

Provincie Utrecht

Actualisatie uitvoeringsprogramma multimodale knooppunten



Adres Stadsplateau 5
3521 AZ, Utrecht
Nederland

Contact +31 (0)30 215 50 80
info@enmorgen.nl
www.enmorgen.nl

Inhoudsopgave

01.	Inleiding	Waarom een actualisatie.....	4
-----	------------------	------------------------------	---

DEEL A			
	Beleidskader	Definitie en categorisering	6

02.	Beleidskader	2.1 Inbedding in beleid.....	7
		2.2 Een nieuwe definitie van Knooppunten.....	7
		2.3 Nieuwe categorisering	8

DEEL B			
	Analyse	Analyse van de knooppunten	11

03.	Analyse en sturing op knooppuntontwikkeling	3.1 Analyse kader: Handelingsperspectief OV Knooppunten.....	12
		3.2 Toelichting	12
		3.3 Toepassing en streefwaarden	16

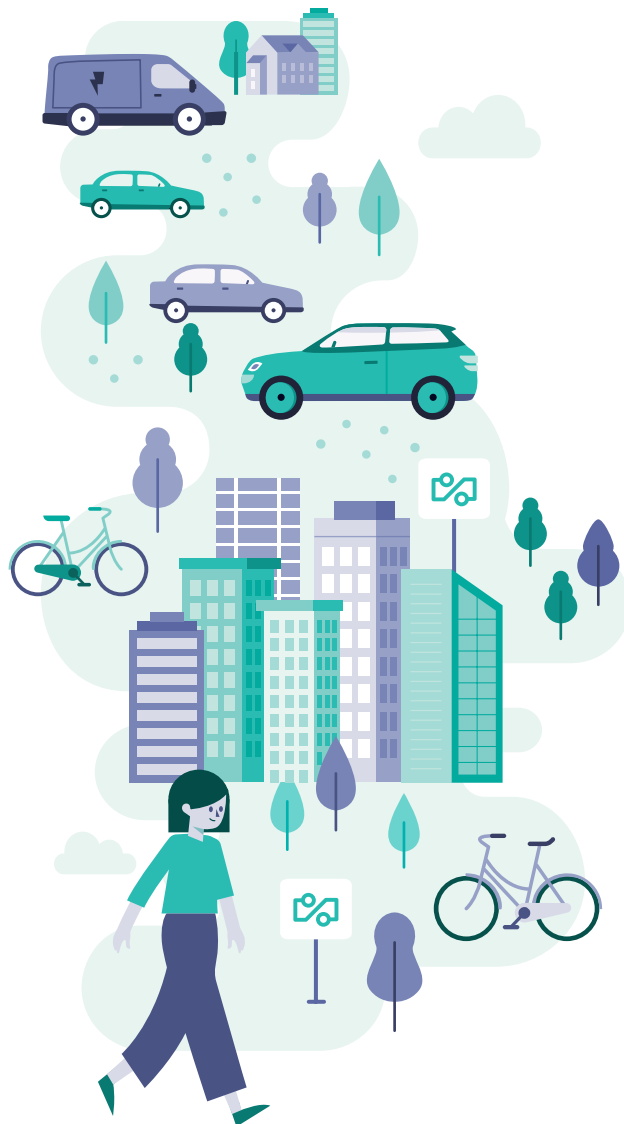
04.	Uitkomsten analyse	4.1 Actualisering knopen.....	17
		4.2 Toelichting bij de belangrijkste wijzigingen.....	19
		4.3 Doorkijk Knooppunt ontwikkelingen	21

DEEL C			
	Prioritering en doorkijk	Prioritering en doorkijk	24

05.	Prioritering en maatregelen korte termijn	5.1 Prioritering Knooppunten en maatregelen	25
		5.2 Knooppunt overstijgende maatregelen.....	27

06.	Doorkijk: ontwikkelingen en aanpak knooppunten (na 2023)	6.1 Integrale knooppuntanalyse: wat leren we hiervan?	28
		6.2 Wensen en behoeften stakeholders.....	29
		6.3 Aanbevelingen voor een vervolg op het huidige uitvoeringsprogramma	29
		6.3.1 Rollen Provincie Utrecht	30
		6.3.2 Organisatie	31

Intro Samenvatting



Aanleiding, doel en aanpak

Voorliggend rapport betreft een actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019-2023. De wens tot actualisatie is ingegeven door de ontwikkelingen in de afgelopen jaren en door de veranderende positie van knooppunten. Daarin speelt de wens om nieuwe woon- en werklocaties zoveel mogelijk te realiseren rondom bestaande of nieuwe OV-knooppunten een belangrijke rol. Het is een van de basisprincipes in de omgevingsvisie van de provincie Utrecht.

De actualisatie dient zo twee doelen:

- ✓ Reflectie op het huidige programma: kloppen definitie en categorisering nog en welke prioriteiten moeten we stellen in het resterende deel van het programma?
- ✓ Een doorkijk naar de periode na 2023, anticiperend op de ontwikkelingen die gaan komen.

De actualisatie heeft de afgelopen maanden vorm gekregen in een interactief proces, met daarin aandacht voor de definitie, categorisering, analyse (kader en toepassing), prioritering en aanbevelingen voor het vervolg.

Geactualiseerde definitie en categorisering van knooppunten

De basis voor de definitie wordt gevormd door de ontwikkelingen en ambities in de provincie Utrecht. Daarnaast is goed gekeken naar andere regio's. Dit heeft geresulteerd in de volgende geactualiseerde definitie:

Een (multimodaal) knooppunt is een locatie waar bewoners, bezoekers, forenzen en studenten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en verschillende (deel)vervoerswijzen die daar samen komen. Zo kan een ketenreis worden gemaakt. Het is een fysieke plek om aan te komen, gemakkelijk over te stappen, te vertrekken, te ontmoeten en te verblijven. De functies en voorzieningen op het knooppunt zijn afhankelijk van de omgeving en doelgroep(en). Door de combinatie van hoogwaardige mobiliteit, functies en voorzieningen zijn multimodale knooppunten strategisch interessante locaties voor gebiedsontwikkeling.

Ook ten aanzien van de categorisering is een vergelijking gemaakt met indelingen die andere overheden hanteren en is geanticipeerd op de knooppuntontwikkeling in de nabije toekomst (een combinatie van mobiliteit, wonen en werken).

Dit resulteert in een nieuwe indeling die bestaat uit vijf categorieën:



Analyse: Handelingsperspectief OV Knooppunten

De knooppunten zijn geanalyseerd met behulp van het 'Handelingsperspectief voor OV-Knooppunten van de toekomst'.

Deze aanpak bestaat uit het in kaart brengen van vier aspecten:



Knoop

Aantallen reizigers (instappers en uitstappers) en (verblijfs-)voorzieningen die de aantrekkelijkheid van een knooppunt bepalen.



Mens en gedrag

Motieven van de gebruiker en 'klanttevredenheid' over het knooppunt als zodanig en als onderdeel van de gehele reis.



Mobiliteit

De plek van het knooppunt in het mobiliteitssysteem. Het gaat dan om de positie in het OV-netwerk, het wegennetwerk en het langzaam verkeer (lopen en fietsen).



Plaats

De ruimtelijke dimensie van het knooppunt (functie, nabijheid van voorzieningen, woningen en werklocaties), nu en in de toekomst.

Op basis van de uitkomsten van de analyse zijn de knooppunten ingedeeld in een van de vijf nieuwe categorieën. Vervolgens is naar de doorontwikkeling van knooppunten gekeken: welke veranderingen verwachten we en waar gaan nieuwe knooppunten ontstaan? Dit geeft een beeld van de knooppunten kaart van de provincie Utrecht in 2040. De analyse is ook benut voor het prioriteren van knooppunten en

maatregelen in het lopende uitvoeringsprogramma. Dan komen de knooppunten Breukelen, Woerden, Vianen, Nieuwegein Centrum (belangrijke regiopoorten voor de toekomst) en knooppunten waar in 2023 al resultaat wordt verwacht van de maatregelen (de stations in Amersfoort en Utrecht, Bunnik, Gooicorridor en Veenendaal Centrum) naar voren.

Aanbevelingen voor het vervolg

De provincie is kaderstellend en regulerend als het gaat om de ruimtelijk-economische ontwikkeling in Utrecht. Zo ligt er een rol in de gebiedsontwikkeling door het stimuleren van voldoende bouw van woningen rondom knooppunten. Als concessieverlener is de provincie ook verantwoordelijk voor een deel van het openbaar vervoer in de regio en voor de bereikbaarheid in de provincie in brede zin. Vanuit deze wettelijke taken kan het keuzes maken die knooppuntontwikkeling raken. De provincie kan verschillende partijen bij elkaar brengen en kleinere gemeenten actief ondersteunen. De gemaakte ronde langs stakeholders heeft deze behoefte inzichtelijk gemaakt. De provincie kan ook de kennis die wordt ontwikkeld beter ontsluiten voor haar partners. Bijvoorbeeld als het gaat om het concreet maken van maatregelen en het delen van succesvolle aanpakken.

In de praktijk zal vaak sprake zijn van een combinatie van rollen. Het is van belang daarbij in te spelen op de behoeften van de partners, maar ook scherp te hebben welke rol de provincie zelf kan en wil vervullen.

Een aanvliegroute vanuit de drie sleutelthema's wonen, werken en mobiliteit benadrukt de noodzaak van een bredere analyse van de knooppunten. De systematiek van het Handelingsperspectief biedt hiervoor houvast. Juist door mobiliteits- en bereikbaarheidsindicatoren te matchen met indicatoren die ruimtelijk-economische ontwikkelingen laten zien, wordt meer grip gekregen op de robuustheid en ontwikkelpotentie van de knopen.



Het is van belang dat de analyse dan ook voldoende breed wordt opgepakt. Dit vraagt meer afstemming aan de voorkant, maar doet beter recht aan de ambitie van de provincie om knooppunten centraal te stellen in de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Het huidige mobiliteitsprogramma kent zeven uitvoeringsprogramma's en is daarmee een van de -vele- radartjes in het geheel om van beleid naar uitvoering en realisatie te komen. Voor het nieuwe programma (2024-2027) lijkt een reductie van het aantal uitvoeringsprogramma's logisch. In een geïntegreerde aanpak van knoop, fiets en OV kan er dan worden gewerkt aan maatregelen op en rondom het knooppunt. Dit vraagt meer afstemming en regie dan bij een 'projectenaanpak' per uitvoeringsprogramma, maar bevordert de synergie.

Tot slot, de conclusies en aanbevelingen in dit rapport vormen -samen met de geactualiseerde definitie en categorisering van knooppunten en het uitgewerkte analysekader- input voor het te ontwikkelen Bereikbaarheidsprogramma 2024-2027. In de vorming van dit nieuwe Bereikbaarheidsprogramma dient -naast de inhoudelijke keuzes- ook de interne organisatie een plek te krijgen.

01.

Inleiding: waarom een actualisatie?

De provincie Utrecht wil nieuwe woon- en werklocaties zoveel mogelijk realiseren rondom bestaande of nieuwe OV-knooppunten. In regionale visies als Utrecht Nabij, Ontwikkelbeeld regio Amersfoort en de verstedelijkingsstrategie voor de regio Arnhem-Nijmegen en Foodvalley komt deze behoefte eveneens terug. De verstedelijkingsopgave wordt daarmee gekoppeld aan de directe nabijheid van hoogwaardige OV-knooppunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met enkele algemene trends in mobiliteit.

Klimaat en gezondheid

Mobiliteit is een van de draaiknoppen om de klimaatdoelstellingen te behalen en de duurzaamheidsambities mede vorm te geven. Daarnaast wordt actieve mobiliteit gestimuleerd, onder andere door het ontwikkelen van beweegvriendelijke leefomgevingen (lopen en fietsen).

Demografie: bevolkingsgroei en vergrijzing

De bevolking – ook in de provincie Utrecht- groeit en vergrijsst. Dat zorgt voor een autonome toename van het aantal verplaatsingen. De ontwikkelingen van de afgelopen jaren (coronapandemie, de opkomst van deelvervoer en het hybride werken) hebben gezorgd voor een ander mobiliteitspatroon. Maar het is nog niet duidelijk wat de structurele effecten hiervan zijn. Bereikbaarheid blijft echter een cruciaal thema.

Digitalisering en technologische innovaties

De verdergaande digitalisering, nieuwe vervoerconcepten, vormen van dienstverlening en verdienmodellen die ontstaan (Mobility as a Service (MaaS)) bieden nieuwe mogelijkheden om te sturen op mobiliteitsgedrag.

Deeleconomie: ontwikkeling van bezit naar gebruik

Zeker in nieuwbouw en herontwikkelingsgebieden is sprake van een verplaatsing van de (stilstaande) auto naar een centrale parkeerlocatie of een multimodaal knooppunt. Het delen van voertuigen wordt belangrijker, zeker in gebieden waar de ruimte schaars is.



De (autonome) groei van de bevolking en de trends en ontwikkelingen maken dat de vraag naar mobiliteit toeneemt, maar op veel plekken wordt de ruimte om dit goed te organiseren schaarser. In stedelijk gebied neemt het belang van openbaar vervoer in combinatie met lopen en fietsen toe. Voor bezoekers worden binnenstedelijke bestemmingen met de auto lastiger en worden (gecombineerde) ketenreizen belangrijker. In de dorpen blijft de auto een belangrijk vervoersmiddel en is de elektrische fiets (of de speed pedelec) een interessant alternatief door de grotere actieradius. Knooppunten vervullen hierin een belangrijke rol. Ze vormen een schakelfunctie in het mobiliteitssysteem van de toekomst én in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de provincie.

Opgave en doel

De veranderende positie van knooppunten is reden voor de provincie Utrecht om te komen tot een actualisatie van het lopende uitvoeringsprogramma knooppunten (tot en met 2023).

De actualisatie dient twee doelen:

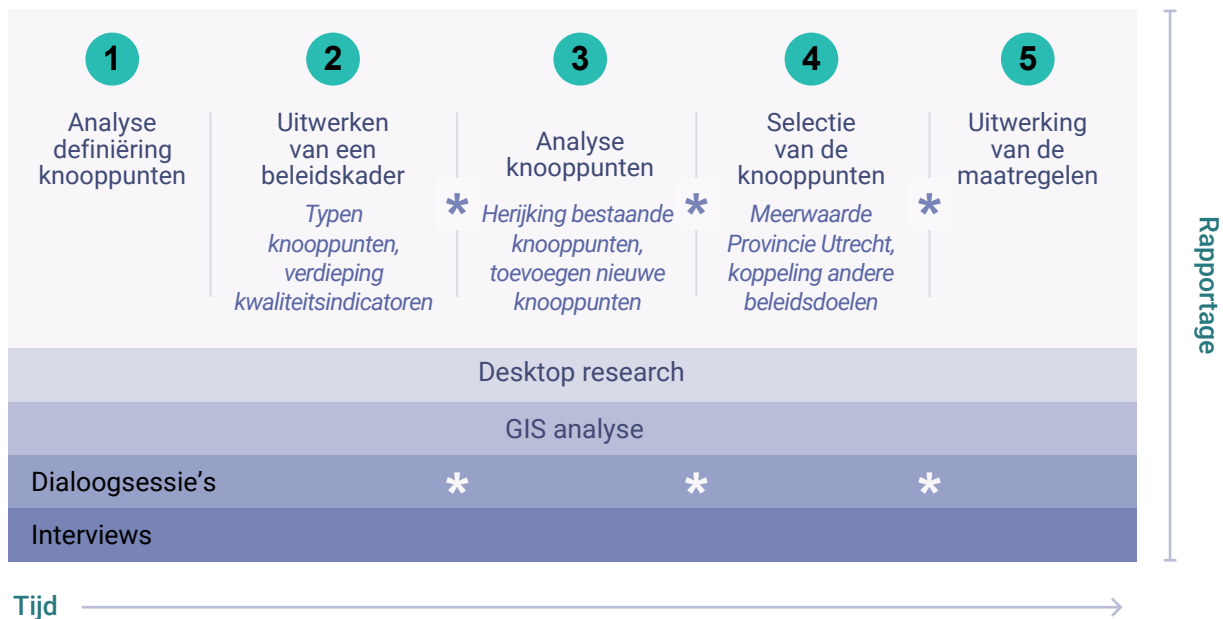
Reflectie op het huidige programma. Wat betekenen de ontwikkelingen van de afgelopen jaren voor de te maken keuzes op korte termijn. Klopt de definitie en categorisering van knooppunten nog? Welke prioriteiten moeten we stellen?

Een doorkijk naar de periode na 2023. Wat nemen we mee naar de volgende periode, anticiperend op de ontwikkelingen die gaan komen? Hoe integreren we dit in de omgevingsvisie en het nieuwe bereikbaarheidsprogramma? Welke rol vervullen we daarin als Provincie?

In voorliggend rapport worden de uitkomsten van deze actualisatie beschreven. In de uitwerking is getracht om de korte termijn en de langere termijn zoveel mogelijk uit elkaar te houden. Tegelijkertijd geldt dat de nieuwe definitie en categorisering zoals voorgesteld in dit rapport zowel de korte als de lange termijn doelen voor ogen heeft.

Aanpak

Het proces dat is doorlopen bestaat uit vijf (iteratieve) stappen.



Leeswijzer Het rapport is opgesteld in drie delen:

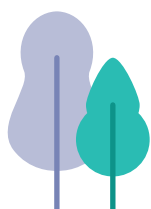
- Deel A** Deel A schetst het beleidskader voor de knooppunten. In hoofdstuk 2 beschrijven we de (totstandkoming) van de nieuwe definitie van knooppunten en de voorgestelde (nieuwe) categorisering.
- Deel B** Deel B gaat in op de analyse van de knooppunten. Hoofdstuk 3 beschrijft de beoogde methodiek, hoofdstuk 4 de resultaten van de toepassing daarvan.
- Deel C** Deel C beschrijft de twee vervolgstappen die dit geeft. De eerste betreft de prioritering van knooppunten en voorgestelde maatregelen op de korte termijn (huidige programma) (hoofdstuk 5). De tweede stap betreft de aanbevelingen voor de periode daarna (2024 en verder), uitgewerkt in hoofdstuk 6.

DEEL A

Beleidskader

Definitie en categorisering

In deel A wordt de context en betekenis van de knooppunten nader geschetst. Dit geeft een basis voor een definitie van knooppunten en een bijbehorende categorisering.



Beleidskader: definitie en categorisering

2.1 Inbedding in beleid

De Omgevingsvisie van de provincie Utrecht integreert de thema's mobiliteit, wonen, werken, recreëren, energie, natuur en landbouw. Op het gebied van knooppuntontwikkeling wordt er duidelijk richting gegeven: 'Woningbouw willen we in de eerste plaats binnen steden en dorpen en rondom knooppunten'. Op deze manier kan de bestaande (OV-)infrastructuur beter worden benut. Ook op (sub-)regionaal worden bereikbaarheid en ruimtelijke ordening steeds meer en beter

geïntegreerd. Dat is terug te zien in de ambitie en aanpak van de regionale strategieën. In al deze regionale aanpakken wordt de bereikbaarheidsopgave gekoppeld aan wonen en werken. Op alle beleidsniveaus (Rijk, provincie, regio, gemeenten) is zo sprake van een doorontwikkeling in het denken over knooppunten van de toekomst. Dat zijn veel meer dan plekken waar trein, tram, bus aansluiten op de auto, fiets en wandelen. Het zijn ook plekken waar wonen, werken en ontmoeten samenkomen.

2.2 Een nieuwe definitie van Knooppunten

De definitie in het lopende Uitvoeringsprogramma multimodale knooppunten 2019-2023 luidt als volgt:

Pagina 8 UVP Multimodale knooppunten 2019-2023.

Multimodale knooppunten zijn punten waar meerdere vormen van vervoer samenkomen (meestal treinstations en busstations). Zij spelen een sleutelrol in de mobiliteit in de regio. Op de knooppunten komen de regionale netwerken van OV, fiets en auto samen. Reizigers kunnen van de ene naar de andere vorm van vervoer overstappen. Er gebeurt ook veel op die dynamische plekken: er zijn winkels, kantoren en horeca. Er is een groeiende vraag naar functies als wonen, werken en onderwijs bij die knooppunten. Die groei vangen we zo veel mogelijk binnenstedelijk (binnen de bebouwde kom) op, in de buurt van OV-haltes en -knooppunten.

De definitie gaat daarmee verder dan mobiliteit, maar de toepassing is veelal gericht op maatregelen die de knooppunten als zodanig versterken. De bestaande definitie is vergeleken met definities die door andere overheden worden gebruikt.

Deze vergelijking heeft geresulteerd in een aangepaste definitie die aansluit op de Utrechtse situatie en waarin rekening is gehouden met:

- ✓ De ambities op het gebied van wonen en werken,
- ✓ De huidige en toekomstige rol in het mobiliteitsnetwerk,
- ✓ De functie van de knoop in de omgeving.

Dit geeft de volgende - geactualiseerde- definitie:

Een (multimodaal) knooppunt is een locatie waar bewoners, bezoekers, forenzen en studenten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en verschillende (deel)vervoerswijzen die daar samen komen. Zo kan een ketenreis worden gemaakt. Het is een fysieke plek om aan te komen, gemakkelijk over te stappen, te vertrekken, te ontmoeten en te verblijven. De functies en voorzieningen op het knooppunt zijn afhankelijk van de omgeving en doelgroep(en). Door de combinatie van hoogwaardige mobiliteit, functies en voorzieningen zijn multimodale knooppunten strategisch interessante locaties voor gebiedsontwikkeling.

De definitie vraagt toelichting op een aantal onderdelen:

- a** Op multimodale knooppunten komen verschillende vervoersmiddelen (openbaar vervoer, lopen, fiets, taxi, auto) en de bijbehorende infrastructuur en eventuele voorzieningen samen. Er is altijd sprake van minimaal 2 gemotoriseerde modaliteiten op een knoop, namelijk een OV-verbinding en een andere modaliteit.
- b** De 'first mile' en 'last mile' van en naar een knooppunt worden bij voorkeur lopend of fietsend afgelegd. Een knooppunt fungeert op deze manier als een hoogwaardig begin-, eind- en/of overstappunt in de ketenreis van reizigers.
- c** Een knooppunt biedt de mogelijkheid om te verblijven d.m.v. voorzieningen en geboden omgevingskwaliteit. Hierbij kan worden gedacht aan o.a. een aantrekkelijke overdekte wachtruimte en duidelijke en volledige informatievoorziening.
- d** De plek in het netwerk, en het (huidige- en toekomstige) aantal inwoners binnen 15 minuten loop- en fietsafstand zijn medebepalend voor het type knooppunt en bijbehorende voorzieningen.
- e** Door woningbouw en werklocaties te ontwikkelen in de directe nabijheid van knooppunten wordt de knoop een schakel in hoogwaardige gebiedsontwikkeling en wordt tegelijkertijd het gebruik van duurzamere vervoersmiddelen gestimuleerd (OV, fiets en deelauto's).

De nieuwe definitie van een knooppunt heeft expliciet aandacht voor de combinatie van wonen, werken en mobiliteit. Dat heeft ook gevolgen voor de indeling in knooppunten, de categorisering.

2.3 Nieuwe categorisering

De huidige categorisering richt zich op de mobiliteitsopgave waarbij stations centraal staan. Momenteel heeft de provincie Utrecht de knooppunten als volgt gecategoriseerd:

Internationaal knooppunt

Stations met (intercity)treinverbindingen naar de diverse landsdelen en het buitenland.

Regionaal knooppunt

Stations en haltes met snelle (rail-)verbindingen richting de economische kerngebieden en stadsgewestelijke stations die een rol kunnen spelen in het afvangen van de reizigersstromen van de zwaar belaste nationale knooppunten.

Ook ten aanzien van de categorisering is een vergelijking gemaakt met indelingen die andere overheden hanteren en is geanticipeerd op de knooppuntontwikkeling in de nabije toekomst, zijnde een combinatie van mobiliteit, wonen en werken.

Lokaal knooppunt

Stations en haltes, waar meerdere OV-modaliteiten samenkomen met een lokaal en regionaal karakter.

In-/uitstap knooppunt

Stations en haltes met voornamelijk in- en uitstappers maar beperkte uitwisseling tussen openbaar vervoertypen of -lijnen

Dit resulteert in een nieuwe indeling die bestaat uit vijf categorieën, die allemaal met elkaar verbonden kunnen zijn.

- ✓ Landelijk knooppunt
- ✓ Metropoolknooppunt (toekomst)
- ✓ Regioknooppunt
- ✓ Stedelijk knooppunt
- ✓ Lokaal knooppunt, met als subcategorie halteknoop.

Hier onder volgt een korte toelichting per type knooppunt. Elk type heeft haar eigen rol binnen het bereikbaarheidsnetwerk en mogelijk ook in het leveren van een bijdrage in aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling.



Landelijk knooppunt

Een landelijk knooppunt is een grootschalig knooppunt met snelle en frequente OV-verbindingen (landelijk en internationaal). Het ligt midden in de stad en bouwt voort op bestaande ruimtelijke en economische structuren. Dit type knooppunt is gesitueerd in een hoog-stedelijke omgeving, waar vaak ook nieuwe gebiedsontwikkeling gepland of mogelijk is. Daarmee is het knooppunt integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Het knooppunt heeft een belangrijke verblijfsfunctie voor bewoners, bezoekers, forenzen en studenten. Bij landelijke knooppunten wordt het gebruik van de auto ontmoedigd. Faciliteiten voor fietsen en deelmobiliteit zijn aanwezig.



Metropoolknooppunt (Toekomst)

Een Metropoolknooppunt is een grootschalig knooppunt met snelle en frequente OV-verbindingen en met goede regionale en landelijke verbindingen. Het is gelegen buiten de binnenstad van Utrecht maar wel gepositioneerd te midden van geplande grootschalige ontwikkelingen. Metropoolknooppunten beschikken over een gevarieerd aanbod van wonen, werken en andere functies, maar van beperktere schaal dan landelijke knooppunten. Metropoolknooppunten zijn goed ontsloten door fiets, OV en auto en kennen een goed aanbod van deelmobiliteit. Een metropoolknooppunt is een cruciale schakel in verstedelijkingsopgaven. Dit type knooppunt bestaat nu nog niet maar anticipeert op de toekomstige ontwikkelingen.



Regioknooppunt

Regioknooppunten hebben frequente verbindingen met de landelijke knooppunten en met knooppunten elders in de regio. Hier komen verschillende schaalniveaus van OV samen en is er waar mogelijk sprake van deelvervoer. Regioknooppunten liggen in een gemengd stedelijk milieu met in de nabijheid ontwikkelruimte voor nieuwe woningen en werklocaties. Een regioknooppunt zorgt ervoor dat er goede woon-werk verbindingen zijn voor de mensen die werken in de kerncentrumgebieden van Utrecht, Amersfoort en Ede-Wageningen, maar ook elders in de regio. Een P+R faciliteit die een overstap van auto op het OV-netwerk mogelijk maakt is aannemelijk. De verblijfsfunctie is beperkt omdat reizigers op deze plek vooral overstappen voor het vervolg van hun reis. Omdat het knooppunt veelal niet in het centrum van de dorpskern ligt, is er ook maar een beperkte verblijfsfunctie voor omwonenden.



Stedelijk knooppunt






Stedelijke knooppunten hebben frequente verbindingen naar de stadscentra en ontlasten de drukke landelijke knooppunten. Het zijn knooppunten verspreid door de stad, waar verschillende vormen van OV samenkomen. De verblijfsfunctie van dit type knooppunt is beperkt. Deze knooppunten liggen in een grote stedelijke omgeving, waar de komende decennia ook nieuwe gebiedsontwikkelingen een rol spelen. P+R faciliteiten zijn hier mogelijk en er kan een combinatie van verschillende soorten deelvervoer worden aangeboden.



Lokaal knooppunt

Een lokaal knooppunt is een knooppunt met een centrale functie in het lokale stedelijke en buiten stedelijke weefsel. Ze hebben primair een ontsluitingsfunctie, maar soms ook een overstapfunctie. Deze knooppunten staan veelal in verbinding met grotere knooppunten. Deelvervoer en een P+R faciliteit behoren tot de mogelijkheden. Binnen het type lokaal knooppunt bestaat de subcategorie halteknoop. Dit zijn knooppunten waar geen ruimtelijke ontwikkelingen zijn gepland op dit moment, maar die wel een belangrijke rol hebben binnen het mobiliteitssysteem (het netwerk) en daarom blijvend aandacht vragen.

In de stedelijke gebieden Utrecht en Amersfoort komen de categorieën landelijk, metropool, stedelijk en lokaal voor. Voor de buiten stedelijke gebieden gaat het om de categorieën regionaal en lokaal. Per categorie verschillen de kwaliteitseisen, geformuleerd vanuit het perspectief van de reiziger.

Categorie	Kwaliteitseisen
 Lokaal / Halte knooppunt	Overdekte ruimte om te wachten, dynamische reisinformatie, fietsenstalling, mogelijkheid om digitaal reisproducten op te halen, HOV-bediening. Deze minimale voorwaarden gelden ook voor halteknoop.
 Stedelijk knooppunt	Lokaal, aangevuld met overdekte fietsenstalling, deelfietsen
 Regio knooppunt	Stedelijk, aangevuld met deelauto's
 Metropool knooppunt	Regio, aangevuld met intercity bediening, verwarmde wachtruimte en mogelijkheid tot het kopen van eten en drinken.
 Landelijk knooppunt	Metropool, aangevuld met internationale verbindingen

Voorbeeld

Driebergen-Zeist is een regioknooppunt omdat het buiten het stedelijk gebied van Utrecht ligt, maar met een belangrijke rol voor de omliggende kernen. Utrecht Overvecht heeft vergelijkbare aantallen reizigers. Door de grotere mate van stedelijkheid wonen er meer mensen in de omgeving en is er sprake van een grotere functiemenging en is het een stedelijk knooppunt.

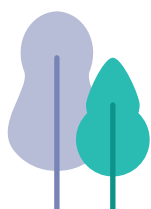
De nieuwe definitie en bijbehorende categorisering zijn niet alleen relevant voor de actualisatie van het huidige programma, maar ook voor de periode daarna.

DEEL B

Analyse

Van de knooppunten

In hoofdstuk 3 wordt het analysekader toegelicht en in hoofdstuk 4 worden de uitkomsten van de analyse beschreven, zoals deze is toepast op de knooppunten.



Analyse en sturing op knooppuntontwikkeling

In de keuze van de analysemethodiek is geanticiperd op het tweezijdige doel van de opgave:

- a De wens te komen tot een prioritering van knooppunten (en maatregelen) op de korte termijn (actualisering lopend programma); en
- b De ambitie een doorkijk te maken naar de jaren daarna: de toekomstige plek van een knooppunt in het netwerk en de positionering van het knooppunten in relatie tot ontwikkelingen in een gebied.

3.1 Analyse kader: Handelingsperspectief OV Knooppunten

Voor de analyse is aangesloten bij het door het ministerie van I&W uitgewerkte 'Handelingsperspectief voor OV-Knooppunten van de toekomst'. Deze aanpak bestaat uit het in kaart brengen van vier aspecten: knoop, mobiliteit, mens en plaats. De aanpak neemt onderdelen van het vlindermodel mee (ontwikkeld door de Vereniging Deltametropool) maar gaat een stapje verder door ook dimensie 'mens' toe te voegen.

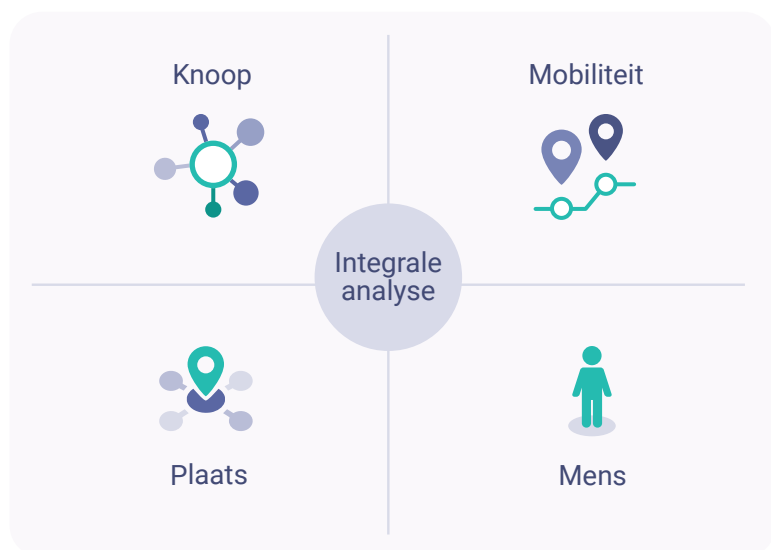
Vlindermodel versus Handelingsperspectief

Het Handelingsperspectief en het Vlindermodel zijn beide methodieken om knooppuntontwikkeling integraal te benaderen. Het vlindermodel gaat in op de plaatswaarde en

de knoopwaarde. Het zoekt daarin naar een balans tussen de positie in het netwerk (knoopwaarde) en de ruimte (plaatswaarde). Als bijvoorbeeld de positie van een knooppunt heel goed is in het openbaar vervoer netwerk, maar er wonen en werken weinig mensen in de directe omgeving schrijft het Vlindermodel voor dat intensivering qua wonen en werken nodig is. Het Handelingsperspectief behandelt de plaats en knoop, en voegt daar mobiliteit en mens aan toe. Mede omdat dit ook de methode is die wordt gebruikt door de NS en ProRail is de keuze gemaakt voor het Handelingsperspectief. Hiermee sluiten we bovendien aan op het landelijke beleid van het Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040.

3.2 Toelichting

De vier onderdelen van het Handelingsperspectief staan in de afbeelding hiernaast. De toelichting volgt daaronder.



Afbeelding 3: Analyse Handelingsperspectief.



Knoop

Dit betreft de analyse van het knooppunt zelf en gaat primair in op de aantallen reizigers (instappers en uitstappers) en op de (kwaliteits-)eisen zoals:

✓ Voorzieningen en oriëntatie

Welke voorzieningen zijn beschikbaar? Denk aan fietskluisen, wachtruimten en overkappingen van perrons. Maar ook aan reisinformatie, laadpunten en bewegwijzering.

✓ Duurzaamheidseisen

Welke mogelijkheden zijn er tot energieopwekking op bijvoorbeeld de perronoverkappingen, voor klimaatadaptatie en voor het gebruik van materialen en circulariteit. Welke ambities zijn er?

✓ Veiligheid en risico's

Het betreft hier dus naast de aantallen reizigers primair voorwaarden die de aantrekkelijkheid van een knooppunt bepalen.



Mobiliteit

Dit onderdeel analyseert de plek van het knooppunt in het mobiliteitssysteem. Dit geeft inzicht in de potentie van de verschillende modaliteiten: huidige bereikbaarheid per voet, fiets, OV en auto binnen een bepaald tijdsbestek. Maar ook in de samenhang: het fiets- en autonetwerk met verkeersstromen, het aanbod en gebruik van deelmobiliteit en aanbod en gebruik van OV. We maken hierbij gebruik van bestaande gegevens zoals o.a. verkeersintensiteiten, deelmobiliteitsmogelijkheden en de beschikbare data en OV-gegevens.

Er worden vier dimensies in beeld gebracht.

✓ Positie in het OV-netwerk

Aanwezigheid, frequentie en aantal richtingen van OV-modaliteiten, met daarin een onderscheid naar:



Trein: De vervoerders die het knooppunt aandoen en het aantal treinen per uur per richting.



Bus/tram: Het aandeel van de reizigers dat met de bus/tram naar het knooppunt komt (voortransport) of verder reist (natransport). Daarnaast gaat het om de vervoerders die het knooppunt aandoen en het aantal bussen/trams per uur per richting

✓ Positie in het wegennetwerk

Aanwezigheid van (snel)wegen en afslagen in de nabijheid van het knooppunt

Omvang en bezettingsgraad parkeervoorzieningen (P+R locaties) en filegevoeligheid.

Aandeel van reizigers dat met de auto naar het knooppunt komt of vanaf de knoop met de auto verder reist (auto als voor of natransport).

✓ **Positie in fiets/loop/langzaam verkeer netwerk**

Aanwezigheid van (OV) fiets, en mogelijkheden om het spoor te passeren

Omvang en bezettingsgraad fietsenstallingen (bewaakt en onbewaakt), fijnmazigheid netwerk binnen 300 meter, en de tevredenheid over fiets parkeren (mits beschikbaar)

Het aandeel van de reizigers dat met de fiets naar het knooppunt komt en vertrekt /gaat

Het aandeel van de reizigers dat wandelend naar het knooppunt komt/gaat

✓ **Deelmobiliteit**

Het (bestaande) aanbod van deelmobiliteit (deelfiets, deelauto) van verschillende aanbieders.



Mens en gedrag

Het onderdeel 'mens en gedrag' in het analysekader vraagt inzicht in:

- ✓ Het reismotief van gebruikers
- ✓ Satisfiers en dis-satisfiers, passend bij de verschillende doelgroepen
- ✓ De klanttevredenheid (inclusief veranderingen daarin in de loop der jaren)

Meer inzicht hierin kan worden verkregen door diepte-interviews, een schouw op de locatie, een klanttevredenheidsonderzoek en/of een grootschalige enquête onder de doelgroep. Met het oog op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op en rondom een knooppunt is het daarnaast ook belangrijk in contact te komen met potentiële toekomstige gebruikers (inwoners, werknemers via werkgevers).

In de tussentijd kijken we naar de vijf basisbehoeften:

✓ **Energiebehoud**

Het moet makkelijk zijn

✓ **Zekerheid**

Het moet niet tot verrassingen leiden

✓ **Verbondenheid**

Het moet passen bij de sociale omgeving

✓ **Autonomie**

Het moet voelen als een eigen keuze

✓ **Zelfbeeld**

Het moet passen bij wat iemand wil uitstralen

Per categorie kan een kwalitatieve beoordeling worden gemaakt van de mate waarin de vijf basisbehoeften terugkomen op de knooppunten.

Menselijk gedrag: nadere toelichting



Knooppunten kunnen een belangrijke rol spelen in het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Om knooppunten zodanig in te richten dat het gewenst duurzaam gedrag stimuleert, is het belangrijk om binnen de categorisering van knooppunten stil te staan bij alle vier de aspecten uit de gedragspuzzel, zoals hiernaast afgebeeld. In de huidige

categorisering ligt het accent op de puzzelstukken omgeving, beleid en voorzieningen. Door hier vanuit de integrale analyse de dimensie 'mens' toe te voegen en meer inzicht te krijgen in motieven en beweegredenen van verschillende soorten gebruikers, wordt de analyse verrijkt. Dit is wel relatief arbeidsintensief.



Plaats

Bij Plaats gaat het primair om de ruimtelijke dimensie van het knooppunt. De analyse gaat in op:

- ✓ **Functie van de knoop** Heeft het een bestemmingsfunctie, een ketenfunctie, een ontsluitingsfunctie of is het een combinatie? De functie is uiteraard ook medebepalend voor de categorisering.
- ✓ **Nabijheid van voorzieningen** Max 1000 meter
- ✓ **Bereikbaarheid** Voor hoeveel mensen is het knooppunt bereikbaar binnen 15 min lopen en 15 min fietsen bereikbaar.
- ✓ **Funciemenging** Verhouding tussen inwoners en werknemers, mogelijk aangevuld met bezoekers.
- ✓ **Toekomstige ontwikkelingen** Bekende ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en mobiliteit. Mogelijk potentiële kansen die niet binnen het huidige beleid passen worden niet meegenomen.

De toevoeging van de toekomstige ontwikkelingen geeft een beeld van de gewenste (door)ontwikkeling van een knooppunt. Daarmee kan de categorisering veranderen en kan een beeld worden verkregen van de investeringen en maatregelen die nodig zijn om het knooppunt toekomst bestendig te maken. Dit mede vanuit de richtinggevende uitspraak in de Omgevingsvisie om de verdichtingsopgave in de provincie Utrecht zoveel mogelijk rondom knooppunten te realiseren.

3.3 Toepassing en streefwaarden

De aanpak via het handelingsperspectief gaat mogelijk te breed voor alle categorieën knooppunten. Het is daarom denkbaar om de integrale analyse toe te passen op enkele categorieën knooppunten en een basisanalyse op de andere categorieën. In de basisanalyse wordt gebruik gemaakt van de beschikbare informatie. Veelal ontbreekt daarin de dimensie 'mens'. In de integrale analyse wordt dit wel meegenomen (al dan niet te baseren op aanvullend onderzoek) en worden ook verdiepingsdocumenten meegenomen.

In deze actualisatie hebben we dit als volgt toegepast:

- a** De basis analyse voor alle knooppunten, zodat er een actualisatieslag wordt gemaakt en er prioritering kan plaatsvinden voor het huidige programma (ijkpunt eind 2023).
- b** Doorkijk naar de lange(re) termijn, waarbij ook diepgaander op de verwachte ontwikkelingen (woningbouw, arbeidsplaatsen) wordt ingezoomd. Voor vijf knooppunten is daartoe de brede en verdiepende analyse uitgevoerd.

Ten aanzien van onderdeel **a** (korte termijn) zijn de bestaande knooppunten zoveel mogelijk geanalyseerd aan de hand van onderstaande streefwaarden (tabel 1). Voor elk knooppunt zijn de OV-verbindingen, het aantal reizigers, het aantal bewoners, fiets/auto(parkeerplekken), deelvervoer, service/verblijfsvoorziening op de

knoop en wat er in de nabijheid aanwezig is meegenomen. Verder zijn (op hoofdlijnen) voor alle knopen de toekomstige ontwikkelingen meegenomen. Voor onderdeel **b** is dit aangevuld met een -waar mogelijk- zo concreet mogelijke inschatting van de toekomstige ontwikkelingen en verder aangevuld met kwalitatieve gegevens.

Type knooppunt	Aantal reizigers per dag	Invloedsfeer lopen bewoners <15 min	Invloedsfeer fiets bewoners <15 min	P Fiets	P Auto	P+R	Deelvervoer aanbod	Stedelijkheid Schaal 1-5	Nabijheid
Landelijk	> 50.000	> 25.000	> 100.000	> 20.000	> 300	Nee	Auto, scooter, fiets	5	Wonen, werken, cultuur
Metropool	20.000 t/m 50.000	30.000 t/m 75.000	100.000 t/m 250.000	10.000 t/m 15.000	> 500	Beperkt	Groot aanbod van auto, scooter, fiets	4	Wonen, werken
Regio	5.000 t/m 20.000	10.000 t/m 25.000	25.000 t/m 100.000	2.500 t/m 7.500	250 t/m 1000	Aannemelijk	Groot aanbod van auto, scooter, fiets	3	Wonen, werken, natuur
Stedelijk	4.000 t/m 10.000	20.000 t/m 50.000	60.000 t/m 200.000	500 t/m 5.000	> 500	Mogelijk	Auto, scooter, fiets	2	Wonen, werken
Lokaal / halteknop	< 5.000	1.000 t/m 50.000	> 20.000	< 1.000	> 500	Beperkt	Scooter, fiets	1	Wonen, natuur

Tabel 1: Streefwaarden per knooppunt

Een belangrijk vertrekpunt in de streefwaarden is de mate van stedelijkheid. Een meer 'stedelijke' omgeving betekent een hoger aantal reizigers, grotere invloedsfeer en meer ruimte voor de fiets en deelmobiliteit en minder ruimte voor de auto/P+R.

04. Uitkomsten analyse

4.1 Actualisering knopen

Voor de actualisering van de 56 bestaande knooppunten is gekeken naar de streefwaarden en de minimale kwaliteitseisen.

Dat betekent dat onder meer de volgende indicatoren zijn meegenomen:

- ✓ De aanwezige OV-verbindingen
- ✓ (Fiets)parkeerplekken
- ✓ Het aantal reizigers (2019, pre-corona omdat dit een realistischer beeld geeft van het gebruik van een knooppunt dan tijdens de coronapandemie)
- ✓ Aanwezigheid deelvervoer
- ✓ Nabijheid
- ✓ Geplande ruimtelijke ontwikkelingen in omgeving

In onderstaande tabel wordt duidelijk in welke categorie de knooppunten dan vallen binnen de nieuwe indeling met de vijf categorieën en hoe dat zich verhoudt tot de oude indeling.

Disclaimer

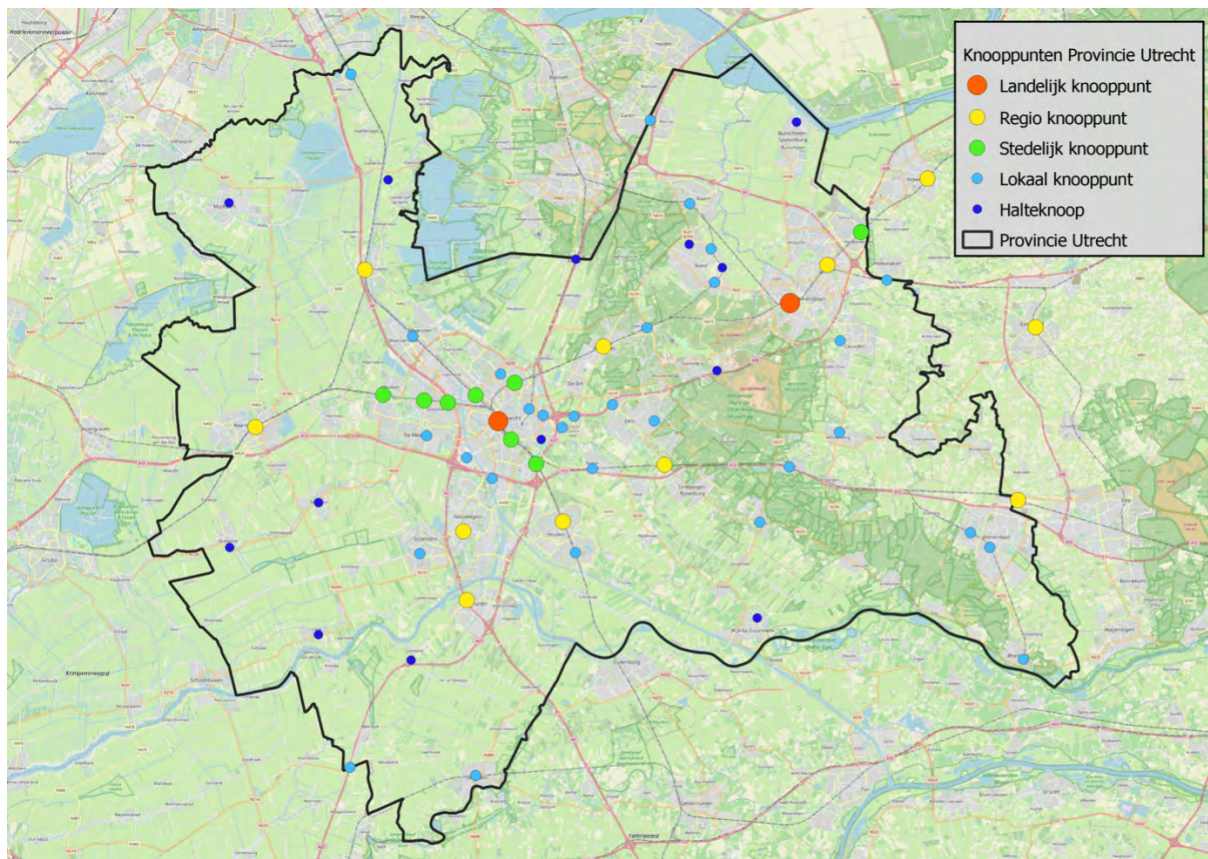
Voor de meeste knooppunten is het duidelijk binnen welke categorie het knooppunt valt. Bij een aantal knooppunten is dit minder duidelijk en is een keuze gemaakt. De indeling is daarom niet in beton gegoten. Juist door het volgen van de ontwikkelingen en een periodieke actualisatie kunnen in de toekomst nog wijzigingen optreden.

Knooppunt	Nieuwe categorisering	Huidige categorisering
Abcoude	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Station Amersfoort Centraal	Landelijk knooppunt	(Inter)nationaal knooppunt
Amersfoort Schothorst	Regio knooppunt	Lokaal knooppunt
Amersfoort Vathorst	Stedelijk knooppunt	Lokaal knooppunt
Baarn	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Bilthoven	Regio knooppunt	Regionaal knooppunt
Breukelen	Regio knooppunt	Regionaal knooppunt
Bunnik	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Bunschoten Spakenburg Broerswetering	Halteknop	-
De Meern Oost	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Den Dolder	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Doorn Centrum	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Driebergen-Zeist	Regio knooppunt	Regionaal knooppunt
Eemnes Tak	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Hoewelaken	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Hollandsche Rading	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Houten	Regio knooppunt	Lokaal knooppunt
Houten Castellum	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
IJsselstein Binnenstad	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Leerdam	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt

Knooppunt	Nieuwe categorisering	Huidige categorisering
Leusden Groenezoom	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Lexmond Nieuwe Rijksweg	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Loenen Kerklaan	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Lopik Gemeentehuis	Halteknop	-
Maarn	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Maarssen	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Meerkerk Knooppunt A27	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Mijdrecht Centrum	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Montfoort Kasteelplein	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Nieuwegein Stadscentrum	Regio knooppunt	Regionaal knooppunt
Oudewater Molenwal	Halteknop	-
P+R Soesterberg	Halteknop	-
Rhenen	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Soest	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Soest Zuid	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Soestdijk	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Soestdijk-Noord	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Station Utrecht Centraal	Landelijk knooppunt	(Inter)nationaal knooppunt
Utrecht De Uithof Padualaan	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Utrecht Galgenwaard	Halteknop	In-/uitstap knooppunt
Utrecht Leidsche Rijn	Stedelijk knooppunt	Regionaal knooppunt
Utrecht Lunetten	Stedelijk knooppunt	Lokaal knooppunt
Utrecht Oorsprongpark	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Utrecht Overvecht	Stedelijk knooppunt	Regionaal knooppunt
Utrecht Papendorp P+R	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Utrecht Rijnsweerd-Noord	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Utrecht Science park P+R	Lokaal knooppunt	-
Utrecht Terwijde	Stedelijk knooppunt	Lokaal knooppunt
Utrecht Vaartsche Rijn	Stedelijk knooppunt	Regionaal knooppunt
Utrecht Westraven	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Utrecht Zamenhofdreef	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Utrecht Zuilen	Stedelijk knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Veenendaal Centrum	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt
Veenendaal West	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Veenendaal-De Klomp	Regio knooppunt	Regionaal knooppunt
Vianen Lekbrug	Regio knooppunt	Lokaal knooppunt
Vleuten	Stedelijk knooppunt	Lokaal knooppunt
Wijk bij Duurstede Voorwijk	Halteknop	-
Woerden	Regio knooppunt	Regionaal knooppunt
Woudenberg de Poort	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Zeist Busstation	Lokaal knooppunt	In-/uitstap knooppunt
Zeist- Jordanlaan/Kroosweg	Lokaal knooppunt	Lokaal knooppunt

*Tabel 1: indeling knooppunten volgens bestaande en nieuwe categorisering
De analyse is uitgewerkt in een apart Excel bestand.*

Op kaart weergegeven ziet de huidige situatie er volgens de nieuwe categorisering er als volgt uit:



4.2 Toelichting bij de belangrijkste wijzigingen

De tabel laat zien hoe de knooppunten passen in de nieuwe categorisering. In deze paragraaf worden enkele belangrijke ontwikkelingen geschetst.

Utrecht Vaartsche Rijn

Sinds 2019 stopt tram 22 bij Vaartsche Rijn, waardoor de knoopwaarde bij dit knooppunt is versterkt en reizigers meer keuzemogelijkheden hebben gekregen op dit knooppunt.

Nieuwegein stadscentrum/city

Vanaf medio 2022 is de (SUNIJ-) tramlijn van Utrecht Centraal richting Nieuwegein en IJsselstein vernieuwd en wordt het regionaal knooppunt Nieuwegein Stadscentrum, waar een naadloze overstap tussen tram en bus mogelijk is en ook zonder overstap richting USP kan worden gereisd. Direct naast het vernieuwde knooppunt worden ook 480 woningen gebouwd.

Eemnes Tak

Momenteel wordt Eemnes Tak slechts bediend door buslijn 109 en Syntus buurtbus 573, maar in het najaar van 2022 wordt het een HOV-knooppunt (Eemnes) met nieuwe bushaltes bij de afslagen van de snelweg A27. Ook zal vanaf dat moment het aantal verbindingen vanaf Eemnes Tak worden uitgebreid en zullen buslijnen 320, 200 (spitsbus USP) en een bus richting Hilversum sportpark, knooppunt Eemnes aandoen. Hierop is al geanticipeerd in de indeling.

Ook hebben enkele knooppunten een andere status gekregen.

Amersfoort Schothorst

Amersfoort Schothorst heeft goede verbindingen met de regio, inclusief intercity-verbindingen en een aanzienlijk aantal reizigers en bewoners dat binnen 15 minuten lopen/fietsen van het station woont. Daarnaast is er een grote gebiedsontwikkeling gepland naast het station (2500 woningen). Daarom is Amersfoort Schothorst gecategoriseerd als regio knooppunt en niet meer als lokaal knooppunt.

Amersfoort Vathorst

Amersfoort Vathorst ligt in een grote stedelijke omgeving en de komende jaren worden naast het station nog enkele honderden woningen toegevoegd. Verder is het ook goed ontsloten door openbaar vervoer. Vathorst wordt veel gebruikt om naar Station Amersfoort Centraal te reizen en daar een intercity te pakken naar de eindbestemming. Hoewel stedelijk, is de regiofunctie beperkt, daarom past dit knooppunt beter in de categorie stedelijk knooppunt.

Houten

Houten heeft goede verbindingen met sprinters die o.a. doorrijden tot Den Haag, 's-Hertogenbosch en Tiel. Het kent een hoog aantal reizigers en dat zal naar verwachting groeien door de geplande grootschalige woningbouw, te bereiken binnen 15 minuten lopen of fietsen, met in potentie duizenden extra reizigers. Daarom is Houten in de actualisatie van de knooppunten gecategoriseerd als regio knooppunt.

Utrecht Leidsche Rijn

Leidsche Rijn mist nu nog de regionale functionaliteit. De bussen rijden voornamelijk naar lokale bestemmingen en Leidsche Rijn heeft nu ook meer een functie als aanvoer van reizigers naar Station Utrecht Centraal. Het ligt echter wel in een zeer stedelijke omgeving en rond het knooppunt worden nog meer woningen gerealiseerd. In de actualisatie van het UVP, is knooppunt Leidsche Rijn daarom gecategoriseerd als stedelijk knooppunt.

Utrecht Lunetten

Lunetten ligt in een grote stedelijk omgeving met tienduizenden bewoners binnen loop- fietsafstand. Komende jaren staan er ontwikkelingen gepland voor nog eens duizenden nieuwe woningen en arbeidsplaatsen. Het knooppunt is goed ontsloten door HOV-verbindingen en het station dient voor een belangrijk deel als aanvoer en afvang van reizigers voor Utrecht CS. Knooppunt heeft nu de status van stedelijk knooppunt (was lokaal knooppunt in UVP).

Utrecht Terwijde/ Utrecht Vleuten / Utrecht Zuilen

Deze knooppunten liggen allen in een grote stedelijk omgeving, waar de komende jaren nog veel gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Daarnaast betreft het belangrijke voorstadstations van Utrecht CS en voert het vooral reizigers van en naar CS. In de actualisatie hebben deze knooppunten de status van stedelijk knooppunt gekregen.

Vianen Lekbrug

Dit knooppunt heeft verschillende verbindingen met bestemmingen in de provincie Utrecht, maar ook richting Breda, Rotterdam en België. Daarnaast staan er in de toekomst enkele duizenden nieuwe woningen en arbeidsplaatsen gepland in Vianen. Vianen Lekbrug heeft niet dezelfde reizigers aantallen als andere regio knooppunten, maar vervult wel die regionale functie. In de actualisatie heeft knooppunt Vianen nu de status als regio knooppunt (was lokaal knooppunt).

Lokale knooppunten: subcategorie

Verschillende knooppunten hebben lage reizigersaantallen en kennen op dit moment geen of beperkte plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze knooppunten vervullen echter wel een belangrijke positie in het mobiliteitsnetwerk. Deze halteknopen worden meegenomen als subcategorie van lokale knooppunten, genaamd halteknop. Het gaat om Bunschoten Spakenburg Broerswetering, Hollandsche Rading, Lexmond Nieuwe Rijksweg, Loenen Kerklaan, Lopik Vrijheidslaan, Montfoort Kasteelplein, Mijdrecht Centrum. Oudewater Molenwal, Soest, Soestdijk-Noord, Soesterberg P+R, Utrecht Galgenwaard, Wijk bij Duurstede Voorwijk.

4.3 Doorkijk Knooppunt ontwikkelingen

Naast de actualisering is naar de doorontwikkeling van knooppunten gekeken. De horizon ligt daarbij op 2040, waarmee we de tijdlijn van de Omgevingsvisie volgen.

Vanuit deze analyse zijn twee ontwikkelrichtingen mogelijk:

- 1 Knooppunten die naar verwachting in een andere categorie vallen over een aantal jaar
- 2 Knooppunten die nu nog niet op de kaart staan, maar wel worden ontwikkeld.

Ontwikkeling van knooppunten

De knooppunten Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Maarssen zijn op dit moment lokale knooppunten, maar door alle plannen kunnen ze ontwikkelen naar regio knooppunten. In Utrecht Nabij wordt dit geschetst, waarbij het uiteraard van belang is dat dit ook past in het provinciale beleid en de rol die de knopen dan mogelijk gaan vervullen in het OV-netwerk. Daarnaast kan Vleuten verschuiven van lokaal naar stedelijk knooppunt op het moment dat Leidsche Rijn zich ontwikkelt tot metropool knooppunt. De huidige P+R Westraven kan onderdeel worden van het metropool knooppunt A12-zone, afhankelijk van de exacte locatie van het toekomstige knooppunt A12-zone.

Toekomstige knooppunten

Zoals in de lange termijn verstedelijkingsstrategie Utrecht Nabij beschreven, hebben drie locaties perspectief om door te groeien tot zogenoemde toekomstige Metropoolpoorten. Dat zijn:

- ✓ Lunetten Koningsweg
- ✓ A12-zone
- ✓ Leidsche Rijn-Zuilen

Toekomstige knooppunten

Dit perspectief wordt onderbouwd vanuit de drieledige aanvliegroute van knooppunten: mobiliteit, wonen en economie. Nabijheid en ontwikkelruimte spelen bij deze drie Metropoolpoorten een belangrijke rol. Ze liggen in het binnenstedelijk (tussen)gebied en zijn goed gepositioneerd in het grote stedelijk weefsel. Deze knooppunten ontbreken in de huidige actualisering maar worden in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid erg belangrijk. Deze ontwikkelrichtingen worden onderzocht, maar daar is nog geen besluit over genomen.

Station Lunetten-Koningsweg

Aan de oostkant van Utrecht zijn plannen voor een nieuw hoog-stedelijk gebied rond station Lunetten- Koningsweg. Reizigers van buiten de stad kunnen hier overstappen op het ov naar het Utrecht Science Park en naar de A12-zone en Nieuwegein (de Waterlinielijn). Dit toekomstige knooppunt

wordt een plek waar wonen en werken in hoge dichtheid samen komen met om de hoek aantrekkelijke landschappen als Amelisweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, Landgoed Oostbroek en Nieuw Wulven.

Leidsche Rijn – Zuilen

Leidsche Rijn Centrum en de omgeving van station Zuilen liggen zeer strategisch in de ruimtelijk-economische structuur van de Randstad. Momenteel wordt er in Leidsche Rijn nog stevig gebouwd, maar alle plannen zullen voor 2030 zijn voltooid. Er is nog een gebied dat her-ontwikkeld kan worden, namelijk het Vierde Kwadrant, ten noordoosten van het station. Momenteel is daar echter nog zware bedrijvigheid en de huidige regelgeving staat grootschalige woningbouw niet toe. Ook rond station

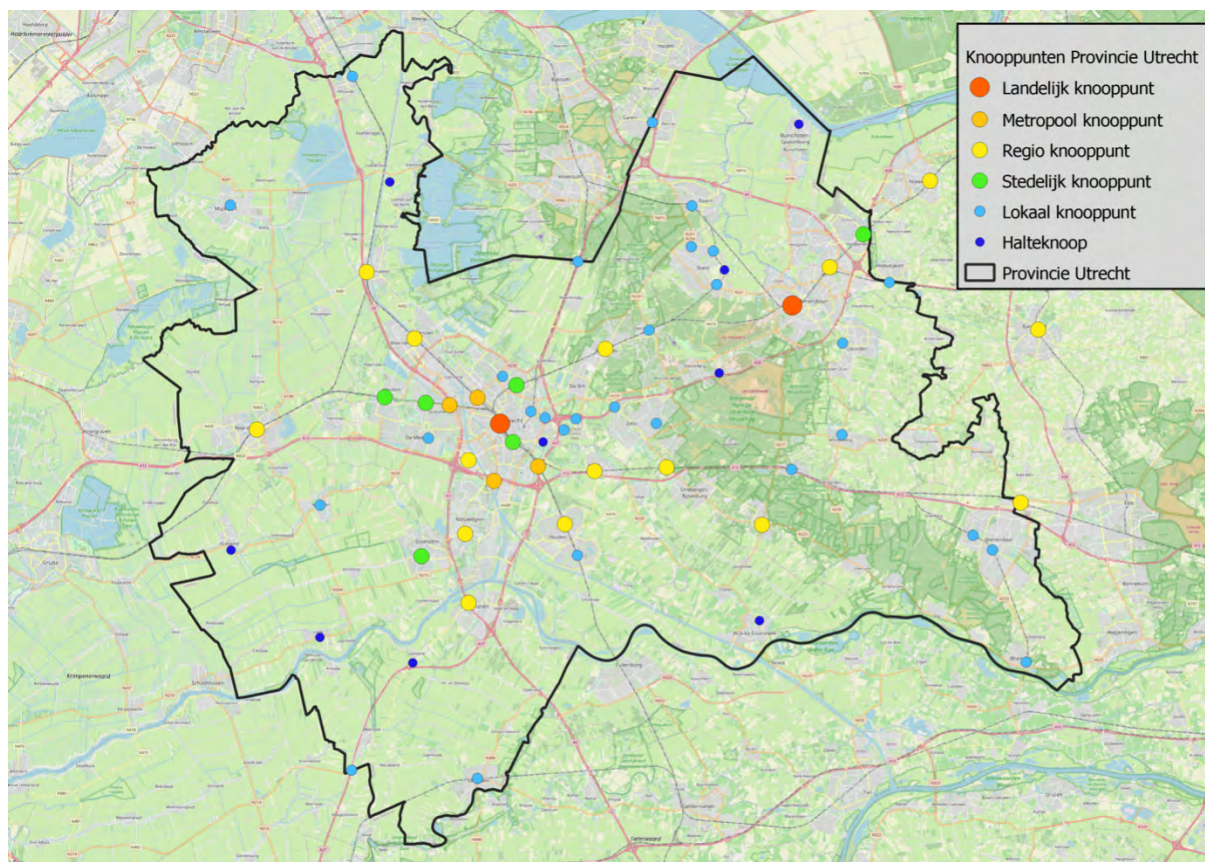
Zuilen worden de komende jaren verschillende plannen gerealiseerd. Zowel de Cartesiusdriehoek als het Werkspoorkwartier gaan zich ontwikkelen de komende jaren. Voor beide gebieden geldt wel dat verdere gebiedsontwikkeling lastig is vanwege huidige regelgeving en dat betere ontsluiting van het gebied, bijvoorbeeld door verbetering van de bediening van station Zuilen en het toevoegen van een tangentiële HOV-lijn, noodzakelijk zijn.

A12 Zone

Een andere mogelijke metropoolpoort ligt in het zoekgebied A12 Zone. Het gebied rond Westraven, het bedrijvengebied Kanaleneiland, de Galecopperzoom en Laagraven-Liesbosch ligt op een strategische schakel tussen Utrecht en Nieuwegein en kan als verlengde worden gezien van de Merwedekanaalzone ontwikkeling. Het gaat hier om een echte lange

termijnontwikkeling. Zo ligt er nu nog geen HOV-verbinding of station voor de ontsluiting van het gebied en voor de verbindingen met Nieuwegein, Utrecht zuidwest, Utrecht Science Park, Westraven en Leidsche Rijn. De keuzes die voor de ontwikkeling van de A12 zone worden gemaakt zijn ook belangrijk voor de ontwikkeling van Rijnenburg.

Rekening houdend met de verwachte ontwikkelingen zoals boven geschetst, dan ziet de kaart van knooppunten er in 2040 uit als weergegeven in onderstaande afbeelding.

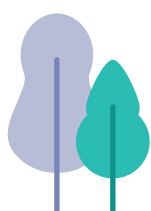


De analyse biedt houvast voor twee belangrijke vervolgstappen. De eerste betreft een prioritering op knooppunten en maatregelen op de korte termijn (tot en met 2023). Dit wordt uitgewerkt in hoofdstuk 5. De tweede betreft een doorkijk met aanbevelingen voor de langere termijn. Deze is terug te vinden in hoofdstuk 6.

DEEL C

Prioritering en doorkijk

In hoofdstuk 5 wordt de aanzet gegeven voor prioritering van maatregelen op korte termijn, d.w.z. maatregelen die nog kunnen worden uitgevoerd binnen het huidige uitvoeringsprogramma of maatregelen die al moeten worden opgestart. Hoofdstuk 6 doet aanbevelingen voor de langere termijn, dus voor een volgend uitvoeringsprogramma.



5 Prioritering en maatregelen korte termijn (2022-2023)

De in hoofdstuk 4 beschreven analyse geeft een basis voor de indeling van de knooppunten in de nieuwe categorisering. In dit hoofdstuk schetsen we enkele maatregelen voor de korte termijn (ijkpunt 2023).

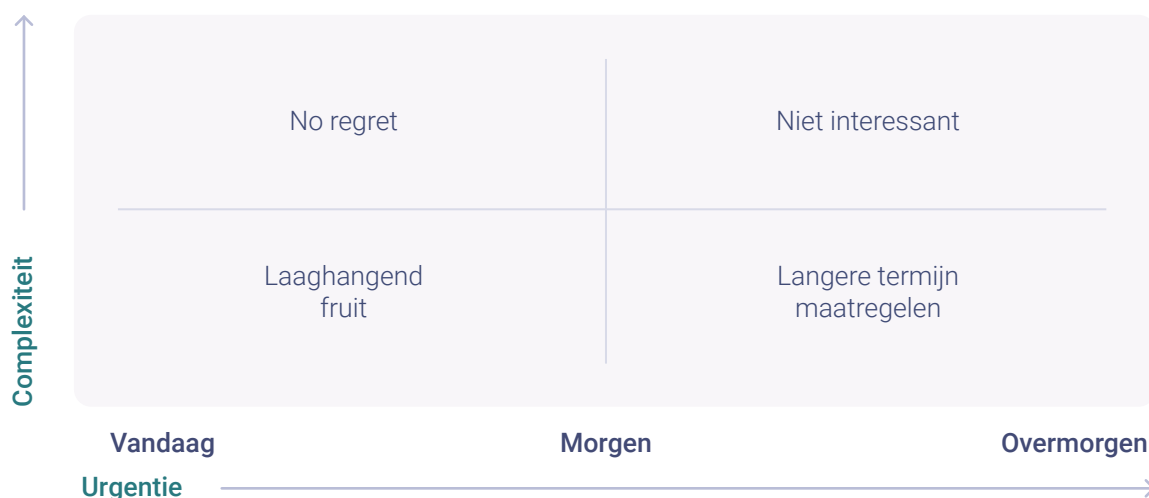
5.1 Prioritering knooppunten en maatregelen

De prioritering van maatregelen wordt bepaald aan de hand van de volgende criteria.

- | | |
|--|--|
| a Urgentie. Op welke termijn moeten we aan de slag met het knooppunt en bijbehorende maatregelen om een gewenste richting op te ontwikkelen. Daarbij maken we onderscheid in: | <ul style="list-style-type: none">✓ Huidig UVP (2019-2023): het is nu urgent/relevant om te investeren in maatregelen die ons helpen een gewenste richting op te bewegen.✓ Nieuw uitvoeringsprogramma (2024 – 2027), te koppelen aan het nieuwe bereikbaarheidsprogramma: het is urgent maar de aanpak kan nog ook even wachten.✓ Vanaf 2027: aanpak kan langer wachten. |
| b Haalbaarheid en uitvoerbaarheid (complexiteit) | <ul style="list-style-type: none">✓ Zijn de maatregelen al bekend? Is er een begin gemaakt met de uitwerking en staan ze als zodanig ook al in 'officiële' beleidsstukken?✓ Is de financiering geregeld of is aanvullende financiering nodig? Zo ja, zijn financiers bekend?✓ Is er uitvoeringscapaciteit beschikbaar of is deze op korte termijn te organiseren? |

Als we dit plotten in onderstaand kwadrant dan ontstaat het volgende beeld.

Maatregelen



De analyse van de bestaande 56 knooppunten geeft per knooppunt een indicatie van de mogelijke korte termijn en de middellange termijn maatregelen en acties.

Voorbeelden van maatregelen die uit de analyse komen voor de korte termijn (categorie 'Laaghangend fruit') zijn:

- ✓ Realiseren vanabri's/overdekte wachtruimtes en dynamische reisinformatie (voorzieningen)
- ✓ Uitbreiding fietsparkeer capaciteit
- ✓ Verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers en fietsers.
- ✓ Verbeteren van de knooppunten voor het zelfstandig kunnen reizen van mindervaliden.

Op meerdere knooppunten wordt al gewerkt aan maatregelen waarvan de resultaten in 2023 nog worden verwacht. Het gaat hier om de stations in Amersfoort en Utrecht, Bunnik, Gooicorridor en Veenendaal Centrum.

Daarnaast kan ook in het huidige uitvoeringsprogramma worden gestart met

maatregelen in de categorie No regret, in ieder geval met de verkenning. We denken daarbij aan verkennende onderzoeken naar meekoppelkansen in relatie tot actuele gebiedsontwikkelingen (zoals de nieuwe wijk Vathorst Podium). De maatregelen in het kwadrant langere termijn volgen later.

Enkele voorbeelden zijn:

- ✓ Breukelen
- ✓ Woerden
- ✓ Vianen Lekbrug
- ✓ Nieuwegein Centrum

Aanvullend is gekeken naar (actuele) ontwikkelingen in de provincie, de prioritering in het eigen provinciale beleid (en bijbehorende uitvoeringsprogramma) en naar de samenwerkingsagenda's in de regio. Op deze manier is een beeld verkregen van de knooppunten met beleidsprioriteit voor de komende jaren. Het gaat dan om knooppunten met veel kansen voor ruimtelijk-economische ontwikkeling. Rond deze knooppunten gaan de komende decennia vele duizenden nieuwe woningen en arbeidsplaatsen gerealiseerd worden. Maar ook op de korte termijn zijn hier maatregelen gewenst.

Ten aanzien van de vier voorbeelden geldt dan het volgende.

Breukelen

Op knooppunt Breukelen komt momenteel de helft van de reizigers met de auto naar het station en vervolgd 34% van de reizigers zijn/haar weg met de auto. Dit zijn hoge percentages. Er liggen mogelijk kansen bij deelvervoer. Verdiepend onderzoek naar herkomst/bestemming van reizigers en motieven voor het gebruik van de auto kan dit in beeld brengen.

Woerden

Woerden heeft plannen om het stationsgebied opnieuw in te richten. Op korte termijn zouden zowel aan de voor- als achterkant van het station busreizigers gebaad zijn met het plaatsen vanabri's. Deze ontbreken nu of zijn onvoldoende. Verder ontwikkelt het gebied rond het knooppunt zich de komende jaren en is het van belang om te verkennen hoe te komen tot een meer integrale aanpak voor auto parkeren, fiets parkeren en deelmobiliteit.

Vianen Lekbrug

Vianen is een belangrijk bus knooppunt in de provincie Utrecht, met ook verbindingen naar buiten de regio. Op korte termijn is het hier belangrijk het aantal fiets parkeerplekken uit te breiden nu het maximum is bereikt. Verder moet het verbeteren van de veiligheid van het knooppunt prioriteit krijgen. Uit onderzoek van de provincie in 2020 bleek dat 40% van de gebruikers zich niet altijd veilig voelt op het busstation. Ook zijn de huidige wachtvoorzieningen ontoereikend en beschermen deze de wachtende reizigers onvoldoende tegen de weerselementen.

Nieuwegein Centrum

Knooppunt Nieuwegein Centrum is momenteel in verbouwing en wordt geheel vernieuwd. Ook de verdichting direct naast het knooppunt zorgt voor een kwaliteitsimpuls. Prioriteit is nu om een integraal mobiliteitsplan te maken voor het gebied rond het knooppunt, waar ook deelmobiliteit een belangrijke rol speelt en waarin geanticipeerd wordt hoe het knooppunt de toekomstige (nieuwe) reizigers gaat verwerken.

5.2 Knooppunt overstijgende maatregelen

Aanvullend zijn enkele maatregelen denkbaar die knooppunt overstijgend zijn. Het betreft maatregelen die niet in 2023 volledig gerealiseerd zullen zijn, maar die wel als 'planvorming' kunnen worden meegenomen.

Het gaat om de volgende maatregelen:

- ✓ Verkennen van een 'deelfiets concessie' voor knooppunten waar gemeenten daar zelf niet aan toekomen. Dit is al verkend in relatie tot de busvervoer concessie en daarin niet haalbaar gebleken. Maar er zijn wellicht andere mogelijkheden denkbaar, zoals een aparte tender in regionaal verband, of gebruik maken van de regeling die de stad Utrecht onlangs heeft opgezet. Het gaat hier dus nadrukkelijk om een verkenning van de mogelijkheden, nog niet om de concretisering.

- ✓ Verkennen (samen met o.a. ProRail, pakketbezorgers en gemeenten) van de mogelijkheid om op de knooppunten (al dan niet via een 'concessie') pakketmuren te realiseren, waar gebruikers hun pakketjes kunnen ophalen of retourneren.

- ✓ In gesprek gaan met stakeholders over het versnellen van de verduurzaming van knooppunten. Zoals samen met ProRail de mogelijkheden onderzoeken om bij knooppunten binnen de provincie Utrecht zonnepanelen te installeren op de lege perronoverkappingen en stationshallen. Zoals nu ook gebeurt bij de tramhaltes van de Uithoflijn.

Aangezien veel grootschalige woningbouwprojecten in de regio plaatsvinden tussen 2030-2040, ligt er op de middellange termijn een zwaardere focus op de gebiedsontwikkeling. Samenwerken met betrokken stakeholders om 'mee-koppelkansen' te onderzoeken kan echter niet vroeg genoeg starten.

6 Ontwikkelingen en aanpak knooppunten (na 2023)

In dit hoofdstuk maken we de doorkijk naar een volgende periode. Op de langere termijn spelen twee elementen een belangrijke rol.

- ✓ In de eerste plaats de maatregelen die nodig zijn om het knooppunt als zodanig toekomst bestendig te maken. Het betreft maatregelen die niet voor eind 2023 gerealiseerd zijn en daarmee niet in aanmerking komen voor uitvoering in het huidige UVP. Het zijn wel maatregelen die houvast geven voor het nieuwe bereikbaarheidsprogramma dat ontwikkeld wordt (2024-2027). In het kader van de actualisatie van het huidige programma behoeven deze maatregelen geen nadere prioritering. Wel relevant zijn de inzichten die voortvloeien uit de integrale analyse die is toegepast op de vijf voorbeeldknooppunten.
- ✓ In de tweede plaats gaat het om de organisatorische inbedding van de toekomstige aanpak. Zowel binnen de provinciale organisatie als binnen de regionale samenwerkingsagenda's. In 6.2 gaan we in op de rol van de provincie. In paragraaf 6.3 volgen enkele aanbevelingen voor het vervolg.

6.1 Integrale knooppuntanalyse: wat leren we hiervan?

Op vijf knooppunten is het handelingsperspectief integraal en verdiept toegepast. Dat zijn:

 Utrecht Centraal <i>Landelijk knooppunt</i>	 Woerden <i>Regio knooppunt</i>	 Amersfoort Vathorst <i>Stedelijk knooppunt</i>	 Utrecht Science Park P+R <i>Lokaal knooppunt</i>	 Veenendaal West <i>Lokaal knooppunt</i>
--	---	---	--	--

De knooppunten zijn apart uitgewerkt. Hieronder enkele relevante inzichten.

Het handelingsperspectief laat duidelijk zien waar het knooppunt nu staat, wat de ontwikkelingen zijn, wat de doelstellingen zijn en hoe bereikt kunnen worden (welke maatregelen het vraagt). Dit maakt het geheel inzichtelijk en knooppunten ook makkelijker te vergelijken.

Het handelingsperspectief laat verder goed zien hoe elk knooppunt haar eigen uitdagingen heeft. Zo mist Veenendaal West als lokaal knooppunt eenabri bij de bushalte, een voorbeeld van een maatregel die prioriteit heeft en relatief eenvoudig gerealiseerd kan worden. Op Utrecht CS is het realiseren van betere voorzieningen voor internationale reizigers één van de gewenste maatregelen.

Toevoegen van de dimensie mens benadrukt het belang van de beleving van de reizigers bij een knooppunt. In de uitwerking van de vijf

voorbeelden is zichtbaar dat knooppunten met meer levendigheid, betere voorzieningen en sociale veiligheid, hoger scoren hoger dan knooppunten waar deze factoren in mindere maten aanwezig zijn.

De reizigersdata over voor- en natransport laten bij de voorbeelden goed zien dat lopen en fietsen de voornaamste vervoermiddelen zijn van en naar een knooppunt. Dit vraagt passende en veilige infrastructuur en voorzieningen. Wel zijn er verschillen per type knooppunt. Zo speelt bij landelijke knooppunten (bv. Utrecht Centraal) het lokale OV een veel grotere rol in het voor- en natransport dan op een lokaal knooppunt (bv. Veenendaal West), waarnaast lopen en fiets, juist ook de auto een belangrijke rol heeft. Het is belangrijk goed naar deze verschillen te kijken, deze te herkennen en daar ook gericht op in te spelen.

6.2 Wensen en behoeften stakeholders

In de voorbereiding van het huidige UVP Multimodale Knooppunten 2019-2023 zijn vraaggesprekken gehouden met tien belanghebbenden (NS, ProRail, U10 en zes gemeenten). In voorliggende actualisatie zijn ook interviews afgenomen met medewerkers van provincie Utrecht (divers, d.w.z. bij verschillende afdelingen die zich bezighouden met mobiliteit, woningbouw en/of verstedelijking). Daarnaast is er gesproken met verschillende externe partners afkomstig van de gemeenten Utrecht, Amersfoort, Woerden en Stichtse Vecht, regio Amersfoort en Foodvalley, U10 en I&W.

De gesprekken geven enkele belangrijke inzichten:

- a** Hoewel de directe invloed bij de knooppunten zelf soms beperkt is (doorgaans is hier de gemeente in de lead, in combinatie met ProRail en/of de vervoerders), kan de provincie haar wettelijke en stimulerende mogelijkheden benutten in de aanpak van urgente maatregelen en in het mede sturen van de gewenste lange termijn ontwikkeling.
- b** Er is sprake van een verschil aan behoeften en wensen tussen grotere steden zoals Utrecht en Amersfoort en de overige gemeenten. Kleinere gemeenten worstelen met beperkte middelen en staan open voor een actievere rol van de provincie. De provincie kan kennis delen en zorgen voor capaciteit als daar bij gemeenten gebrek aan is.
- c** De kennis die rondom knooppuntontwikkeling wordt opgebouwd kan beter worden benut, met de provincie als kennispartner. Bijvoorbeeld als het gaat om het concreet maken van maatregelen, het delen van succesvolle aanpakken, de positionering van knooppunten en het creëren van lange termijnperspectief. Er is al heel veel informatie en kennis beschikbaar, maar deze wordt onvoldoende benut. De provincie kan een actieve rol innemen, door informatie meer te bundelen en beschikbaar te stellen aan alle stakeholders.
- d** Met name voor de grotere investeringen zijn gemeenten en de provincie afhankelijk van het Rijk. De provincie heeft een belangrijke rol in het verbinden van de regionale doelen en opgaven met de landelijke uitgangspunten en beleidskaders. Ook een initiërende en leidende rol in samenwerkingsverbanden om te zorgen voor meer integraliteit past bij de provincie.
- e** Er ligt een rol bij gebiedsontwikkeling door het simuleren van voldoende bouw van woningen rondom knooppunten. Als concessieverlener is de provincie ook verantwoordelijk voor een deel van het openbaar vervoer in de regio en de bereikbaarheid in de provincie in brede zin. Vanuit deze wettelijke taken kan het ook keuzes maken die knooppuntontwikkeling raken.
- f** De Provincie kan een regierol pakken bij ambities die het niveau van knooppunten overstijgen. Denk bijvoorbeeld aan deelmobiliteit. Nu stoppen ontwikkelingen vaak bij de gemeentegrens of gaan initiatieven niet door vanwege het niet deelnemen van enkele gemeenten.

6.3 Aanbevelingen voor een vervolg op het huidige uitvoeringsprogramma

Knooppunten spelen een essentiële rol in de ruimtelijk-economische ontwikkelingen van de provincie Utrecht. In de in hoofdstuk 2 al beschreven Omgevingsvisie wordt expliciet vermeld dat de woningbouwopgave zoveel mogelijk op en rondom knooppunten moet worden gerealiseerd. De ontwikkeling van nieuwe bedrijfsactiviteiten ook, zodat ook functiemenging wordt gestimuleerd. Ook kunnen andere belangrijke thema's (energie, klimaat etc.) worden meegenomen bij de ontwikkeling van knopen, zowel in de onderzoeks- als in de planfase.

6.3.1 Rollen Provincie Utrecht

De sturingsfilosofie van de Provincie (omgevingsvisie) gaat uit van Lokaal wat kan, provinciaal wat moet. Daarbinnen zijn enkele rollen denkbaar: stimuleren, participeren, realiseren, reguleren. In onderstaande afbeelding worden deze rollen samengebracht.



Op de horizontale as wordt het onderscheid gemaakt tussen harde en zachte sturing, op de verticale as het onderscheid tussen sturen op afstand en sturen in overleg.

- ✓ De provincie is kaderstellend en regulerend als het gaat om de ruimtelijk economische ontwikkeling in Utrecht. De provincie zal deze vorm van 'harde sturing' gebruiken om te voorkomen dat grote woningbouwopgaven ver van knooppunten worden ontwikkeld, door deze te toetsen vanuit haar eigen Omgevingsvisie. Deze mogelijkheid kan ook worden benut om op een goede manier met de partners in gesprek te zijn en te blijven.
- ✓ In de ondersteuning van gemeentes om verbeteringen op knooppunten te realiseren zal er voornamelijk sprake zijn van sturen in overleg. Dat hoeft niet alleen te gebeuren in de vorm van maatregelen, maar kan ook zitten in het helpen organiseren van vraagstukken rondom knooppunten (kwadrant linksonder). De provincie kan verschillende partijen bij elkaar brengen en bij kleinere gemeenten die de capaciteit niet hebben ook een coördinerende rol spelen, al dan niet tijdelijk. Gemeenten hebben daarbij vanzelfsprekend een rol in het concentreren van functies rond knooppunten, doorstroming van het openbaar vervoer en beperking van het autogebruik.

In de praktijk zal vaak sprake zijn van een combinatie van rollen. Het is van belang daarbij in te spelen op de behoeften van de partners, maar ook scherp te hebben welke rol de provincie zelf kan en wil vervullen.

6.3.2 Organisatie

De wensen en behoeften van stakeholders, de rollen die de provincie kan innemen en de brede knooppunten benadering geven enkele aanbevelingen over de organisatorische inbedding en de opzet van nieuwe programma's. Deze worden hieronder kort beschreven.

- 1 Een aanvliegroute vanuit de drie sleutelthema's benadrukt de noodzaak van een bredere analyse van de knooppunten. De systematiek van het Handelingsperspectief biedt hiervoor houvast. Juist door mobiliteits- en bereikbaarheidsindicatoren te matchen met indicatoren die ruimtelijk-economische ontwikkelingen laten zien, wordt meer grip gekregen op de robuustheid en ontwikkelpotentie van de knopen.

- 2 Het is interessant waar en door wie de analyse wordt gedaan. Blijft dat iets dat gekoppeld is aan de afdeling mobiliteit of wordt het binnen de organisatie op een andere manier belegd? Het voordeel van de inbedding in een mobiliteitsaanpak is de relatieve eenvoud. Het voordeel van een analyse met meerdere afdelingen (dus inclusief wonen en economie) is dat er -aan de voorkant- automatisch meer afstemming en integratie zal ontstaan.

- 3 Het huidige mobiliteitsprogramma kent zeven uitvoeringsprogramma's en is daarmee een van de -vele- radartjes in het geheel om van beleid naar uitvoering en realisatie te komen. Voor het nieuwe programma (2024-2027) is het relevant hoe om te gaan met de uitvoeringsprogramma's.

Daarbij zijn (op hoofdlijnen) twee richtingen denkbaar:

- a Een vergelijkbare opzet als in het huidige bereikbaarheidsprogramma (zeven afzonderlijke programma's). Dat werkt als een uitvoeringsprogramma zich sec op de knoop aspecten blijft richten, maar is beperkt als er vanuit breder perspectief naar de knooppuntontwikkeling wordt gekeken;
- b Een reductie van het aantal uitvoeringsprogramma's. Dat kan als het knooppunt de integrale mobiliteits- en bereikbaarheidsopgave centraal stelt, waarmee de knoop ook meer een onderdeel wordt van de gebiedsontwikkeling. In een geïntegreerde aanpak van knoop, fiets, lopen en OV wordt er dan gewerkt aan realisatie op en rondom het knooppunt. Dit vraagt meer afstemming (en mogelijk ook andere expertises) en regie dan bij een 'projectenaanpak' per uitvoeringsprogramma, maar bevordert de synergie.

Variant **b** is haalbaar en doet ook meer recht aan de ambitie van de Provincie om knooppunten centraal te stellen in de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Niet alleen beleidsmatig, maar juist ook in de uitvoering en realisatie. Aandachtspunt daarbij is dat niet op alle knooppunten sprake zal zijn van afstemming met wonen en werken. Op de kleinere knooppunten moet het mogelijk blijven om relatief kleine verbeteringen (watertappunten, overdekte wachtruimtes) te realiseren.

Tot slot, de conclusies en aanbevelingen in dit rapport vormen -samen met de geactualiseerde definitie en categorisering van knooppunten en het uitgewerkte analysekader- input voor het te ontwikkelen Bereikbaarheidsprogramma 2024-2027. In de vorming van dit nieuwe Bereikbaarheidsprogramma gaat dient naast de inhoudelijke keuzes ook de interne organisatie een plek te krijgen.

Ondrachtsgever



PROVINCIE  UTRECHT

Contactpersonen

Ikram Akkouh

ikram.akkouh@provincie-utrecht.nl

Anouk Braham

anouk.braham@provincie-utrecht.nl



+31 (0)30 215 50 80

info@enmorgen.nl

www.enmorgen.nl

Contactpersonen

Bastiaan Bretveld

bastiaan.bretveld@enmorgen.nl

Rob de Vree

rob.devree@enmorgen.nl