

# MULTIMODALE KNOOPPUNTEN 2019-2023





# INHOUDSOPGAVE

<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
Programma in het kort	4
Basis voor dit programma	4
Context	5
<b>1 WAAROM?</b>	<b>8</b>
Ambitie	8
Opgave	10
<b>2. WAT?</b>	<b>11</b>
Kwaliteitskader multimodale knooppunten als basis	11
Actielijnen	16
- Actielijn 1: partnerschap bij uitvoering van knooppuntontwikkeling	16
- Actielijn 2: stimuleringsregeling verbetermaatregelen knooppunten	17
- Actielijn 3: verbinden van ruimtelijke programmering aan modaliteiten	19
- Actielijn 4: kennis delen, onderzoek en monitoring	20
<b>3. HOE?</b>	<b>23</b>
Financiën	23
Programmateam	24
Monitoring en evaluatie	26
<b>BIJLAGEN</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 1.</b> Toelichting op de zeven kwaliteitscriteria	28
<b>Bijlage 2.</b> Kwaliteitskader: concrete uitwerking van de kwaliteitscriteria voor de knooppunten	30
<b>Bijlage 3.</b> Projecten uit het provinciale programma Binnenstedelijke Ontwikkeling (oktober 2019)	31



## INLEIDING

Knooppunten spelen een sleutelrol in het beleid voor de mobiliteit in de regio. Op (multimodale) knooppunten komen bus, tram, trein, fiets en auto samen en kunnen mensen van de ene naar de andere vorm van vervoer overstappen (transfer). Knooppunten zijn vaak ook dynamische punten, met veel bedrijvigheid. Daardoor zijn het plekken waar mensen elkaar ontmoeten voor uiteenlopende motieven, afhankelijk van de locatie met een meer zakelijk, sociaal-recreatief, cultureel, sportief, medisch of academisch karakter. Hoewel het overstappen de belangrijkste functie is van een knooppunt, wordt de verblijfsfunctie steeds belangrijker. De kwaliteit van het knooppunt verhoogt naarmate het makkelijker wordt om er te komen. De kwaliteit hangt dus af van het aanbod van OV, de kwaliteit van de aanvoerroutes voor langzaam verkeer (niet-gemotoriseerd verkeer, zoals fietsers en voetgangers) en de beschikbaarheid van parkeer- en stallingsvoorzieningen.

### PROGRAMMA IN HET KORT

De effectiviteit en het gebruiksgemak van multimodale knooppunten kunnen verbeteren als het ontwikkelen van het mobiliteitsnetwerk als geheel integraal gebeurt. Dat wil zeggen dat alle aspecten van het netwerk zijn meegenomen. De inrichting van de knooppunten is daar dan een onderdeel van. Meerdere partijen zijn betrokken bij het inrichten en beheren van knooppunten, vanuit hun eigen rol of eigen belang. Die partijen zien dat het belangrijk is om die knooppunten goed te ontwikkelen, maar vinden het soms lastig om het gemeenschappelijke belang voor het eigen belang te laten gaan. Daarom blijft het vaak bij deeloplossingen. Vooral bij stationsgebieden is het een uitdaging om een totaalontwerp van verbeteringen door te voeren. We zijn pas net begonnen met een actief beleid voor de knooppunten. In het verleden sloten we ad hoc aan bij initiatieven van de gemeente of stationbeheerder. De mate waarin wij deelnamen hing af van de wensen van de initiatiefnemer(s); er was in de meeste gevallen dus geen gestructureerde lijn. Met dit uitvoeringsprogramma willen wij onze rol duidelijker neerzetten. We nemen onze verantwoordelijkheid gezien het grote belang van de knooppunten voor de provinciale aanpak van de mobiliteit. Wij evalueren ons beleid voor de knooppunten over twee jaar en verwerken volgens mogelijke aanpassingen in ons beleid.

### BASIS VOOR DIT PROGRAMMA

Dit uitvoeringsprogramma multimodale knooppunten (hierna uitvoeringsprogramma knooppunten) bevat de uitwerking van het mobiliteitsprogramma 2019-2023. Het mobiliteitsprogramma is weer een uitwerking van de mobiliteitsvisie 2014-2028. Met het mobiliteitsprogramma beogen wij als provincie een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit willen we bereiken door samen met onze partners vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Ook moeten we de verschillende vervoersvormen (bijvoorbeeld auto, bus en trein) beter op elkaar laten aansluiten. De belangrijkste aandachtspunten in de periode 2019-2023 zijn de afronding van de integratie van het voormalig Bestuur Regio Utrecht (BRU), de grote groei van de mobiliteit in de regio, duurzaamheid en smart mobility.

Een programma omvat meestal een verzameling projecten, maar het mobiliteitsprogramma omvat een verzameling programma's. Het vertaalt de opgaven uit de mobiliteitsvisie naar doelen, indicatoren en een meerjarige financiële verdeling. Het beschrijft in het algemeen waar we als bestuur heen willen met de mobiliteit in onze provincie. Het mobiliteitsprogramma geeft geen concrete uitwerking in plannen, prioriteiten en eisen; daar zijn de uitvoeringsprogramma's voor bedoeld. Zo geeft dit uitvoeringsprogramma knooppunten aan wat we de komende jaren willen bereiken, hoe we dat gaan aanpakken en wat dat gaat kosten.

### CONTEXT

De uitwerking van het knooppuntenbeleid voor de komende jaren hangt samen met:

- ontwikkeling van andere programmaonderdelen uit het mobiliteitsprogramma 2019-2023;
- beleid voor de mobiliteit op de middellange en lange termijn;
- beleid voor de ruimtelijke ordening;
- samenwerking met meerdere partijen.

We lichten deze aspecten hieronder kort toe.

### ONTWIKKELING VAN ANDERE PROGRAMMAONDERDELEN MOBILITEITSPROGRAMMA 2019-2023

Keuzes en ontwikkelingen op andere onderdelen van het mobiliteitsprogramma kunnen leiden tot aanpassingen van of op de knooppunten. Zo vormen knooppunten essentiële schakels in het OV- en fietsnetwerk in de provincie. Dit uitvoeringsprogramma heeft dus een sterke relatie met de uitvoeringsprogramma's voor het OV en voor de fiets. Ook onderdelen van de uitvoeringsprogramma's wegen en vaarwegen en smart mobility kunnen van belang zijn. We bereiken de grootste mobiliteitseffecten door goede, op elkaar afgestemde keuzes te maken voor de netwerken van OV, fiets en auto. Op de knooppunten waar deze netwerken samenkomen, zijn een goede inrichting en een goede organisatie van het overstappen belangrijk. Deze punten vormen daarmee een voorwaarde bij de keuzes die beleidsmakers voor de netwerken maken.

In 2023 verlenen wij de nieuwe concessie voor het regionale bus- en tramvervoer (een concessie is de vergunning die wij geven aan een vervoersbedrijf om het bus- en tramvervoer te verzorgen in de regio). De nieuwe samenwerking met de nieuwe vervoerder kan veranderingen met zich meebrengen in de uitvoering van het bus- en tramvervoer. Dat kan bijvoorbeeld aanleiding geven om de functie van knooppunten aan te passen. Zoals wijzigingen doorvoeren in de lijnvoering (dat zijn trajecten die de bus en tram rijden) en daarmee ook in de locaties van de knooppunten. De betreffende knooppunten moeten geschikt gemaakt zijn bij aanvang van de nieuwe concessie.

### MOBILITEITSBELEID VOOR DE MIDDELLANGE EN LANGE TERMIJN

Het knooppuntenbeleid is beleid voor de middellange en lange termijn: voor de komende vier tot vijf jaar. Dit beleid is nauw verweven met de ontwikkelingen in de mobiliteit en de verstedelijkingsopgave (wat wordt waar gebouwd?) op de lange termijn. Dat is gebaseerd op de programma's U Ned en OV Toekomstbeeld en het MIRT-onderzoek. De uitkomsten van deze trajecten kunnen gevolgen hebben voor de inrichting van de vervoersnetwerken. En dus ook voor de rol van de knooppunten daarbinnen. Maar deze trajecten lopen nog. Er zijn dus nog geen resultaten die we kunnen meenemen in dit uitvoeringsprogramma knooppunten. We willen daar ook niet op wachten, omdat we op sommige knooppunten al met verbeteringen willen beginnen. We verwachten trouwens dat er door U Ned, OV Toekomstbeeld OV Midden-Nederland of MIRT-onderzoek voor de meeste knooppunten in onze provincie niet veel zal veranderen. Enkele knooppunten veranderen misschien van functie omdat daar meer lijnen gaan samenkomen en er dus meer reizigers van de knooppunten gebruikmaken. Hierop willen wij in dit uitvoeringsprogramma niet vooruitlopen.





# 1. WAAROM?

## AMBITIE

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. Zo staat in ons coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht (2019-2023)' dat we nieuwe woningen zo veel mogelijk willen bouwen in de buurt van treinstations en belangrijke bus- en tramhaltes.

De provincie Utrecht groeit in aantal inwoners en aantal werknemers. Dat betekent dat de vraag naar woningen en kantoren ook groeit en er meer verkeer is. Een grotere druk dus op het OV. We moeten daarom het vraagstuk van de nieuwe woningen (welke en waar?) combineren met andere vraagstukken, zoals mobiliteit. Goede bereikbaarheid met de auto, fiets en OV versterkt de steden en dorpen in de provincie. Dit vergroot ook de betekenis van de knooppunten. In de steden gaan fiets en OV een grotere rol spelen en de auto een kleinere rol. Automobilisten kunnen op de knooppunten rond de steden overstappen op een snelle OV-verbinding. Ook is sprake van een trend van het meer strekken van OV-lijnen (via een zo kort mogelijke route te laten rijden). Die lijnen hebben punten om over te stappen op andere lijnen en op andere vormen van vervoer, zowel binnen als buiten de stad.

Knooppunten leggen de verbinding binnen en tussen de netwerken van OV, fiets en auto. De ontwikkeling van knooppunten is dan ook geen doel op zich, maar komt voort uit de mogelijkheden van deze netwerken. Zonder de netwerken van OV, fiets en auto bestaan er immers ook geen knooppunten. Daarmee ondersteunt dit programma het uitvoeringsprogramma openbaar vervoer, fiets en wegen en vaarwegen.

Met het ontwikkelen van knooppunten hebben wij drie ambities:

1. Ontlasten van overbelaste wegverbindingen. Goede knooppunten maken van het OV en de fiets ruimte- efficiënte alternatieven voor de auto. Dat ontlast de wegen waardoor daar minder opstoppingen ontstaan.
2. Ontlasten van overbelaste OV-verbindingen en knooppunten. Net als bij de autowegen zijn er verbindingen en knooppunten in het OV overbelast. Vooral op station Utrecht Centraal loopt het voor- en natransport (bus en tram maar ook fiets) tegen de capaciteitsgrenzen aan. Nieuwe knooppunten die dienen als alternatieve op- en overstapplaats, ontlasten (in combinatie met wijzigingen in de lijnen) Utrecht Centraal en omgeving.
3. Realiseren van aantrekkelijke woon- en werklocaties die voor iedereen bereikbaar zijn. Knooppunten vormen aantrekkelijke locaties voor een concentratie van activiteiten in de buurt (wonen, werken, recreëren), doordat ze goed bereikbaar zijn. Het ontwikkelen van knooppunten zorgt er dus mede voor dat we kwetsbare en waardevolle landschappen in de omgeving kunnen ontzien.

## DOELEN EN INDICATOREN

In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 staat voor de multimodale knooppunten het volgende doel:

*Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden, is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen.*

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van:

- het aantal reismogelijkheden van en naar knooppunten; we inventariseren welk aanbod aan OV aanwezig is;
- het gebruik van knooppunten; hierbij gaat het om het aantal reizigers per vorm van vervoer (modaliteit) en de beschikbaarheid en bezettingsgraad van stallings- en parkeervoorzieningen.

De provincie en de gemeenten spannen zich samen met andere partijen in om de kwaliteit van de knooppunten te verbeteren en daarmee de netwerken (auto, trein, tram, bus, fiets) onderling en met elkaar te verbinden. Om op die manier ook de ruimtelijke en economische mogelijkheden van die locaties optimaal te benutten.

Het mobiliteitsprogramma 2019-2023 noemt de volgende zeven aspecten van kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen (zie voor een toelichting bijlage 1):

1. bereikbaarheid met de diverse vervoermiddelen: verbindingen/routes, vervoermiddelen, frequenties, parkeer- en stallingsmogelijkheden;
2. ruimtelijke en economische potentie: concentratie van activiteiten en functies, ontplooiingsmogelijkheden;
3. voorzieningen: wachtruimten, sanitair, horeca, detailhandel, toegang tot internet, werk- en vergaderfaciliteiten;
4. kaart- en tariefintegratie: eenheid in- en uitcheckhandelingen, betaalmiddelen (chipcard, bankpas, smartphone);
5. looproutes en bewegwijzering: toegankelijkheid, begrijpelijkheid, directheid;
6. beschikbaarheid van actuele reisinformatie: statisch/dynamisch, begrijpelijkheid, volledigheid;
7. omgevingskwaliteit: veiligheid, aantrekkelijkheid, levendigheid, allure.

De concretisering van deze kwaliteitskenmerken heeft geleid tot een kwaliteitskader voor knooppunten (zie ook bijlage 2). We kunnen de huidige vormgeving van de knooppunten beoordelen aan de hand van dit kwaliteitskader. Die beoordeling geeft inzicht in waar de verbeterkansen liggen.

Van de zeven kwaliteitskenmerken gaan er vijf over de fysieke inrichting vanuit het oogpunt van reizen en verblijven. Kaart- en tariefintegratie zijn eigenlijk een onderdeel van de organisatie van het OV-systeem. Dit aspect is dus niet alleen relevant voor het gebruik van knooppunten, maar voor het OV als geheel. Het benutten van de ruimtelijke en economische mogelijkheden gaat vooral over een aantrekkelijke invulling van het gebied rond het station. Dit draagt bij aan een groter draagvlak voor OV-voorzieningen, waardoor het de kansen voor een meer aantrekkelijk OV-product vergroot. Bijvoorbeeld door een hogere frequentie of meer reismogelijkheden.

## OPGAVE

Een belangrijke opgave voor ons is om de verschillende vervoersnetwerken beter met elkaar te verbinden. Dat willen wij vooral bereiken door het verbeteren van de kwaliteit van de knooppunten.

Wij zijn ervan overtuigd dat een betere kwaliteit van de knooppunten bijdraagt aan meer gebruik van het OV en de fiets. Overstappen en vooral het wachten op het aansluitende vervoermiddel ervaren reizigers als een negatief gegeven van het OV. Nieuwe mogelijkheden op de knooppunten kunnen hier verandering in aanbrengen. Meer gebruiksgemak en het veraangenamen van eventuele wachttijd maken de reisbeleving gunstiger. Een goede bereikbaarheid van en doorstroming binnen het knooppunt leiden tot meer reizigers. Dus tot mogelijkheden voor meer en beter vervoersaanbod, reistijdverkorting en een positievere exploitatie.

We verbeteren de knooppunten vanuit een integrale visie, we nemen dus alle aspecten vanuit alle terreinen mee. De deelsystemen (trein, bus, fiets en auto) sluiten we daardoor beter op elkaar aan.

De kwaliteit en ontwikkeling van de ruimte rondom het knooppunt krijgt ook aandacht. Een knooppunt en de omgeving mogen van ons meer in elkaar overlopen en reizigers mogen vanuit het knooppunt gericht naar de omgeving geleid worden (bewegwijzering).

De tendens in het OV is om lijnen te strekken en te bundelen op een beperkt aantal drukkere routes. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van knooppunten. Vaak neemt door bundeling de drukte op de betreffende knooppunten toe. Deze knooppunten moeten voldoende robuust zijn om de groei op te vangen. Met ruimte en adequaat beheer kunnen we dan tijdig op de veranderingen inspelen. Onze ambitie is dat mensen de fiets en het OV meer gaan gebruiken. Dit vraagt om aandacht voor fietsenstallingen. In de landelijke gebieden moeten meer parkeervoorzieningen komen bij de OV-knooppunten.

De regio Midden-Nederland staat voor de grote opgave om in de toekomst blijvend te kunnen voldoen aan de behoefte om woningen te bouwen met behoud van de landschappelijke diversiteit. Knooppunten bieden daarvoor goede kansen. Als we het ruimtegebruik bij OV-knooppunten intensiever maken, dan versterkt de kwaliteit van het OV-netwerk. En dat kan er weer toe leiden dat mensen kiezen voor het OV, de meer milieubewuste en gezonde vorm van vervoer. Wij willen daarom de kansen die zich in de buurt van OV-knooppunten voordoen zoveel mogelijk benutten. We moeten daarin goede keuzes maken, in overleg met andere belanghebbende en met andere beleidsterreinen (zoals ruimtelijke ordening en binnenstedelijke ontwikkeling). Kwaliteitsverbeteringen moeten ook altijd gepaard gaan met een duurzame en klimaatbestendige inrichting van de knooppunten.

Ten slotte blijft elk knooppunt uniek in zijn ligging, vormgeving en ontwikkelingsgeschiedenis. Bij aanpassingen van knooppunt en omgeving moeten we rekening houden met de authenticiteit van de specifieke situatie.



## 2. WAT?

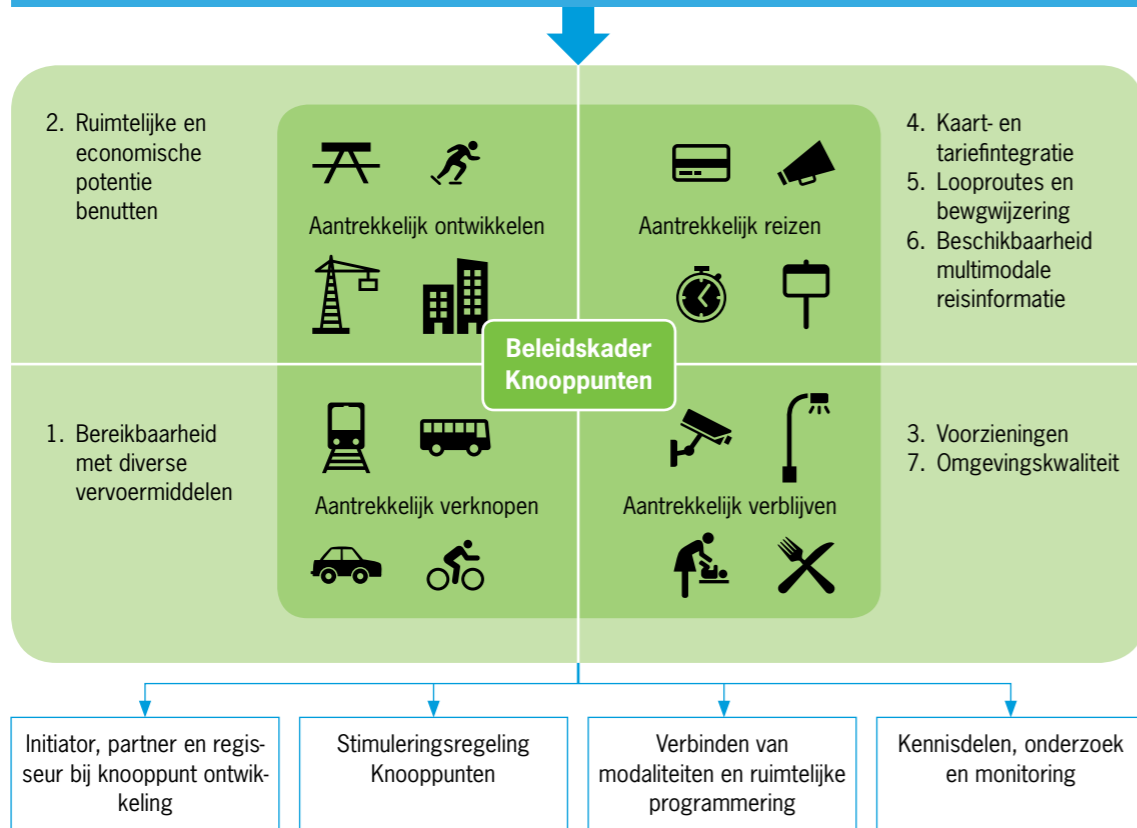
### KWALITEITSKADER MULTIMODALE KNOOPPUNTEN ALS BASIS

We hebben de zeven kwaliteitscriteria uit het mobiliteitsprogramma 2019-2023 (zie ook figuur 3) geconcretiseerd in een beleidskader. Daarmee kunnen we de huidige inrichting van de knooppunten beoordelen. Dat leidt tot suggesties voor verbetering. We willen de kwaliteit van knooppunten verbeteren door alle functies die ze vervullen, aantrekkelijker te maken: verknopen, reizen, verblijven en ontwikkelen.

1. **Aantrekkelijk verknopen.** Dit is gericht op betere bereikbaarheid van het knooppunt voor OV, fietser, voetganger en automobilist. Het gaat om de samenhang tussen de bereikbaarheid en de voorzieningen voor de reizigers op de knooppunten. Met andere woorden: het OV optimaal verknopen (verbinden) met de fiets (fietspaden, stalling), met de auto (P+R, kiss-and-ride en deelauto's) en met de voetganger (looproutes), maakt het OV-systeem aantrekkelijker voor de reiziger. De aantrekkelijkheid geldt voor zowel voor de overstap als de reistijd van deur tot deur. De voetganger blijft vaak onderbelicht, terwijl dit een grote doelgroep is. De aandacht voor de voetganger in de stationsomgeving mag beter;
2. **Aantrekkelijk reizen.** Dit is gericht op het reizigersgemak bij de transfer (overstap). Het gaat enerzijds om het comfort bij het overstappen van de ene op de andere vorm van vervoer; anderzijds om de voorzieningen die voor de reis noodzakelijk zijn, zoals kaartverkoop en reisinformatie. Die reisinformatie moet via digitale borden beschikbaar moet zijn, maar ook op vertrekstaten (overzicht van vertrektijden en bijbehorende perron of halte) op de perrons/haltes en op een kaart met een overzicht van de lijnen in het netwerk. Verder moet de reisinformatie ook in gesproken vorm en in braille aanwezig zijn. Voor aantrekkelijk reizen zijn ook overzichtelijkheid en een goede inrichting van het knooppunt belangrijk;
3. **Aantrekkelijk verblijven.** Dit is gericht op het aangenaam maken van de wachttijd bij de overstap. Denk aan aanvullende voorzieningen (horeca en winkels) en ruimtelijke aantrekkelijkheid (de architectuur) van het knooppunt. De reiziger ervaart overstappen en wachten als iets negatiefs. Een aantrekkelijke inrichting van het knooppunt en de omgeving, met interessante voorzieningen, kan de wachttijd veraangenamen. Uiteraard moeten knooppunten in elk geval schoon, heel en veilig zijn;
4. **Aantrekkelijk ontwikkelen.** Dit is gericht op het benutten van de ruimtelijke en economische mogelijkheden van het knooppunt en de directe omgeving. Naast het toevoegen van woningen, bedrijven, horeca en scholen is ook een goede aansluiting op de bebouwde omgeving van belang. Dit betekent dat wij de voorkeur hebben voor vloeiende overgangen van het knooppunt op de openbare ruimte in het omliggende gebied boven harde, zichtbare grenzen tussen de verschillende beheerders.

In figuur 3 staat het beleidskader. De zeven kwaliteitsaspecten zijn gekoppeld aan de vier bovengenoemde functies van een knooppunt.

Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden, is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen.



Figuur 3: beleidskader knooppunten, met de zeven kwaliteitsaspecten en functies van knooppunten.

De zeven kwaliteitsaspecten zijn uitgewerkt naar concrete aandachtspunten in drie categorieën kenmerken:

1. generieke (algemene) kwaliteitskenmerken: van toepassing op alle knooppunten, zoals 'schoon, heel, veilig' en een basisvorm van informatievoorziening;
2. locatie-specifieke kwaliteitskenmerken: van toepassing op bepaalde locaties in een bepaalde situatie; bijvoorbeeld alleen een P+R als er een goede aansluiting is op een hoofd- of provinciale weg of alleen cameratoezicht als de omgeving daartoe aanleiding geeft;
3. categorie-specifieke kwaliteitskenmerken (de categorieën staan hieronder toegelicht): afhankelijk van de knooppuntcategorie (A tot en met D); bijvoorbeeld een eenvoudige open wachruimte in categorie C en D, een gesloten wachruimte in categorie B en een verwarmde wachruimte in categorie A; of alleen in categorie A een informatiedesk OV.

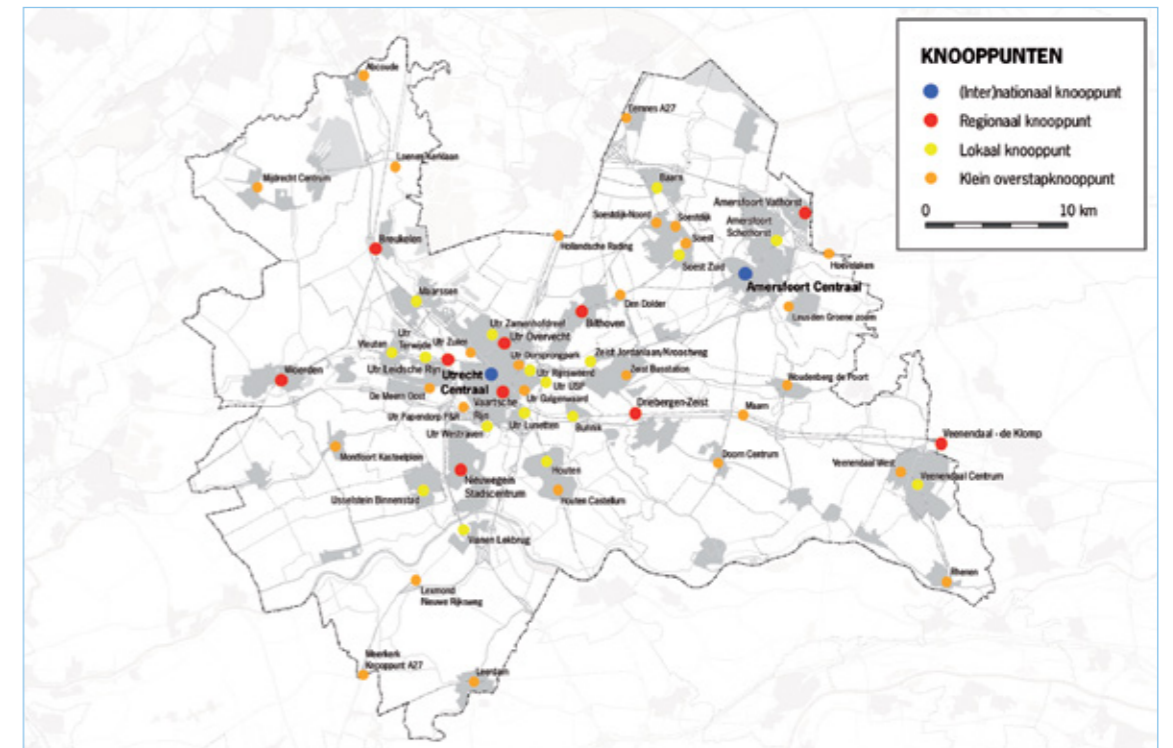
Zie bijlage 1 voor een uitwerking van de zeven kwaliteitscriteria. We onderzoeken de knooppunten en bronnen over de knooppunten, om mogelijkheden tot verbetering te inventariseren.

## CATEGORISERING VAN KNOOPPUNTEN

Knooppunten zijn onderverdeeld in vier categorieën: A, B, C en D (zie tabel 1 en figuur 4). Deze categorieën hangen samen met de betekenis die het knooppunt binnen de omgeving heeft en binnen het OV-netwerk, variërend van (inter)nationaal knooppunt tot klein overstapknoppunt. De categorie bepaalt mede de voorzieningen die op het knooppunt aanwezig zijn. We stellen aan de belangrijkste knooppunten in het algemeen de hoogste eisen wat betreft de inrichting, de diversiteit van het vervoersaanbod, de informatievoorzieningen, de verblijfskwaliteit en de aanvullende voorzieningen die het comfort verhogen.

CATEGORIE	OMSCHRIJVING	CONCRETISERING
A. (inter)nationaal knooppunt	knooppunt van nationaal niveau	hoofdstations in de stedelijke centra met (intercity) treinverbindingen naar de diverse landsdelen en het buitenland
B. regionaal knooppunt	centrumknooppunt in de regio en/of knooppunt ter ondersteuning van nationale knooppunten	stations en haltes met snelle verbindingen richting de economische kerngebieden en stadsgewestelijke stations die een rol kunnen spelen in het afvangen van de reizigersstromen van de zwaarbelaste nationale knooppunten (vooral Utrecht Centraal)
C. lokaal knooppunt	lokaal knooppunt met breed vervoersaanbod	Knopen waar meerdere OV-modaliteiten samenkomen met een lokaal en regionaal karakter
D. klein overstapknoppunt	knooppunt met overstapfunctie tussen een beperkt aantal OV-verbindingen	stations en haltes met voornamelijk in- en uitstappers en maar beperkte uitwisseling tussen openbaar vervoertypen of openbaarvervoerlijnen, met een overwegend lokaal karakter

Tabel 1: categorieën van knooppunten.



Figuur 4: overzicht van knooppunten naar categorie

Het overzicht in figuur 4 is niet statisch, het geeft de huidige situatie aan. Die kan veranderen als gevolg van bijvoorbeeld de bouw van een nieuwe wijk in de buurt of een aanpassing van het OV-net bij de concessieverlening. Zo zouden in de toekomst nieuwe knooppunten kunnen worden gerealiseerd bij Utrecht Kanaleneiland-Zuid, Tunneltje de Bilt en Soesterberg P+R A28. Daarom willen we in 2021 het knooppuntenbeleid evalueren en een update maken van de knooppunten die we wel of niet in het knooppuntenbeleid willen behouden.

### ONTWIKKELEN VAN NIEUWE KNOOPPUNTEN

We kunnen naast het versterken van bestaande knooppunten ook nieuwe knooppunten ontwikkelen. Dat kan wenselijk zijn voor een evenwichtige ontwikkeling van de bebouwing in samenhang met het OV- en wegennet. Onderzoek heeft aangetoond dat nieuwe stations op dit moment niet tot de mogelijkheden behoren. Daarvoor is het spoor te veel belast en is er geen ruimte voor in de exploitatie van de spoorvervoerder. Nieuwe knooppunten zijn alleen mogelijk in combinatie met de ontwikkeling van het regionale tramnet of nieuwe HOV-busverbindingen (dat zijn bussen met hoge frequentie, hoge snelheid, goede toegankelijkheid, betrouwbaarheid en comfort).

### ONTWIKKELEN VAN SUBKNOOPPUNTEN

Voor het ontlasten van de drukke fiets- en OV-routes in de binnenstad van Utrecht en met name Utrecht Centraal, kan het inrichten van subknooppunten in een ring rond de stad een oplossing zijn. De knooppunten op deze ring moeten onderling goed verbonden zijn en met het centrale knooppunten in de stad. Op die knooppunten kunnen de OV-reizigers en automobilisten uit de regio makkelijk overstappen op het OV richting de binnenstad. Vooral bij een hogere frequentie van de sprinter (naar zes tot acht keer per uur) zijn met name stations in de voorsteden door de goede autobereikbaarheid en een breed aanvullend OV-aanbod interessant. Deze locaties zijn aantrekkelijk als vestigingsplaats en ontmoetingsplaats. Ze kunnen daardoor een rol spelen in het opvangen van de druk op Utrecht Centraal.

### VAN KWALITEITSKADER NAAR ACTIELIJNEN

Elk knooppunt kent zijn eigen dynamiek, ontwikkeling en belanghebbenden. Het is maatwerk om te bepalen wat er op een bepaald knooppunt moet gebeuren en wie de meest aangewezen partij is om als regisseur op te treden. In die gevallen waar over deze punten geen helderheid is en de ontwikkeling van het knooppunt een provinciaal belang heeft, pakken wij graag de regierol op. Ook de gemeenten, U10 (dit is een samenwerking tussen tien gemeenten) en spoorpartijen NS en ProRail verwachten een meer actieve rol van ons. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor de mobiliteit in de regio en het ruimtelijke beleid kunnen wij een verbindende rol spelen tussen de gemeenten en de spoorpartijen NS en ProRail.

### Wat vinden anderen van de provinciale rol?

In de voorbereiding van dit uitvoeringsprogramma zijn vraaggesprekken gehouden met tien belanghebbenden (NS, ProRail, U10 en zes gemeenten). Hieruit komt deze conclusie naar voren:

*Er is behoefte aan een persoon of partij die alle betrokken partijen bij elkaar kan brengen. De verschillende betrokkenen veronderstellen dat de provincie Utrecht overziet wat er speelt rondom knooppunten. Het organiseren van bijeenkomsten om verschillende stakeholders en netwerken bij elkaar bij te brengen en zich meer te richten op deze procesmatige rol, is bij knooppuntontwikkeling van strategisch belang. Op deze manier kan de provincie de regie pakken en bijdragen aan gelijkwaardigheid van de partners door kennis en informatie te delen en best practices te delen en innovatie te stimuleren. Daarbij speelt de behoefte aan kennisdeling en uitwisseling een belangrijk onderdeel van de gewenste rol. De provincie Utrecht moet daar een belangrijke rol in gaan spelen. Er moet een partij zijn die de partijen bij elkaar brengt en de ontwikkelingen in de regio kan overzien. De provincie kan het proces organiseren en daarbij ook de moeilijke gesprekken begeleiden en dan gezamenlijk komen tot een oplossing. De provincie kan zorgen voor een evenwichtige betrokkenheid tussen alle partijen, kijkt over gemeentegrenzen heen, verbindt partijen op een gezamenlijk regionaal belang en biedt maatwerkoplossingen daar waar partijen er zelf niet uitkomen. De samenwerkende, faciliterende, bemiddelende en inspirerende en rol is dan gewenst.*

NS werkt samen met ProRail ook aan kwaliteitsverbetering van de stations, om die meer te laten aansluiten bij de behoeften van de reizigers en hun beleving van het station. Wij zien meerwaarde in het integraal doorvoeren van verbeteringen aan zowel het station als de stationsomgeving. Zeker als dit gebeurt in combinatie met extra bebouwing in de omgeving. Wij kunnen een rol hebben in het samenbrengen van partijen en het samenbrengen van hun belangen. We kunnen dit doen, ook al bezitten we zelf geen grond in het stationsgebied. Dat is slechts op een enkel knooppunt wel het geval. Overigens zullen wij (als concessieverlener) altijd aandacht vragen voor de belangen van het bus- en tramvervoer als die op een bepaald knooppunt in het geding zijn.

We ondersteunen de gemeenten met de inventarisatie van de verbeterkansen voor de knooppunten. We hanteren niet een meetlat, maar geven een overzicht van mogelijke verbeteringen op de knooppunten om die aantrekkelijker of gebruikersvriendelijker te maken. Het initiatief voor de verbetering van een knooppunt hoeft niet altijd bij ons of bij een gemeente te liggen. Ook verbeterprogramma's voor het spoor of bouwprojecten in de buurt van een knooppunt kunnen aanleiding zijn om een integraal project te starten om het gebied te ontwikkelen. Daarin kunnen ze verbetermaatregelen voor het knooppunt meennemen.



## ACTIELIJNEN

We werken aan onze opgave in vier actielijnen:

- actielijn 1: partnerschap bij uitvoering van knooppuntontwikkeling;
- actielijn 2: stimuleringsregeling verbetermaatregelen knooppunten;
- actielijn 3: verbinden van ruimtelijke programmering aan modaliteiten;
- actielijn 4: kennis delen, onderzoek en monitoring.

### ACTIELIJN 1: PARTNERSCHAP BIJ UITVOERING VAN KNOOPPUNTONTWIKKELING

Het verbeteren van bestaande of ontwikkelen van nieuwe knooppunten is maatwerk. Per knooppunt zijn de context en de opgave anders. Dit betekent ook dat wij per knooppunt een of meerdere rollen hebben of op ons kunnen nemen. Actief beleid voor de knooppunten staat in de provincie Utrecht in de kinderschoenen. In het verleden sloten we ad hoc aan bij de ontwikkeling van knooppunten op initiatief van een gemeente of stationbeheerder. De ene keer als trekkende partijen van een groot project (station Driebergen-Zeist); de andere keer als uitvoerder van ketenvoorzieningen (station Breukelen); en dan weer uitgenodigd voor een lokaal verkennend proces (station Bilthoven). Met dit uitwerkingsprogramma knooppunten willen onze rol meer neerzetten en onze verantwoordelijkheid nemen, vanwege het grote belang van de knooppunten voor de regionale mobiliteit.

Wij gaan meer energie steken in de relatie met gemeenten. We gaan ze desgevraagd helpen bij de voorbereiding en uitvoering van knooppuntprojecten. In de relatie met andere partners, zoals NS en ProRail, hebben gemeenten aangegeven meerwaarde te zien in een verbindende rol voor ons. Deze rol kunnen wij in overleg met betrokken partners in principe bij elke knooppunt spelen. Een meer actieve regisseursrol, waarbij wij in het project een trekkende rol spelen, kunnen wij echter niet bij alle knooppunten in de provincie oppakken. In eerste instantie komen daarvoor alleen de regionale knooppunten en de lokale knooppunten met ontwikkelmogelijkheden in aanmerking. En dan alleen de knooppunten waarvoor al initiatieven tot verbetering in gang zijn gezet of waarvan wij (vanuit ons beleid) zelf vinden dat verbeteringen aan het knooppunt nodig zijn. De regionale knooppunten spelen een sleutelrol in het regionale OV-netwerk. Deze knooppunten moeten een deel van de reizigersstroom op de overbelaste nationale knooppunten overnemen. Daar komt onze rol als regionale OV-regisseur het meest tot zijn recht. Enkele kleinere knooppunten spelen waarschijnlijk een rol in de verstedelijkingsopgave van de regio en komen daarmee ook onder onze verantwoordelijkheid te vallen.

Bij de ontwikkeling van de andere knooppunten heeft de beheerder de voortrekkersrol. Meestal is dat de gemeente en soms NS of ProRail. In die situaties kunnen wij wel een adviserende rol spelen, participeren in het project of de rol van kennismakelaar vervullen en financieel ondersteunen via een stimuleringsregeling (actielijn 2).

Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheid om ook centrale haltevoorzieningen in kernen, buiten de invloedssfeer van knooppunten, te verbeteren vanuit dit uitvoeringsprogramma. Het gaat bijvoorbeeld om het aanpassen van een traject dat voor grotere reizigersgroepen interessanter is, maar voor een bepaalde wijk of kern ongunstig uitpakt (bijvoorbeeld omdat de halte dan op grotere loop- en fietsafstand ligt). Dit is het geval als de bus alleen nog op de rondwegen gaat rijden of bij het strekken (verkorten) van de routes en het vergroten van de halte-afstand in het concept van U-Link.

## RESULTAAT ACTIELIJN 1

NAAM ONDERDEEL	PARTNERSCHAP BIJ UITVOERING VAN KNOOPPUNTONTWIKKELING
opdracht	In concrete projecten participeren wij of treden wij op als trekker in de voorbereiding van onderdelen.
omschrijving aanpak	Het verbeteren van bestaande of ontwikkelen van nieuwe knooppunten is maatwerk. Per knooppunt zijn de context en de opgave anders. Dit betekent ook dat wij per knooppunt een of meerdere rollen hebben of op ons kunnen nemen. Welke rol we pakken wordt bepaald in overleg met de beheerder van het knooppunt.
uitgaven	Alleen ureninzet.
resultaat	We benoemen hier een aantal projecten die in de periode 2019-2023 worden vormgegeven en waar wij vanuit dit programma een bijdrage aan gaan leveren: <ul style="list-style-type: none"><li>• OV-knooppunt Nieuwegein City: een reconstructie van het OV-knooppunt vanwege het verleggen van de tramsporen;</li><li>• uitbreiding P+R Breukelen: het uitbreiden van de bestaande P+R-voorziening met 200 parkeerplaatsen in een te bouwen parkeervoorziening;</li><li>• stationsgebied Woerden (Poort van Woerden): het verbeteren van de inrichting van de openbare ruimte bij het station, bijvoorbeeld door het aanleggen van aantrekkelijker looproutes naar het station;</li><li>• voorplein station Bilthoven: de eventuele verhuizing van de bushaltevoorziening naar de zuidzijde als onderdeel van een integraal ontwikkelingsplan voor het stationsgebied;</li><li>• station Veenendaal-de Klomp: de integrale ontwikkeling van het hele stationsgebied, dat door de jaren heen 'hapsnap' is uitgebreid;</li><li>• knooppunten Vijfheerenlanden die door de fusie van gemeenten en daarmee de gebiedsuitbreiding van onze provincie nu tot onze opgave behoren, het gaat dan met name om het verbeteren van de kwaliteit van de busknooppunten Lexmond, Meerkerk A27 en Vianen Lekbrug.</li></ul>

### ACTIELIJN 2: STIMULERINGSREGELING VERBETERMAATREGELEN KNOOPPUNTEN

Voor de uitvoering van kwaliteitsverbeteringen aan een knooppunt stellen wij vanuit een stimuleringsregeling een financiële bijdrage beschikbaar. Daarmee beogen we de aanpak van een knooppunt te versnellen. Daarom stellen wij aan de betrokken gemeente ondersteunende financiële middelen beschikbaar (stimuleringsregeling). Wij zijn bereid om op basis van cofinanciering mee te betalen aan verbetermaatregelen rond knooppunten. Voorwaarde daarbij is dat de maatregelen:

- de bereikbaarheid van het knooppunt verbeteren voor meerdere vormen van vervoer;
- de (reis)informatievoorzieningen op orde brengen;
- het verblijven op het knooppunt aangenamer maken.

De verbeteringsuggesties uit de inventarisatie van de kwaliteit van het betreffende knooppunt helpen daarbij. Het gaat in het algemeen om kwaliteitsverbeteringen in de fysieke omgeving. Overigens zullen de echt grote investeringen vanuit andere uitvoeringsprogramma's komen. In dit uitvoeringsprogramma gaat het vooral om de kwaliteitsverbetering die erbovenop komt.

In beginsel is de financiële ondersteuning niet afhankelijk van het type verbetering. De invulling van de nieuwe stimuleringsregeling sluit aan bij andere bijdrageregelingen in het mobiliteitsprogramma. In de stimuleringsregeling denken we aan de volgende verdeling van het budget:

- Maximaal 50% van het budget gaat naar verbetering van de regionale knooppunten. Dit zijn de knooppunten die belangrijk zijn in de ondersteuning van de mobiliteit in de regio en waar we als provincie eventueel een trekkende rol nemen.
- Maximaal 25% gaat naar verbetering van knooppunten die ondersteunend zijn aan nieuw bouwprojecten in de buurt van het knooppunt. In die gevallen is het nuttig het knooppunt integraal aan te pakken: vanuit de behoefte aan woon- en werkvoorzieningen en vanuit de behoefte aan vervoersvoorzieningen.
- Het restant is beschikbaar voor kwaliteitsverbetering van alle andere knooppunten. De bijdrage voor deze overige knooppunten is hoger als voor de andere knooppunten een lagere bijdrage nodig is en er dus budget over is.

Ons streven is om de stimuleringsregeling in het eerste kwartaal van 2020 vastgesteld te hebben.

## RESULTAAT ACTIELIJN 2

NAAM ONDERDEEL	STIMULERINGSREGELING VERBETERMAATREGELEN KNOOPPUNTEN
opdracht	Opstellen van een stimuleringsregeling knooppunten.
omschrijving aanpak	Het ontwikkelen van een afsprakenkader om financiële bijdragen aan projecten te kunnen afwegen. Voorkeur heeft een regeling die in opzet en uitvoering vergelijkbaar is met andere bijdragenregelingen uit het mobiliteitsprogramma. Het ideaal is om alle betreffende bijdragenregelingen gelijktijdig vast te stellen. Het streven is om de regeling begin 2020 vast te stellen.
uitgaven	€ 9.550.000 (totaal 2019-2023).
resultaat	Door het beschikbaar stellen van ondersteunende financiële middelen worden gemeenten in staat gesteld versneld knooppunten te verbeteren.



## ACTIELIJN 3: VERBINDEN VAN RUIMTELIJKE PROGRAMMERING AAN MODALITEITEN

Extra bebouwing rond knooppunten is gewenst. Op die manier blijven enerzijds steden en dorpen vitaal en blijft anderzijds de brede variatie aan landschappen in onze provincie behouden. Dit is een belangrijk thema in ons beleid voor de ruimtelijke ordening. Vanuit de ruimtelijke ordening zijn projecten gestart voor het herstructureren van verouderde kantoor- en bedrijfsterreinen en voor het wonen en bouwen binnen de bebouwde kom. Vanuit het oogpunt van mobiliteit moedigen wij dat aan omdat dit voor een beter draagvlak voor de OV-faciliteiten zorgt en daarmee het aanbod van OV op een knooppunt kan vergroten door hogere frequenties of meer verbindingen. Daarom willen we vanuit dit uitvoeringsprogramma knooppunten integraal samenwerken met deze projecten.

Maar het ontwikkelen van knooppunten gaat verder dan het ondersteunen van al lopende projecten. We willen ook actief de bouw van nieuwe woningen, kantoren en scholen koppelen aan de bereikbaarheid van de knooppunten. Misschien wel op locaties die nu nog niet in beeld zijn. Bebouwing rond stations stimuleert namelijk het aanbod van OV, dat een meer duurzaam en gezond alternatief is voor de auto. Het draagvlak voor OV-voorzieningen neemt toe en dus kunnen we het aanbod uitbreiden. Tevens kan in de bebouwing meer diversiteit worden aangebracht om eenzijdige vervoerrelaties te beperken. Door bijvoorbeeld meer werkgelegenheid te creëren in een woongebied, reizen in de ochtendspits niet alleen mensen vanuit het woongebied weg naar hun bestemming maar reizen ook mensen ernaar toe om te komen werken. Het openbaar vervoer wordt dat in beide richtingen beter gebruikt, dan alleen overwegend één richting op.

Programma's als Toekomstbeeld OV Midden-Nederland en U Ned onderschrijven de noodzaak van extra bebouwing op knooppunten. Het is het meest effectief als dit gebeurt in samenhang tussen alle knooppunten langs een corridor of netwerk en niet op individuele locaties. Hiervoor is overleg tussen de verschillende gemeenten langs de corridor nodig. Daarbij kunnen wij een betekenisvolle rol spelen.

We willen graag in Midden-Nederland komen tot een integraal programma voor extra bebouwing gekoppeld aan de ontwikkeling van het (hoogwaardige) OV-net. Dit is vergelijkbaar met het Stedenbaanconcept in de zuidelijke Randstad. In de eerste helft van 2020 gaat een kwartiermaker (dit is iemand die belast is met de voorbereiding) de mogelijkheden in kaart brengen. In de loop van 2021 kunnen we dan met alle betrokken partijen de eerste afspraken maken.

Het Stedenbaanproject heeft als doel: wonen, werken en recreëren rond goed bereikbare OV-knooppunten. Dit gebeurt met extra bebouwing rond stations en OV-knoppen, ketenmobiliteit en intensievere aansluiting met het overige OV-netwerk. De partners van de Stedenbaan (grote steden, regio's en spoorpartijen in de provincie Zuid-Holland) hebben een overeenkomst gesloten. Die gaat enerzijds over de ontwikkeling van een samenhangend OV-netwerk met de regionale treinen als de ruggengraat. Anderzijds gaat die overeenkomst over de bouw van woon- en werkruimte rondom treinstations. Deze aanpak zorgt voor een positieve ontwikkeling van de stationsgebieden en de HOV-knooppunten; met aandacht voor fietsvoorzieningen, P+R en de kwaliteit van de stationsomgeving.

### RESULTAAT ACTIELIJN 3

NAAM ONDERDEEL	VERBINDEN VAN RUIMTELIJKE PROGRAMMERING AAN MODALITEITEN
opdracht	Ontwikkeling integraal programma voor extra bebouwing gekoppeld aan de ontwikkeling van het (hoogwaardige) OV-net.
omschrijving aanpak	Begin 2020 start een kwartiermaker met het verkennen van de mogelijkheden om dit programma te ontwikkelen. De voorbereiding van deze opdracht wordt afgestemd met onder andere de programma's voor woningbouw en binnenstedelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen in 2021 de eerste afspraken gemaakt worden om hier verder invulling aan te geven, bijvoorbeeld door de ondertekening van een gezamenlijke intentieverklaring.
uitgaven	€ 400.000 (totaal 2019-2023).
resultaat	Een betere koppeling tussen woningbouwopgaven en de ontwikkeling van (hoogwaardig) OV moet leiden tot meer kansen voor bebouwing bij knooppunten wat weer leidt tot meer draagvlak voor OV-faciliteiten.

### ACTIELIJN 4: KENNIS DELEN, ONDERZOEK EN MONITORING

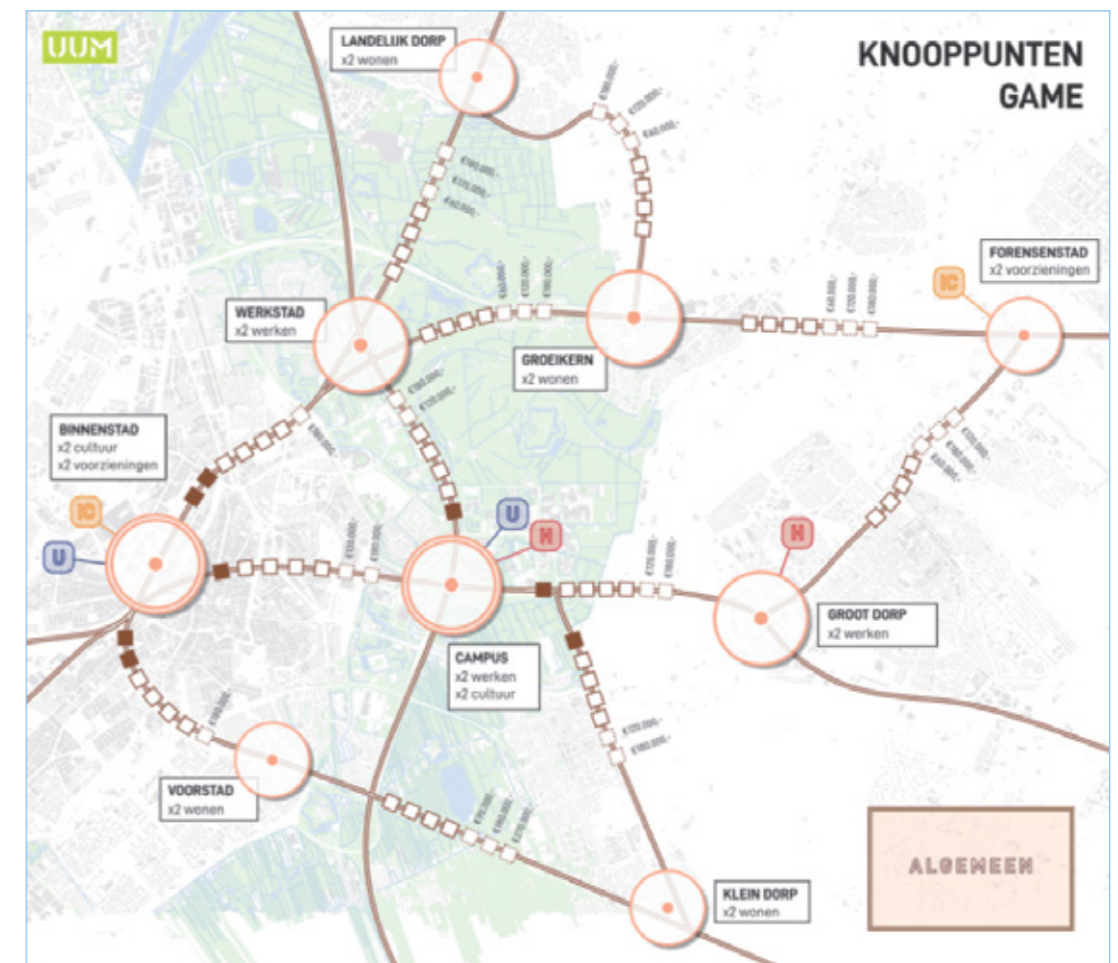
We moeten onze ambities voor knooppuntontwikkeling en -verbetering onder de aandacht van de belanghebbenden (blijven) brengen. We moeten vraagstukken over dit thema steeds op de agenda zetten. We bundelen kennis en ideeën en stellen die ter beschikking. Deze rol van kennismakelaar willen wij actief en passief invullen. Enerzijds door regelmatig overleg met de betrokken gemeenten en de regio te organiseren. Anderzijds door onze informatie aan de gemeenten beschikbaar te stellen. Wij hechten daarbij waarde aan het opbouwen van een goede relatie.

#### KENNISDELINGSBIJENKOMSTEN VOOR BELANGHEBBENDEN

Met goede informatie en inhoudelijke ondersteuning kunnen wij gemeenten en andere belanghebbenden helpen om goede afwegingen te maken. Wij willen daarom enkele keren per jaar inhoudelijke en inspirerende bijeenkomsten voor de gemeenten organiseren, met goede praktijkvoorbeelden en sprekers die meerwaarde leveren door hun kennis van de praktijk. Een werkbezoek aan een specifieke locatie behoort ook tot de mogelijkheden.

Verder organiseren we, samen met kennispartners, jaarlijks een bredere bijeenkomst voor bestuurders en medewerkers van gemeenten over knooppuntontwikkeling. Doel hiervan is inspireren en enthousiasmeren. Ook willen wij aanhaken op landelijke programma's, zoals OV Toekomstbeeld, en regelmatig ervaringen uitwisselen met andere provincies op het gebied van knooppuntenbeleid.

Het gezamenlijke Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS) van diverse provincies en kennisinstellingen loopt medio 2020 af. Wij willen eraan bijdragen dat zij dit initiatief voortzetten of dat een ander platform het overneemt. Een voorbeeld van een opbrengst van het IMS is een speciaal voor ons ontwikkelde 'Serious Game Knooppunten' (zie figuur 5). Het spelen van dit bordspel maakt inzichtelijk wat de gevolgen zijn van het neerzetten van nieuwe wijken voor de mobiliteit en de afspraken die regionale overheden hierover samen kunnen maken. Ervaringen met deze game zijn positief en wij willen het in de beleidsprocessen en projecten inzetten.



Figuur 5: speelbord van het Serious Game Knooppunten.

#### RELATIEBEHEER

De haalbaarheid van ons knooppuntenbeleid valt of staat met een goede samenwerking met alle relevante belanghebbenden. Omdat vooral gemeenten een belangrijke rol spelen bij knooppuntontwikkeling, hechten wij groot belang aan een goede relatie met de gemeenten. Wij stellen een periodieke, regionale bespreking met bestuurders voor over de voortgang van de knooppuntontwikkeling. Ook op ambtelijk niveau willen we regelmatig aanschuiven bij regionaal of gemeentelijk overleg. Hierin komt ook aan de orde wat de invulling van de provinciale rol is en op welke onderwerpen behoefte is aan verdieping of nader onderzoek.

#### MONITORING EN ONDERZOEK

Kennis ligt aan de basis van goede besluitvorming. Wij zetten in op het centraal onderzoeken van enkele thema's en de uitkomsten aan alle belanghebbenden beschikbaar te stellen voor toepassing in de eigen situatie. Het uitvoeren van de inventarisatie van de kwaliteitskenmerken is daarvan een voorbeeld. Wij willen in 2020 in elk geval onderzoek doen naar de rol van P+R in de knooppunten. In 2021 willen wij de uitvoering van ons beleid voor de knooppunten evalueren. Het gaat dan bijvoorbeeld over aanpassingen in het kwaliteitskader knooppunten en over de knooppunten die wij ons in beleid meenemen, maar ook of de personele en financiële inzet toereikend is.

#### PROJECTWEBSITE

Het is belangrijk dat de belanghebbenden de dialoog met elkaar blijven aangaan. Daarom willen we een kennisnetwerk realiseren waarin data, kennis en inzichten met elkaar worden gedeeld. Als ondersteuning hiervoor en om daarmee actueel te blijven, denken we aan een programmawebpage. De website kan eventueel onderdeel worden van de provinciale website of worden gekoppeld aan andere landelijke platforms. Hier kunnen betrokkenen informatie raadplegen en aanvullende achtergrondinformatie geven en verwijzingen opnemen naar andere projecten, gebeurtenissen en websites. Het inzetten van andere vormen van social media moeten we nog bekijken en is afhankelijk van de behoefte.

## RESULTAAT ACTIELIJN 4

NAAM ONDERDEEL	KENNIS DELEN, ONDERZOEK EN MONITORING
opdracht	Ophalen en delen van kennis met partners en gemeenten.
omschrijving aanpak	<p>We delen niet alleen onze eigen ambities voor knooppuntontwikkeling en -verbetering maar zetten ook vraagstukken over dit thema op de relevante agenda's. We vervullen daarbij de rol van kennismakelaar door regelmatig overleg met de betrokken gemeenten en de regio te organiseren én informatie en onze kennis beschikbaar te stellen.</p> <p>Onderzoek kansen en bedreigingen P+R. Het ontwikkelen van P+R-terreinen biedt kansen voor het OV als alternatief voor de auto. Maar: parkeervoorzieningen nemen veel ruimte in beslag. Dat kan een aantrekkelijke inrichting van de stationsomgeving in de weg staan of zorgen voor langere loopafstanden. We willen ten eerste de verbeterkansen onderzoeken voor P+R in het algemeen. Ten tweede kijken we naar de mogelijke beperkingen op de locaties en het wegennet in de omgeving. Hiermee samenhangend willen wij samen met de partijen in het U Ned een visie ontwikkelen op het vraagstuk van 'Parkeren op Afstand'<sup>1</sup>. Dit onderzoek willen wij in 2020 uitvoeren.</p> <p>Beleidsvaluatie en nieuwe knooppunten: dit uitvoeringsprogramma betreft een momentopname in een voor ons nieuw beleidsterrein. Het beleid moet kunnen anticiperen op en meebewegen met de grote dynamiek in de regio. Voor knooppunten staan we open voor nieuwe knooppunten en knooppunten met een veranderende functie. In 2021 onderzoeken we welke knooppunten we willen toevoegen en langs de meetlat van het kwaliteitskader leggen. Daarbij stellen we ook vast of de inhoudelijke, financiële en personele kaders nog voldoen.</p>
uitgaven	€ 1.300.000 (totaal 2019-2023).
resultaat	<ul style="list-style-type: none"><li>• Interactieve bijeenkomsten in de regio, ter informatie en ter inspiratie. De invulling is afhankelijk van de lokale en regionale behoeften. Medio Q2 een voorstel voor het inrichten van de programmacommunicatie en wijze van relatiebeheer. Dit volgt na afstemming met onze partners in de regio en bij andere betrokken stakeholders.</li><li>• Knooppuntenmonitor.</li><li>• Onderzoek kansen en bedreigingen P+R en een visie op het vraagstuk 'Parkeren op afstand'.</li><li>• Beleidsvaluatie en nieuwe knooppunten.</li></ul>

<sup>1</sup> Met name de gemeente Utrecht wil in de toekomst bij nieuwbouwprojecten het aantal parkeerplaatsen voor nieuwe bewoners minimaliseren. De gemeente legt daartoe alleen nog parkeerplaatsen aan voor mindervaliden parkeren en het parkeren van deelauto's. De andere bewoners van deze nieuwbouwwoningen kunnen hun auto's parkeren op P+R-locaties aan de rand van de stad om vervolgens met de fiets of het OV naar hun woning te komen.



## 3. HOE?

### FINANCIËN

In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 zijn in de kostenraming voor knooppunten twee posten opgenomen: 'bijdragen knooppunten' (€ 2,5 miljoen per jaar) en 'beleidsuitvoering knooppunten' (€ 425.000 per jaar). Die eerst uitgavepost zetten wij volledig in voor de financiële steun aan uitvoeringsprojecten voor knooppunten. Dat gebeurt via de op te stellen stimuleringsregeling knooppunten. De middelen vanuit dit uitvoeringprogramma knooppunten zetten we vooral in voor de verbetering van de kwaliteit van knooppunten. Echt grote fysieke ingrepen vallen onder de uitvoeringsprogramma's voor het OV en de fiets of bijvoorbeeld onder het beleid voor de bouw binnen de steden en dorpen. De activiteiten in de andere actielijnen (zoals het koppelen van het ruimtelijk programma aan vervoer, kennisontwikkeling, monitoring en onderzoek) willen wij dekken uit de post 'beleidsuitvoering knooppunten'. De beschikbare budgetten zijn indicatief verdeeld naar jaarschijven. De daadwerkelijk bestedingen worden aangepast en vastgesteld via de planning en control cyclus en het daarbij behorende Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit.

### BIJDRAGEN KNOOPPUNTEN

Het beleids onderdeel knooppunten is nieuw voor ons. Waarschijnlijk gaan er steeds meer en grotere projecten uitgevoerd worden. Het gaat in de eerst periode vooral om het op gang brengen van het proces. Daarom verwachten we dat we in de opbouwperiode het programmabudget niet volledig inzetten. Na verloop van tijd komen er meer projecten van de grond, waardoor onze financiële bijdrage toeneemt. Enkele knooppuntprojecten zijn voor aanvang van dit uitvoeringsprogramma al in gang gezet. Voor een project is vooruitlopend op de uitwerking al een financiële toezegging gedaan vanuit dit uitvoeringsprogramma. Het gaat om een bijdrage van € 1 miljoen aan een hoogwaardige overkapping van een nieuw te bouwen busstation in Nieuwegein City. Tabel 2 geeft een overzicht van de bijdragen over de jaren 2019 tot en met 2023.

BEGROTING UITVOERINGSPROGRAMMA MULTIMODALE KNOOPPUNTEN (IN € * 1000)		JAAR					TOTAAL 19-23
ACTIELIJN	PROJECT	2019	2019	2019	2019	2019	
1. partnerschap bij uitvoering van knooppuntontwikkeling	diverse knooppuntprojecten	ureninzet					
2. stimuleringsregeling verbetermaatregelen knooppunten	vernieuwing busstation Nieuwegein-Centrum	1.000					1.000
	busstation Veenendaal-de Klomp	50					50
	invulling nader te bepalen uit voorstellen gemeenten		2.000	2.000	2.000	2.500	8.500
3. verbinden van ruimtelijke programmering aan modaliteiten	inhuren kwartiermaker voor eerste fase programma, inclusief ondersteuning		100	100	100	100	400
4. kennis delen, onderzoek en monitorin	kennisdelings-bijeenkomsten, projectcommunicatie, deelnemen aan landelijke kennisplatforms		125	125	125	125	500
	opzetten en onderhouden knooppuntenmonitor		25	25	25	25	100
	onderzoek en evaluatie		100	100	100	100	400
	first en last mile, haltekwaliteit		75	75	75	75	300
totaal uitvoeringsprogramma multimodale knooppunten		1.050	2.425	2.425	2.425	2.925	11.250
begroting (mobiliteitsprogramma 2019-2023)		2.925	2.925	2.925	2.925	2.925	14.625
onderbesteding		1.875	500	500	500	0	3.375

Tabel 2: verdeling van de kosten over de activiteiten uit de actielijnen.

## PROGRAMMATEAM

We schatten dat de personele inzet voor de uitvoering van dit uitvoeringsprogramma ongeveer vijf fte bedraagt, waarvan vier uit het eigen domein mobiliteit. Hierbij zijn we ervan uitgegaan dat we de kwartiermaker inhuren voor het voorbereiden van een programma voor knooppuntontwikkeling. Als een interne adviseur die voorbereidingen doet, neemt de eigen inzet met een fte toe naar vijf fte. Tabel 3 geeft een overzicht van de inzet van fte's, binnen het eigen domein en domeinoverstijgend, per actielijn.

	PARTNERSCHAP BIJ UITVOERING VAN KNOOPPUNTONTWIKKELING	STIMULERINGSREGELING VERBETERMAATREGELEN KNOOPPUNTEN	VERBINDEN VAN RUIMTELIJKE PROGRAMMERING AAN MODALITEITEN	KENNISDELEN, ONDERZOEK EN MONITORING	TOTAAL FTE
<b>THEMASPECIFIEK (BINNEN DOMEIN)</b>					
opdrachtgever	0,1				0,1
programmamanager	0,2		0,1	0,2	0,5
projectleider	1,5	0,1	0,2	0,5	2,3
accountmanager			0,1	0,2	0,3
programmaondersteuning	0,4	0,1	0,2	0,3	1
adviseur (mogelijk extern) *)			1		1
<b>totale inzet vanuit domein</b>	<b>2,1</b>	<b>0,2</b>	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	<b>5,2</b>
<b>DOMEINOVERSTIJGEND</b>					
subsidied medewerker		0,1			0,1
projectcontroller				0,1	0,1
inkoopondersteuning				0,1	0,1
juridische ondersteuning		0,1	0,1		0,2
data-analist/monitoring				0,1	0,1
specialisten RO/BO			0,2		0,2
communicatieadviseur				0,1	0,1
<b>totale inzet van buiten Domein</b>	<b>0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,9</b>

\*) Als een kwartiermaker voor het programma knooppuntontwikkeling extern wordt ingehuurd, vervalt deze formatie.

Tabel 3: overzicht van de fte's voor het uitvoeringsprogramma knooppunten.

Omdat het gaat om een nog onbekend beleidsterrein, evalueren wij dit uitvoeringsprogramma na twee jaar tussentijds. Daarbij komt ook de personele inzet aan de orde. Wanneer het belang van het programma groter wordt en daarmee ook de samenwerking intensiever, willen wij ruimte hebben om de inzet daarop aan te passen.

## MONITORING EN EVALUATIE

### KNOOPPUNTENMONITOR

Over de knooppunten zijn diverse gegevens bekend, alleen zijn die niet centraal bij elkaar gezet en niet voor alle belanghebbenden toegankelijk. Hierin gaan wij verandering aanbrengen. In 2014 is een eerste spoormonitor ontwikkeld. Die is echter nooit geactualiseerd. We willen deze monitor actualiseren en uitbreiden met meer gegevens, onder de knooppuntenmonitor. We kunnen bijvoorbeeld de gegevens toevoegen uit het onderzoek van Vereniging Deltametropool (2018) en de gegevens die MuConsult heeft verzameld bij het opstellen van dit uitvoeringsprogramma. Ons idee is om deze informatie bijeen te brengen in een toegankelijke GIS-applicatie. GIS is een informatiesysteem waarin we (ruimtelijke) gegevens over objecten kunnen opslaan, beheren en bewerken. Het systeem is interactief en maakt verbinding met andere, vooral ruimtelijke gegevens eenvoudiger. In het voorjaar van 2020 plaatsen wij de eerste knooppuntenmonitor online. Deze actualiseren wij in de volgende frequenties:

- elk jaar: vervoergegevens, gebruik stallingen en parkeerplaatsen, waarderingcijfers, enzovoort;
- elke twee jaar: gegevens over veranderingen in het ruimtelijk programma in de omgeving;
- elke vier jaar: gegevens over de kwaliteit van de situatie op basis van nieuwe waarnemingen.



## BIJLAGEN

De volgende bijlagen zijn opgenomen in dit uitvoeringsprogramma knooppunten:

- 1. Toelichting op de zeven kwaliteitscriteria die aan knooppunten worden gesteld, zoals beschreven in het mobiliteitsprogramma 2019-2023.**
- 2. Kwaliteitskader: concrete uitwerking van de kwaliteitscriteria voor de knooppunten.**
- 3. Al bekende opgaven bij de spoorpartijen ProRail en NS.**

# BIJLAGE 1

## TOELICHTING OP DE ZEVEN KWALITEITSCRITERIA, (OVERGENOMEN UIT HET MOBILITEITSPROGRAMMA 2019-2023)

### 1. De bereikbaarheid met de diverse vervoermiddelen

Dit onderdeel kent veel differentiatie per type knooppunt. Bij nationale knooppunten geldt een hoge frequentie van hoogwaardig OV met (een goede aansluiting op) directe verbindingen met de rest van Nederland en eventueel internationaal. Op de regionale knopen is er een groot aanbod (hoge frequentie) regionaal OV en een goede bereikbaarheid met de auto, inclusief P+R-voorzieningen met voldoende capaciteit. Er moeten op alle knooppunten voldoende fietsenstallingen zijn (bewaakt op nationale en regionale knooppunten) en er moeten verhuurmogelijkheden van de OV-fiets zijn. De kwaliteit van stallingsvoorzieningen op knooppunten willen we op orde krijgen in samenwerking met de gemeenten, NS en/of ProRail. Afhankelijk van de ligging van het knooppunt zijn ook goede voorzieningen voor taxi, deelauto en autoverhuur gewenst.

### 2. De ruimtelijke en economische potentie

In ons verstedelijkingsbeleid geven we de voorkeur aan de ontwikkeling van (binnenstedelijke) locaties in de nabijheid van wegen, haltes en knopen van (openbaar) vervoer. Rekening houdend met de (gewenste) betekenis van de knoop en de fysieke mogelijkheden rond de knoop, stimuleren we ruimtelijke en economische ontwikkelingen die daarbij passen. We hanteren daarbij onze voorkeursvolgorde voor verstedelijking en maken een integrale afweging. Met name vanuit het programma binnenstedelijke ontwikkeling kunnen we de impulsen van nieuwe ruimtelijke ordening rond het knooppunt geven. Vanuit dit uitvoeringsprogramma kunnen we ondersteunen in het op orde krijgen van de fysieke infrastructuur rond het knooppunt.

### 3. Voorzieningen

Een knooppunt gaat niet alleen om het verbinden van de verschillende vervoermiddelen, maar moet ook aangename verblijfs- en ontmoetingsmogelijkheden bieden. De basiskwaliteit is een beschutte wachtruimte en een kiosk op zoveel mogelijk knooppunten. Naarmate een knooppunt in betekenis toeneemt, kan de wachtvoorziening een hoger niveau van comfort krijgen. Op de nationale en regionale knopen gaat het echter om meer. Die kunnen functioneren als een aantrekkelijke en veelzijdige ontmoetingsplek met horeca, winkels en informele werklocaties (Smart Work Centers of flexkantoren). Daarnaast vormen fietsvoorzieningen en goede P+R een aandachtspunt bij het beter faciliteren van de first en last mile.

### 4. Kaart- en tariefintegratie voor een gemakkelijke overstap

De OV-chipkaart is een goede basis voor kaart- en tariefintegratie. Belangrijk is dat de in- en uitcheck-handelingen zo eenvoudig mogelijk zijn bij het overstappen. Ook stimuleren we dat zoveel mogelijk voorzieningen op de knooppunten de OV-chipkaart als betaalmiddel gebruiken. Nog aantrekkelijker wordt het wanneer tarieven van de verschillende vervoermodaliteiten gelijk zijn en de reizigers geen extra opstaptarief hoeven te betalen. Hierin sluiten we aan bij de nieuwste ontwikkelingen. Overigens hoort dit niet alleen thuis onder een beter gebruik van de knooppunten: dit moet we binnen het OV-beleid oppakken.

### 5. Looproutes en bewegwijzering tijdens de overstap (wayfinding)

De kwaliteit, toegankelijkheid en bewegwijzering van looproutes moet op alle knooppunten op orde zijn, passend bij het type knooppunt. Het is belangrijk om daar ook de nabijgelegen voorzieningen bij te betrekken. Een goede aansluiting op de omgeving is essentieel. Het aanleggen van uitnodigende wandelroutes en het wegnemen van obstakels in de looproutes dragen sterk bij aan het aantrekkelijk verbinden van het OV-knooppunt met de ruimtelijke omgeving.

### 6. Beschikbaarheid van actuele reisinformatie over alle vervoermiddelen

Op de knooppunten is op logische plekken actuele reisinformatie beschikbaar van alle vervoermiddelen en andere relevante voorzieningen. Daarnaast is er ook zoveel mogelijk in de voertuigen (trein, bus en tram) informatie beschikbaar over de andere aansluitende vervoermiddelen.

### 7. Omgevingskwaliteit

Wachten, verblijven en ontmoeten zijn prettiger in een aantrekkelijk gebouw en een prettige omgeving. Op knooppunten is daarom de uitstraling van de omgeving (onder meer het stationsplein) van belang. Zeker bij nationale en regionale knopen mogen we hogere eisen stellen aan de uitstraling. In elk geval moeten knooppunten voldoen aan de basiseisen ten aanzien van 'schoon, heel en veilig'.

## BIJLAGE 2

### KWALITEITSKADER: CONCRETE UITWERKING VAN DE KWALITEITSCRITERIA VOOR DE KNOOPPUNTEN

GENERIEK	LOCATIE-AFHANKELIJK	CATEGORIE-AFHANKELIJK *
<ul style="list-style-type: none"> <li>• verlichting</li> <li>• zichtlijnen</li> <li>• schoon</li> <li>• heel</li> <li>• toegankelijkheid mindervaliden bij hoogteverschillen op knoop</li> <li>• geleidelijnen</li> <li>• gelijkvloerse instap (verhoogde busperrons) of rijplaatkar</li> <li>• bebording naar centrum (tot 200 meter van de knoop)</li> <li>• bebording/informatie attractiepunten</li> <li>• aansluiting fietspad op fietsenstallingen</li> <li>• geen leegstand commerciële ruimte</li> <li>• plattegrond omgeving</li> <li>• transferveiligheid (doorgangen perron en halteplaatsen)</li> <li>• dynamische reisinformatie op perron</li> <li>• auditieve ondersteuning op perrons</li> <li>• visuele ondersteuning op perrons</li> <li>• aanwezigheid vertrekstaten</li> <li>• aanwezigheid lijnennetkaart</li> <li>• geen (veiligheids)incidenten het afgelopen jaar</li> <li>• klanttevredenheid</li> <li>• korte loopafstand van parkeerplaats naar OV</li> <li>• parkeren: minimale omloopfactor</li> <li>• korte loopafstand van fietsenstalling naar OV</li> <li>• minimale omloopfactor tussen stalling en entree</li> <li>• minimale omloopfactor tussen trein- en busdomein</li> <li>• minimale omloopfactor tussen trein- en tramdomein</li> <li>• minimale omloopfactor tussen tram- en busdomein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• cameratoezicht</li> <li>• aantal fietsparkeerplaatsen bewaakt</li> <li>• bezetting fietsparkeerplaatsen bewaakt</li> <li>• aantal fietsparkeerplaatsen onbewaakt</li> <li>• bezetting fietsparkeerplaatsen onbewaakt</li> <li>• aantal autoparkeerplaatsen betaald</li> <li>• bezetting autoparkeerplaatsen betaald</li> <li>• aantal autoparkeerplaatsen gratis</li> <li>• bezetting autoparkeerplaatsen gratis</li> <li>• erkende P+R</li> <li>• aantal K+R indien van toepassing</li> <li>• plattegrond knooppunt (indien onoverzichtelijk)</li> <li>• bereikbaarheid te voet: aansluiting knoop op directe omgeving</li> <li>• zijn er beheerafspraken voor de knoop gemaakt?</li> <li>• kwaliteit van aansluitingen op knooppunt</li> </ul>	<p><b>A = internationaal knooppunt</b>  <b>B = regionaal knooppunt</b>  <b>C = lokaal knooppunt</b>  <b>D = klein overstapknooppunt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• menselijk toezicht (A)</li> <li>• bebording tussen vervoerswijzen (A, B)</li> <li>• taxistandplaats (A-C)</li> <li>• deelfiets aanwezig (A-C)</li> <li>• wifi op knoop (A-C)</li> <li>• serviceloket (A)</li> <li>• toilet (A-C)</li> <li>• wachtruimte open (C, D), gesloten (B), verwarmd (A)</li> <li>• voorzieningen op knoop: horeca (A hele dag, B in spits)</li> <li>• voorzieningen op knoop: supermarkt (A hele dag, B op zichtafstand)</li> <li>• overige voorzieningen op knoop (A)</li> <li>• noodgevalpaal (A-C)</li> <li>• plattegrond knooppunt (A, B)</li> <li>• centrale dynamische reisinformatie (A-C)</li> <li>• watertappunten (A-C)</li> <li>• deelauto/autoverhuur (B)</li> <li>• kaartverkoopautomaten, op knooppunt of in de directe omgeving (100 meter) (A-C)</li> <li>• minimale afstand tussen trein- en busstation (A-C)</li> <li>• minimale afstand tussen trein- en tramhalte (A-B)</li> <li>• minimale afstand tussen tram- en busstation (A-B)</li> </ul>
<p><b>online beschikbaar:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• knoopinformatie op 9292, NS of UOV</li> <li>• actuele vertrektijden</li> <li>• voorzieningen</li> <li>• openingstijden</li> <li>• info rolstoeltoegankelijkheid</li> </ul>		<p><b>online beschikbaar:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• plattegrond knooppunt (A-C)</li> </ul>

## BIJLAGE 3

### PROJECTEN UIT HET PROVINCIALE PROGRAMMA BINNENSTEDELIJKE ONTWIKKELING (OKTOBER 2019)

Via het programma Binnenstedelijke Ontwikkeling participeert en stimuleert de provincie in diverse projecten die invulling geven aan de verdichtingsopgave in dorpen en steden. Een deel daarvan ligt nabij of in de omgeving van stations en andere OV-knooppunten. Vanwege de meerwaarde in de integrale benadering willen wij waar mogelijk met knooppuntenprojecten zoveel mogelijk daarbij aansluiten. Het gaat om de volgende projecten:

- Woerden Middelland (en Snelterrein), Snellerpoort en Stationsgebied: hier komen in de toekomst circa 3.000 woningen en wordt de directe stationsomgeving aangepast.
- Stichtse Vecht Planetenbaan en omgeving (Maarssen): hier komen tussen de 1.500 en 3.000 woningen in voormalige leegstaande kantoren. We zoeken daarbij vooral een relatie met station Maarssen.
- Stichtse Vecht Station Breukelen: we voeren hier een verkenning naar de ontwikkeling van woningen uit, in combinatie met een P+R-functie.
- Nieuwegein City: fysieke verbetering van de OV-knoop (trams en bussen).
- Nieuwegein Rijnhuizen: relatie met de sneltram naar Utrecht. Er komen circa 2.000 woningen in voormalige leegstaande kantoren. Er zijn nog geen concrete maatregelen voor de halte gepland.
- Houten Molenzoom en 't Rond: verkennend. Hier komen circa 1.500 woningen in voormalige leegstaande kantoren en inbreiding. Er is een directe relatie met station Houten en het busstation.
- IJsselstein Roba-terrein verkennend: we onderzoeken hier het uitplaatsen van een bedrijf. Als dit succesvol is, komen er woningen. Directe relatie met de sneltram.
- Utrecht Merwedekanaalzone (MWKZ): de ontwikkeling van circa 6.000 tot 10.000 woningen. OV-mobiliteit moeten we hier nader onderzoeken. Directe relatie met sneltram, bussen en Stations Vaartse Rijn en Utrecht CS.
- Utrecht Rijnsweerd: verkennend. Mogelijkheden om woningen te realiseren. Relatie met halte Rijnsweerd-noord.
- Zeist centrum: revitaliseren centrumgebied, toevoegen woningen. Relatie met busstation Zeist.
- Amersfoort Langs Eem en Spoor: ontwikkeling van gebied rondom station Amersfoort. Toevoegen woningen, maar ook parkachtige ontwikkeling.
- Amersfoort De Hoef: transformatie van leegstaande kantoren naar woningen en revitalisatie van het bedrijventerrein. Directe relatie met station Schothorst.
- Leusden Princenhof: transformatie van leegstaande kantoren naar circa 200 woningen. Relatie met bushalte, geen station.
- Veenendaal Franse Gat: revitalisatie woonwijk, nabij station Veenendaal Centrum.
- Soest 't Hart: nu revitalisering woonwijk en er zijn hier verschillende ontwikkelingen op handen. Relatie met diverse NS stations.



**Provincie Utrecht**  
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht  
T 030 25 89 111

