



PROVINCIE  UTRECHT

VASTGESTELD DOOR HET
COLLEGE VAN GEDEPUTEERDE STATEN
5 JULI 2022

BELEIDSUITWERKING P+R PROVINCIE UTRECHT



INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	4
1. INLEIDING	10
1.1 Ruimtelijke uitdagingen	10
1.2 Transitie mobiliteitssysteem – integratie van netwerken	11
1.3 Knooppuntenbeleid	12
1.4 P+R	13
1.5 Van P+R naar ‘hub’	14
1.6 Positie provincie Utrecht	15
1.7 Centrale vragen Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht	16
1.8 Context Beleidsuitwerking P+R	16
1.9 Leeswijzer	17
DEEL I – INVENTARISATIE	18
2. P+R’S IN DE PROVINCIE UTRECHT	19
2.1 Overzicht P+R’s	19
2.2 Onderscheid P+R’s naar type	20
2.3 Wel of geen echte P+R-voorziening?	21
3. ONTWIKKELPERSPECTIEVEN EN TOEKOMSTBEELDEN	23
3.1 Inleiding	23
3.2 Regio U16 (U Ned) – Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’	23
3.3 Regio Amersfoort – ‘Regio Amersfoort Centraal!’	24
3.4 Meer landschap meer stad – Groene Metropool Arnhem Nijmegen Foodvalley 2040	26
3.5 OV-netwerkperspectief 2025–2035, met doorkijk naar 2050	27
3.6 Regionaal Toekomstbeeld Fiets	30
DEEL II – ACHTERGRONDINFORMATIE P+R	32
4. DOELSTELLINGEN EN SUCCESFACTOREN	33
4.1 Doelstellingen P+R-voorzieningen	33
4.2 Succesfactoren P+R-voorzieningen	34
5. ORGANISATIE EN KOSTEN	37
5.1 Betrokken partijen	37
5.2 Kosten	39

6. KANTTEKENINGEN EN BEZWAREN	42
6.1 Inleiding	42
6.2 Ruimtebeslag, overlast en ongewenst gebruik	42
6.3 Onbedoelde neveneffecten	43
6.4 Effectiviteit	44
6.5 Niet-plaatsgebonden werken als serieus alternatief?	45
DEEL III – POSITIEBEPALING	46
7. ONTWIKKELINGEN, KNELPUNTEN, KANSSEN EN BEPERKINGEN	47
8. ROL P+R IN TRANSITIE UTRECHTS MOBILITEITSSYSTEEM	49
8.1 Inleiding	49
8.2 Rol en focus	49
8.3 Kansrijke bestemmingen	50
9. KANSSEN VOOR DOORONTWIKKELING	52
9.1 Onderdelen doorontwikkeling	52
9.2 Toevoegen nieuwe of volwaardige P+R's	53
9.3 Uitbreiden bestaande P+R's	56
9.4 Inpassen bestaande P+R's bij verstedelijking	57
9.5 Kwaliteitsverbetering en innovatie	58
9.6 Duurzaamheid en klimaat	60
9.7 Afstemming parkeerregimes op corridor-/netwerkniveau	62
9.8 Aandacht voor doelgroepen en effectiviteit	63
10. TAKEN EN ROLLEN VAN DE PROVINCIE UTRECHT	64
10.1 Sturingsfilosofie	64
10.2 Stimuleren	65
10.3 Participeren	66
10.4 Realiseren	67
10.5 Reguleren	68
10.6 P+R's buiten de provincie Utrecht	69
11. OP WEG NAAR 2035...	70
LIJST VAN AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN	72
GERAADPLEEGDE LITERATUUR	73
BIJLAGE 1 AANDEEL P+R IN HET VERPLAATSINGENPATROON	75
BIJLAGE 2 IDEEËN EN GEDACHTEN OMTRENT P+R RIJKSWATERSTAAT	77
BIJLAGE 3 IDEEËN EN GEDACHTEN OMTRENT P+R BGU-CORRIDOR	79
COLOFON	82



SAMENVATTING

De provincie Utrecht staat voor de komende decennia voor een groot aantal uitdagingen in het ruimtelijk domein. Eén van de grootste uitdagingen is het voorzien in de grote behoefte aan woningen en werklocaties. De mobiliteitsgroei die hiermee gepaard gaat, moet voor een belangrijk deel opgevangen worden door het beter integreren van infrastructuurnetwerken voor auto, OV en fiets en lopen. Multimodale knooppunten spelen hierin een centrale rol.

P+R-voorzieningen ('Park and Ride' of 'Parkeer en Reis') zijn specifieke multimodale knooppunten, gericht op de overstap tussen de auto en een andere vervoerwijze. In deze Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht willen wij op de volgende drie vragen antwoord geven:

1. Welke rol spelen P+R-voorzieningen in de gewenste transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem?
2. Welke kansen ziet de provincie Utrecht voor de doorontwikkeling van het netwerk van P+R's?
3. Welke rol(len) kan en wil de provincie Utrecht hierbij spelen?

De Beleidsuitwerking P+R is een uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019–2023. Het is een beoogd resultaat binnen de Actielijn 4 'Kennis delen, onderzoek en monitoring' van dit uitvoeringsprogramma. Met deze beleidsuitwerking willen wij onze samenwerkingspartners meer duidelijkheid bieden over de inzet en inbreng van de provincie op het onderwerp P+R in de diverse verstedelijkings- en mobiliteitsprogramma's voor de regio's U16 (U Ned), Amersfoort en Foodvalley en in concrete projecten. Daarnaast vormt de beleidsuitwerking een bouwsteen voor het op te stellen Bereikbaarheidsprogramma 2024–2027, het provinciale beleidskader voor mobiliteit voor de komende jaren.

De Beleidsuitwerking P+R richt zich vooral op P+R-voorzieningen die bedoeld zijn om de dagelijkse verkeersstromen naar stedelijke gebieden te beïnvloeden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om woon-werkverkeer, zakelijke verplaatsingen, het volgen van onderwijs en winkelbezoek. Voorzieningen voor bewonersparkeren aan de rand van een stad ('parkeren op afstand') vallen buiten het kader van deze beleidsuitwerking. Hetzelfde geldt voor Toeristische Overstappunten (TOP's) die zijn bedoeld om bezoekersstromen aan natuur- en/of recreatiegebieden te reguleren, al zijn er wel P+R's die gecombineerd kunnen worden met een TOP. Ook andere typen knooppunten zoals specifieke OV-knooppunten of carpoolplaatsen vallen buiten het kader van deze beleidsuitwerking.

Rol van P+R-voorzieningen in de transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem

Wij beschouwen P+R-voorzieningen als instrument dat in een flankerende rol een nuttige bijdrage kan leveren aan de transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem. De focus ligt hierbij op de inzet van P+R als middel om (meer) ruimte te scheppen voor gezonde mobiliteit in stedelijke kerngebieden. Dit zijn gebieden waar een dusdanige verdichting en intensivering van functies plaatsvindt dat er onvoldoende ruimte overblijft om de auto (volledige) toegang te bieden.

We zijn voorstander van een selectieve en gerichte aanpak, met name daar waar het om uitbreiding van het aantal P+R-voorzieningen en/of het aantal parkeerplaatsen gaat. De belangrijkste overwegingen hierbij zijn:

- In verhouding tot veel andere regio's beschikt de provincie Utrecht over een hoogwaardig OV- en fiets-netwerk, dat bovendien de komende decennia stevig doorontwikkeld wordt. Het is zaak om met P+R vooral in te zetten op de resterende verbindingen die minder goed met unimodaal OV of met de keten fiets-OV bediend kunnen worden.
- De realisatie en exploitatie van P+R-voorzieningen is kostbaar. Dit vraagt een zorgvuldige en gerichte inzet van de beschikbare financiële middelen.

We hanteren daarom de volgende drie voorwaarden voor de realisatie of uitbreiding van P+R-voorzieningen.

Voorwaarden realisatie of uitbreiding P+R-voorzieningen	
1.	De stedelijke kerngebieden die via de P+R-voorziening bediend worden zijn vanaf de P+R rechtstreeks (dus zonder overstap) bereikbaar via snel, hoogfrequent en betrouwbaar OV en/of vlotte, veilige en comfortabele fietsroutes. In deze gebieden zijn of worden (parkeer)maatregelen genomen om het autogebruik te beperken. Als de P+R-voorziening ook bedoeld is om bestemmingen in de meer directe omgeving van de P+R te bedienen zijn er veilige en comfortabele looproutes tussen de P+R-voorzieningen en deze bestemmingen aanwezig.
2.	De P+R-voorziening moet aansluiten op het bestaande (regionale) OV- en/of fietsnetwerk en bijdragen aan een betere benutting en versterking hiervan. De ambitienetwerken uit het OV-netwerkperspectief 2025 – 2035 en Regionaal Toekomstbeeld Fiets gelden hierbij als uitgangspunt. Het is in principe niet aan de orde om grootschalige aanpassingen aan het OV- of fietsnetwerk te doen om een P+R-voorziening te kunnen verbinden met het te bedienen kerngebied.
3.	Realisatie of uitbreiding van de P+R-voorziening mag er in principe niet toe leiden dat reizigers die eerder met het OV en/of fiets naar hun bestemming reisden verleid worden om voortaan een ketenreis met de auto te maken via de P+R. Uitzondering is een situatie waarin een P+R-voorziening kan bijdragen aan het oplossen van een capaciteitsknelpunt in het OV-netwerk en de negatieve effecten van de P+R-voorziening beperkt blijven.

Op basis van deze drie voorwaarden concluderen wij dat P+R met name een (flankerende) rol kan vervullen in het waarborgen van de bereikbaarheid van de volgende drie stedelijke kerngebieden binnen de provincie:

- Utrecht (stationsgebied, binnenstad, Beurskwartier, Merwedekanaalzone);
- Utrecht Science Park (USP);
- Amersfoort (stationsgebied en binnenstad).

In deze drie gebieden is een forse ruimtelijke verdichting voorzien in combinatie met (strenger) parkeerbeleid. Daarnaast nemen deze gebieden een centrale plaats in bij de doorontwikkeling van het regionale OV-netwerk. De focus op deze drie gebieden wil overigens niet zeggen dat andere (kern)gebieden in de regio per definitie niet bereikbaar kunnen zijn via P+R. Dit zal echter met name afhangen van de vraag of het desbetreffende

(kern)gebied al dan niet gelegen is langs een OV-as tussen een P+R en één van de drie focusgebieden. Daarnaast kunnen de P+R's uiteraard gebruikt worden om naar stedelijke kerngebieden buiten de provincie te reizen, zoals naar Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Arnhem-Nijmegen. Dit geldt met name voor de P+R's die aan een treinstation gekoppeld zijn.

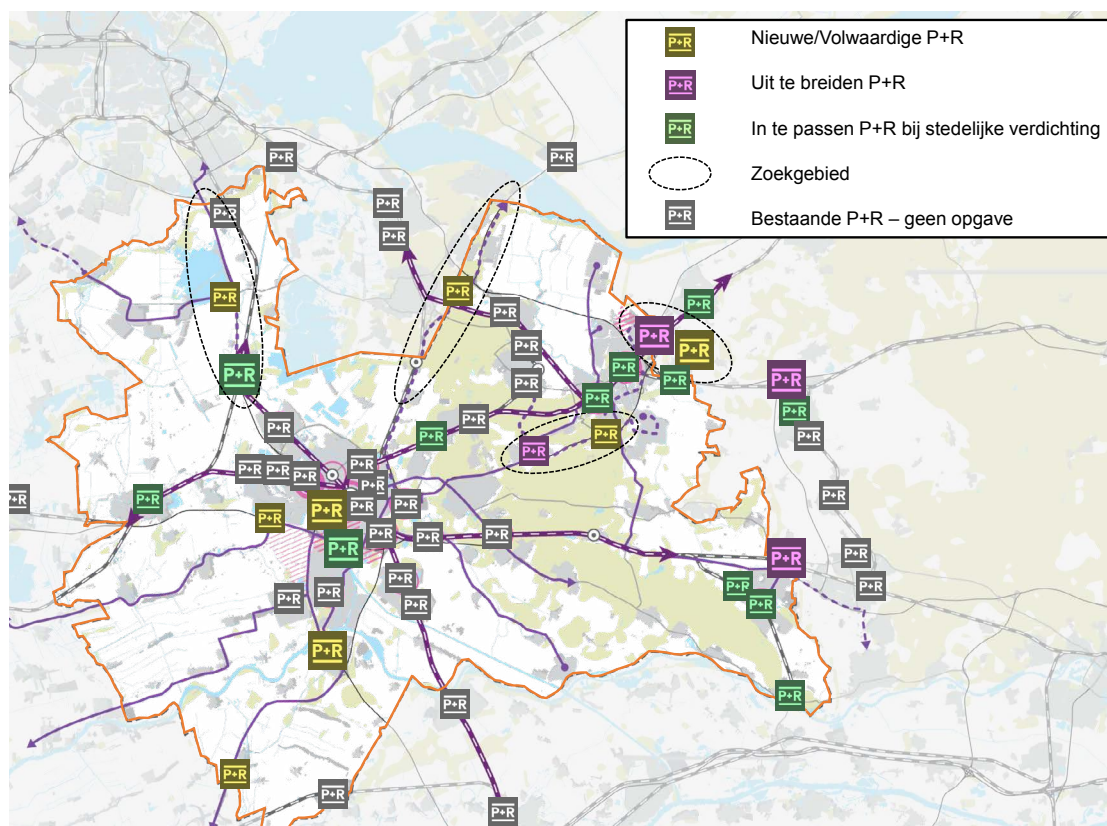
Kansen voor doorontwikkeling

We zien op de volgende zes onderdelen kansen voor de doorontwikkeling van het P+R-netwerk:

1. *Toevoegen nieuwe, dan wel volwaardige P+R's (ombouw carpoolplaatsen)*
Hier liggen met name kansen op te ontwikkelen Bus Rapid Transit-corridors (U-liner) die niet of nauwelijks concurreren met het spoor.
2. *Uitbreiden bestaande P+R's*
Een kwaliteitssprong van het OV-aanbod kan aanleiding zijn na te gaan of uitbreiding van de parkeer-capaciteit wenselijk en mogelijk is.
3. *Inpassen bestaande P+R's bij verstedelijking*
Binnenstedelijke verdichting, bijvoorbeeld in Regiopoorten van de regio's U16 en Amersfoort, kan aanleiding vormen na te denken over de ruimtelijke inpassing van reeds aanwezige P+R's in deze gebieden.
4. *Kwaliteitsverbetering en innovatie*
Wanneer een P+R-voorziening onderbenut blijft, verkeerd gebruikt wordt of als onveilig wordt ervaren of wanneer er juist behoefte bestaat aan uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen kan dit aanleiding zijn te bekijken of de kwaliteit van de P+R kan worden verbeterd. Dit kan door het toevoegen van voorzieningen, het doorvoeren van innovaties en/of het nemen van duurzaamheidsmaatregelen.
5. *Verduurzaming*
Duurzaamheid en klimaat dienen integraal onderdeel te zijn van het ontwerpproces bij de realisatie van nieuwe P+R-voorzieningen. Maar ook bij (groot) onderhoud aan, dan wel aanpassing van een bestaande P+R verdient het aanbeveling te onderzoeken welke mogelijkheden kunnen worden benut voor verduurzaming van de P+R-voorziening.
6. *Afstemming parkeerregimes op corridor- of netwerkniveau*
Afstemming van parkeerregimes (gratis of betaald parkeren) moet ervoor zorgen dat de beschikbare parkeercapaciteit binnen het netwerk van P+R's zo goed mogelijk gebruikt wordt zonder dat dit tot overlast voor de omgeving leidt.

Wij vinden het van belang dat er bij planvorming goed nagedacht wordt over de beoogde doelgroepen van de desbetreffende P+R-voorziening en hoe deze het beste bediend kunnen worden. Na het realiseren van een nieuwe P+R's of het nemen van maatregelen op bestaande P+R's moet gemeten worden of de ingrepen ook effectief zijn geweest. Wat er exact onderzocht dient te worden en op welke wijze dit moet gebeuren hangt af van de genomen maatregelen en de nagestreefde doelen.

Op de volgende overzichtkaart staan de potentiële locaties die in de eerste drie categorieën vallen weer-gegeven. Kleinere P+R's (maximaal enkele honderden plaatsen) zijn aangeduid met een kleiner icoon, de (potentieel) grotere P+R-voorzieningen (meer dan 500 plaatsen) met een groter icoon. Deze overzichtskaart moet niet gezien worden als een blauwdruk. In vrijwel alle gevallen zal nader onderzoek moeten uitwijzen of realisatie van een nieuwe of uitbreiding van een bestaande P+R of inpassing van een P+R bij verstedelijking wenselijk en haalbaar is. Op basis van ontwikkelingen of kansen zouden er locaties bij kunnen komen, dan wel locaties af kunnen vallen. Ook zou de focus van de opgave op de desbetreffende locatie kunnen veranderen.



Figuur S1.1 Overzicht kansen doorontwikkeling P+R-netwerk op kaart Ambitienetwerk (inter)regionaal OV 2035

Taken en rollen van de provincie

De realisatie, exploitatie en het beheer van P+R-voorzieningen vragen om de betrokkenheid van een groot aantal partijen. Als provincie kunnen wij op verschillende manieren bijdragen aan en meesturen op de totstandkoming en het gebruik van P+R in de regio Midden-Nederland.

Overzicht taken en rollen (op basis van indeling provinciale Omgevingsvisie)

Stimuleren

(Co)financier

Wij hebben de ambitie om als provincie de komende decennia fors te investeren in een schaa sprong van het OV-systeem en fietsnetwerk. Hiermee kunnen wij onder andere (kansrijke) verbindingen tussen P+R-locaties en de stedelijke kerngebieden bieden. Gegeven deze ambities en focus zijn wij van mening dat de primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de realisatie, uitbreiding, verbetering en exploitatie van de P+R-voorzieningen zelf bij andere bestuurlijke en/of private partijen ligt. We zijn in principe wel bereid om te bekijken of cofinanciering door de provincie tot de mogelijkheden behoort. Voorwaarde is dat de voorstellen voor realisatie, uitbreiding of verbetering aansluiten bij de uitgangspunten en voorwaarden die in deze beleidsuitwerking beschreven zijn. Een uitzondering betreft P+R-voorzieningen die een essentiële rol spelen in de schaa sprong van het OV-systeem. Bij de realisatie, uitbreiding of verbetering van deze P+R's geven we een actieve invulling aan onze rol als cofinancier. Om welke P+R-locaties het hier concreet gaat wordt nader onderzocht in de corridoruitwerking van het OV-netwerkperspectief en in het Bereikbaarheidsprogramma 2024–2027. De beschikbare ruimte voor provinciale bijdragen aan de realisatie, uitbreiding of verbetering van P+R-voorzieningen zal nader bepaald worden in het Bereikbaarheidsprogramma 2024–2027 en de daaruit volgende Uitvoeringsprogramma's. Wij zijn een voorstander van gezamenlijk onderzoek met de regiopartners naar nieuwe manieren om de realisatie, maar met name ook de exploitatie van P+R-voorzieningen te bekostigen binnen het bredere kader van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven.

Kennisverstrekker en facilitator

We kunnen concrete projecten of processen ondersteunen door het inbrengen van specialistische kennis en informatie (bijvoorbeeld OV of projectmanagement). Ook kunnen wij een faciliterende rol vervullen door vanuit onze positie als netwerkpartner de benodigde partijen voor een project of proces bijeen te brengen.

Participeren

Partner

Wij zijn één van de deelnemende partners binnen de samenwerkingsverbanden rondom de verstedelijkingsopgaven voor de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley. Wij leveren hierbinnen onze bijdrage als middenbestuur met eigen beleidstaken ten aanzien van onderwerpen zoals ruimtelijke ordening en mobiliteit en met specifieke taken zoals de concessieverlening voor het stads- en streekvervoer. Ook binnen andere trajecten, gremia en concrete projecten kunnen wij onze expertise inbrengen en (regionale) visie en belangen voor het voetlicht brengen.

Realiseren

Concessieverlener stads- en streekvervoer

Wij vervullen als concessieverlener voor het stads- en streekvervoer een regisserende rol in de concrete doorontwikkeling van het OV-netwerk. Daarnaast dragen wij een deel van de exploitatielasten van het stads- en streekvervoer. Het OV-netwerk is in hoge mate bepalend voor het functioneren van bestaande P+R-voorzieningen en sturend in de kansen voor nieuwe P+R's.

Eigenaar

Wij beschouwen het bezit van P+R-voorzieningen niet als een provinciale (kern)taak. Alleen in uitzonderingsgevallen kan overwogen worden om een P+R-voorziening in eigendom te nemen. Voorwaarden hiervoor zijn:

- de P+R-voorziening is niet gekoppeld aan een treinstation en bevindt zich niet op het grondgebied van steden zoals Utrecht of Amersfoort;
- de P+R-voorziening is van strategische waarde voor het functioneren van het regionale OV-netwerk;
- er is na verkenning van de mogelijkheden geen andere partij die de P+R in eigendom kan nemen.

Reguleren

Omgevingsvisie

De provinciale Omgevingsvisie en -verordening bepalen – samen met de Verstedelijkingsstrategieën van de regio U16 (U Ned), regio Amersfoort en regio Foodvalley – in brede zin het speelveld voor de verschillende mobiliteitsmaatregelen zoals P+R.

Kansen en opgaven richting 2035

In de volgende tabel is onderscheid gemaakt tussen kansen en opgaven op de regionale OV-corridors, kansen op de spoorcorridors in de provincie en meer generieke, provinciebrede opgaven.

Overzicht kansen en opgaven P+R			
	Regio U16	Regio Amersfoort	Regio Foodvalley
Regionale OV-corridors	• Ontwikkelen P+R's Vianen en Meerkerk (BGU-corridor) • Onderzoek P+R A27-noord in relatie tot doorontwikkeling HOV/BRT richting USP • Onderzoek P+R A2-noord in relatie tot doorontwikkeling HOV/BRT richting Amstelveen/Schiphol-Noord • Onderzoek P+R De Meern • Inpassing Ringhub Westraven (A12-zone) • Doorontwikkeling overige Ringhubs Utrecht	• Onderzoek nieuwe P+R's/uitbreiden bestaande P+R's in relatie tot doorontwikkeling HOV/BRT en fietsnetwerk (o.a. Soesterberg, Vathorst)	
Spoor-corridors	• Inpassing P+R Regiopoort Breukelen • Inpassing P+R Regiopoort Woerden • Inpassing P+R Regiopoort De Bilt/Bilthoven	• Uitbreiding P+R Barneveld-Noord • Inpassing P+R Metropoolpoort Amersfoort Centraal • Inpassing P+R Metropoolpoort Amersfoort-Schothorst • Inpassing P+R Regiopoort Nijkerk • Inpassing P+R Regiopoort Barneveld • Inpassing P+R Hoevelaken	• Uitbreiding (en inpassing) P+R Veenendaal-De Klomp • Inpassing P+R Veenendaal- Centrum • Inpassing P+R Veenendaal-West • Inpassing P+R Rhenen
Generieke opgaven	• Kwaliteitsverbetering bestaande P+R-voorzieningen • Verduurzaming P+R-voorzieningen • Afstemming parkeerregimes op corridor-/netwerkniveau • Verkennen mogelijkheden regionale bekostigingssystematiek realisatie en beheer P+R's • Verbeteren informatievoorziening en uitstraling fysiek en digitaal		

Om bij bovenstaande opgaven tot resultaten te komen is samenwerking met partners zoals het Rijk, gemeenten, vervoerbedrijven en andere private partijen noodzakelijk. Daarnaast is het van belang waar mogelijk inhoudelijke koppelingen te maken met andere programma's en opgaven, zowel binnen het mobiliteitsdomein (OV, fiets, mobiliteitsmanagement, multimodaal verkeersmanagement) als in andere domeinen (binnenstedelijke ontwikkeling, recreatie en natuur, energie en klimaat). Hierbij opereren we zoveel mogelijk binnen de samenwerkingsverbanden die zijn gecreëerd rondom de verstedelijkingsopgaven in de regio U16 (U Ned), regio Amersfoort, regio Foodvalley, de uitwerking van het Landelijk Toekomstbeeld OV en Goed-opweg. Afhankelijk van de opgave zullen wij één of meerdere van onze rollen innemen: cofinancier, kennis-verstrekker, partner, OV-concessieverlener, eigenaar of kadersteller op basis van onze Omgevingsvisie.



1. INLEIDING

1.1 Ruimtelijke uitdagingen

De provincie Utrecht is een gewilde plek om te wonen, te werken, te ontmoeten en te ontspannen. De mix van historische steden en dorpen en een gevarieerd landschap, erfgoed en natuur op korte afstand van elkaar maakt onze provincie uniek. De centrale ligging zorgt ervoor dat de provincie ook een belangrijke functie als 'draaischijf' verzorgt, niet alleen op het gebied van transport maar ook op het gebied van natuur, culturele erfgoedstructuren en water.

De provincie zet zich in voor een gezonde en veilige leefomgeving voor haar inwoners en bezoekers. Dit brengt voor de komende decennia een groot aantal uitdagingen met zich mee. Zoals het verbeteren van de bodem-, water- en milieukwaliteit, het opvangen van de effecten van klimaatverandering, de transitie naar nieuwe vormen van energievoorziening, het beschermen van landschappen, natuur en cultureel erfgoed, het waarborgen van biodiversiteit en de transitie binnen de landbouwsector. Daarnaast is er een grote behoefte aan woningen en werklocaties. Tot 2050 zijn er naar verwachting 170.000 tot 202.000 extra woningen nodig terwijl de werkgelegenheid in die periode groeit met zo'n 100.000 banen. We hebben in onze Omgevingsvisie de uitwerking van deze opgaven vertaald in een zevental beleidsthema's (zie de volgende figuur).



Figuur 1.1 Samenhangende beleidsthema's Omgevingsvisie provincie Utrecht

Voor ons omgevingsbeleid hanteren wij de volgende twee uitgangspunten:

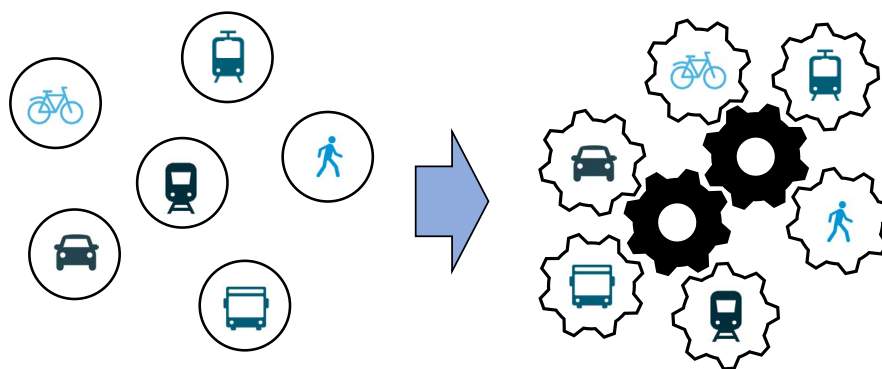
- We kiezen gebiedsgericht voor integrale, toekomstgerichte oplossingen waarmee we de Utrechtse kwaliteiten per saldo behouden of versterken, zo nodig met compenserende maatregelen.
- We concentreren en combineren nieuwe ontwikkelingen, om zorgvuldig om te gaan met schaarse ruimte en kwaliteiten en door ontwerp en innovatie te stimuleren. Er blijft ook ruimte beschikbaar voor lokale opgaven.

1.2 Transitie mobiliteitssysteem – integratie van netwerken

Als gevolg van de demografische en economische ontwikkelingen zowel binnen als buiten de provincie wordt ook een grote groei in mobiliteit verwacht. De bestaande infrastructuurnetwerken voor zowel het autoverkeer, het fietsverkeer als het openbaar vervoer (OV) kunnen deze groei niet opvangen. De ruimte om deze netwerken uit te breiden is echter zeer beperkt. Dit vraagt om een mobiliteitssysteem dat efficiënt(er) met ruimte omgaat en waarin het waarborgen van de bereikbaarheid niet ten koste gaat van de leefkwaliteit (duurzaamheid, gezondheid en veiligheid). Om dit te bereiken zetten we in de Omgevingsvisie in op het zo goed mogelijk benutten van de bestaande netwerken (multimodaal verkeersmanagement), mobiliteitsmanagement (spitsmijden, thuiswerken, deelmobiliteit) en het stimuleren van vervoerwijzen zoals OV, fiets en lopen. Deze vervoerwijzen zijn ruimte-efficiënt en passen bij een duurzame en gezonde levensstijl.

Op dit moment bestaat het mobiliteitssysteem voornamelijk uit gescheiden netwerken voor OV, auto, fiets en lopen. Het beter integreren van deze netwerken moet ervoor zorgen dat het mobiliteitssysteem als geheel efficiënter gaat werken. Verplaatsingen moeten niet langer ‘unimodaal’ plaatsvinden, dat wil zeggen van deur tot deur met één vervoermiddel of via één netwerk. In plaats daarvan moeten er meer ‘ketenverplaatsingen’ komen waarbij er tijdens de reis gebruik wordt gemaakt van meerdere vervoermiddelen en/of netwerken. Multimodaal verkeersmanagement met actuele reis- en routeinformatie moet de reiziger helpen te bepalen welk vervoermiddel en welke route voor welk deel van de reis het beste zijn. Daarnaast zou de focus moeten verschuiven van het bezit van een vervoermiddel naar het gezamenlijk gebruik ervan (deelmobiliteit). Dit moet leiden tot een efficiënter gebruik van de auto en de fiets.

In deze nieuwe manier van reizen is een centrale rol weggelegd voor multimodale knooppunten of ‘mobiliteitshubs’: plaatsen waar de verschillende vervoerwijzen en hun netwerken samenkomen en waar een overstap daartussen kan plaatsvinden. Multimodale knooppunten zijn er in verschillende soorten en maten, afhankelijk van hun schaalniveau (van buurtniveau tot internationaal) en de vervoerwijzen of netwerken die er samenkomen.



Figuur 1.2 Van gescheiden systemen en netwerken naar een geïntegreerd mobiliteitssysteem via multimodale knooppunten

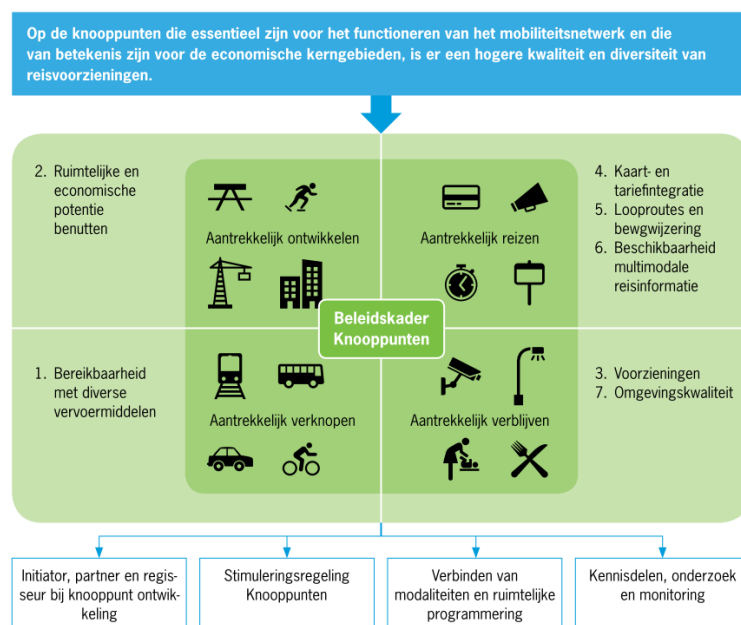
Het netwerk van mobiliteitshubs moet – in combinatie met ondersteunende technologie voor het plannen, boeken en betalen van de reis ('MaaS': Mobility as a Service) – het maken van ketenreizen vergemakkelijken. Van welke vervoermiddelen tijdens de ketenreis gebruik kan worden gemaakt is afhankelijk van factoren zoals het tijdstip waarop de reis wordt gemaakt en de omgeving waar doorheen wordt gereisd.

1.3 Knooppuntenbeleid

Onze Omgevingsvisie en de verstedelijkingsstrategieën voor de regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley zetten in op het realiseren van nieuwe woon- en werklocaties binnen bestaande steden en dorpen en rondom bestaande of nieuwe knooppunten. Voorbeelden hiervan zijn de Regiopoorten die in de regio U16 zijn aangewezen: stationslocaties met potentie voor ruimtelijke verdichting en het toevoegen van functies. Deze knooppunten moeten vooral aansluiting bieden op hoogwaardige OV-hoofdverbindingen en vlotte interlokale fietsroutes en ontsloten worden via aantrekkelijke lokale loop- en fietsroutes van en naar de directe omgeving. Dit vergemakkelijkt het maken van ketenverplaatsingen met het OV en de fiets en nodigt uit tot een actievere en gezondere levensstijl.

Ons beleid ten aanzien van het functioneren van knooppunten binnen het mobiliteitsstelsel is nader uitgewerkt in het Mobiliteitsprogramma 2019–2023 en het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019–2023. Het Uitvoeringsprogramma bevat een beleidskader om de kwaliteit van knooppunten te verbeteren. Deze ontwikkel- en verbeteropgave wordt opgepakt via een viertal actielijnen:

1. Partnerschap bij uitvoering van knooppuntontwikkeling;
2. Stimuleringsregeling verbetermaatregelen knooppunten;
3. Verbinden van ruimtelijke programmering aan modaliteiten;
4. Kennis delen, onderzoek en monitoring.

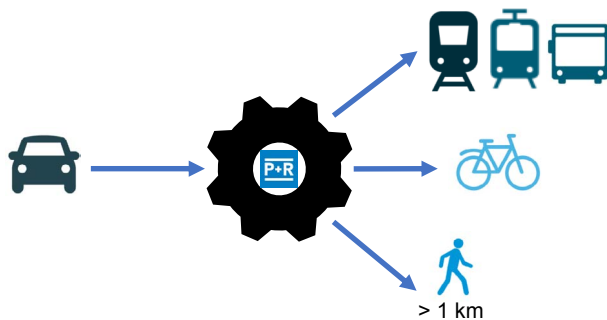


Figuur 1.3 Doelstelling, beleidskader en actielijnen Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019–2023

Daarnaast nemen wij deel aan de verdere uitwerking van het landelijk programma Toekomstbeeld OV. De actielijn OV-knooppunten vormt één van de onderdelen binnen dit programma. OV-partijen, het Rijk en de regio hebben een gezamenlijke agenda opgesteld om nauwer te gaan samenwerken aan de verhoging van de kwaliteit van bestaande knooppunten en aan de realisatie van nieuwe knooppunten.

1.4 P+R

P+R ('Park and Ride' of 'Parkeer en Reis') is een specifieke vorm van overstappen tussen vervoerwijzen en hun netwerken, namelijk tussen de auto en een andere vervoerwijze. Deze overstap op een andere vervoerwijze onderscheidt P+R van carpoolen waarbij de overstap op een ander voertuig maar binnen dezelfde vervoerwijze (auto) plaatsvindt. De andere vervoerwijze is in de meeste gevallen het OV (trein, metro, tram of bus) maar het kan ook gaan om de fiets, deelfiets of deelscooter. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) beschouwt 'loopritten' van meer dan 1 kilometer ook als mogelijk onderdeel van een ketenverplaatsing. Het parkeren van een auto waarna er nog minimaal een kilometer gelopen wordt kan in principe dus ook worden beschouwd als een vorm van P+R.



Figuur 1.4 Schema P+R

De overstap van de auto op de andere vervoerwijze kan plaatsvinden via speciaal daarvoor bestemde voorzieningen zoals parkeerterreinen of -garages, oftewel P+R's. Maar in de praktijk is er ook vaak sprake van 'informeel' P+R-gedrag. Zoals het parkeren van de auto in een woonbuurt rondom een station of halte om over te stappen op de trein, metro, tram of bus. Een ander voorbeeld is het parkeren van de auto op een gratis plek in de stad om vervolgens met een meegenomen vouwfiets naar de eindbestemming te rijden. Als dit veelvuldig gebeurt kan dit overlast in de desbetreffende wijk of buurt veroorzaken. Deze vormen van P+R vallen echter buiten het kader van deze beleidsuitwerking.

De eerste geplande P+R-voorzieningen verschenen in de jaren '70 van de vorige eeuw in Nederland. Deze eerste P+R's bevonden zich vooral bij NS-stations. In de jaren '80 en '90 verschenen er ook zelfstandige P+R-terreinen op snelweglocaties aan de randen van de stad, met name bedoeld om de verkeers- en parkeerdruk in stedelijke gebieden te verlichten. Deze 'transferia' waren (en zijn) vooral gekoppeld aan het stads- en streekvervoer. P+R Westraven (voorheen Transferium Westraven) in Utrecht is hier een voorbeeld van. Sindsdien is het aantal P+R-parkeerplaatsen gestaag gegroeid, zowel door de aanleg van nieuwe terreinen als uitbreiding van bestaande. In recente jaren zijn ook in de provincie Utrecht grote nieuwe P+R-faciliteiten gerealiseerd zoals P+R Utrecht Science Park (USP) en P+R-Berlijnplein in de stad Utrecht en de vernieuwde P+R bij station Driebergen-Zeist. Maar er wordt ook gewerkt aan de uitbreiding van bestaande P+R's zoals bij station Breukelen.



Foto 1.1 Bouw van Transferium Westraven eind jaren '90 [Foto: K. Visser – 24412/ Het Utrechts Archief]

Op dit moment vormt P+R, zowel in informele vorm als via P+R-voorzieningen, een relatief marginaal verschijnsel in het verplaatsingspatroon. Volgens het KiM is slechts 0,5% van alle verplaatsingen die door autobestuurders in Nederland worden gemaakt een ketenverplaatsing. Voor meer informatie over het aandeel P+R in het verplaatsingspatroon zie bijlage 1.

1.5 Van P+R naar 'hub'

Binnen de bredere context van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven is de behoefte ontstaan ook na te denken over de doorontwikkeling van P+R-voorzieningen. Deze doorontwikkeling heeft betrekking op:

- P+R als concept: een sterkere koppeling van het autonetwerk aan andere mobiliteitsnetwerken;
- de kwaliteit van P+R-voorzieningen: vergroten gebruiksgemak en beleving.

Kenniscentra zoals het KiM en CROW-KpVV hebben de afgelopen jaren diverse publicaties uitgebracht waarin aandacht wordt besteed aan mogelijkheden en kansen ten aanzien van P+R, al dan niet binnen de bredere context van het concept mobiliteitshub. Voor verschillende regio's zoals Amsterdam, Eindhoven, Arnhem-Nijmegen en West-Brabant zijn visies en plannen in ontwikkeling voor de uitbreiding van bestaande P+R's of de realisatie van nieuwe hubs.

Ook in de provincie Utrecht wordt er door verschillende organisaties en in verschillende verbanden nagedacht over de doorontwikkeling van P+R. De gemeente Utrecht heeft het voornemen P+R's langs de Ring Utrecht om te bouwen tot 'Ringhubs' waarin niet alleen plaats is voor bezoekers maar ook een deel van de parkeerbehoefte van bewoners van de groeiende stad moet worden opgevangen ('parkeren op afstand'). Bezoekers van Utrecht zouden in toenemende mate moeten worden opgevangen in 'Regiohubs', bestaande of nieuwe P+R-voorzieningen langs de snelwegcorridors in de regio, om hier over te stappen op hoogwaardige OV-verbindingen naar de stad.

Rijkswaterstaat heeft een tweetal verkenningen laten uitvoeren naar de mogelijkheden om het hoofdwegenet (beter) te verknopen met andere mobiliteitsnetwerken via een systeem van hubs met Utrecht als voorbeeld-regio. Meer informatie hierover is te vinden in bijlage 2.

Tenslotte werken Rijk, provincies en gemeenten langs de OV-corridor Breda – Gorinchem – Utrecht (BGU) aan voorstellen voor een kwaliteitsimpuls op deze verbinding. Haltes langs de A27 moeten worden opgewaardeerd tot comfortabele hubs waar fietsers, busreizigers en automobilisten moeten kunnen overstappen op snelle, hoogfrequente en comfortabele bussen richting Breda, Gorinchem of Utrecht. Meer informatie hierover is te vinden in bijlage 3.

Knooppunt, Hub, P+R...???

In de praktijk worden de termen knooppunt, hub en P+R veelal door elkaar gebruikt. Dat is in de meeste gevallen geen probleem omdat de lezer of toehoorder uit de context kan opmaken welk type voorziening er door de schrijver of spreker wordt bedoeld. Soms leidt het echter tot verwarring.

De term hub komt uit het Engels: 'hub and spokes', oftewel naaf en spaken. De term werd oorspronkelijk vooral in de wereld van de luchtvaart gebruikt om een luchthaven met een belangrijke overstapfunctie aan te duiden. Maar de laatste jaren is het ook een gangbare term geworden om verschillende andere typen multimodale knooppunten aan te duiden. Daarbij wordt het woord hub vaak voorzien van een voorvoegsel om de functie van het desbetreffende knooppunt in het mobiliteitsnetwerk aan te duiden: buurthub, wijkhub, snelweghub, regiohub etcetera. Wat echter nog wel eens voor verwarring zorgt is dat verschillende partijen verschillende termen kunnen gebruiken om hetzelfde type knooppunt of hub aan te duiden; een P+R-voorziening langs een snelweg wordt door de ene partij een 'regiohub' genoemd en door een andere partij 'afvanghub', 'corridorhub' of 'congestiehub'. Andersom komt het ook voor dat dezelfde term door verschillende partijen wordt gebruikt om verschillende knooppunttypen aan te duiden. Zo wordt de term regiohub door de één gebruikt om een P+R-voorziening aan te duiden terwijl de ander er een OV-knooppunt mee bedoelt en het voor weer een ander juist een schakel in de distributieketen van goederen is. Wie bijvoorbeeld naar www.regiohub.nl gaat komt op een website voor duurzame stadslogistiek terecht.

In deze beleidsuitwerking wordt zoveel mogelijk de term P+R gebruikt omdat dit een algemeen bekende term is voor een overstappunt tussen de auto en een andere vervoerwijze. Wanneer er wordt verwezen naar visies of ideeën van andere partijen of binnen andere gremia wordt zoveel mogelijk de terminologie aangehouden die daar gebruikt wordt.

1.6 Positie provincie Utrecht

Bij de realisatie en exploitatie van een P+R-voorziening zijn doorgaans meerdere partijen betrokken zoals gemeenten, Rijksoverheid, NS (indien de P+R zich bij een treinstation bevindt), stads- en streekvervoerders, parkeerexploitanten en vastgoedeigenaren. Ook de provincie Utrecht is een belangrijke speler, met name in onze rol als concessieverlener voor het stads- en streekvervoer. Daarnaast treden wij in een aantal gevallen als mede-investeerder op. We zijn echter ook zelf eigenaar van een P+R-voorziening, namelijk de P+R bij station Breukelen.

Onze taken en rollen ten aanzien van P+R zijn op dit moment niet vastomlijnd en kunnen per voorziening verschillen. Dit zorgt soms voor onduidelijkheid, niet alleen bij partners maar ook binnen de provinciale organisatie en politiek zelf. Gegeven de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven in de regio wordt er echter wel nadrukkelijk naar ons gekeken om een leidende rol op te pakken in de (door)ontwikkeling van het P+R-netwerk.

In het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019–2023 is aangekondigd dat we als onderdeel van actielijn 4 (kennis delen, onderzoek en monitoring) onderzoek willen doen naar de rol van P+R binnen de bredere context van knooppunten. Het is een beoogd resultaat binnen de Actielijn 4 'Kennis delen, onderzoek en monitoring' van dit uitvoeringsprogramma. In opdracht van de provincie heeft adviesbureau Witteveen+Bos in 2021 een rapport opgesteld dat een aantal bouwstenen aanreikt voor de positiebepaling van de provincie maar nog geen duidelijke richting formuleert. Er is daarom voor gekozen om nu als provincie zelf een beleidsuitwerking op te stellen over P+R en de taken en rollen die wij hierin kunnen en willen vervullen

1.7 Centrale vragen Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht

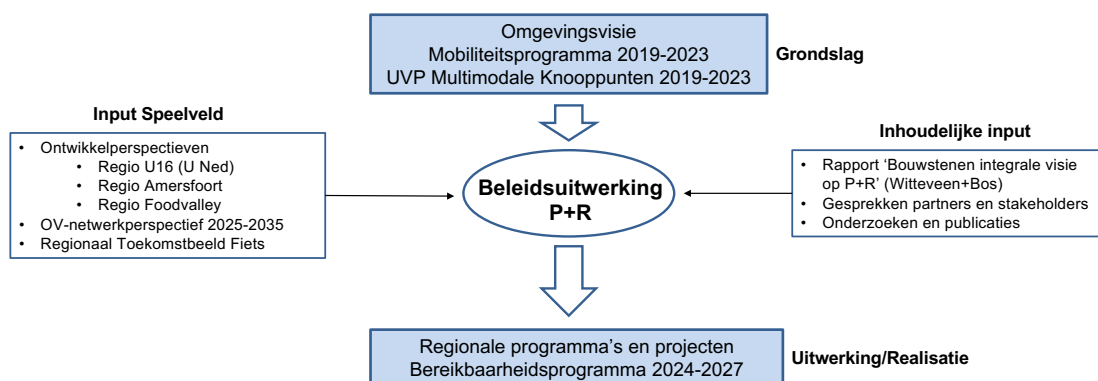
Met deze Beleidsuitwerking P+R willen wij op de volgende drie vragen antwoord geven:

1. Welke rol spelen P+R-voorzieningen in de gewenste transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem?
2. Welke kansen ziet de provincie Utrecht voor de doorontwikkeling van het netwerk van P+R's?
3. Welke rol(len) kan en wil de provincie Utrecht hierbij spelen?

De beleidsuitwerking richt zich vooral op P+R-voorzieningen die bedoeld zijn om de dagelijkse verkeersstromen naar stedelijke gebieden te beïnvloeden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om woon-werkverkeer, zakelijke verplaatsingen, het volgen van onderwijs en winkelbezoek. Voorzieningen voor bewonersparkeren aan de rand van een stad ('parkeren op afstand') vallen buiten het kader van deze beleidsuitwerking. Hetzelfde geldt voor Toeristische Overstappunten (TOP's) die zijn bedoeld om bezoekersstromen aan natuur- en/of recreatiegebieden te reguleren, al zijn er wel P+R's die gecombineerd kunnen worden met een TOP. Ook andere typen knooppunten zoals specifieke OV-knooppunten of carpoolplaatsen vallen buiten het kader van deze beleidsuitwerking.

1.8 Context Beleidsuitwerking P+R

De volgende figuur biedt een schematische weergave van de context waarbinnen deze Beleidsuitwerking P+R tot stand is gekomen. De provinciale Omgevingsvisie, het Mobiliteitsprogramma 2019–2023 en het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019–2023 vormen de beleidsmatige achtergrond en grondslag voor deze beleidsuitwerking. De ontwikkelperspectieven voor de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley, het provinciale OV-netwerkperspectief 2025–2035 en Regionaal Toekomstbeeld Fiets bepalen het speelveld en vormen het kader voor onze positiebepaling. De rapportage van Witteveen + Bos, gesprekken met interne en externe partners en stakeholders en bestudering van relevante onderzoeken en rapporten zorgden voor inhoudelijke input. Het eindresultaat, deze Beleidsuitwerking P+R, moet meer duidelijkheid bieden over de inzet en inbreng van de provincie in uitwerkingsprogramma's en concrete projecten. Voorbeelden hiervan zijn de programmalijnen binnen het samenwerkingsverband U Ned voor de regio U16 zoals de Aanpak 2030 en Mobiliteitsstrategie 2040. Daarnaast vormt de beleidsuitwerking een bouwsteen voor het op te stellen Bereikbaarheidsprogramma 2024–2027. Dit is het provinciale beleidskader voor mobiliteit voor de komende jaren en vervangt het Mobiliteitsprogramma 2019–2023.



Figuur 1.5 Schematische weergave context Beleidsuitwerking P+R

1.9 Leeswijzer

Deze Beleidsuitwerking P+R valt uiteen in drie delen.

Het eerste deel (Inventarisatie) bevat relevante informatie over de huidige P+R's in de provincie Utrecht (hoofdstuk 2) en een overzicht van ontwikkelperspectieven en toekomstbeelden die van belang zijn voor onze positiebepaling (hoofdstuk 3): de ontwikkelperspectieven voor de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley, het provinciale OV-netwerkperspectief 2025–2035 en Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

Het tweede deel (Achtergrondinformatie P+R) bestaat uit een drietal hoofdstukken waarin dieper op het instrument P+R wordt ingegaan. In hoofdstuk 4 wordt nader gekeken naar de doelstellingen die nagestreefd kunnen worden met P+R en de succesfactoren voor het goed functioneren van een P+R-voorziening. Hoofdstuk 5 richt zich op de organisatorische en financiële aspecten van P+R-voorzieningen. In hoofdstuk 6 wordt stilgestaan bij een aantal kanttekeningen en bezwaren ten aanzien van P+R.

Het derde deel (Positiebepaling) begint met een kort overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen, knelpunten en stimulerende en beperkende factoren ten aanzien van P+R (hoofdstuk 7). Dit overzicht kan worden beschouwd als een grove samenvatting van de voorgaande twee delen. Hierdoor wordt het voor de lezer mogelijk om indien gewenst de delen I en II van deze Beleidsuitwerking P+R over te slaan en rechtstreeks naar deel III te gaan.

De daarop volgende hoofdstukken zijn gewijd aan de beantwoording van de drie centrale vragen:

1. Welke plaats neemt P+R in in de gewenste transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem (hoofdstuk 8)?
2. Welke kansen ziet de provincie Utrecht voor de doorontwikkeling van het netwerk van P+R's (hoofdstuk 9)?
3. Welke rol(len) kan en wil de provincie Utrecht hierbij spelen (hoofdstuk 10)?

Hoofdstuk 11 bevat een overzicht van de verwachte kansen en opgaven voor de periode tot circa 2035 en de rollen die we hierbij willen vervullen.

Aan het einde van deze beleidsuitwerking vindt u een korte toelichting op diverse afkortingen en begrippen die in dit document worden gebruikt, een literatuuroverzicht en de bijlagen.

DEEL I – INVENTARISATIE

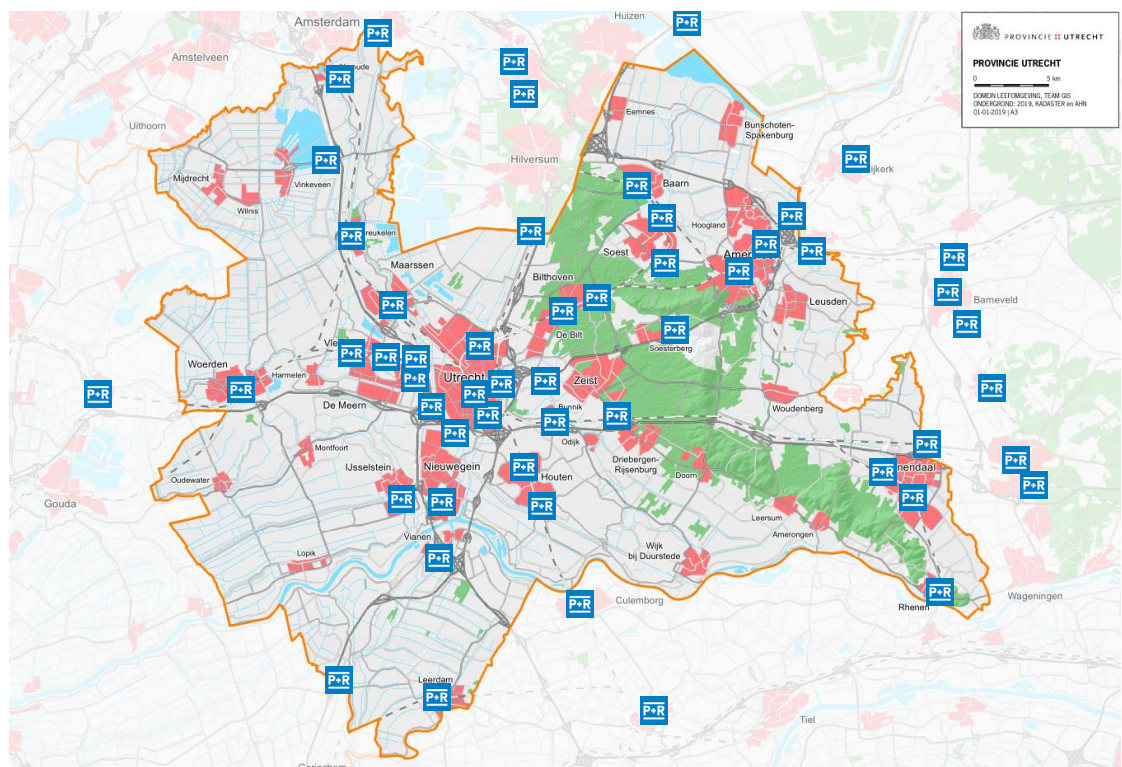




2. P+R'S IN DE PROVINCIE UTRECHT

2.1 Overzicht P+R's

Volgens een inventarisatie van Witteveen+Bos (2021) bevinden er zich momenteel 54 P+R's in de regio Midden-Nederland waarvan 38 binnen de grenzen van de provincie Utrecht. De gezamenlijke capaciteit van deze P+R's bedraagt circa 14.000 plaatsen. Op de volgende kaart staan de P+R-voorzieningen in de provincie Utrecht en directe omgeving daarvan weergegeven.



Figuur 2.1 Overzichtskaat P+R's in en rondom de provincie Utrecht

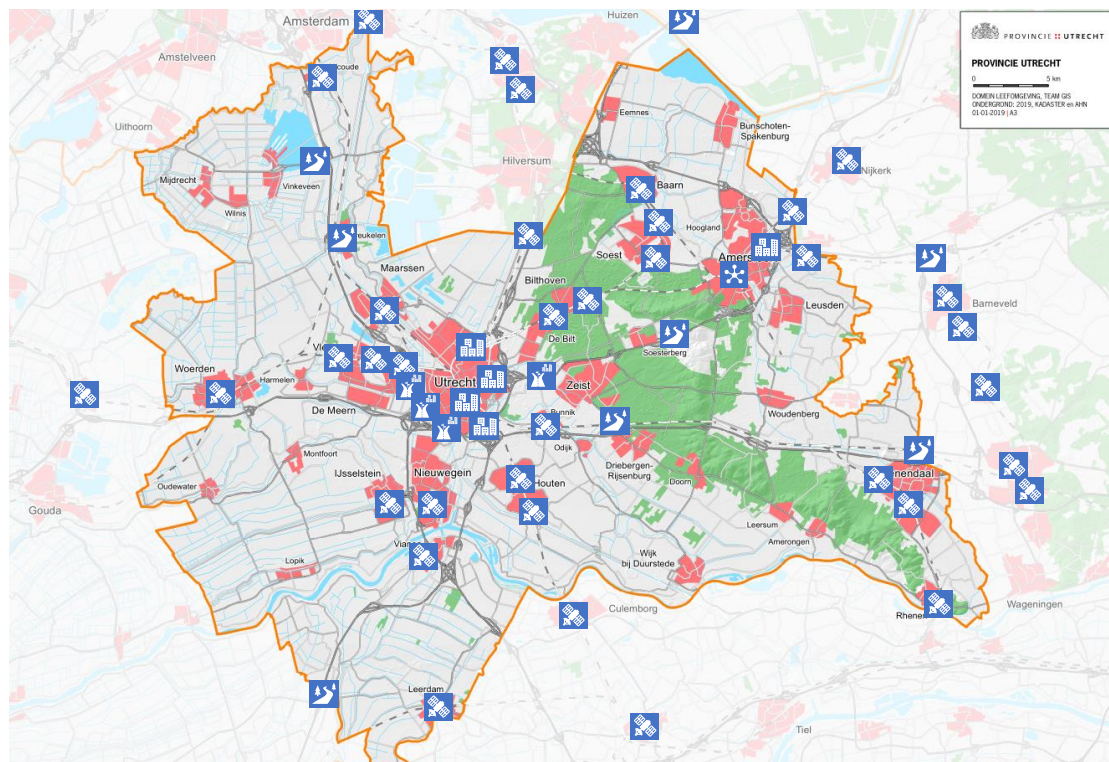
Meer informatie over de omvang en het gebruik van de P+R-voorzieningen is te vinden in bijlage 1 van de rapportage 'Bouwstenen integrale visie op P+R' van Witteveen+Bos.

2.2 Onderscheid P+R's naar type

De P+R's in en rondom de provincie Utrecht kunnen in verschillende categorieën ondergebracht worden, afhankelijk van de locatie en de functie in de verplaatsingsketen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de volgende indeling [Zijlstra e.a. 2014, 2020].

Overzicht typen P+R-voorzieningen	
Type P+R	Omschrijving
 Satelliet	Deze P+R bevindt zich doorgaans in een regionale kern op enige afstand van de stad, meestal bij een treinstation. Gebruikers wonen binnen een straal van enkele kilometers van deze P+R-voorziening. Voorbeelden in de provincie Utrecht zijn de stations Woerden, Soest-Zuid en Rhenen.
 Ruraal	Een rurale P+R is gelegen op een strategisch knooppunt van het (hoofd)wegennet en het OV-netwerk. Het geografisch verzorgingsgebied is relatief groot; gebruikers zijn afkomstig uit woonkernen in de omgeving of hebben eerst een langere afstand afgelegd op de (snel)weg waarlangs de P+R zich bevindt. Station Breukelen is een voorbeeld van een rurale P+R.
 Stedelijke Rand	Deze P+R's zijn vaak de voormalige transferia aan de rand van de stad die vooral aansluiten op het stedelijke OV-netwerk. Het geografisch verzorgingsgebied is zeer groot; bezoekers uit alle delen van het land gebruiken deze P+R-voorzieningen. Voorbeelden in de provincie Utrecht zijn P+R Westraven en Utrecht Science Park.
 Intrastedelijk	Dit type P+R is een parkeervoorziening bij een OV-knooppunt dat in het stedelijk gebied gelegen is. De meeste gebruikers bereiken dit knooppunt te voet of met de fiets maar voor degenen die toch de auto willen gebruiken is er de mogelijkheid deze te parkeren. Voorbeelden in de provincie Utrecht zijn station Utrecht Overvecht en station Amersfoort Schothorst.
 Centrale knoop	Dit type P+R kan gevonden worden bij grote centrale OV-knopen in het stedelijk gebied, meestal het Centraal Station met (inter)nationale treinverbindingen. Voorbeeld in de provincie is station Amersfoort Centraal.

Toepassing van deze indeling op de P+R's in en rondom de provincie Utrecht levert de volgende kaart op.



Figuur 2.2 Overzichtskaat P+R's in en rondom de provincie Utrecht naar type voorziening

De satelliet-P+R, rurale P+R, intrastedelijke P+R en de centrale knoop zijn overwegend herkomstgerichte P+R's. Dit houdt in dat de auto als voortransportmiddel wordt gebruikt (meestal met de eigen woning als vertrekpunt) en de grootste afstand richting de bestemming wordt afgelegd met het OV als hoofdtransportmiddel. De stedelijke rand-P+R is een overwegend bestemmingsgerichte P+R. Het grootste deel van de reis wordt per auto afgelegd, met het OV of de fiets als natransportmiddel om de bestemming in de stad te bereiken. Uiteraard geldt dat voor de reizen in omgekeerde richting bij een bestemmingsgerichte P+R het OV als voortransport wordt gebruikt. Bij herkomstgerichte P+R's wordt de auto gebruikt als natransport vanaf de OV-halte naar de eigen woning.

Het overgrote deel van de P+R-voorzieningen in Midden-Nederland is een satelliet-P+R, gekoppeld aan een treinstation. De belangrijkste bestemmingen binnen de provincie Utrecht zijn Utrecht en Amersfoort maar via het spoorwegennet kunnen uiteraard ook andere bestemmingen in het land bereikt worden. De P+R-voorzieningen langs de Ring Utrecht zoals Westraven, Utrecht Science Park en Papendorp zijn stedelijke rand-P+R's, gericht op de bestemmingszijde van de reis in de stad Utrecht.

2.3 Wel of geen echte P+R-voorziening?

Probleem bij de inventarisatie die door Witteveen+Bos is uitgevoerd is dat nergens is vastgelegd wanneer een parkeervoorziening wel of niet beschouwd moet worden als een volwaardige of "officiële" P+R. Dit zorgt ervoor dat er geen sprake is van eenduidige communicatie rondom P+R's. Verschillende organisaties, websites en reisplanners presenteren elk verschillende locaties die gebruikt kunnen worden als P+R-voorziening om bijvoorbeeld de stad Utrecht te bezoeken. Veel van deze locaties worden echter op de bewegwijzering en/of bebording ter plaatse niet aangeduid als P+R.

In een aantal gevallen is er geen enkele onduidelijkheid over de functie van de parkeervoorziening en het gebruik ervan als P+R. Dit geldt bijvoorbeeld voor P+R's langs de Ring Utrecht zoals Westraven en Utrecht Science Park en de P+R-voorzieningen bij NS-stations zoals Driebergen-Zeist of Breukelen. Maar in diverse andere gevallen is er wel onduidelijkheid over de functie en/of het daadwerkelijke gebruik. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Parkeerterrein 'Podium' bij de tramhalte Binnenstad in IJsselstein en de parkeervoorzieningen nabij tramhalte Nieuwegein-Zuid worden in de inventarisatie van Witteveen+Bos aangeduid als P+R-voorziening. Deze parkeervoorzieningen worden echter niet als zodanig gecommuniceerd, noch via de bewegwijzering of bebording ter plaatse, noch via reisplanners. In hoeverre ze daadwerkelijk worden gebruikt als P+R is onduidelijk.
- Meerkerk/Noordeloos (A27 afrit 25) en Almere Hout-Stichtse Brug (A27 afrit 36) worden via sommige reisplanners aangeduid als P+R. Beide locaties zijn momenteel echter niet meer dan carpoolplaatsen met (al dan niet toevallig) een OV-halte in de nabijheid. Bij Meerkerk/Noordeloos bevinden zich bovendien enkele horecavoorzieningen met een bijbehorend parkeerterrein. Er is ter plaatse echter geen enkele aanduiding dat het hier om P+R-voorzieningen gaat. In welke mate deze locaties als P+R worden gebruikt is ook hier niet bekend.
- De locatie Vianen A2 wordt zowel beleidsmatig als in de communicatie gepresenteerd als carpoolplaats. Echter, naast de bewegwijzering om de ingang van de carpoolplaats aan te duiden is enkele jaren geleden een klein bordje met 'P+R' geplaatst. Of de locatie ook als zodanig wordt gebruikt is nog maar de vraag; de looproute van het parkeerterrein naar het busstation Vianen Lekbrug is circa 450 meter lang en bovendien weinig aantrekkelijk.



Foto 2.1 Bebording 'P+R' bij ingang carpoolplaats Vianen A2



3. ONTWIKKELPERSPECTIEVEN EN TOEKOMSTBEELDEN

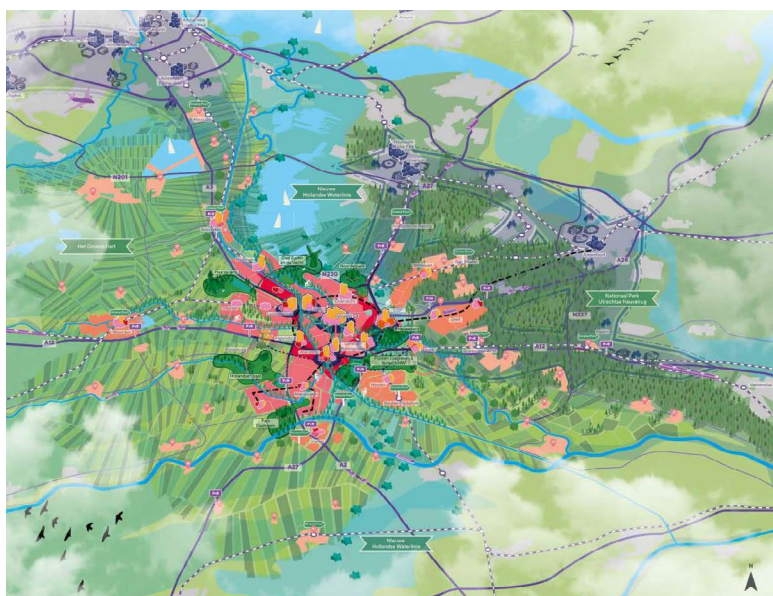
3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op enkele ontwikkelperspectieven en toekomstbeelden die relevant zijn voor het bepalen van de positie van de provincie ten aanzien van P+R. Het gaat hierbij om de volgende documenten:

- de Ontwikkelperspectieven regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley;
- het OV-netwerkperspectief 2025–2035;
- het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.

3.2 Regio U16 (U Ned) – Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij'

Binnen het programma U Ned werken het Rijk en de regio (provincie Utrecht en de gemeenten in U16) aan de groeiopgaven voor de regio U16. Eind 2020 is 'Utrecht Nabij', het integrale ontwikkelperspectief voor verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio Utrecht vastgesteld. Hierin schetsen de samenwerkende partijen een toekomstbeeld op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid. Utrecht Nabij is als basis meegenomen bij het opstellen van de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht, het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) van de regio U10 en de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 van de gemeente Utrecht.



Figuur 3.1 Ontwikkelbeeld regio U16

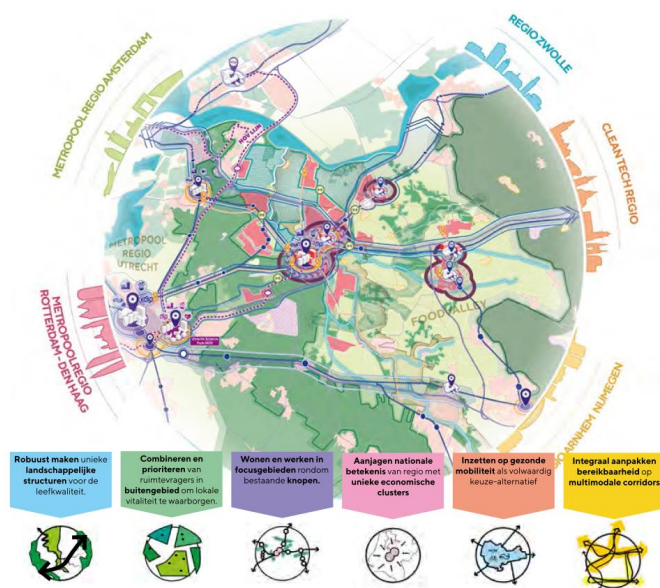
De belangrijkste gezamenlijke keuze van de samenwerkende partijen is om de groei van wonen en werken te concentreren en altijd te combineren met opgaven op het gebied van bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie en gezondheid. Een belangrijk deel van de groeiopgaven voor de regio U16 moet geconcentreerd worden in het stedelijk kerngebied van Utrecht. De komende jaren ligt de focus op de ontwikkeling van de centrale as van Utrecht CS naar Nieuwegein, met de Merwedekanaalzone als de grootste gebiedsontwikkelingslocatie. De intensivering van 'de grote U', het gebied dat langs de snelwegen A2, A12 en A27 ligt en dat van Lage Weide via Leidsche Rijn Centrum en de A12 zone naar Lunetten en USP loopt is de grootste opgave in het stedelijk kerngebied. Binnen de grote U liggen drie metropoolpoorten: Metropoolpoort Oost (Lunetten – USP), Metropoolpoort Zuid (A12zone) en Metropoolpoort West (Leidsche Rijn – Zuilen). Deze poorten zijn nieuwe stedelijke centra met substantiële ontwikkelruimte voor hoogstedelijke en gemengde woonwerkmilieus. De metropoolpoorten liggen strategisch in nationale mobiliteitsnetwerken en bouwen voort op bestaande ruimtelijke en economische structuren. Op de regionale OV-corridors liggen zeven kernen met een grote potentie voor binnenstedelijke verdichting in combinatie met opwaardering van het OV, de zogeheten Regiopoorten. Dit zijn De Bilt-Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden en Zeist-Noord. OV-knopen nabij waardevolle landschappen worden entrees tot natuur en landschap (Groene Poorten). En een aantal OV-knopen die goed bereikbaar zijn vanaf het hoofdwegennet worden P+R-poorten, overstap-plekken op afstand van de stad Utrecht.

Met de groei van het aantal mensen dat in de regio U16 komt wonen en werken neemt de druk op de bestaande infrastructuur toe. En dit zal alleen maar toenemen door de gewenste binnenstedelijke en knooppuntenontwikkeling. De ruimte om uit te breiden of te verbreden is er niet zonder meer. Om verstedelijking mogelijk te maken, Utrecht als landelijke draaischijf in beweging te houden en ruimte te houden voor noodzakelijke autoverplaatsingen, is maximale inspanning nodig op alle fronten:

- Actieve, gezonde mobiliteit, bijvoorbeeld het realiseren van een fijnmazig non-stopfietsnetwerk.
- 'Wiel met Spaken', een hoogwaardige OV-verbinding om de stad heen die het Centraal Station niet aandoet (Wiel) met dwars daarop verbindingen naar Utrecht Centraal en de regio (Spaken).
- Versterken en robuuster maken van het (hoofd)wegennet in combinatie met regionaal parkeerbeleid (herkomst én bestemming) en P+R's op afstand met optimale OV-ontsluiting.
- Gedragsmaatregelen, zoals het stimuleren van thuiswerken en spreiding van school- en werktijden.

3.3 Regio Amersfoort – 'Regio Amersfoort Centraal!'

'Regio Amersfoort Centraal!' is het ontwikkelbeeld en de strategie voor de periode 2030–2040. De regio Amersfoort maakt een flinke groei door in zowel inwoners en arbeidsplaatsen, mede door de gunstige ligging in de buurt van de metropoolregio's van Amsterdam en Utrecht. Een diverse en aantrekkelijke woningmarkt, goede bereikbaarheid van (hoogwaardige) werkgelegenheid en unieke natuur gebieden maken de regio Amersfoort een geliefd vestigingsgebied. De keerzijde hiervan is dat ruimte en leefbaarheid onder druk komen te staan.



Figuur 3.2 Ontwikkelbeeld regio Amersfoort

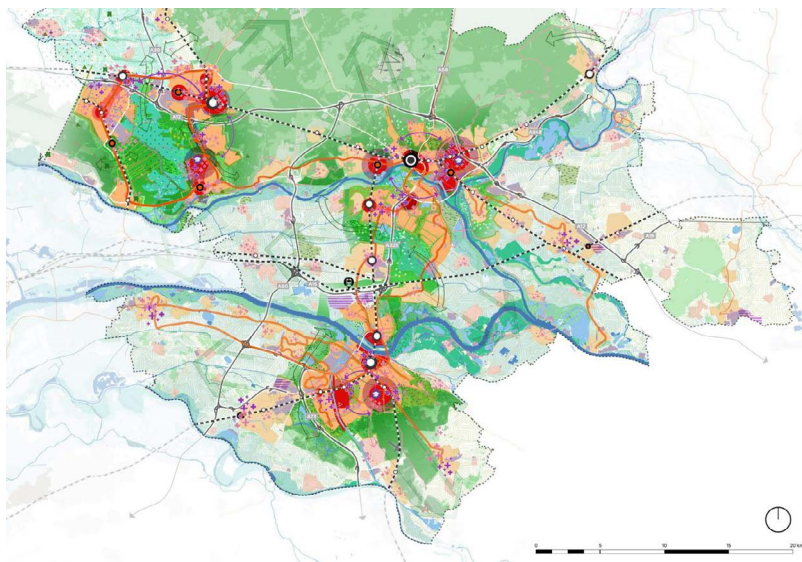
Vanwege de grote opgaven en de beperkte ruimte hangen de verschillende ruimtelijke vraagstukken sterk met elkaar samen. De woningbouwopgave speelt hierbij een belangrijke rol in maar is niet het doel op zich. Het ontwikkelbeeld biedt een visie over hoe de ruimtelijke opgaven zó ingezet kunnen worden dat de regio op ieder aspect wordt versterkt. In de strategie voor de periode 2030–2040 wordt gefocust op een drietal gebieden waar binnen 10 minuten fietsen van bestaande stations de functies wonen, werken en hoogwaardige openbare ruimte samenkomen. Deze gebieden zijn de Metropoolpoort Amersfoort Centraal – Schothorst en de regiopoorten Barneveld en Nijkerk. Deze focusgebieden zijn gekozen vanwege hun goede score op mogelijkheid tot grootschalige integrale verstedelijking, OV-bereikbaarheid en/of regionale functie. Door wonen en werken in nabijheid van elkaar te realiseren ontstaan schaalvoordelen voor bijvoorbeeld transitie op het gebied van energie, klimaatadaptatie en mobiliteit. Wonen en werken in focusgebieden rondom bestaande knopen versterken de nabijheid en agglomeratiekracht, leiden tot meer gebruik van OV en zorgen voor enige afremming van de groei van autogebruik. Ook blijft er meer ruimte voor landbouw, natuur, landschap en andere ruimtevragers in het buitengebied.

Hoewel de auto een belangrijk vervoermiddel blijft in de regio Amersfoort wordt er ingezet op gezonde mobiliteit als volwaardig alternatief. Comfortabele wandel en fietsroutes zijn een randvoorwaarde voor het concentreren van wonen en werken in de focusgebieden rondom bestaande stations. Woonwerkverkeer richting de belangrijkste gebieden in en rond de regio moeten zoveel mogelijk via OV, fiets of lopend plaatsvinden. Hierdoor ontstaat ruimte op het regionale wegennet voor het economisch verkeer en het autoafhankelijke woonwerkverkeer. Dit sluit aan bij de verstedelijkingsstrategieën van de Metropoolregio's Amsterdam en Utrecht – de regio's waar regio Amersfoort de grootste pendelrelaties mee heeft.

Het ontwikkelbeeld bevat een uitvoeringsagenda met een aantal nader uit te werken onderwerpen. Eén van deze onderwerpen is een verkenning naar de integrale aanpak van de multimodale corridors in de regio Amersfoort in samenhang met een hoogwaardig regionaal OV-netwerk. Om een volwaardig keuzealternatief naast de auto neer te zetten in een snel verstedelijkende omgeving, worden ook het regionale fietsnet en overstappunten tussen auto en OV meegenomen. Er liggen daarnaast kansen om de regionale corridors te verbinden aan een aantal stedelijke radialen waardoor het lokale OV gewaarborgd kan worden en een schaal-sprong maakt.

3.4 Meer landschap meer stad – Groene Metropool Arnhem Nijmegen Foodvalley 2040

De verstedelijkingsstrategie voor de regio Foodvalley staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van de gezamenlijke strategie voor de grotere regio Arnhem – Nijmegen – Foodvalley, 'Meer landschap meer stad – Groene Metropool Arnhem Nijmegen Foodvalley 2040'. Concrete aanleiding voor de verstedelijkingsstrategie is de noodzaak om tot 2040 in deze regio's 100.000 woningen te bouwen, waarvan rond de 40.000 woningen in de regio Foodvalley.



Figuur 3.3 Ontwikkelbeeld regio Arnhem – Nijmegen – Foodvalley

De ambitie van de regio Arnhem – Nijmegen – Foodvalley is om toe te groeien naar het beeld van een groene metropool, dé circulaire topregio in Europa. Het zwaartepunt van de geplande verstedelijking in de regio Foodvalley vindt plaats in het zuidelijk deel van de regio, rondom Ede, Wageningen, Rhenen en Veenendaal. Hier worden relatief de meeste woningen en werkgebieden toegevoegd omdat deze plekken goed bereikbaar zijn, voorzieningen hebben en 'brandpunten' zijn van de economie'. De woon en werklocaties en voorzieningen worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd rondom OV-knooppunten. Voor de bereikbaarheidsopgave zet de regio in op het investeren in duurzame mobiliteit: slim en schoon, zodat de verstedelijking leidt tot een kwalitatief stedelijk mobiliteitsnetwerk dat de bereikbaarheid waarborgt.

Door zoveel mogelijk te bouwen in de bestaande kernen en steden wordt nabijheid van wonen, werken en voorzieningen gecreëerd. Inwoners worden daarmee gestimuleerd om eerder te kiezen voor fietsen en OV in plaats van de auto. Daar hoort aansluitend parkeerbeleid bij. Aan de randen van stedelijke netwerken wordt gezorgd voor overstapmogelijkheden van auto op fiets of OV. Het mobiliteitsnetwerk zorgt daarnaast voor slimme en schone alternatieven voor een bezoek aan cultuur, recreatie en natuur. Verder wordt geïnvesteerd in mobiliteitshubs, wordt fietsen en lopen op korte afstanden binnen het stedelijk gebied gestimuleerd en wordt het OV versterkt (hoogwaardig regionaal OV-netwerk en spoorcorridors Randstad – Arnhem – Rhein – Ruhr en Amersfoort – Foodvalley – Apeldoorn). Gezien de grote effecten van woningbouw op het wegennet, en ongeacht inzet op OV en fiets, is het ook nodig te inventariseren welke oplossingen en eventuele investeringen voor het regionale en landelijke wegennet nodig zijn. Gedragsmaatregelen zoals het stimuleren van thuiswerken, verkeersmanagement en het stimuleren van fietsgebruik en technologische ontwikkelingen – zoals het benutten van data en inzetten op schonere brandstoffen, elektrische auto's (laadinfrastructuur) of zelfrijdende auto's – dragen bij aan slim en schoon vervoer.

De regio Foodvalley werkt aan de realisatie van een netwerk van 'mobipunten'. Deze mobipunten zijn multimodale overstappunten of hubs waar een zo divers en duurzaam mogelijk (deel)mobiliteitsaanbod wordt gecombineerd met diensten die aansluiten op de behoeften van bewoners en reizigers. Het stelsel van mobipunten kent een vijftal schaalniveaus met bijbehorend mobiliteits- en voorzieningenaanbod: dorps, buurt, stadsrand, regionaal en stedelijk. De regio Foodvalley gaat in 2022 beginnen met het nemen van concrete kortetermijnmaatregelen op de volgende locaties: station Veenendaal-De Klomp, Wageningen busstation, station Rhenen, Nijkerk Corlaer en Harskamp. In de tweede fase zal er een scenariostudie worden uitgevoerd naar de verstedelijkingsopties en verdichtingsmogelijkheden rondom de stations Veenendaal-De Klomp en Rhenen. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het verminderen van de autoafhankelijkheid, het stimuleren van duurzame (deel)mobiliteit en het effect daarvan op de leefbaarheid.

3.5 OV-netwerkperspectief 2025–2035, met doorkijk naar 2050

De provincie Utrecht is als concessieverlener verantwoordelijk voor het personenvervoer op basis van de Wet personenvervoer 2000, voor zover dit geen besloten vervoer is of onderdeel van het landelijk spoorvervoer. Concreet betekent dit dat wij de concessies verlenen voor het stads- en streekvervoer en aanvullend OV in de provincie. In dat kader zijn we ook directe gesprekspartner voor NS en ProRail. Ons beleid als OV-autoriteit is gericht op:

- een toename van het aantal en de tevredenheid van reizigers;
- het borgen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden en verstedelijkingslocaties;
- verduurzaming (van het OV-systeem zelf en van het OV als onderdeel van duurzame mobiliteit);
- het garanderen van de sociale functie en toegankelijkheid;
- het vergroten van de kostendekkingsgraad.

Ons OV-netwerkperspectief gaat uit van een samenhangend netwerk van trein, tram, BRT, bus en aanvullend OV. De nadruk ligt op het verder versterken van de hoofdverbindingen van het OV: grootschalig vervoer in en rondom stedelijk gebied en op grote vervoercorridors door een bundeling van reizigersstromen (hoogwaardig OV). Tegelijkertijd koesteren we het fijnmazige netwerk in stad en regio.

Het OV-netwerkperspectief beschrijft de ambities voor de ontwikkeling van het OV in de provincie voor de periode 2025–2035, met een doorkijk richting 2050. Het netwerkperspectief vormt daarmee tevens de basis voor de aanbestedingen voor de concessies voor het stads- en streekvervoer.

Met de groei van het aantal inwoners en werknemers in de provincie stijgt ook de vraag naar goed OV. Om deze vraag goed te kunnen opvangen is een schaa sprong in het OV noodzakelijk. Het OV-netwerkperspectief richt zich op enkele grote keuzes die gemaakt moeten worden om zo'n schaa sprong mogelijk te maken:

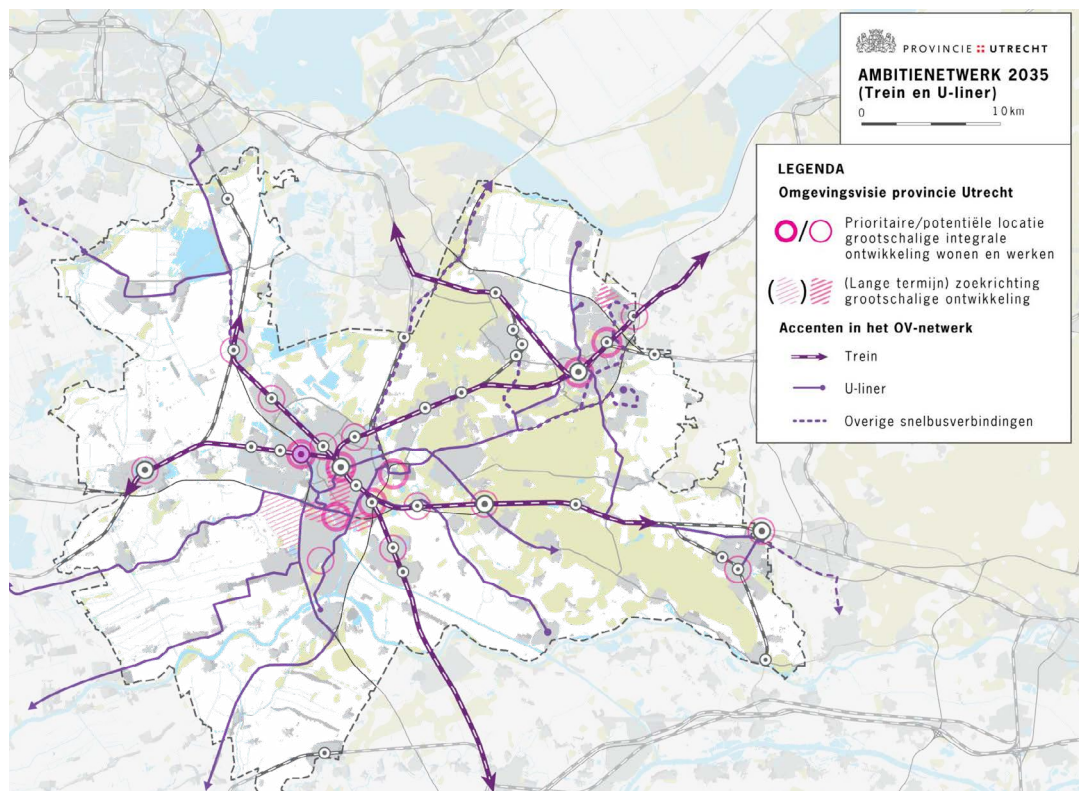
- Hoe kan de schaa sprong worden bekostigd?
- Hoe wordt het OV-netwerk opgebouwd?
- Hoe omgaan met (de noodzaak tot) overstappen?
- Hoe de juiste balans vinden tussen verbinden en ontsluiten?
- Waar en wanneer wordt aanvullend OV georganiseerd?
- Op welke vervoerwijzen/-systemen wordt ingezet: bus, lightrail, BRT (Bus Rapid Transit)?
- Wanneer het OV op maaiveld en wanneer ongelijkvloers afwikkelen?

Voor de periode 2025–2035 ligt de focus op het zoveel mogelijk benutten van de kansen voor goed OV op de bestaande infrastructuur en het versterken van bestaande verbindingen. Uitbreiding van infrastructuur is vooral in beeld voor de periode na 2035.

Met de doorontwikkeling van het OV-netwerk streven we de volgende doelen na:

1. bijdragen aan een gezonde verstedelijking;
2. een betere verbinding met het landelijk spoornetwerk;
3. het OV (tram en bus) op de middellange afstand versterken;
4. de sociale functie van het OV-netwerk bewaken;
5. het concept 'wiel-met-spaken' voor het OV in en rondom de stad Utrecht uitwerken;
6. de bereikbaarheid van het USP verbeteren en Utrecht Centraal ontlasten;
7. bestaande netwerken beter benutten.

Op de volgende kaart is het ambitienetwerk voor 2035 weergegeven.



Figuur 3.4 Ambitienetwerk 2035 OV-netwerkperspectief provincie Utrecht

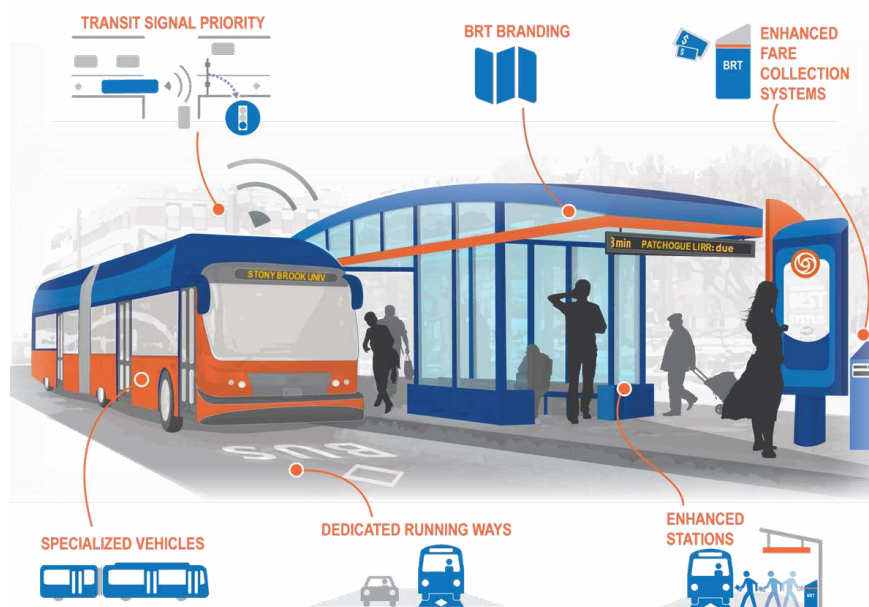
Het spoorwegennet vormt de ruggengraat van het OV-netwerk in de provincie. De stationsgebieden zijn ook de locaties waar een aanzienlijk deel van de provinciale verstedelijkingsopgave gerealiseerd moet worden. Daarom zetten we in op een toename van het aantal IC-knopen (o.a. Utrecht Lunetten-Koningsweg) en een verhoging van het aantal treinen op de sprinter corridors.

De U-liner moet als snelwegbus-/Bus Rapid Transitconcept de kerngebieden van de verschillende 'daily urban systems' met elkaar verbinden en een kwaliteitsslag verzorgen in het OV op de middellange afstand. U-liner geeft invulling aan ontbrekende verbindingen in het spoornetwerk. Deze snelle busverbindingen met accent op comfort en zitplaatsen volgen het hoofdwegennet en bieden aantrekkelijke frequenties. Belangrijke haltes langs deze verbindingen worden voorzien van goede overstapmogelijkheden met de fiets. Ook worden bestaande P+R-voorzieningen zoveel mogelijk verknoopt met deze (ver)nieuw(d)e verbindingen. Daarmee is U-liner een samenhangend mobiliteitsconcept waarmee tot 2035 een basis moet worden gelegd voor vervolginvesteringen op de lange termijn (2035–2050) zoals grootschalige P+R-locaties en meer eigen infrastructuur.

Bus Rapid Transit

Bus Rapid Transit of kortweg BRT is een samenhangend netwerk van hoogfrequente en snelle busverbindingen met grote halteafstanden en comfortabele voertuigen. Het kwaliteitsniveau is vergelijkbaar met dat van het spoor of lightrail. BRT kan op verschillende ruimtelijke schaalniveaus ingezet worden: van binnenstedelijk tot interstedelijk.

Vanwege de hoge kwaliteit wordt BRT gezien als een alternatief of extra keuzeoptie voor de automobilist. Om dit waar te kunnen maken is een eigen infrastructuur op trajecten met congestie noodzakelijk. Bij verminderde doorstroming of onvoldoende betrouwbaarheid verliest BRT zijn aantrekkingskracht.

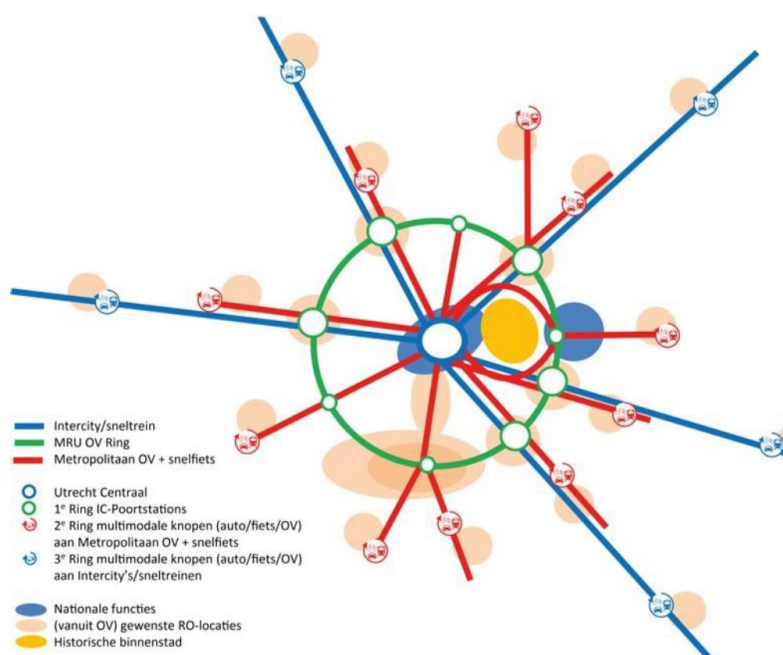


Figuur 3.5 Principes BRT [connectli.org]

Binnen de kerngebieden van de daily urban systems rondom de steden Utrecht en Amersfoort zetten we in op de doorontwikkeling van hoofdverbindingen met hoge spitsfrequenties en meer capaciteit: U-link. De focus van deze verbindingen ligt op korte stedelijke reizen die belangrijke bestemmingen en herkomstgebieden verbinden met de belangrijkste knooppunten.

Deze dragende structuren binnen het OV-netwerk worden aangevuld door reguliere buslijnen (U-bus) en vormen van aanvullend OV. U-bus verbindt herkomsten en bestemmingen in stedelijk gebieden met minder reizigers en kleinere kernen. Deze verbindingen worden aangevuld door vormen van aanvullend OV zoals U-flex, buurtbus en het OV-vangnet (de opvolger van regiotaxi).

Voor de stad Utrecht en de directe omgeving vormt het concept 'Wiel-met-spaken' een belangrijk uitgangspunt voor de uitwerking en invulling van het OV-netwerk (zie de volgende figuur).



Figuur 3.6 Concept Wiel-met-spaken stad Utrecht

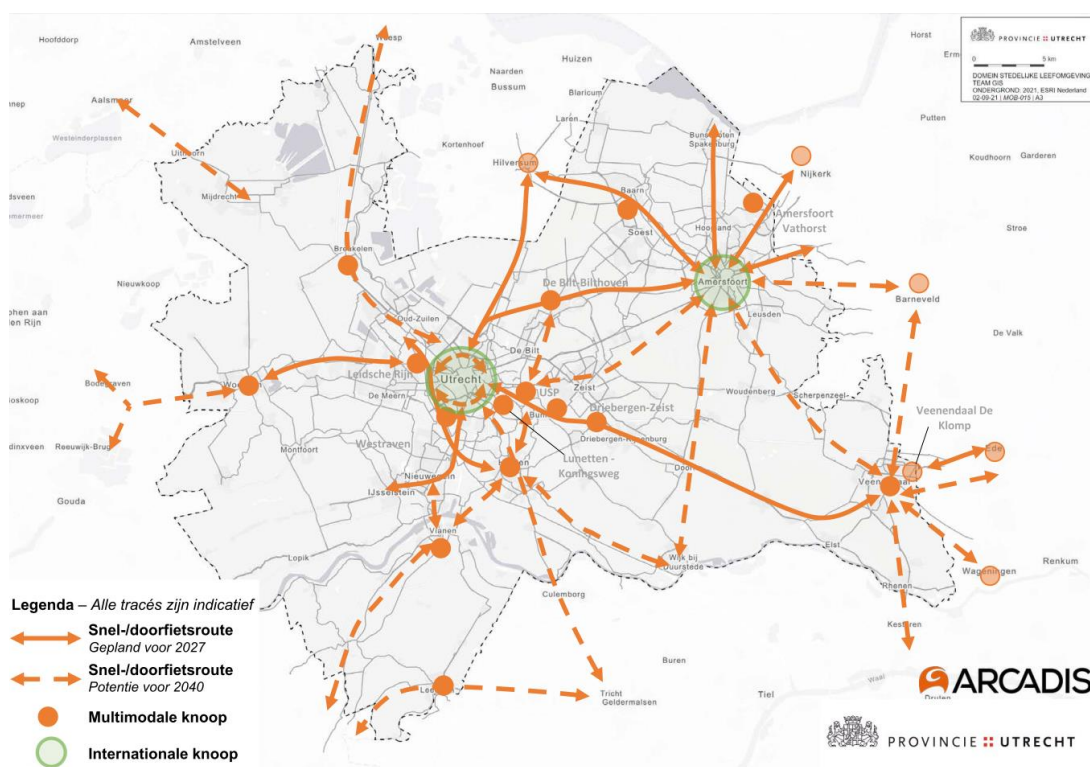
3.6 Regionaal Toekomstbeeld Fiets

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is een groeidocument dat door de samenwerkende partijen in de provincie Utrecht is opgesteld. Hiermee moeten meerjarige (financiële) afspraken met enerzijds het Rijk en anderzijds de gemeenten worden gemaakt om tot een voortvarende realisatie van de schaa sprong fiets te komen. Deze schaa sprong is bedoeld om het fietsgebruik significant te laten toenemen en daarmee bij te dragen aan een leefbare, gezonde en duurzaam bereikbare regio. Dit in het licht van de opgaven op het gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid.

Er wordt ingezet op zes aspecten om het fietsgebruik in de provincie te stimuleren:

1. het aanleggen van een hoogwaardig netwerk van snel- en doorfietsroutes;
2. het op orde brengen van het regionale fietsnetwerk, voor wat betreft veiligheid en directheid;
3. het slechten van (rijks)barrières in het regionaal fietsnetwerk;
4. een tangentiële ring in de stad Utrecht;
5. gezonde en aantrekkelijke stad-land verbindingen naar de natuur- en recreatiegebieden in het buitengebied;
6. het aanbieden van voldoende, veilige en aantrekkelijke fiets(parkeer)voorzieningen bij de multimodale knooppunten en ontwikkellocaties.

De volgende kaart biedt een overzicht van de beoogde ontwikkeling van het snel-/doorfietsnetwerk in de provincie Utrecht met aansluitingen op multimodale knopen. Dit netwerk is vooral gericht op het snel kunnen afleggen van grotere afstanden. Het regionale fietsnetwerk is vooral bedoeld voor het afleggen van kortere en middellange afstanden.



Figuur 3.7 Geplande en gewenste doorfietsroutes (hoogwaardig regionaal fietsnetwerk) en multimodale knooppunten

Uit ramingen van ProRail en gemeenten komt naar voren dat er in 2040 naar verwachting meer dan 58.000 extra fietsparkeerplaatsen nodig zijn in de provincie. Circa 60% van deze extra fietsparkeerplaatsen moeten op treinstations worden gerealiseerd, de rest in stedelijke centra, bij bushaltes en busstations en bij overige voorzieningen. Ten aanzien van P+R-voorzieningen wordt vooral een fietsparkeeropgave verwacht bij de P+R's rondom de Ring Utrecht zoals Westraven en USP.

Deel II – Achtergrondinformatie P+R



Parkeergarage BERLIJNPLEIN

Openingstijden:

24 uur per dag

7 dagen per week

Tarieven:

Uurtarief (zonder gebruik OV)	€ 2,55
Maximum dagtarief (8 uur)	€ 20,43
Avondkaart vanaf 19.00 uur	€ 6,38

Parkeerkaart (bij gebruik OV)	€ 2,00
Uitrijkaart - dag en avond (9.00-19.00 uur) per 4 uur	€ 5,50



4. DOELSTELLINGEN EN SUCCESFACTOREN

4.1 Doelstellingen P+R-voorzieningen

Met de aanleg van P+R-voorzieningen kunnen verschillende doelstellingen nagestreefd worden [Zijlstra e.a. 2014]:

1. Het verminderen van het autogebruik.
Meestal wordt deze doelstelling niet als zodanig geformuleerd maar worden doelen genoemd die hier sterk aan gerelateerd zijn. Zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verminderen van energieverbruik of het terugdringen van files.
2. Het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer naar of in een stedelijk gebied.
Deze doelstelling is vooral gerelateerd aan de wens om de leefbaarheid in historische binnensteden te verbeteren en grote verkeersingrepen in deze gebieden te voorkomen.
3. Het bevorderen van het gebruik van het OV.
Deze doelstelling is vaak gerelateerd aan het verminderen van het autogebruik maar kan ook een op zichzelf staande doelstelling zijn. Een P+R-voorziening kan ervoor zorgen dat het aantal reizigers op de aantakende OV-lijnen groeit, wat een positief effect heeft op de kostendekkingsgraad.
4. Het verbeteren van de bereikbaarheid.
Het aanbieden van extra parkeergelegenheid met aansluitend hoogwaardig OV kan ook worden ingezet als maatregel om de capaciteit van een stedelijk transportsysteem te vergroten. Hiermee wordt de bereikbaarheid verbeterd, wat positieve effecten kan hebben op bijvoorbeeld de economische vitaliteit van een stad. P+R's kunnen ook worden gebruikt als robuustheidsmaatregel: een alternatief voor automobilisten bij incidenten op het (hoofd)wegennet [KpVV, 2013].

P+R vervult meestal niet de hoofdrol in een mobiliteitsstrategie. Steden zetten P+R vaak in als flankerende maatregel om de pijn van restrictieve maatregelen zoals de introductie van betaald parkeren, verhoging van parkeertarieven of de invoering van tolheffing enigszins te verzachten.



Foto 4.1 Parkeren bij de Jaarbeurs Utrecht jaren '60 [Foto: L.H. Hofland – 127439/Het Utrechts Archief]

4.2 Succesfactoren P+R-voorzieningen

Het eenvoudige feit dat een P+R-voorziening aanwezig is zorgt er niet automatisch voor dat automobilisten hier ook gebruik van maken. Kenniscentrum CROW-KpVV [2021] onderscheidt de volgende redenen om een P+R-voorziening te gebruiken:

- Gebrek aan parkeergelegenheid bij de eindbestemming, met als gevolg lang zoeken naar een vrije plek en verder lopen.
- Hoge parkeertarieven bij de eindbestemming waardoor het goedkoper is de auto bij een overstappunt te parkeren en vandaar verder te reizen.
- Files op de route naar de eindbestemming waardoor de reis via een overstappunt sneller verloopt, ondanks de overstap.
- Onvoldoende OV bij de herkomst waardoor een volledige reis met het OV geen aantrekkelijk alternatief is.
- Milieuoverwegingen.

Hoe noodzakelijk overstappen soms ook mag zijn, het wordt meestal ervaren als een (hinderlijke) onderbreking van de reis. P+R's moeten daarom op zo'n manier zijn ingericht dat het proces van overstappen zo eenvoudig en vlot mogelijk verloopt. Om dit te kunnen bereiken moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- De P+R moet gemakkelijk vindbaar zijn (zichtbaarheid, herkenbaarheid, bewegwijzering).
- De P+R dient veilig te zijn, zowel in fysiek opzicht (om ongelukken te voorkomen) als sociaal (het moet overzichtelijk zijn en er moet toezicht aanwezig zijn).
- Er dienen voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Het zoeken naar een vrije plaats moet zoveel mogelijk voorkomen worden.
- Het betalen voor het gebruik van de P+R (parkeren en aansluitend OV of deelfiets) dient zo eenvoudig mogelijk te zijn.
- Loopafstanden van de parkeerplaats naar het aansluitend vervoer dienen zo kort mogelijk te zijn. Beschutting tegen weersinvloeden is een pré.

- Het aansluitend OV moet betrouwbaar, vlot en hoogfrequent zijn.
- Voor eventuele (deel)fietsen of (deel)scooters dient er voldoende stallingsruimte beschikbaar te zijn. Er dienen voldoende deelfietsen of -scooters aanwezig te zijn; deze mogen geen gebreken hebben. De fietsroutes van de P+R naar de eindbestemming zijn vlot en veilig.

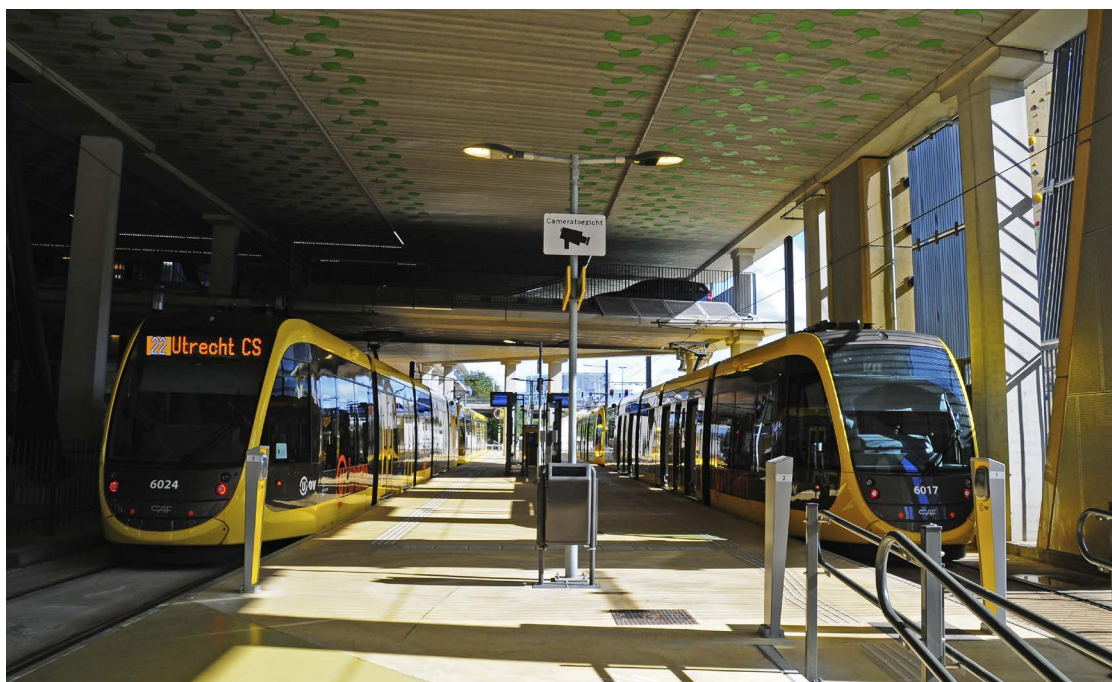
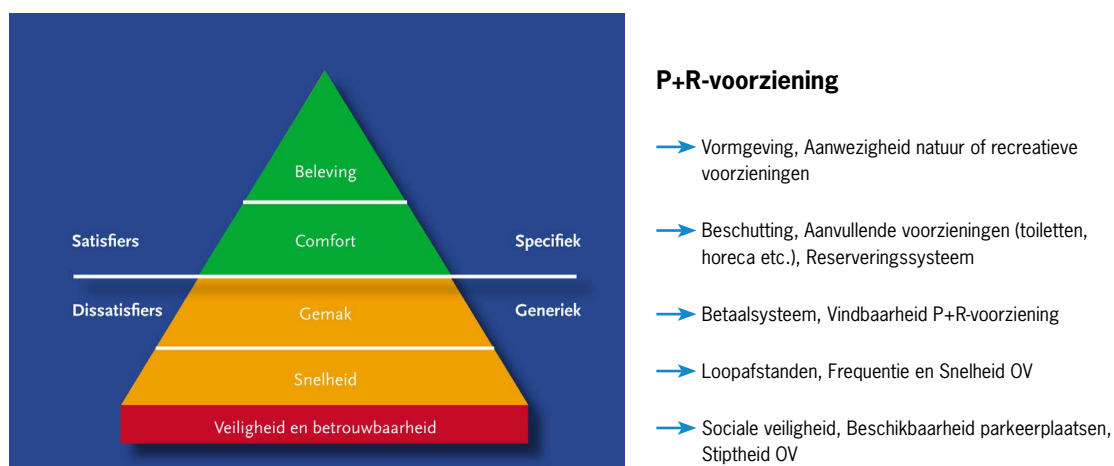


Foto 4.2 Trams op P+R Utrecht Science Park [Foto: 900308/Het Utrechts Archief]



Foto 4.3 Looproute en doorzicht in P+R Westraven Utrecht

Afhankelijk van de locatie van de P+R en de functie in het netwerk kan de aanwezigheid van aanvullende voorzieningen zoals toiletten, horeca, een supermarkt, een pakketpunt of een stomerij van meerwaarde zijn. Een aantrekkelijke vormgeving of de nabijheid van natuur of speelvoorzieningen voor kinderen vergroot de belevingswaarde van de P+R-voorziening. Met de toename van het aantal elektrisch aangedreven auto's krijgt ook laadinfrastructuur een steeds grotere toegevoegde waarde.



Figuur 4.1 Klantwenspyramide [KpVV, 2013] en vertaling naar inrichting P+R-voorziening



5. ORGANISATIE EN KOSTEN

5.1 Betrokken partijen

Bij de realisatie, exploitatie en beheer van P+R-voorzieningen is een groot aantal partijen betrokken. Hieronder volgt een kort overzicht van de betrokken partijen en de taken die zij (kunnen) vervullen of de wijze waarop zij het gebruik van P+R-voorzieningen kunnen beïnvloeden. Welke partijen daadwerkelijk betrokken zijn en welke rollen zij vervullen kan per concreet geval verschillen. Sommige taken worden exclusief door één specifieke partij uitgevoerd, andere taken kunnen door meerdere partijen uitgevoerd worden. Ook is het mogelijk dat – afhankelijk van gemaakte keuzes en afspraken – een taak of rol verschuift van de ene naar de andere partij. Daarom komen in onderstaand overzicht sommige taken en rollen bij meerdere partijen terug.

Overheden	
Partij	Taken en rollen
Rijksoverheid	• Regievoering ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werken, voorzieningen, natuur etc.) • Regievoering ten aanzien van netwerkontwikkelingen met name OV (concessie landelijk spoorwegennet), auto, luchtvaart • Regievoering ten aanzien van de toelating van mobiliteitsdiensten en vervoermiddelen • Opstellen kaders voor gebruikerskosten: OV-tarieven, belastingen en accijnzen, congestieheffing • Concessieverlening landelijk spoorvervoer • Aanleg en beheer van (rijks)infrastructuur • Gronduitgifte • Financiering van infrastructuur • Communicatie richting publiek/gebruikers
Provincies en Vervoerregio's	• Regievoering ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werken, voorzieningen, natuur etc.) • Regievoering ten aanzien van netwerkontwikkelingen fietsen, OV, auto • Regievoering ten aanzien van de inzet van mobiliteitsdiensten • Concessieverlening stads- en streekvervoer • Aanleg en beheer van infrastructuur • Gronduitgifte • Financiering van infrastructuur • Exploitatie en beheer van P+R-voorzieningen • Communicatie richting publiek/gebruikers

Overheden	
Gemeenten	• Regievoering ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werken, voorzieningen, natuur etc.) • Regievoering ten aanzien van netwerkontwikkelingen lopen, fietsen, OV, auto • Regievoering ten aanzien van de inzet van mobiliteitsdiensten • Parkeerbeleid (parkeernormen, betaald parkeren, parkeervergunningen etc.) • Aanleg en beheer van infrastructuur • Gronduitgifte • Financiering van infrastructuur • Exploitatie en beheer van P+R-voorzieningen • Communicatie richting publiek/gebruikers

Markt	
Partij	Taken en rollen
Vervoerbedrijven en mobiliteitsaanbieders	• Aanbieden van vervoer van/naar P+R-voorzieningen • Communicatie richting de reiziger • Tariefstelling ten aanzien van de vervoer-/mobiliteitsdienst (binnen kaders) • Exploitatie en beheer P+R-voorzieningen
Grond-/vastgoed-eigenaren, beleggers en projectontwikkelaars	• Ter beschikking stellen van grond/vastgoed
Parkeerexploitanten	• Exploitatie en/of beheer van P+R-voorzieningen • Communicatie richting gebruikers/reizigers
Ondernemers/Bedrijfsleven	• Aanbieden van aanvullende voorzieningen of diensten bij P+R-voorzieningen (horeca, detailhandel, vergaderfaciliteiten etc.), eventueel in combinatie met beheer P+R • Ter beschikking stellen parkeerruimte t.b.v. P+R-gebruik • Aanbieden van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen • Energieopwekking- en opslag • Aanbieden van logistieke voorzieningen en/of diensten (stadsdistributie)
Werkgevers en instellingen	• Reguleren van het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein • Medefinanciering van P+R-voorzieningen • Inkoop van eigen vervoer tussen P+R-voorzieningen en werk(gebieden) • Reiskostenvergoedingen • Communicatie richting werknemers, klanten en bezoekers

Overig	
Partij	Taken en rollen
Kennisinstellingen	• Formuleren richtlijnen (bijv. parkeernormen) • Uitvoeren onderzoek • Delen best practises
Belangenorganisaties	• Delen gebruikerswensen en – informatie • Communicatie richting reizigers, gebruikers

De meeste P+R's in Midden-Nederland zijn in eigendom van óf de NS, óf de desbetreffende gemeente waar de P+R-voorziening zich bevindt. P+R Breukelen is in eigendom van de provincie Utrecht, P+R Soesterberg van het Rijk. Beheer van de P+R is doorgaans in handen van de gemeente (dit geldt ook voor P+R Breukelen) of een private partij (met name betaalde P+R's bij NS-stations).



Foto 5.1 P+R Breukelen is in eigendom van de provincie Utrecht

5.2 Kosten

Aan het realiseren en exploiteren van een P+R-voorziening zijn diverse kosten verbonden:

1. Realisatie
 - Planvoorbereiding
 - Grondverwerving, evt. verwerving en sloop vastgoed
 - Aanleg of bouw van de P+R-voorziening (parkeerterrein of -garage)
2. Exploitatie en beheer
 - Afschrijving
 - Verzekeringen
 - Belastingen en heffingen
 - Schoonmaak
 - Onderhoud
 - Nutsvoorzieningen
 - Veiligheid en toezicht
 - Betaalsysteem (in het geval van betaald parkeren)
 - Communicatie en promotie

Daarnaast moet er rekening worden gehouden met een aantal aanvullende kosten:

- investeringen in en beheer en onderhoud van toeleidende infrastructuur zoals wegen, fietspaden en OV-infrastructuur (haltes en OV-banen);
- exploitatiekosten voor het OV;
- exploitatiekosten voor deelmobiliteit (indien aanwezig).

P+R-voorzieningen zijn op zichzelf niet rendabel. Een deel van de kosten is te dekken door het invoeren van betaald parkeren, extra reizigersopbrengsten in het OV of het verhuren van ruimte aan ondernemers (bijvoorbeeld horeca). Maar het overgrote deel van de financiële middelen voor het realiseren en exploiteren van P+R-voorzieningen zal op andere manieren opgebracht moeten worden. Hiervoor zijn in eerste instantie de betrokken overheden aan zet, soms is private financiering of een vorm van publiek-private samenwerking mogelijk.

De volgende tabel geeft een indruk van de realisatiekosten van een P+R-voorziening.

Indicatie realisatiekosten P+R-voorziening			
Factsheet Park+Ride Rijkswaterstaat	Aantal pp.	Realisatiekosten	Kosten per pp.
Gratis P+R op maaiveld	220	€ 0,75 – € 1,5 miljoen	€ 3.400 – € 6.900
Gratis P+R gebouwde voorziening	220	€ 2,8 – € 4,3 miljoen	€ 12.700 – € 19.500
Voorbeelden provincie Utrecht	Aantal pp.	Realisatiekosten	Kosten per pp.
Driebergen-Zeist	600	€ 10,8 miljoen	€ 18.000
Breukelen (inclusief nieuwe parkeergarage)	900	€ 10,65 miljoen	€ 11.800

De factsheet Park en Ride van Rijkswaterstaat vindt u [hier](#).

P+R-voorzieningen kunnen echter fors duurder uitvallen wanneer er aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de P+R te kunnen realiseren. Zo heeft de bouw van de P+R-garage Genneper Parken in Eindhoven (641 parkeerplaatsen) € 20,8 miljoen gekost, mede als gevolg van een benodigde verplaatsing van sportvelden met kantine en kleedlokalen, de aanpassing van een nabijgelegen kruispunt en het inpassen van een ambulancepost (zie hier het raadsvoorstel). Dit brengt de realisatiekosten voor deze P+R op circa € 32.500 per parkeerplaats. Studio Bereikbaar (2021) heeft een kosteninschatting gemaakt naar de toevoeging van een P+R-voorziening met 1.000 parkeerplaatsen aan een verzorgingsplaats langs de snelweg. Hierbij komt zij uit op een bedrag van € 36 miljoen (€ 36.000 per parkeerplaats). Deze kosten vallen uiteen in € 15 miljoen voor een parkeergarage en € 21 miljoen voor aanvullende maatregelen ter ontsluiting van de P+R.

In de notitie 'Bouwstenen integrale visie op P+R' heeft Witteveen+Bos een adaptief ontwikkelpad voor de mogelijke uitbreiding van P+R-voorzieningen in de provincie Utrecht gepresenteerd. Dit ontwikkelpad geeft een indruk van de benodigde financiële middelen voor een drietal scenario's, uiteenlopend van relatief kleinschalige uitbreidingen van bestaande P+R-terreinen tot de bouw van enkele grootschalige faciliteiten. Hierbij is niet alleen gekeken naar de benodigde investeringen in de P+R-voorzieningen, maar ook naar de extra exploitatiekosten voor de P+R's en het OV en te verwachten exploitatieopbrengsten. Echter, de eventuele extra kosten voor bijvoorbeeld aanpassing van infrastructuur ten behoeve van de ontsluiting van de P+R-voorzieningen zijn in dit overzicht niet meegenomen. En zoals het voorbeeld uit Eindhoven en de inschatting van Studio Bereikbaar aantonen kunnen dit soort aanvullende maatregelen de kosten flink doen oplopen.

Adaptief ontwikkelpad uitbreiding P+R's in de provincie Utrecht [Witteveen+Bos, 2021]			
Onderdelen adaptief ontwikkelpad	Onderdeel 'uitbreiding klein & bestaand': Benutten	Onderdeel 'nieuw middelgroot': Uitbreiden (middelgroot)	Onderdeel 'nieuw groot': Uitbreiden (groot)
Beschrijving ontwikkelpad	Beter benutten van bestaande P+R's en lokale kleine terreinen uitbreiden met enkele tientallen parkeerplaatsen waar het kan (focus op NS-stations)	Nieuwe (middelgrote) terreinen erbij	Nieuwe (grote) terreinen erbij
Tijdshorizon	2025	2030	2035
Gemiddeld aantal parkeerplaatsen per P+R-locatie	50	200	2.000
Aantal parkeerplaatsen totaal	500 – 1.000 (± 15 locaties)	1.500 – 2.000 (± 8 locaties)	6.000 – 8.000 (± 4 locaties)
Investeringskosten	€ 4,5 miljoen	€ 20 miljoen	€ 130 miljoen
OV-exploitatiekosten	€ 2 miljoen, en ongeveer € 1,8 miljoen na 4 jaar	€ 8 miljoen, en ongeveer € 7 miljoen na 4 jaar	€ 15 miljoen, en ongeveer € 10 miljoen na 4 jaar
P+R-exploitatiekosten (per jaar) • vastgoedlasten • beheer- en exploitatielasten	€ 0,8 miljoen: • € 0,35 miljoen • € 0,45 miljoen	€ 2,75 miljoen: • € 1,5 miljoen • € 1,25 miljoen	€ 15 miljoen: • € 9 miljoen • € 6 miljoen
P+R-exploitatieopbrengsten (per jaar)	Vooralsnog gratis, dus geen opbrengsten	Vooralsnog gratis, dus geen opbrengsten	€ 11 miljoen



6. KANTTEKENINGEN EN BEZWAREN

6.1 Inleiding

P+R heeft als beleidsmaatregel een overwegend positief imago. Er kan kritiek ontstaan wanneer een (dure) P+R-faciliteit niet of nauwelijks wordt gebruikt maar als concept staat P+R niet of nauwelijks ter discussie. Toch is het goed om ook stil te staan bij een aantal kanttekeningen en bezwaren ten aanzien van P+R.

6.2 Ruimtebeslag, overlast en ongewenst gebruik

Ten eerste vergen P+R-voorzieningen en hun toeleidende infrastructuur ruimte. Dit probleem kan uiteraard beperkt worden door de parkeerplaatsen niet allemaal op maaiveld aan te leggen en te kiezen voor een parkeergarage, maar dit leidt tot hogere bouw- en exploitatiekosten. Bovendien kan er nog steeds sprake zijn van een forse ruimtelijke impact, zowel qua ruimtegebruik als visueel. Ook kunnen de verkeersstromen van en naar de P+R-voorziening voor doorstromings-, verkeersveiligheids- en/of leefbaarheidsknelpunten in de omgeving zorgen.



Foto 6.1 Parkeerterreinen op maaiveld nemen veel ruimte in beslag (P2 P+R Breukelen)

Daarnaast bestaat de kans op ongewenst gebruik waarbij automobilisten de P+R-voorziening als parkeerterrein gebruiken om vervolgens naar een bestemming in de directe omgeving te lopen en niet verder te reizen met het OV of de (deel)fiets. Dit ongewenste gebruik kan worden tegengegaan door de invoering van betaald parkeren. Dit heeft echter wel als mogelijk effect dat voormalige gebruikers van de P+R gaan zoeken naar alternatieve parkeermogelijkheden, hetzij in de omgeving van de P+R, hetzij dichterbij de eindbestemming. Hierdoor kan er op andere locaties parkeeroverlast ontstaan.

6.3 Onbedoelde neveneffecten

P+R-voorzieningen kunnen als onbedoeld neveneffect hebben dat ze tot een toename van het aantal autokilometers leiden [Zijlstra e.a. 2014]. Dit geldt met name voor de P+R's aan de bestemmingszijde van de reis zoals de stedelijke rand-P+R's. Een evaluatie van het gebruik van negen P+R-voorzieningen bij Rotterdam en Den Haag laat zien dat een aanzienlijk deel van de gebruikers van deze P+R-terreinen voorheen hun volledige reis met het OV of met de fiets maakte [Mingardo, 2016]. Maar ook P+R's aan de herkomstzijde van de reis kunnen tot een toename van het autogebruik leiden. Zo concluderen Baas e.a. [2012] dat 65 tot 80% van de gebruikers van P+R-voorzieningen bij stations in Nederland eigenlijk op loop- of fietsafstand van het station woont.

Daarnaast kunnen P+R-voorzieningen ongewild bijdragen aan het voortrekken van automobilisten ten opzichte van reizigers die geheel zijn aangewezen op het OV [Zijlstra e.a. 2014]. Met snelle OV-verbindingen vanaf P+R's aan de rand van de stad zijn mensen van buiten de stad soms sneller op hun bestemming dan reguliere OV-gebruikers in de stad. Een ander probleem dat zich kan voordoen is dat reizen met het OV vanaf de P+R-voorziening naar de stad goedkoper wordt gemaakt dan het reizen vanaf andere OV-haltes voor het reguliere tarief. Hierbij zijn de vaste kosten voor het bezit van de auto wel buiten beschouwing gelaten. Deze spelen voor autobezitters in de praktijk ook nauwelijks een rol in de keuze om een verplaatsing wel of niet met de auto te maken. En wanneer de realisatie van P+R-voorzieningen bij stations wordt doorberekend in de prijs van een treinkaartje betalen dus alle reizigers hieraan mee, ook zij die geen gebruik maken van de P+R.

Op dit moment is het aantal deelfietsen dat wordt aangeboden op P+R-voorzieningen nog vrij beperkt. Het toevoegen van vormen van deelmobiliteit aan P+R's kan aantrekkelijk zijn omdat hiermee de voor- of natransportmogelijkheden toenemen en het 'bedieningsgebied' van de P+R groter wordt. Indien de deelfiets of -scooter aan populariteit wint kan deze echter ook ongewild gaan concurreren met de OV-verbindingen vanaf de P+R.



Foto 6.2 OV-fietsen op P+R Papendorp

Het toevoegen van aanvullende voorzieningen zoals horeca en winkels kan het gebruiksgemak van P+R-voorzieningen vergroten. Deze functies en voorzieningen kunnen echter ook ongewilde concurrentie vormen voor voorzieningen in de wijde omgeving van de P+R. In het meest ongunstige geval leidt dit tot de uitholling van het voorzieningenniveau in bijvoorbeeld kleine kernen in de omgeving. Het aantal voorzieningen op loop- en fietsafstand neemt af waardoor inwoners in steeds hogere mate afhankelijk van de auto worden om bijvoorbeeld te kunnen winkelen.

6.4 Effectiviteit

In de praktijk wordt de effectiviteit van een P+R-voorziening vaak afgemeten aan het gebruik. Als de P+R een hoog gebruik kent wordt deze als succesvol beschouwd en een hoge parkeerdruk vormt vaak aanleiding om de capaciteit van een P+R uit te breiden. Echter, in hoeverre de P+R-voorziening daadwerkelijk bijdraagt aan de achterliggende beleidsdoelstellingen (zie paragraaf 2.4) wordt zelden onderzocht. En indien dat wel gebeurt blijken de resultaten niet erg opzienbarend te zijn. Zo bleek uit een evaluatie van Goudappel Coffeng (2015) dat de uitbreiding van P+R Breukelen (aanleg terreinen P2 en P3 in het kader van het programma Beter Benutten) slechts tot 42 autoritten minder per dag tijdens spitsperiodes heeft geleid.

Een deel van de beperkte effectiviteit van P+R-voorzieningen wordt veroorzaakt doordat de 'ruimte' of 'lucht' die een P+R-voorziening creëert in een overbelast verkeerssysteem al snel weer wordt opgevuld door andere verkeersdeelnemers. Hierdoor blijven de problemen per saldo even groot. In het kader van Utrecht Nabij, het verstedelijkingsperspectief voor de regio Utrecht, is er een Mobiliteitsanalyse opgesteld waarin mogelijke mobiliteitsmaatregelen zijn verkend om de verstedelijkingsopgave in goede banen te kunnen leiden [U Ned, 2020]. Hierbij zijn ook de generieke effecten van het verruimen van de P+R-capaciteit in de regio verkend. Volgens het verkeersmodel zou het verruimen van de P+R-capaciteit leiden tot 0,5% minder ritten op de Ring Utrecht. Deze vrijkomende ruimte wordt echter weer opgevuld door ander verkeer. Het onderzoek concludeert dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om dit effect te voorkomen. Bovendien heeft het verkeersmodel dat het verruimen van de P+R-capaciteit zou leiden tot 6% minder treinreizigers op Utrecht Centraal en 0,5% minder fietsritten. Uit het oogpunt van het ontlasten van Utrecht Centraal is vermindering van het aantal treinreizigers wellicht gunstig maar indien dit leidt tot een toename van het autogebruik (in combinatie met P+R) is het de vraag of men er op macroniveau wel veel mee opschiet.



Foto 6.3 Vrijkomende ruimte op het wegennet bij verruiming P+R-capaciteit wordt weer opgevuld

6.5 Niet-plaatsgebonden werken als serieus alternatief?

Tenslotte heeft het thuiswerken als gevolg van Covid-19 de afgelopen twee jaren een sterke ontwikkeling doorgemaakt. De brede beschikbaarheid van internet en introductie van nieuwe communicatie- en samenwerkingsapplicaties verkleinen de noodzaak om elkaar (iedere dag) fysiek te treffen op kantoor. Welke blijvende effecten dit heeft op het verplaatsingspatroon zal de komende jaren moeten blijken. In ieder geval is aangetoond dat voor een deel van de beroepsbevolking niet-plaatsgebonden of hybride werken als nieuw en serieus alternatief voor reizen in de spits kan worden beschouwd.

DEEL III – POSITIEBEPALING





7. ONTWIKKELINGEN, KNELPUNTEN, KANSSEN EN BEPERKINGEN

Op basis van de informatie uit de voorgaande twee delen van deze Beleidsuitwerking P+R is een kort overzicht gemaakt van de belangrijkste ontwikkelingen, knelpunten, kansen en beperkingen ten aanzien van P+R in en rondom de provincie Utrecht. Dit overzicht vormt de basis voor beantwoording van de drie centrale vragen in het vervolg van deze beleidsuitwerking:

1. Welke rol spelen P+R-voorzieningen in de gewenste transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem (hoofdstuk 8)?
2. Welke kansen ziet de provincie Utrecht voor de doorontwikkeling van het netwerk van P+R's (hoofdstuk 9)?
3. Welke rol(len) kan en wil de provincie Utrecht hierbij spelen (hoofdstuk 10)?

Overzicht ontwikkelingen, knelpunten, stimulansen en beperkingen

Ontwikkelingen

- Grote verstedelijkingsopgave als gevolg van de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen
- Verdichtings- en vernieuwingsopgave stationsgebieden (o.a. Regiopoorten regio U16)
- Meer aandacht voor duurzaamheid, klimaat en gezondheid
- Mobiliteitstransitie met minder ruimte voor autoverkeer in stedelijk gebied en een toenemend belang van multimodale knooppunten

Knelpunten P+R

- Parkeren bij bestemming nu nog in veel gevallen aantrekkelijker dan gebruik P+R
- Informeel P+R-gedrag in wijken en buurten met bijbehorende overlast
- Onduidelijkheid welke parkeervoorzieningen in de regio nu daadwerkelijk als P+R-voorziening moeten worden beschouwd, geen eenduidige communicatie
- Knelpunten doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid rondom sommige P+R-voorzieningen
- Ongewenste concurrentie reizen via P+R versus volledige reis per OV (of fiets)
- Gebruik (deel)auto in plaats van de fiets als vervoersmiddel bij OV-reis
- Ruimtebeslag en gebrekkige ruimtelijke kwaliteit P+R-voorzieningen
- In sommige gevallen beperkt voorzieningenniveau op P+R-voorzieningen
- Beperkt inzicht in effectiviteit P+R-voorzieningen

Overzicht ontwikkelingen, knelpunten, stimulansen en beperkingen

Stimulerende factoren voor P+R

- Strenger parkeerbeleid in stedelijke gebieden
- Toenemende druk op het hoofdwegennet
- Frequentieverhoging sterke OV-lijnen langs bestaande P+R-voorzieningen
- Ontwikkeling BRT-netwerk
- Doorontwikkeling fietsnetwerk en aanbieden deelfietsen/-scooters vergroten bedieningsgebied P+R buiten gebieden langs OV-lijnen
- Doorontwikkeling multimodaal verkeersmanagement met actuele reis- en routeinformatie en MaaS-applicaties voor het boeken van ketenreizen

Beperkende factoren voor P+R

- Doorontwikkeling OV- en fietsnetwerk versterkt de positie van deze vervoerwijzen als (zelfstandige) alternatieven voor autogebruik in combinatie met P+R
- Met niet-plaatsgebonden of hybride werken is er voor een deel van de beroepsbevolking een nieuw alternatief voor reizen tijdens de spits
- Druk op hoofdwegennet niet alleen rondom grote steden maar op grotere corridors
- Hoge kosten voor ruimtelijke inpassing en bereikbaar maken P+R-voorzieningen
- Vrijkomende ruimte op (hoofd)wegennet wordt opgevuld door andere gebruikers



8. ROL P+R IN TRANSITIE UTRECHTS MOBILITEITSSYSTEEM

8.1 Inleiding

Zoals in de inleiding van deze beleidsuitwerking werd aangegeven moeten multimodale knooppunten of mobiliteitshubs een centrale rol gaan spelen in de aanpak van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven voor de komende decennia. Met de ruimtelijke verdichting en de verdere doorvoering van parkeerregulering in de stedelijke gebieden zal het minder aantrekkelijk worden om met de auto van deur tot deur te reizen. In dit kader is er ook een hernieuwde aandacht voor de potentie van P+R, al dan niet onder (klinkende) nieuwe namen zoals ring- en regiohub, snelweghub of corridorhub. Echter, zoals in paragraaf 1.4 is aangegeven nemen ketenverplaatsingen met de auto in het totale mobiliteitspatroon slechts een beperkte plaats in en zijn er bovendien kanttekeningen te plaatsen bij de effectiviteit van P+R-voorzieningen (zie paragraaf 6.4).

8.2 Rol en focus

Wij beschouwen P+R als instrument dat in een flankerende rol een nuttige bijdrage kan leveren aan de transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem. De focus ligt hierbij op de inzet van P+R als middel om (meer) ruimte te scheppen voor gezonde mobiliteit in stedelijke kerngebieden. Dit zijn gebieden waar een dusdanige verdichting en intensivering van functies plaatsvindt dat er onvoldoende ruimte overblijft om de auto (volledige) toegang te bieden.

We zijn voorstander van een selectieve en gerichte aanpak, met name daar waar het om uitbreiding van het aantal P+R-voorzieningen en/of het aantal parkeerplaatsen gaat. Onze belangrijkste overwegingen hierbij zijn:

- In verhouding tot veel andere regio's beschikt de provincie Utrecht over een hoogwaardig OV-netwerk dat bovendien de komende decennia stevig doorontwikkeld wordt, niet alleen in de stedelijke centra maar ook richting de regio. Het aantal woningen en arbeidsplaatsen dat zich binnen loop- of fietsafstand van snel en hoogfrequent OV bevindt zal hierdoor toenemen. Daarnaast wordt er ingezet op verbetering van het (door) fietsroutenetwerk om ook fietsen op langere afstanden te stimuleren. Hiermee worden OV en fiets sterkere alternatieven voor het autogebruik. Het is zaak om met P+R vooral in te zetten op de resterende verbindingen die minder goed met unimodaal OV of met de keten fiets-OV bediend kunnen worden.
- De realisatie en exploitatie van P+R-voorzieningen is kostbaar. Vanwege de druk op het (hoofd)wegennet – niet alleen rondom de grote steden maar ook op de tussengelegen corridors – vergen P+R's aanvullende investeringen om bereikbaar te blijven en negatieve effecten voor de omgeving te verminderen. Ook aan de ruimtelijke inpassing van P+R's worden steeds hogere eisen gesteld. Aanpassing van het OV-netwerk om een P+R-voorziening te bedienen leidt tot een stijging van de OV-exploitatielasten. Dit alles vraagt een zorgvuldige en gerichte inzet van de beschikbare financiële middelen.

We hanteren daarom de volgende drie voorwaarden voor de realisatie of uitbreiding van P+R-voorzieningen.

Voorwaarden realisatie of uitbreiding P+R-voorzieningen	
1.	De stedelijke kerngebieden die via de P+R-voorziening bediend worden zijn vanaf de P+R rechtstreeks (dus zonder overstap) bereikbaar via snel, hoogfrequent en betrouwbaar OV en/of via vlotte, veilige en comfortabele fietsroutes. In deze gebieden zijn of worden (parkeer)maatregelen genomen om het autogebruik te beperken. Als de P+R-voorziening ook bedoeld is om bestemmingen in de meer directe omgeving van de P+R te bedienen zijn er veilige en comfortabele looproutes tussen de P+R-voorzieningen en deze bestemmingen aanwezig.
2.	De P+R-voorziening moet aansluiten op het bestaande (regionale) OV- en/of fietsnetwerk en bijdragen aan een betere benutting en versterking hiervan. De ambitienetwerken uit het OV-netwerkperspectief 2025–2035 en Regionaal Toekomstbeeld Fiets gelden hierbij als uitgangspunt. Het is in principe niet aan de orde om grootschalige aanpassingen aan het OV- of fietsnetwerk te doen om een P+R-voorziening te kunnen verbinden met het te bedienen kerngebied.
3.	Realisatie of uitbreiding van de P+R-voorziening mag er in principe niet toe leiden dat reizigers die eerder met het OV en/of fiets naar hun bestemming reisden verleid worden om voortaan een ketenreis met de auto te maken via de P+R. Uitzondering is een situatie waarin een P+R-voorziening kan bijdragen aan het oplossen van een capaciteitsknelpunt in het OV-netwerk en de negatieve effecten van de P+R-voorziening beperkt blijven.

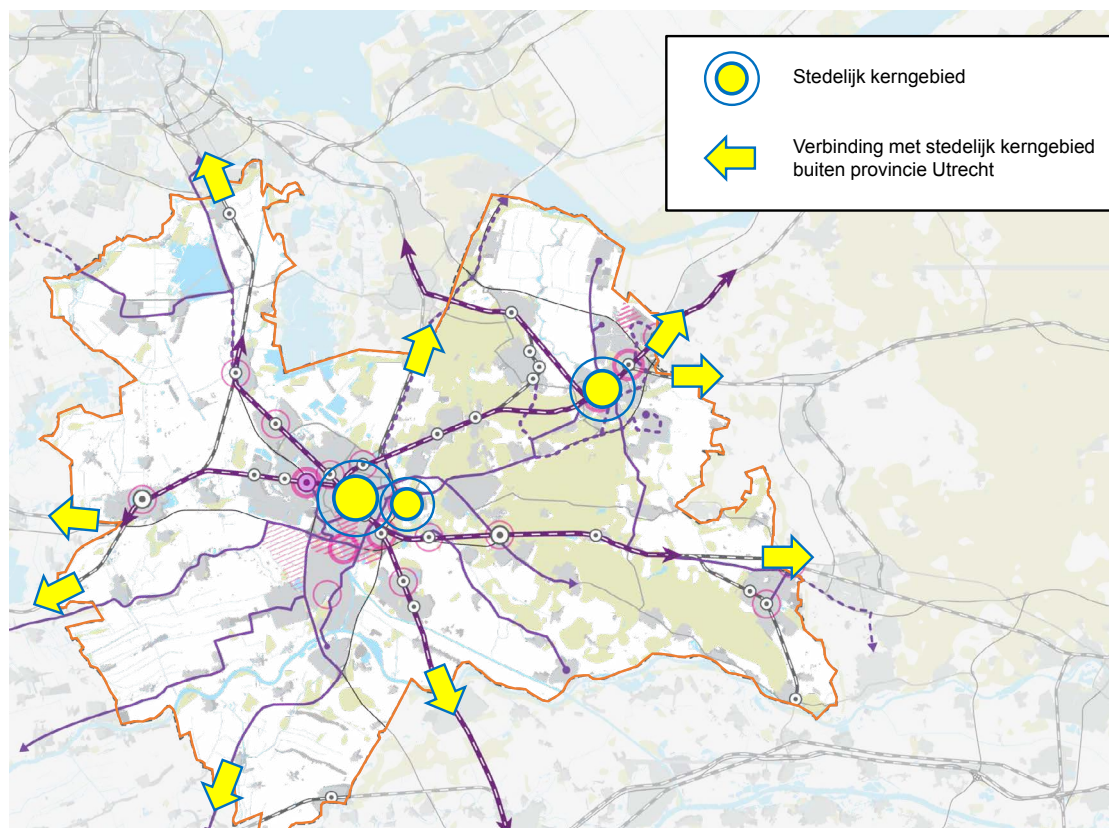
8.3 Kansrijke bestemmingen

Op basis van de drie voorwaarden uit de voorgaande paragraaf concluderen wij dat P+R met name een (flankerende) rol kan vervullen in het waarborgen van de bereikbaarheid van de volgende drie stedelijke kerngebieden binnen de provincie:

- Utrecht (stationsgebied, Binnenstad, Beurskwartier en Merwedekanaalzone);
- Utrecht Science Park (USP);
- Amersfoort (stationsgebied en Binnenstad).

In deze drie gebieden is een forse ruimtelijke verdichting voorzien in combinatie met (strenger) parkeerbeleid. Daarnaast nemen deze gebieden een centrale plaats in bij de doorontwikkeling van het regionale OV-netwerk, met name als begin- en eindpunt van (nieuwe) BRT-lijnen. De focus op deze drie gebieden wil overigens niet zeggen dat andere (kern)gebieden in de regio per definitie niet bereikbaar kunnen zijn via P+R. Dit zal echter met name afhangen van de vraag of het desbetreffende (kern)gebied al dan niet gelegen is langs een OV-as tussen een P+R en één van de drie focusgebieden. Een andere mogelijkheid is dat het desbetreffende (kern)gebied per fiets bereikt kan worden vanaf een nabijgelegen P+R.

Daarnaast kunnen de P+R's uiteraard gebruikt worden om naar stedelijke kerngebieden buiten de provincie te reizen, zoals naar Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Eindhoven en Arnhem-Nijmegen. Dit geldt met name voor de P+R's die aan een treinstation gekoppeld zijn.



Figuur 8.1 Kansrijke bestemmingen P+R op kaart Ambitienetwerk (inter)regionaal OV 2035



9. KANSEN VOOR DOORONTWIKKELING

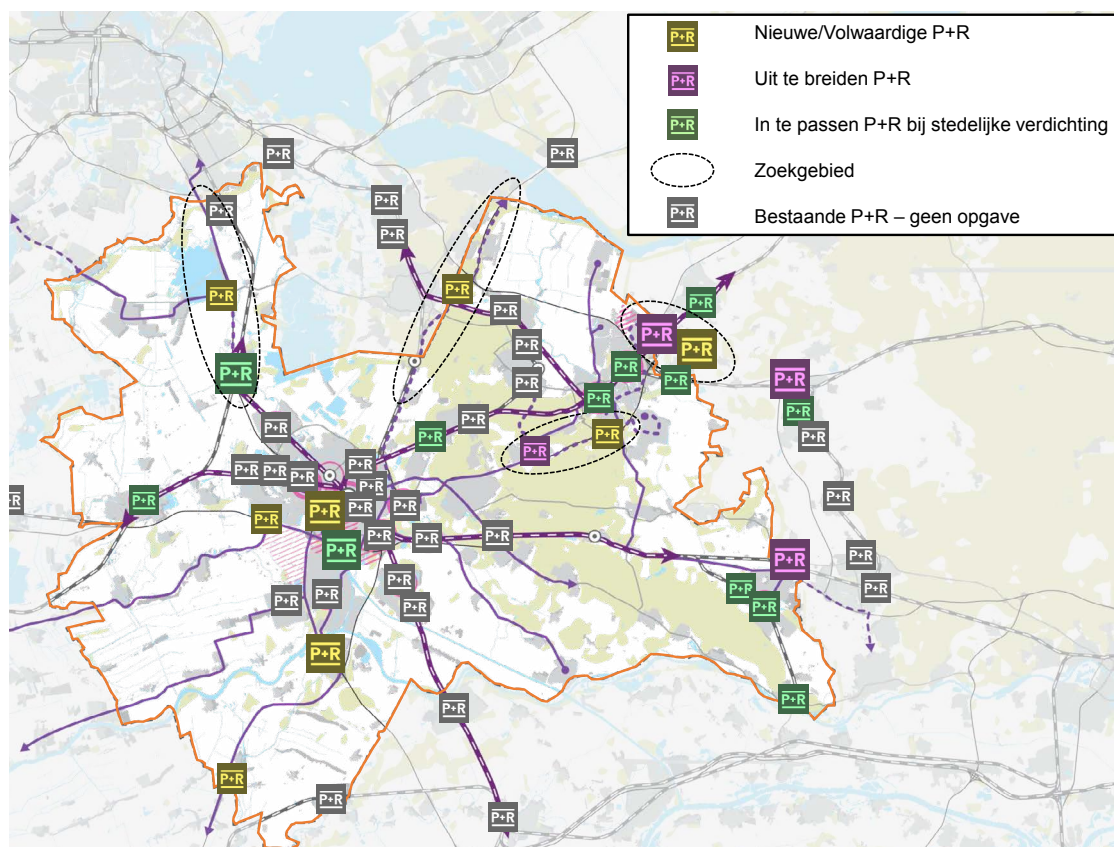
9.1 Onderdelen doorontwikkeling

Wij zien op de volgende zes onderdelen kansen voor de doorontwikkeling van het P+R-netwerk:

1. Toevoegen nieuwe, dan wel volwaardige P+R's
2. Uitbreiden bestaande P+R's
3. Inpassen bestaande P+R's bij verstedelijking
4. Kwaliteitsverbetering en innovatie
5. Verduurzaming van P+R's
6. Afstemming parkeerregimes op corridor- of netwerkniveau

In de volgende paragrafen worden de zes onderdelen nader toegelicht.

Op de volgende overzichtkaart staan de potentiële locaties die in de eerste drie categorieën vallen weergegeven. De locaties voor mogelijke nieuwe, dan wel volwaardige P+R-voorzieningen en de uit te breiden bestaande P+R's zijn geselecteerd op basis van de drie voorwaarden die in het voorgaande hoofdstuk zijn geformuleerd. De locaties waar sprake is van een mogelijke inpassingsopgave zijn geselecteerd op basis van lopende verstedelijkingsprocessen, dan wel de verstedelijkingskansen in de desbetreffende gebieden. Kleinere P+R's (maximaal enkele honderden plaatsen) zijn aangeduid met een kleiner icoon, de (potentieel) grotere P+R-voorzieningen (meer dan 500 plaatsen) met een groter icoon.



Figuur 9.1 Overzicht kansen doorontwikkeling P+R-netwerk op kaart Ambitienetwerk (inter)regionaal OV 2035

De overzichtskaart moet niet gezien worden als een blauwdruk. In vrijwel alle gevallen zal nader onderzoek moeten uitwijzen of realisatie van een nieuwe of uitbreiding van een bestaande P+R of inpassing van een P+R bij verstedelijking wenselijk en haalbaar is. Op basis van ontwikkelingen of kansen zouden er locaties bij kunnen komen, dan wel locaties af kunnen vallen. Ook zou de focus van de opgave op de desbetreffende locatie kunnen veranderen.

9.2 Toevoegen nieuwe of volwaardige P+R's

Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven streven wij niet naar een grootschalige toevoeging van nieuwe P+R-voorzieningen in de regio maar staan we een gerichte, selectieve uitbreiding voor. We zien met name kansen voor P+R's op iets grotere afstand van het stedelijk gebied langs bestaande of nieuwe BRT-corridors (U-liner) die niet of nauwelijks concurreren met andere OV-lijnen. Het kan hierbij gaan om geheel nieuwe P+R-voorzieningen of om de doorontwikkeling van bestaande carpoolplaatsen nabij OV-haltes tot volwaardige P+R's.

Voor de kortere termijn is Vianen Lekbrug een interessante locatie voor een nieuwe, volwaardige P+R (ter vervanging van carpoolplaats Vianen A2). Deze locatie wordt vanwege de ligging langs de A2 en de aanwezigheid van een OV-knooppunt met verbindingen naar de binnenstad van Utrecht (via Papendorp) en het USP door meerdere partijen als kansrijk gezien. Een P+R zou kunnen bijdragen aan verlichting van de verkeersdruk tijdens de geplande werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Op dit moment wordt bekeken of er voor de kortere termijn mogelijkheden zijn een kleinschalige P+R-voorziening (maximaal 250 plaatsen) te realiseren. Of er voor de langere termijn een grootschaliger P+R-voorziening bij Vianen Lekbrug mogelijk en wenselijk is zal nader moeten worden onderzocht. Bepalende factoren hierbij zijn:

- de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het gebied als één van de Regiopoorten van de regio Utrecht;
- de doorontwikkeling van het OV-lijnnennet en de plek van het knooppunt Vianen Lekbrug daarin, ook in relatie tot de andere P+R's op de BGU-corridor;
- de beschikbare wegcapaciteit, zowel op de A2 zelf, als de toe- en afritten en het onderliggend wegennet.



Foto 9.1 Busstation Vianen Lekbrug

Een andere kansrijke locatie die in aanmerking komt voor het realiseren van een volwaardige P+R-voorziening is de afrit Meerkerk/Noordeloos op de A27. Net als bij Vianen gaat het hier in feite om ombouw of vervanging van de bestaande carpoolplaats. Deze locatie is evenals Vianen gelegen op de BGU-corridor en kan fungeren als herkomstgerichte P+R voor bewoners van Leerdam en omgeving en een deel van de Alblasserwaard. Voordeel van deze locatie is bovendien de aanwezigheid van horecavoorzieningen en benzineverkooppunten. Ook zuidelijker op de A27 buiten de provincie Utrecht zijn meerdere toe- en afritten in beeld als potentiële locatie voor een P+R (zie bijlage 2).



Foto 9.2 Meerkerk – A27

Een toekomstige BRT-verbinding Almere – USP biedt wellicht mogelijkheden voor een nieuwe P+R-voorziening langs de A27 (omgeving Maartensdijk/Hilversum/Eemnes). Afhankelijk van de ontwikkeling van het BRT-netwerk tussen Amersfoort en het USP ontstaan er mogelijk ook kansen voor nieuwe P+R-voorzieningen langs de A28 en/of A1 nabij Amersfoort. Hierbij zal wel goed bekeken moeten worden of er ingezet moet worden op nieuwe P+R-voorzieningen (bijvoorbeeld nabij Leusden of een eventueel toekomstig station Nijkerk Corlaer) of uitbreiding van bestaande P+R's zoals Vathorst en Soesterberg (zie ook volgende paragraaf). Op lange termijn (na 2035) liggen er misschien ook mogelijkheden nabij de afrit Zeist-Noord/Den Dolder.

Wij hebben de ambitie de OV-verbinding tussen De Ronde Venen en Amsterdam-Bijlmer een kwaliteitsimpuls te geven. Daarnaast worden de mogelijkheden verkend voor een nieuwe BRT-verbinding tussen Leidsche Rijn en Amstelveen/Schiphol-Noord via de A2. Deze ontwikkelingen bieden wellicht kansen om bijvoorbeeld de carpoolplaats Loenersloot (afrit Vinkeveen) door te ontwikkelen tot volwaardige P+R – eventueel in combinatie met een Toeristisch Overstappunt (TOP) voor de Vinkeveense Plassen. Ook de carpoolplaats bij de afrit Abcoude is in beeld als potentiële locatie. Of een nieuwe/volwaardige P+R op deze corridor mogelijk en wenselijk is zal nader moeten worden onderzocht – ook in relatie tot de ontwikkelingen bij station Breukelen (zie paragraaf 9.4) en met het oog op maatregelen op de N201.

Tenslotte werkt de gemeente Utrecht aan de realisatie van de Mobiliteitshub XL. Deze voorziening moet de bestaande P+R Papendorp gaan vervangen en gaat dienst doen als eerste volwaardige Ringhub met plaats voor zowel bewoners van de stad (Beurskwartier, Merwedekanaalzone en Papendorp) als bezoekers. De totale capaciteit van deze voorziening moet 2.000 plaatsen gaan bedragen.

Wij zien weinig meerwaarde in het toevoegen van nieuwe P+R-voorzieningen langs corridors zoals de A12-west en A12-oost. Deze voorzieningen vormen al snel ongewenste concurrentie voor de aanwezige spoorcorridors. Daarnaast zijn er op deze corridors geen nieuwe busverbindingen voorzien voor de toekomst. Mogelijke uitzondering is een (kleinere) P+R-voorziening bij De Meern die aansluit op busverbindingen richting Papendorp en Utrecht CS.

9.3 Uitbreiden bestaande P+R's

Ook wat betreft de uitbreiding van bestaande P+R-voorzieningen is het in onze ogen verstandig om selectief te werk te gaan. In een aantal gevallen kan een kwaliteitssprong van het OV-aanbod aanleiding zijn om na te gaan of uitbreiding van de parkeercapaciteit wenselijk en mogelijk is.

Een P+R-voorziening die in aanmerking zou kunnen komen voor verdere uitbreiding is P+R Soesterberg langs de A28. Deze P+R biedt aansluiting op het beoogde BRT-netwerk tussen Amersfoort en het USP. Afhankelijk van de doorontwikkeling van het BRT-netwerk rondom Amersfoort zouden op termijn mogelijk ook locaties zoals P+R Vathorst voor uitbreiding in aanmerking kunnen komen. Een andere locatie met mogelijke potentie voor doorontwikkeling is Barneveld-Noord als 'poort' voor zowel de regio's Amersfoort/Utrecht als de regio Amsterdam. Ook Veenendaal-De Klomp is mogelijk een interessante locatie om uit te breiden. Hierbij moet er wel rekening gehouden worden met eventuele toekomstige verstedelijking rondom dit knooppunt.



Foto 9.3 P+R Soesterberg

Een hoge parkeerdruk op een P+R-voorziening of parkeeroverlast in de omgeving ervan kan een indicatie zijn dat uitbreiding van de P+R gewenst is. Het is echter verstandig om hierbij breder te kijken. Wie veroorzaken de hoge parkeerdruk of overlast? Zijn dit gebruikers voor wie er volwaardige alternatieven beschikbaar zijn zoals het gebruik van de fiets als voortransport, het maken van de gehele reis met het OV of het gebruik van een andere P+R? Of gaat het om gebruikers voor wie het gebruik van deze P+R de enige reële reisoptie is? Is er sprake van oneigenlijk gebruik van de P+R-voorziening? In hoeverre heeft een uitbreiding van de P+R-voorziening negatieve effecten op de omgeving? Is er niet alleen uitbreiding van parkeercapaciteit nodig maar zijn er ook aanpassingen in de wegcapaciteit of het OV-aanbod nodig? Beantwoording van deze vragen is noodzakelijk om te kunnen bepalen of uitbreiding van de P+R wenselijk is, of dat er niet beter ingezet kan worden op een betere benutting van de aanwezige parkeercapaciteit, bijvoorbeeld door middel van (een vorm van) parkeerregulering.

9.4 Inpassen bestaande P+R's bij verstedelijking

Een aanzienlijk deel van de regionale verstedelijkingsopgave moet worden gerealiseerd in gebieden waar zich reeds een P+R bevindt. Binnenstedelijke verdichting kan aanleiding vormen om ook na te denken over de inpassing van de P+R's in deze gebieden. Hierbij komen de volgende vragen aan de orde:

- Hoe kan de P+R-voorziening fysiek worden ingepast in de nieuwe situatie? Is het gewenst en mogelijk om parkeren van het maaiveld te verplaatsen naar een gebouwde voorziening om daarmee ruimte vrij te spelen voor andere functies in het gebied? Welke mogelijkheden zijn er daarbij voor verduurzaming van de P+R-voorziening (zie ook paragraaf 9.6)?
- Wat is de benodigde P+R-capaciteit in de nieuwe situatie? Is het als gevolg van de herinrichting van het gebied en/of bijvoorbeeld verbeteringen in het lokale loop- en fietsnetwerk niet aantrekkelijker geworden om lopend of met de fiets naar het station te gaan? Of dient de oorspronkelijke parkeercapaciteit juist te worden behouden of wellicht zelfs te worden uitgebreid?
- Is het mogelijk een verdere efficiëncyslag te maken door dubbelgebruik van P+R-voorzieningen toe te staan: overdag vooral gebruik door treinreizigers, 's avonds en 's nachts vooral gebruik door bewoners? Dit vergt uiteraard goede afstemming met de eigenaar en exploitant van de desbetreffende P+R. Beoogde gebruikers van de P+R moeten de zekerheid hebben dat er voor hen een parkeerplaats beschikbaar is als ze bij de P+R arriveren.
- Is het wenselijk een vorm van parkeerregulering (bijvoorbeeld betaald parkeren) toe te passen op de P+R-voorziening en de eventuele parkeervoorzieningen in de omgeving?

Op dit moment hebben we de volgende locaties/gebieden in beeld waar mogelijk kansen liggen ten aanzien van de ruimtelijke inpassing van de P+R-voorziening in relatie tot stedelijke verdichting:

- Breukelen (Regiopoort U16);
- Woerden (Regiopoort U16);
- Bilthoven (Regiopoort U16);
- Westraven (Metropoolpoort A12-zone U16);
- Amersfoort Centraal (Metropoolpoort Amersfoort);
- Amersfoort Schothorst (Metropoolpoort Regio Amersfoort);
- Nijkerk (Regiopoort Amersfoort);
- Barneveld (Regiopoort Amersfoort);
- Hoevelaken;
- Veenendaal-Centrum;
- Veenendaal-West;
- Rhenen

Zoals eerder aangegeven heeft de gemeente Utrecht de ambitie de aanwezige P+R-voorzieningen langs de Ring Utrecht om te bouwen tot Ringhubs waarin een deel van de parkeerbehoefte van bewoners van de stad moet worden opgevangen. Wij hechten er waarde aan dat hierbij ook goed gekeken wordt naar de capaciteit voor bezoekers van de stad. Aan de ene kant is het gewenst de Ring Utrecht en het stedelijk wegennet zoveel mogelijk te ontlasten. Dit pleit voor een beperking van het gebruik door bezoekers. Anderzijds dragen bezoekers bij aan het passagiersaanbod dat benodigd is voor het kunnen bieden van hoogfrequent OV op het 'Wiel met spaken'.



Foto 9.4 P+R ingepast in stedelijke omgeving: Berlijnplein Utrecht

9.5 Kwaliteitsverbetering en innovatie

Op dit moment zijn veel P+R's niet meer dan parkeerterreinen, al dan niet voorzien van een slagboom en betaalautomaten. In een aantal gevallen is dit ook voldoende mits deze terreinen schoon, heel en veilig zijn. Wanneer een P+R-voorziening echter onderbenut blijft, verkeerd gebruikt wordt, als onveilig wordt ervaren of wanneer er juist behoefte bestaat aan uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, kan dit aanleiding zijn te bekijken of de kwaliteit van de P+R kan worden verbeterd. Deze kwaliteitsverbetering kan bestaan uit het opknappen of vernieuwen van verouderde basisvoorzieningen maar ook uit het toevoegen van nieuwe voorzieningen die het gebruiksgemak en/of de beleving van de P+R vergroten. Hierbij kan gedacht worden aan zaken zoals laadinfrastructuur, toiletten of horeca. Omdat aan het aanbieden van dit soort voorzieningen uiteraard kosten zijn verbonden moet er wel sprake zijn van enige omvang in het gebruik van deze voorzieningen. P+R's die in de omgeving liggen van een recreatie- of natuurgebied kunnen gecombineerd worden met een Toeristisch Overstappunt (TOP). Parkeerterrein P3 van P+R Breukelen is hier een voorbeeld van.



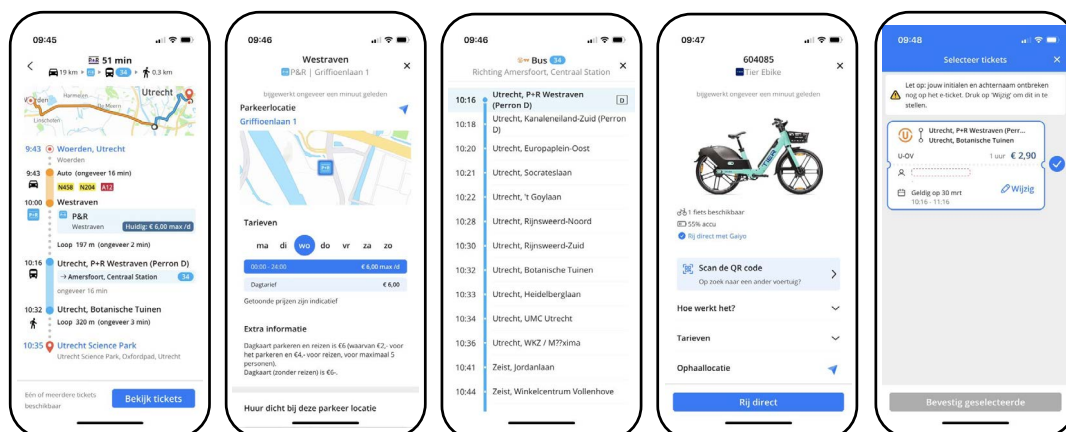
Foto 9.5 Toeristisch Overstappunt P+R Breukelen

Ook het toevoegen van nieuwe vervoermogelijkheden (bijvoorbeeld deelfietsen en/of deelscooters) kan het gebruiksgemak en daarmee de aantrekkelijkheid van een P+R-voorziening vergroten. Vanuit het samenwerkingsverband Goedopweg zal er de komende jaren gewerkt gaan worden aan opschaling van deelmobiliteit in de regio's Utrecht en Amersfoort. Eén van de onderdelen hiervan is het realiseren van minimaal 25 fysieke locaties voor deelmobiliteitshubs in de vorm van nieuwe locaties of bij bestaande op- en overstappunten in het regionale mobiliteitsnetwerk, zoals P+R's, (H)OV-haltes of woningsbouwlocaties. Het toevoegen van deelmobiliteit aan P+R's moet echter wel zorgvuldig gebeuren om ongewenste concurrentie met de aanwezige OV-verbindingen zoveel mogelijk te voorkomen. Bij P+R's die ook bestemmingen in de meer directe omgeving bedienen kan er geïnvesteerd worden in het realiseren van veilige en comfortabele looproutes naar deze bestemmingen (zie ook paragraaf 8.2).

Een belangrijk verbeterpunt is de informatievoorziening en uniforme uitstraling richting (potentiële) gebruikers. Reizigers zouden bij voorkeur op één plek moeten kunnen zien van welke P+R's zij gebruik kunnen maken bij een bezoek aan bijvoorbeeld Utrecht of Amersfoort. Deze P+R's zouden ook moeten worden opgenomen in reisplanners en MaaS-platforms. Daarnaast moeten de P+R-voorzieningen worden opgenomen in de fysieke bewegwijzering in de omgeving en worden voorzien van een duidelijk P+R-logo.

Sinds enkele jaren werken de wegbeheerders in de regio Midden-Nederland samen aan multimodaal verkeersmanagement. Hiermee wordt er gestuurd op het onderlinge functioneren van de netwerken van de verschillende vervoerwijzen (lopen, fietsen, OV en auto). Het Multimodaal Uitvoeringsprogramma Verkeersmanagement (MUVPM) beschrijft de wijze waarop de samenwerkende wegbeheerders het multimodaal verkeersmanagement willen ontwikkelen en implementeren. Binnen het multimodaal verkeersmanagement wordt er gewerkt met regelscenario's waarmee kan worden ingespeeld op reguliere of juist bijzondere verkeersomstandigheden. Hierbij worden informatievoorzieningen zoals navigatiesystemen en Dynamische Route-Informatiepanelen (BermDRIPs) en 'slimme' verkeersregelinstallaties ingezet om het gedrag van weggebruikers tijdens de reis te beïnvloeden. Zo is er voor drukke evenementen in de Jaarbeurs een regelscenario ontwikkeld waarbij bezoekers met de auto gestimuleerd worden gebruik te maken van een P+R-voorziening aan de rand van Utrecht en het laatste deel van de reis met het OV of deelfiets af te leggen. Het is de bedoeling om in 2023 meer multimodale P+R-scenario's te ontwikkelen waarmee automobilisten actief worden verleid om via een P+R naar stadscentra te reizen. Verdere technologische ontwikkelingen zoals InCar-informatiesystemen en de doorontwikkeling van het netwerk van P+R-voorzieningen bieden interessante mogelijkheden voor de verdere toekomst meer multimodale regelscenario's te ontwikkelen.

Een andere mogelijkheid is het doorvoeren van innovaties op het gebied van parkeren zoals geautomatiseerde parkeersystemen of dynamische parkeerverwijzing waarbij een gebruiker bij aankomst op de P+R direct naar een vrije plaats wordt geleid. Nieuwe manieren om de reis te plannen, te boeken en te betalen (MaaS) kunnen verder bijdragen aan het gebruiksgemak. Daarnaast zou geëxperimenteerd kunnen worden met verschillende abonnementsvormen zoals een premium-abonnement met extra voordelen of diensten zoals het gebruik van de meest gunstig gelegen parkeerplaatsen, valet parking of een boodschappenservice.



Figuur 9.2 Reizen via P+R met behulp van MaaS-app

Met het toevoegen van sommige voorzieningen of diensten zoals winkels of de hierboven genoemde boodschappendienst moet wel enigszins voorzichtig worden omgegaan. In een aantal gevallen kan het namelijk leiden tot ongewenste concurrentie met voorzieningen elders. Wanneer een reiziger voor de dagelijkse boodschappen terecht kan op de P+R zal diegene minder gebruik maken van de supermarkt in de eigen woon-omgeving. Dit zou dit kunnen bijdragen aan uitholling van het voorzieningenniveau in buurten of kleine kernen.

9.6 Duurzaamheid en klimaat

Duurzaamheid en klimaat dienen integraal onderdeel te zijn van het ontwerpproces bij de realisatie van nieuwe P+R-voorzieningen. Maar ook bij (groot) onderhoud aan, dan wel aanpassing van een bestaande P+R verdient het aanbeveling te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor verduurzaming van de P+R-voorziening.

De laatste jaren hebben zowel in de grond-, weg- en waterbouw als de utiliteitsbouw diverse innovaties het licht gezien die toegepast zouden kunnen worden. Dit heeft betrekking op zaken zoals:

- gebruik van duurzame en hergebruikte bouwmaterialen;
- opvang en verwerking van regenwater;
- energieopwekking en -distributie (P+R als 'energiehub', zie ook hieronder);
- energiezuinige installaties en voorzieningen;
- modulaire bouw;
- natuurlijke ventilatie in plaats van mechanische ventilatie (parkeergarages);
- beplanting op en rondom parkeerterreinen of een "groene" gevelbekleding van parkeergarages;
- duurzame bouwlogistiek.



Foto 9.6 Energieopwekking via overkapping van parkeerplaatsen

In het landelijk Coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' heeft het kabinet aangegeven ernaar te streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Er mag verwacht worden dat mede onder invloed van dit beleid de groei van elektrische voertuigen zich de komende jaren verder zal doorzetten. Terwijl het elektrische wagenpark groeit worden de batterijen en accu's in deze voertuigen steeds geavanceerder. Batterijen en accu's kunnen niet alleen worden opgeladen – en zich ontladen tijdens het rijden – maar ook stroom terugleveren aan het elektriciteitsnet wanneer de auto geparkeerd staat. En voor dagelijks gebruik in het woon-werkverkeer hoeft slechts zelden de gehele accucapaciteit benut te worden. Dit betekent dat een groot deel van de lading voor andere doeleinden gebruikt zou kunnen worden. Dit biedt mogelijkheden om (grote) parkeergarages in te zetten als 'energiehubs'. Stroom die wordt teruggeleverd vanuit de accu's van geparkeerde elektrische voertuigen wordt hierbij aangeboden aan het elektriciteitsnet, eventueel in combinatie met stroom die wordt opgewekt door middel van zonnepanelen. Dit is niet alleen uit het oogpunt van klimaat en duurzaamheid interessant maar biedt wellicht ook mogelijkheden om (een deel van) de exploitatiekosten te dekken. Het idee om parkeervoorzieningen in te zetten als energiehub is nog vrij nieuw. De komende jaren zal nader verkend moeten worden welke technische, organisatorische en financiële mogelijkheden en belemmeringen er zijn dit concept uit te werken en te realiseren.

Beplanting draagt niet alleen bij aan gezonder klimaat maar ook bij aan de belevingswaarde en ruimtelijke inpassing van de P+R in de directe omgeving. Hierbij moeten uiteraard ook andere aspecten zoals de sociale veiligheid in het oog gehouden worden. Het combineren van P+R-voorzieningen met andere functies zoals stadsdistributie draagt bij aan efficiënter ruimtegebruik.

Voorbeeld duurzaamheid en ruimtelijke inpassing: P+R Driebergen-Zeist

P+R Driebergen-Zeist is een voorbeeld van een parkeervoorziening waarbij veel aandacht is besteed aan duurzaamheid en ruimtelijke inpassing. Om de P+R zo goed mogelijk in te passen in de bosrijke omgeving is gebruik gemaakt van duurzame en onderhoudsarme materialen die mooi verouderen. De plint van de gevel is voorzien van schanskorven en gaashekken voor begroeiing. Het overige deel van de gevel bestaat uit lamellen van larikshout. Deze gevelbekleding zorgt, in combinatie met afgeronde hoeken, voor een zachtere uitstraling. De hoogte van de parkeergarage is beperkt tot maximaal 21 meter zodat deze niet boven de omringende bomen uitsteekt.

Het energiesysteem van de parkeergarage voorziet bij normaal gebruik op jaarbasis in evenveel energie als er verbruikt wordt. Het toepassen van natuurlijke ventilatie zorgt voor een grote energiebesparing. Zonnepanelen op het dak voorzien in de energiebehoefte. P+R Driebergen-Zeist was hiermee ten tijde van de opening in 2017 de eerste energieneutrale parkeergarage van Nederland.

[Bronnen: Architectenweb, NOS]



Foto 9.7 P+R Driebergen-Zeist

9.7 Afstemming parkeerregimes op corridor-/netwerkniveau

Het is in de meeste gevallen wenselijk dat automobilisten gebruik maken een P+R-voorziening die zich zo dicht mogelijk bij hun herkomst bevindt. Dit zorgt voor de grootste ontlasting van het (hoofd)wegennet. Soms kiezen automobilisten er echter voor om gebruik te maken van een P+R die dicht bij de bestemming ligt. Dit kan verschillende redenen hebben, zoals:

- meer kans op een (goede) parkeerplek bij de andere P+R;
- gratis parkeren of lagere parkeertarieven bij de andere P+R;
- de andere P+R ligt gevoelsmatig meer op de route;
- een beter OV-aanbod bij de andere P+R.

Het gebruiken van een P+R die dicht bij de bestemming ligt is in sommige gevallen niet erg maar niet altijd wenselijk, vanwege:

- mogelijke onderbenutting van P+R's die zich dicht bij de herkomstzijde bevinden;
- mogelijke overbelasting van P+R's die zich dicht bij de bestemming bevinden;
- de extra verkeersbelasting rondom de P+R's die zich dicht bij de bestemming bevinden (doorstroming, leefbaarheid, verkeersveiligheid).

Afstemming van parkeerregimes (gratis of betaald parkeren) kan eraan bijdragen dat de beschikbare parkeer-capaciteit binnen het netwerk van P+R's zo goed mogelijk gebruikt wordt zonder dat dit tot overlast voor de omgeving leidt. Hierbij moet gekeken worden naar het parkeerregime op een P+R-locatie in relatie tot:

- de parkeersituatie in de directe omgeving van de P+R (voorkomen overlast in de omgeving);
- het parkeerregime op P+R's op dezelfde corridor (voorkomen overlast op en rondom andere P+R's);
- het parkeerregime op de plek van bestemming (parkeren op de P+R moet aantrekkelijker zijn dan parkeren op of nabij de bestemming);
- de doelgroep(en) die met de desbetreffende P+R bediend moet(en) worden.



Foto 9.8 Betaald parkeren rondom P+R Driebergen-Zeist

9.8 Aandacht voor doelgroepen en effectiviteit

Zoals al eerder is opgemerkt is er in het algemeen beperkt inzicht in de effectiviteit van P+R-voorzieningen. Wij vinden het daarom van belang dat er bij planvorming goed nagedacht wordt over de beoogde doelgroepen van de desbetreffende P+R-voorziening en hoe deze het beste bediend kunnen worden. Na het realiseren van een nieuwe P+R's, of het nemen van maatregelen op bestaande P+R's, moet gemeten worden of de ingrepen ook effectief zijn geweest. Wat er exact onderzocht moet worden en op welke wijze dit moet gebeuren hangt af van de genomen maatregelen en de geformuleerde doelstellingen. Zo kan het meten van de parkeerdruk inzicht bieden in de effectiviteit van maatregelen om parkeeroverlast tegen te gaan. Wanneer er echter een nieuwe P+R-voorziening is geopend of een bestaande wordt uitgebreid is het meten van het gebruik van de voorziening niet voldoende. In dergelijke gevallen is het gewenst nader onderzoek te doen naar de motieven van de gebruikers om via de P+R-voorziening te reizen en naar hun reisgedrag voordat opening of uitbreiding van de P+R plaatsvindt.



10. TAKEN EN ROLLEN VAN DE PROVINCIE UTRECHT

10.1 Sturingsfilosofie

Zoals in paragraaf 5.1 werd aangegeven vergen de realisatie, exploitatie en beheer van P+R-voorzieningen de betrokkenheid van een groot aantal partijen. De provincie Utrecht kan op verschillende manieren bijdragen aan en meesturen op de totstandkoming en het gebruik van P+R in de regio Midden-Nederland. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke rollen de provincie kan spelen en op welke wijze wij invulling willen geven aan deze rollen.

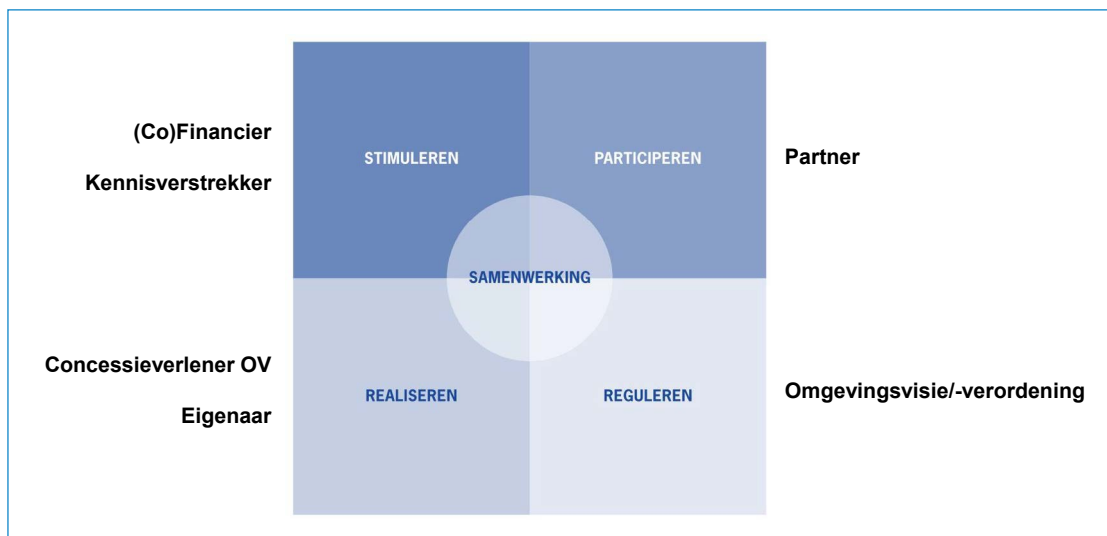
In de Omgevingsvisie is de provinciale sturingsfilosofie voor opgaven in het ruimtelijk domein als volgt verwoord:

We bieden ruimte voor ontwikkelingen die passen bij de Utrechtse kwaliteiten, met het principe 'lokaal wat kan, provinciaal wat moet' als basis en met de nadrukkelijke wens de doelen in samenwerking te halen.

Bij het werken in de geest van deze sturingsfilosofie vervullen we verschillende rollen, afhankelijk van de opgave:

- Stimuleren: facilitator, aanleveren van expertise en capaciteit, subsidieverstrekker, motivator et cetera. In deze rol ondersteunen we andere partijen bij hun samenwerking en het uitvoeren van projecten.
- Participeren: coördinator, ontwikkelaar, partner, netwerker, samenwerker, deelnemer et cetera. In deze rol werken we samen met vooral andere overheden en maatschappelijke organisaties aan onze eigen opgaven of aan opgaven van de andere partijen, bijvoorbeeld in gebiedsontwikkelingen.
- Realiseren: opdrachtgever, trekker, regisseur et cetera. In deze rol zijn we leidend, ondernemend, aansturend, maken we prestatieafspraken, zorgen we voor regionaal programmeren, voeren we regie.
- Reguleren: regelstellend ten behoeve van het provinciaal belang en de provinciale wettelijke taken.

De rollen zijn in de volgende paragrafen verder uitgewerkt en nader toegespitst op het onderwerp P+R. Dit is gedaan volgens onderstaand schema. In de praktijk zullen wij bij veel opgaven een mix van deze rollen vervullen en samenwerken met diverse partijen.



Figuur 10.1 Rollen van de provincie ten aanzien van P+R op basis van indeling Omgevingsvisie

10.2 Stimuleren

Cofinancier

De totale investeringskosten voor de doorontwikkeling van het netwerk van P+R-voorzieningen zoals beschreven in het vorige hoofdstuk worden – afhankelijk van het aantal te realiseren parkeerplaatsen en te nemen verkeersmaatregelen – grof geschat op 200 tot meer dan 400 miljoen euro. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met extra structurele exploitatiekosten voor de P+R-voorzieningen en eventuele extra inzet van OV. Zoals in paragraaf 5.2 is opgemerkt is een deel van deze kosten te dekken door het invoeren van betaald parkeren, extra reizigersopbrengsten in het OV of het verhuren van ruimte aan ondernemers (bijvoorbeeld horeca). In de toekomst biedt de inzet van P+R's als 'energiehub' wellicht mogelijkheden al brengt dit uiteraard in eerste instantie wel een verhoging van de investeringskosten met zich mee. Er zullen echter waarschijnlijk altijd aanvullende financiële middelen nodig zijn om de exploitatielasten te dragen. Hiervoor zijn in eerste instantie de betrokken overheden aan zet. Soms is wellicht private financiering of een vorm van publiek-private samenwerking mogelijk. Wij zijn een voorstander van gezamenlijk onderzoek met de regio-partners naar nieuwe manieren om de realisatie, maar met name ook de exploitatie van P+R-voorzieningen te bekostigen binnen het bredere kader van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven.

Het is lastig om op generiek niveau een uitspraak te doen over de verhouding tussen de kosten en de baten. Deze kunnen per P+R-voorziening verschillen, afhankelijk van de aard, omvang en locatie van de voorziening. Het plaatje ziet er bij de realisatie van een op zichzelf staande P+R waarschijnlijk heel anders uit dan bij de inpassing van een P+R op een stedelijke verdichtingslocatie.

Zoals in paragraaf 8.2 is aangegeven moeten wij onze beschikbare financiële middelen zorgvuldig en gericht inzetten. Wij hebben de ambitie om als provincie de komende decennia fors te investeren in een schaa sprong van het OV-systeem en fietsnetwerk. Hiermee bieden wij onder andere de (kansrijke) verbindingen tussen P+R-locaties en de stedelijke kerngebieden. Gegeven deze ambities en focus zijn wij van mening dat de primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de realisatie, uitbreiding, verbetering en exploitatie van de P+R-voorzieningen zelf bij andere bestuurlijke en/of private partijen ligt. We zijn in principe wel bereid om te bekijken of cofinanciering door de provincie tot de mogelijkheden behoort. Voorwaarde voor cofinanciering is dat de voorstellen voor realisatie, uitbreiding of verbetering aansluiten bij de uitgangspunten en voorwaarden die in de hoofdstukken 8 en 9 beschreven zijn. Een uitzondering betreft P+R-voorzieningen die een essentiële rol spelen in de schaa sprong van het OV-systeem. Bij de realisatie, uitbreiding of verbetering van deze P+R's

geven we een actieve invulling aan onze rol als cofinancier. Om welke P+R-locaties het hier concreet gaat wordt nader onderzocht in de corridoruitwerking van het OV-netwerkperspectief en in het Bereikbaarheidsprogramma 2024–2027.

De beschikbare ruimte voor provinciale bijdragen aan de realisatie, uitbreiding of verbetering van P+R-voorzieningen zal nader bepaald worden in het Bereikbaarheidsprogramma 2024–2027 en de daaruit volgende Uitvoeringsprogramma's. Wij zijn een voorstander van gezamenlijk onderzoek met de regiopartners naar nieuwe manieren om de realisatie, maar met name ook de exploitatie van P+R-voorzieningen te bekostigen binnen het bredere kader van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven.

Bijdrage provincie Utrecht aan P+R Driebergen-Zeist

Bij de verbouwing van station Driebergen-Zeist is door NS een nieuwe P+R-garage gerealiseerd. Deze nieuwe garage heeft € 10,8 miljoen gekost en is gebouwd met een bijdrage van de regionale partijen van € 9,9 miljoen. De resterende € 0,9 miljoen is betaald door NS. De bijdrage van de regionale partijen aan de bouw van de P+R-garage is betaald uit het gezamenlijke budget van € 33,3 miljoen dat door de partijen bijeen is gelegd voor alle regionale projectonderdelen binnen het project Driebergen-Zeist. De bijdrage van de provincie Utrecht aan dit gezamenlijke budget bedroeg € 8,4 miljoen. De P+R-garage is eigendom van de NS; beheer vindt plaats door Q-Park.

Kennisverstrekker en facilitator

De provincie kan concrete projecten of processen ondersteunen door specialistische kennis en informatie in te brengen, bijvoorbeeld over OV of projectmanagement. Ook kunnen wij een faciliterende rol vervullen door vanuit haar positie als netwerkpartner de benodigde partijen voor een project of proces bijeen te brengen.

10.3 Participeren

Partner

De doorontwikkeling van P+R vindt plaats binnen de context van de verstedelijkingsopgaven voor de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley. Als provincie zijn we één van de deelnemende partners binnen de samenwerkingsverbanden die rondom deze verstedelijkingsopgaven opereren. Wij leveren onze bijdrage als middenbestuur met eigen beleidstaken ten aanzien van onderwerpen zoals ruimtelijke ordening en mobiliteit en met specifieke taken zoals de concessieverlening voor het stads- en streekvervoer. Ook binnen trajecten en gremia zoals Goedopweg, het Landelijk Toekomstbeeld OV en IPO/DOVA kunnen wij onze expertise inbrengen en (regionale) visie en belangen voor het voetlicht brengen. Tenslotte participeren wij in concrete projecten en processen die zich richten op specifieke OV-corridors zoals de BGU-corridor en Gooicorridor.

Gegeven de gezamenlijke opgaven rondom verstedelijking achten wij het logisch dat de samenwerkingsverbanden voor de regio U16 (U Ned), regio Amersfoort en regio Foodvalley een coördinerende rol vervullen ten aanzien van de doorontwikkeling van P+R. Op dit niveau moeten relevante partijen bij elkaar worden gebracht en gezamenlijke afspraken worden gemaakt over te nemen processtappen of te nemen maatregelen. De provincie kan hierbij een agenderende en aanjagende rol vervullen. Het kan gaan om het verkennen van de mogelijkheden voor uitbreiding van een bestaande P+R of realisatie van een nieuwe voorziening, maar ook het maken van afspraken ten aanzien van zaken zoals:

- afstemming van parkeerregimes (betaald parkeren) op corridor- en/of netwerkniveau;
- het verkennen van gezamenlijke financieringsstrategieën om de realisatie, uitbreiding en het beheer van P+R's te bekostigen in relatie tot de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven;
- informatievoorziening omtrent P+R-voorzieningen, zowel digitaal (websites, reisplanners, MaaS) als fysiek (bewegwijzering, signing).

10.4 Realiseren

Concessieverlener stads- en streekvervoer

Als concessieverlener voor het stads- en streekvervoer vervullen wij een regisserende rol in de concrete doorontwikkeling van het OV-netwerk en dragen wij een deel van de exploitatielasten van het stads- en streekvervoer. Het OV-netwerk is in hoge mate bepalend voor het functioneren van bestaande P+R-voorzieningen en sturend in de kansen voor nieuwe P+R's. Onze visie op de doorontwikkeling van het OV-netwerk staat verwoord in het OV-netwerkperspectief 2025–2035 (zie paragraaf 3.5).

Eigenaar

Wij zijn op dit moment eigenaar van één P+R-voorziening, de P+R bij station Breukelen. Het besluit om deze P+R in eigendom te nemen werd ingegeven door de specifieke omstandigheden ter plaatse (zie het kader hieronder).

Wij beschouwen het bezit van P+R-voorzieningen niet als een provinciale (kern)taak. Het bezit van P+R-voorzieningen bij treinstations behoort in onze ogen in principe bij de NS te liggen of bij de gemeente waar het treinstation zich bevindt. Het bezit van overige P+R-voorzieningen in grotere steden zoals Utrecht en Amersfoort vinden wij een taak van deze gemeenten. In andere gevallen zou gedacht kunnen worden aan partijen zoals Rijkswaterstaat (bij een P+R langs het hoofdwegennet) of een lokale ondernemer (bij een P+R die gecombineerd wordt met parkeergelegenheid voor bijvoorbeeld horeca of retail).

In uitzonderingsgevallen kunnen wij overwegen om als provincie een P+R-voorziening in eigendom te nemen. Hierbij moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- de P+R-voorziening is niet gekoppeld aan een treinstation en bevindt zich niet op het grondgebied van steden zoals Utrecht of Amersfoort;
- de P+R-voorziening is van strategische waarde voor het functioneren van het regionale OV-netwerk;
- er is na verkenning van de mogelijkheden geen andere partij die de P+R in eigendom kan nemen.

Ten aanzien van P+R Breukelen is de uiteindelijke herontwikkeling van het stationsgebied – waarbij ook een nieuwe (definitieve) P+R-voorziening moet worden gerealiseerd – een goede gelegenheid om het eigendom van deze P+R nog eens tegen het licht te houden. Wij zullen dan in overleg met onze partners nagaan of de nieuwe P+R in eigendom kan worden genomen door de NS, gemeente Stichtse Vecht of een andere partij.

Het eigendom van P+R-voorzieningen is in onze ogen ook één van de zaken die onderdeel moet zijn van de regionale verkenning(en) naar gezamenlijke financieringsstrategieën om de realisatie en het beheer van P+R-voorzieningen te bekostigen (zie ook paragrafen 10.2 en 10.3).

P+R Breukelen

De provincie Utrecht is sinds 2011 eigenaar van de P+R bij station Breukelen. Het besluit tot aankoop van het toenmalige P+R-terrein (nu P1) werd genomen naar aanleiding van een beslissing van ProRail om het terrein ten oosten van het station te verkopen. Op dit terrein waren enkele jaren eerder met een financiële bijdrage van de provincie een busstation en P+R-terrein gerealiseerd. Omdat er onzekerheid was over de positie van de toenmalige Bestuursregio Utrecht (BRU) en de net ontstane fusiegemeente Stichtse Vecht over onvoldoende financiële middelen beschikte om het terrein aan te kopen besloot de provincie de aankoop op zich te nemen. Hiermee werden de eerder gedane investeringen in het busstation en P+R-terrein veilig gesteld tot het moment dat de ruimtelijke herontwikkeling van het gebied rondom het station ('Hof van Breukelen') zou gaan plaatsvinden. In het kader van deze herontwikkeling zou dan ook gezocht worden naar een definitieve locatie voor een P+R-voorziening.

Er is destijds ook nog overwogen om de NS een P+R-voorziening te laten ontwikkelen (de bouw van een parkeergarage). Hier is uiteindelijk van afgezien omdat de NS betaald parkeren op de P+R als uitgangspunt hanteerde. Dit werd op dat moment als ongewenst beschouwd. Het OV-knooppunt en de bijbehorende bus- en treinbediening bevonden zich nog in de aanloopfase. In verband met de verkeershinder rondom de toenmalige verbreding van de A2 wilde men geen extra drempels opwerpen voor gebruik van het OV. Daarnaast was er de vrees voor parkeeroverlast in de omgeving.

Door verschillende omstandigheden is de herontwikkeling van het stationsgebied van Breukelen vooralsnog niet tot stand gekomen. Ondertussen heeft de provincie (met Rijkssubsidie) wel geïnvesteerd in de aankoop, inrichting en uitbreiding van parkeerterreinen aan de noordoostzijde en de westzijde van het station (P2 en P3) om de groeiende parkeervraag op te vangen. In 2020 hebben wij besloten tot uitbreiding van de parkeercapaciteit van P1 door middel van de bouw van een parkeergarage. Na de bouw van deze garage bedraagt de totale parkeercapaciteit bij P+R Breukelen circa 900 plaatsen.

Op dit moment vindt het dagelijks beheer van de parkeerterreinen plaats door de gemeente Stichtse Vecht. In het kader van de bouw van de parkeergarage wordt er nagedacht over het invoeren van betaald parkeren en het uitbesteden van de exploitatie en beheer aan een private partij.

10.5 Reguleren

Omgevingsvisie

Als provincie hebben wij een regulerende rol in het brede ruimtelijk domein. In de provinciale Omgevingsvisie en -verordening hebben wij de randvoorwaarden en kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie vastgesteld: waar gewoond, gewerkt of gerecreëerd wordt, waar ruimte is voor zaken zoals natuur of energieopwekking en energieopslag en hoe het regionale mobiliteitssysteem zich moet ontwikkelen. Plannen en initiatieven worden hieraan getoetst. De Omgevingsvisie en -verordening bepalen – samen met de Verstedelijkingsstrategieën van de regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley – in brede zin het speelveld voor de verschillende mobiliteitsmaatregelen zoals P+R.

10.6 P+R's buiten de provincie Utrecht

Omdat de provincie Utrecht betrekkelijk klein van omvang is strekken de daily urban systems van steden zoals Utrecht en Amersfoort zich uit tot buiten de provinciegrenzen. Dit betekent dat er zich ook buiten de provincie P+R-voorzieningen bevinden of ontwikkeld kunnen worden die bijdragen aan de bereikbaarheid van de provincie Utrecht. In voorkomende gevallen willen wij daarom ook meedenken over en bijdragen aan de totstandkoming van een P+R-voorziening buiten onze provinciegrenzen. De wijze waarop wij hieraan concreet invulling geven kan wel enigszins verschillen van de rol die wij spelen bij P+R-voorzieningen die zich binnen de provinciegrenzen bevinden.



11. OP WEG NAAR 2035...

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de verwachte kansen en opgaven voor de periode tot circa 2035. De horizon van deze uitvoeringsagenda komt daarmee overeen met de horizon van het provinciale OV-netwerkperspectief. Het tempo waarin het OV-netwerk zich doorontwikkelt is immers in hoge mate bepalend voor de mogelijkheden voor de doorontwikkeling van het P+R-netwerk, zeker daar waar het om de realisatie van nieuwe of volwaardige P+R-voorzieningen gaat.

In de volgende tabel is onderscheid gemaakt tussen kansen en opgaven op de regionale OV-corridors, kansen en opgaven op de spoorcorridors in de provincie en meer generieke, provinciebrede opgaven.

Overzicht kansen en opgaven P+R			
	Regio Utrecht	Regio Amersfoort	Regio Foodvalley
Regionale OV-corridors	• Ontwikkelen P+R's Vianen en Meerkerk (BGU-corridor) • Onderzoek P+R A27-noord in relatie tot doorontwikkeling HOV/BRT richting USP • Onderzoek P+R A2-noord in relatie tot doorontwikkeling HOV/BRT richting Amstelveen/Schiphol-Noord • Onderzoek P+R De Meern • Inpassing Ringhub Westraven (A12-zone) • Doorontwikkeling overige Ringhubs Utrecht	• Onderzoek nieuwe P+R's/uitbreiden bestaande P+R's in relatie tot doorontwikkeling HOV/BRT en fietsnetwerk (o.a. Soesterberg, Vathorst)	
Spoor-corridors	• Inpassing P+R Regiopoort Breukelen • Inpassing P+R Regiopoort Woerden • Inpassing P+R Regiopoort De Bilt/Bilthoven	• Uitbreiding P+R-Barneveld-Noord • Inpassing P+R Metropoolpoort Amersfoort Centraal • Inpassing P+R Metropoolpoort Amersfoort-Schothorst • Inpassing P+R Regiopoort Nijkerk • Inpassing P+R Regiopoort Barneveld • Inpassing P+R Hoevelaken	• Uitbreiding (en inpassing) P+R Veenendaal-De Klomp • Inpassing P+R Veenendaal-Centrum • Inpassing P+R Veenendaal-West • Inpassing P+R Rhenen

Overzicht kansen en opgaven P+R

Generieke opgaven

- Kwaliteitsverbetering bestaande P+R-voorzieningen
- Verduurzaming P+R-voorzieningen
- Afstemming parkeerregimes op corridor-/netwerkniveau
- Verkennen mogelijkheden regionale bekostigingssystematiek realisatie en beheer P+R's
- Verbeteren informatievoorziening en uitstraling fysiek en digitaal

Om bij bovenstaande opgaven tot resultaten te komen is samenwerking met partners zoals het Rijk, gemeenten, vervoerbedrijven en andere private partijen noodzakelijk. Daarnaast is het van belang waar mogelijk inhoudelijke koppelingen te maken met andere programma's en opgaven, zowel binnen het mobiliteitsdomein (OV, fiets, mobiliteitsmanagement, multimodaal verkeersmanagement) als in andere domeinen (binnenstedelijke ontwikkeling, recreatie en natuur, energie en klimaat). Hierbij opereren wij zoveel mogelijk binnen de samenwerkingsverbanden die zijn gecreëerd rondom de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven in de regio U16 (U Ned), regio Amersfoort en regio Foodvalley, de uitwerking van het Landelijk Toekomstbeeld OV en Goedopweg. Afhankelijk van de opgave zullen wij één of meerdere van onze rollen innemen: (co)financier, kennisverstrekker, partner, OV-concessieverlener, eigenaar of kadersteller op basis van de Omgevingsvisie.

De opgaven op de regionale OV-corridors hebben vooral betrekking op de doorontwikkeling van het OV-product Bus Rapid Transit met daaraan gekoppeld het realiseren van nieuwe, dan wel volwaardige P+R-voorzieningen. Als concessieverlener voor het regionale OV spelen wij hierbij een belangrijke regisserende rol. We geven er de voorkeur aan om de opgaven zoveel mogelijk per (gehele) corridor op te pakken. Deze 'corridoraanpak' moet ervoor zorgen dat maatregelen op het juiste moment en in onderlinge samenhang genomen worden.

De opgaven op de spoorcorridors hebben vooral betrekking op kwaliteitsverbetering en inpassing van de P+R bij stedelijke verdichting. Ten aanzien van de inpassing van P+R-voorzieningen zal de coördinerende rol vooral bij de gemeente liggen waar de desbetreffende verdichtingsopgave plaatsvindt. Wij spelen hierbij vooral de rol van partner, kennisverstrekker en mogelijke cofinancier.

Bij de generieke opgaven hebben we vooral de rol van partner en kennisverstrekker.

LIJST VAN AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN

BGU	Breda – Gorinchem – Utrecht
BRT	Bus Rapid Transit
CROW/KpVV	Kennisontwikkelaar voor decentrale overheden op het gebied verkeer en vervoer
Daily urban system	Gebied in en rondom een stad waarbinnen zich de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woon-werk, studie, winkelbezoek, sport enzovoort) afspelen
Goedopweg	Samenwerkingsverband van provincie, gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarin wordt gewerkt aan innovatieve manieren om de regionale bereikbaarheid te verbeteren
Hoofdtransport	Het onderdeel van een ketenreis waarmee de grootste afstand wordt afgelegd
IPO/DOVA	Samenwerkingsverband van decentrale OV-autoriteiten
Ketenreis	Reis waarbij gebruik gemaakt wordt van meerdere vervoerwijzen; deze keten kan verschillende vormen hebben zoals voortransport – hoofdtransport, hoofdtransport – natransport en voortransport – hoofdtransport - natransport
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
MaaS	Mobility as a Service
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
Multimodale reis	Zie Ketenreis
Natransport	Het laatste deel van een ketenreis tussen een overstappunt en de eindbestemming
IPO/DOVA	Samenwerkingsverband van decentrale OV-autoriteiten
Ketenreis	Reis waarbij gebruik gemaakt wordt van meerdere vervoerwijzen
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
MaaS	Mobility as a Service
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
UVVB	Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad
(H)OV	(Hoogwaardig) Openbaar Vervoer
P+R	Park and Ride / Parkeer en Reis
Spoortafel	Overlegorgaan tussen Rijk, NS, ProRail, OV-autoriteiten, OV-bedrijven en reizigersorganisaties
TOP	Toeristisch Overstappunt
U10/U16	Samenwerkende gemeenten in het westelijk deel van de provincie Utrecht
U Ned	Samenwerkingsverband tussen Rijk, provincie Utrecht en U10/U16
Unimodale reis	Reis waarbij gebruik wordt gemaakt van één vervoerwijze
USP	Utrecht Science Park
UVVB	Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad
Voortransport	Het eerste deel van een ketenreis tussen de herkomst en een overstappunt

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Advier (2021). *Een netwerk van Mobipunten voor duurzame en slimme mobiliteit in de regio Foodvalley – Plan Foodvalley. Rapport in opdracht van Regio Foodvalley.*

Alle 26 gemeenten in de provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Fietzersbond/UFO, Arcadis, Sweco, provincie Utrecht (2021). *Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht.*

APPM, Goudappel Coffeng (2020). *Gelderse Mobiliteitshubs, cruciale schakels in bereikbaarheid en leefbaarheid.* Rapport in opdracht van de provincie Gelderland.

APPM, Goudappel Coffeng (2021). *Ontwikkelplan Mobiliteitshubs West-Brabant.* Rapport in opdracht van de provincie Noord-Brabant.

Baas, P., Ebben, N.M. & Roelands, J. (2012). *Mythes over P+R ontkracht.* OV Magazine, 18, 28.

CROW (2005). *Overstappunten – Ervaringen met Park & Ride (P+R) in Nederland.* Brochure in het kader van reeks 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement'.

CROW-KpVW (2021). *Leidraad parkeren bij knooppunten en Mobiliteitshubs.*

Empaction Mobility B.V. (2019). *Onderzoek P+R MRA.* Rapport in opdracht van de provincie Noord-Holland.

Gemeente Utrecht (2022). *Parkeerhubs.* Onderdeel van de 'Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht'.

Goedopweg i.s.m. Keypoint Consultancy en Witteveen+Bos (2022). *Aanpak regionale opschaling deelmobiliteit en MaaS – Korte Termijn Aanpak Versterken (2022 t/m 2024).*

Goudappel Coffeng (2015). *Evaluatie maatregel MNBB56: 'P+R Breukelen' eindmeting juni 2015.* Rapport in opdracht van de provincie Utrecht in het kader van het Programma Beter Benutten van Midden-Nederland.

Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen, provincie Gelderland, UUM Unlimited Urban Management, Loendersloot Groep (2021). *Mobiliteitshubs in de groene metropoolregio Arnhem Nijmegen: Naar een regionaal netwerk van hubs.*

Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen, Regio Foodvalley (2022). *Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.*

Hamersma, M., De Haas, M. (2020). *Kenmerken van 'veelbelovende' ketens.* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVW) (2013). *Op weg naar het beter benutten van P+R.*

MuConsult, Arup (2020). *P+R strategie in de MRA.* Rapport in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Gemeente Amsterdam.

MuConsult, Rho Adviseurs voor leefruimte (2020). *Parkeren en duurzame verstedelijking*. Rapport in opdracht van de provincie Noord-Holland

Mingardo, G. (2013). *Transport and environmental effect of rail-based Park and Ride: evidence from the Netherlands*. Journal of Transport Geography, 30, 7-16.

Mingardo, G. (2016). *Articles on Parking Policy*. TRAIL Research School (TU Delft).
<https://doi.org/10.4233/uuid:0b6661d5-1ddf-43f4-bc11-24deae12d405>
Om het artikel te lezen, klik [hier](#).

MUST & Move Mobility (2021). *Regio Amersfoort Centraal! Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort 2030–2040* in opdracht van Regio Amersfoort en de provincie Utrecht.

Provincies Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland, gemeente Breda, U10, Rijkswaterstaat en ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022). *Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda–Gorinchem–Utrecht – Bestuurlijk eindrapport*.

Provincie Utrecht (2019). *Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten*.

Provincie Utrecht (2021). *Omgevingsvisie provincie Utrecht*.

Provincie Utrecht (2022). *OV-netwerkperspectief 2025–2035*.

Studio Bereikbaar (2021). *Uitwerking corridorhubs – De hub as link tussen hoofdwegennet en stedelijke mobiliteit*. Rapport in opdracht van Rijkswaterstaat.

U Ned (2020). *Utrecht Nabij*. Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050 in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, de provincie Utrecht, Gemeente Utrecht en U16.

U Ned (2020). *Mobiliteitsanalyse – Toelichting mobiliteit t.b.v. Ontwikkelperspectief*.

VenhoevenCS (2020). *De multimodale hub en Rijkswaterstaat*. Rapport in opdracht van Rijkswaterstaat.

Witte, J., Alonso-González M., Rongen T. (2021). *Verkenning van het concept mobiliteitshub*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Witteveen+Bos (2021). *Bouwstenen integrale visie op P+R*. Rapport in opdracht van de provincie Utrecht.

Zijlstra, T., Vanoutrive, T., Verhetsel, A. (2014). *De effectiviteit van Park + Ride*. Antwerpen: Steunpunt Goederen- en personenvervoer (MOBILO).

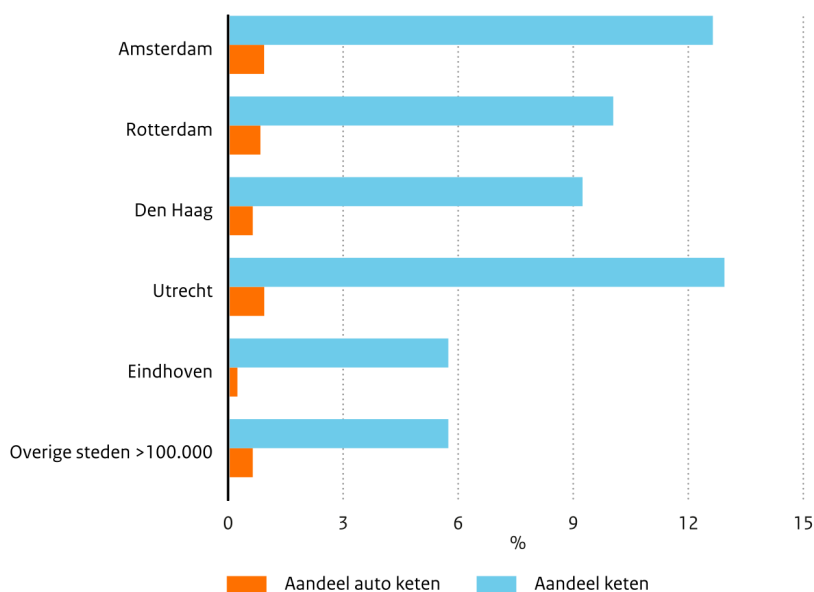
Zijlstra, T. (2020). *Een discussie over de rol van Park-and-Ride in onderzoek en beleid*. Tijdschrift Vervoerswetenschap, 56.5, 117.

BIJLAGE 1 AANDEEL P+R IN HET VERPLAATSPATROON

Het aandeel verplaatsingen waarbij er tijdens een reis gebruik wordt gemaakt van meerdere vervoermiddelen bedraagt ongeveer 4% van het totaal aantal verplaatsen in Nederland (2017). Deze ketenverplaatsingen zijn goed voor 16% van alle reizigerskilometers [Hamersma e.a. 2020]. Ongeveer 85% van de ketenverplaatsingen heeft het OV als hoofdvervoerwijze waarbij lopen, fiets en andere vormen van OV als voor- en/of natransportmiddel gebruikt worden.

P+R – zowel in informele vorm als via P+R-voorzieningen – vormt een relatief marginaal verschijnsel in het verplaatsingspatroon. Van alle verplaatsingen die door autobestuurders worden gemaakt is slechts 0,5% een ketenverplaatsing. In ongeveer 5 % van de ritten waarbij de trein de hoofdvervoerwijze is wordt de auto als voortransportmiddel gebruikt. Hierbij zijn autopassagiers overigens niet meegerekend. Bij hen kan namelijk geen onderscheid gemaakt worden tussen P+R waarbij ook de autobestuurder overstapt op een andere vervoerwijze en Kiss and Ride waarbij de passagier wel overstapt maar de bestuurder de reis met de auto vervolgt. Bij ongeveer 0,08 % van de ritten waarin de auto als hoofdtransportmiddel wordt gebruikt (ook hier autopassagiers niet meegerekend) vindt natransport met bus, tram of metro plaats.

De volgende afbeelding toont het aandeel ketenverplaatsingen in het totaal aantal verplaatsingen met een bestemming binnen de gemeente voor de vijf grootste steden van het land. Utrecht scoort hierin samen met Amsterdam het hoogst, waarschijnlijk vooral vanwege de centrale ligging in het landelijke spoornet. Het aandeel ketenverplaatsingen waarbij de auto de hoofdvervoerwijze is en het natransport met een andere vervoerwijze plaatsvindt is circa 1%. Ook hier gaat het om alle P+R-handelingen, dus zowel het gebruik van P+R-voorzieningen als informeel P+R-gedrag. Over het specifieke aandeel van P+R-voorzieningen zijn geen cijfers bekend.



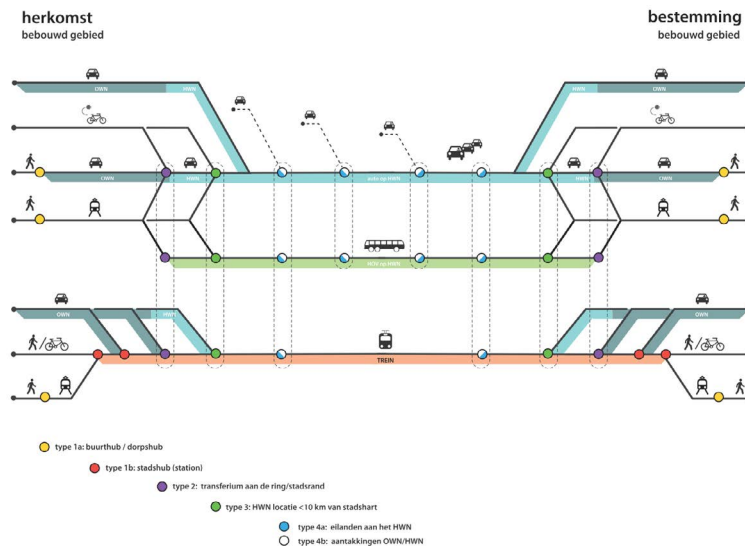
Figuur B1.1 Aandeel ketenverplaatsingen met bestemming in gemeente [Hamersma e.a. 2020]

Gebruik P+R-faciliteiten binnen stads- en streekvervoer provincie Utrecht

Binnen de twee OV-concessies voor het stads- en streekvervoer in de provincie Utrecht maakt het gebruik van P+R-voorzieningen in combinatie met het stads- en streekvervoer slechts een klein deel uit van de reizigersopbrengsten. Binnen de concessie Regio Utrecht (U-OV) bedraagt het aandeel van P+R-reizigers in het totaal van de reizigersopbrengsten 1%. Specifiek voor de SUNIJ-lijn bedraagt dit percentage 6% (reizigers via P+R Westraven). Voor de concessie provincie Utrecht (Syntus) bedraagt het aandeel van P+R-reizigers in het totaal aan reizigersopbrengsten slechts 0,1%. De periode voor Covid-19 liet wel een sterke groei van het aantal P+R-reizigers op de stads- en streeklijnen in de stad Utrecht zien, zo'n 8 tot 10% per jaar.

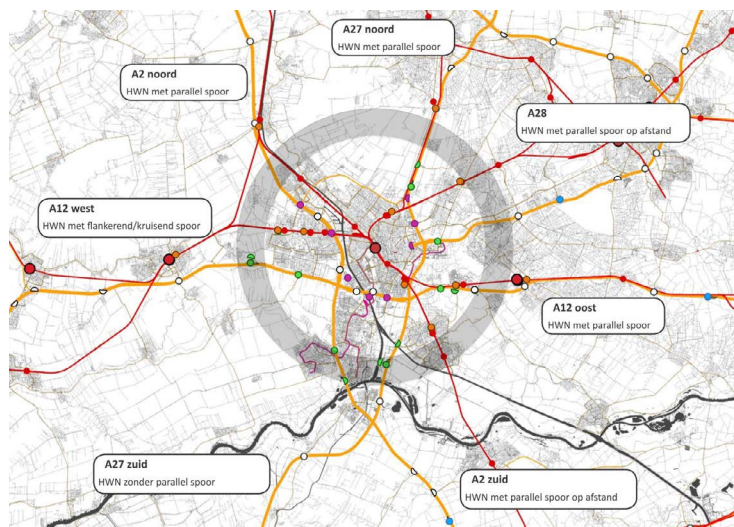
BIJLAGE 2 IDEEËN EN GEDACHTEN OMTRENT P+R RIJKSWATERSTAAT

In 2020 heeft het bureau VenhoevenCS in opdracht van Rijkswaterstaat een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om het hoofdwegenet (beter) te verknopen met andere mobiliteitsnetwerken via een systeem van hubs. De verkenning introduceert een systeem met verschillende typen overstappunten of hubs, afhankelijk van de positie in de verplaatsingsketen via het hoofdwegenet of de trein (zie de volgende afbeelding).



Figuur B2.1 Verschillen typen overstappunten/hubs [VenhoevenCS, 2020]

Bovenstaand systeem is vervolgens uitgewerkt met de regio Utrecht als voorbeeldcasus. Op de volgende kaart zijn de potentiële locaties voor de verschillende typen hubs in de regio weergegeven. Het idee is om bestaande toe- en afritten en verzorgingsplaatsen te voorzien van halten waar overgestapt kan worden op hoogwaardige regionale busverbindingen die gebruik maken van het hoofdwegenet (type 4a en 4b). Op kortere afstand van de stad wordt er een 'ring' van hubs type 3 gerealiseerd die aansluiten op het stedelijke OV-netwerk. Tenslotte zijn er transferia op de Ring Utrecht zelf (type 2) die zich het dichtst bij het stedelijk kerngebied bevinden.



Figuur B2.2 Voorbeeld netwerk overstappunten/hubs in de regio Utrecht [VenhoevenCS, 2020]

Als vervolg op de verkenning van VenhoevenCS heeft Studio Bereikbaar in 2021 een nadere studie uitgevoerd naar de 'corridorhub' (type 4a en 4b uit de studie van Venhoeven CS). Hierbij is gekeken naar de vervoerkundige inpassing van deze hubs in het mobiliteitssysteem en de ruimtelijke inpassing op locatie. De rapportage die het resultaat is van deze studie dient als inspiratie om het gesprek te voeren over de mogelijkheden en onmogelijkheden van corridorhubs.

Om voldoende diepgang te krijgen in het project, is gekozen om enkele snelwegcorridors uit te lichten door middel van ontwerpend onderzoek. Daarvoor is gekozen voor de verbinding van Utrecht richting het zuidoosten. In dat gebied bevinden zich drie toeleidende corridors die onderling onderscheidend zijn in de ligging ten opzichte van het spoorstelsel, namelijk de A27 (vanuit Gorinchem), A2 (vanuit 's-Hertogenbosch) en A12 (vanuit Arnhem).

Studio Bereikbaar concludeert dat de regio Utrecht een interessante 'startmarkt' is voor de corridorhub. Flankerende ingrepen die de potentie fors vergroten zijn snel en frequent OV, aanscherping van het parkeerbeleid en een combinatie met een werkgeversaanpak waardoor werknemers ook de prikkel krijgen voor ander vervoer dan deur-tot-deur met de auto te kiezen. Gepleit wordt voor een schaalbare en adaptieve aanpak per corridor in combinatie met Bus Rapid Transit. Voor zo'n BRT-systeem is congestievrije infrastructuur essentieel. Bij voldoende grote reizigersstromen kan overwogen worden een rijstrook op de snelweg te bestemmen als doelgroepenstrook.

Bestaande verzorgingsplaatsen worden door Studio Bereikbaar gezien als interessante locaties voor corridorhubs om de volgende redenen:

- Het Rijk kan de ontwikkeling registreren omdat zij eigenaar is.
- De toe- en afritconstructie maken dat zowel de BRT als de gebruikers snel afgewikkeld kunnen worden.
- Kwaliteitsfuncties (gemakswinkel, onderweg-horeca, sanitair) en additionele functies (flexwerken, overleg, e-laden) komen zowel de hub-gebruiker als de verzorgingsplaats-gebruiker ten goede. Dat biedt kans op synergie en een relatief hoog voorzieningenaanbod bij start van de hub.

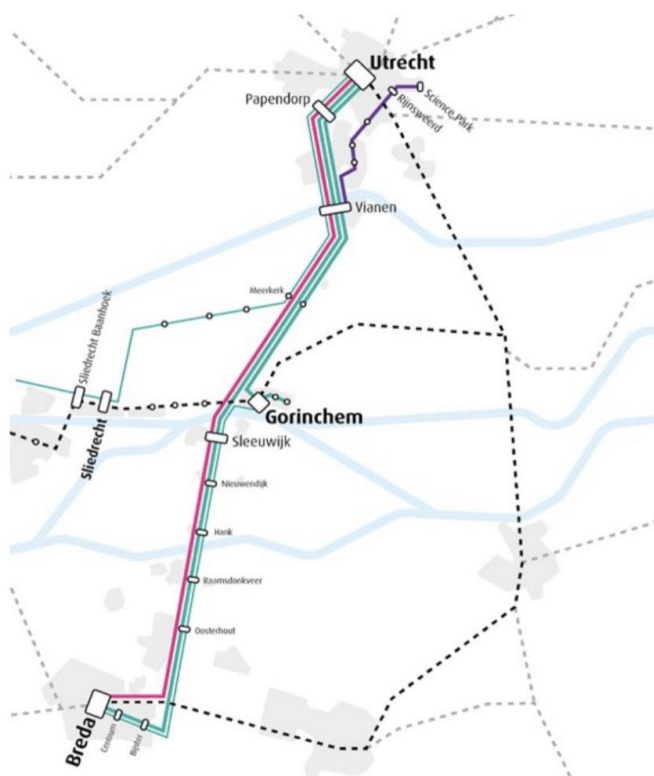
Om verzorgingsplaatsen om te bouwen tot corridorhubs is wel een aantal ingrepen nodig:

- Bouw van een parkeervoorziening met voldoende capaciteit, meest aannemelijk is een gebouwde meerlaags voorziening.
- Aanleg van een extra BRT halte of verplaatsen van een bestaande.
- Het bieden van een verbinding met de directe omgeving voor fietsers, voetgangers, ontsluitend OV en eventueel aanleg van een parkeerveld naast het onderliggend wegennet in de buurt van de verzorgingsplaats.
- Aanleg of bouw van een verbinding over de snelweg voor zowel voetgangers om de BRT-halte te bereiken als voor auto's om de parkeervoorziening vanuit de tegenovergestelde rijrichting te bereiken.

BIJLAGE 3 IDEEËN EN GEDACHTEN OMTRENT P+R BGU-CORRIDOR

Het Rijk, de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht, gemeente Breda en de U10 werken samen aan de doorontwikkeling van de OV-verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU-corridor). De gezamenlijke ambitie is om op middellange (2030) en lange (2040) termijn een kwaliteitssprong te maken door richting 2040 toe te werken naar een volwaardig Bus Rapid Transit-systeem (BRT). Belangrijke stap hierin is om in 2030, vanaf het moment dat de ombouw van de A27 op het traject Houten – Hooipolder voltooid is, een aanmerkelijke kwaliteitsimpuls te realiseren in het OV tussen de daily urban systems van Breda, Gorinchem en Utrecht. Het bereiken van deze ambitie moet aan de hand van een ‘kralensnoer’ tot ontwikkeling worden gebracht, waarbij de afzonderlijke kralen de verschillende regionale deelopgaven zijn. Het snoer fungeert als rode draad die de BGU tot een systeem maakt. De afgelopen jaren is in beeld gebracht welke (regionale) deelopgaven er zijn en hoe die in samenhang ervoor kunnen zorgen dat er in 2030 een kwalitatief beter OV-product beschikbaar is. Deze deelopgaven worden nu verder uitgewerkt. Het beoogde doel is om eind 2023 een resultaat- en uitvoeringsgericht bestuurlijk besluit te nemen, inclusief een financieringsstrategie over het realiseren van de ambities.

De BGU-verbinding bestaat uit een bundeling van buslijnen die gebruik maken van de A27 als centraal traject en uitwaaiers aan de uiteinden. Voor Utrecht zijn de belangrijkste bestemmingen het Centraal Station (via Papendorp) en USP. De huidige, soms wat tochtige en kale haltes onderaan de op- en afritten van de A27 moeten worden opgewaardeerd tot innovatieve hubs of overstappunten. Daar wordt een snellere en comfortabeler overstap van fiets, bus, auto of deelfervoer op Bus Rapid Transit mogelijk gemaakt. Deze nieuwe hubs vormen gezamenlijk een kralenketting of keten (zie ook de volgende kaart). De hubs die zich op het grondgebied van de provincie Utrecht bevinden zijn Meerkerk en Vianen.



Figuur B3.1 BGU-corridor met hubs [Royal Haskoning DHV, 2021]

De hubs op de BGU-corridor zijn voor het gemak in drie categorieën onderverdeeld:

- lokale hub (klein);
- regionale hub (middel);
- stadsgewestelijke hub (groot).

Deze driedeling vormt de basis om nadere studies uit te voeren naar de vervoerkundige functie (doelgroepen, bediening, verknoping) en ruimtelijk inpassing.

Lokale hub

Een lokale hub ontsluit een kern op of bij een knooppunt van een snelweg en provinciale weg. De gebruiker is vooral de dagelijkse forens of scholier die de hub gebruikt voor woon-werk of woon-schoolverkeer. Bewoners komen vooral op de fiets, reizigers uit de omgeving komen vooral met de auto (of worden afgezet).

Meerkerk wordt aangeduid als lokale hub.

Beoogde voorzieningen (indicatie):

- basis: afvalbak, camera's, groen, verlichting;
- beschutte, zo mogelijk verwarmde wachtruimte;
- betaalautomaat;
- BRT-halte;
- deelvervoer;
- fietsenstalling met laadmogelijkheden;
- horeca-automaat;
- pakket-ophaalpunt;
- picknickplaats;
- P+R met laadmogelijkheden;
- Kiss + Ride (halen en brengen);
- reisinformatie (zowel actueel als statisch);
- toilet;
- watertappunt;
- wifi.

Regionale hub

Een regionale hub ontsluit een regio. De hub bedient niet alleen fietsers uit de nabijgelegen woonkern, maar ook busreizigers en automobilisten uit de regio. Sommige regionale hubs kunnen ook fungeren als begin- en eindpunt van toeristische fietstochten, bijvoorbeeld richting de Biesbosch.

Extra voorzieningen ten opzichte van de lokale hub (indicatie):

- bewaakte fietsenstalling en/of fietskluizen;
- fietsenmaker;
- halte voor Premium BRT (sneldienst);
- halte voor regionaal OV;
- kiosk;
- laadinfra voor bussen;
- TOP (toeristisch overstappunt).

Stadsgewestelijke hub

Een stadsgewestelijke hub ontsluit niet alleen een plaats en regio, maar ontlast ook het verkeer naar de stad. Automobilisten uit zowel de omgeving als de rest van Nederland kunnen op de stadsgewestelijke hub hun auto parkeren en met Bus Rapid Transit snel, frequent en comfortabel verder reizen naar de stad.

Vianen wordt gezien als stadsgewestelijke hub. Gedacht wordt aan een parkeercapaciteit van 2.500 tot 5.000 auto's.

Extra voorzieningen ten opzichte van de regionale hub (indicatie):

- boodschappendienst;
- flexwerkplekken;
- taxistandplaats.

Colofon

Titel : Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht
Status : Vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten
Datum : 5 juli 2022
Tekst : Provincie Utrecht, domein Mobiliteit
Eindredactie : Jonge Honden
Kaarten : Provincie Utrecht
Foto's : Remco Haakma, Provincie Utrecht, Het Utrechts Archief
Vormgeving : Enof creatieve communicatie
Website : www.provincie-utrecht.nl
E-mail : info@provincie-utrecht.nl

Provincie Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111

