

Besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 18 november 2025, nr. UTSP-390784346-3151, tot wijziging van Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 provincie Utrecht

Gedeputeerde Staten van Utrecht;

Gelet op artikel 1.4 van de Algemene subsidieverordening provincie Utrecht 2022;

Overwegende dat het wenselijk is de Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 provincie Utrecht te wijzigen, omdat de regeling wordt aangevuld met een vereenvoudigde aanvraag voor loopmaatregelen, verduidelijking over subsidiabele circulaire asfalttoepassingen en opname van paragraaf Deelmobiliteitshubs;

Besluiten:

Artikel I

De Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 provincie Utrecht wordt als volgt gewijzigd:

A.

In de regeling wordt “Asv” zesmaal vervangen door: AsvpU.

B.

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische volgorde van de begripsbepalingen wordt ingevoegd:
 - lopen: mobiliteit, om te voet van A naar B te komen en als onderdeel van een ketenverplaatsing;
2. In de begripsbepaling ‘Regionaal fietsnetwerk’ wordt “fietsroutes” vervangen door: fietsinfrastructuur.

C.

In artikel 1.2, eerste lid, wordt “Aanvragen kunnen doorlopend worden ingediend van 1 januari 2025 tot en met 30 september 2025” vervangen door: Aanvragen kunnen doorlopend worden ingediend van 7 januari 2026 tot en met 30 september 2026.

D.

Aan artikel 1.3 wordt een vijfde onderdeel toegevoegd, luidende:

5. voor zover de maatregel waarvoor subsidie wordt aangevraagd de realisatie van asfaltverharding omvat, vermeldt de aanvrager of duurzame asfaltmengsels worden toegepast. Daarbij geeft de aanvrager het percentage circulair materiaal in het mengsel (PR %) aan.

E.

In artikel 1.7 wordt, onder vernummering van het derde lid tot vierde lid, een nieuw derde lid ingevoegd, luidende:

3. De eventuele meerkosten voor het toepassen van circulaire of duurzame asfaltmengsels, waaronder hergebruik van asfalt (PR-materiaal), warm-mix-technologie en biobased bindmiddelen, zijn subsidiabel voor zover deze bijdragen aan de verduurzaming van de infrastructuur en marktconform zijn.

F.

Na artikel 1.7 wordt een artikel 1.8 ingevoegd, luidende:

Artikel 1.8 Vereenvoudigde aanvraag voor loopmaatregelen

1. Een vereenvoudigde aanvraag is een aanvraag als bedoeld in dit artikel.
2. Een aanvrager kan ervoor kiezen om een vereenvoudigde aanvraag in te dienen voor activiteiten als bedoeld in:
 - a. artikel 2.2, eerste lid, sub a, voor zover het gaat om activiteiten die voldoen aan de criteria in het tweede lid, sub b;
 - b. artikel 3.2, eerste lid, sub a, voor zover het gaat om activiteiten die voldoen aan de criteria in het tweede lid; of
 - c. artikel 4.2, eerste lid, sub b, onder iii.
3. In aanvulling op het tweede lid gaat het om activiteiten die betrekking hebben op maatregelen of initiatieven ter verbetering van de voorzieningen voor lopen.
4. Alleen wanneer de aanvraag uitsluitend ziet op een activiteit als bedoeld in een van de in tweede lid genoemde bepalingen, kan een vereenvoudigde aanvraag worden ingediend.
5. Een aanvrager kan maximaal één keer per kalenderjaar een vereenvoudigde aanvraag indienen.
6. In afwijking van en artikel 1.3, artikel 3.4, tweede lid, en artikel 4.4, eerste en tweede lid, worden bij een vereenvoudigde aanvraag in aanvulling op artikel 4.4 van de AsvpU de volgende gegevens overlegd:
 - a. een verantwoording van de locatie van het project;
 - b. één of meerdere foto's welke een beeld geven van de huidige situatie;
 - c. een schets van de toekomstige situatie, waaruit blijkt hoe de maatregel wordt ingepast in de omgeving, indien relevant het materiaalgebruik, de maatvoering en of de situatie aan de geldende richtlijnen voldoet.
7. De maximale hoogte van de subsidie na het indienen van een vereenvoudigde aanvraag bedraagt € 40.000,-.
8. Voor al het overige zijn bij een vereenvoudigde aanvraag de in deze regeling opgenomen bepalingen onverminderd van toepassing.

G.

Artikel 2.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische volgorde van de begripsbepalingen wordt ingevoegd:
 - fietsinfrastructuur: vrijliggend pad, parallelweg of een weggedeelte, gereserveerd voor het gebruik door fietsers, e-bikes, speedpedelecs en eventueel medegebruik door voetgangers;
2. De begripsbepaling 'fietsroute' wordt verwijderd.
3. In de begripsbepaling 'ontbrekende schakel' wordt "een fysiek nog niet bestaande, nieuw aan te leggen, fietsroute die onderdeel vormt van het regionaal fietsnetwerk." vervangen door: fysiek nog niet bestaande, nieuw aan te leggen, fietsinfrastructuur die onderdeel vormt van het regionaal fietsnetwerk;.

H.

Artikel 2.2, tweede lid, komt te luiden:

2. In aanvulling op het eerste lid, kan voor het onderdeel "We werken aan een sterk regionaal fietsnetwerk: verbeteren regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders" subsidie worden verstrekt als:
 - a. het project voldoet aan de volgende criteria:
 - i. het project wordt uitgevoerd op het regionaal fietsnetwerk;
 - ii. het project draagt bij aan de verbetering van het regionaal fietsnetwerk op het gebied van verkeersveiligheid, samenhang, directheid, comfort, of aantrekkelijkheid; en
 - iii. de activiteiten voldoen aan de vigerende richtlijnen en aanbevelingen van het CROW over infrastructuur, tenzij het afwijken daarvan naar het oordeel van GS inhoudelijk voldoende onderbouwd is; of
 - b. activiteiten betreffen gericht op het verbeteren van voorzieningen voor lopen op of langs het regionaal fietsnetwerk met als doel om verkeersveiligheid, comfort of aantrekkelijkheid voor zowel voetgangers als fietsers te verbeteren.

I.

Artikel 2.3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding “1.” geplaatst.
2. In het eerste lid (nieuw) worden onderdelen 1 tot en met 4 verletterd tot a tot en met d.
3. Er wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:
 2. Voor zover het activiteiten betreffen gericht op de doelgroep basisschoolleerlingen, kunnen in afwijking van het eerste lid uitsluitend de in het eerste lid, sub a en b bedoelde rechtspersonen een aanvraag indienen voor het onderdeel “We stimuleren mensen om vaker te gaan fietsen”.

J.

In artikel 2.4 wordt “in de het kalenderjaar” vervangen door: in het kalenderjaar.

K.

In artikel 2.4, artikel 3.5, artikel 4.6 en artikel 5.5 wordt “2025” vervangen door: 2026.

L.

Artikel 2.5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 2.5, eerste lid, wordt “in 2025” verwijderd.
2. In artikel 2.5, eerste lid, onderdeel c, wordt “en maximaal € 100.000,- per subsidieaanvraag” verwijderd.

M.

Artikel 2.6 komt te luiden:

Artikel 2.6 Verplichtingen subsidieontvanger

1. Voor zover de subsidie wordt verleend voor het onderdeel “We werken aan een sterk regionaal fietsnetwerk: verbeteren regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders” als bedoeld in artikel 2.2, lid 1, sub a, geldt in afwijking van artikel 1.4, aanhef en lid 1, dat de subsidieontvanger verplicht is om de activiteit binnen 24 kalendermaanden na subsidieverlening te starten.
2. Voor zover de subsidie wordt verleend voor het onderdeel “We stimuleren mensen om vaker te gaan fietsen” als bedoeld in artikel 2.2, lid 1, sub c, geldt dat de subsidieontvanger verplicht is om de resultaten van de activiteit binnen drie kalendermaanden na afronding van de gedragsmaatregel te mailen naar fiets@provincie-utrecht.nl. De resultaten geven in ieder geval inzicht in het aantal mensen van de doelgroep dat heeft deelgenomen aan de actie.
3. De subsidieontvanger is verplicht om het logo en de naam van de provincie Utrecht op alle publiciteitsuitingen die betrekking hebben op de gesubsidieerde activiteit te plaatsen.

N.

Artikel 3.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepaling ‘Regionale risicoanalyse’ komt te luiden:
 - Regionale Risicoanalyse: de regionale risicoanalyse, ofwel Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave (2025), komt voort uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) en betreft een inventarisatie van gemeentelijke en provinciale verkeersveiligheidsrisico's. Het omvat het identificeren van risicogroepen, en -locaties en het prioriteren hiervan;
2. De begripsbepaling ‘Regionale uitvoeringsagenda’ komt te luiden:
 - Regionale Uitvoeringsagenda: de meest recente Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid, waarin een samenbundeling van regionale verbeterkansen, gericht op de prioritaire risicothema's uit de Regionale Risicoanalyse wordt gegeven.

O.

Artikel 3.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, onderdeel b, wordt “fietspaden” vervangen door: voetpaden, fietspaden.
2. Aan het tweede lid wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma een onderdeel g toegevoegd, luidende:

- g. een infrastructurele maatregel die aantoonbaar bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van een route voor lopen.
3. Het derde lid, onderdeel b, komt te luiden:
 - b. de locatie is aangemerkt als risicolocatie in de Regionale Risicoanalyse en/of Regionale Uitvoeringsagenda; of

P.

Artikel 3.6 komt te luiden:

Artikel 3.6 Hoogte van de subsidie

De maximale subsidie bedraagt voor:

- b. het onderdeel infrastructurele maatregelen, als bedoeld in artikel 3.2, eerste lid, sub a: 50% van de subsidiabele kosten, met een maximum van € 400.000,- per aanvrager per jaar;
- c. het onderdeel gedragsmaatregelen aanvullend op de infrastructurele maatregelen, als bedoeld in artikel 3.2, eerste lid, sub b: 100% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 15.000,- per aanvrager per jaar;
- d. Onderzoek aanvullend op de infrastructurele maatregelen, als bedoeld in artikel 3.2, eerste lid, sub c: 100% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 25.000,- per aanvrager per jaar.

Q.

In artikel 4.1 wordt in de alfabetische volgorde van de begripsbepalingen ingevoegd:

- BRT-aanpak: Bus Rapid Transit-aanpak, de bij de provincie in ontwikkeling zijnde aanpak om op bepaalde buslijnen met een snelle service met een hoge vervoercapaciteit extra kwaliteitsverbeteringen door te voeren;

R.

Artikel 4.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, sub iii, komt te luiden:
 - iii. maatregelen om het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken voor reizigers met een beperking. Het gaat dan om o.a. fysieke maatregelen op bus- en tramhaltes en hubs/knooppunten en de directe omgeving daarvan. Ook de aanleg of verbetering van een toegankelijk voetpad van/naar een halte in de directe omgeving van de halte en een voetpad van/naar een fietsparkeervoorziening in de directe omgeving van een halte zijn subsidiabel;
2. In het eerste lid, onderdeel b, sub v, wordt "U-liner en U-link concepten zoals vastgelegd in de U-OV stijlwijzer" vervangen door: BRT-aanpak.
3. Onder vernummering van het tweede tot en met vierde lid tot derde tot en met vijfde lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:
 2. Bij activiteiten zoals bedoeld in het eerste lid, sub b, onder i tot en met v, geldt dat onderzoekskosten behoren tot de subsidiabele activiteiten.
4. Het derde lid (nieuw) komt te luiden:
 3. Bij activiteiten zoals bedoeld in het eerste lid, sub b, onder vi, geldt dat onderzoekskosten voor een planstudie voor het uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen bij stations behoren tot de subsidiabele activiteiten.

S.

Artikel 4.7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het artikel wordt "in 2025" verwijderd.
2. In onderdeel 2 wordt "€ 500.000,-" vervangen door: € 1.000.000,-.

T.

In artikel 5.4 wordt "in kalenderjaar 2025" vervangen door: per kalenderjaar.

U.

Onder vernummering van paragraaf 6 tot 8, en onder vernummering van artikelen 6.1 tot en met 6.4 tot 8.1 tot en met 8.4, worden na paragraaf 5 twee nieuwe paragrafen ingevoegd:

Paragraaf 6 Deelmobiliteitshubs

Artikel 6.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- deelmobiliteit: alle vormen van voertuigen die voor een korte tijd gehuurd of geleend worden, waaronder auto's, scooters, fietsen of bakfietsen;
- deelmobiliteitshub: een herkenbare locatie in de openbare ruimte waar deelmobiliteit kan worden gevonden en teruggebracht;
- landelijke 'Mijksenaar'-identiteit: het handboek "De identiteit voor hubs".

Artikel 6.2 Subsidiabele activiteiten en criteria

Subsidie kan worden verstrekt voor maatregelen die leiden tot de realisatie of een kwaliteitsverbetering van een fysieke deelmobiliteitshub in de provincie Utrecht, waarbij geldt dat de deelmobiliteitshub:

- a. in de openbare ruimte ligt en zonder kaartje of toegangscontrole toegankelijk is;
- b. wordt ontworpen overeenkomstig de landelijke 'Mijksenaar'-identiteit;
- c. ten minste beschikt over een verhard ondergrondvlak, belijning en bebording;
- d. beschikt over laadinfrastructuur indien het een hub voor elektrische auto's betreft;
- e. na realisatie ruimte biedt aan ten minste vijf voertuigen; en
- f. na april 2024 gerealiseerd is of wordt.

Artikel 6.3 Subsidieontvangers/doelgroepen

Subsidie kan worden verstrekt aan rechtspersonen.

Artikel 6.4 Aanvraag

In afwijking van artikel 1.2 kunnen aanvragen voor subsidie op grond van deze paragraaf doorlopend worden ingediend van 7 januari 2026 tot en met 30 april 2027.

Artikel 6.5 Subsidieplafond

Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf bedraagt tot en met 30 april 2027 € 193.000,- incl. btw.

Artikel 6.6 Hoogte van subsidie

De subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten, met een maximum van € 75.000,- per aanvraag.

Artikel 6.7 Verplichtingen subsidieontvanger

De subsidieontvanger realiseert de deelmobiliteitshub uiterlijk in 2027.

Paragraaf 7 Clean energy hubs

[Gereserveerd]

V.

Artikel 8.1 (nieuw) komt te luiden:

1. Voor zover bij de verlening van een subsidie op grond van deze regeling sprake is van staatssteun als bedoeld in artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), wordt deze verleend met inachtneming van:
 - a. voor steun zoals bedoeld in artikel 5.2, vierde lid, kan steun worden verleend op grond van artikel 36 ter van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) (Verordening (EU) nr. 651/2014;

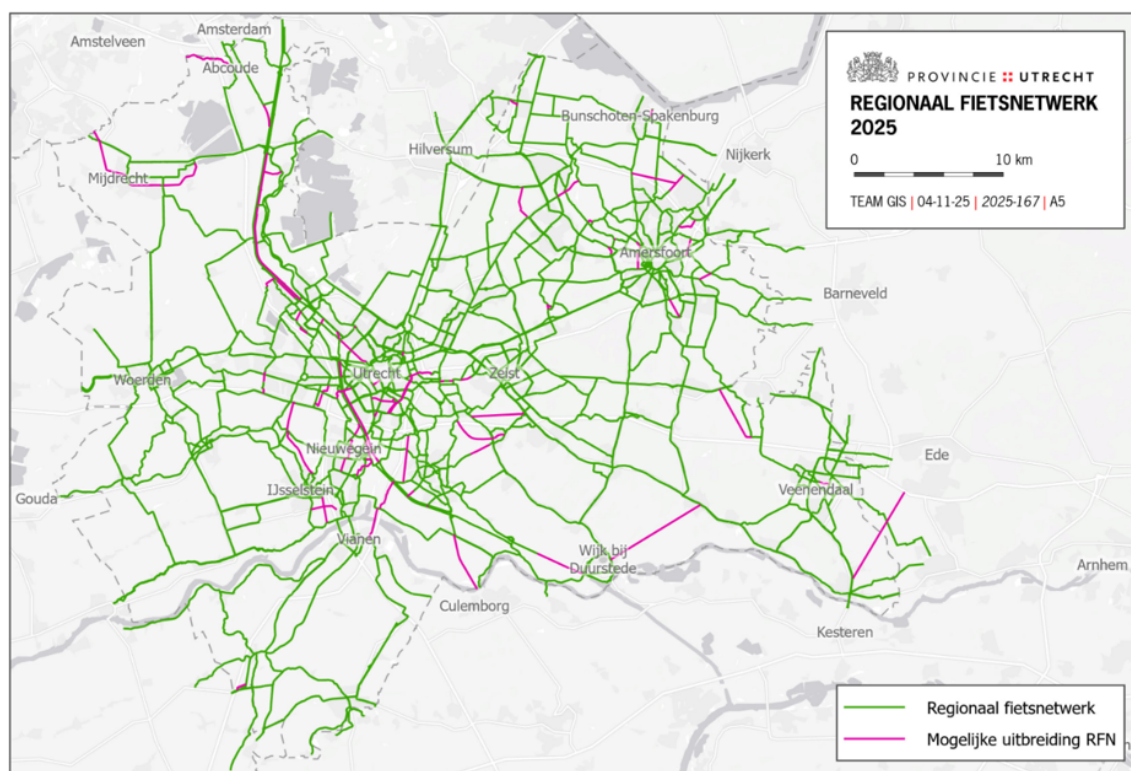
- b. voor steun zoals bedoeld in artikel 5.2, vijfde lid, kan steun worden verleend op grond van artikel 56 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) (Verordening (EU) nr. 651/2014;
 - c. voor steun zoals bedoeld in artikel 6.2 kan steun worden verleend op grond van artikel 56 van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) (Verordening (EU) nr. 651/2014;
 - d. voor zover geen andere staatssteunoplossing voorhanden is, wordt de subsidie alleen verstrekt met in achtname van de de-minimisverordening (Verordening (EU) nr. 2023/2831).
2. Geen subsidie wordt verstrekt als tegen een subsidieaanvrager een bevel tot terugvordering uitstaat als gevolg van een eerdere beschikking van de Europese Commissie waarin steun onrechtmatig en onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt is verklaard.
 3. Geen subsidie wordt verleend aan een onderneming in moeilijkheden, tenzij steunverlening expliciet is toegestaan op grond van het op de betreffende paragraaf van toepassing zijnde onderdeel van de AGVV, de LVV of het goedkeuringsbesluit van de Europese Commissie.

W.

De bijlage bij de regeling wordt vervangen door:

Bijlage

Bijlage als bedoeld in artikel 1.1, begripsbepaling van Regionaal fietsnetwerk, van de Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 provincie Utrecht:



X.

De toelichting bij de regeling wordt als volgt gewijzigd:

1. In de toelichting onder Artikel 1.3 Bij de aanvraag te overleggen gegevens wordt "Asv" vervangen door: AsvpU.
2. Aan de toelichting onder Artikel 1.7 Subsidiabele kosten wordt toegevoegd:

Toelichting op het derde lid: Hier staat dat het toepassen van circulair en duurzaam asfalt tot de subsidiabele kosten behoort.

De provincie Utrecht werkt aan de verduurzaming van provinciale infrastructuur. Dat doet zij aan de hand van een koersdocument "Samen op koers naar duurzame infra 2030". Hierin staan doelen

om infrastructuur circulair, klimaatneutraal en klimaatbestendig te realiseren, beheren en onderhouden.

Binnen de Subsidieregeling Bereikbaarheid wil de provincie andere opdrachtgevers ook de ruimte bieden om invulling te geven aan de verduurzaming van infrastructuur. Daarom stimuleert de provincie toepassing van materialen die bijdragen aan circulariteit, klimaatneutraliteit en klimaatbestendigheid. En vergoedt ook eventuele meerkosten van materiaaltoepassingen

Een aanzienlijk deel van de Subsidieregeling Bereikbaarheid wordt ingezet voor de realisatie van fietsinfrastructuur. Dit memo geeft daarom handvatten voor het realiseren van deze infrastructuur met duurzame materialen.

Hieronder staan de top 5 maatregelen die de provincie zelf treft. Ze moedigen aanvragers aan om ook deze maatregelen toe te passen:

1. Stoppen met gebruik van blanke bindmiddelen en terughoudend zijn met gebruik kleurstoffen: In het verleden werd rood asfalt voor fietspaden gemaakt met blanke bindmiddelen als vervanger voor bitumen. Het wordt al steeds minder toegepast omdat het gezondheidsrisico's met zich meebrengt en omdat asfalt met deze bindmiddelen nagenoeg niet herbruikbaar zijn. Daarnaast past de provincie alleen kleurstoffen toe als het echt nodig is. Ook asfalt met kleurstof is namelijk minder makkelijk te hergebruiken. Het devies luidt dus: Zwart als het kan, rood als het moet.
2. Hoge herbruikbaarheidspercentages: Voor parallelwegen en fietspaden maakt de provincie Utrecht gebruik van hoge percentages hergebruikt asfalt in nieuwe lagen. Deze percentages zijn afgestemd met marktpartijen en de gewenste levensduur blijft gehandhaafd. Onderstaande tabel toont per jaar welke percentages hergebruikt asfalt worden toegepast in de deklaag. Voor tussen- en onderlagen geldt standaard een percentage van 85% hergebruikt asfalt.

Jaar	2025	2026	2027	2028
Deklaag	50%	50%	60%	70%

3. Warm Mix Asfalt: De provincie Utrecht neemt in principe alleen Warm Mix Asfalt af. Dit asfalt is geproduceerd met een lagere temperatuur tussen 110°C en 140°C. Door de lagere temperatuur is minder gas nodig om het mengsel op temperatuur te stoken, waardoor de CO2 uitstoot lager is. Asfaltproducten en verwerkers kunnen dezelfde kwaliteit garanderen met deze mengsels.
4. Biobased bitumen: De provincie Utrecht is een deelnemer aan het programma CIRCUIROAD. Binnen dit programma – dat streeft naar fossielvrij asfalt – legt de provincie samen met opdrachtnemers proefvakken aan waar biobased bitumen worden toegepast. 10-10-2025 - Duurzaam asfalt met biobased bindmiddelen op de N210Nieuws
5. Deelname aan convenant SEB: Het aantal regionale deelnemers aan het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) wordt steeds groter (Steeds meer gemeenten zetten in op schoon en emissieloos bouwen | Schoon en Emissieloos Bouwen). 15 van 26 gemeenten zijn inmiddels deelnemer. Voor 2026 zijn voor deelnemers ruime subsidiemogelijkheden om de meerkosten voor inzet van materieel te laadinfra deels te bekostigen via de SPUK-SEB.

Financiële toelichting:

- het toepassen van hergebruikt asfalt (PR) en het uitfasen van blanke bindmiddelen is doorgaans kostenneutraal;
 - warm-mix-technieken brengen een beperkte meerprijs met zich mee (ongeveer € 5 per ton materiaal);
 - biobased bitumen kan tot tweemaal duurder zijn dan conventionele bitumen.
3. Na de toelichting onder Artikel 1.7 Subsidiabele kosten wordt ingevoegd:

Artikel 1.8 Vereenvoudigde aanvraag

De vereenvoudigde aanvraag is toegevoegd om de toegankelijkheid van de subsidieregeling te vergroten en de uitvoering van kleinere, laagdrempelige maatregelen te stimuleren. Met name voor maatregelen die bijdragen aan betere voorzieningen voor lopen, zoals veilige oversteekplaatsten, verbeterde stoepen of looproutes bij haltes, bleek de bestaande aanvraagprocedure relatief zwaar.

Provinciale Staten hebben in motie 24-58A ("Stap voor stap naar een volwaardig wandelbeleid") en motie 25-63 ("Snelle stappen voor wandelvriendelijke maatregelen") gevraagd om te verkennen

hoe deze drempel verlaagd kan worden. Met de vereenvoudigde aanvraag kunnen gemeenten en andere wegbeheerders nu eenvoudiger en sneller subsidie aanvragen voor kleinschalige Loop projecten tot € 40.000.

Hiermee wordt het aantrekkelijker om concrete verbeteringen voor voetgangers uit te voeren, zonder uitgebreide administratieve lasten. De provincie geeft met deze aanpassing invulling aan de wens van PS om lopen een volwaardige plaats te geven binnen het mobiliteitsbeleid en om uitvoering te versnellen van lokale maatregelen die bijdragen aan een veilige, toegankelijke en gezonde leefomgeving.

Aanvragen worden ingediend via de aanvraagformulieren van bijhorende thema's.

4. Aan de toelichting onder Toelichting bij Paragraaf 2 Fiets wordt toegevoegd:

Voor subsidieaanvragen voor het onderdeel "We werken aan een sterk regionaal fietsnetwerk: verbeteren regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders" wordt geadviseerd om, voorafgaand aan het indienen van een subsidieaanvraag, het concept-ontwerp (minimaal schetsontwerp of voorlopig ontwerp) in een vooroverleg te bespreken met de provincie. Vanuit de provincie kunnen dan nog opmerkingen of suggesties worden meegegeven om het ontwerp te verbeteren en geheel of zoveel mogelijk in overstemming te brengen met aanbevelingen en richtlijnen van het CROW. Voor dit vooroverleg kan contact worden opgenomen via fiets@provincie-utrecht.nl. De toets of voor de activiteiten subsidie kan worden verstrekt vindt plaats na het indienen van een formele subsidieaanvraag.

5. In de toelichting onder Artikel 2.2 Subsidiabele activiteiten en criteria wordt "De aanleg van fietsvoorzieningen die een ontbrekende schakel in het regionaal fietsnetwerk vormen" vervangen door: De aanleg van fietsvoorzieningen die een ontbrekende schakel in het regionaal fietsnetwerk opheffen.
6. In de toelichting onder Artikel 2.2 Subsidiabele activiteiten en criteria worden "Kaart Regionaal Fietsnetwerk provincie Utrecht november 2024:" en de daaropvolgende afbeelding verwijderd.
7. Aan de toelichting onder Artikel 2.2 Subsidiabele activiteiten en criteria wordt toegevoegd:

Wanneer er binnen een studie voor een doorfietsroute aanleiding is voor het realiseren of toevoegen van voetgangers- of loopvoorzieningen op of langs de doorfietsroute zijn die onderdeel van de doorfietsroutestudie en de daarover te maken (financiële) afspraken en overeenkomsten met de betrokken wegbeheerders.

Reeds bestaande en afgeronde doorfietsroutes worden beschouwd als onderdeel van het Regionaal Fietsnetwerk.

De beperking van de doelgroep voor basisschoolprojecten is opgenomen om te voorkomen dat uitvoeringsorganisaties zelfstandig subsidieaanvragen indienen voor activiteiten die feitelijk binnen één en dezelfde gemeente plaatsvinden die ook zelf een aanvraag heeft ingediend. Hiermee wordt de regierol van gemeenten als wegbeheerder versterkt en wordt overlap in financiering voorkomen.

8. De toelichting onder Artikel 2.6 Verplichtingen subsidieontvanger komt te luiden:

Derde lid: Dit betreft zowel digitale als fysieke publiciteitsuitingen (zoals bouwboarden tijdens de uitvoeringswerkzaamheden van infrastructurele projecten).

Vierde lid: Verder wordt bij de inzet van de gedragsmaatregel zichtbaar een link gelegd met het regionale merk voor fietsstimulering: FIETS-HART. Logo bestanden zijn op te vragen via fiets@provincie-utrecht.nl. Dit betekent gebruik van het nieuwe beeldmerk bij de communicatie over de gedragsmaatregel en indien mogelijk een verwijzing naar de website: www.fietshart.nl. Om vast te kunnen stellen of aan deze verplichting is voldaan vragen we om bewijslast in de vorm van beeldmateriaal (denk aan foto's of screenshots van online-kanalen).

9. Aan de toelichting onder Artikel 3.2 Subsidiabele activiteiten en criteria wordt toegevoegd:

Voorbeelden van activiteiten die betrekking hebben op Verkeersveiligheid en in aanmerking komen voor subsidie zijn:

1. Aanleg vrijliggend voetpad:
De aanleg van een vrijliggend voetpad, bijvoorbeeld naast een weg of fietspad. Dit pad (stoep/trottoir) geeft voetgangers een eigen plek in de straat, wat veiliger is dan het delen van een weg of fietspad met het overige verkeer;
2. Verwijderen onnodige obstakels op of nabij voetpaden;

3. Verbeteren oversteekbaarheid voor voetgangers: bijvoorbeeld middels een zebrapad met of zonder een plateau, een middeneiland of een versmalling van de rijbaan in combinatie met een bredere stoep (1 om 1 regeling).
10. De toelichting onder 1.b.iii (toegankelijkheidsmaatregelen): komt te luiden:

Voorbeeld 6: het gebruik van een halte is toegenomen en de gemeente wil deze opwaarderen met een perron op 18cm hoogte en een dubbele abri. Ook wil de gemeente de fietsenstalling bij de halte uitbreiden en het bestaande voetpad van en naar de halte verhard. De provincie Utrecht draagt 100% bij aan de perronverhoging en aan de verbetering van het voetpad, omdat de kwaliteit voor reizigers hiermee verbetert. De (plaatsing van) de abri is voor kosten van de gemeente. Bijdrage aan de kosten voor de uitbreiding van de fietsenstalling verloopt volgens artikel 4.2, eerste lid, sub b, onderdeel iv.

11. Na de toelichting onder 1.b.iii (toegankelijkheidsmaatregelen): wordt ingevoegd:

1.b.iv (fiets in de keten)

Voorbeeld 7: een gemeente constateert dat er op en bij een bushalte veel fietsen her en der worden neergezet. Er kan subsidie worden aangevraagd voor het plaatsen van (extra) fietsklemmen en eventueel een overkapping zodat de fietsen veilig en netjes kunnen worden gestald.

12. De toelichting onder 1.b.v (U-link en U-liner infrastructuur) komt te luiden:

Voorbeeld 8: sinds december 2025 is U-liner als concept geïntroduceerd in de provincie Utrecht. Een gemeente gaat een aantal bushaltes vanwege een herinrichting van een straat opnieuw inrichten. Deze bushaltes liggen aan een route van een buslijn die de provincie als U-liner heeft geoormerkt. Voor deze haltes kan de gemeentesubsidie aanvragen voor specifieke U-liner infrastructuur. Om welke infrastructuur het gaat en welke specifieke uiterlijke kenmerken van U-liner (of U-link) deze krijgt wordt nog uitgewerkt en vastgelegd in de BRT-aanpak.

13. In de toelichting onder 1.b.vi (hubs/knooppunten) wordt "het beter laten aansluiten van het knooppunt op de omgeving" vervangen door: het beter laten aansluiten van het knooppunt op de omgeving. Te denken valt bijvoorbeeld aan de aanleg van een voetpad.
14. In de toelichting wordt "Toelichting bij paragraaf 6 Slotbepalingen (...) ongeoorloofde staatsteun." vervangen door:

Toelichting bij paragraaf 8 Slotbepalingen

Artikel 8.1

De provincie Utrecht gaat bij een subsidieaanvraag na of mogelijk sprake is van ongeoorloofde staatsteun.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na dagtekening van het Provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Aldus vastgesteld in de vergadering van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 18 november 2025.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

*Voorzitter,
mr. J.H. Oosters*

*Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol - van Leeuwen*

Toelichting

Met dit wijzigingsbesluit wordt de Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 op een aantal punten aangepast en aangevuld. De provincie wil hiermee uitvoering geven aan de wensen van Provinciale Staten en tegelijkertijd de regeling duidelijker en gebruiksvriendelijker maken voor aanvragers. De belangrijkste aanleidingen voor deze wijziging zijn: het beter verankeren van lopen binnen het mobiliteitsbeleid, het verduidelijken van de mogelijkheden voor duurzaam en circulair asfalt, en het toevoegen van een nieuwe paragraaf over deelmobiliteitshubs. Daarnaast zijn enkele technische en redactionele verbeteringen doorgevoerd.

Lopen beter zichtbaar en eenvoudiger te ondersteunen

Provinciale Staten hebben in de moties 24-58A “Stap voor stap naar een volwaardig wandelbeleid” en 25-63 “Snelle stappen voor wandelvriendelijke maatregelen” gevraagd om lopen beter te verankeren in het provinciale mobiliteitsbeleid. Gemeenten gaven aan dat de bestaande aanvraagprocedure voor kleine loopmaatregelen vaak te zwaar was.

Daarom is een nieuwe mogelijkheid toegevoegd: de vereenvoudigde aanvraag voor loopmaatregelen. Gemeenten en andere wegbeheerders kunnen hiermee op een laagdrempelige manier subsidie aanvragen voor kleinere projecten, zoals het verbeteren van stoepen, oversteken of looproutes bij haltes. Deze maatregelen dragen bij aan een veilige, toegankelijke en gezonde leefomgeving.

Met de vereenvoudigde aanvraag kunnen nu ook kleinschalige loopprojecten tot € 40.000 worden uitgevoerd zonder dat een uitgebreide aanvraagprocedure nodig is. De provincie maakt het zo makkelijker om concreet aan de slag te gaan met het verbeteren van de loopvoorzieningen.

Daarnaast is in verschillende artikelen verduidelijkt dat lopen onderdeel is van de bredere mobiliteitsopgave. Zo is “lopen” als begrip toegevoegd aan de regeling en zijn de artikelen over fietsen, verkeersveiligheid en openbaar vervoer uitgebreid, zodat ook verbeteringen voor voetgangers daaronder kunnen vallen.

Duurzaam en circulair asfalt

De provincie Utrecht werkt aan de verduurzaming van infrastructuur en wil dit ook stimuleren bij projecten van andere wegbeheerders. In veel projecten binnen deze regeling wordt asfalt toegepast, bijvoorbeeld bij fietsinfrastructuur.

De regeling is aangevuld met een bepaling die aanvragers vraagt aan te geven of zij gebruikmaken van duurzame of circulaire asfalmengsels en welk percentage hergebruikt materiaal (PR%) wordt toegepast. Daarnaast is verduidelijkt dat eventuele meerkosten voor duurzame of circulaire mengsels subsidiabel zijn, zolang ze bijdragen aan verduurzaming en marktconform zijn.

Op die manier sluit de regeling beter aan bij het provinciale Koersdocument Duurzame Infra 2030, waarin is vastgelegd dat de provincie streeft naar circulaire, klimaatneutrale en toekomstbestendige infrastructuur.

Nieuwe paragraaf over deelmobiliteitshubs

De provincie ziet dat gemeenten steeds vaker kleine, herkenbare locaties willen realiseren waar deelauto's, deelfietsen of deelscooters samenkomen: de zogenoemde deelmobiliteitshubs. Zulke hubs helpen inwoners om makkelijker over te stappen van bijvoorbeeld fiets of lopen naar deelvervoer of openbaar vervoer.

De nieuwe paragraaf 6 in de regeling maakt het mogelijk om subsidie aan te vragen voor de aanleg of verbetering van deze hubs. De provincie stelt hierbij basisvoorwaarden: de hub moet openbaar toegankelijk zijn, voldoen aan de landelijke ‘Mijksenaar’-identiteit, beschikken over verharding, belijning en waar nodig laadinfrastructuur.

Het subsidieplafond is vastgesteld op € 193.000 tot en met 2027. De provincie draagt maximaal 50 procent bij, met een maximum van € 75.000 per aanvraag.

Overige aanpassingen

Ook is de bepaling over staatssteun verduidelijkt. Er is beter vastgelegd onder welke Europese regels de provincie subsidie kan verlenen als sprake is van ondernemingen die economisch voordeel ontvangen. Zo blijft gewaarborgd dat alle subsidies in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving.

Samenvatting

Met dit wijzigingsbesluit:

- wordt lopen structureel onderdeel van het provinciale mobiliteitsbeleid;
- wordt verduurzaming van infrastructuur concreet gestimuleerd via circulair en duurzaam asfalt;
- wordt de realisatie van deelmobiliteitshubs ondersteund;

Deze wijzigingen zorgen ervoor dat de subsidieregeling beter uitvoerbaar is, beter aansluit op de beleidsdoelen van Provinciale Staten en een extra impuls geeft aan een duurzaam, veilig en toegankelijk mobiliteitssysteem in de provincie Utrecht.