

BVR Goudappel FAKTON

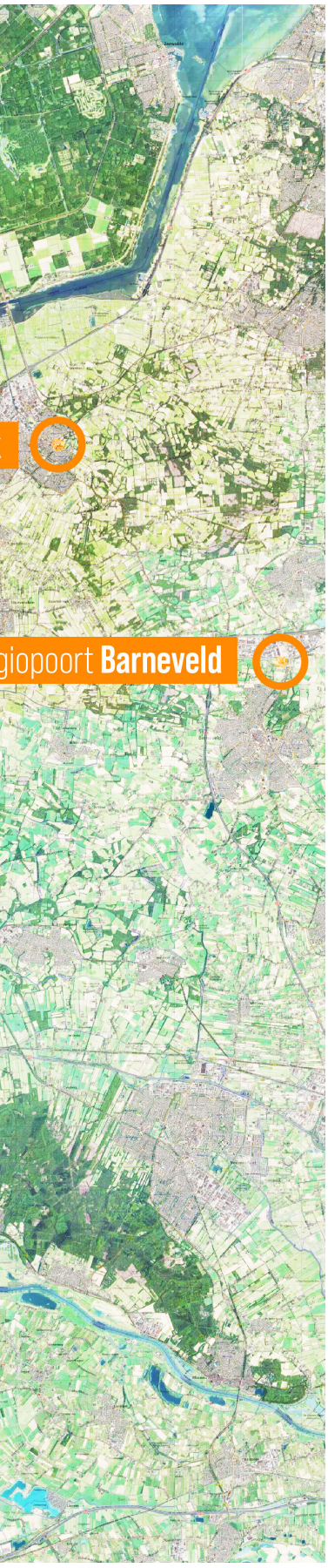
Technische rapportage

ten behoeve van Ontwikkelstrategie en BO-MIRT

REGIOPOORTEN

19 september 2023


Regiopoort Nijkerk
Regiopoort Breukelen
Regiopoort Bilthoven
Regiopoort Zeist Noord
Regiopoort Woerden
Regiopoort Bunnik
Regiopoort Driebergen-Zeist
Regiopoort Houten
Regiopoort Vianen



TECHNISCHE RAPPORTAGE

INHOUDSOPGAVE

A Regiopoorten in cijfers **4**
Grondeigendom 4
Vervoerswaarde 4
Plaatswaarde 7
Modal split 10
Inwoners en arbeidsplaatsen binnen invloedsgebied 12

Verdieping: Regionaal OV-netwerk **14**
Kwaliteit van het openbaar vervoer 14
Capaciteit van het openbaar vervoer 17

Verdieping: Autonetwerk in de regio Utrecht **20**
Regionale bereikbaarheid met de auto en de rol van Regiopoorten 20
Lokale auto-ontsluiting van de Regiopoorten en aansluiting op het regionale autonetwerk 21

Verdieping: P+R-potentie **22**
Succesfactoren van een P+R 22
Potentieel effect 23
Conclusie 24

Verdieping: Mobiliteitstransitie **26**
Bijdrage aan verminderen autogebruik (mobiliteitstransitie) 26

B Subsidies en regelingen **30**

A REGIOPOORTEN IN CIJFERS

Hierna zijn de Regiopoorten in cijfers uiteengezet. Deze cijfers zijn gebaseerd op de meest recente inzichten over de huidige situatie (2023).

GRONDEIGENDOM

Voor elke Regiopoort is het grondeigendom (medio 2023) in beeld gebracht. In deel 3 'verdiepend ontwerpend onderzoek' zijn per Regiopoort de kaarten met het eigendom per perceel opgenomen. In onderstaande tabel is aangegeven in welke mate een gemeente grondeigendom heeft op en rond de betreffende Regiopoort (zijnde de beoogde ontwikkellocatie). Dit geeft de mate aan waarin een gemeente invloed kan uit te oefenen op de ontwikkeling tot Regiopoort.

Regiopoort	Gemeentelijk grondeigendom
Barneveld-Noord	< 25%
Bilthoven	25% - 50%
Breukelen	< 10%
Bunnik	< 10%
Driebergen Zeist	10% - 25%
Houten	50% - 75%
Nijkerk	50% - 75%
Vianen	25% - 50%
Woerden	25% - 50%
Zeist-Noord	< 10%

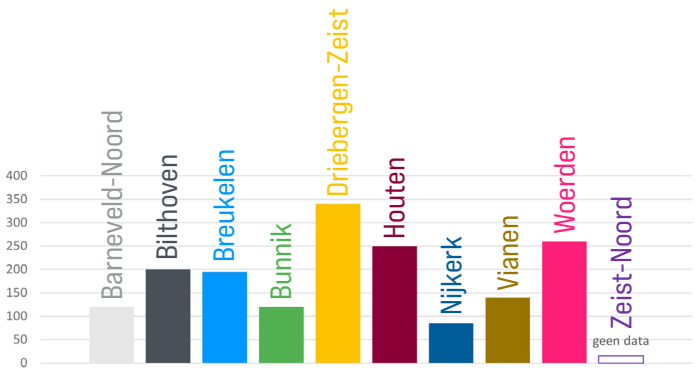
In Houten en Nijkerk heeft de gemeente een relatief grote grondpositie, in Bilthoven, Breukelen en Zeist-Noord een relatief kleine. In Breukelen en Zeist-Noord is daarentegen nog wel relatief veel grond in publiek eigendom, in Bilthoven is ruim 40% in hand van bedrijven.

VERVOERSWAARDE

De vervoerswaarde van een Regiopoort is een indicator voor de mate waarin de alternatieven voor autogebruik op orde zijn, oftewel voor de mate waarin een mobiliteitstransitie realistisch is. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de knoopwaarde, de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per fiets en de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen met het openbaar vervoer.

Knoopwaarde

De knoopwaarde van een trein- of busstation in de nabijheid van de ontwikkellocatie van een Regiopoort geeft inzicht in de verbindingswaarde (het aantal OV-verbindingen) en de ontsluitingswaarde (hoe ver kan je komen met de beschikbare OV-verbindingen). Dat houdt in dat gekeken is naar de frequentie van bus-, tram- en treinlijnen, de richtingen van deze lijnen en de kwaliteit van de verbinding. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld dat een intercity een hogere knoopwaarde genereert dan een bus of sprinter. Deze factoren leiden gewogen tot elkaar tot een knoopwaarde die in onderstaande figuur is gepresenteerd. De Knoopwaarde is gebaseerd op onder andere gegevens van de Vereniging Deltametropool.



Knoopwaarde OV

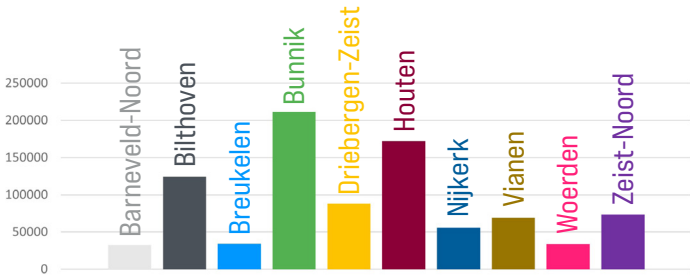
In de huidige situatie (november 2022) blijkt de OV-bediening van de Regiopoorten Barneveld Noord, Bunnik en Nijkerk achter te blijven bij de rest. De lagere knoopwaarde van de genoemde Regiopoorten is te verklaren door het ontbreken van intercity's, lage sprinterfrequenties en een beperkte ontsluitingswaarde. Voor regiopoort Zeist-Noord is het niet mogelijk een knoopwaarde te genereren, vanwege de beperkte OV-beschikbaarheid.

Vianen, Breukelen en Bilthoven maken onderdeel uit van de midden categorie. Hier is goed openbaar vervoer beschikbaar, maar mist vaak een goede overstap naar een andere modaliteit of is de vervoerwijze van een lager niveau (sprinters/bussen in plaats van intercity's). Zo heeft Vianen weliswaar veel verschillende OV-verbindingen, maar kom je relatief minder ver vanwege de vervoerswijze (bus).

Regiopoorten Woerden, Houten en Driebergen-Zeist kennen een hoge knoopwaarde. Hier rijden intercity's of hoogfrequente sprinters en is de overstap op andere modaliteiten van hoge kwaliteit.

Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen met de fiets

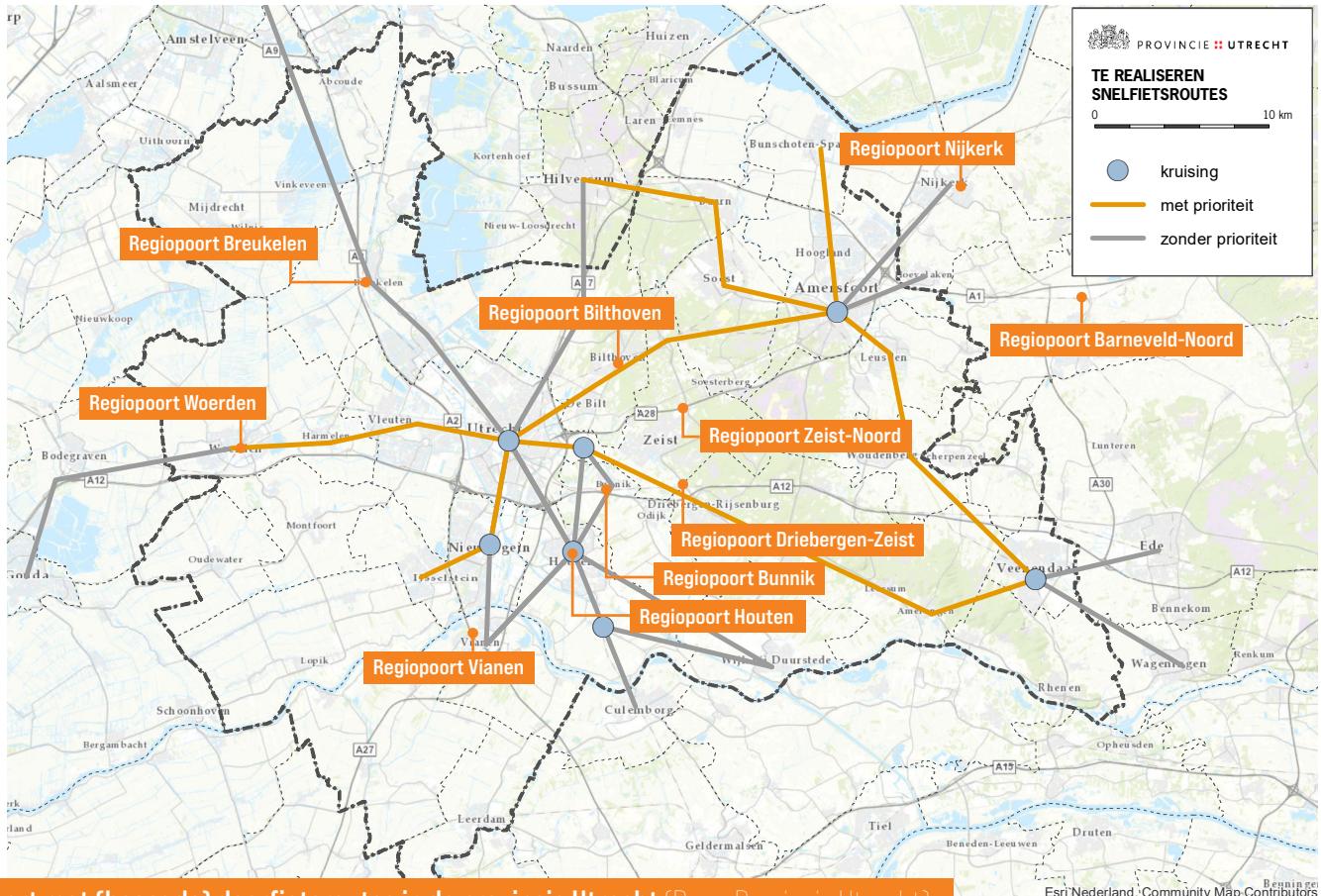
De vervoerswaarde wordt mede gedefinieerd door de bereikbaarheid van de Regiopoort per (elektrische) fiets. In onderstaande figuur is opgenomen hoeveel arbeidsplaatsen iemand per (elektrische) fiets kan bereiken in maximaal 30 minuten fietsen vanaf het station nabij de ontwikkellocatie van de Regiopoort. Zeist-Noord en Vianen hebben geen treinstation en zijn daarom niet onderzocht. Daarom is voor deze locaties gekozen om de bereikbaarheid te bepalen aan de hand van het Mobiliteitsspectrum (intern model binnen Goudappel). Deze laatste methode is minder nauwkeurig, omdat het niet op knooppuntniveau bepaald wordt, maar op basis van postcodegebied.



Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen met de fiets (30 min)

In de huidige situatie zijn met name vanaf Bilthoven, Bunnik en Houten veel arbeidsplaatsen binnen 30 minuten fietsen te bereiken. Dit is gunstig voor nieuwe bewoners, die hierdoor minder afhankelijk zijn van de auto en het openbaar vervoer. Voor de resterende Regiopoorten is de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per fiets minder goed. Inwoners rondom deze Regiopoorten zijn meer afhankelijk van goed openbaar vervoer of van eigen autobezit. De verminderde bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per fiets heeft sterk te maken met de ligging ten opzichte van de grote steden. Regiopoorten als Bunnik, Bilthoven en Houten liggen dicht bij Utrecht en hebben een goede fietsverbinding met de stad. Regiopoorten als Breukelen, Barneveld-Noord en Woerden zijn meer aangewezen op de arbeidsplaatsen binnen de eigen omgeving en hebben daarmee een beperkter potentieel. Met de mogelijke realisatie van de Dom-Damroute, een doorfietsroute tussen Utrecht en Amsterdam langs het Amsterdam-Rijnkanaal via Breukelen, wordt het potentieel voor Breukelen verbeterd.

De provincie Utrecht heeft de ambitie om binnen de provincie een netwerk van doorfietsroutes te realiseren. Een deel van de routes is al gerealiseerd en de komende

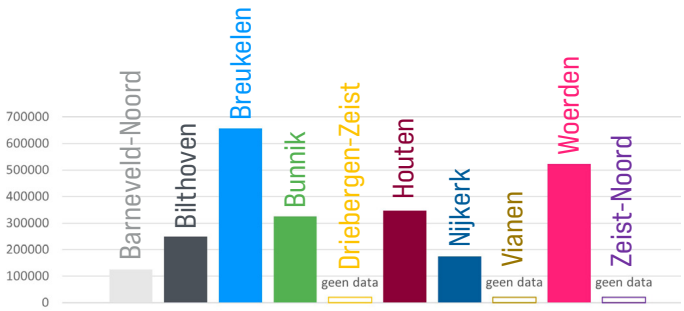


Kaart met (beoogde) doorfietsroutes in de provincie Utrecht (Bron: Provincie Utrecht)

jaren wordt dit netwerk uitgebreid. In de kaart op de vorige pagina is te zie n dat alle Regiopoorten via dit netwerk worden verbonden, onderling en met Utrecht. Het netwerk van doorfietsroutes draagt bij aan de regionale mobiliteitstransitie omdat de doorfietsroutes reizen per fiets aantrekkelijker maken. Alleen Barneveld-Noord is niet aangesloten op het netwerk door middel van een doorfietsroute. Wel is Barneveld verbonden met Amersfoort door middel van reguliere fietspaden.

Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen met het OV

De vervoerswaarde wordt ook gedefinieerd door de bereikbaarheid van de Regiopoort met het openbaar vervoer. In onderstaande figuur (o.b.v. isochronenkaarten met treinstations als vertreklocatie) is opgenomen hoeveel arbeidsplaatsen iemand kan bereiken in maximaal 30 minuten reizen met het openbaar vervoer vanaf het treinstation in de nabijheid van de ontwikkellocatie van de Regiopoort.



Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen met het OV (30 min)

Voor Zeist-Noord, Vianen en Driebergen-Zeist ontbreekt betrouwbare data. Zeist-Noord en Vianen hebben beide geen treinstation, waardoor geen vergelijkbare data beschikbaar is. Voor Driebergen-Zeist geldt dat het station ten tijde van de data-analyse vernieuwd is, waardoor tijdelijk geen informatie beschikbaar was.

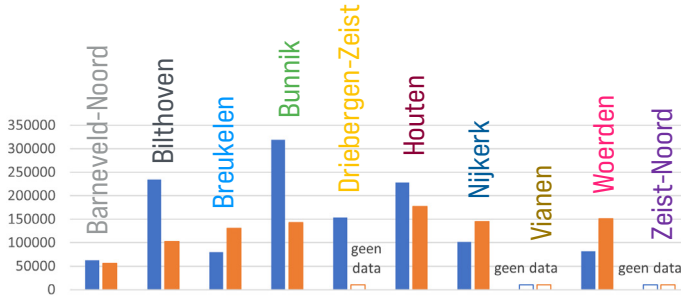
In de huidige situatie zijn met name vanaf de stations Barneveld-Noord en Nijkerk relatief minder arbeidsplaatsen binnen 30 OV-minuten te bereiken. Vanaf deze Regiopoorten is ook het aantal arbeidsplaatsen dat met de fiets te bereiken is, relatief laag, wat betekent dat vanaf deze Regiopoorten relatief weinig arbeidsplaatsen te bereiken zijn met een andere vervoerswijze dan de auto.

De Regiopoorten Breukelen en Woerden schieten er juist bovenuit. Dit komt door de ligging tussen grote steden, waardoor veel arbeidsplaatsen in relatief korte tijd met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Dat vanaf deze Regiopoorten relatief minder arbeidsplaatsen met de fiets bereikbaar zijn, wordt dus gecompenseerd door een goede OV-bereikbaarheid.

Bereikbaarheid van inwoners met de fiets en het openbaar vervoer

Aangezien op de Regiopoorten een mix aan voorzieningen worden gerealiseerd, is het voor de werkfuncties interessant om te weten hoeveel arbeidspotentieel binnen 30 minuten fiets- en OV-afstand van het OV-knooppunt woont. Dit is in onderstaande grafiek opgenomen en gebaseerd op modelgegevens beschikbaar binnen Goudappel.

Hoeveel inwoners de werkfuncties op een Regiopoort kunnen bereiken met een andere vervoerswijze dan de auto, verschilt sterk. Met name op de Regiopoorten Bunnik en Houten zijn bovengemiddeld veel inwoners voor wie de fiets en het OV een geschikte vervoerswijze kan zijn om naar de werklocaties op de Regiopoort te gaan. Barneveld-Noord is de enige Regiopoort waar het aantal inwoners voor wie de fiets en het OV een geschikte vervoerswijze kan zijn, beide relatief laag zijn. In Bilthoven is het aantal inwoners voor wie de fiets een geschikte vervoerswijze kan zijn, bovengemiddeld hoog, dit betreft dus met name inwoners uit de omgeving. In Breukelen, Nijkerk en Woerden is het aantal inwoners voor wie het OV een geschikte vervoerswijze kan zijn, relatief hoog. Hier gaat het ook om inwoners van buiten deze plaatsen. In Woerden gaat het bijvoorbeeld ook om inwoners uit Gouda, Bodegraven en Utrecht voor wie arbeidsplaatsen op de Regiopoort binnen 30 minuten met het OV te bereiken zijn.



Bereikbaarheid van inwoners vanaf het OV-knooppunt

Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat met name Houten en Woerden een goede vervoerswaarde hebben, oftewel de alternatieven voor autogebruik zijn op orde, al is het aandeel arbeidsplaatsen dat vanaf Woerden binnen 30 minuten fietsen te bereiken is, relatief laag. Driebergen-Zeist kent weliswaar een hoge knoopwaarde, het aandeel arbeidsplaatsen dat vervolgens bereikt kan worden per fiets of OV is laag. Dit maakt de ontwikkelpotentie van deze Regiopoort hoog. Vanaf Bunnik zijn juist veel arbeidsplaatsen per fiets en OV te bereiken, maar ligt de ontwikkelpotentie juist in het verhogen van de knoopwaarde: met een hogere treinfrequentie wordt het OV een kwalitatief volwaardiger alternatief voor de auto.

De knoopwaarde van Barneveld-Noord en Nijkerk blijft ook achter, maar hier zijn ook minder arbeidsplaatsen te bereiken. Voor de meeste andere Regiopoorten laat de vervoerswaarde een wisselend beeld zien: de knoopwaarde is gemiddeld en er zijn ofwel relatief veel arbeidsplaatsen per fiets ofwel per openbaar vervoer te bereiken. Dat geldt in extremo voor Breukelen, waar veel arbeidsplaatsen binnen 30 minuten met het OV en nauwelijks per fiets te bereiken zijn.

PLAATSWAARDE

De plaatswaarde van een Regiopoort is een indicator voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer knooppunt. Een lage plaatswaarde kan een drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer betekenen, oftewel een rem op de mobiliteitstransitie. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de omgevings-kwaliteit van het station, de reizigerswaardering en het gebruik van de fietsenstallingen.

Omgevingskwaliteit

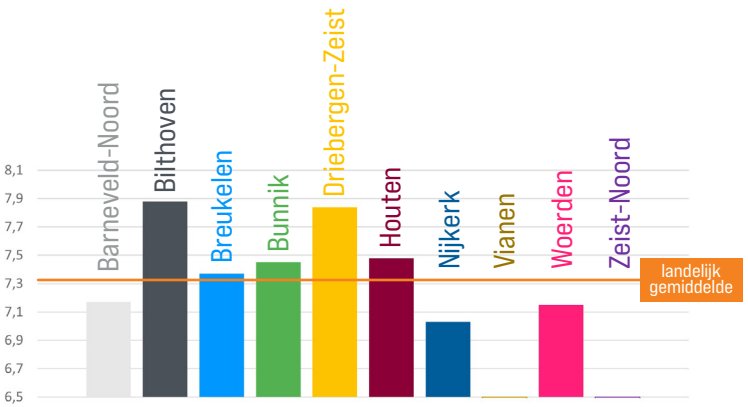
De provincie heeft een onderzoek (Inventarisatie Kwaliteit Knooppunten Provincie Utrecht, mei 2019) laten uitvoeren naar de kwaliteit van OV-knooppunten in de provincie. Onderdeel van deze inventarisatie is een beoordeling van ieder OV-knooppunt op de omgevingskwaliteit. Voorbeelden van deze kenmerken zijn overzichtelijkheid van het OV-knooppunt (zichtlijnen, looproutes), basisprincipes (schoon, heel en veilig), samenhang met de omgeving, de aanwezigheid van werkzaamheden en leegstand. Deze kenmerken worden gespiegeld aan een streefwaarde die voor ieder type OV-knooppunt is geformuleerd. Op basis hiervan kunnen uitspraken gedaan worden over de omgevingskwaliteit van de knooppunten. De omgevingskwaliteit is alleen beoordeeld voor OV-knooppunten in de provincie Utrecht. Barneveld-Noord en Nijkerk maken daarom geen onderdeel uit van deze analyse. Daarnaast is station Driebergen-Zeist na het onderzoek vernieuwd waardoor de uitkomsten niet meer representatief zijn voor de huidige situatie.

Uit de resultaten blijkt dat de treinstations Bilthoven en Woerden bovengemiddeld hoog scoren. Deze stations zijn recent vernieuwd of functioneren relatief goed. OV-knooppunten die extra aandacht nodig hebben zijn station Bunnik en busstation Vianen. Deze OV-knooppunten hebben geen levendige uitstraling en logische/overzichtelijke looproutes. Daarnaast worden deze OV-knooppunten ook niet als schoon gewaardeerd en ontbreken veel voorzieningen.

Reizigerswaardering

De NS doet met de jaarlijkse Stationsbelevingsmonitor onderzoek naar de waardering van treinstations door reizigers. De landelijk gemiddelde score was in 2022 een 7,32 .

Uit het meest recente onderzoek, gehouden in 2022, blijkt dat Bilthoven en Driebergen-Zeist beide bovengemiddeld goed scoren in het onderzoek. Treinreiziger lijken de vernieuwde stations te waarderen. Breukelen, Bunnik en Houten scoren ongeveer gelijk aan het landelijk gemiddelde. Er zijn drie treinstations die duidelijk lager dan het landelijk gemiddelde scoren, dit zijn Barneveld Noord, Nijkerk en Woerden. Dat Woerden laag gewaardeerd wordt is opmerkelijk, gezien de goede omgevingskwaliteit van het station.



Reizigerswaardering treinstations (NS 2022)

Gebruik fietsenstallingen

In de tabel op de volgende pagina is het gebruik van de fietsenstallingen van het OV-knooppunt nabij de ontwikkellocatie van de Regiopoorten weergegeven. Deze gegevens zijn afkomstig uit tellingen van ProRail in het najaar van 2022. Wanneer een reiziger zijn of haar fiets met moeite kwijt kan, kan dat een drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer betekenen. De fietsenstalling bij het busstation van Vianen is niet in kaart gebracht door ProRail, maar wel beoordeeld tijdens een van onze werkbezoeken aan de Regiopoort. Bij Zeist-Noord is geen sprake van een OV-knooppunt met fietsenstallingen. Daarom is deze Regiopoort buiten beschouwing gelaten.

Op de meeste OV-knooppunten nabij de Regiopoorten zijn voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar. Alleen bij het busstation van Vianen is een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Dat betekent niet dat er op de overige Regiopoorten geen tekort aan fietsparkeerplaatsen ervaren wordt. Doordat een OV-knooppunt vaak meerdere stallingen heeft, kan het voorkomen dat de ene stalling een tekort aan fietsparkeerplaatsen kent terwijl een andere stalling een overschot heeft. Er is dan eerder sprake van een verdelingsvraagstuk dan een capaciteitsvraagstuk.

Daarnaast neemt met de toename van onder meer elektrische fietsen de behoefte aan het bewaakt kunnen stallen van de fiets toe. Op slechts 4 Regiopoortstations is op dit moment een bewaakte stalling aanwezig. Op 3 Regiopoortstations zijn weliswaar fietskluizen aanwezig, dit is vanwege onder meer de huurprijs, niet voor iedereen een aantrekkelijk alternatief. Dat de fietskluizen niet volledig bezet zijn, betekent dus niet dat op dit OV-knooppunt geen behoefte is aan een bewaakte stalling.

Conclusie

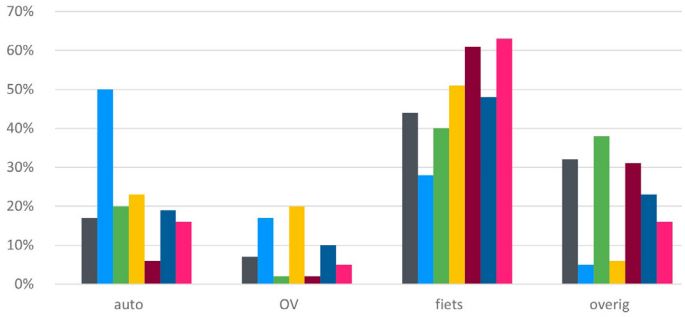
Uit het voorgaande blijkt dat met name Bilthoven, Driebergen-Zeist en Woerden een goede plaatswaarde hebben, oftewel een aantrekkelijk openbaar vervoer knooppunt zijn. In Woerden wordt dit door reizigers alleen niet zo ervaren. Bilthoven en Houten scoren objectief en subjectief gemiddeld. Bunnik scoort objectief gezien minder goed, de reizigerswaardering is echter gemiddeld. De waardering voor Barneveld-Noord en Nijkerk is lager dan gemiddeld in Nederland, hiervan is echter geen objectieve beoordeling beschikbaar. Voor Vianen is juist geen reizigerswaardering beschikbaar, de objectieve beoordeling geeft echter aan dat het busstation extra aandacht nodig heeft.

Bezetting per type stalling (bron Prorail, najaar 2022)				
Regiopoort	**Gebouwd** (meestal bewaakt)	**Maaiveld** (onbewaakt)	**Fietskluizen**	**Conclusie**
Barneveld-Noord	n.v.t.	<75%	<75%	Voldoende fietsparkeerplaatsen.
Bilthoven	80-85%	<75%	n.v.t.	Voldoende fietsparkeerplaatsen.
Breukelen	n.v.t.	75%	75%	Voldoende fietsparkeerplaatsen. Verdeling niet optimaal, locatie noordzijde kent tekort.
Bunnik	n.v.t.	<75%	<75%	Voldoende fietsparkeerplaatsen. Verdeling niet optimaal (1 locatie voor 100% gevuld).
Driebergen Zeist	<75%	n.v.t.	n.v.t.	Voldoende fietsparkeerplaatsen.
Houten	<75%	>100%	n.v.t.	Voldoende fietsparkeerplaatsen in totaal. Verdelingsvraagstuk. Gebouwde stalling kent restcapaciteit, maar stallingen op maaiveld zijn volledig bezet.
Nijkerk	n.v.t.	<75%	<75%	Voldoende fietsparkeerplaatsen.
Vianen (eigen beoordeling)	n.v.t.	>100%	Onbekend	Tekort aan fietsparkeerplaatsen (wordt aangepakt).
Woerden	<75%	<75%	n.v.t.	Voldoende fietsparkeerplaatsen. Verdeling niet optimaal (1 locatie >100% gevuld).
Zeist-Noord	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

MODAL SPLIT

Modal split voor- en natransport station

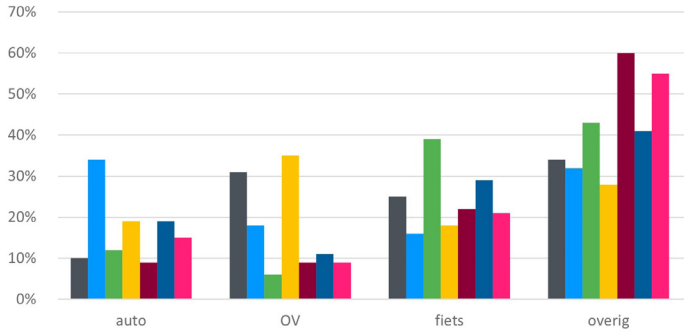
De modal split van een Regiopoort is een indicator voor de mate waarin de mobiliteitstransitie al heeft plaatsgevonden. In onderstaande figuren zijn de modal split van het voor- en natransport vanaf het regiopoortstation opgenomen. Deze gegevens komen uit het NS Reizigersgedrag 2022. Aangezien Zeist-Noord en Vianen geen treinstations hebben, zijn voor deze Regiopoorten geen data beschikbaar. Aangezien het treinstation Barneveld-Noord wordt bediend door een andere vervoerder dan NS, is hiervan ook geen data beschikbaar.



Modal split NS stations (Voortransport)

Uit bovenstaande figuur is af te leiden dat bij de meeste Regiopoortstations de fiets in de huidige situatie al de belangrijkste modaliteit is bij het voortransport richting het station. Gemiddeld is het fietsgebruik 40 tot 45%, een aantal Regiopoortstations zit daar al boven (Driebergen-Zeist, Houten, Nijkerk en Woerden).

In de huidige situatie kent station Breukelen een hoog aandeel autogebruik in het voortransport. Dit kan ermee te maken hebben dat relatief veel P+R-gebruikers van dit station gebruik maken. Houten kent juist een heel laag aandeel autogebruik. Het OV-gebruik in het voortransport is bij station Breukelen, Driebergen-Zeist en Nijkerk relatief hoog. Dit kan erop duiden dat deze stations een regionale functie vervullen voor de omliggende kernen zonder station.



Modal split NS stations (Natransport)

Uit bovenstaande figuur is af te leiden dat bij de meeste Regiopoortstations de modaliteit lopen (als onderdeel van overig naast bijvoorbeeld scooter) in de huidige situatie al de belangrijkste modaliteit is bij de verplaatsingen vanaf het station. Gemiddeld loopt 1/3e van de reizigers naar zijn bestemming, de meeste Regiopoortstations zitten daar al boven, afhankelijk van de mate waarin andere vervoerswijzen worden gebruikt.

In de huidige situatie is ook het autogebruik in het natransport bij station Breukelen hoog. Dit zou verklaard kunnen worden door het hoge aandeel P+R-gebruikers die op de terugweg het laatste stukje van station naar huis per auto afleggen. Bij station Bilthoven en Driebergen-Zeist gebruiken relatief veel reizigers het OV als natransport. Gezien de goede busverbindingen van deze treinstations naar USP is het aannemelijk dat een groot deel van de treinreizigers met de bus naar USP reist vanaf deze stations.

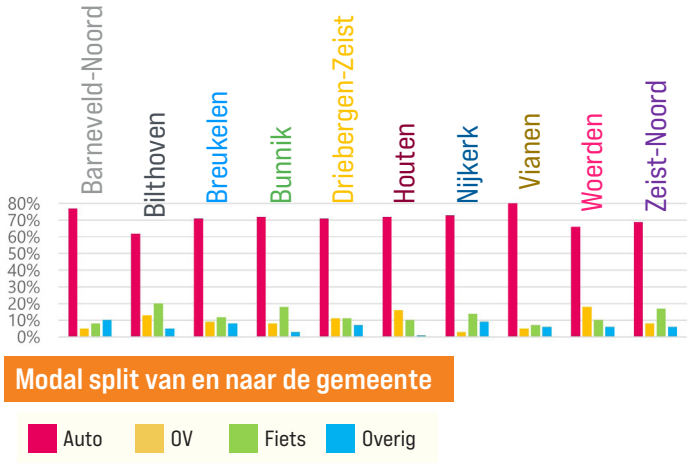
Legenda grafieken

- Barneveld-Noord
- Bilthoven
- Breukelen
- Bunnik
- Driebergen-Zeist
- Houten
- Nijkerk
- Vianen
- Woerden
- Zeist-Noord

Modal split op gemeenteniveau

Om een indicatie te geven van het mobiliteitsgedrag in de gehele Regiopoortgemeente is ook de modal split op gemeenteniveau weergegeven. Deze informatie is afkomstig uit ODiN-gegevens. Het ODiN is een continu onderzoek, uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek, naar het verplaatsingsgedrag van Nederlanders dat dagelijks plaatsvindt.

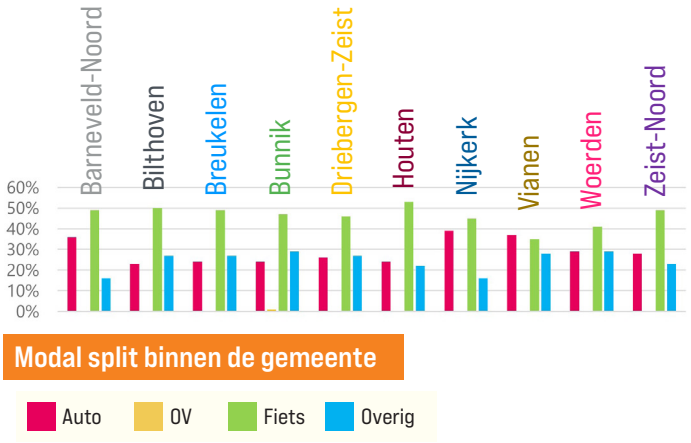
In onderstaande figuur is de modal split op het niveau van verplaatsingen van/naar de gemeente weergegeven.[1] Nuance daarbij is dat dit beeld anders kan zijn dan de modal split van verplaatsingen van/naar de kern. Zo is Vianen onderdeel van de gemeente Vijfheerenlanden, een uitgestrekte gemeente waardoor het autogebruik van/naar de gemeente hoger kan zijn dan van/naar de kern Vianen.



Modal split van en naar de gemeente

Voor alle Regiopoortgemeenten geldt dat de auto dominant is als vervoersmiddel in verplaatsingen van/naar de gemeente. De gemeenten Barneveld en Vijfherenlanden (Vianen) kennen daarbij in de huidige situatie een duidelijk hoger autogebruik dan de andere Regiopoortgemeenten. In De Bilt (Bilthoven) en Woerden is het autogebruik al relatief laag. In De Bilt (Bilthoven), Bunnik, Nijkerk en Zeist wordt verhoudingsgewijs veel gefietst. Het OV-gebruik is met name in Houten en Woerden hoog. De gemeenten Nijkerk, Barneveld en Vijfherenlanden (Vianen) kennen juist een zeer laag OV-gebruik. De overige bewegingen (met name lopen) nemen in de gemeenten Barneveld, Stichtse Vecht (Breukelen) en Nijkerk een meer dan gemiddeld aandeel in.

Eenzelfde figuur kan worden gemaakt van de modal split op het niveau van verplaatsingen binnen de gemeente.



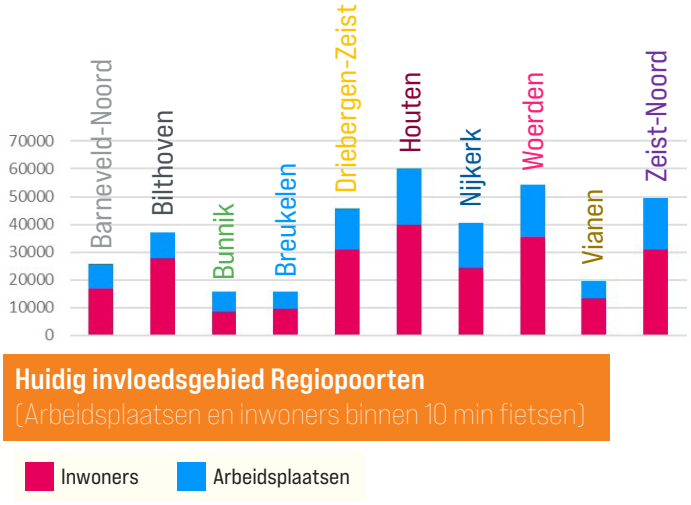
Modal split binnen de gemeente

Hieruit blijkt dat het aandeel fiets in alle Regiopoortgemeenten het hoogst is, Houten heeft het hoogste aandeel verplaatsingen die per fiets afgelegd worden. In de gemeenten Barneveld, Nijkerk en Vijfheerenlanden (Vianen) neemt de auto een relatief hoog aandeel in de verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen in.

[1] Aan Regiopoort Driebergen-Zeist is de modal split van de gemeente Utrechtse Heuvelrug gekoppeld, aan de Regiopoort Zeist-Noord de modal split van de gemeente Zeist.

INWONERS EN ARBEIDSPLAATSEN BINNEN INVLOEDSGEBIED

Met de ontwikkeling van de Regiopoorten liggen er niet alleen kansen om nieuwe bewoners meer mogelijkheden te bieden hoe ze reizen, er ligt ook een kans om bestaande bewoners en bezoekers te verleiden om andere mobiliteitskeuzes te maken. Onderstaande figuur laat zien dat er in de huidige situatie bijna 350.000 mensen wonen en werken binnen tien minuten fietsen van een Regiopoort. Ongeveer een kwart daarvan bevindt zich binnen tien minuten lopen.



Huidig invloedsgebied Regiopoorten
(Arbeidsplaatsen en inwoners binnen 10 min fietsen)

Hoeveel van deze mensen nu al gebruik maken van het openbaar vervoer is niet bekend, deze cijfers zijn alleen op gemeenteniveau beschikbaar (zie paragraaf 'Modal split'). Maar zelfs als slechts een klein deel van de huidige inwoners en bezoekers andere keuzes gaat maken, kan dat al een behoorlijke impact hebben op de regionale mobiliteitsopgave.

Opvallend is het grote aantal mensen dat op korte afstand van Zeist-Noord woont of werkt. In het invloedsgebied van de OV-knooppunten in Vianen, Breukelen en Bunnik bevinden zich relatief weinig inwoners en arbeidsplaatsen. USP bevindt zich net buiten tien minuten fietsen vanaf station Bunnik.

De mate waarin een andere mobiliteitskeuze van bewoners van invloed is op de regionale mobiliteitsopgave heeft ook te maken met de mate van oriëntatie op Utrecht. In onderstaande tabel is dit opgenomen. Het gaat daarbij om de oriëntatie vanuit de gemeente waaronder de Regiopoort valt.

De mate waarin een andere mobiliteitskeuze van bezoekers van invloed is op de regionale mobiliteitsopgave heeft met name te maken met de herkomst van het verkeer. In de tabel op de volgende pagina is dit opgenomen. Ook hierbij gaat het om verkeer naar de gehele gemeente.

Wat opvalt in de tabellen is dat de meeste Regiopoortgemeenten sterk gericht zijn op Utrecht. Met name voor de Regiopoortgemeenten aan de oost- en zuidzijde van Utrecht (Bunnik, Driebergen-Zeist (Utrechtse Heuvelrug en Zeist), Houten, Vianen (Vijfheerenlanden) en Zeist-Noord) is Utrecht de dichtstbijzijnde grote stad en daarmee een belangrijk oriëntatiepunt. Voor de Regiopoortgemeenten aan de westzijde van Utrecht ligt dit anders. Woerden en Breukelen (Stichtse Vecht) zijn naast Utrecht ook georiënteerd op Amsterdam. Dit geldt ook voor de Regiopoorten Nijkerk en Barneveld-Noord, die ook de stad Amersfoort in de nabijheid hebben.

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen het invloedsgebied van een Regiopoort is daarnaast ook een indicator voor de noodzaak tot langere verplaatsingen. Op een Regiopoort waar veel inwoners en arbeidsplaatsen binnen het invloedsgebied zijn, kan het aandeel woon-werkverkeer met de fiets hoger zijn dan op Regiopoorten waar dit niet in balans is. Uiteraard spelen hier meerdere factoren een rol, zoals de leeftijd van inwoners, het opleidingsniveau en het type werkgelegenheid). Het is echter een indicator om te bepalen in hoeverre ingezet moet worden op een groei van het aantal woningen en/of arbeidsplaatsen. Nabijheid van werken maakt bewoners minder afhankelijkheid van de auto en het OV.

Oriëntatie van verkeer vanaf de gemeente waar een Regiopoort onder valt (bestemming)			
Regiopoort (gemeente)	**Oriëntatie op Utrecht**	**Oriëntatie op Amersfoort**	**Belangrijkste andere bestemmingen**
Barneveld-Noord	14%	8%	Barneveld (12%)
Bilthoven	40%	5%	Amsterdam (9%)
Breukelen	19%	2%	Amsterdam (28%)
Bunnik	39%	3%	Amsterdam (8%)
Driebergen Zeist	33%	5%	Amsterdam (7%)
Houten	38%	2%	Amsterdam (9%)
Nijkerk	23%	16%	Amsterdam (9%)
Vianen	36%	2%	Amsterdam (8%)
Woerden	28%	1%	Amsterdam (23%)
Zeist-Noord	42%	8%	Amsterdam (7%)

Oriëntatie van verkeer naar de gemeente waar een Regiopoort onder valt (herkomst)			
Regiopoort (gemeente)	**Aandeel vanuit Utrecht**	**Aandeel vanuit Amersfoort**	**Belangrijkste andere herkomsten**
Barneveld-Noord	3%	6%	Ede (9%)
Bilthoven	19%	4%	Zeist (5%)
Breukelen	20%	2%	Amsterdam (11%)
Bunnik	18%	3%	Wijk bij Duurstede en Amsterdam (4%)
Driebergen Zeist	11%	4%	Utrechtse Heuvelrug (5%))
Houten	16%	2%	Nieuwegein (5%) en Amsterdam (4%)
Nijkerk	4%	11%	Amsterdam (3%)
Vianen	13%	1%	Nieuwegein (5%)
Woerden	13%	1%	Amsterdam (6%) en Rotterdam (5%)
Zeist-Noord	17%	5%	Utrechtse Heuvelrug (5%)

VERDIEPING: **REGIONAAL OV-NETWERK**

Dit hoofdstuk bevat een verdiepende analyse van het OV-netwerk, aangezien een goed functionerend OV-netwerk een randvoorwaarde is voor de benodigde mobiliteitstransitie om het autoverkeer op het hoofdwegennet te verminderen. Bij een goed functionerend OV-netwerk gaat het zowel om de kwaliteit van het openbaar vervoer (inclusief voor- en natransport) als de capaciteit van het openbaar vervoersysteem. Is er voldoende ruimte in het openbaar vervoersysteem om extra reizigers, bijvoorbeeld als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling op de Regiopoorten, te vervoeren?

KWALITEIT VAN HET OPENBAAR VERVOER

Kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer op de regiopoorten bestaat uit een drietal aspecten:

- Kwaliteit regionaal openbaar vervoer (verbindingen en frequentie);
- Hoogwaardige ketenvoorzieningen;
- Aantrekkelijk ingericht knooppunt.

In onderstaande tabel zijn voor elk van deze aspecten de criteria verder uitgewerkt. Eerder is al de knooppuntwaarde besproken, dat het type, aantal en de

Criteria kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer		
Kwaliteit regionaal OV (verbindingen en frequentie)	Knoopwaarde = combinatie aantal verbindingen en frequentie (zie ook paragraaf 'knoopwaarde')	Regionaal knooppunt, meerdere frequente regionale HOV-verbindingen (knoopwaarde > 250 punten)
		Regionale halte, beperkt aantal frequente regionale HOV-verbindingen (knoopwaarde 150-250 punten)
		Lokaal knooppunt: geen frequente regionale verbindingen (knoopwaarde <150 punten)
	Frequente rechtstreekse trein- en busverbinding met Utrecht CS of Amersfoort Centraal	Meer dan 4x per uur trein en/of meer dan 6x per uur HOV-bus
		4x per uur trein en/of 6x per uur HOV-bus verbinding
		Minder dan 4x per uur sprinter en/of minder dan 6x per uur bus
Hoogwaardige keten-voorzieningen	Kwaliteit en capaciteit fietsenstallingen	Voldoende capaciteit en kwaliteit
		Opgave kwaliteit en/of capaciteit fietsparkeren (eigen analyse)
		Opgave fietsparkeren tot 2040 volgens actieagenda IenW
	OV-fiets of ander deelfietsysteem	Aanwezig
		Niet aanwezig
	Andere mobiliteitsdiensten	Aanwezig
		Niet aanwezig
	P+R voorziening	Aanwezig
		Niet aanwezig
Aantrekkelijk ingericht knooppunt	Omgevingskwaliteit knooppunten	Positieve score op alle kwaliteitsaspecten
		Positieve score op 14 van de 17 kwaliteitsaspecten
		Positieve score op minder dan 14 van de kwaliteitsaspecten
	Waardering reizigers (zie ook paragraaf 'Reizigerswaardering')	>7,5 (Stationsbelevingsmonitor NS 2022)
		7 - 7,5 (Stationsbelevingsmonitor NS 2022)
		<7 (Stationsbelevingsmonitor NS 2022)

frequentie van openbaar vervoerverbindingen combineert. Daarnaast is specifiek gekeken of er tenminste de hele dag een hoogfrequentie verbinding is in de richting van Utrecht of Amersfoort, omdat dit een voorwaarde is willen de Regiopoorten een rol spelen in de regionale mobiliteitstransitie en het verminderen van het autoverkeer richting Utrecht. Buiten de spits is een hoogfrequentie OV-verbinding even goed belangrijk. Het gaat immers niet alleen om woon-werkritten, maar dat mensen voor allerlei soorten verplaatsingen (school, studie, recreatie, sociaal) gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, waardoor het openbaar vervoer voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk is. Ook maakt een beter aanbod in de dalperiode het makkelijker om de spits te mijden. . Daarbij is hoogfrequent OV met name voor de verbindende lijnen essentieel. Bij ontsluitende lijnen is belangrijke dat er voldoende gebruikers zijn voor een hoge frequentie, zeker als de (elektrische) fiets ook een rol kan spelen.

Voor hoogwaardige ketenvoorzieningen is gekeken of er een opgave is voor fietsparkeren, aangezien de fiets belangrijk voortransportmiddel naar de trein is. Daarnaast is gekeken welke vormen van deelmobiliteit worden aangeboden en of er een P+R-locatie bij de Regiopoort is.

Voor het beoordelen van de inrichting van het knooppunt is gebruik gemaakt van de inventarisatie van de kwaliteit van knooppunten door de Provincie Noord-Holland en de Stationsbelevingsmonitor van de NS.

Op basis van deze criteria is de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer op de Regiopoorten beoordeeld.

Uit onderstaande tabel blijkt dat er nog een flinke slag te maken is om de kwaliteit van het openbaar vervoer op de Regiopoorten te verbeteren en daarmee het ontwikkelpotentieel te vergroten.

Wat betreft de kwaliteit van het openbaar vervoer schiet dit vooral tekort bij Barneveld-Noord, Bunnik, Nijkerk en Zeist-Noord. Bij Barneveld-Noord komt dit voornamelijk door het ontbreken van een rechtstreekse verbinding

Score openbaar vervoer op de Regiopoorten

Regiopoort	Kwaliteit OV		Hoogwaardige ketenvoorzieningen				Aantrekkelijk ingericht knooppunt	
	Knoopwaarde	Frequente verbindingen	Fietsparkeren	Deelfietsen	Deelmobiliteit overig	P+R	Omgevings-kwaliteit	Reizigers-waardering
Barneveld-Noord							Geen data	
Bilthoven								
Breukelen								
Bunnik								
Driebergen Zeist								
Houten								
Nijkerk							Geen data	
Vianen								Geen data
Woerden								
Zeist-Noord							Geen data	Geen data

met Utrecht (en alle andere bestemmingen na Amersfoort), de frequentie is op zich op orde. Voor Bunnik en Nijkerk is de frequentie juist te laag (Nijkerk slechts twee treinen per uur, Bunnik alleen vier treinen in de spits). Ook zijn er weinig of geen overstapmogelijkheden op aanvullend openbaar vervoer. Bij Zeist-Noord ontbreekt op dit moment een halte met hoogfrequent openbaar vervoer.

Driebergen-Zeist en Woerden hebben gezien hun bereikbaarheid per openbaar vervoer het meeste ontwikkelpotentieel, gevolgd door Houten en Vianen. De positie van Vianen wordt nog verder versterkt als invulling wordt gegeven aan een Bus Rapid Transit systeem tussen Breda-Gorinchem en Utrecht via A27 en A2 dat Vianen verbindt met zowel de binnenstad van Utrecht als het USP. Tot 2030 wordt ingezet op een aantal kleinschalige ingrepen om de doorstroming van bussen te verbeteren, na 2030 is de ambitie om dit door te ontwikkelen tot een HOV-corridor met railkwaliteit qua bediening en snelheid, ook wat betreft de inrichting van de haltes.

De ontwikkelpotentie van Zeist-Noord hangt samen met de wens voor een BRT-achtige verbinding tussen Utrecht-USP-Zeist-Soesterberg-Amersfoort. Recent is gestart met een verkenning naar deze corridor, dat zal meer duidelijkheid moeten geven over de ontwikkelpotentie van Zeist-Noord.

Het beeld wat betreft ketenvoorzieningen is wisselend. Op veel Regiopoorten ligt een opgave om de capaciteit voor het fietsparkeren te vergroten naar de toekomst toe. Wat betreft deelmobiliteit zijn er op de meeste Regiopoorten wel deelfietsen (OV-fietsen). Alleen op station Nijkerk wordt het verdwijnen van de OV-fiets idealiter op korte termijn weer teruggedraaid. En op station Breukelen en bij Vianen functioneren de deelfietssystemen regelmatig niet, wat dus een kwaliteitsslag vraagt. Op een deel van Regiopoorten is een deelauto aanwezig; andere vormen van deelmobiliteit ontbreken. Commerciële aanbieders zien buiten de grote steden vooralsnog nauwelijks kansen voor een rendabele businesscase in deelmobiliteit. Mogelijk ligt hierin een kans om als Regiopoorten samen op te trekken om het aanbod te vergroten. Dit zal wel samenhangen met aanvullend beleid gericht op het minder aantrekkelijk maken van de eigen auto om Regiopoorten een interessante markt te maken voor deelaanbieders. Deelmobiliteit kan zich dan zowel richten op bewoners als bezoekers. Bij de helft van de Regiopoorten is een P+R locatie, in een aparte verdieping gaan we in op de kansen voor P+R per Regiopoort.

Ook wat betreft het zijn van een ‘aantrekkelijk ingericht knooppunt’ zijn bij de meeste Regiopoorten nog stappen te zetten, waarbij het recent vernieuwde Driebergen-Zeist de uitzondering vormt. Op de meeste Regiopoorten is de basis redelijk op orde, maar ontbreekt het vaak aan een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en voorzieningen op het knooppunt. Een voorbeeld hiervan is een aantrekkelijke verblijfs- en wachtruimte, die op enkele Regiopoorten ontbreekt. Om de ontwikkelpotentie van de Regiopoorten te vergroten, en met name de bijdrage die de ontwikkeling levert aan het verminderen van autogebruik, zouden de Regiopoorten qua aantrekkelijkheid tot de best scorende OV-knooppunten moeten horen. Dat is bij de meeste nu niet het geval.

CAPACITEIT VAN HET OPENBAAR VERVOER

De ontwikkelpotentie van Regiopoorten hangt ook af van de mogelijkheid om meer reizigers met het openbaar vervoer te vervoeren. De capaciteit van het openbaar vervoersysteem wordt bepaald door twee factoren. Ten eerste de hoeveelheid ruimte die er is in de bestaande bussen en treinen om meer reizigers te vervoeren en ten tweede de mate waarin de bestaande infrastructuur het mogelijk maakt om meer bussen en treinen te laten rijden zonder dat daar aanpassingen voor nodig zijn aan de bestaande infrastructuur. De mogelijkheid om meer treinen en bussen te laten rijden hangt niet alleen af van de beschikbare infrastructuur, maar wordt zeker ook op korte termijn sterk beïnvloed door personeelstekort in de openbaar vervoersector, waardoor zelfs als vervoerders de vervoerwaarde zien om vaker te willen rijden dit niet altijd kan.

2019: voldoende ruimte

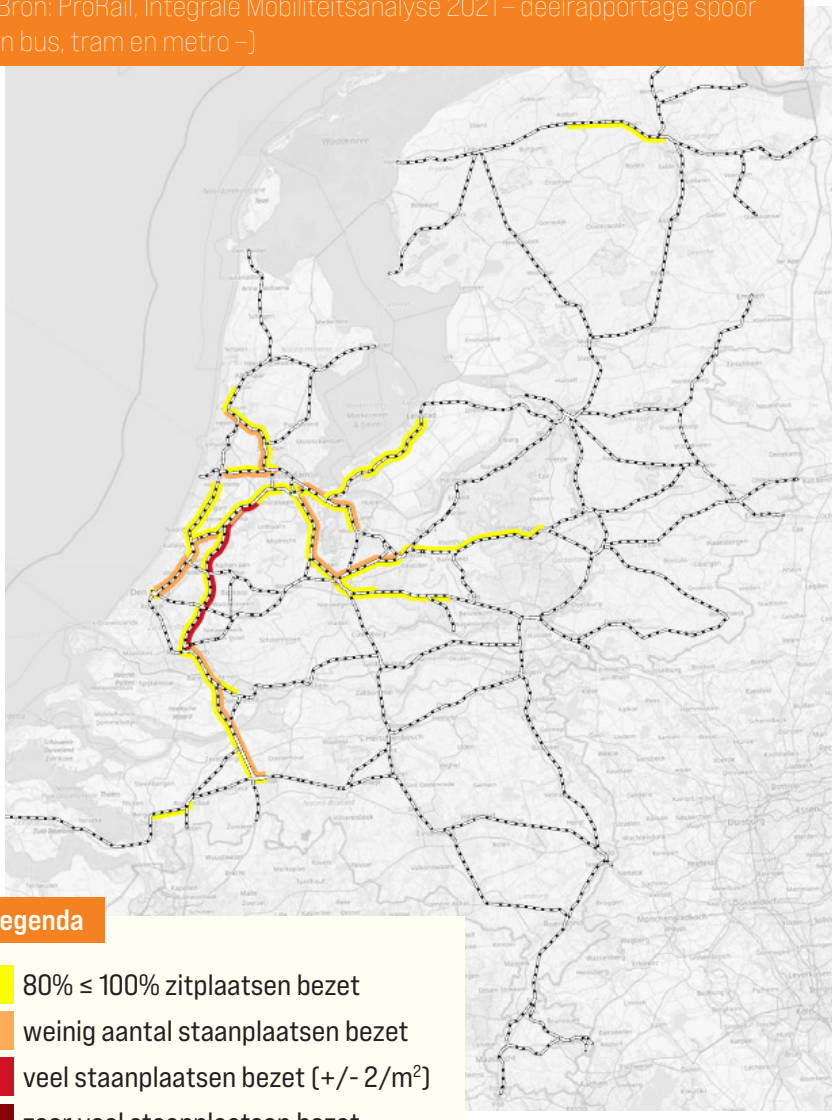
In 2019 was op de meeste corridors rond Utrecht nog voldoende ruimte was in de bestaande treinen om meer reizigers te vervoeren in de drukste reizigersrichting, waarbij ook rekening werd gehouden met de mogelijkheid om treinen te verlengen. Dit is het beeld van voor COVID-19 en de structurele veranderingen in reisgedrag en thuiswerken die dat tot gevolg had. Deze ontwikkelingen werken sterker door in het gebruik van het openbaar vervoer dan bij andere vervoerwijzen, doordat het OV en de trein in het bijzonder veel forenzen vervoert werkzaam in sectoren waarin het makkelijker is om thuis te werken. Op dit moment ligt landelijk het aantal check-ins in het OV per maand nog 10% lager dan dezelfde periode voor COVID-19.
In 2019 vormde alleen het baanvak Houten-Utrecht een aandachtspunt. Op alle andere trajecten is er nog ruimte voor groei binnen het bestaande product. Hierbij moet wel aangetekend worden dat er nu tussen Houten en Utrecht en tussen Driebergen en Utrecht minder sprinters rijden dan in 2019.

Naast ruimte in de treinen is ook de sterke spits richting Utrecht een aandachtspunt. In de ochtendspits zijn treinen richting Utrecht CS veel voller dan treinen vanuit Utrecht, hetgeen een gezonde exploitatie lastig maakt. De ontwikkeling van de Regiopoorten zou ook moeten bijdragen aan het vergroten van de tegenspits en het bieden van alternatieven voor reizen die nu via Utrecht CS lopen. Beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park met fiets en bus vanaf Bunnik, Bilthoven, Driebergen-Zeist en Zeist-Noord draagt bij aan bieden van alternatieven voor het reizen via Utrecht Centraal.

2040: reizigersgroei is op te vangen

Voor 2040 verwacht ProRail ook in het hoge groeiscenario geen onoverkomelijke knelpunten qua capaciteit in de sprinters rondom Utrecht (zie onderstaand figuur), waarbij wel is aangenomen dat er tegen die tijd 4 sprinters per uur rijden tussen Nijkerk en Amersfoort en

Bezettingsgraad sprinters en sneltreinen in 2040 scenario Hoge groei
(Bron: ProRail, Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 – deelrapportage spoor en bus, tram en metro –)



tussen Driebergen-Zeist en Utrecht. Het baanvak tussen Woerden en Utrecht is wel erg druk. In dit hoge groeiscenario is beperkt rekening gehouden met de effecten van meer thuiswerken. Aan de andere kant is ook geen rekening gehouden met beleidsinzet op een mobiliteitstransitie en de mogelijke komst van Betalen naar Gebruik die tot een toename van gebruik van het openbaar vervoer kunnen leiden.

Mocht in de toekomst blijken dat er toch te weinig ruimte is om reizigersgroei binnen de bestaande dienstregeling op te vangen dan is er nauwelijks ruimte om meer treinen te laten rijden op de huidige infrastructuur (zie figuur op de volgende pagina). Alleen op de trajecten Woerden-Houten en Utrecht-Hilversum is het mogelijk om meer treinen te laten rijden. Op de andere corridors is het niet mogelijk om 6 sprinters per uur te laten rijden in de spits, wat de doelstelling was in het kader van Randstadspoor. Dit hangt ook samen met de ruimte die wordt ingenomen door intercity's, waar ProRail en NS de meeste groei verwachten.

Frequentieverhoging Bunnik

In de linker figuur is aangenomen dat de sprinter tussen Driebergen-Zeist, Bunnik en Utrecht weer 4x per uur rijdt ook in de daluren. Dit past binnen de huidige infrastructuur en hangt vooral af van groei van het aantal reizigers. Ruimtelijke ontwikkelingen bij Bunnik en Driebergen-Zeist bieden hier extra draagvlak voor.
Het baanvak tussen Utrecht en Arnhem is erg vol met treinen, met name ook door de wens om meer internationale treinen en intercity's te laten rijden op dit traject en mogelijk een nieuw intercitystation toe te voegen bij Lunetten-Koningsweg.

Voor de lange termijn wordt gekeken naar verschillende mogelijkheden om de capaciteit van de infrastructuur uit te breiden, maar dit zal niet voor 2035 zijn. Het is belangrijk dat de ontwikkeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en de ontwikkelrichting van de Regiopoorten op elkaar worden afgestemd.

Frequentieverhoging Nijkerk

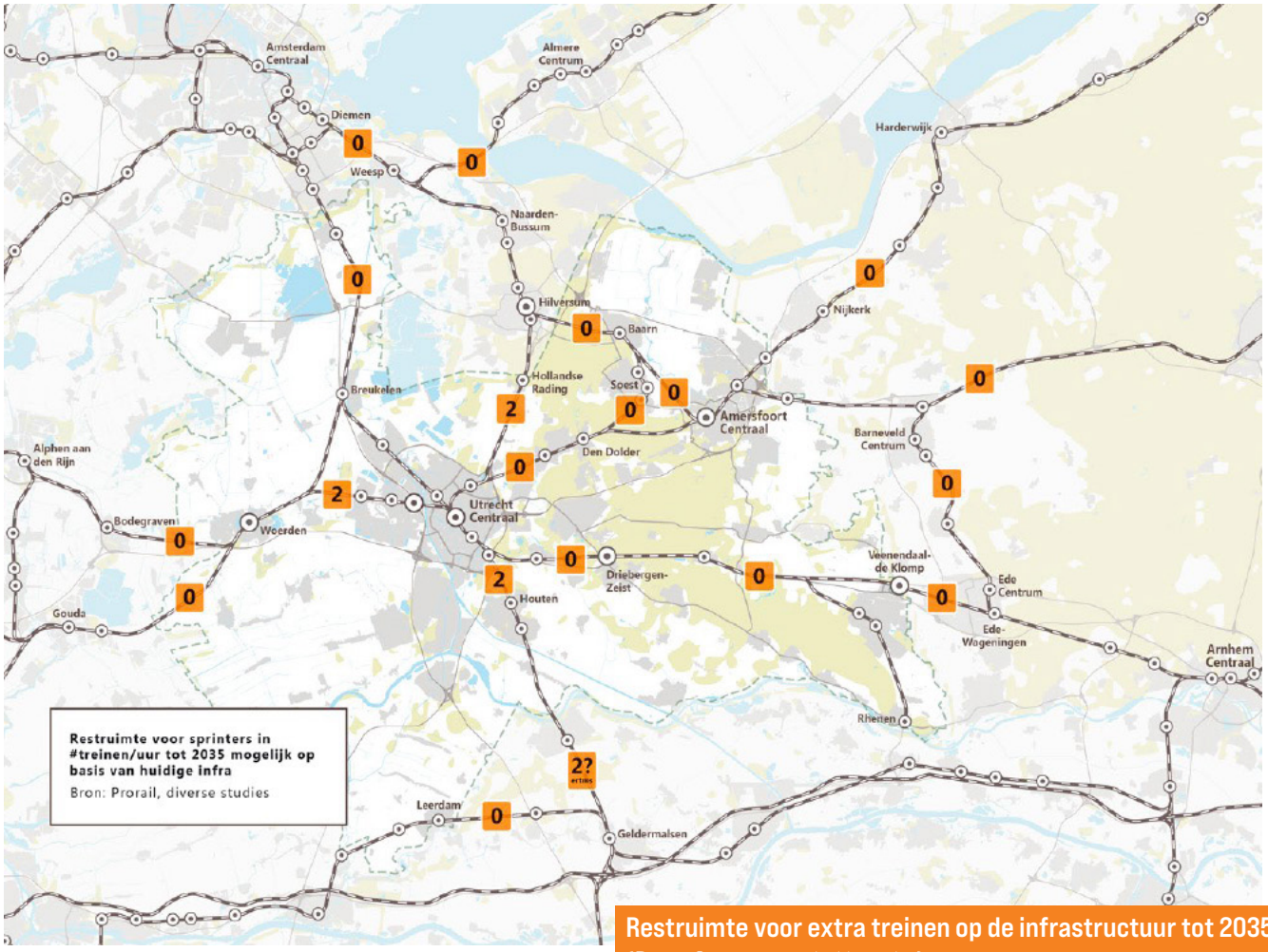
Om tussen Nijkerk en Amersfoort-Utrecht ook naar de gewenste frequentie van 4x per uur gedurende de dag te groeien is een keervoorziening nodig. Meest logische plek daarvoor is Harderwijk zodat de woningbouw van Nijkerk en Harderwijk allebei beter bediend kan worden. Beter openbaar vervoer op deze corridor wordt met het uitstel van de aanpak van knooppunt Hoevelaken nog belangrijker. Binnen de huidige infrastructuur op dit baanvak is het alleen mogelijk om een extra spitstrein te laten rijden in de drukste richting, zoals ook in het verleden het geval is geweest. De ambities is om de gewenste frequentie van 4x per uur structureel mogelijk te maken door de keervoorziening te realiseren.

Samenhangend netwerk tussen Regiopoorten

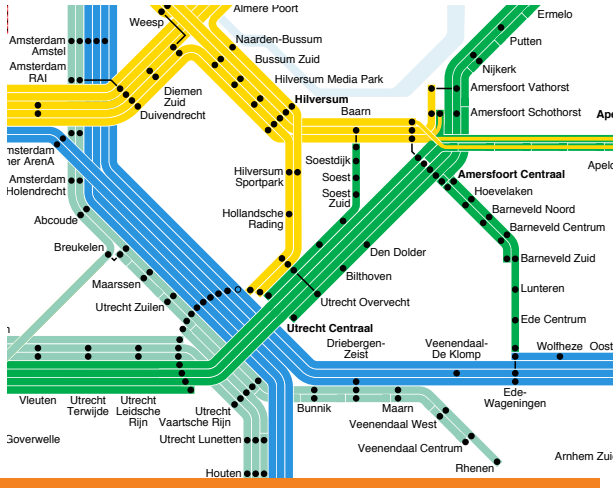
Het kiezen voor meer treinen of minder (om ruimte te maken voor andere treindiensten) op een bepaald traject heeft gevolgen voor het hele netwerk. Veel Regiopoortstations zijn aan elkaar gekoppeld met een treindienst op bepaalde tracés, deze tracés worden bepaald door de inrichting van Utrecht Centraal. In de kaart rechts is duidelijk terug te zien welke stations met elkaar zijn verbonden. Zo is te zien dat de stations Breukelen, Bunnik en Driebergen-Zeist aan elkaar gekoppeld zijn. Ook Houten en Woerden zijn aan elkaar gekoppeld, net als Woerden en Breukelen. Bilthoven is gekoppeld aan de Soesterlijn enerzijds en Nijkerk anderzijds. Barneveld-Noord is niet gekoppeld aan een ander regiopoortstation, hiervoor moet men overstappen op Amersfoort Centraal.

Voor de bus vooral een kwaliteitsopgave

Vooralsnog is niet te verwachting dat ontwikkeling van de Regiopoorten tot capaciteitsproblemen leidt voor de bus. Het is ook makkelijker om het aanbod voor de bus uit te breiden dan voor de trein. Als gevolg van de COVID-19 pandemie zijn reizigersaantallen nog altijd lager en staat de kwaliteit van het aanbod onder druk, mede door personeelstekort. Voor de Regiopoorten betekent dit dat aanbod van bussen is afgenomen ten opzichte van voor de pandemie juist ook op tangentiele verbindingen tussen de kernen rond Utrecht. Deze openbaar vervoerverbindingen zijn juist belangrijk om de druk op Utrecht Centraal of het regionale autonetwerk te verminderen



Restruimte voor extra treinen op de infrastructuur tot 2035 (Bron: Spooragenda Utrecht)



Verbindingen tussen de stations (Bron: Spoorkaart)

De figuur geeft de dienstregeling van 2021 weer. Deze komt overeen met de hedendaagse dienstregeling, afgezien van het feit dat Bunnik momenteel 2x per uur bediend wordt in plaats van 4x per uur door personeelstekorten.

VERDIEPING:
AUTONETWERK IN DE REGIO UTRECHT

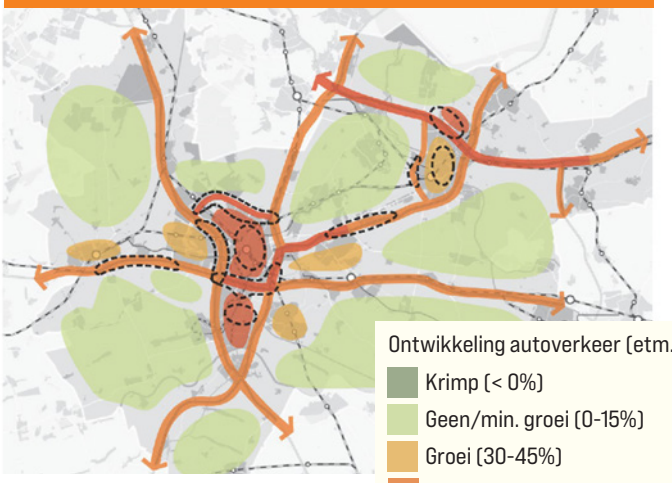
Dit hoofdstuk bevat een verdiepende analyse van het autonetwerk. Aangezien hiervoor gebruik is gemaakt van het UNED-model,[2] betreft deze verdieping alleen de regio Utrecht (zodoende zijn Nijkerk en Barneveld niet in deze analyse meegenomen). Met deze analyse wordt inzichtelijk waar binnen het autonetwerk knelpunten worden voorzien en waar ruimte beschikbaar is om een groei van het autoverkeer op te vangen.

Verdere verstedelijking van de Regiopoorten zal altijd een toename van het aantal autoverplaatsingen tot gevolg hebben, ook als maximaal wordt ingezet op mobiliteitstransitie. Er blijven immers altijd ritten waarvoor lopen, fietsen of het openbaar vervoer geen (voldoende aantrekkelijk) alternatief zijn. Als ook de bestaande omgeving van de Regiopoort gaat meeprofiteren van de ontwikkeling en ook een mobiliteitstransitie doormaakt dan is het denkbaar dat het aantal autoverplaatsingen per saldo niet toeneemt of zelfs afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Op die manier kan een positieve bijdrage worden geleverd aan de regionale bereikbaarheid met de auto.

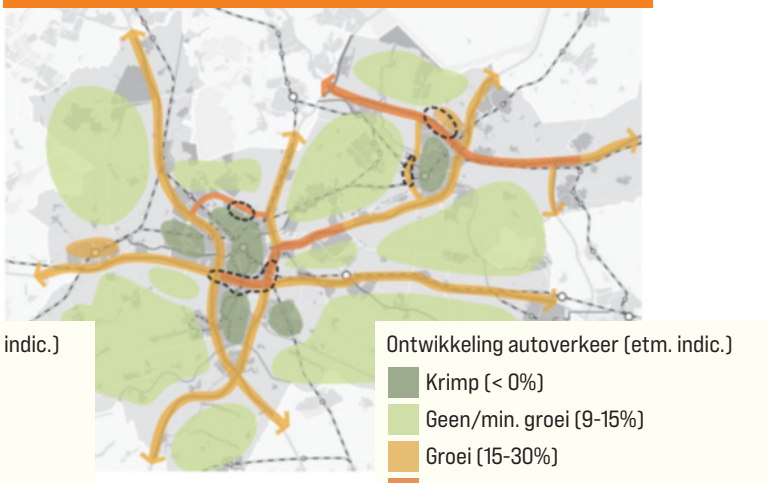
REGIONALE BEREIKBAARHEID MET DE AUTO EN DE ROL VAN REGIOPOORTEN

Met de sterke groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en de rol van Utrecht als draaischijf in het nationale wegennet is de verwachting dat zonder aanvullend beleid de groei van het autoverkeer en daarmee de knelpunten op het hoofdwegennet rondom Utrecht sterk toenemen (figuur linksonder). Door de inzet op een combinatie van beleidsknoppen waaronder de ontwikkeling van de Regiopoorten, wordt het mogelijk om de groei van het autoverkeer sterk te verminderen en de knelpunten op het hoofdwegennet beheersbaar te houden (figuur rechtsonder). Het gaat daarbij om een combinatie van inzetten op nabijheid bij verstedelijkingskeuzes (waaronder de ontwikkeling van de Regiopoorten), de vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden (gedragsmaatregelen, parkeerbeleid en een vorm van Betalen naar Gebruik) en netwerkoptimalisaties (waaronder het wandel- en fietsnetwerk en het optimaliseren van het OV-netwerk). Het geschetste beeld is echter alleen haalbaar als alles uit de kast wordt gehaald.

Ontwikkeling auto-intensiteiten tussen 2015 en 2040 zonder aanvullend beleid (uitgaande van WLO hoog)



Ontwikkeling auto-intensiteiten tussen 2015 en 2040 bij een uitgebreid maatregelenpakket (uitgaande van WLO hoog)



[3] Uitgangspunt in het UNEDmodel 2040 is de invoering van betaald parkeren in heel Utrecht en de afronding van grote wegenprojecten zoals de Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken. Betalen naar gebruik maakt geen onderdeel uit van het UNEDmodel 2040. In het UNEDmodel 2040 wordt rekening gehouden met woningbouwontwikkelingen. De woningaantallen uit deze verkenning zijn echter niet een op een ingevoerd in het verkeersmodel.

De figuur onderaan de pagina laat zien dat het bundelen van de verstedelijking en het lokaal inzetten op mobiliteitstransitie kan leiden tot een afname van 12% van het aantal regionale autoritten. De ontwikkeling van Regiopoorten kan op verschillende manieren bijdragen aan de regionale autobereikbaarheid:

- Regiopoorten zijn plekken waar huishoudens zonder eigen auto zich kunnen vestigen en kunnen voorzien in hun mobiliteitsbehoefte
- Regiopoorten bieden alle huishoudens in de nabijheid meer keuzemogelijkheden om te voorzien in hun mobiliteit en daarmee een alternatief voor de auto op drukke momenten. Ook bezoekers en mensen die op of rond de Regiopoorten werken profiteren hiervan mee.
- Regiopoorten met een (boven)regionale P+R-functie bieden mensen de mogelijkheid om het laatste deel van hun reis op een andere manier af te leggen en daarmee de drukste trajecten op het hoofdwegennet te vermijden.

Om deze rollen te kunnen vervullen is het belangrijk dat op de Regiopoorten de alternatieven voor de privéauto (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) op orde zijn.

LOKALE AUTO-ONTSLUITING VAN DE REGIOPOORTEN EN AANSLUITING OP HET REGIONALE AUTONETWERK

Naast de impact op het regionale autonetwerk heeft de ontwikkeling van de Regiopoorten ook impact op het lokale wegennet en de aansluitingen van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet. Het beeld voor het onderliggend wegennet verschilt per Regiopoort en hangt ook samen met de omvang van de ontwikkeling en de mate waarin de bestaande omgeving meegaat in de mobiliteitstransitie. Op basis van het U NED-model[2] komt het volgende beeld naar voren.

Op het lokale wegennet in Bilthoven en Zeist-Noord zijn geen grote knelpunten te verwachten tijdens de ochtend- en avondspits.

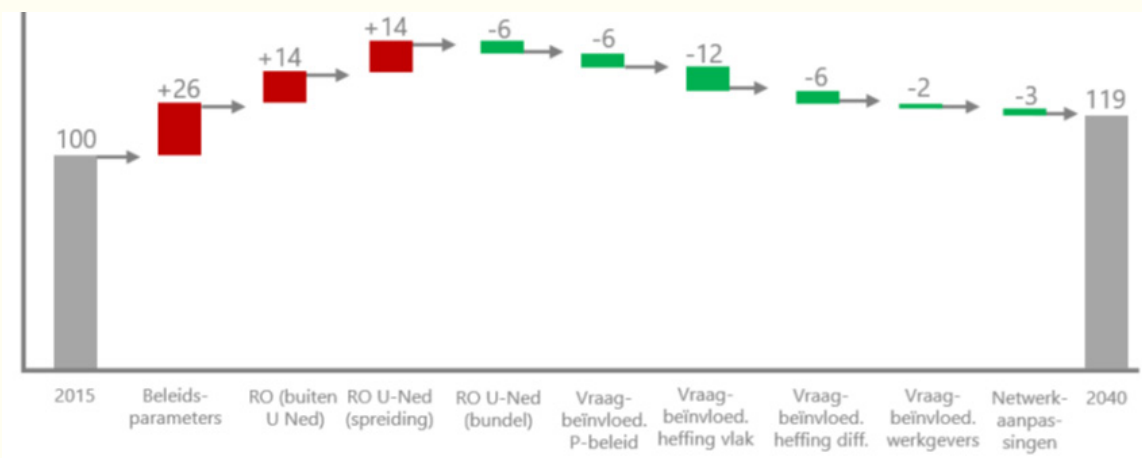
Op het lokale wegennet in Breukelen, Bunnik, Houten en Vianen zijn geen grote knelpunten te verwachten tijdens de ochtend- en avondspits. Wel staan de aansluitingen op het hoofdweggennet onder druk. In Bunnik is dit ook de verbindingsweg met Odijk en verder, in Vianen de verbinding tussen beide zijden van de kern. Voor deze aansluitingen is daarom nader onderzoek nodig om te bepalen of het wenselijk is om maatregelen te nemen om de overbelasting op te lossen, en welke maatregelen dit zijn.

In Breukelen loopt de route naar de P+R ook via deze aansluiting. Nader onderzoek is nodig om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van de P+R te waarborgen.

Dilemma bij de maatregelen om gericht de bereikbaarheid te verbeteren is dat het verbeteren van de aansluiting ook een aanzuigende op het overige autoverkeer tot gevolg kan hebben, en daarmee de gewenste mobiliteitstransitie tegenwerkt. Bij de uitwerking van de plannen moet bekeken worden hoe een goede balans gevonden kan worden tussen het borgen van de autobereikbaarheid en het aanjagen van de gewenste (noodzakelijke) mobiliteitstransitie.

Bij Driebergen-Zeist en Woerden staan niet alleen de aansluitingen met het hoofdwegennet, maar ook het lokale wegennet in de omgeving van het station onder druk. Hier is het dus extra belangrijk om naast de nieuwe ontwikkeling ook de bestaande omgeving mee te nemen in de mobiliteitstransitie.
Voor Driebergen-Zeist is de aansluiting op het hoofdwegennet ook de verbindingsweg met Driebergen-Rijsenburg en de route naar de P+R. Nader onderzoek is nodig om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. Ook hiervoor geldt dat bij die uitwerking de balans tussen het borgen van de autobereikbaarheid en het aanjagen van de mobiliteitstransitie gevonden moet worden.

Ontwikkeling van regionale autoritten



VERDIEPING: **P+R-POTENTIE**

Alle Regiopoorten dienen een bijdrage te leveren aan de vijf pijlers (wonen, werken, mobiliteit, groen & landschap en energietransitie). Op gebied van mobiliteit valt te denken aan de lokale mobiliteitstransitie maar ook op een groter schaalniveau is mobiliteitstransitie mogelijk. Zo kan met een P+R autoverkeer van het hoofdwegennet worden afgevangen waarna reizigers verder reizen met het openbaar vervoer. Dit leidt tot:

> Minder auto's (minder lange autoritten) op het hoofdwegennet;
> Minder auto's in stedelijk gebied (oftewel een bijdrage aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van die gebieden);
> Meer keuze voor de reiziger.

Een P+R kan dus een positieve bijdrage leveren aan de regionale bereikbaarheidsopgave.
In dit hoofdstuk wordt verkend op welke Regiopoorten het realiseren van een P+R of het vergroten van een bestaande P+R wenselijk is.

Deze analyse is gericht op de potentie voor een grootschalige P+R met een bovenregionale functie, oftewel een P+R die verkeer dat op het hoofdwegennet rijdt, afvangt.[3] Een kleinschalige P+R met een lokale/ regionale functie, waarvan verkeer gebruik maakt dat nog niet op het hoofdwegennet rijdt, valt buiten de focus van dit hoofdstuk.[4]

In dit hoofdstuk wordt daarnaast consequent het woord P+R gebruikt, aangezien het gaat om het afvangen van automobiliteit, oftewel de auto die op het hoofdwegennet (rijks- en provinciale wegen) rijdt wordt geparkeerd en de reis wordt vervolgd met het openbaar vervoer. Dat laat onverlet dat een P+R op een Regiopoort kansrijk is om als hub te functioneren. Dit betekent dat er ook andere overstappen worden gefaciliteerd (van fiets naar OV, van auto naar deelfiets, etc.). Op een hub worden niet alleen vervoerswijzen verknoopt, maar ook voorzieningen. En dat betekent dat elke Regiopoort in feite als hub zal functioneren.

SUCCESFACTOREN VAN EEN P+R

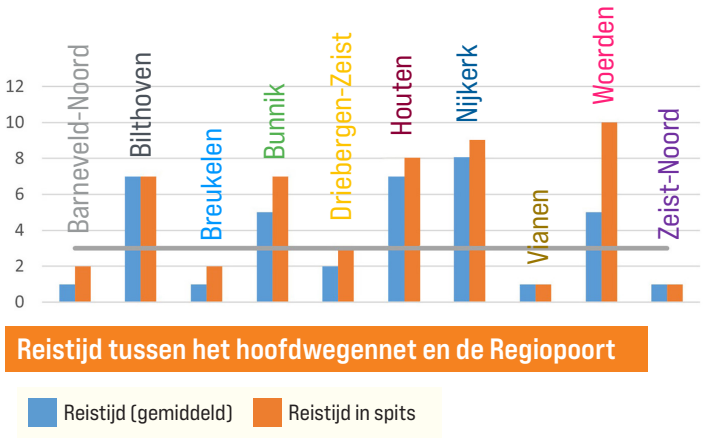
Belangrijkste succesfactoren van een P+R zijn de locatie, de kwaliteit en de mogelijkheden van de OV-verbinding, de kwaliteit van de P+R-locatie en de prijs. Factoren die kunnen bijdragen aan het gebruik van een P+R zijn onder meer de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de bestemming, de parkeerkosten op de bestemming, congestie richting de bestemming en de kosten voor autogebruik.

De belangrijkste doelgroep voor een P+R is:

> Woon-werkverkeer
Zij zijn gevoeliger voor reistijd dan kosten, en dan met name de reistijd tijdens de spits.
> Bezoekers
Zij zijn gevoelig voor reistijd, kosten en comfort, waarbij buiten de spits de reistijd via de P+R veelal langer is, waardoor kosten en comfort belangrijke aspecten worden.

Locatie

Onderstaande figuur toont de reistijd van/naar de dichtstbijzijnde op- en afrit van de snelweg naar de Regiopoort tijdens de spits (doelgroep woon-werkverkeer) en daarbuiten. Uitgaande van een reistijd van maximaal 3 minuten is de locatie van de Regiopoorten Barneveld-Noord, Breukelen, Driebergen-Zeist, Vianen en Zeist-Noord kansrijk als P+R-locatie.



Kwaliteit OV-verbinding

In tabel 'Score openbaar vervoer op de Regiopoorten' in de verdieping Regionaal OV-netwerk (pagina 15), is de kwaliteit van de OV-verbinding met Utrecht al opgenomen. Hieruit blijken de Regiopoorten Driebergen-Zeist en Woerden de enige Regiopoorten te zijn die zowel qua knoopwaarde als frequentie bovengemiddeld goed scoren. Vianen scoort daarnaast qua frequentie bovengemiddeld goed, de knoopwaarde zou hier iets verbeterd kunnen worden. Houten heeft juist een goede knoopwaarde, maar een gemiddelde frequentie. Dat laatste geldt ook voor Bilthoven en Breukelen, hier is de knoopwaarde ook gemiddeld.

Voor Barneveld-Noord, Bunnik, Nijkerk en Zeist-Noord geldt dat de huidige kwaliteit van de OV-verbinding onvoldoende is om als goede P+R te kunnen functioneren.

[3] In de Beleidsuitwerking P+R (provincie Utrecht) wordt dit getypeerd als een rurale P+R. Station breukelen is een voorbeeld van dit type P+R.
[4] In de Beleidsuitwerking P+R (provincie Utrecht) wordt dit getypeerd als een satelliet P+R. Station Woerden is een voorbeeld van dit type P+R.

Kwaliteit P+R-locatie

Over de kwaliteit van de huidige P+R-locaties, met name de waardering van gebruikers, zijn geen gegevens bekend. De P+R-bij Driebergen-Zeist is recent vernieuwd, bij Breukelen wordt er op dit moment gebouwd. Daarnaast is de P+R bij Barneveld-Noord een gebouwde parkeervoorziening, bij de andere Regiopoorten is de P+R een eenvoudig parkeerterrein. Bij het station van Houten, het busstation van Vianen en in Zeist-Noord zijn in de huidige situatie geen parkeermogelijkheden beschikbaar.

Kosten

Op dit moment is het gebruik van de meeste P+R-locaties gratis. Voor de P+R-voorziening op Driebergen-Zeist moet € 4,00 per dag betaald worden, op korte termijn zal voor de P+R-voorziening naast station Breukelen € 2,50 per dag moeten worden betaald. Het gebruik van de P+R op Driebergen-Zeist is sinds de tariefsverhoging afgenomen, de hoogte van het P+R-tarief is daarmee wel een aandachtspunt. Het gebruik van de P+R bij station Bunnik is sindsdien namelijk toegenomen. Het is echter onbekend of de verhoging van het tarief tot een toename van het autogebruik heeft geleid of dat het enkel tot een verandering van de ketenreis heeft geleid.

Samenvattend

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de Regiopoorten Breukelen, Driebergen-Zeist en Vianen het meest kansrijk zijn voor een P+R-voorziening om verkeer van het hoofdwegennet af te vangen. Bij Breukelen en Driebergen-Zeist is deze voorziening er al, bij Vianen nog niet. Aangezien de P+R's van Breukelen en Driebergen-Zeist recent vernieuwd en uitgebreid zijn/ worden, hoeft geen rekening te worden gehouden met een substantiële uitbreiding van de reeds beschikbare capaciteit op deze locaties.[5] Het gebruik van de P+R op Driebergen-Zeist zou zelfs gestimuleerd kunnen worden door een verlaging van het tarief.

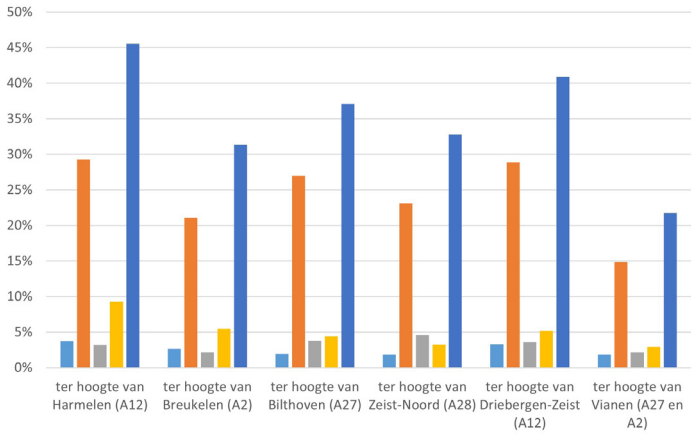
Zeist-Noord zou, afhankelijk van de planvorming rondom het BRT-systeem, kansrijk kunnen worden als grootschalige P+R-locatie. Aandachtspunt hierbij is dat de reistijd richting Utrecht concurrerend moet zijn met de auto, oftewel dat het natransport ongehinderd en vrij rechtstreeks kan doorrijden.

De P+R bij Barneveld-Noord wordt pas kansrijk als er een treinverbinding zonder overstap met Utrecht komt. Deze verbinding lijkt op korte termijn niet realistisch. Voor Nijkerk is de randvoorwaarde dat de frequentie richting Utrecht wordt verhoogd naar minimaal 4 keer per uur in de spits, maar zelfs dan ligt deze locatie vrij ver van het hoofdwegennet. Een tweede randvoorwaarde is daarom dat de bereikbaarheid van de P+R wordt verbeterd, bijvoorbeeld met het doortrekken van de rondweg.

De Regiopoorten Bilthoven, Bunnik, Houten en Woerden zijn niet kansrijk om een P+R te huisvesten met als doel om verkeer van het hoofdwegennet af te vangen. Zoals eerder aangegeven staat dit los van de mogelijkheid van een kleinschalige P+R, waarvan verkeer gebruik maakt dat nog niet op het hoofdwegennet rijdt.

POTENTIEEL EFFECT

Op basis van het UNED-model 2040 is een analyse gemaakt van het woon-werkverkeer dat ter hoogte van verschillende Regiopoorten richting Utrecht rijdt.[6] Uit onderstaande figuur blijkt dat vanuit alle windrichtingen een behoorlijk aandeel van het verkeer op het hoofdwegennet een bestemming in Utrecht heeft.



Aandeel woon-werkverkeer tijdens ochtendspits (2 uur) richting Utrecht

Het gebruik van P+R is echter met name interessant als na de overstap op het OV geen extra overstap benodigd is, oftewel als de bestemming in het invloedsgebied van de OV-eindhalte ligt (zie 'Invloedsgebied van een Regiopoort'). Bij voorkeur binnen loopafstand, eventueel op fietsafstand. In dat kader is gekeken welk aandeel van het verkeer een bestemming heeft in de binnenstad van

[5] P+R Breukelen wordt in de huidige situatie meer gebruikt door reizigers met een bestemming richting Amsterdam dan door reizigers met een bestemming richting Utrecht. Dit kan te maken hebben met de reistijd tijdens de spits richting Utrecht en met de OV-frequentie (zie Tabel 'Score openbaar vervoer op de Regiopoorten'). Op het moment dat de reistijd richting Utrecht verslechtert, zou, zeker met een frequentieverhoging, het gebruik van P+R Breukelen kunnen worden gestimuleerd.

[6] Vanwege het gebruik van het UNEDmodel zijn er geen cijfers beschikbaar voor Nijkerk en Barneveld. Uitgangspunt in het UNEDmodel 2040 is de invoering van betaald parkeren in heel Utrecht en de afronding van grote wegenprojecten zoals de Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken. Utrecht is voor deze analyse opgedeeld in 4 zones: de binnenstad inclusief Utrecht Centraal en Jaarbeurskwartier, Utrecht Science Park, de rest van de bebouwde kom van Utrecht binnen de Ring en Utrecht Leidsche Rijn.

Woon-werkverkeer op het hoofdwegennet met bestemming Utrecht				
Woon-werkverkeer in ochtendspits	**Totaal**	**Bestemming heel Utrecht**	**Bestemming binnenstad**	**Bestemming USP**
ter hoogte van Harmelen (A12)	18.400	8.400	700	600
ter hoogte van Breukelen (A2)	19.500	6.100	500	400
ter hoogte van Bilthoven (A27)	11.500	4.300	200	400
ter hoogte van Zeist-Noord (A28)	13.300	4.400	200	600
ter hoogte van Driebergen-Zeist (A12)	12.400	5.100	400	400
ter hoogte van Vianen (A27 en A2)	25.400	5.500	500	600

Utrecht of op het USP. Uitgedrukt in percentages heeft maar een zeer beperkt deel van het woon-werkverkeer in de ochtendspits een bestemming in de binnenstad of op het USP. Bovenstaande tabel laat zien dat het nog steeds om flinke aantallen auto's gaat.

Het is echter niet zo dat dit woon-werkverkeer eenvoudig te verleiden is tot het gebruik van een P+R. In de binnenstad geldt op dit moment al betaald parkeren. Het is daarom aannemelijk dat de automobilisten met bestemming binnenstad ofwel niet gevoelig zijn voor de kosten ofwel op eigen terrein parkeren. In beide gevallen is het niet aannemelijk dat zij een extra overstap zullen accepteren.

Voor het Utrecht Science Park geldt eigenlijk hetzelfde: werknemers parkeren daar in één van de openbare of private parkeervoorzieningen.

Het gebruik van een P+R wordt voor hen pas interessant als de reistijd richting Utrecht substantieel toeneemt of hun parkeermogelijkheden op de bestemming worden ingeperkt.

CONCLUSIE

Zoals in de Beleidsuitwerking P+R van de provincie Utrecht wordt geconstateerd, bedraagt het aandeel verplaatsingen waarbij er tijdens een reis gebruik wordt gemaakt van meerdere vervoermiddelen ongeveer 4% van het totaal aantal verplaatsen in Nederland (2017). Deze ketenverplaatsingen zijn dan wel weer goed voor 16% van alle reizigerskilometers. Ook wordt geconstateerd dat van alle verplaatsingen die door autobestuurders worden gemaakt, slechts 0,5% een ketenverplaatsing is. De rol die P+R speelt in het afvangen van autoverkeer is dus zeer beperkt.

In dit hoofdstuk is gekeken op welke Regiopoorten het kansrijk is om rekening te houden met een P+R die autoverkeer dat op het hoofdwegennet rijdt afvangt. Hieruit blijkt dat dit met name voor de Regiopoorten Breukelen, Driebergen-Zeist en Vianen geldt. Voor Breukelen en Driebergen-Zeist hoeft geen rekening te worden gehouden met een substantiële uitbreiding van de al beschikbare capaciteit op deze locaties.

Zeist-Noord zou, afhankelijk van de planvorming rondom het BRT-systeem, kansrijk kunnen worden als grootschalige P+R-locatie. Aandachtspunt hierbij is dat de reistijd richting Utrecht concurrerend moet zijn met de auto, oftewel dat het natransport ongehinderd en vrij rechtstreeks kan doorrijden. Nader onderzoek moet uitwijzen of De Uithof daarin niet beter een rol kan spelen en een P+R op Zeist-Noord een rol krijgt voor de omliggende kernen die niet met het openbaar vervoer naar dit knooppunt kunnen.

De P+R bij Barneveld-Noord zal pas meer verkeer afvangen als er een treinverbinding zonder overstap met Utrecht komt. Voor Nijkerk is de randvoorwaarde dat de frequentie richting Utrecht wordt verhoogd naar minimaal 4 keer per uur in de spits, maar zelfs dan ligt deze locatie vrij ver van het hoofdwegennet. Een tweede randvoorwaarde is daarom dat de bereikbaarheid van de P+R wordt verbeterd, bijvoorbeeld met het doortrekken van de rondweg.

Het effect van een P+R moet in geen geval worden overschat, hetgeen ook betekent dat de omvang van een P+R beperkt kan blijven. De bijdrage van een P+R op een Regiopoort in het afvangen van verkeer dat op het hoofdwegennet rijdt, is dus beperkt. De bijdrage van de Regiopoorten in de bereikbaarheid ligt daarmee veel meer op de mobiliteitstransitie op de Regiopoort zelf en de gedragsverandering die de omgeving van de Regiopoort kan doormaken. Voor de omgeving buiten de directe invloedsfeer waar OV-armoede is, draagt een P+R op de Regiopoort bij aan het verminderen van het autogebruik. Vanuit dat perspectief is het waardevol om op alle Regiopoorten rekening te houden met een beperkte P+R-capaciteit, zoals dat nu ook al op de meeste stations aanwezig is. Op die manier worden OV-reizigers zo dicht mogelijk bij de herkomst opgevangen, en worden de autokilometers geminimaliseerd tot het hoognodige. Uitdaging bij deze kleinschalige P+R-voorzieningen is dat deze ook aantrekkelijk zijn voor mensen die binnen fietsafstand wonen of voor mensen die wel met het OV naar de P+R kunnen komen.

Indicatieve verkenning benodigde P+R-capaciteit op Vianen

In eerdere studies is voor Vianen verkend met welke P+R-capaciteit op Vianen rekening gehouden moet worden. Hieruit kwam een bandbreedte van 2.500 tot 5.000 parkeerplaatsen naar voren. Goudappel heeft een eigen tool Quick Scan Hubpotentie ontwikkeld en daarmee een berekening gemaakt op basis van enkele indicatoren. (zie onderstaande tabel).

Op basis van deze indicatoren zou op Vianen rekening gehouden kunnen worden met 550 – 2.600 P+R-parkeerplaatsen. Gezien de voorgaande nuanceringen over P+R-gebruik lijkt het verstandig om voor Vianen vooralsnog uit te gaan van 200 à 300 parkeerplaatsen.

Aandachtspunt bij het realiseren van een P+R-voorziening is de verkeersafwikkeling op de kruispunten rondom de op- en afritten naar de A27. Op dit moment rijden er tijdens de spits 300 motorvoertuigen op de afrit. Met een P+R van 300 parkeerplaatsen wordt deze intensiteit verdubbeld.

Indicatieve verkenning benodigde P+R-capaciteit op Vianen		
Bestemming Utrecht C en USP		
Modaliteit	**Scenario huidig**	**Scenario toekomst**
AUTO		
Reistijd richting Utrecht (auto) (vanaf keuzemoment)	21,5 minuten	25 minuten
Betalen naar gebruik	Nee	Ja
Parkeerkosten bestemming	€4 / uur	€8 / uur
AUTO > P+R > OV		
Kosten P+R	€0,50 / uur	€0,50 / uur
OV-kosten	€ 6,40	€ 6,40
Verbetering OV in reistijd	0 minuten	5 minuten
OV reistijd in minuten (incl. wachten en natransport)	27 minuten	22 minuten
Benodigd P+R-aanbod	550	2.600

VERDIEPING: **MOBILITEITSTRANSITIE**

BIJDRAGE AAN VERMINDEREN AUTOGEBRUIK (MOBILITEITSTRANSITIE)

Een belangrijk doel van de Regiopoortontwikkeling is het op gang brengen van een mobiliteitstransitie, zodat het wegennet wordt ontlast. Zoals in de verdieping 'P+R-potentie' (vanaf pagina 22) is geconcludeerd zullen de Regiopoorten een beperkte bijdrage leveren in het afvangen van autoverkeer dat nu op het hoofdwegennet rijdt. Met name Breukelen, Driebergen-Zeist en Vianen zijn hiervoor geschikte locaties, maar door de Regiopoortontwikkeling zullen Breukelen en Driebergen-Zeist geen grotere bijdrage leveren in het afvangen dan de bestaande P+R's nu al doen. Een P+R op Vianen zal hier een marginale bijdrage aanleveren, hetzelfde geldt als in de toekomst bij Zeist-Noord een P+R wordt gecombineerd met het BRT-systeem en als in Nijkerk en Barneveld-Noord de nodige investeringen worden gedaan waar een P+R succesvol kan worden.

De bijdrage van de Regiopoorten in het verminderen van autogebruik ligt daarmee veel meer lokaal: binnen de Regiopoortontwikkeling en in de omgeving (het invloedsgebied van de Regiopoort). Om hier een mobiliteitstransitie te kunnen realiseren, is voor de ontwikkeling van de Regiopoorten het STOMP-principe randvoorwaardelijk. Dit betekent dat langzaam verkeer, fietsers, openbaar vervoer en deelmobiliteit in het ontwerp prioriteit krijgen boven eigen autobezit. Het gebruik van de auto zal daardoor ook lager zijn dan gemiddeld. Wanneer de alternatieven voor eigen autobezit op orde zijn, kan voor de toekomstige functies een lage parkeernorm worden toegepast onder de voorwaarde dat er ook gereguleerd parkeren geldt en er voorzieningen in de nabije omgeving zijn. Daarbij geldt: hoe lager de parkeernorm, hoe hoger de eisen aan de randvoorwaarden. In de volgende paragraaf is dit concreet uitgewerkt.

De omgeving van de Regiopoort, de bestaande functies, profiteren mee van het op orde brengen van de alternatieven voor autogebruik. Op korte termijn zal dit met name in een lager autogebruik van bestaande gebruikers resulteren, op langere termijn kan het ook resulteren in een lager autobezit. In paragraaf 'Indicatief effect' is een indicatieve inschatting gemaakt van dit effect op het aantal auto- en OV-ritten in de regio.

Randvoorwaarden voor een lage parkeernorm (mobiliteitstransitie)

De randvoorwaarden om binnen de Regiopoortontwikkeling een lage(re) parkeernormen te kunnen hanteren zijn:

- Gereguleerd parkeren;
- Voorzieningen in de nabijheid;
- Goed openbaar vervoer;
- Goede loop- en fietsvoorzieningen;
- Aanbod van deelmobiliteit.

Hierna zijn deze randvoorwaarden uitgewerkt, met daarbij de minimale vereisten voor een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning, 0,5 parkeerplaats per woning en 0 (geen) parkeerplaats per woning.

Gereguleerd parkeren

De invoering van betaald parkeren rondom de Regiopoort geeft meer zekerheid dat de voorziene parkeerbehoefte (de parkeernorm) niet lager is dan de feitelijke parkeerbehoefte. Met parkeerregulering is er namelijk geen ruimte voor een hogere parkeerbehoefte. Deze parkeerregulering, waarbij toekomstige bewoners worden uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning, zorgt ervoor dat zij geen gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hierdoor hebben zij een extra prikkel om na te denken over hun autobezit. Het instellen van parkeerregulering biedt ook de mogelijkheid om bestaande bewoners te stimuleren om na te denken over hun autobezit, bijvoorbeeld via een prijsprikkel of door het aantal aan te vragen parkeervergunningen te beperken. In dat geval wordt ook de bestaande omgeving sterker meegenomen in de mobiliteitstransitie.

Hoe lager de parkeernorm, hoe belangrijker het is om in het gebied rondom de Regiopoort parkeerregulering in te stellen. Dit resulteert in onderstaande richtlijnen om de omvang van het gereguleerde gebied te bepalen.

Parkeernorm	Rereguleerd parkeren binnen ... meter loopafstand
0 pp / woning	> 1.000 meter
0,5 pp / woning	> 500 meter
1,0 pp / woning	plangebied Regiopoort

Voorzieningenniveau
Met een hoog voorzieningenniveau in de nabije omgeving is autobezit minder belangrijk voor toekomstige bewoners en bestaande bewoners rondom de Regiopoort. Hoe meer dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen zij lopend en/of met de fiets kunnen bereiken, hoe minder noodzakelijk het is om een auto te bezitten. Dit resulteert in richtlijnen (zie tabel rechts) voor het voorzieningenniveau in relatie tot de hoogte van de parkeernorm.

Parkeernorm	Voorzieningenniveau
0 pp / woning	Dagelijkse voorzieningen op loopafstand (<5 minuten)
0,5 pp / woning	Dagelijkse voorzieningen op fietsafstand (<5 minuten)
1,0 pp / woning	Dagelijkse voorzieningen op fietsafstand (<10 minuten)

Openbaar vervoer (nabijheid, frequentie en kwaliteit)
Goed openbaar vervoer is één van de belangrijkste indicatoren om de transitie naar lager autobezit en -gebruik mogelijk te maken. Goed openbaar vervoer wordt gevormd door:

- De nabijheid van een hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt;
- De frequentie van de OV-verbindingen;
- De kwaliteit van de OV-verbindingen, oftewel de knoopwaarde (zie paragraaf 'Knoopwaarde', waarmee de verbindingswaarde (het aantal OV-verbindingen) en de ontsluitingswaarde (hoe ver kan je komen met de beschikbare OV-verbindingen) wordt uitgedrukt.

Dit resulteert in richtlijnen voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in relatie tot de hoogte van de parkeernorm (zie tabel onderaan de pagina).

Goede loop- en fietsvoorzieningen
Goede verbindingen voor langzaam verkeer zijn belangrijk om een de transitie naar lager autogebruik mogelijk te maken. Om met verbindingen voor langzaam verkeer ook een transitie naar lager autobezit te kunnen maken, is de mate waarin arbeidsplaatsen binnen fietsafstand beschikbaar zijn een belangrijke indicator.

Bij een deel van de Regiopoorten zijn al veel arbeidsplaatsen bereikbaar per fiets. Duidelijke voorbeelden hiervan zijn Bunnik en Bilthoven. Bij andere Regiopoorten is verbetering mogelijk, ofwel door het toevoegen van arbeidsplaatsen binnen de Regiopoortontwikkeling ofwel door het verbeteren van fietsverbindingen. Zo is bijvoorbeeld voorzien dat Houten met een nieuwe doorfietsroute via Bunnik een directe verbinding krijgt met het USP.

Naast goede verbindingen zijn goede stallingsmogelijkheden ook belangrijk. Dat wil zeggen dat mensen hun fiets gemakkelijk kunnen stallen, zowel op de herkomst- als bestemmingslocatie. Voor de Regiopoorten is een goede inpassing van voldoende en kwalitatief hoogwaardige (deels bewaakte) fietsenstallingen dus belangrijk.

Aanbod van deelmobiliteit
Met dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen op loopafstand, goed openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen kunnen mensen de meeste vervoersbewegingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer maken. Voor sommige bestemmingen of in sommige situaties zijn deze alternatieven voor

Parkeernorm	Nabijheid	Frequentie	Knoopwaarde
0 pp / woning	<10 min lopen (<800 m)	> Trein: > 4 keer per uur (≥ 2 keer per uur 's avonds en weekend) > of HOV-bus: > 6 keer per uur (≥ 4 keer per uur in daluren overdag en ≥ 2 keer per uur 's avonds en weekend) > + rechtstreekse verbinding met IC-station (≤10 minuten reistijd)	>200
0,5 pp / woning	<10 minuten fietsen (<2.200 m)	> Trein: ≥ 4 keer per uur (≥ 2 keer per uur 's avonds en weekend) > of HOV-bus: ≥ 6 keer per uur (≥ 4 keer per uur in daluren overdag en ≥ 2 keer per uur 's avonds en weekend)	>150
1,0 pp / woning	<10 minuten fietsen (<2.200 m)	> Trein of HOV-bus: ≥ 2 keer per uur	>100

autogebruik echter geen aantrekkelijk alternatief. Daarom is een gevarieerd aanbod van deelmobiliteit belangrijk bij de Regiopoorten, zodat eigen autobezit niet nodig is voor deze reizen. Het gaat daarbij niet alleen om deelauto's voor toekomstige bewoners, maar ook om deelauto's, -fietsen en -scooters om bijvoorbeeld OV-reizigers het laatste deel van hun reis te kunnen laten maken in plaats van de hele reis met de auto.

Het aanbod van deelmobiliteit op de Regiopoort kan daarmee niet alleen invloed hebben op het autobezit en -gebruik van toekomstige en bestaande bewoners, maar ook op het autogebruik van bezoekers aan de Regiopoortgemeente.

Conclusie: realistische parkeernorm per Regiopoort
In onderstaande tabel is per Regiopoort aangegeven wat voor deze Regiopoort een realistische parkeernorm kan zijn en welke randvoorwaarden hiervoor nog op orde gebracht moeten worden. Daarbij is aangenomen dat binnen elke Regiopoortontwikkeling voldoende kwalitatief aanbod van deelmobiliteit wordt gerealiseerd. Aangezien voor Barneveld-Noord, Breukelen, Vianen en Zeist-Noord bij het verdiepende ontwerpend onderzoek (zie losstaande rapportage) niet is uitgegaan van het realiseren van substantiële woningaantallen, zijn deze Regiopoorten niet in deze tabel opgenomen.

Regiopoorten	Realistische parkeernorm	Toelichting
Bilthoven	0,5 parkeerplaats per woning	Alle randvoorwaarden zijn voor deze norm op orde als ook parkeerregulering in de omgeving wordt ingevoerd
Bunnik	0,5 parkeerplaats per woning	Deze parkeernorm is alleen realistisch als de treinfrequentie wordt verhoogd en parkeerregulering in de omgeving wordt ingevoerd
Driebergen-Zeist	0,5 parkeerplaats per woning	Alle randvoorwaarden zijn voor deze norm op orde als voldoende voorzieningen worden toegevoegd in de ontwikkeling en parkeerregulering in de omgeving wordt ingevoerd
Houten	0,5 parkeerplaats per woning	Alle randvoorwaarden zijn voor deze norm op orde
Nijkerk	0,5 parkeerplaats per woning	Deze parkeernorm is alleen realistisch als de treinfrequentie wordt verhoogd, een aantrekkelijke verbinding met het centrum wordt gemaakt en parkeerregulering in de omgeving wordt ingevoerd
Woerden	0 parkeerplaats per woning	Alle randvoorwaarden zijn voor deze norm op orde als ook parkeerregulering in de omgeving wordt ingevoerd

Indicatief effect

Op basis van de voorziene woningaantallen is een inschatting gemaakt van het aantal auto- en OV-ritten die de Regiopoorten zullen genereren. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de situatie dat de Regiopoort het mobiliteitsgedrag vertoont van de gemeente waar de Regiopoort onderdeel van is (zie 'Modal split' op pagina 10) en de situatie dat de Regiopoort een ander mobiliteitsgedrag vertoont (met een laag en een hoog scenario).[7]

Daarnaast is een inschatting gemaakt van de situatie dat de inwoners van de woonplaats meeprofiteren van de Regiopoortontwikkeling en daardoor ook een ander mobiliteitsgedrag vertonen.[8] In onderstaande tabel is weergegeven welk effect dit indicatief heeft.

Hieruit blijkt dat de Regiopoorten gezamenlijk ongeveer 127.000 extra verplaatsingen per dag tot gevolg hebben. Wanneer de bewoners een vergelijkbaar mobiliteitsgedrag vertonen als de andere bewoners, betekent dit een toename van 48.400 autoritten per dag. Wanneer aan alle voorwaarden voor de mobiliteitstransitie wordt voldaan, zal het aantal ritten per auto 50% lager kunnen liggen. Van de ritten die niet met de auto worden gemaakt, zal naar verwachting bijna 50% met het OV worden gemaakt, de overige met de fiets en lopend of door bijvoorbeeld thuiswerken niet.

Wanneer de omgeving van de Regiopoort meeprofiteert van deze ontwikkeling kan de toename van het aantal autoritten per saldo worden beperkt. De verwachting is dat alleen met een substantiële mobiliteitstransitie (dus inclusief de effecten van betalen naar gebruik en een stevige werkgeversaanpak) het aantal autoritten per saldo gelijk kan blijven of kan afnemen. In dat geval is ongeveer 40% van het aantal huidige autoritten dat niet meer wordt gemaakt een OV-rit geworden. Het aantal ritten met het OV neemt in dat geval wel fors toe, in totaal is de toename ongeveer 60% van het aantal ritten dat nu wordt gemaakt. Er is in deze indicatieve berekening nog geen rekening gehouden met toevoegen van arbeidsplaatsen of voorzieningen. Deze kunnen nog extra verplaatsingen genereren.

Indicatief effect van de Regiopoortontwikkeling op het aantal auto- en OV-ritten

	Regiopoorten	Omgeving	Totaal
Aantal verplaatsingen per dag	circa 127.000	circa 860.000	
Aantal autoritten per dag		circa 347.200 (40%)	
Business as usual	+48.400	0	+48.400
Mobiliteitstransitie (laag)	+35.500	-15.500	+20.000
Mobiliteitstransitie (hoog)	+22.600	-31.100	-8.500
Aantal OV-ritten per dag		circa 50.400 (6%)	
Business as usual	+8.800	0	+8.800
Mobiliteitstransitie (laag)	+14.600	+5.500	+20.100
Mobiliteitstransitie (hoog)	+20.500	+10.900	+31.400

[7] Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- een persoon maakt gemiddeld 2,71 verplaatsingen per dag (bron CBS, 2019);
- een woning wordt door gemiddeld 2 mensen bewoond (dit is gemiddeld in Nederland 2,2 per woning (bron CBS, 2021), het is aannemelijk dat dit binnen een Regiopoort lager ligt) ;
- het autogebruik conform de modal split is inclusief autopassagiers, voor het aantal autoritten is alleen het autogebruik als bestuurder relevant, dit blijkt gemiddeld 12% lager te zijn in gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad;
- het aandeel autogebruik is in het hoge scenario op 20% gesteld (ter vergelijk, dit is 24% in zeer sterk stedelijke gemeenten en 35% in sterk stedelijke gemeenten), in Woerden vanwege de lagere parkeernorm op 10%; in het lage scenario is het autogebruik het gemiddelde tussen het huidige autogebruik in de Regiopoort-gemeente en het autogebruik in het hoge scenario;
- het aandeel OV-gebruik is in het hoge scenario op 15% gesteld (ter vergelijk, dit is 11% in zeer sterk stedelijke gemeenten en 5% in sterk stedelijke gemeenten), in Woerden vanwege de lagere parkeernorm op 20%; in het lage scenario is het OV-gebruik het gemiddelde tussen het huidige OV-gebruik in de Regiopoort-gemeente en het OV-gebruik in het hoge scenario.

[8] Hiervoor zijn, aanvullend op de aannames in voetnoot 6, de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- het aantal ritten is gebaseerd op het inwoneraantal van de woonplaats (bron: alle cijfers, in 2022);
- het autogebruik in de woonplaats neemt met 1% af als het autogebruik in de huidige situatie al lager ligt dan het autogebruik in gemeenten van vergelijkbare stedelijkheidsgraad en met 2% als het autogebruik hoger ligt, in het hoge scenario zijn de gebruikte percentages 2% en 4%;
- het OV-gebruik in de woonplaats neemt met 0,5% toe als het OV-gebruik in de huidige situatie al hoger ligt dan het OV-gebruik in gemeenten van vergelijkbare stedelijkheidsgraad en met 1% als het OV-gebruik lager ligt, in het hoge scenario zijn de gebruikte percentages 1% en 2%.

B SUBSIDIES EN REGELINGEN

Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van mogelijke subsidie en regelingen bij de Provincie en de Rijksoverheid ten behoeve van de ontwikkeling van de regiopoorten. Voor de meeste regiopoorten geldt dat de ontwikkeling nog enige tijd op zich laat wachten. Dat kan betekenen dat van de in dit hoofdstuk genoemde regelingen geen gebruik meer kan worden gemaakt. Subsidies zijn vaak tijdelijk: ze vervallen of er komen nieuwe subsidies voor in de plaats. Daarom zal per Regiopoort voorafgaande de ontwikkeling opnieuw moeten worden bekeken welke regelingen op dat moment van toepassing zijn.

Bij de Provincie Utrecht gaat het op het gebied van mobiliteit om de volgende subsidies, die zijn terug de vinden in de uitvoeringsverordening 'subsidies mobiliteit 2020-2030':

1. Subsidie Knooppunten
2. Subsidie Fiets
3. Subsidie Openbaar Vervoer (OV)
4. Subsidie Goederenvervoer
5. Subsidie Doelgroepenvervoer
6. Subsidie Aanvullend openbaar vervoer
7. Subsidie Toegankelijkheid openbaar vervoer

Belangrijkste voorwaarde voor het verkrijgen van een subsidie is dat de maatregel bijdraagt aan een provinciaal doel. Bovenstaand zijn alle subsidies op het gebied van mobiliteit. Voor de Regiopoorten zijn niet alle subsidies relevant.

Bij de Provincie Utrecht gaat het op het gebied van wonen en werken om de volgende regelingen:

8. Uitvoeringsverordening Subsidie Versnelling Woningbouw 2021-2024
9. Uitvoeringsverordening subsidie Recreatie en Toerisme 2022 – 2025
10. Groen groeit mee
11. Actieprogramma Vitale Kernen

Bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK) gaat het om de volgende regelingen voor bouwen en gebiedsontwikkeling:

12. Woningbouwimpuls (WBI) – 1,5 miljard
13. Startbouwimpuls (SBI) – 250 miljoen
14. Versnellingsgelden (begroting I&W i.s.m. VRO) - 475 miljoen
15. Volkshuisvestingsfonds (begroting BZK) - 1,05 miljard
16. Impulsaanpak winkelgebieden - 22 miljoen
17. Stimuleringsregeling Flexwonen - 402 miljoen
18. Financiële herplaatsingsgarantieregeling (FGH) - 220 miljoen
19. Transformatiefaciliteit - 38 miljoen
20. Flexpoolregeling - 90 miljoen
21. Subsidieregeling verpleegzorgplekken - 310 miljoen
22. Stimuleringsregeling Ontmoetingsruimte Ouderen (SOO) - 26 miljoen
23. Huisvesting grote gezinnen - 3,5 miljoen
24. Regeling huisvesting Vergunninghouders (RHV) - 15 miljoen
25. Regeling Kwetsbare doelgroepen (RKD) - 50 miljoen
26. Bodem en Ondergrond (begroting I&W)

Sommige van bovenstaande regelingen zijn wellicht voor de Regiopoorten minder relevant maar worden toch genoemd om zoveel mogelijk volledig te zijn. Veel regelingen zijn tijdelijk van aard of lopen binnenkort af. Daarentegen worden ze vaak ook weer verlengd. Er is dus onzekerheid van welke regelingen nog gebruik kan worden gemaakt ten tijde van de ontwikkeling van de Regiopoorten. Het is daarom belangrijk om vroegtijdig in overleg met BZK te gaan om te kijken of gelden voor langere tijd beschikbaar kunnen worden gesteld.

Bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gaat het om het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) met daarin:

27. Programma fiets
28. Spoorcapaciteit 2030
29. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
30. Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)
31. Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
32. Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations
33. Fietsparkeren bij stations
34. Kleine stations
35. Overwegenaanpak
36. Programma Kleine Functiewijzigingen
37. Toegankelijkheid Stations
38. MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht
39. A27 Houten-Hooipolder
40. A1/A30 Barneveld
41. A28 Amersfoort-Hoogeveen
42. Versnellingsafspraken RIJK i.s.m. VRO (Mogelijk toekomstig onderdeel van MIRT)
43. Bodem en Ondergrond
44. Wegen en Verkeersveiligheid
45. Brede Doeluitkering
46. Luchtkwaliteit en geluid

De Rijksoverheid wil de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland bevorderen. Bovenstaande regelingen geven een beeld waarvoor nu gelden beschikbaar zijn gesteld. Om voor het MIRT in aanmerking te komen moet een aanvraag worden gedaan waarvoor het volgende proces moet worden doorlopen.

- Verkenningsfase
- Voorkeursbeslissing
- Planuitwerking

1. Subsidie Knooppunten

Subsidie kan worden aangevraagd voor fysieke aanpassingen van een knooppunt gericht op de verbetering van de kwaliteit van een knooppunt en voor onderzoek en communicatie gericht op de ontwikkeling van generieke kennis over de toepassing van maatregelen ter vergroting van de kwaliteit van knooppunten.

Hoogte Subsidie

- Voor kleine projecten: 100 procent van de subsidiabele kosten, met een maximum van één aanvraag per knooppunt gedurende de looptijd van de regeling.
- Voor middelgrote projecten: 200.000 euro aangevuld met 50 procent van de subsidiabele kosten voor de investering boven 200.000 euro, met een maximum van 350.000 euro per knooppunt gedurende de looptijd van de regeling.
- Voor grote structuurinvesteringen: 350.000 euro aangevuld met 25 procent van de subsidiabele uitvoeringskosten boven de 500.000 euro met een maximum van 500.000 euro per knooppunt gedurende de looptijd van de regeling.
- Voor onderzoeks- en communicatieprojecten: maximaal 50 procent van de subsidiabele kosten tot een maximum van 25.000 euro.

2. Subsidie Fiets

Subsidie kan worden aangevraagd voor activiteiten gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets als vervoermiddel. Activiteiten bestaan uit infrastructurele maatregelen, verkenningen, quick wins, kennisontwikkeling, netwerken en profilering en (permanente) verkeerseducatie. Verkeersveiligheid: subsidie kan worden aangevraagd voor activiteiten die gericht zijn op het verbeteren van verkeersveilige infrastructuur.

Hoogte subsidie

De volgende percentages van de subsidiabele kosten:

- Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders: 65 procent voor een maatregel die een fietsknelpunt met hoge prioriteit oplost en 50 procent voor fietsknelpunten met lage prioriteit en overige fietsknelpunten.
- Verkenningen realisatie doorfietsroutes met prioriteit.
- Kunstwerken op een doorfietsroute: 90 procent;
- Overige fietsvoorzieningen op een doorfietsroute: 65 procent.
- Quick wins: 100 procent.
- Uitbreiden fietsvoorzieningen op/naar knooppunten:
- Fietsvoorzieningen bij bus- en tramhaltes: 100 procent;
- Planstudiekosten voor fietsparkeervoorzieningen bij treinstations: 60 procent;
- Investeringskosten voor fietsvoorzieningen op maaiveld of binnen een bestaande gebouwde fietsparkeervoorziening bij treinstations: 60 procent;
- Investeringskosten voor de realisatie van gebouwde fietsparkeervoorzieningen (kelder, in een gebouw, fietsflat) bij treinstations: 25 procent.
- Verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen: 90 procent.
- Kennisontwikkeling en slimme toepassingen: 90 procent.
- Netwerken en profilering: 90 procent.
- Stimuleren utilitair fietsgebruik: 90 procent.
- Stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen: 90 procent.
- Verkeersveiligheid: maximaal 50 procent van de subsidiabele kosten tot een maximum van 400.000 euro.

3. Subsidie Openbaar Vervoer (OV)

Subsidie kan worden aangevraagd voor infrastructurele maatregelen gericht op een efficiëntere exploitatie van het OV en haltemaatregelen ter verbetering van de haltetoegankelijkheid.

Hoogte Subsidie

- 100 procent, met een maximum per project van 500.000 euro.
- Voor haltemaatregelen 100 procent, met een maximum per project van 500.000 euro.
- Meerdere losstaande haltes zijn niet afzonderlijk subsidiabel maar vormen samen één project..

4. Subsidie Goederenvervoer

Subsidie kan worden aangevraagd voor verduurzaming van goederenvervoer door middel van efficiënte en duurzame stadsdistributie en voor activiteiten die gericht zijn op het verschuiven van goederenstromen van vervoer over de weg naar vervoer over water of spoor.

Hoogte Subsidie

- 100 procent, met een maximum van 100.000 euro voor activiteiten die leiden tot efficiëntere en duurzamere stadsdistributie.
- Voor activiteiten die leiden tot het stimuleren van modal shift 100% met een maximum van 100.000 euro met dien verstande dat de totale beschikbare subsidie voor goederenvervoer maximaal 200.000 euro bedraagt.

5. Subsidie Doelgroepenvervoer

Subsidie kan worden aangevraagd voor activiteiten om het doelgroepenvervoer beter te organiseren.

Hoogte Subsidie

Doelgroepenvervoer: 50 procent van de subsidiabele kosten, met dien verstande dat de subsidie maximaal 50.000 euro per activiteit bedraagt.

6. Subsidie Aanvullend openbaar vervoer

Subsidie kan worden aangevraagd voor activiteiten om het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten.

Hoogte Subsidie

Aanvullend openbaar vervoer: 100 procent van de subsidiabele kosten, met dien verstande dat de subsidie maximaal 50.000 euro per activiteit bedraagt.

7. Subsidie Toegankelijkheid openbaar vervoer

Subsidie kan worden aangevraagd voor activiteiten die het openbaar vervoer beter toegankelijk maken voor reizigers met een beperking.

Hoogte Subsidie

Toegankelijkheid openbaar vervoer: 100 procent van de subsidiabele kosten, met dien verstande dat de subsidie maximaal 100.000 euro per activiteit bedraagt.

8. Uitvoeringsverordening Subsidie Versnelling Woningbouw 2021-2024

De subsidie kan worden aangevraagd voor het wegnemen van knelpunten bij het realiseren van reeds geplande woningbouwprojecten.

Hoogte subsidie

Er wordt uitgegaan van maatwerk. Er geldt in de regel geen maximaal bedrag. Voor de inzet van langdurige externe deskundigheid bij gemeenten geldt een maximum van 66,67% van de daadwerkelijke kosten (gedurende 12 maanden). Voor een bijdrage aan de inzet van externe deskundigheid voor collectieven van particulieren ten behoeve van nieuwe woonvormen geldt een maximale bijdrage van 50% van de daadwerkelijke kosten met een maximum van €3000,-. Het totale beschikbare budget voor deze subsidie bedraagt € 15.000.000,- voor de looptijd van het Uitvoeringsprogramma Versnelling Woningbouw. De subsidie kan worden aangevraagd tot 31/12/2024.

9. Uitvoeringsverordening subsidie Recreatie en Toerisme 2022 – 2025

De subsidie kan worden aangevraagd voor het versterken van het aanbod van recreatief groen, het versterken van het provincie brede recreatief hoofd(route)netwerk en het versterken van de duurzame ontwikkeling van de vrijetijdseconomie.

Voor het versterken van recreatief groen in de provincie Utrecht kan subsidie worden verstrekt als aan de volgende criteria wordt voldaan:

- De activiteiten dragen bij aan het verbeteren van bovenlokale recreatievoorzieningen op het gebied van: nabijheid; bekendheid; bereikbaarheid; veiligheid; klimaatbestendigheid, en/of duurzaamheid; fysieke toegankelijkheid voor iedereen
- Het project richt zich op het verbeteren van het bovenlokale hoofd(route)netwerk van LAW-routes, LF-routes, icoonroutes en/of vaarroutes.
- Het project komt uitsluitend in aanmerking voor subsidie wanneer er geen overlap is met de activiteiten van het Routebureau Utrecht;
- In het project wordt samengewerkt met meerdere partners.
- Het project voldoet daarnaast aan minimaal één van de volgende criteria:
  - Het project richt zich op het aantrekken van en/of verlenging van de verblijfsduur van bezoekers die een meerwaarde hebben voor de provincie;
  - Het project richt zich op de spreiding van bezoekers in de provincie Utrecht in ruimte en/of tijd.

Hoogte subsidie

Afhankelijk van het project dat de subsidie maximaal 50% van de subsidiabele kosten bedraagt tot een maximum van 35.000,– of tot € 75.000 euro per project. Tot de subsidiabele kosten behoren in ieder geval niet exploitatiekosten. De subsidie kan worden aangevraagd tot 1 januari 2026.

10. Groen groeit mee

Naast dat groen een belangrijke kwaliteit van de provincie Utrecht, heeft groen ook een positief effect op de leefbaarheid en de gezondheid. Om voor iedereen voldoende groen te behouden, moet bij verdere verstedelijking het groen in de omgeving ook toenemen om zo de ontwikkelingen in balans te houden. Daarom is voor het programma groen groeit mee € 10 miljoen uitgetrokken. De subsidievoorwaarden moet nog worden uitgewerkt. Maar de volgende aandachtspunten zijn hierbij van belang.

- Waar er minder ruimte is kijken wordt niet alleen gekeken naar kwantiteit, maar ook naar de kwaliteit van het groen.

- Groen en natuur moeten ook aanwezig zijn in steden en dorpen, niet alleen in het buitengebied.
- Er is ook aandacht voor 'blauw groeit mee' (water). Er wordt gezorgd voor voldoende zwemwater.
- Het Groenfonds wordt opgezet op om meer groen te realiseren. Ook als een ontwikkelaar in kwalitatieve zin weinig ruimte heeft, kan met een bijdrage uit het Groenfonds de kwaliteit van het groen worden vergroot.
- Er wordt actief gezocht naar financiering bij onze externe partners. De provinciale investering is zodanig dat dit landelijk en Europees budget kan aantrekken (cofinanciering).
- Het programma Groen Groeit Mee wordt structureel voortgezet. Zo blijven 'rood' (verstedelijking) en 'groen' (natuur) in verhouding.

11. Actieprogramma Vitale Kernen

Om de vitaliteit en het benodigde voorzieningenniveau van de kleinere kernen in stand te houden. Is er een Actieprogramma Vitale Kernen waarmee onder andere Dorpendeals mogelijk worden gemaakt. Zo worden plannen gestimuleerd die de sociale verbinding van wijk of dorp versterken. Hiervoor is 5 miljoen uitgetrokken. De voorwaarden zijn nog niet bekend.

12. Woningbouwimpuls (WBI)

De woningbouwimpuls is bedoeld om de bouw van betaalbare woningen voor starters en mensen met een laag of middeninkomen te versnellen. De regeling kent verschillende tranches, waarvan de inschrijving voor de 5e tranche inmiddels is geweest. Onbekend is of er een 6e tranche komt. De regeling is tijdelijk gesloten.

De volgende voorwaarden waren voor de 5e tranche van toepassing:

- Het project omvat een afgebakend projectgebied.
- Het project heeft minimaal 200 woningen, waarvan minimaal 50% van de woningen zijn betaalbare woningen. Betaalbare woningen zijn:
  - sociale huurwoningen
  - huurwoningen voor middeninkomens
  - betaalbare koopwoningen met een verkoopprijs tot en met de betaalbare koopgrens van €355.000
- De bouw van het project is nog niet begonnen. De bouw van de eerste woningen start binnen 3 jaar na toekenning. De bouw van de laatste woningen start binnen 10 jaar na toekenning.
- Het project kent een aantoonbaar publiek financieel tekort.
- De maatregelen die leiden tot het publiek financieel tekort zijn publieke investeringen die voor woningbouw noodzakelijk zijn
- De bijdrage van de Woningbouwimpuls bedraagt maximaal 50% van het publiek financieel tekort. De andere 50% moet door de gemeente en/of andere overheden gedekt zijn.
- De Woningbouwimpuls is niet voor voorfinanciering van een project. U mag de regeling ook niet gebruiken om risico's af te dekken voor mogelijke publieke tekorten in de toekomst

Aanvullende maatregelen

De maatregelen die leiden tot het publiek financieel tekort moeten noodzakelijk zijn voor woningbouw en vallen in één van de volgende categorieën:

- De woningen infrastructureel ontsluiten met bijvoorbeeld wegen of bruggen
- Verlagen van de stikstofdepositie (de neerslag van stikstof) in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden
- Saneren van de bodem
- Verplaatsen van activiteiten die hinder veroorzaken voor woningbouw
- Inrichten van de openbare ruimte.

13. Startbouwimpuls (SBI)

De Startbouwimpuls is bedoeld voor projecten die planologisch ver genoeg zijn om snel te kunnen starten met bouwen, maar door veranderende economische omstandigheden de businesscase niet meer kunnen rond rekenen. Voor de periode t/m 2025 ziet het Rijk een bouwdip ontstaan. Dit is onwenselijk vanwege het grote woningtekort. Andere pogingen om te versnellen zijn niet gelukt. Minister de Jonge heeft een budget van tenminste € 250 miljoen ter beschikking gesteld.

Gemeenten kunnen aanspraak maken op de Startbouwimpuls door projecten in te dienen die voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- Start bouw woningen uiterlijk in 2024/2025.
- Oplevering woningen uiterlijk 36 maanden na start bouw (2027/2028).
- Het betreft permanente woningbouw.
- Aandeel betaalbare woningen is minimaal 50%.
- De betrokken ontwikkelaar/woningcorporatie onderschrijft de aanvraag.
- Juridische zekerheid over het moment van start bouw, bijvoorbeeld een onherroepelijk bestemmingsplan

Enkel gemeenten kunnen een daadwerkelijke aanvraag indienen bij het Rijk. De deadline voor aanvragen is 1 oktober 2023.

Definitie betaalbare woningen

- Sociale huurwoningen: huurwoningen tot de liberalisatiegrens | € 808 per maand, prijspeil 2023. Deze huur wordt jaarlijks geïndexeerd.

- Middeldure huur: huurwoningen tot de landelijke grens van middeldure huur | € 1023,- per maand, prijspeil 2023. Deze huur wordt geïndexeerd met het indexeringspercentage van de liberalisatiegrens
- Betaalbare koop: koopwoningen tot de landelijke grens van betaalbare koop | € 355.000,-, prijspeil 2023 Deze grens wordt jaarlijks geïndexeerd met CPI.

14. Versnellingsgelden (begroting I&W ism VRO)

Het kabinet heeft voor de komende 10 jaar € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor het bereikbaar maken van nieuwe grootschalige woningbouwlocaties. Om snel stappen te kunnen zetten, hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) samen met regionale overheden versnellingsafspraken gemaakt. Het kabinet heeft € 1,2 miljard uitgetrokken voor de eerste 70 voorstellen die samen leiden tot realisatie en bereikbaarheid van ongeveer 135.000 woningen binnen nu en de komende 5 jaar.

Naast deze versnellingsafspraken investeert het kabinet ook in 17 grootschalige woningbouwgebieden op het gebied van infrastructuur. Deze complexe grootschalige woningbouw brengt ook grotere bereikbaarheidsopgaven met zich mee. Daarvoor is nog eens € 6 miljard beschikbaar. Omdat de ambities en wensen altijd groter zijn dan de beschikbare middelen, wordt bekeken aan welke criteria deze plannen moeten voldoen. Zo worden voorstellen gewogen op basis van het aantal woningen dat met een investering gebouwd kan worden en de invloed van de investering in mobiliteit op de bereikbaarheid, economie en de leefomgeving.

15. Volkshuisvestingsfonds (begroting BZK)

Herstructurering bestaande woningvoorraad in kwetsbare gebieden

Het Volkshuisvestingsfonds is in het leven geroepen om huizen te verbeteren met als beoogd resultaat een leefbaardere en veiligere wijk voor inwoners. Gemeenten met stedelijke focusgebieden kunnen vastgestelde gebiedsplannen indienen bij hun aanvraag. Er is geen aparte onderbouwing nodig als de aanvraag onderdeel uitmaakt van een groter en samenhangend geheel, de gebiedsplannen.

Gemeentes kunnen zich aanmelden voor een mogelijke bijdrage uit het Volkshuisvestingsfonds. Voor 2023 is - onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring - € 280 miljoen beschikbaar om in kwetsbare wijken met behulp van herstructurering de leefbaarheid te verbeteren. Stedelijke focusgebieden en grensregio's krijgen prioriteit bij het toekennen van de subsidie. Gemeenten hebben tot en met 16 oktober 2023 12.00 uur de tijd om een aanvraag in te dienen voor een financiële bijdrage. Het Volkshuisvestingsfonds is voor alle gemeenten. Gemeenten kunnen individueel maar ook samen (of als regio) een aanvraag indienen. Gebieden waar de leefbaarheid het sterkst onder druk staat krijgen prioriteit. Dit zijn de 20 stedelijke focus-gebieden en 13 grensregio's.

Activiteiten

- Verbetering van particuliere woonruimte met fysieke aanpassingen. Bijvoorbeeld door woningen op te splitsen, samen te voegen, uit te breiden of door extra woonlagen toe te voegen (optoppen). Ook het aanpakken van achterstallig onderhoud, gespikkeld bezit of de energieprestatie van woningen valt hier onder. Evenals levensloopgeschikt maken van woningen.
- Het transformeren van gebouwen (of onderdelen daarvan) naar woningen.
- Het slopen van slechte woningen om ruimte te maken voor betere nieuwbouwwoningen in hetzelfde gebied.
- Het kopen of verwerven van woningen (het zogenaamde 'inponden' van woningen) om ze te herstructureren. De bijdrage heeft betrekking op de verwervingskosten, advieskosten, participatiekosten en compensatie van de verhuiskosten.
- Secundaire herstructureringsactiviteiten in combinatie met de primaire herstructureringsactiviteiten, namelijk:
  - Noodzakelijke ingrepen in de openbare ruimte.
  - Maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau.

Randvoorwaarden

Om een specifieke uitkering van het Volkshuisvestingsfonds te krijgen moet het volgende worden aangetoond:

- Om een specifieke uitkering van het Volkshuisvestingsfonds te krijgen moet het volgende worden aangetoond:
- Uitvoering activiteiten zoals hierboven genoemd.
- Het project heeft een aantoonbaar financieel tekort.
- Samen met andere betrokken partijen moet minstens 30% van het financiële tekort gedekt zijn. De bijdrage van het Volkshuisvestingsfonds bedraagt maximaal 70%.
- Er wordt binnen 2 jaar na toekenning gestart en bent binnen 10 jaar klaar
- Het gaat om minstens 100 woningen in een stedelijk focus-gebied of minstens 50 woningen in de rest van het land.
- Het gaat om een kwetsbaar gebied.

16. Impulsaanpak winkelgebieden

Het programma Impulsaanpak winkelgebieden (opent externe website) is een Rijksprogramma waarmee de gemeenten gestimuleerd worden om (delen van) binnenstedelijke winkelgebieden om te vormen tot toekomstbestendige gebieden met een stevige sociale en economische basis. In 2023 zal er een 3e ronde opengesteld worden voor aanvragen, in 2024 een 4e ronde.

17. Stimuleringsregeling Flexwonen

Bij het bouwen van meer woningen gaat het niet alleen om het bouwen van nieuwe woningen. Er zijn verschillende manieren om voor meer woningen te zorgen. Gedacht moet hierbij worden aan het ombouwen van leegstaande gebouwen, zoals kantoren, zorginstellingen en recreatiewoningen. Of aan het herstellen van oudere woningen. Ook zogeheten flexwoningen kunnen een tijdelijke oplossing zijn als aanvulling op de bestaande woningvoorraad. Flexwoningen zijn kleinere woningen die verplaatsbaar, stapelbaar, schakelbaar of splitsbaar zijn en op een tijdelijke locatie staan.

18. Financiële herplaatsingsgarantieregeling (FGH)

Eind 2022 zijn de contouren van de financiële herplaatsingsgarantie bekend gemaakt. De garantie biedt investeerders (doorgaans een woningcorporatie) meer zekerheid voor investering in flexwoningen, door de kans te vergroten dat een tweede en verder opvolgende locatie voor de woningen wordt gevonden. Naast een inspanningsverplichting voor de eigenaar van de flexwoningen voorziet de garantie ook in ondersteuning bij herplaatsing. Op de Rijksbegroting is voor de herplaatsingsgarantie 220 miljoen euro beschikbaar gesteld.

19. Transformatiefaciliteit

Er is in 2019 € 38 miljoen beschikbaar gesteld, het gaat om zakelijke leningen van € 1 tot 3,5 miljoen. De lening kan worden aangevraagd door initiatiefnemers die moeite hebben met de voorfinanciering van de transformatie van bedrijfs- of industrielocaties tot Woningbouw. Het gaat om een voorfinanciering met gunstige voorwaarden met een maximale looptijd van 5 jaar.

De faciliteit concentreert zich op projecten in de 50 Nederlandse gemeenten waar tot 2020 de hoogste absolute woningtekorten verwacht worden. Bekijk de lijst met 50 gemeenten op de website van SVN.
Het doel is het financieren van voorinvesteringen om binnenstedelijke (bedrijfs- en industrie-) locaties te transformeren tot woningen. Wanneer de onzekerheden uit de voorfase zijn weggenomen en de bouwfase van start gaat, kunnen de aanvragers overgaan tot herfinanciering. Het geld wordt verstrekt in de vorm van aflossingsvrije (achtergestelde) leningen.

Voorwaarden voor de lening is dat reguliere financiering onvoldoende beschikbaar is en er moet sprake zijn van cofinanciering waarbij de financiering het gat vult tussen eigen en vreemd vermogen. De projecten moeten zicht hebben op een sluitende businesscase en het project moet passen binnen het lokale, door gemeenten en provincies geformuleerde beleid.

20. Flexpoolregeling

Deze regeling biedt ondersteuning aan gemeenten en provincies die hiermee extra flexibele capaciteit en expertise kunnen aantrekken in de voorfase van woningbouwopgave. Zowel in 2022 als in 2024 stelt het ministerie van BZK hiervoor 40 miljoen euro beschikbaar. Provincies en gemeenten kunnen de bijdrage besteden aan capaciteit in de voorfase van woningbouw- en herstructureringsprojecten en het opstellen van integrale woon-zorgvisies. Met de bijdrage kunnen provincies en gemeenten regionale of provinciale flexpools opzetten of externe capaciteit inhuren.

De flexpoolregeling is onlangs uitgebreid om de woningbouw te versnellen en te zorgen voor een veilige en betaalbare woonomgeving voor iedereen met passende zorg en ondersteuning. Op deze manier komt er in de regio extra deskundigheid in de voorfase van woningbouw- en herstructureringsprojecten. Daarnaast komt er extra deskundigheid voor het opstellen van integrale woon-zorgvisies om zo extra huisvesting voor aandachtsgroepen te realiseren.

21. Subsidieregeling verpleegzorgplekken

Voor de komende jaren is 310 miljoen euro uit om corporaties en zorgaanbieders te stimuleren 20.000 betaalbare zorggeschikte woningen in de sociale huur en middeldure huur te bouwen.

22. Stimuleringsregeling Ontmoetingsruimte Ouderen (SOO)

Steeds meer 55-plussers vinden het fijn om in een woonvorm te wonen waar het gemakkelijk is anderen te ontmoeten en elkaar te ondersteunen. Burgerinitiatieven, woningcorporaties, zorginstellingen en marktpartijen bouwen hiervoor ontmoetingsruimten met de subsidie Stimuleringsregeling ontmoetingsruimten in ouderenhuisvesting (SOO).

Hoogte subsidie maximaal €2.500 per m^2 van de te bouwen ontmoetingsruimte.

De volgende partijen mogen de subsidie aanvragen:
> Commerciële privaatrechtelijke rechtspersonen zoals woningcorporaties en marktpartijen waaronder zorginstellingen en sociale ondernemers;
> Niet-commerciële privaatrechtelijke rechtspersonen gericht op woningbouw, bijvoorbeeld initiatieven van de bewoners zelf (burgerinitiatieven).

Voorbeelden van privaatrechtelijke rechtspersonen zijn een stichting, vereniging, coöperatie, naamloze vennootschap (nv) of besloten vennootschap (bv).

23. Huisvesting grote gezinnen

De regeling is voor gemeenten. Met deze uitkering versnellen gemeenten de huisvesting voor gezinnen van 7 of meer vergunninghouders.

De regeling is bedoeld voor projecten waarmee een object geschikt wordt gemaakt als woning voor een groot gezin. Met een object bedoelen we bijvoorbeeld een woning, of een pand met een andere bestemming zoals een voormalig zorgpand.

Voorbeelden van projecten zijn:
> een object aanpassen
> een object ombouwen (transformeren)
> een extra bouwwerk op het perceel van dat object plaatsen

Ook kan met een deel van de uitkering het object worden verduurzaamd. Dit kan alleen als de verduurzaming onderdeel is van de noodzakelijke aanpassing of ombouw van het object. Bovendien kan een tegemoetkoming voor de huurderving worden verkregen.

Belangrijkste voorwaarden

> Er moet sprake zijn van een groot gezin (7 of meer personen) gekoppeld aan de gemeente.
> Het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) bepaalt zelf wat een gezin, ook wel huishouden, inhoudt. Een gemeente kan in het Taakstellingsvolgssysteem (TVS) zien uit hoeveel gezinsleden een gezin bestaat.
> Het gezin heeft woonruimte nodig op grond van de taakstelling, als bedoeld in artikel 28 van de Huisvestingswet 2014.
> Er projectkosten zijn verbonden aan het geschikt maken van een object voor bewoning door een groot gezin. Dit kan door aanpassing of transformatie ervan, of door plaatsing van een bouwwerk op het perceel van dat object.
> Tenminste één gezinslid heeft een verblijfsvergunning. De overige gezinsleden hebben minimaal een machtiging tot voorlopig verblijf (mvv).

24. Regeling huisvesting Vergunninghouders (RHV)

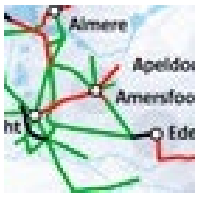
De regeling is bedoeld voor het realiseren van huisvesting voor vergunninghouders. Hiermee worden tussen nu en eind 2023 bijna 800 woonruimtes voor vergunninghouders gerealiseerd. Daarnaast worden er zo'n 600 woonruimtes voor andere aandachtsgroepen gerealiseerd. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft hiervoor € 15 miljoen beschikbaar gesteld.

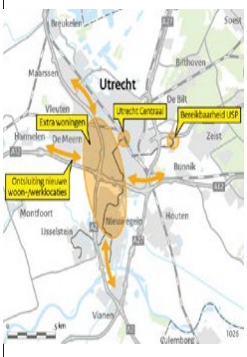
25. Regeling Kwetsbare doelgroepen (RKD)

Bij de regeling gaat het om een specifieke uitkering aan gemeenten voor het versneld realiseren van projecten die in de huisvesting van kwetsbare doelgroepen voorziet.

26. Bodem en Ondergrond (begroting I&W)

Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond. De budgetten voor de afspraken over Bodem en Ondergrond moeten deels via het Provincie- en Gemeentefonds worden betaald.

MIRT	Achtergrond	budget
27. Programma fiets	1. Vlot en veilig doorfietsen Een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes waarop vlot en veilig doorgefietst kan worden. Het zijn de hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom waarmee snel op werk, school, station of andere belangrijke bestemmingen gekomen kan worden. 2. Moeiteloos en veilig je fiets stallen Op knooppunten, in binnensteden en andere drukke plekken waar veel extra huizen (bij)gebouwd worden. Zodat de fiets makkelijk onderdeel wordt van de reis. 3. Benutten van de potentie Iedereen die fietst, draagt bij aan de betere doorstroming op de weg, en minder drukte in het OV. Gezien de grote mobiliteitsopgave waar Nederland voor staat, is flankerend beleid van belang, gericht op het benutten van de potentie van de fiets. Daarom wordt bijvoorbeeld ingezet op meer fietsers, het fietsen van langere afstanden aantrekkelijker maken en langer doortrappen.	 € 100 miljoen voor versnelde fietsroutes € 75 miljoen cofinanciering fietsplekken stations en innovaties
28. Spoorcapaciteit 2030	Met gerichte investeringen lossen we geïdentificeerde knelpunten op, waardoor verbeteringen in de dienstregeling daadwerkelijk mogelijk worden. Hiermee werken we toe naar een basis die verdere doorgroei – zoals voorzien in Toekomstbeeld OV 2040 – mogelijk maakt. Het gaat in hoofdzaak om de volgende soorten maatregelen: Investeringen in de tractie- en energievoorziening; Perronverlengingen en verbetering van overwegveiligheid; Aanvullende investeringen in lopende projecten gelet op het Toekomstbeeld OV; Verbeteraanpakken ten behoeve van introductie van tienminuten-treinen	€ 250 miljoen taakstellend
29. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	Opgave De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor uit 2007 heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Speerpunten • hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad; • samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de sprinters – de ruggengraat vormt; • kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen; • toekomstbestendige routestrategie van het spoorgoederenvervoer	€ 3,6 mld 
30. Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)	Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei is een extra aanpak nodig om de overlast door de Rijksinfrastructuur te beperken. Tevens is in de naleving geborgd dat geluidhinder als gevolg van verdere groei van het verkeer niet leidt tot vergroting van de geluidhinder.	€ 1,1 mld
31. Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	**Opgave** Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft twee doelen: het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid en het bieden van ruimte voor en het bijdragen aan de onderbouwing van ruimtelijke projecten. **Oplossing** Beide doelen kunnen worden verwezenlijkt door ervoor te zorgen dat overal in Nederland aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Echter, ook onder de EU-norm voor luchtkwaliteit is nog sprake van substantiële gezondheidsschade. Daarom is het beleidsdoel op luchtkwaliteit met de hoofdlijnenbrief van het Schone Lucht Akkoord (SLA) van 2 juli 2019 verbreed (TK 30175, nr. 339).	€ 3 miljoen 
32. Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations	**Opgave** Om de groei op het spoor mogelijk te maken, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek in 2010-2012 en de treinbotsing in Amsterdam in 2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentie op de drukke corridors kan worden verhoogd. Het programma Beter en Meer is opgedeeld in meerdere verbeteraanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst, en Verbeteraanpak Stations. De operationele uitwerking van Beter en Meer wordt gefaseerd uitgevoerd en maakt onderscheid in termijnen. De eerste termijn is gericht op verbeteringen van de uitvoering van de treindienst in de komende jaren, zodat in 2018 gestart kan worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven. Stations vormen belangrijke schakels in het spoornetwerk en zijn belangrijke overstappunten voor al het openbaar vervoer in Nederland. Daarmee vormen stations een wezenlijk onderdeel van de deur-tot-deurreis van de reiziger en van de infrastructurele keten. Het groeiend aantal reizigers moet op stations voldoende gefaciliteerd worden. Verbeteraanpak Stations is erop gericht om de ervaring en de waardering van de reiziger op en rondom het station blijvend te verbeteren en vervoerders in staat te stellen hun klanten beter van dienst te zijn.	€ 12 miljoen

MIRT	Achtergrond	budget
33. Fietsparkeren bij stations	**Opgave** Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Het oplossend vermogen van fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. **Oplossing** In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (TK 29984, nr. 474) is het verbeteren van de ketenreis benadrukt. De overstap van ov naar fiets en andersom, ook zeker bij knooppunten, is hierbij een belangrijk onderdeel. Na het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (AFP) zijn er extra middelen vanuit het regeerakkoord-Rutte III en recent uit het Klimaatakkoord ingezet voor het innoveren en uitbreiden van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Bij het stallen wordt rekening gehouden met het toenemende aantal bijzondere formaat fietsen zoals elektrische fietsen, speed-pedelecs en bakfietsen. Er wordt ook nadrukkelijk gekeken naar innovaties en andere concepten, bijvoorbeeld deelfietsen (naast ov-fietsen) in de stallingen. Daarbij is er focus op het efficiënter benutten van de stallingscapaciteit.	€ 582 miljoen
34. Kleine stations	**Opgave** Het regionale belang van het openen van een station moet worden afgewogen tegen het belang van snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landsdelen. Deze belangenafweging speelt met name bij stations die bedacht zijn aan spoorlijnen waarop het hoofdrailnetvervoer en/of het goederenvervoer wordt afgewikkeld. **Oplossing** Het ministerie van IenW toetst bij aanvragen of alle kosten van ontwikkeling, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt en of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd. Voor de kosten van het basisstation is in dat geval subsidie mogelijk uit het programma Kleine stations tot een maximum van € 7,5 mln. (prijspeil 2022)	€ 12 miljoen
35. Overwegenaanpak	Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor hebben hoge prioriteit. Overwegen zijn een kwetsbare schakel voor weg- en treinverkeer en zijn van grote invloed op de veiligheid, de betrouwbaarheid van de dienstregeling en de doorstroming van het wegverkeer Voor specifieke projecten (aan openbare overwegen) is cofinanciering door de decentrale overheden en het ministerie van IenW een uitgangspunt. Vanuit het Rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50 % voor de meest kosteneffectieve oplossing. Generieke LVO-maatregelen en maatregelen aan particuliere overwegen worden in beginsel door het ministerie van IenW gefinancierd.	€ 911 miljoen
36. Programma Kleine Functiewijzigingen	**Opgave** Het programma Kleine Functiewijzigingen is bedoeld voor: het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem; het tegemoetkomen aan ingediende en toekomstige vervoerderswensen en klantvragen. **Oplossing** Ad 1) Het programma bevat maatregelen om de capaciteit te vergroten. Zo worden knelpunten opgelost die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelingsproces. Daarnaast moet het robuuster maken van de infrastructuur zorgen voor minder verstoringen en moet dit een betrouwbare dienstregeling creëren, waarbij rekening wordt gehouden met milieu- en veiligheidsaspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlay-out. Ad 2) Het gaat om vragen rond logistiek, transfer en (arbo)veiligheid. Hieronder vallen maatregelen voor uitbreiding van opstelcapaciteit, perronverlengingen, aanleg van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacementen, verkorting van bezettingstijden, verlenging/inkorting van sporen, verbetering van de servicecapaciteit en reactivering van de treindienst. Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer vergroting van perroncapaciteit en verbreding van reizigerstunnels en traversen.	€ 389 miljoen
37. Toegankelijkheid Stations	**Opgave** Mensen met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking kunnen nog niet op alle stations zelfstandig het perron bereiken en/of in en uit de trein komen. Dit programma bestaat uit: een pakket 'kleine maatregelen': maatregelen ten behoeve van mensen met een auditieve of visuele beperking; een pakket 'bereikbaarheid perron': de aanleg of verbetering van hellingbanen en de bouw van liften; een pakket 'aanpassing perronhoogte': aanpassing van de hoogte van de perrons op alle stations zodanig dat deze in de toekomst bij het materieel aansluit, waardoor een gelijkvloerse instap ontstaat; een pakket 'bouw 40 toiletten': uitbreiding van de sanitaire voorzieningen op veertig stations.	€ 677 miljoen
38. MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht	**Opgave** De Metropoolregio Utrecht kent een reeks urgente opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De opgaves van de MIRT Verkenning OV en Wonen in Utrecht zijn: Het beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park met ov; Het ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal; Het ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties; Het treffen van bereikbaarheidsmaatregelen om de bouw van extra woningen mogelijk te maken. **Oplossing** Het gewenste resultaat van de Verkenning zijn kosteneffectieve maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in de MRU tot 2030 mogelijk maken, de ov-bereikbaarheid van Utrecht Science Park verbeteren en daarbij de multimodale knoop Utrecht Centraal zoveel mogelijk ontlasten. Daarnaast moeten de maatregelen ook bijdragen aan de bredere programmadoelen van U Ned ten aanzien van een duurzame en gezonde groei van de regio na 2030. De aanlegtermijn van de maatregelen is dan ook voor 2030. De planning van de maatregelen in de tijd is onderdeel van de te maken afspraken. De maatregelen die in ieder geval in de Verkenning worden onderzocht zijn een versterkt station Lunetten Koningsweg, een oost-west HOV- verbinding, een (HOV-)ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht-Zuidwest. Daarnaast kunnen oplossingen naar voren komen in het participatieproces, op basis van inzichten uit het programma U Ned en andere relevante projecten.	€ 164 miljoen 

MIRT	Achtergrond	budget
39. A27 Houten-Hooipolder	**Opgave** Op de A27 Breda-Utrecht neemt de verkeersomvang toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd. **Oplossing** Gezien het beperkte budget is er de noodzaak om uit te gaan van een versoberd alternatief met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. De weg komt er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda, komende vanuit het noorden, komen er tussen Houten en Everdingen en tussen knooppunt Gorinchem en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan tussen Everdingen en Scheiwijk en tussen Werkendam en Hank een spitsstrook. Richting Utrecht, komende vanuit het zuiden, krijgt het hele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg en tussen Werkendam en Knooppunt Gorinchem gaat het om reguliere rijstroken. Op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder wordt gedeeltelijk aangepast. Vanaf de A59 vanuit het westen kan na aanleg zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. De rijstrookconfiguratie op de A59 binnen het knooppunt wordt geoptimaliseerd en enkele vrije rechtsaffers worden aangelegd. Binnen het project worden de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug vervangen. De Houtensebrug wordt aan de westzijde verbreed. De Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.	€ 1,9 miljard 
40. A1/A30 Barneveld	**Opgave** De A1 vervult een cruciale rol als achterlandverbinding tussen de Randstad en het oosten van het land. Door toenemend verkeersaanbod komt deze functie steeds meer onder druk te staan. Naar aanleiding van het regionale MIRT Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld staat vast dat er een bereikbaarheidsprobleem is op de A1 bij de aansluiting op de A30 en dat de aansluiting zelf ook niet voldoende functioneert. De opgave is om de doorstroming op de A1, het functioneren van de aansluiting en de verkeersveiligheid te verbeteren. **Oplossing** De oplossing wordt gezien in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding) en het aanpassen van de aansluiting zelf.	€ 89 miljoen 
41. A28 Amersfoort-Hoogeveen	**Opgave** In het regeerakkoord Rutte III staat de A28 benoemd als een van de resterende knelpunten uit de NMCA om aangepakt te worden. Rijk en regio hebben in 2018 afgesproken om een MIRT Onderzoek A28 (Amersfoort-Zwolle) te starten. De Kamer heeft per motie (motie-Van der Graaf c.s., TK 34775 A, nr. 37) verzocht het traject tussen Zwolle en Hoogeveen ook op te nemen in het onderzoek. **Oplossing** Begin 2020 is het MIRT Onderzoek afgerond met de vaststelling van de eindrapportage en het maken van bestuurlijke afspraken voor het vervolg. De stuurgroep A28 heeft afspraken gemaakt over de voorbereiding van een pakket inframaatregelen om op korte en middellange termijn (2030) de verkeersveiligheid en daarmee ook de doorstroming op de A28 te verbeteren. Daarnaast gaan partijen zich inzetten voor maatregelen gericht op vraagbeïnvloeding, openbaar vervoer, fiets- en ketenmobiliteit in de regio's Noord-Veluwe,	 € 59 miljoen
42. Versnellingsafspraken RIJK ism VRO (mogelijk toekomstig onderdeel van MIRT)	Het kabinet heeft voor de komende 10 jaar € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor het bereikbaar maken van nieuwe grootschalige woningbouwlocaties. Om snel stappen te kunnen zetten, hebben de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) samen met regionale overheden versnellingsafspraken gemaakt. Het kabinet trekt nu circa € 1,2 miljard uit voor de eerste 70 voorstellen die samen leiden tot realisatie en bereikbaarheid van circa 135.000 woningen binnen nu en de komende 5 jaar. Naast deze versnellingsafspraken investeert het kabinet ook in 17 grootschalige woningbouwgebieden op het gebied van infrastructuur. Deze complexe grootschalige woningbouw brengt ook grotere bereikbaarheidsopgaven met zich mee. Daarvoor is nog eens € 6 miljard beschikbaar. Omdat de ambities en wensen altijd groter zijn dan de beschikbare middelen, wordt bekeken aan welke criteria deze plannen moeten voldoen. Zo worden voorstellen gewogen op basis van het aantal woningen dat met een investering gebouwd kan worden en de invloed van de investering in mobiliteit op de bereikbaarheid, economie en de leefomgeving.	 € 7,5 miljard voor 10 jaar
43. Bodem en Ondergrond	Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond	De budgetten voor de afspraken over Bodem en Ondergrond worden deels verdeeld via het Provincie- en Gemeentefonds en deels via subsidies.
44. Investeringsimpuls Verkeersveiligheid	**Het Rijk heeft tot 2030 een half miljard euro beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het geld wordt in verschillende tranches (aanvraagrondes) besteed. Momenteel is een 3e tranche in voorbereiding. Een aanvraag kon worden ingediend voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren.**	**€ 500 miljoen waarvan € 235 miljoen reeds besteed**
45. Brede Doeluitkering	Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraag stukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personen vervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.	De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken
46. Luchtkwaliteit en geluid	Om een solide en gezonde leefomgeving te realiseren op het gebied van luchtkwaliteit en geluid, regisseert de Minister van IenW de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Meer specifiek is de Minister van IenW verantwoordelijk voor het stimuleren van een gezonde leefomgeving door vermindering van luchtverontreinigende emissies en het voorkomen en verminderen van geluidhinder	

COLOFON

Deze rapportage is door BVR Adviseurs, Goudappel en Fakton opgesteld in opdracht van U Ned. Alle informatie mag worden overgenomen mits de bron ‘BVR Adviseurs, Goudappel, Fakton’ genoemd wordt. Aan dit onderzoeksrapport kunnen geen rechten worden ontleend.

Voor additionele informatie kunt u contact opnemen met:

Gerben Vat - Projectleider U Ned Regiopoorten
gerben.vat@utrecht.nl

Piet Steigstra – Projectleider U Ned Regiopoorten
piet.steigstra@provincie-utrecht.nl

Rotterdam, 19 september 2023

BVR Goudappel FAKTON