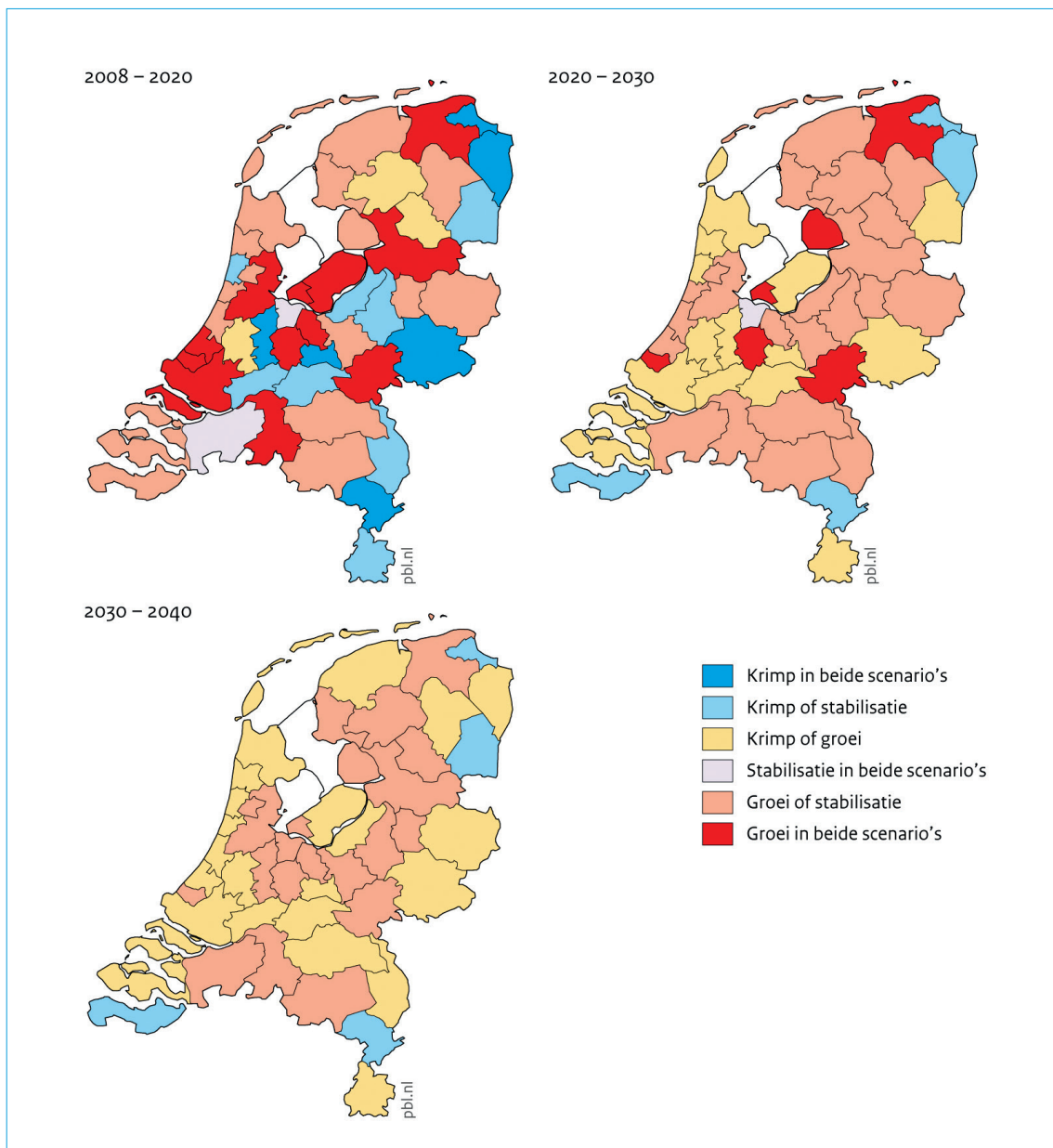
### DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELING

In tegenstelling tot een aantal andere regio's, waar sprake is van krimp of stabilisering van de economische en demografische ontwikkeling, zal de groei in de provincie Utrecht na 2020 doorzetten, zowel in een laag als hoog groeiscenario<sup>4</sup>.

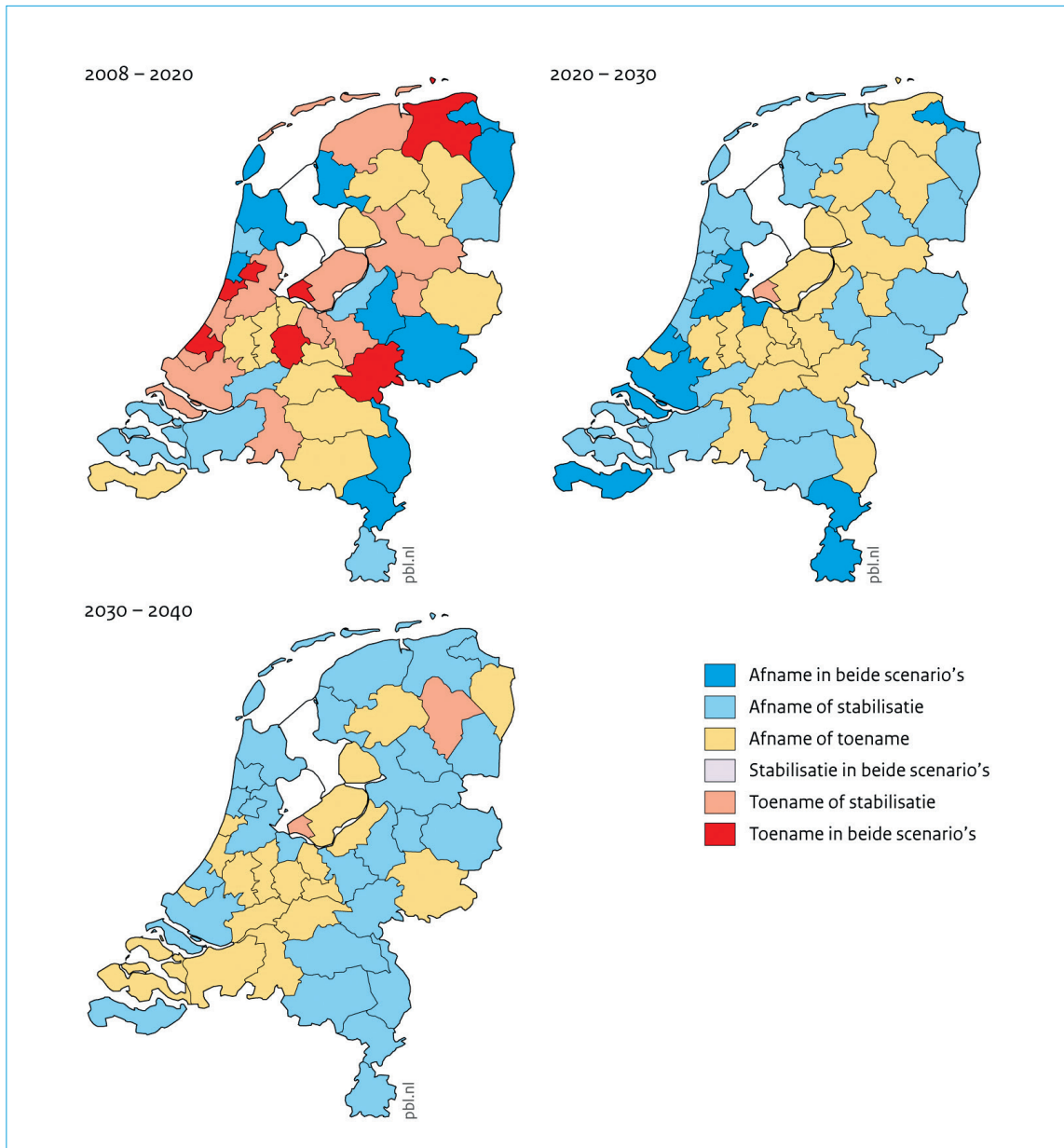


<sup>4</sup> Planbureau voor de Leefomgeving, 2011





Figuur 1. Bevolkingsontwikkeling in twee scenario's samen (PBL)

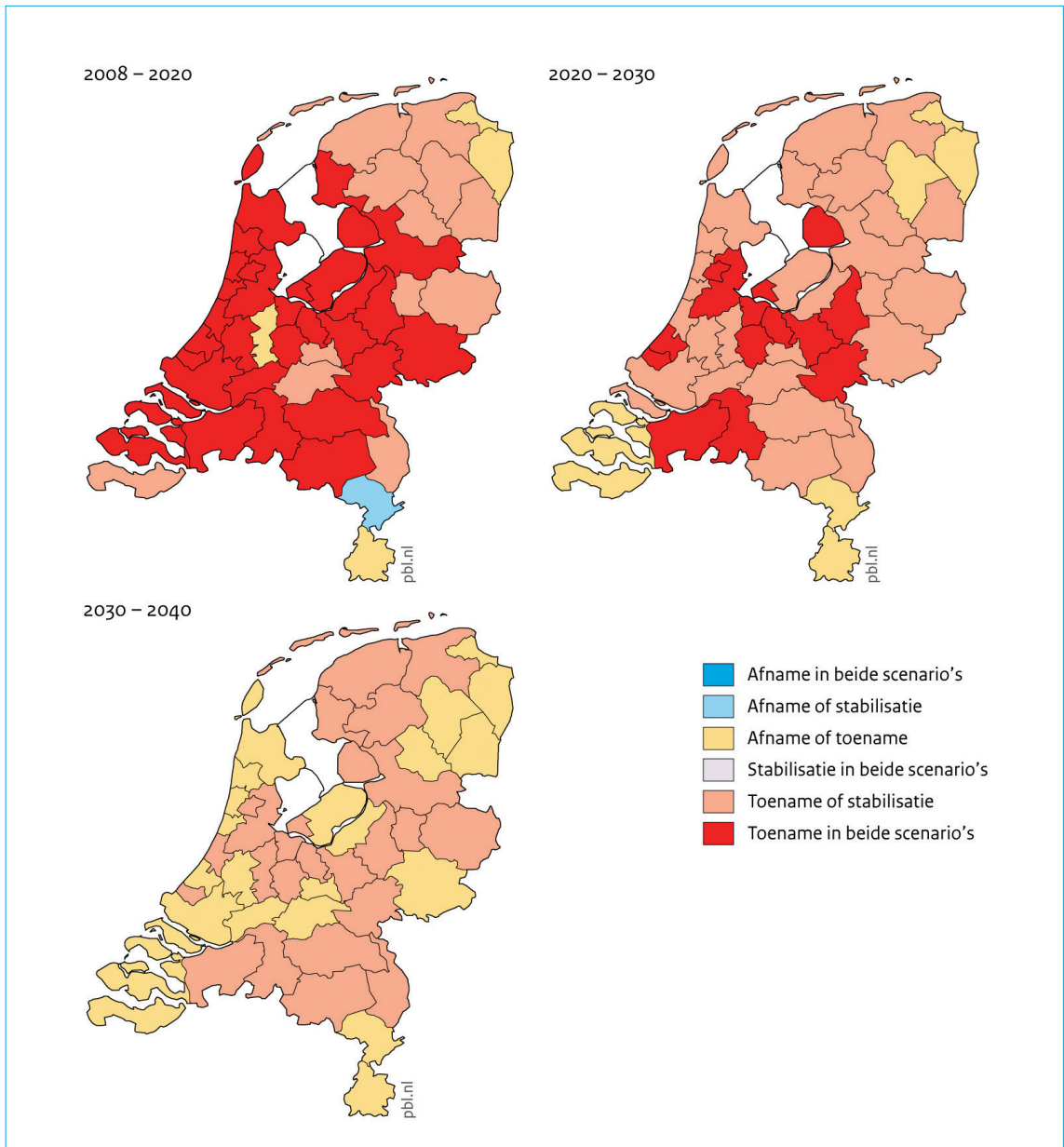


Figuur 2. Werkgelegenheid concentreert zich met name in Midden Nederland (PBL)

De groei in Utrecht van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, ook in de lage scenario's wordt verklaard door de centrale ligging. Als centraal onderdeel van de grootstedelijke agglomeratie (daily urban system) in de Noordvleugel van de Randstad profiteert Utrecht optimaal van welvaartsgroei waardoor de grootstedelijke agglomeratie in de Noordvleugel zich verder uitstrekt naar omliggende gebieden. Dat zorgt voor een spiraalwerking van nog meer welvaart en groei met een groot mobiliteit verhogend effect tot gevolg, zowel binnen de provincie als vanuit aangrenzende gebieden.

De ontwikkelingen zorgen voor een toenemende ruimtedruk en mobiliteitsdruk. Reisafstanden zullen langer worden, er komt meer kris-krasverkeer en er zal vaker worden gereisd, onder meer omdat de contactmomenten toenemen in een kennisintensief gebied als Utrecht door het relatief hoge aantal kenniswerkers en de centrale ligging. Nieuwe maatregelen op het gebied van mobiliteit en verstedelijking zijn nodig voor de bereikbaarheid en een duurzame leefomgevingskwaliteit in de provincie Utrecht en voor de economische ontwikkeling van de provincie.





Figuur 3. Ontwikkeling personenkilometers op een weekdag voor twee scenario's samen (PBL)



## SOCIAAL-MAATSCHAPPELIJKE TRENDS

Er zijn vier belangrijke sociaal-maatschappelijke trends die nu en in de komende decennia van invloed zijn op de mobiliteit van de Nederlandse bevolking<sup>5</sup>:

### 1. VERGRIJZING

Ouderen van de toekomst beschikken over meer tijd en geld, zijn hoger opgeleid en gezonder, waardoor ze langer leven en vaker en langer zelfstandig wonen. Zij behoren tot een generatie waarbij reizen 'normaal' is en hebben vaker beschikking over een rijbewijs en auto. Daarbij geldt dat de bevolking verouderd doordat de babyboomers hun pensioengerechtigde leeftijd bereiken; rond 2050 is een kwart van de bevolking 65+.

### 2. INDIVIDUALISERING

Onze samenleving individualiseert. Dit betekent in culturele zin een toenemende vrijheid van het individu t.o.v. zijn directe omgeving en gelijkheid t.o.v. andere leden en groeperingen in de maatschappij. Demografisch gezien neemt het aantal kleine gezinnen en een-persoonshuishoudens toe. Binnen huishoudens hebben gezinsleden meer dan voorheen hun eigen activiteitenprogramma.

### 3. INTENSIVERING

Drukker ritmes en regimes worden gezien als de norm en als teken van goed en gezond leven. Deze intensivering doet zich voor bij verplichte activiteiten als in vrije tijd. Mensen richten zich vaak op twee of meer hoofdtaken (arbeid, huishouden, educatie) en kennen vrijetijdshectiek door meer te doen in minder vrije tijd. Dit gaat gelijk op met de toenemende arbeidsdeelname van vrouwen.

### 4. RE-URBANISATIE

Volgens prognoses van het CBS en PBL groeit de Nederlandse bevolking tot 2040 nog met ongeveer 1,2 miljoen inwoners. Een kwart van de gemeenten, met name aan de rand van het land, krijgt echter met krimp te maken, terwijl in de centrale delen van het land in de steden en randgemeenten het aantal inwoners groeit.

In algemene zin betekenen deze trends de komende decennia voor onze mobiliteit dat er hogere eisen worden gesteld: mensen hebben behoefte om te kunnen kiezen uit verschillende mobiliteitsvormen die passen bij de mobiliteitsbehoefte van dat moment.

Trend auto: verdere, maar afzwakkende toename in het autogebruik:

- Meer ouderen die meer reizen en vaker zelfstandig met de auto gaan, wat leidt tot toename van de avondspits
- Tweeverdieners die veel taken combineren (spitsuurgezin)
- Meer huishoudens betekent meer auto's
- Meer auto's per huishouden

<sup>5</sup> Blik op de personenmobiliteit; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid; november 2011, als vijfde trend onderscheid het KIM ook een trend *Verkleuring*

Trend openbaar vervoer: minder openbaar vervoer op het platteland, meer in de stad:

- Verdunning van de vraag naar openbaar vervoer op het platteland
- Openbaar vervoer past niet in de agenda van het spitsuurgezin
- Toename van de vraag in stedelijke gebieden door groei (werkende) bevolking

Trend fiets: fiets belangrijk vervoersmiddel voor afstanden tot 15 kilometer:

- Met een kwart van alle verplaatsingen speelt de fiets een grote rol in het mobiliteitsgedrag van Nederlanders
- Vooral op korte afstanden fietsen Nederlanders veel; de fiets wordt bijna altijd gebruikt wanneer het gaat om afstanden van 1 tot 2,5 kilometer
- Door toename van het autobezit is het fietsgebruik op het platteland wat afgenomen
- Door de elektrische fiets worden gemiddeld langere fietsafstanden afgelegd, maar zodra de afstand boven de 15 kilometer is, is er nauwelijks bereidheid de fiets te pakken

### ICT EN LEEFSTIJLEN

Ontwikkelingen als digitalisering, schaars wordende grondstoffen en veranderingen in de detailhandel (internetshoppen) door ander consumentengedrag leiden tot nog onzekere veranderingen in traditionele mobiliteitspatronen. Met name ICT-ontwikkelingen zorgen voor een hoog tempo waarin onze wereld verandert. Hoe dat verandert, is niet precies te zeggen. Feit is dat Het Nieuwe Werken steeds gewoner wordt en dat reisinformatie meer en meer geavanceerd is.

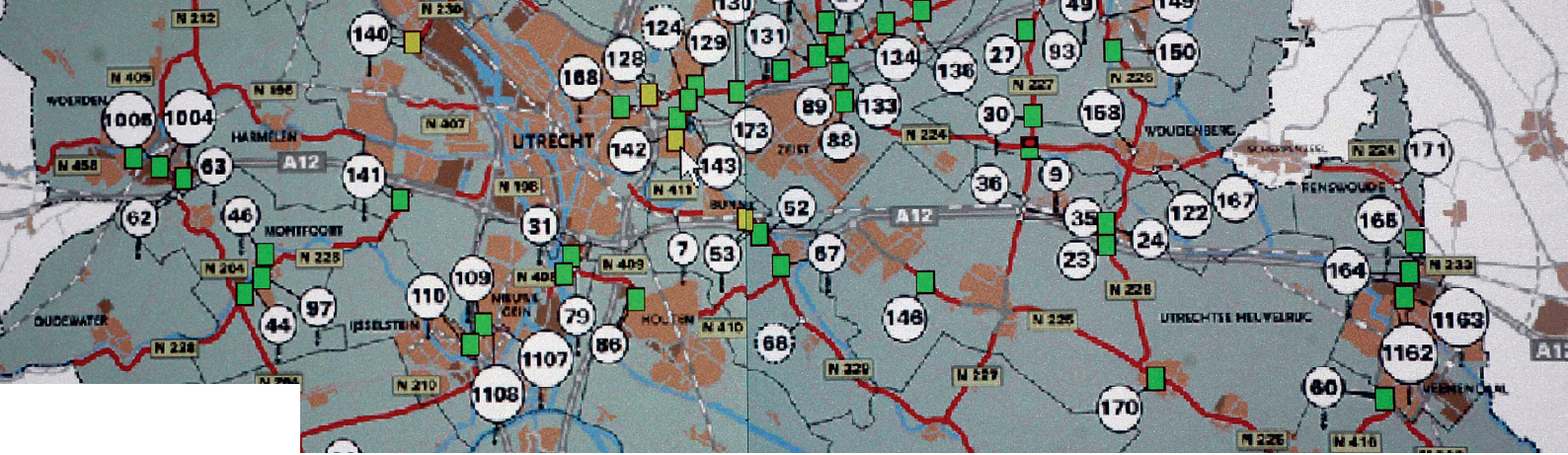
Kijken we naar leefstijlen, dan zien we vooral een toename van sociale groepen die kenmerken als status, gemak, snelheid, flexibiliteit en onafhankelijkheid waarderen. Voor het buitengebied geldt dat dit, gekoppeld aan demografische ontwikkelingen leidt tot een stijgende populariteit van de auto, terwijl die van het openbaar vervoer dreigt af te nemen. We proberen zo goed mogelijk aan te sluiten bij de wensen, beweegredenen en belevingswaarden van de mobiele mens.

### TOENEMENDE VRAAG

Voor ons gebied voorzien de demografische ontwikkelingen een toenemende vraag naar mobiliteit en meer variatie aan reispatronen. Gekoppeld aan de maatschappelijke trends zal de vraag naar de verschillende modaliteiten per gebied verschillen. Het Verkeersmodel Regio Utrecht wordt periodiek geactualiseerd en houdt rekening met de meest recente ontwikkelingen zoals die o.a. door het Centraal Bureau voor de Statistiek zijn gerapporteerd.







## VERBINDEN VAN DE NETWERKEN

**De toename van mobiliteit en de toenemende behoefte van de reiziger aan flexibiliteit maakt het van steeds groter belang de netwerken te verbinden tot één integraal, multimodaal mobiliteitssysteem. Van belang daarbij is één herkenbare keten met knooppunten als schakel tussen de netwerken.**

### EEN HERKENBARE KETEN

Een verplaatsing is voor de reiziger steeds vaker een optelsom van afzonderlijke ritten. Een samenhangend stelsel van verplaatsingsmogelijkheden helpt de reiziger sneller en gemakkelijker zijn bestemming te bereiken. Hoewel verschillende vervoerders of overheden een rol spelen bij onderdelen van de keten is het belangrijk deze als een samenhangend geheel te presenteren. Afgestemde netwerkopbouw, branding, tariefintegratie, reis-informatie en herkenbare productkenmerken zijn kernwaarden voor een samenhangend verkeerssysteem.

Voor ons zijn bevoegdheden, geografische grenzen, eigen netwerken of de OV-concessie niet leidend. Per onderwerp is het van belang de meest logische schaal te kiezen ten gunste van één herkenbaar product. Dit zal zich in meerdere facetten uiten, maar wij willen in 2028 in ieder geval:

- Eén herkenbaar OV product voor het geografische gebied van de provincie Utrecht;
- Eén uitvoeringsorganisatie voor alle verkeersmanagementtaken voor de regio Midden-Nederland;
- Reisinformatie multimodaal op landelijk schaalniveau
- Tariefintegratie voor bus en regionaal spoor en uitbreiding van de OV-chipkaart naar meerdere mobiliteitsdiensten, zoals fiets stallen, OV-fiets, tankpas, huren van een auto, parkeren en dergelijke;
- Treinstations, tram- en busstations, P+R, fietsenstallingen, taxistandplaatsen en dergelijke die zodanig zijn vormgegeven en ingericht dat de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere soepel verloopt;
- Op de knooppunten het ontmoeten faciliteren, zodat mensen die reizen met verschillende vervoermiddelen kunnen afspreken op locaties die met ieder vervoermiddel goed bereikbaar zijn.

Welke delen van de netwerken waar te verbinden, hangt af van de specifieke situatie. In het stedelijk gebied is de fiets het meest gebruikte middel voor vervoer, maar ook in het natransport via leenfietsen en de OV-fiets. Vooral in de minder dichtbevolkte delen van de provincie speelt de auto een belangrijke rol. Daarnaast geldt dat wij als verbindende schakel tussen het achterland en de Randstad investeren in de overstap van auto naar hoogwaardig openbaar vervoer om daar waar de filekans toeneemt, de autoreiziger een alternatief te bieden.



## KNOOPPUNTEN

Belangrijke schakels in het verbinden van de netwerken zijn knooppunten. Het gaat om plekken waar verkeer vanuit meerdere richtingen en meerdere modaliteiten bij elkaar komt. Op deze knooppunten worden soepele overstappen gefaciliteerd met busstations, treinstations, fietsenstallingen, P+R, kiss+ride en voorzieningen om op het knooppunt aangenaam te verblijven of de wachttijd zo aangenaam mogelijk te maken.

Op knooppunten versterken ruimtelijke ordening en mobiliteit elkaar. Dichte bebouwing rondom de knooppunten biedt kansen voor meer hoogwaardig openbaar vervoer. Goed ontsloten knooppunten dragen bij aan de vastgoedwaarde in de directe omgeving. Waar het gaat om de ruimtelijke ontwikkelingen staan de stationsgebieden meer in de belangstelling. In tegenstelling tot een jaar of tien geleden hechten bedrijven bij hun vestigingsplaatskeuze veel waarde aan een goede bereikbaarheid met de auto én het openbaar vervoer. Multimodale ontsluiting levert een duidelijke meerwaarde op voor de kwaliteit van het gebied. Op die manier draagt knooppuntontwikkeling bij aan het faciliteren van goed bereikbare en hoogwaardige woon- en werkmilieus met toekomstwaarde.

De ontsluiting van het knooppunt Utrecht Centraal staat na 2020 onder druk omdat er een capaciteitsprobleem is voor de trams en bussen. Ook de bereikbaarheid van Utrecht Science Park als economische topsector loopt tegen zijn grenzen aan. Wij willen samen met onze partners de capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer oplossen: onze ambitie is om in 2028 een robuuster OV-net te hebben ontwikkeld dat verbonden is met de fiets- en autonetwerken in meerdere grote knooppunten door versterking en benutting van bestaande stations en indien nodig het bouwen van nieuwe stations.

Bij knooppuntontwikkeling zijn veel partijen betrokken. Voor het verbinden van de netwerken via een verbetering van de keten en het ontwikkelen van knooppunten zien wij voor onszelf vooral een stimulerende en lobbyende rol. Samen met relevante stakeholders willen wij de knooppunten ontwikkelen.

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

## MULTIMODALE KNOOP VOOR GOEDERENVERVOER

Vanwege de centrale ligging in Nederland en de aanwezige infrastructuur is de provincie Utrecht een aantrekkelijke vestigingsplaats voor veel bedrijven. De provincie kent relatief veel logistieke bedrijven gericht op nationale distributie. Bovendien passeren veel goederen op hun reis van of naar de mainports Rotterdam en Amsterdam de provincie Utrecht. De centrale ligging biedt mogelijkheden om aan goederen waarde toe te voegen, zoals het bundelen van goederenstromen en het aanbieden van efficiëntere en duurzame transportvormen. Wij dragen hieraan bij door verbeteringen aan havens en wegen te realiseren, gecombineerd met het aantrekken van innovatieve bedrijven voor verduurzaming van de logistiek.

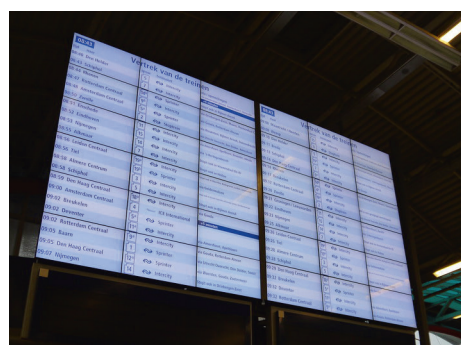
Binnenhavens en overslaglocaties voor de binnenvaart zijn over het algemeen in beheer van gemeenten. De meeste zijn echter van bovenlokaal belang, omdat de gevestigde bedrijven vaak een regionale functie hebben. Te denken valt aan containerterminals, overslaglocaties voor bouwstoffen en asfalt- en betoncentrales. Wij zetten ons met de beschikbare ruimtelijke instrumenten in voor behoud van de bestaande binnenhaven-capaciteit in de provincie. Als het gaat om ontwikkeling van nieuwe binnenhavencapaciteit dan volgen wij de vraag vanuit de markt. Waar nodig nemen we regie over het proces om tot besluitvorming te komen en treden wij op als financier als dat maatschappelijk-economisch verantwoord is.

## DOEL

**Behoud van het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties en ruimte bieden voor capaciteitsuitbreiding indien er een door het bedrijfsleven gedragen business case is.**

## REISINFORMATIE

Ontwikkelingen op het gebied van de informatie en communicatietechnologie gaan snel. Vooral het mobiele internet zal tot een verdere toename leiden van technologische en praktische mogelijkheden die we nu nog niet kunnen voorzien. Applicaties met informatie over combinaties van reismogelijkheden zijn belangrijk om de netwerken te verbinden (tot één keten te komen) en daarmee een groter keuzepalet. Wij zijn er van overtuigd dat de beste reisinformatie, passend bij de verschillende doelgroepen, wordt ontwikkeld door de markt. Om dit mogelijk te maken, hanteren wij het principe van open data, ook voor partijen die namens de provincie mobiliteitsdiensten leveren.





## VERSTERKEN VAN NETWERKEN

**Het versterken van de netwerken richt zich op de kwaliteit van de verplaatsing voor de reiziger en op de kwaliteit van de omgeving. Met een trajectaanpak wil de provincie zorgen voor een integrale benadering, gezien vanuit de reiziger en de omgeving. Wij kijken daarbij over de eigen beheergrenzen heen voor verbindingen met een regionale functie.**

Op alle trajecten van het provinciale netwerk, passend bij de cyclus van beheer en onderhoud, wordt een trajectgewijze aanpak doorlopen om ervoor te zorgen dat streefwaarden voor bereikbaarheid met auto, fiets, openbaar vervoer, en verkeersveiligheid worden bereikt met in achtname van bodem-, water- en milieu basiskwaliteiten<sup>6</sup>. Ook houden we hierbij rekening met oversteekbaarheid (inclusief faunapassages) en cultuurhistorie. Dit betekent dat we bij eventuele aanpassingen van infrastructuur naast het verbeteren van de bereikbaarheid rekening houden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, stad-landverbindingen, leefbaarheid, gezondheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Op deze wijze zetten wij in op duurzame mobiliteit. Bewust kiezen wij daarbij voor het hanteren van streefwaarden, omdat de infrastructuur niet alleen bijdraagt aan de bereikbaarheid, maar ook moet passen in de omgeving.

### DOEL

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

Voor alle provinciale infrastructuur in ons beheer of bij aanleg van nieuwe infrastructuur is het planologische instrument inpassingsplan het uitgangspunt. Reden hiervoor is dat wij het logisch vinden dat de overheid die initiatief neemt voor een infrastructurele aanpassing ook verantwoordelijkheid neemt voor het planologische proces. Hiermee wordt voorkomen dat gemeenten keuzes van de provincie moeten verdedigen richting omwonenden en belanghebbenden. Voor infrastructuur waarvan wij geen beheerder zijn maar die een functie voor de regionale bereikbaarheid hebben, hanteren wij het planologische instrumentarium dat het best past bij onze ambities. In de Omgevingswet pleiten wij voor een ruim instrumentarium om gewenste ontwikkelingen op het gebied van regionale mobiliteit te kunnen afdwingen.

<sup>6</sup> De basiskwaliteiten zijn: luchtkwaliteit, geluidskwaliteit, externe veiligheid, waterkwaliteit en –kwantiteit en bodemkwaliteit.

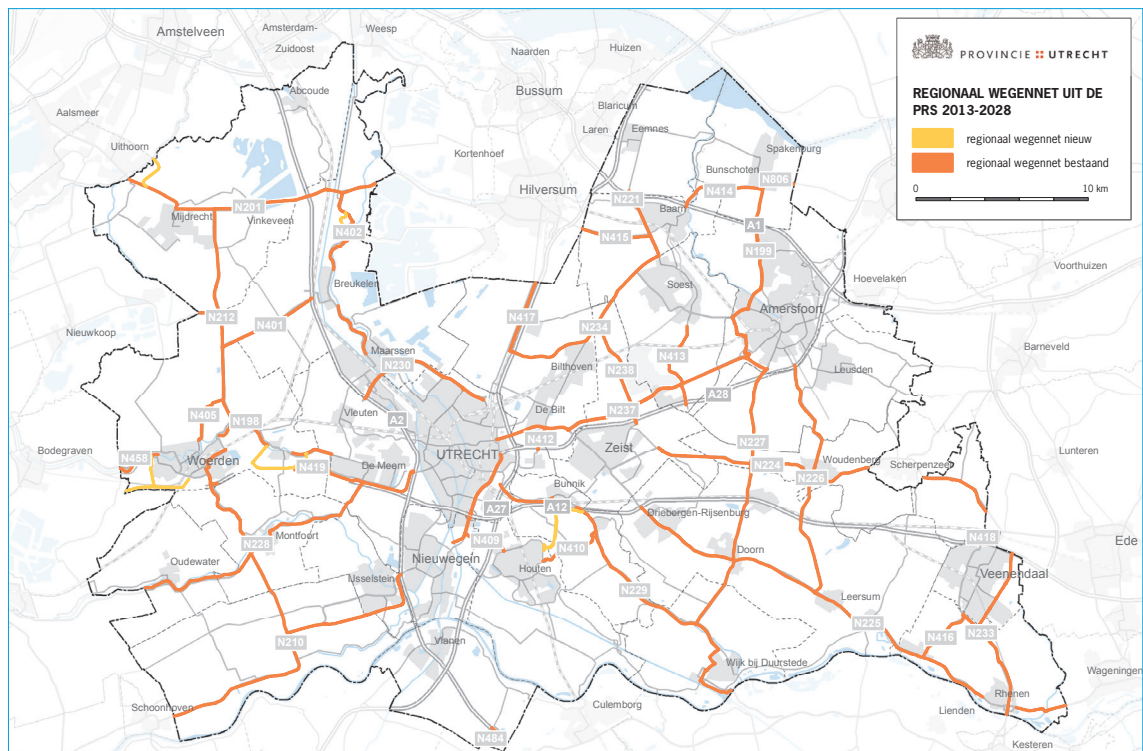


Voor MER-plichtige projecten met cofinanciering door het Rijk overwegen wij aanmelding bij het Rijk voor bijlage 2 van de Crisis- en Herstelwet. Voor projecten in deze bijlage wordt alleen voor de voorkeursvariant een MER uitgewerkt.

## AUTO

In de provincie Utrecht ligt een uitgebreid netwerk van rijkswegen. Deze wegen zijn niet alleen van nationaal belang, maar ook van belang voor de regionale mobiliteit. In de periode tot 2028 wordt de functionaliteit van het rijkswegenet sterk verbeterd. Wij werken hieraan mee, omdat het ons belang is dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van het rijkswegenet.

De maatregelen uit het programma Beter Benutten en het VERDER-pakket zijn een grote impuls voor de versterking van het wegennetwerk in de provincie. Wij voorzien geen geheel nieuwe provinciale- of rijkswegen, met uitzondering van een enkele omlegging of noodzakelijke verbinding. Wij zetten in op het beter benutten van infrastructuur en goede doorstroming op de aansluitingen met het rijkswegenet. De onderhoudsplanning wordt leidend voor de uitvoering en kwaliteitsverbetering van wegen. Aanvullingen op het regionaal wegennet, zoals nieuwe doorsnijdingen, zijn niet uitgesloten, maar hier zal alleen sprake van zijn wanneer stedelijke ontwikkeling hiertoe aanleiding geeft of als de leefbaarheid rond een bestaande weg niet meer verenigbaar is met de functie van een weg.



Aan de verschillende wegen in de provincie worden verschillende streefwaarden ten aanzien van de doorstroming gesteld. Hierbij wordt in principe niet gestreefd naar het persé bereiken van zo hoog mogelijke snelheden, maar naar het maximaal benutten van de beschikbare wegcapaciteit en het bereiken van betrouwbare reistijden. Lagere snelheden kunnen hierbij acceptabel zijn, afhankelijk van de functie van de weg.

In samenwerking met andere wegbeheerders is er een zogenoemde sturingsvisie op het netwerk ontwikkeld. Hierin is een prioritering van het wegennet gemaakt. De sturingsvisie is onderdeel van het Mobiliteitsprogramma en wordt geactualiseerd als daar aanleiding toe is. De sturingsvisie en de daarin opgenomen streefwaarden voor gemiddelde rijnsnelheden zijn input voor het afwegingskader voor te treffen maatregelen: herinrichting infrastructuur of verkeersmanagement.



## DOEL:

**Het totaal aantal voertuigverliesuren op het provinciale wegennet neemt af.**

### OPENBAAR VERVOER

Voor het openbaar vervoer hanteren wij een strategie die leidt tot een toekomstbestendig en betaalbaar openbaar vervoernetwerk. Een strategie waarbij openbaar vervoer op een succesvolle manier economische en sociale doelen voor bereikbaarheid en mobiliteit dient.

De nieuwe strategie bestaat uit drie pijlers die wij als criteria gebruiken voor verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer:

1. Vraaggericht: Het aan te bieden openbaar vervoer, of collectief georganiseerde vormen van vervoer, sluit aan op de vraag ernaar: in omvang van de vraag (reizigers, hun reisrelaties en hun reismomenten) en het aanbod (netwerk en bedieningsniveau).
2. Betrouwbaar: Het aan te bieden openbaar vervoer is feitelijk betrouwbaar (stipt) en wordt als betrouwbaar ervaren (laagdrempelig, voldoet aan verwachtingen) voor zowel captives<sup>7</sup> als keuzereizigers.
3. Betaalbaar: Het aan te bieden openbaar vervoer blijft betaalbaar, voor zowel aanbieders van openbaar vervoer (provincie, vervoerder, gemeentes) als vragers naar openbaar vervoer (reizigers, werkgevers).

Vanaf de nieuwe concessieperiode in 2017 is er sprake van een vraaggericht netwerk. Dat wil zeggen: we passen het aanbod aan op de omvang van de vraag. Om aan te sluiten op de vraag naar openbaar vervoer zetten wij in op:

- meer reizigers op regionaal verbindende lijnen met groeipotentie (benutten potentie). De kwaliteit van het regionale verbindende net wordt versterkt op verbindingen waar het gebruik potentieel groter is.
- andere mobiliteitsvorm(en) als alternatief voor ontsluitende lijnen waar de vraag gering is. Voor deze vormen van mobiliteit hebben wij een gezamenlijke verantwoordelijkheid met gemeenten. Voorbeelden van andere mobiliteitsvormen zijn vraagafhankelijk (openbaar) vervoer zoals regiotaxi of lokale oplossingen met regionale ondernemers, bewoners en organisaties.

## DOEL

**Het OV-netwerk is efficiënter, omdat het vraaggericht is ingericht**

De trein verzorgt als drager van het OV-netwerk de meeste reizen per openbaar vervoer. Het lokale openbaar vervoer moet hier goed op aansluiten. Om beter in de behoeften van (regionale) reizigers te voorzien, ligt er een opgave om een beter geïntegreerd regionaal OV-netwerk met integrale regionale tarieven en profilering van trein en bus als één regionaal OV-aanbod te realiseren. Wij kunnen dit niet alleen realiseren, inzet van de NS en haar opdrachtgever is noodzakelijk. Wij pleiten voor meer zeggenschap over de regionale treinen en tariefintegratie voor trein en regionaal OV. Voor alle openbaar vervoer waarvan wij opdrachtgever zijn, sluiten we aan bij de productformule U-OV van Bestuur Regio Utrecht. Indien er voldoende omvang van de vervoervraag is, dan doen wij voor de sterke buslijnen mee met het herkenbaar hoogwaardig Randstadnetwerk voor het openbaar vervoer: R-net.

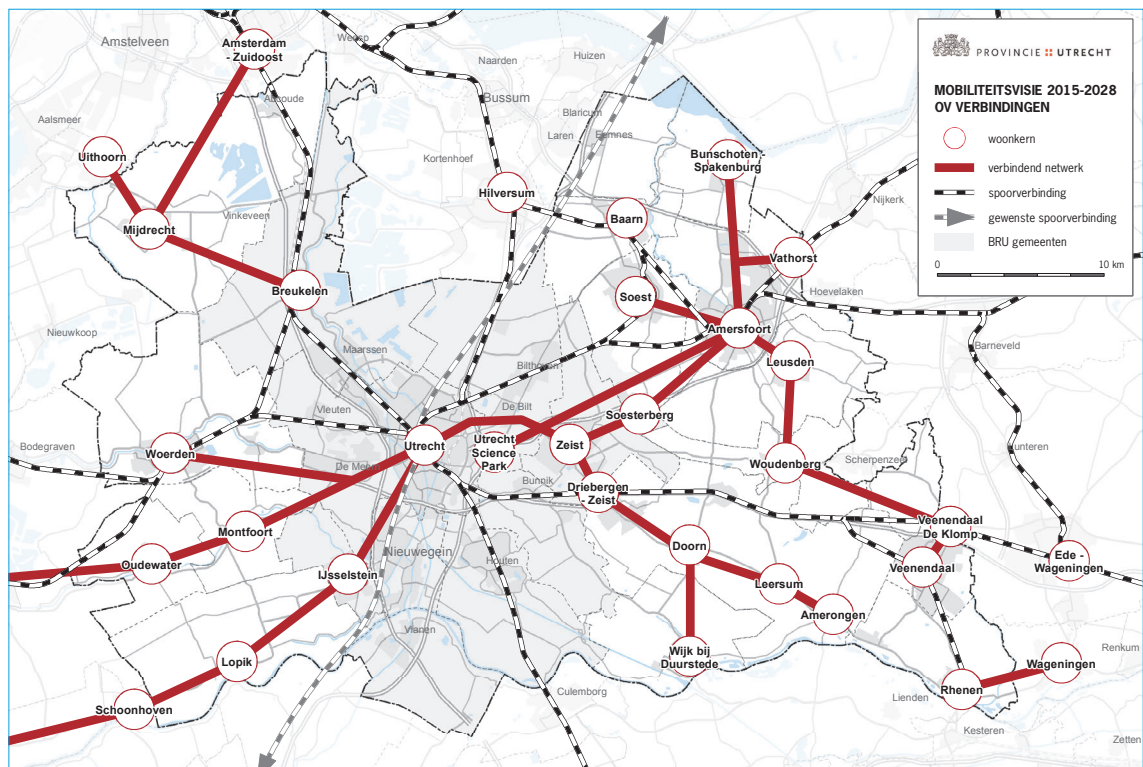
<sup>7</sup> Captives zijn openbaar vervoerreizigers die geen alternatieve vervoerwijze tot hun beschikking hebben.

## DOEL

### Meer OV- reizigers zijn tevreden(er)

Wij zijn verantwoordelijk voor de (jaarlijkse) vaststelling van de tarieven binnen onze OV-concessie. Een deel van de regionaal vast te stellen tarieven (in het bijzonder het basistarief en een aantal landelijke producten) wordt ondervangen door het Landelijk Tarievenkader dat is overeengekomen tussen alle decentrale overheden. Ten aanzien van de tarieven zetten wij in op eenvoud en gemak voor de reizigers. Extra tariefverhogingen (buiten de jaarlijkse indexering om) zetten wij in beginsel niet in als instrument om de kostendekkingsgraad van ons netwerk te verhogen. In de situatie dat de exploitatiekosten sterk stijgen en/of van het Rijk niet meer dekkend zijn, zullen wij kijken of het gemiddelde tariefniveau moet worden verhoogd om het voorzieningenniveau te kunnen handhaven.

Snelle en frequente trein- en busverbindingen zijn de dragers van het regionale OV-netwerk tot en met 2028 (zie onderstaande figuur). Wij willen ons OV-netwerk zo goed mogelijk laten aansluiten op de omliggende netwerken. Ons uitgangspunt is dat reizigers zo min mogelijk hinder ervaren van concessiegrenzen.



In 2028 streven wij naar zero emissie in het openbaar vervoer. In onze concessie eisen we de beste milieu-normen voor busmaterieel, voor zover dat tegen dezelfde marktprijzen geleverd kan worden. Daarnaast werken wij mee aan door andere partijen geïnitieerde innovaties om de techniek te ontwikkelen naar zero emissie.

## FIETS

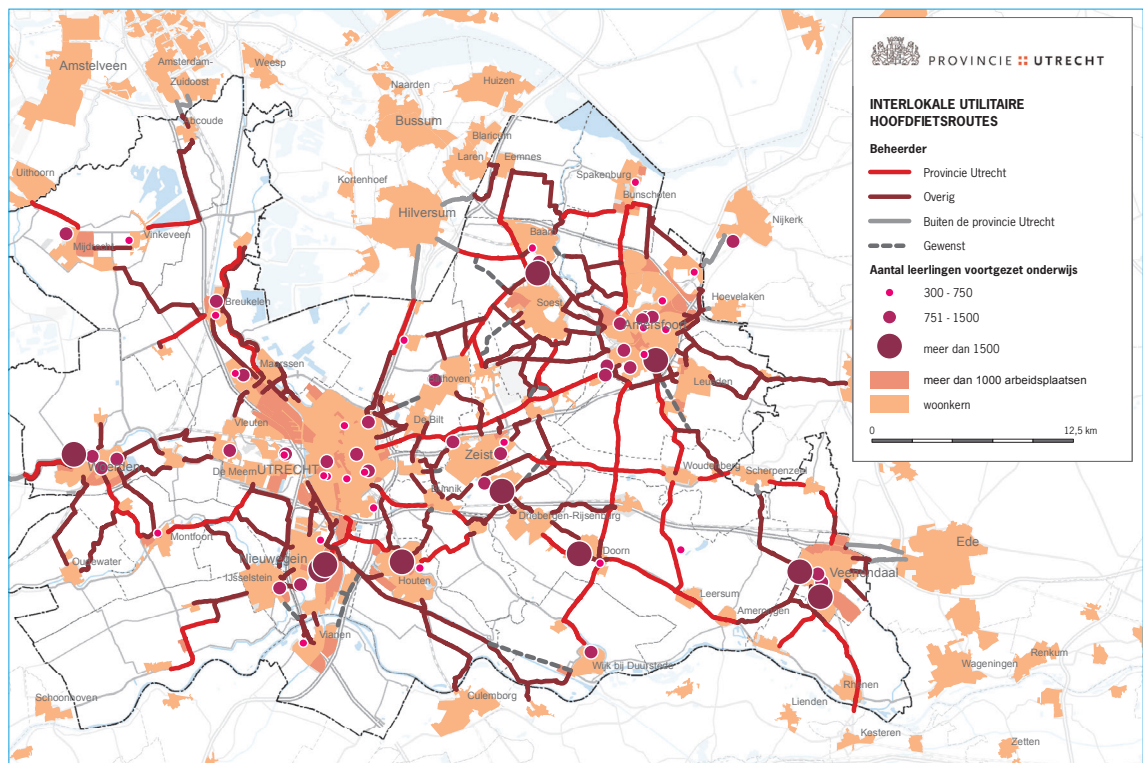
De fiets is populairder dan ooit. Een derde van de verplaatsingen op korte afstand binnen de provincie Utrecht vindt plaats op de fiets. In de toekomst zal dit mogelijk toenemen, bijvoorbeeld door de opkomst van de elektrische fiets. Wij vinden veiligheid, comfort en een goede bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen voor deze groep van belang. Het toenemend gebruik van elektrische fietsen leidt tot grotere snelheidsverschillen, meer ouderen op fietspaden en langere rijafstanden. Om ons fietsnetwerk hierop voor te bereiden, willen we vooral bestaande fietspaden verbreden en ontbrekende routes aanleggen.

Fietsen is een duurzame vervoerswijze die bijdraagt aan een goede gezondheid van de bevolking en een verbetering van de stedelijke leefkwaliteit. Bijkomend voordeel van fietsen is dat het een vervoermiddel is dat bij uitstek geschikt is om de landschappelijke en cultuurhistorische schoonheid van de provincie te beleven. Gebleken is dat er veel vraag is naar fietsvoorzieningen: nieuwe stallingen bij stations worden intensief gebruikt en de OV-fiets wordt steeds vaker gebruikt als natransport voor OV-reizen. Bij aanleg van nieuwe infrastructuur vinden wij dat nieuwe barrières voor oversteekbaarheid door fietsers moeten worden voorkomen. Waar nodig wordt de oversteekbaarheid van bestaande infrastructuur voor fietsers verbeterd.

In het Mobiliteitsprogramma schetsen we de contouren van het Actieplan Fiets 2014-2028. Dit plan richt zich op:

1. Aanleg van nieuwe verbindingen: hiaten in de interlokale woon/werkverkeer hoofdfietsroutes.
2. Op kwaliteit brengen van bestaande hoofdfietsroutes voor wat betreft wegverharding, verlichting en breedte van fietspaden en bermen.
3. Kruispuntmanagement: slimmere instelling van verkeerslichten en ongelijkvloerse kruisingen in het geval van onoplosbare conflicten met het autoverkeer.

Het Mobiliteitsprogramma overstijgt het netwerk van de provincie en is gericht op nauwe samenwerking tussen provincie en andere wegbeheerders. Dat betekent dat wij bijdragen aan investeringen in fietsinfrastructuur van regionaal belang, die niet in beheer is van de provincie Utrecht. Daarbij wordt inzet gevraagd van gemeenten. Voor de recreatieve fietspaden verwachten wij inzet vanuit de recreatieve sector zelf. In onderstaande kaart zijn de utilitaire hoofdfietsroutes opgenomen waarop het Mobiliteitsprogramma betrekking heeft, voor zover deze buiten de bebouwde kom liggen.





## DOEL

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

### VERKEERSVEILIGHEID

Voor verkeersveiligheid gaan wij voor de ambitie 'Minder is beter!'. We streven naar zo min mogelijk verkeersslachtoffers op alle wegen in onze provincie. Dit betekent dat we geen doelstelling formuleren in aantallen doden en verkeersgewonden, maar wel monitoren om te zien of we richting onze ambitie gaan: minder verkeersslachtoffers op gemeentelijke en provinciale wegen.

Een verkeersveiligheidskader, dat naast monitoring van slachtoffers ook uitgaat van gebruik en beleving, is input bij de herinrichting van provinciale wegen binnen de trajectaanpak.

De provincie neemt ook een verantwoordelijkheid voor gedragsbeïnvloeding. Meer dan de klassieke (verkeers) educatie is noodzakelijk om tot een veiliger verkeersgedrag te komen. Het gaat hierbij om bewustwording van eigen (onveilig)gedrag en aanleren van veilig automatisch gedrag. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor infrastructurele maatregelen op hun eigen wegennet en educatie op scholen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

## DOEL

**Minder is beter: tussen 2013 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.**

### GOEDERENVERVOER

In samenwerking met belangenorganisaties en de andere wegbeheerders heeft de provincie een Kwaliteitsnet Goederenvervoer ontwikkeld. Dit Kwaliteitsnet Goederenvervoer bestaat uit routes die de belangrijkste bestemmingsgebieden voor vrachtverkeer (bedrijventerreinen, winkelgebieden) in de provincie 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. Onze ambitie voor 2028 is om dit kwaliteitsnetwerk op orde te hebben. Logistieke routes in gemeenten dienen hierbij aan te sluiten.

## DOEL

**Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2028 op orde, logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers.**

### KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Zoals hierboven al beschreven, speelt de kwaliteit van de leefomgeving nadrukkelijk een rol bij de traject benadering. Wegen staan immers niet op zichzelf, maar vormen onderdeel van een omgeving, of het nu gaat om verstedelijk of landelijk gebied. Een weg die past in de omgeving kan de aantrekkelijkheid van de omgeving vergroten. Het is daarom onze taak om bij de wegenprojecten rekening te houden met de kwaliteit van de leefomgeving. Dit doen we binnen de trajectaanpak. Ook besteden we aandacht aan de mogelijkheden voor stimulering en facilitering van het rijden op groen gas, elektrisch rijden, inductie rijden en andere vormen van schoon vervoer.

## DOEL

Voorop staat dat we de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving willen voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren. Dit doen we vanuit een integrale aanpak door in een vroeg stadium de bodem-, water- en milieubasiskwaliteiten en cultuurhistorie mee te nemen in het afwegingsproces.

Naast de wettelijke verplichtingen hanteren wij een eigen ambitie voor beperking van de geluidsbelasting op woningen langs de provinciale wegen. Het wettelijk kader is tweeledig:

1. De Wet geluidhinder geeft aan wanneer wij maatregelen moeten nemen om geluidtoename tegen te gaan. Mogelijk zal nieuwe geluidwetgeving (SWUNG2) gedurende de looptijd van het mobiliteitsplan van kracht worden als onderdeel van de Omgevingswet die momenteel wordt voorbereid.
2. Verplichting tot het maken van geluidbelastingkaarten en opstellen en evalueren van actieplannen conform de EU-richtlijn omgevingslawaai.

We willen de geluidsoverlast van het verkeer op provinciale wegen zo veel mogelijk beperken, waarbij we een gevelbelasting met 61 dB  $L_{den}$  als plandrempel gebruiken om de doelmatigheid van geluidmaatregelen te bepalen en deze zo mogelijk te treffen.

De criteria die worden gehanteerd voor doelmatigheid werken we uit in het Mobiliteitsprogramma.

### TRANSPORT GEVAARLIJKE STOFFEN (EXTERNE VEILIGHEID)

In het landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de risicoruimte van gevaarlijk transport langs spoorwegen en snelwegen vastgelegd. Vervoerders moeten daar binnen blijven. Onverwachte groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen langs deze wegen wordt daarmee voorkomen. Wij hanteren samen met de gemeenten een provinciedekkend Basisnet routing gevaarlijke stoffen. Alle provinciale wegen zijn in dit net vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij zullen het vervoer van gevaarlijke stoffen blijven monitoren. Als het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tot een verhoogd externe veiligheidsrisico langs provinciale wegen, zullen we de afweging maken of bepaalde provinciale wegen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgesloten moeten worden.



8 De basiskwaliteiten zijn: luchtkwaliteit, geluidskwaliteit, externe veiligheid, waterkwaliteit en –kwantiteit en bodemkwaliteit.



## VERBINDEN VAN VRAAG EN AANBOD

**Wij willen het aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten afstemmen op de vraag. Dit betekent niet altijd het volledig accommoderen van de vraag, maar wel vanuit de vraag tot uitwerkingen van mobiliteitsprojecten komen. Er zijn drie belangrijke onderdelen om vraag en aanbod te verbinden:**

- **Verkeersmanagement**
- **Slim Werken Slim Reizen (mobiliteitsmanagement)**
- **Marketing**

### VERKEERSMANAGEMENT

Verkeersmanagement richt zich op het optimaal benutten van de netwerken, afgestemd op de actuele verkeersvraag. Verkeersmanagement bestaat uit:

- Verbeteren van de verkeersafwikkeling in dagelijkse spitsen;
- Minimaliseren verkeershinder bij wegwerkzaamheden;
- Minimaliseren verkeershinder als gevolg van incidenten;
- Optimaliseren informatie ten behoeve van service-providers.

Bij het uitvoeren van de vier taken wordt onderscheid gemaakt tussen het informeren van de reiziger en sturen en geleiden van het verkeer. Het informeren zal in 2028 in hoofdzaak door de markt plaatsvinden via in-car-systemen en minder door DRIPs langs de weg. Het sturen en geleiden van verkeer (met VRI's) is onze taak, in samenwerking met de medeoverheden in de provincie.

### SLIM WERKEN SLIM REIZEN

Slim Werken Slim Reizen (mobiliteitsmanagement) is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. Hier wordt onder meer het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto en spitsmijden bedoeld. Daarbij is Het Nieuwe Werken een belangrijke stimulans om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Een flexibele manier van werken heeft invloed op de mobiliteitspatronen door de dag heen.

Wij zijn van mening dat Slim Werken Slim Reizen een samenspel is tussen werkgevers en werknemers enerzijds en aanbieders van (mobiliteits)diensten anderzijds. Wij willen een volwassen markt waarin de overheid geen rol meer heeft. Waar nodig zullen we in de transitiefase naar die volwassen markt een stimulerende rol oppakken en een platform bieden waar partijen onderling afstemmen en van elkaar leren.





## MARKETING

Het versterken en verbinden van de netwerken zorgt voor een breder keuzepalet voor de reiziger. De vraag is echter of de reiziger voldoende kennis heeft over de alternatieven die er zijn. Daarom zetten wij in op een marketingstrategie gericht op de beschikbaarheid van informatie over alle alternatieven. Het gaat daarbij uitdrukkelijk om het inzichtelijk maken van de vele alternatieven die er zijn. Dit doen we met een positieve uitstraling en door het centraal zetten van mensen die het goede voorbeeld geven. De communicatie over het totale netwerk en de kwaliteit en betrouwbaarheid ervan is toegespitst op de beoogde doelgroepen. Daarbij wordt ingespeeld op beeldvorming, gewoontegedrag en de behoefte aan zekerheid en controle. Wij hebben hier een participerende rol in, maar pakken dit op samen met mede-overheden en de markt.

## DOEL

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



# BIJLAGE 1

## ESSENTIËLE ONDERDELEN

**De essentiële onderdelen in de Mobiliteitsvisie zijn die onderdelen van het strategisch beleid die van wezenlijk belang zijn voor het bereiken van de doelen in de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur van het Rijk aangevuld met onze eigen doelen. Het zijn de beleidsonderdelen die van belang zijn voor het realiseren van samenhang in het mobiliteitsbeleid van Rijk, provincie en gemeenten. De essentiële onderdelen zijn kaderstellend en moeten op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer uitwerking krijgen in de regionale en gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen. De insteek daarbij is dat de essentiële onderdelen doorwerken in acties die door de gezamenlijke partners dienen te worden opgepakt.**

### ESSENTIËLE ONDERDELEN UIT DE STRUCTUURVISIE RUIMTE EN INFRASTRUCTUUR ZIJN:

1. Alle overheden streven naar permanente verbetering van de verkeersveiligheid.
2. De klantwaardering van het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer verbetert.
3. Het aantal incidenten (sociale veiligheid) in het openbaar vervoer vermindert.
4. Alle overheden stimuleren het gebruik van fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen, Regionale Verkeers- en Vervoerplannen en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.
5. Ambitie voor de binnenvaart is een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet met een wachttijd van maximaal dertig minuten voor schepen bij sluisen.
6. Het aantal ongevallen op binnenwateren met significante gevolgen moet in 2020 permanent verbeterd zijn.
7. Rijk, provincie en gemeenten streven ernaar dat de gemiddelde reistijd in de spits van A naar B maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits tussen steden en twee keer zo lang in en rond steden.
8. Zowel het Rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het Rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement.
9. Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie (SVIR).

10. In de Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op tenminste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per openbaarvervoer redelijk is, waar het oplossend vermogen van het openbaar vervoer ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag.
11. De regionale overheden geven in de Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen binnen hun regionale openbaar vervoernetwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde. De betrokken decentrale overheden geven in de Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Rijk en decentrale overheden zorgen voor monitoring van de realisatie van deze doelstellingen, evenals van het aanbod en gebruik van het openbaar vervoer.

#### ESSENTIËLE ONDERDELEN IN DEZE MOBILITEITSVISIE ZIJN:

12. Mobiliteit is verweven met de beleidsterreinen milieu, ruimtelijke ordening, economie en welzijn. Dit vereist dat overheden elkaars integrale en duurzame beleid op regionale schaal afstemmen en zichtbaar laten doorwerken in regionale uitvoeringsprogramma's. Bij mobiliteitsvraagstukken worden alle pijlers van beleid integraal en duurzaam afgewogen op de kwaliteit van de leefomgeving op peil te houden.
13. Gemeenten, Bestuur Regio Utrecht en provincie definiëren een regionaal fietsnetwerk dat op zijn minst de belangrijke werklocaties, middelbare scholen en stations met een regionale functie met elkaar verbindt. Provincie en gemeenten gebruiken hun verantwoordelijkheid als beheerder om de provinciale en gemeentelijke fietspaden op kwaliteit te brengen. De provincie kan financieel bijdragen aan gemeentelijke projecten indien het gaat om kwaliteitsverbetering waarbij minimaal de CROW-richtlijnen worden toegepast.
14. De beheerders van infrastructuur in de provincie Utrecht werken samen aan het voorkomen van nieuwe barrières voor voetgangers en fietsers.
15. De provincie Utrecht wil voorop lopen met de toepassing van innovaties die bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid nu en in de toekomst en vraagt aan haar partners en aan de marktpartijen hieraan bij te dragen.
16. Provincie en gemeenten spannen zich gezamenlijk in om op sterke corridors voor het openbaar vervoer R-net te implementeren. Waar mogelijk treffen provincie en gemeenten de nodige maatregelen om te voldoen aan de kwaliteitseisen van R-net.



17. De monitoring van slachtoffers, vergevingsgezindheid van de weg (EURrap waardering), klachten van weggebruikers en de basiskennmerken wegontwerp zijn input bij de herinrichting van provinciale wegen. De provincie neemt ook een verantwoordelijkheid voor gedragsbeïnvloeding, breder dan de klassieke (verkeers)educatie. Het gaat hierbij om bewustwording van eigen (onveilig)gedrag en aanleren van veilig automatisch gedrag. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor infrastructurele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op hun eigen wegennet, de inzet van Permanente VerkeersEducatie.
18. Provincie en gemeenten spannen zich samen met andere betrokken partijen in om de kwaliteit van de knooppunten te verbeteren en daarmee de netwerken (auto, trein, tram, bus en fiets) te verbinden.
19. Gemeenten zijn bij aanleg van nieuwbouwwijken verantwoordelijk voor goede en tijdige ontsluiting per auto, fiets en openbaar vervoer. De effecten op de netwerken worden vooraf door de mobiliteitstoets bepaald en ondervangen door maatregelen (veroorzakersprincipe).
20. Gemeenten zorgen in samenwerking met het bedrijfsleven voor een gezamenlijke aanpak en uitvoering om binnensteden bereikbaar te houden voor distributie en sluiten daarbij aan op het kwaliteitsnet goederenvervoer. De provincie heeft hier een faciliterende rol in.
21. Gemeenten zorgen voor het behoud van bestaande capaciteit van overslaglocaties voor binnenvaart. De provincie ondersteunt initiatieven voor uitbreiding van binnenhavencapaciteit op de zes aangewezen locaties in de nota Blue Ports, indien er een door bedrijfsleven gedragen business case is.
22. Provincie en gemeenten zorgen ervoor dat hun wegen die onderdeel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer voldoen aan de eisen zoals beschreven in de rapportage Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU).

# BIJLAGE 2

## RELATIE MOBILITEITSPLAN MET PLANMER

**Wij hebben gekozen voor het doorlopen van een procedure in het kader van de plan-m.e.r., los van een eventuele wettelijke verplichting. Dit hebben wij gedaan omdat wij groot belang hechten aan het volwaardig meewegen van potentiële milieueffecten in de keuzes van het Mobiliteitsplan.**

### AANPAK

Het planMER brengt de potentiële effecten van de relevante voornemens zoals opgenomen in het Voorontwerp van het Mobiliteitsplan in beeld. Het abstractieniveau van het Mobiliteitsplan maakt het lastig om, zoals gebruikelijk is bij een m.e.r., een voorkeursalternatief (VKA) te bepalen. Er is daarom voor gekozen om in het planMER het Voorontwerp Mobiliteitsplan als Voorkeursalternatief te toetsen. Bij het VKA wordt er vanuit gegaan dat alle nieuwe projecten en lopende verkenningen zoals opgenomen in het Voorontwerp Mobiliteitsplan daadwerkelijk gerealiseerd worden. De effecten van het VKA worden beoordeeld ten opzichte van het 'Nulalternatief'. Het 'Nulalternatief' (of referentiesituatie) staat voor de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in de provincie Utrecht. Daarnaast is een 'wat-als' scenario getoetst. In dit scenario wordt rekening gehouden met de situatie dat een aantal majeure projecten – dit zijn projecten met een belangrijke invloed op de mobiliteitssituatie in de provincie - niet, of niet binnen de planperiode worden gerealiseerd. Een aantal belangrijke beleidskeuzes zijn niet in het VKA te vatten omdat de uitwerking hiervan in een later stadium plaatsvindt. De trajectaanpak is hier een voorbeeld van. Een beoordeling van milieueffecten met een hoger detailniveau kan pas plaatsvinden op het moment dat projecten worden uitgewerkt. Grote projecten kunnen een projectMER verplichting hebben. Deze procedure zal dan worden opgestart.

### AANBEVELINGEN PLANMER

Vanuit het planMER zijn aanbevelingen gedaan ten behoeve van de besluitvorming van het Mobiliteitsplan en de nadere uitwerking van de onderdelen in het vervolg. Hieronder volgt een beschrijving van de wijze waarop de aanbevelingen zijn verwerkt.

1. Betrek het planMER, en de geleverde inzichten in de effecten op milieu en mobiliteit, bij de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan.
  - Op basis hiervan zijn de volgende maatregelen opgenomen in het Mobiliteitsplan:
    - Geluidreducerend asfalt is opgenomen als concreet voorbeeld en genoemd als effectieve geluidsmaatregel
    - Ongelijkvloerse kruisingen is opgenomen als concrete maatregel (doorstroming en veiligheid).
    - Een andere effectieve maatregel is het voorkomen van voertuigverliesuren. Aangezien dat één van de hoofddoelstellingen is in de Mobiliteitsvisie, is op dit onderwerp geen aanpassingsvoorstel gedaan.
2. Beschrijf in het Mobiliteitsplan op welke wijze het planMER is betrokken bij de vaststelling van het plan en op welke wijze de resultaten van het planMER worden betrokken bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan in het vervolg.
  - Dit is gerealiseerd middels toevoeging van deze paragraaf.

3. Betrek bij de nadere uitwerking van de projecten de inzichten uit dit planMER en in het bijzonder de gesignaleerde negatieve effecten. Geef deze punten mee als aandachtspunt of als randvoorwaarde bij de verdere planuitwerking, zodat negatieve effecten zoveel mogelijk worden voorkomen of verkleind.  
In de uitwerking van de trajectaanpak worden de inzichten uit het planMER meegenomen bij de integrale afweging, ook bij niet m.e.r.-plichtige activiteiten.
4. Overweeg bij de uitwerking van onderdelen en vervolgonderzoek alternatieve oplossingen en effecten hiervan onderling af te wegen om tot weloverwogen integrale besluiten te komen.  
Het trechteren naar een eindoplossing via alternatieven is nu al standaard in onze verkenningen en deze methode zal ook gevolgd worden in de trajectaanpak.
5. Betrek bij de prioritering en uitwerking van tracés binnen de ‘trajectaanpak’ de basismilieuinformatie uit dit planMER. In het bijzonder de kaarten die inzicht geven in aanwezigheid van belangrijke waarden (o.a. natuur, landschap, water) of bestaande knelpunten (o.a. geluidbelaste woningen, tracé met problemen rond verkeersveiligheid) geven relevante informatie. Ook de kaarten op [www.provincie-utrecht.nl/loket/kaarten](http://www.provincie-utrecht.nl/loket/kaarten) geven waardevolle informatie over diverse relevante thema’s. Hanteer een lijst met aandachtspunten of randvoorwaarden vanuit milieu die als bouwsteen of afwegingskader voor de ‘trajectaanpak’ kan dienen.  
Het planMER zal worden betrokken bij het opstellen van de tracéstudies (onderdeel van de trajectaanpak). In de paragraaf over de trajectaanpak in het Mobiliteitsprogramma is toegevoegd dat de aanbevelingen uit het planMER onderdeel uitmaken van de integrale afwegingen, ook waar het niet m.e.r.-plichtige activiteiten betreft.
6. Voor de leefbaarheidsaspecten (o.a. geluid, luchtkwaliteit, veiligheid) is toetsing van projecten aan de wettelijke normen de basis. Maak bij de integrale afweging van projecten (waar het Mobiliteitsplan voor staat), en concreet binnen de ‘trajectaanpak’, steeds een bewuste afweging of in er in de projecten ook bovenwettelijke maatregelen getroffen kunnen worden, waarmee (op een (kosten)effectieve wijze) ‘een stapje extra’ kan worden gedaan ten behoeve van de leefomgeving en het milieu.  
Op basis van deze aanbeveling is in het Mobiliteitsprogramma opgenomen dat een maatregel doelmatig is als sprake is van een voor de gezondheid van omwonenden significante geluidreductie en de kosten lager zijn dan het normbedrag per wegvak.
7. Zorg voor een goede monitoring van de uitvoering van het Mobiliteitsplan en de effecten en maak tussentijdse evaluaties.  
Deze aanbeveling is al verankerd in het hoofdstuk Monitoring en evaluatie van het Mobiliteitsprogramma en bijlage 1 in het programma geeft een beeld welke indicatoren worden gemonitord (indicatoren bij jaarlijkse of continue meting).
8. Evalueer in ieder geval als het scenario zich voordoet dat een majeure ontwikkeling (mobiliteitgerelateerd) of een grootschalige ruimtelijke ontwikkeling, zoals voorzien in reeds vastgestelde plannen, toch niet of niet tijdig (namelijk binnen de termijn van 2030) gerealiseerd wordt. Bepaal in de evaluatie de consequenties voor de mobiliteit én voor de effecten op milieu. Herijk zonodig de visie en de projecten in het Mobiliteitplan en de bijbehorende toedeling van investeringsbudgetten en prioriteiten.  
Het Mobiliteitsprogramma zal om de vier jaar worden herzien. Monitoring en evaluatie van het tot dan toe gevoerde beleid maakt deel uit van de herziening.

# BEGRIPPENLIJST

PRS	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie
BO-MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
SWUNG	Samen Werken aan Uitvoering Nieuw Geluidbeleid
MER	Milieueffectrapportage
KGPU	Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek
R-Net	Randstadnet
EURrap	European Road Assessment Programme







