

Bijlage 1 Verkenning reikwijdte en kaders Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029

ten behoeve van Startgesprek met Provinciale Staten, 30 november 2022

1. Vooraf

Op basis van de door PS vastgestelde werkwijze voor programma's onder de Omgevingswet (PS besluit 10 februari 2022) volgt hier een korte verkenning ten behoeve van het zogenoemde Startgesprek met Provinciale Staten over het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (BBP). Deze verkenning bevat de volgende onderdelen, zoals benoemd in de Werkwijze programma's:

- de kaders voor het programma (waaronder de Omgevingsvisie);
- relatie met concrete doelen uit de begroting en de kadernota;
- de reikwijdte en thema's van een programma (ook in relatie tot andere programma's);
- het beeld van de relevante trends en ontwikkelingen.

De volgende onderdelen worden niet in deze bijlage maar in de Statenbrief zelf behandeld:

- de planning van het programma, inclusief eventuele terinzagelegging;
- beoogde wijze van participatie en duiding van participanten in het totstandkomingsproces;
- de wijze van informeren en/of raadplegen van PS naast de mogelijkheid tot deelname aan de participatie;
- of er bij het programma een planMER nodig is en of de planMER van de Omgevingsvisie hiervoor voldoet.

2. Kaders voor het programma

Het BBP geeft richting en invulling aan de bestaande kaders voor bereikbaarheid voor de komende zes jaar. Deze kaders staan in de Omgevingsvisie, of in andere recente provinciale mobiliteitsbeleidskaders, zoals het OV Netwerkperspectief 2030-2040, het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 en de Nota van Uitgangspunten aanbesteding OV concessies. Kaders die invulling geven aan de gekozen richting in de Omgevingsvisie. Daarnaast heeft u in de afgelopen tijd ook op andere beleidsthema's dan mobiliteit provinciale kaders vastgesteld die ook voor het BBP relevant zijn, zoals bijvoorbeeld de visie Circulaire Samenleving en het kader voor regionale programmering wonen en werken. Ook regionale lange termijn visies vormen mede de basis voor het nieuwe BBP, zoals Utrecht Nabij, het Ontwikkelbeeld Amersfoort, het Regionaal Toekomstbeeld OV en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

Hier sommen wij de belangrijkste kaders op met enkele kernpunten. Bij het opstellen van het BBP zullen alle relevante kaders worden benut.

Omgevingsvisie (2021)

In de Omgevingsvisie bevat het hoofdstuk "Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar" de meeste kaders voor het BBP, ook al staan ook elders in de Omgevingsvisie relevante kaders over bijvoorbeeld energie en wonen. Hieronder hebben wij een aantal elementen uit de Omgevingsvisie geclusterd naar herkenbare thema's, om zo goed inzicht te geven in de volledigheid van de bestaande kaders.

- a) Kwaliteitsniveau onderhoud en assetmanagement
 - Het mobiliteitsnetwerk wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief ingericht en mobiliteitsprojecten worden zoveel mogelijk duurzaam uitgevoerd
 - Risicogestuurd assetbeheer op kwaliteitsniveau B.
 - Uitgangspunt bij het beheer en onderhoud van onze assets is een duurzame en veilige uitvoering van de werkzaamheden, leidend tot een duurzame en klimaatadaptieve inrichting.
- b) Beleidsuitgangspunten voor OV en knooppunten
 - Knooppuntenbeleid: aantrekkelijk voor verstedelijking en mobiliteit. We zetten primair in op ontsluiting van OV-knooppunten en vergroten van het fietsgebruik
 - Toekomstbeeld OV: OV netwerk meer afhankelijk van 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)
 - OV is 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.
 - Het ontlasten van Utrecht CS en het versterken van de bereikbaarheid van USP zijn prioriteiten
 - Het OV heeft 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.
- c) Beleidsdoelen voor kwaliteit doorstroming/bereikbaarheid
- 2040: alle belangrijke woon- en werklocaties en sociaal recreatieve voorzieningen zijn op een ruimte-efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar
 - Structurele aandacht voor gedragsbeïnvloeding, slimme mobiliteit, benutting van bestaande netwerken en relatief kleinschalige investeringen in doorstroming van fiets en OV
 - Een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid is te bereiken met duidelijke keuzes in de ruimtelijke inrichting
 - Meer kijken naar reistijden, bereikbaarheidskwaliteit, betrouwbaarheid, vanuit alle modaliteiten per postcodeniveau
 - Qua bereikbaarheid streven we niet langer naar elke locatie dezelfde norm; de mate van stedelijkheid en mate van bereikbaarheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Hiervoor gaan we een bereikbaarheidsmaat uitwerken
 - Het is essentieel dat de groei van het aantal woningen niet leidt tot een verdere afname van de regionale bereikbaarheid
 - De auto is van groot belang in gebieden die niet door OV kunnen worden ontsloten
 - We zetten met andere wegbeheerders in op slim verplaatsen
 - Het gebruik van netwerken beïnvloeden we door MUVm, reisinformatie, innovatieve transportdiensten en mobiliteitsmanagement.
 - We streven naar het optimaliseren van het gebruik van de fysieke infrastructuur, enerzijds door betere verkeersafwikkeling, anderzijds door het stimuleren van de totstandkoming van mobiliteitsdiensten. Onze basisdata bieden we aan als open data
- d) Beleidsdoelen duurzaamheid, klimaat en energie (mobiliteit, infrastructuur)
- Ook buiten stedelijke gebieden is het belangrijk om vanuit leefbaarheid en veiligheid in te zetten op schone vervoerwijzen die aansluiten op de gebiedseigen mobiliteitsbehoefte
 - Mobiliteit van de toekomst moet veilig, schoon en slim zijn
 - 2030: OV is zero emissie en er is een impuls gegeven aan ander zero emissie vervoer. Laainfrastructuur moet voldoende zijn
 - We experimenteren op kleine schaal met innovaties om energie te winnen via infrastructuur
 - We zetten in op het gebruik maken van zo schoon mogelijke voertuigen
 - We willen een forse impuls geven aan emissieloos personenvervoer
- e) Beleidsuitgangspunten ontwikkeling fietsnetwerk
- De eerste zeven doorfietsroutes zijn gerealiseerd, schaalessprong fiets
 - We investeren in doorfietsroutes, daarbij kunnen ook slimme verkeerslichten een rol spelen
 - We investeren in voldoende en veilige stallingsplekken voor de fiets tbv voor- en natransport
 - Ook doelgroepgerichte fietsstimulering
- f) Beleidskader geluid en luchtkwaliteit, natuur en milieu
- Routering van gevaarlijke stoffen is beperkt
 - We streven naar het halen van de WHO-advieswaarden en naar kansen om een significante verbetering qua leefbaarheid en veiligheid te realiseren.
 - Bij reconstructie van infrastructuur goede landschappelijke inpassing en behoud van milieunormen
- g) Beleidskader verkeersveiligheid
- De provincie past het provinciale netwerk zo goed als mogelijk aan tot een duurzaam veilig verkeersnetwerk. Daarnaast stimuleert de provincie verkeersveilig gedrag door het aanbieden van verkeerseducatie en voorlichting

- h) Goederenvervoer
 - 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
- i) Overig
 - Wij zien voor onszelf als regionaal middenbestuur een belangrijke rol in het organiseren van samenwerking
 - Daar waar mogelijk streven we naar een optimale toegankelijkheid
 - Uitwerking in zeven thematische UVP's: wegen, fiets, OV, goederenvervoer, smart mobility, knooppunten en verkeersveiligheid

Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040

Uitgangspunten

- De provincie Utrecht werkt 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 openbaar vervoer.
- Provinciale wegen vormen in dit 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.
- Aandacht voor knelpunten en hinder (geluid, trillingen).

Richting

- De strikte koppeling tussen een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur op enkele plaatsen loslaten;
- Op provinciale wegen ter hoogte van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer de maximumsnelheid verlagen naar 60 km/uur;
- De maximumsnelheid op alle parallelwegen langs provinciale wegen terugbrengen naar 30 km/uur.

OV Netwerkperspectief 2030-2040

We concentreren ons in het OV Netwerkperspectief op een paar grote keuzes waar we voor staan om een schaa sprong te kunnen maken. De periode 2025-2035 noemen we de periode van het benutten, van 2035-2050 gaan we het OV-netwerk uitbreiden door de oplevering van nieuwe, grootschalige infrastructurele projecten. De richting die we hierbij kiezen is:

- bestaande woon- en werkgebieden en nieuwe verstedelijkingslocaties zijn goed bereikbaar met openbaar vervoer;
- we maken meer en beter gebruik van het spoornetwerk, bijvoorbeeld met extra sprinters en nieuwe stations;
- op de middellange afstand rijdt de BRT U-liner, een mooi alternatief voor de auto, die aansluit op ander OV, P+R en de fiets;
- we gaan in de steden aan de slag met U-link, een stedelijk netwerk met snelle BRT-bussen die vaak rijden;
- we maken nieuwe lightrailtrajecten op verbindingen met veel reizigers en waar de druk op de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling voor alle verkeersdeelnemers te groot wordt. Daarbij zetten we in op een ondergrondse oplossing in de stad Utrecht met een 'metrotram';
- er blijft een fijnmazig OV-netwerk voor onze inwoners behouden dat wijken en dorpen met elkaar, de belangrijkste knooppunten en bestemmingsgebieden verbindt;
- reizigers kunnen in gebieden waar of op tijden wanneer er te weinig animo is voor een vaste lijn, rekenen op een goed alternatief;
- de bereikbaarheid van Utrecht Science Park is verbeterd en Utrecht Centraal geen overbelast knelpunt meer.

De hoofdkeuzes die het kader vormen voor de Netwerkontwikkeling van het OV, om te komen tot goed en efficiënt OV voor zoveel mogelijk tevreden reizigers, zijn:

- Hoe gaan we om met groei? – We willen dat het OV-systeem een grotere maatschappelijke bijdrage gaat leveren. De verstedelijkingsopgave en mobiliteitstransitie gaan leiden tot meer OV-gebruik. Die groei faciliteren we door een goed product te bieden, maar deze groei kost ook geld. Daar mag de reiziger niet onder lijden; het OV moet kwalitatief goed blijven. Daarom gaan we bestaande OV-verbindingen nog beter benutten, meer reizigers trekken, gericht capaciteit uitbreiden, waar en wanneer noodzakelijk, en extra financiële ruimte zoeken.
- Hoe bouwen we ons netwerk op? – Het OV is een systeem. Dat systeem wordt volgens ons gedragen door een goed spoornetwerk van intercity's en sprinters. Op plekken zonder spoornetwerk vullen wij het aan met snelbussen. Deze hoofdverbindingen sluiten op knooppunten aan op stedelijke bus- en lightraillijnen die vaak rijden. De gewone bussen en het flexvervoer maken het OV-netwerk compleet en brengen het dichtbij de voordeur van bijna elke reiziger.
- Stappen we over of rijden we door? – Het kan efficiënter zijn om reizigers over te laten stappen dan om met één lijn door te rijden naar verder gelegen bestemmingen. Maar omdat reizigers een overstap vaak vervelend vinden, proberen we dit ook in de toekomst te beperken en waar nodig wel met goede kwaliteit te bieden.
- Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten? – Helaas kunnen we niet elke voordeur of elke werkplek in de provincie perfect aan laten sluiten op het OV én gelijktijdig reizigers in het OV sneller vervoeren met minder stops. We kiezen daarom in de toekomst vaker voor verbindende snelle lijnen. Maar alleen als een ontsluitend busnet beschikbaar is of flexvervoer, fiets en deelmobiliteit met bijvoorbeeld deelscooters een mooie aanvulling zijn.
- Waar en wanneer organiseren we aanvullend OV? – Iedereen die zelfstandig kan reizen, moet dat ook met het OV kunnen doen. Dat vinden we onze sociale plicht. Daarom zijn al onze bussen en trams toegankelijk en is er buiten de reguliere lijnen een systeem van flex- en aanvullend vervoer. De buurtbus en het OV-vangnet (nu onderdeel van de gemeentelijke Regiotaxi) spelen daarbij ook in de toekomst een belangrijke rol.
- Bus, lightrail of BRT? – Een lightrailverbinding vraagt om een grote investering en is niet eenvoudig of op korte termijn aan te leggen. Op lijnen met veel reizigers, waar een gewone bus niet genoeg capaciteit biedt, willen we daarom vaker inzetten op Bus Rapid Transit (BRT). Een snelle bus, comfortabel, meer capaciteit, uitstraling en gericht op korte en lange afstanden met infrastructuur van hoge kwaliteit.

Nota van Uitgangspunten nieuwe OV concessies 2025-2035

Wij gaan het openbaar vervoer in de provincie opnieuw aanbesteden. Om goed van start te gaan hebben wij onze belangrijkste uitgangspunten op een rij gezet. Deze staan in de Nota van Uitgangspunten. Er zijn vier doelen voor de concessieverlening:

1. Een concessie verlenen die flexibel is en wendbaar om uitbreiding en verandering van het OV mogelijk te maken als gevolg van technische, ruimtelijke ontwikkelingen of nieuwe infrastructuur (schaalsprong, minder hinder). We starten met het netwerk dat we in 2025 hebben. Dat willen we tijdens de concessieperiode verder ontwikkelen. Daarvoor is flexibiliteit nodig en voldoende regie en sturing.
2. Duurzaamheid waar mogelijk, met als eis 100% zero emissie in 2028. We willen met deze concessie een grote stap maken in onze opgave in de energietransitie.
3. Exellente uitvoering van het OV om hiermee de doelen 'meer tevreden reizigers' en 'een efficiënt ingericht vervoer' te realiseren. Alleen met een goede uitvoering kunnen we kwaliteit bieden voor de reizigers.
4. Meer aandacht voor de sociale aspecten van het OV zodat een zo breed mogelijke groep reizigers er gebruik van kan maken. We vinden het belangrijk dat het OV een bijdrage levert aan het kunnen meedoen aan de samenleving. Daarom willen we ons extra inspannen voor een betere toegankelijkheid van het OV. Dit willen we bereiken tegen een eerlijke prijs en binnen de voor deze concessie(periode) ter beschikking.

Kader voor Regionale programmering wonen en werken (2022)

- Ambitie: We streven naar een goede stedelijke kwaliteit: vitale en levendige kernen en wijken. Dit betekent dat: we zorgdragen voor een goede bereikbaarheid die past bij de aard en functie van de ontwikkeling en we bezien wonen, werken en bereikbaarheid in samenhang en als onderdeel van de integrale opgave van de regio;
- Bereikbaarheid blijft een belangrijk aspect bij de ruimtelijke keuzes. In de provinciale Omgevingsvisie is hiertoe een nieuwe benadering van dit begrip geïntroduceerd, waarbij de bereikbaarheidskwaliteit wordt bepaald door een acceptabele en betrouwbare reistijd tot voldoende functies. Daarbij wordt gedifferentieerd naar locatie: een centrum van een grote stad kent een andere bereikbaarheidsnorm dan die van een landelijk gelegen klein dorp.

Utrecht Nabij (2020)

- Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit met voldoende alternatieven. Dus meer wandel- en fietspaden, openbaar vervoer, stadsdistributie en digitaal werken.
- Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles: én fiets én openbaar vervoer én weg én beleid om mensen te motiveren de best passende modaliteit te kiezen. Zowel op lokaal, regionaal als nationaal niveau.
- Op de ov-corridors liggen zeven gemeenten met een grote potentie voor binnenstedelijke verdichting in combinatie met opwaardering van het openbaar vervoer, de zogeheten Regiopoorten. Dit zijn: De Bilt-Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden, Zeist-Noord. Ov-knooppunten nabij waardevolle landschappen worden entrees tot natuur en landschap (Groene Poorten). En ov-knooppunten die goed bereikbaar zijn vanaf het hoofdwegennet worden P+R-poorten, overstapplaatsen op afstand van de stad Utrecht
- Om verstedelijking mogelijk te maken, Utrecht als landelijke draaischijf in beweging te houden en ruimte te houden voor de noodzakelijke autoverplaatsingen, is maximale inspanning nodig op alle fronten:
 - Actieve mobiliteit, bijvoorbeeld het realiseren van een fijnmazig non-stopfietsnetwerk.
 - Wiel met Spaken, een hoogwaardige ov-verbinding om de stad heen die het centraal station niet aandoet (Wiel) met dwars daarop verbindingen naar Utrecht Centraal en de regio (Spaken).
 - Versterken en robuuster maken van het (hoofd)wegennet.
 - Regionaal parkeerbeleid (herkomst én bestemming) en een regionale parkeerstrategie met P+R's op afstand met optimale ov-ontsluiting.
 - Gedragsmaatregelen, zoals stimuleren thuiswerken, spreiding school- en werktijden

Ontwikkelbeeld Amersfoort (2020)

- Het is zaak dat Regio Amersfoort inzet op gezonde mobiliteit als volwaardig keuzealternatief naast de auto.
- Dat woon-werkverkeer richting de belangrijkste gebieden in en rond de regio (focusgebieden en metropoolpoorten) zo veel als mogelijk via openbaar vervoer, fiets en wandelen plaatsvindt.
- Waar mogelijk meer snelfietsmogelijkheden te creëren binnen de regio
- Integrale aanpak A1 en A28 waarin (H)OV, fiets en hubs worden meegenomen. Dit kan opgepakt worden in de Mobiliteitsstrategie U Ned
- Ook wordt ingezet op HOV richting de zuidelijke metropoolpoorten in de regio Utrecht (USP, Lunetten-Koningsweg). Dit wordt onderzocht binnen het programma U Ned.
- Verder liggen er kansen voor toekomstbestendige verknoping van (boven)regionale HOV/ BRT-corridors met het binnenstedelijk OV netwerk van Amersfoort (op ingedikte corridors richting Bunschoten, Hilversum en Leusden- Woudenberg-Veenendaal).
- Blijvende inzet is het verbeteren van het sprinternetwerk tot volwaardig HOV met hoge frequenties, met name op de verbinding tussen Utrecht, Amersfoort en Nijkerk (en verder naar Harderwijk) en op de Valleilijn.

3. Reikwijdte en thema's van het BBP

De reikwijdte van het BBP omvat de doelstellingen uit de begroting voor onder andere bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid, verdeeld over thema's zoals openbaar vervoer, wegen en vaarwegen, knooppunten, fiets en goederenvervoer. Uiteraard heeft het BBP nauwe raakvlakken met andere beleidsterreinen van de provincie, zoals onder meer schone lucht, natuur, milieu en circulaire economie.

De doelen voor het BBP zijn in de begroting beschreven in de hoofdstukken 5 en 6. De meerjarendoelen markeren de reikwijdte en de thema's van het BBP uitgewerkt. In onderstaande tabel zijn deze meerjarendoelen weergegeven. Bij de totstandkoming van het BBP wordt beschouwd of de huidige indeling kan worden behouden, of dat er bijvoorbeeld slim gecombineerd kan worden.

Beleidsdoel	Meerjarendoel
5.1 Het provinciale netwerk is sterk	5.1.1 Het in stand en beschikbaar houden van de bestaande infrastructuur op een vastgesteld kwaliteitsniveau 5.1.2 Er worden studies uitgevoerd naar trajecten en Bereikbaarheidsknooppunten 5.1.3 De voorbereiding en realisatie van infrastructurele projecten is duurzamer, effectiever en efficiënter

	5.1.4 Monitoring en evaluatie van (vaar)wegen zijn beter en vinden frequenter plaats
5.2 Knooppunten hebben een hoge kwaliteit en bieden een grote diversiteit van reisvoorzieningen	5.2.1 De uitvoering van knooppuntontwikkeling in partnerschap gaat vaker en beter 5.2.2 Het aantal verbetermaatregelen voor knooppunten is groter (met gerichte subsidies) 5.2.3 De ruimtelijke programmering is beter gekoppeld aan modaliteiten 5.2.4 Kennis delen, onderzoek en monitoring vindt meer plaats
5.3 Alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten zijn veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets, waarbij de rol van de fiets in de modal shift toeneemt	5.3.1 Het regionaal fietsnetwerk is vlotter, veiliger en comfortabeler 5.3.2 De keten is sterker 5.3.3 Slim fietsen wordt op meer plaatsen ingevoerd 5.3.4 Stimuleren van gezond en veilig fietsgedrag is beter
5.4 Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden is laag	5.4.1 De provinciale infrastructuur is veiliger 5.4.2 Gemeentelijke infrastructuur wordt beter door stimuleringsbijdragen 5.4.3 Verkeerseducatie en -voorlichting is beter 5.4.4 De verkeershandhaving is frequenter en sterker 5.4.5 Er wordt meer gebruik gemaakt van data en er zijn meer innovaties
5.5 Het kwaliteitsnet goederenvervoer is op orde en sluit goed aan op de behoeften van de gebruikers	5.5.1 Het kwaliteitsnet goederenvervoer is verder doorontwikkeld 5.5.2 Het monitoren van externe veiligheid is beter 5.5.3 Het goederenvervoer is duurzamer
5.6 Negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving zijn laag	5.6.1 Het aantal geluidgehinderden langs provinciale wegen is minder 5.6.2 De oversteekbaarheid van fauna bij provinciale wegen is beter 5.6.3 De mobiliteit is duurzamer met o.a. minder uitstoot van broeikasgassen 5.6.4 Het behalen van de WHO-normen voor luchtkwaliteit is dichterbij gekomen
5.7 De vraag naar en het aanbod van mobiliteit is goed op elkaar afgestemd	5.7.1 De basis is beter op orde 5.7.2 De techniek op straat is beter ontwikkeld 5.7.3 De sturing vindt multimodaler plaats 5.7.4 Het mobiliteitsmanagement is van betere kwaliteit
5.8 Verkenningen naar en regionale programma's over een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving zijn uitgevoerd met daarbij monitoring van het mobiliteitsprogramma en indicatoren	5.8.1 Het uitvoeren van verkenningen is beter afgestemd op de behoefte 5.8.2 Regionale programma's worden beter ontwikkeld en uitgevoerd 5.8.3 De monitoring en evaluatie van het mobiliteitsprogramma is beter
Beleidsdoel	Meerjarendoel
6.1 OV-reizigers zijn tevreden en het openbaar vervoer is efficiënt ingericht	6.1.1 Lopende contracten en concessies zijn kwalitatief beter 6.1.2 Er zijn betere bouwstenen voor een nieuw OV-netwerk 6.1.3 Er zijn minder knelpunten in de doorstroming van het OV 6.1.4 Het beheer en onderhoud van eigen OV infrastructuur voldoet aan gestelde kwaliteitseisen 6.1.5 OV overkoepelende activiteiten worden beter uitgevoerd

4. Relevante trends en ontwikkelingen

De trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het thema bereikbaarheid zijn zeer divers. De Omgevingsvisie benoemt al een deel van de belangrijke ontwikkelingen. In dit document beogen we niet uitputtend te zijn met de trends en ontwikkelingen, maar benoemen we staccato een aantal belangrijke trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het bereikbaarheidsbeleid. In het BBP houden we hier zo goed mogelijk rekening mee en proberen we waar mogelijk proactief in te spelen op deze trends en ontwikkelingen.

Woningbouwopgave

De bereikbaarheid in de provincie Utrecht hangt nauw samen met andere beleidsterreinen. Eén van de meest bepalende is de woningbouwopgave. De beoogde groei van de woningbouw heeft grote invloed op het mobiliteitssysteem: meer woningen leidt tot een grotere vraag naar mobiliteit, met het risico op knelpunten voor capaciteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Klimaatopgave en energietransitie

Ook de klimaatopgave heeft grote invloed op het mobiliteitssysteem. De ambitie van het Klimaatakkoord voor klimaatneutraal mobiliteitssysteem in 2050 moet zich de komende jaren al vertalen in de eerste stappen richting verduurzaming. Ook heeft het invloed op het beheren en onderhouden van onze provinciale infrastructuur, waarbij circulariteit en klimaatadaptatie belangrijke uitdagingen zijn. Ook zal het bereikbaarheidsbeleid moeten bijdragen aan de energietransitie, bij voorbeeld door meer inzet van schone voertuigen en schone brandstoffen.

Stikstofreductie

De opgave voor de stikstofreductie heeft ook invloed op het mobiliteitssysteem. De uitstoot van verkeer zorgt momenteel voor vertragingen in beoogde infrastructurele aanpassingen.

Gevolgen coronacrisis en personeelstekort

We merken nog steeds de effecten van de coronacrisis, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer waar de reizigersaantallen nog niet op het niveau liggen van 2019. Maar vaker thuiswerken is van blijvende invloed op het mobiliteitsgedrag.

De personele krapte merken we op alle vlakken. Zowel in de exploitatie van openbaar vervoer als de regiotaxi zorgt de personele krapte voor beperkingen in de dienstverlening. Bouw- en aannemersbedrijven en ingenieursbureaus hebben niet altijd het personeel om projecten binnen planning uit te voeren. Het lukt ons als provincie niet om kwalitatief en kwantitatief voldoende personeel te vinden om onze eigen opgaven uit te voeren.

Toename van ongelijkheid

In onze regio is er, net als in de rest van Nederland, een toename van ongelijkheid, vooral in de kloof tussen arm en rijk. Voor ons mobiliteitsbeleid is dat met name relevant voor de inclusie van de groep voor wie mobiliteit kostbaar is, bijvoorbeeld veroorzaakt door de groei van energiekosten.

Innovatie mobiliteitssysteem

Er zijn verschillende maatschappelijke ontwikkelingen die ervoor zorgen dat het mobiliteitssysteem verandert. Voorbeelden hiervan zijn de toename pakketbezorging en de ontwikkeling van deelmobiliteit en Mobility as a Service, maar het kan ook veranderen door nieuwe type voertuigen zoals elektrische stepjes of autonoom rijdende voertuigen.

Kostenstijging uitvoering

Vanuit het perspectief van de bedrijfsvoering heeft de toename van materiaal- en personeelskosten een grote impact. De uitvoering van beheer en onderhoud wordt duurder en heeft meer risico op vertraging door de beschikbaarheid van materialen. De exploitatie van het openbaar vervoer wordt duurder door de hogere brandstof- en energieprijzen.