

Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht

Visie op verkeer en vervoer van de negen BRU-gemeenten: een kwestie van kiezen
2015 -2028





1

2

3

4

5

6

Samenvatting	3		
<hr/>			
1. Een mobiliteitsvisie voor grootstedelijk Utrecht	5		
Opbouw van dit rapport	6		
<hr/>			
2. Werken aan het mobiliteitssysteem	7		
2.1 Werken aan hét spoorwegknooppunt van Nederland	7		
2.2 De doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer	7		
2.3 Fietsnetwerk wordt continu verbeterd	8		
2.4 Ketenmobiliteit: een vlotte reis van deur tot deur	9		
2.5 Bereikbaarheid over de weg	9		
<hr/>			
3. Meer, vaker en anders reizen	11		
3.1 Sterke troeven, meer mensen, meer verplaatsingen	11		
3.2 Maatschappelijke trends en ontwikkelingen	11		
3.3 Economische trends en ontwikkelingen	14		
3.4 Technologische trends en ontwikkelingen	15		
<hr/>			
4. Analyse	16		
4.1 Bereikbaarheid economische kerngebieden centraal	16		
4.2 Utrecht centrum: hart van de regio	16		
4.3 Utrecht Science Park en Rijnsweerd: brein van de regio	18		
4.4 Als de ring vastloopt, staat de regio stil	19		
<hr/>			
5. Keuzes maken	20		
5.1 Goed inzicht is randvoorwaardelijk	20		
5.2 Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei	21		
5.3 Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied	22		
5.4 Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger	25		
5.5 Kiezen voor kwaliteit voor de fietser	26		
5.6 Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht	27		
<hr/>			
6. Wie doet wat?	28		
6.1 Rijk	28		
6.2 Provincie	28		
6.3 Gemeenten	29		
6.4 Bestuur Regio Utrecht	29		
6.5 Vervoerders	30		
6.6 Bedrijven, instellingen en belangenverenigingen	30		
<hr/>			
Bronnen en verwijzingen	31		
<hr/>			
Afkortingen en begrippen	32		
<hr/>			
Colofon	33		



1

2

3

4

5

6

Het is noodzakelijk om nu keuzes te maken over mobiliteit in grootstedelijk Utrecht. Door de aantrekkelijkheid van regio dreigt de regio aan haar eigen succes ten onder te gaan. De regio maakt vijf keuzes om grootstedelijk Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

De regio Utrecht biedt volop banen en recreatieve voorzieningen. Jongeren komen hier studeren vanwege de uitstekende onderwijsvoorzieningen. Ze vinden een baan en blijven veelal in de regio wonen. De inwoners van grootstedelijk Utrecht zijn daardoor relatief jong en hoogopgeleid. Vanwege de centrale ligging zijn ook andere regio's in de Randstad en in Nederland goed bereikbaar. Utrecht is niet voor niets al jarenlang de snelst groeiende stad van Nederland.

Die groei zet in de toekomst door. Van de vier grote steden in de Randstad groeit de stad Utrecht tussen 2020 en 2040 met 22%. In dezelfde periode komt de groei van de andere drie grote steden in de Randstad met 5% net boven het landelijk gemiddelde uit. Ook de steden en dorpen rond de stad Utrecht groeien door. Hierdoor wonen er over 25 jaar bijna 200.000 extra mensen in grootstedelijk Utrecht. Dat betekent dat er dagelijks ruim 0,5 miljoen extra regionale verplaatsingen zijn. En dat terwijl mobiliteit en ruimte nu al onder grote druk staan: fietsfiles, uitpuilende fietsenstallingen, overvol openbaar vervoer (OV) en files op alle snelwegen rondom Utrecht zijn aan de orde van de dag.

Bij het aanpakken van deze problemen werkt de regio samen met bedrijven, onderwijsinstellingen, het Rijk en decentrale overheden. Ook is meer inzet op dataverzameling, beheer en monitoring noodzakelijk.

De Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht vormt het cement tussen de bouwstenen die eerder zijn vastgesteld waaronder de [OV-visie](#), het [OV-Streefbeeld 2020](#) en de [Fietsvisie](#). Daarom heeft dit document ook een planhorizon tot en met 2028. Bestaande financiële kaders zijn uitgangspunt voor deze visie en noodzakelijk om de gestelde ambities te realiseren.

De regio Utrecht maakt de volgende keuzes:

- 1. Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei:** De ruimtelijke en economische groei in de regio Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Verantwoord accommoderen betekent dat het stedelijk gebied leefbaar en aantrekkelijk blijft.
- 2. Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied:** voor sommige locaties en reizen is het openbaar vervoer geschikt, voor andere de auto. Soms is het beter om te lopen of te fietsen. Hierbij is het van belang dat het overstappen tussen vervoerwijzen vlot en soepel verloopt. Daarom versterkt de regio knooppunten en bevordert het de ketenmobiliteit.
- 3. Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger:** topprioriteiten daarbinnen zijn de verbetering van de betrouwbaarheid van het totale OV-systeem, vergroting van de capaciteit door een schaa sprong in het OV-systeem en het ontlasten van het Utrechtse stationsgebied.
- 4. Kiezen voor kwaliteit voor de fietser:** hiermee kiest de regio voor een schaa sprong van het fietsnetwerk omdat fietsen een goedkope, ruimte-efficiënte en gezonde wijze van verplaatsen is.
- 5. Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht:** op veel plekken in de regio blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel. Denk hierbij aan de werkgebieden met voldoende parkeergelegenheid of aan landelijke woongebieden. Veel autoritten gaan over een deel van de Ring Utrecht. Als de Ring Utrecht vaststaat kiezen automobilisten voor alternatieven door steden en dorpen wat negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid van grootstedelijk Utrecht.

Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht: 5 hoofdkeuzes

Inhoud



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6



1. Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei

2. Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied

3. Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger

4. Kiezen voor kwaliteit voor de fietser

5. Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht

Inhoud



1

2

3

4

5

6

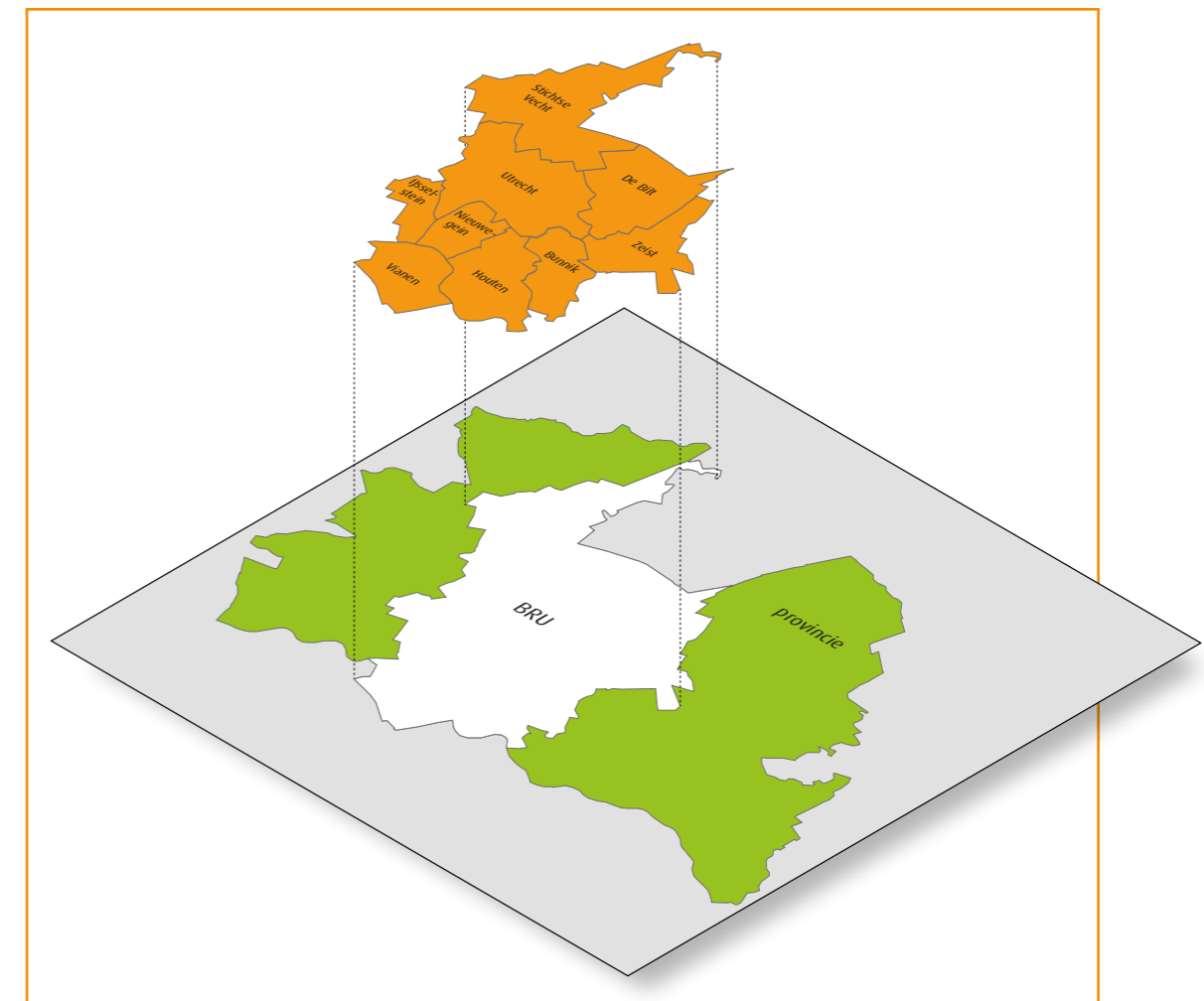
Grootstedelijk Utrecht is aantrekkelijk om in te wonen, werken en recreëren. Deze regio is onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad. Dat is het enige gebied in Nederland dat tot zeker na 2030 blijft groeien. Door deze groei neemt ook de vraag naar mobiliteit toe. De samenwerkende gemeenten willen de aantrekkelijkheid van de regio behouden en duurzaam versterken.

De ruimte die nodig is voor mobiliteit en bereikbaarheid in het stedelijk gebied wordt steeds schaarser. Reizigers hebben tegenwoordig een ander verplaatsingsgedrag dan vroeger. De vraag naar mobiliteit neemt toe en verandert. Tegelijk stellen mensen hoge eisen aan hun omgeving. Dit vraagt om actueel verkeers- en vervoerbeleid waarin de regio keuzes maakt.

De opheffing van de [Wgr-plus](#) regio's is aanstaande. Daarom hebben de negen gemeenten in het BRU-gebied de vastgestelde bereikbaarheidskeuzes in grootstedelijk Utrecht nog eens handzaam samengevat. Het [Mobiliteitsplan Provincie Utrecht](#) is recent door de provincie Utrecht vastgesteld. Hierin is in principe geen beleid opgenomen voor het BRU-gebied. De provincie Utrecht stelt in het mobiliteitsplan: "Op het moment dat er sprake is van opheffing van dit kaderwetgebied zullen wij onze beleidsvisie zodanig herijken dat er ook kaderstellende beleidslijnen worden vastgesteld voor het BRU-gebied". Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht vormt input voor die herijking (figuur 1).

Bouwstenen voor deze regionale bereikbaarheidsambitie bestaan uit eerder vastgesteld beleid waaronder de [OV-visie](#), het [OV-Streefbeeld 2020](#) en de [Fietsvisie](#). Dit beleid staat niet op zichzelf. Op veel thema's werkt de regio samen met andere overheden en marktpartijen. Daarom is veel aandacht gegeven aan de samenhang en afstemming met de [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#) van het Rijk, en de gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen van [Bunnik](#), [De Bilt](#), [Houten](#), [IJsselstein](#), [Nieuwegein](#), [Stichtse Vecht](#), [Utrecht](#), [Vianen](#) en [Zeist](#). De regionale bereikbaarheidsambitie vormt ook een uitwerking van één van de tien belangrijkste opgaven die zijn geagendeerd in de [strategisch ruimtelijke agenda](#) van de [U10-gemeenten](#). Hierbij is samenhang met andere ontwikke-

lingsopgaven zoals de ontwikkeling van Utrecht Science Park, de herstructurering van werklocaties en verbindingen tussen stad en landelijk gebied.



Figuur 1: Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht input voor provinciaal beleid

Inhoud



1

2

3

4

5

6

Opbouw van dit rapport

Met deze mobiliteitsvisie maken de negen gemeenten in het BRU-gebied onderbouwde keuzes (*figuur 2*). Vertrekpunt daarbij is het aanbod van huidige auto-, OV- en fietsnetwerken en de projecten die al in uitvoering zijn.

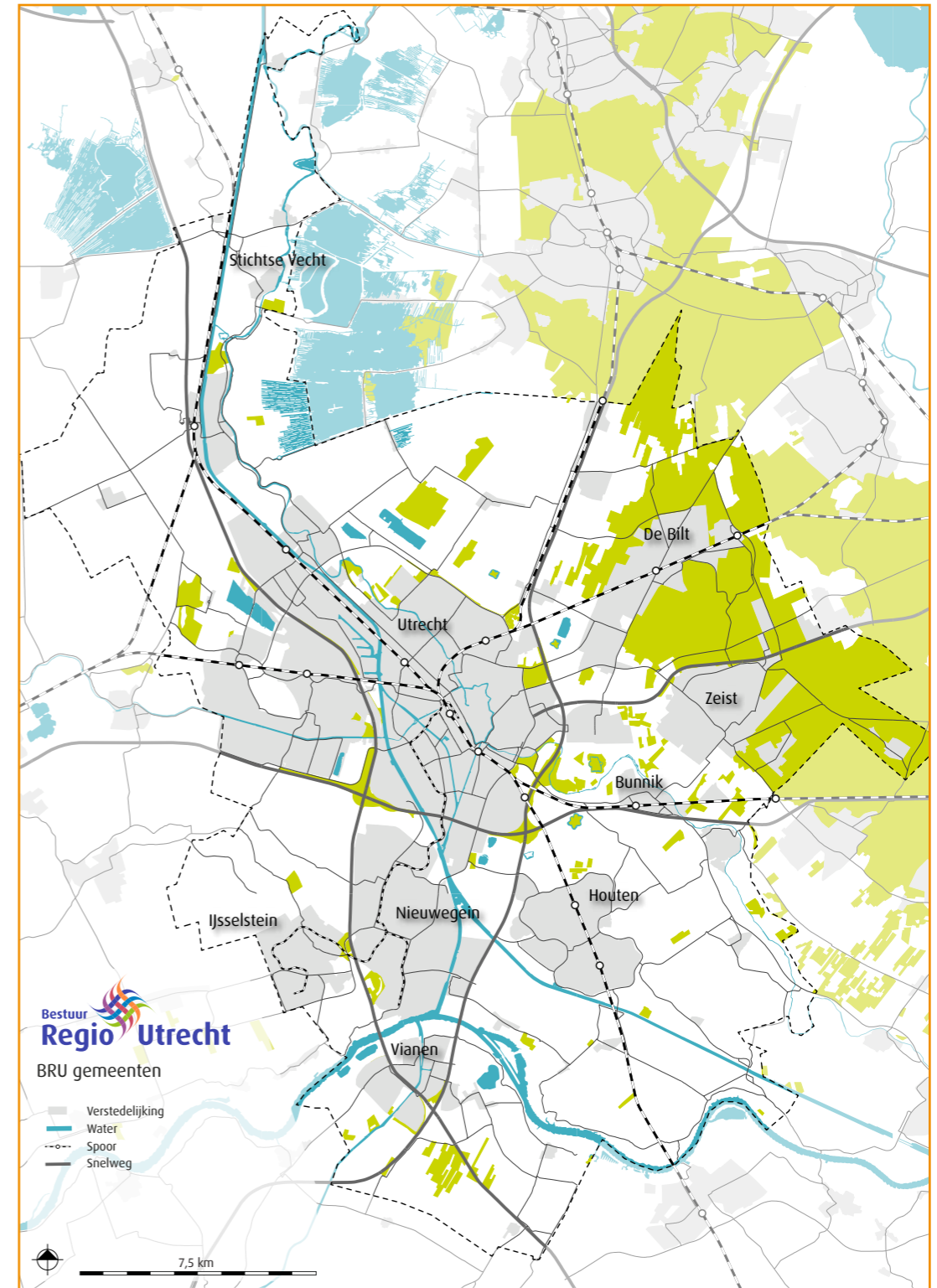
[Hoofdstuk 2](#) beschrijft dat vertrekpunt.

De noodzaak om keuzes te maken komt onder andere door de groei van de regio en omdat mensen anders reizen. [Hoofdstuk 3](#) beschrijft trends en ontwikkelingen in grootstedelijk Utrecht die dat veroorzaken.

[Hoofdstuk 4](#) confronteert het aanbod (hoofdstuk 2) met de vraag (hoofdstuk 3) en vormt daarmee de probleemanalyse.

[Hoofdstuk 5](#) beschrijft welke keuzes de regio maakt en hoe deze onder andere zijn uitgewerkt in de [OV-visie](#), het [OV-Streefbeeld 2020](#) en de [Fietsvisie](#).

Voor elke opgave, elke keuze en elk project geldt dat de regio moet en wil samenwerken. De rollen en verantwoordelijkheden van de diverse partijen verschillen daarbij per thema. [Hoofdstuk 6](#) beschrijft de samenwerking tussen de verschillende partijen in grootstedelijk Utrecht.



Figuur 2: De samenwerkende gemeenten in het BRU-gebied

Inhoud



1

2

3

4

5

6

Dit hoofdstuk laat zien welke infrastructuur en mogelijkheden de reiziger in grootstedelijk Utrecht ter beschikking heeft. Het beschrijft ook de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem met de projecten die recent uitgevoerd zijn of de komende tijd uitgevoerd worden. De letters verwijzen naar de [overzichtskaart](#) op pagina 10.

2.1 Werken aan hét spoorwegknooppunt van Nederland

Utrecht Centraal is het grootste knooppunt in Nederland. Nu al verwerkt Utrecht Centraal meer reizigers dan de stations Schiphol en Amsterdam Centraal. De verwachting is dat dit in de toekomst nog verder toeneemt¹. Utrecht Centraal is essentieel voor de goede bereikbaarheid van de regio en de rest van Nederland. Het stationsgebied is volop in ontwikkeling ([CU2030](#)), waaronder de OV-terminal (OVT) die nu in uitvoering is **A**. Het Programma Hoogfrequent Spoor ([PHS](#)) heeft als doel om meer treinen in te zetten op de drukke trajecten. Voor grootstedelijk Utrecht gaat het om de spoorcorridors Schiphol-Arnhem en Amsterdam-Eindhoven **B**. Met het project Doorstroomstation Utrecht ([DSSU](#)) ontvecht ProRail de doorgaande spoorverbindingen bij Utrecht Centraal. Sporen worden recht getrokken en wissels weggehaald. Zo verbetert de betrouwbaarheid en het comfort van het spoorvervoer en is er in de toekomst voldoende capaciteit om de spoorbediening uit te breiden. Het project is op dit moment in uitvoering en is in 2016 gereed.

Momenteel loopt ook het project [Randstadspoor](#). Binnen dit project worden sporen uitgebreid **C**, keerspooren aangelegd en nieuwe stations gebouwd of verbeterd. [Vaartsche Rijn](#) is een voorbeeld van zo'n nieuw station in het kader van Randstadspoor. Dit station is op dit moment in aanbouw **D**. Door Randstadspoor kunnen vier tot zes keer per uur Sprinters rijden naar Breukelen-Woerden-Geldermalsen-Rhenen-Veenendaal en Ede. Een voorbeeld van een verbeterd station is Utrecht Lunetten **E**. Station Driebergen-Zeist wordt nog verbouwd **F**. Een van de laatste grote projecten in het kader van Randstadspoor is het aanleggen van een spoorbrug voor vier sporen over het Amsterdam Rijnkanaal dichtbij Leidsche Rijn centrum **G**. Doel van deze investeringen in het

spoorstelsel is om meer treinen te laten rijden, meer stations te bedienen en de betrouwbaarheid te verhogen.

2.2 De doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer

2.2.1 Tram- en businfrastructuur

Naast de ontwikkelingen op het spoorwegennet werken de gemeenten en de regio aan andere OV-infrastructuur in grootstedelijk Utrecht. Regio en gemeenten werken aan toegankelijke bushaltes en extra fietsenstallingen bij knooppunten. Diverse vrijliggende busbanen en Hoogwaardig Openbaar Vervoer-banen (HOV-banen) worden aangelegd. Financiering van deze maatregelen is onder andere voorzien in het Actieprogramma Regionaal OV (AROV), [VERDER](#), het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RUVV) en het programma [Beter Benutten](#).

De [Uithoflijn](#) ([figuur 3](#)) die op dit moment in aanleg is, biedt vanaf 2018 een hoogwaardige tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park **H**. Dit project voeren BRU en de gemeente Utrecht samen uit. BRU heeft een voorbereidingsbesluit genomen om de Uithoflijn te koppelen aan de bestaande

sneltram richting Nieuwegein en IJsselstein. Op die manier ontstaat één doorgaande tramlijn in de regio. Dan is het weer mogelijk om vanuit Nieuwegein en IJsselstein aan



Figuur 3: Impressie van de Uithoflijn op Utrecht Science Park

Inhoud



1

2

3

4

5

6

de centrumzijde van Utrecht Centraal uit te stappen. Op dit moment verkent BRU samen met de betrokken gemeenten hoe dit zo snel en zorgvuldig mogelijk kan plaatsvinden. Het [OV-Streefbeeld 2020](#) geeft een volledig overzicht van de uitgevoerde en geplande OV-infrastructuur tot en met 2020 in grootstedelijk Utrecht, in relatie tot de ontwikkeling van het OV-lijnnennet.

2.2.2 Regionale OV-structuur

Het regionaal OV-systeem van Utrecht is sterk gericht op Utrecht Centraal. De structuur van het OV-systeem is dan ook sterk radiaal. De afgelopen jaren is vooral aan westzijde van de regio ook gewerkt aan OV-infrastructuur voor de zogenaamde tangentbuslijnen. Dit zijn buslijnen die niet van of naar Utrecht Centraal rijden. Een voorbeeld hiervan is de Westtangent (zie [OV-Streefbeeld 2020](#)). Het gebruik van de tangentlijnen is groeiende. De meeste spitslijnen rijden vanuit de woonkernen en nevenknooppunten bijvoorbeeld Vianen, Bilt-hoven, Driebergen-Zeist en Nieuwegein naar Utrecht Science Park en vice versa.

2.2.3 De OV-concessie voor 10 jaar vastgelegd

Bestuur Regio Utrecht is concessieverlener in grootstedelijk Utrecht. BRU heeft de wettelijke verantwoordelijkheid om een concessie te verlenen voor het exploiteren van openbaar vervoer in het BRU-gebied. BRU verleende in 2013 deze concessie voor 10 jaar aan [Qbuzz](#). Met de invoering van de nieuwe concessie is een groot deel van de bussen vernieuwd. Deze nieuwe bussen voldoen wat betreft emissie aan de strenge EURO 6 norm. Lijn 2 is zelfs elektrisch. [TNO](#) toonde aan dat de luchtkwaliteit in het Utrechtse centrumgebied hierdoor verbeterd is.

In het concessiecontract zijn ook afspraken tussen BRU en Qbuzz opgenomen over bediening, informatievoorziening en subsidieverstrekking. BRU en Qbuzz komen regelmatig bij elkaar om de stand van zaken van deze afspraken te bespreken. BRU en vervoerder willen het openbaar vervoer in grootstedelijk Utrecht doorlopend ontwikkelen en verbeteren.

Het regionale openbaar vervoer wordt uitgevoerd onder de vervoerderonafhankelijke merknaam [U-OV](#). U-OV heeft een eigen huisstijl (*figuur 4*). Hierdoor is het mogelijk om duidelijk en eenduidig te communiceren naar reizigers en inwoners. Samen met de provincie Utrecht onderzoekt de regio of het mogelijk is om U-OV in de gehele provincie Utrecht in te voeren.

Binnen het [OV-bureau Randstad](#) is afgesproken dat voor 2020 de productformule [R-net](#) ingevoerd wordt. Nader onderzoek en besluitvorming is nodig om te bepalen welke lijnen in de regio Utrecht geschikt zijn voor R-net.

2.3 Fietsnetwerk wordt continu verbeterd

Het fietsnetwerk in grootstedelijk Utrecht is en blijft in ontwikkeling. Het programma [VERDER](#) levert een bijdrage aan diverse fietsprojecten. Ontbrekende schakels zijn of worden aangelegd en de kwaliteit van het fietsnetwerk is op diverse plaatsen verbeterd. Stallingsvoorzieningen bij stations en knooppunten



Figuur 4: U-OV bus en fietsers bij de halte Neude in Utrecht

Inhoud



1

2

3

4

5

6

zijn uitgebreid, onder andere met de programma's [Ruimte voor de fiets](#) en [Beter Benutten](#). In het kader van het programma [Fietsfiletvrij](#) leggen decentrale overheden snelfietsroutes in grootstedelijk Utrecht aan **I**.

2.4 Ketenmobiliteit: een vlotte reis van deur tot deur

Om een vlotte reis van deur tot deur te garanderen is de ketenmobiliteit in grootstedelijk Utrecht de afgelopen jaren verbeterd. Eind 2013 is een gebouwde P+R-voorziening op Utrecht Science Park gerealiseerd. Samen met P+R Westraven en het toekomstige P+R Leidsche Rijn zijn dit de belangrijkste bestemmings P+R's in de regio Utrecht.

Decentrale overheden werken op dit moment ook de plannen voor P+R bij Driebergen-Zeist en Breukelen uit. De regio investeert daarnaast in het uitbreiden van fietsenstallingen bij knooppunten.

2.5 Bereikbaarheid over de weg

Doorgaand autoverkeer in de regio wordt zoveel mogelijk afgewikkeld over de snelwegen A2 (Amsterdam- Maastricht), A12 (Den Haag - Arnhem), A27 (Almere- Breda) en A28 (Utrecht- Groningen). De A2 tussen Amsterdam en knooppunt Oudenrijn is verbreed naar 2x5 rijstroken. Net als op de A12 wordt het doorgaande verkeer net voor de Ring Utrecht gescheiden van het regionale verkeer. Door dit systeem van hoofd- en parallelrijbanen ontstaan er minder weefvakken. Dit zorgt voor een betere doorstroming **J**. De A28 tussen Utrecht en Amersfoort is verbreed naar 2x3 rijstroken **K**. Een groot deel van snelwegen rond Utrecht wordt ook voor openbaar vervoer gebruikt.

In het samenwerkingsprogramma [VERDER](#) onderzoeken de samenwerkende partijen hoe de doorstroming op de A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes kan verbeteren **L**. In september 2014 heeft de minister van Infra-

structuur en Milieu (IenM) het [Tracébesluit](#) genomen. Daarmee is vastgesteld dat de A27 tussen Utrecht Noord en knooppunt Eemnes wordt verbreed naar 2x3 rijstroken. De werkzaamheden aan de A27 starten vanaf 2018.

Op de ring Utrecht (A2/A12/A27/N230) komen de snelwegen samen en zijn de meeste aansluitingen met het stedelijk wegennet. Op en nabij deze aansluitingen komt veel verkeer bij elkaar. Dit verhoogt de kans op vertraging. Stad en snelwegen liggen dicht bij elkaar wat zorgt voor geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Met de Planstudie Ring Utrecht² streeft het samenwerkingsprogramma VERDER naar een betere en meer veilige doorstroming, een betere bereikbaarheid van de stad Utrecht en een minder zware belasting voor de omgeving. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in juni 2014 de [voorkeursvariant](#) van de Ring Utrecht vastgesteld. De voorkeursvariant gaat uit van het ontvlechten van de zware verkeersstromen tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Ook komen er extra rijstroken op de parallelbanen van de A12. De uitvoering van deze projecten is na 2018 gepland **M**.

De Noordelijke Randweg Utrecht ([NRU](#)) is een belangrijke schakel in het regionale wegennet. De NRU ontsluit het noordelijke deel van de stad Utrecht. Deze weg verzorgt een deel van de ontsluiting van Maarsse en vormt een verbinding tussen de A27 en de A2. De NRU functioneert als onderdeel van de Ring Utrecht maar heeft nu nog gelijkvloerse kruisingen. Hier treden doorstromings-, leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten op. De aansluiting van de NRU op de A2 is daarbij ook een aandachtspunt.

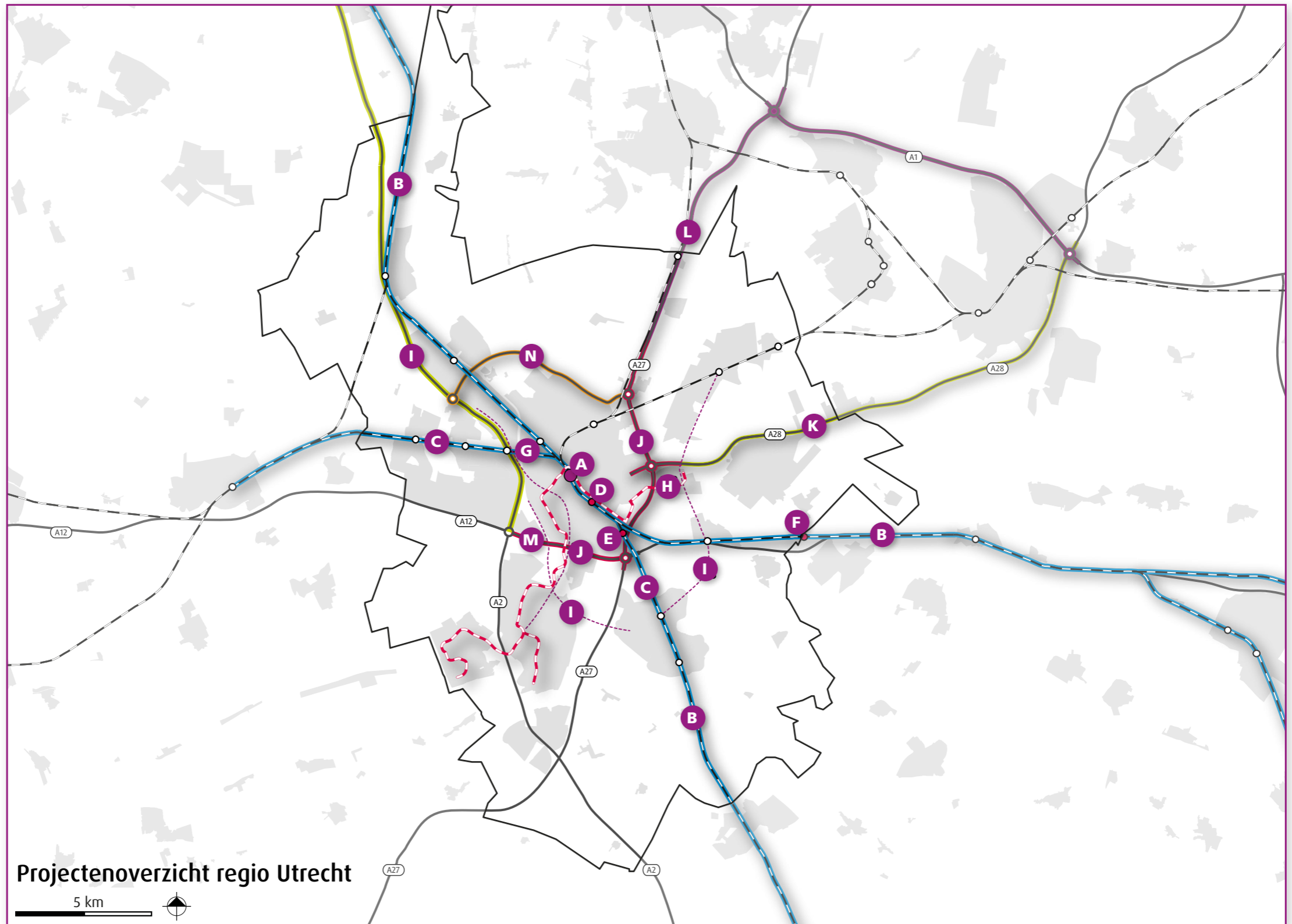
In regionaal verband is afgesproken om de NRU op te waarderen tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht. De NRU kan gerealiseerd worden in de periode 2020 - 2022. Met die opwaardering verbetert de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit van de regio **N**.

Op het stedelijk wegennet wordt vanuit [VERDER](#) gewerkt aan diverse andere projecten op auto-, fiets- en OV-gebied.

Inhoud



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6



Projectenoverzicht regio Utrecht

5 km



Grootstedelijk Utrecht is geliefd als woon- en vestigingsplaats voor bewoners en bedrijven. Steeds meer mensen en bedrijven zorgen voor meer verplaatsingen. Trends en ontwikkelingen zorgen er ook voor dat mensen vaker en anders reizen.

3.1 Sterke troeven, meer mensen, meer verplaatsingen

Grootstedelijk Utrecht is een aantrekkelijke regio om te wonen, werken, studeren, winkelen en recreëren³. Er zijn volop culturele voorzieningen, opleidingsmogelijkheden en banen. De regio biedt diverse historische centra. Utrecht is uniek door de centrale ligging in Nederland. Daardoor is de regio goed bereikbaar en functioneert als nationaal ontmoetingspunt. Andersom zijn vanuit Utrecht andere delen van het land snel te bereiken. Het groen in en om de stedelijke gebieden is dichtbij en divers. De bevolking van de regio is relatief jong en hoogopgeleid⁴. Deze troeven zorgen mede voor een hoog bruto binnenlands product (BBP) per inwoner in grootstedelijk Utrecht⁵.

De stad Utrecht biedt een stedelijk woonmilieu. Omliggende steden zoals Zeist, Houten en IJsselstein bieden suburbane en groenere woonmilieus. In grootstedelijk Utrecht is een zwaartepunt te vinden van twee economische topsectoren, de zakelijke en financiële dienstverlening en Life Sciences & Health⁶. Deze beide sectoren zijn internationaal concurrerend en te vinden in de economische kerngebieden van grootstedelijk Utrecht⁷. De regio Utrecht is door de diversiteit voor veel verschillende huishoudens een geschikte plek om te wonen en voor bedrijven een aantrekkelijke plek om zich te vestigen.

Het planbureau voor de leefomgeving (PBL) verwacht dat Nederland aan de vooravond staat van andere tijden. Jarenlang is het aantal inwoners, banen en de mobiliteit in heel Nederland gestegen⁸. Het PBL verwacht dat die groei in de komende decennia gaat afvlakken. Belangrijk daarbij is dat er sprake zal zijn van grote verschillen tussen de regio's in Nederland ([Pagina 12](#)). In sommige perifere delen van Nederland zal de krimp verder doorzetten. Samen met groot-

stedelijk Amsterdam is grootstedelijk Utrecht het enige gebied in Nederland dat ook na 2030 blijft groeien wat betreft inwoners en banen⁹. Het gevolg van deze groei: meer mensen en meer activiteiten zorgen voor meer verplaatsingen.

Door de centrale ligging in Nederland is grootstedelijk Utrecht ook de regio met het grootste aandeel doorgaande reizigers. Nationaal en internationaal verkeer passeren de regio Utrecht bij reizen vanuit Duitsland, België, Zuid-, Oost- en Noord-Nederland naar bijvoorbeeld Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. De mobiliteit in grootstedelijk Utrecht is en blijft daardoor groter dan in enige andere regio in Nederland¹⁰.

3.2 Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

3.2.1 Minder personen per huishouden, maar meer activiteiten

De laatste decennia neemt het aantal kleine gezinnen toe. Per huishouden worden minder kinderen geboren dan vroeger. Het huishouden zelf is ook geïndividualiseerd: elk lid van het huishouden heeft een eigen steeds drukker activiteitenprogramma met bijbehorende verplaatsingen.

Een toenemend aantal tweeverdieners zorgt er bovendien voor dat huishoudens werk en zorgtaken combineren. Daarnaast reist men ook in de vrije tijd steeds langer, vaker en verder¹¹. Ook de blijvende toename van het aantal eenpersoonshuishoudens¹² heeft invloed op de vraag naar typen woonmilieus en mobiliteit.

3.2.2 Ouderen reizen langer en vaker

In 2050 is een kwart van de bevolking in Nederland 65-plus. Grootstedelijk Utrecht heeft een relatief jonge en hoogopgeleide bevolking, maar ook hier

Inhoud



1

2

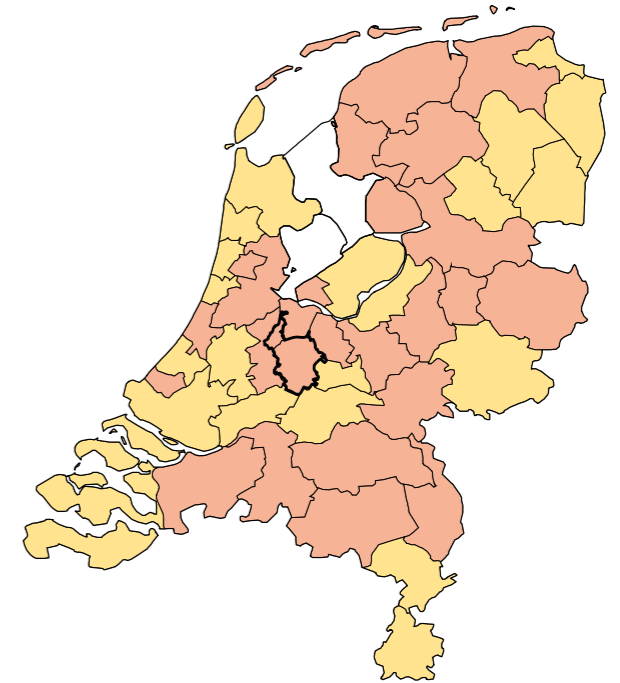
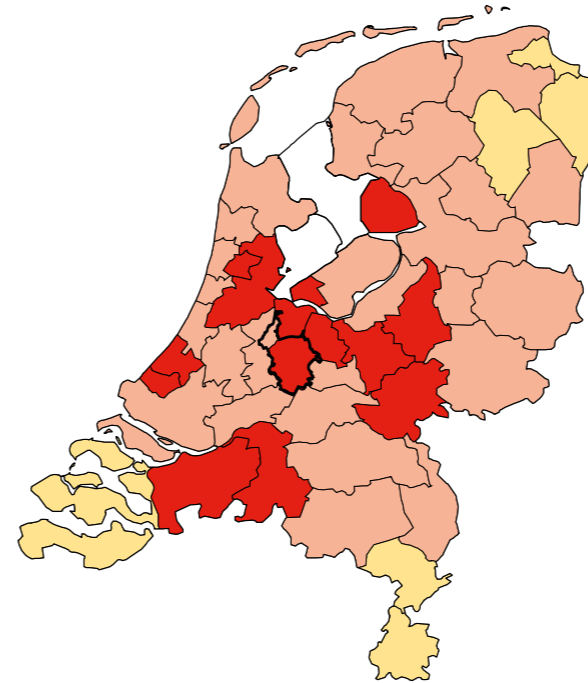
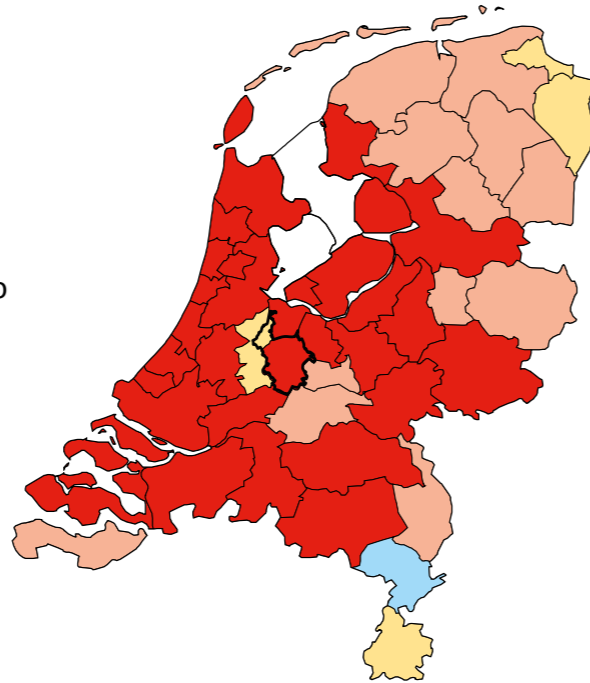
3

4

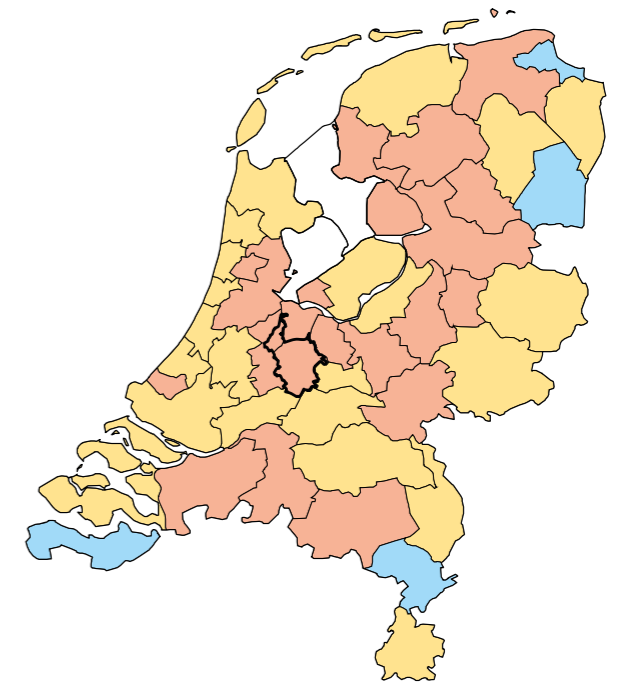
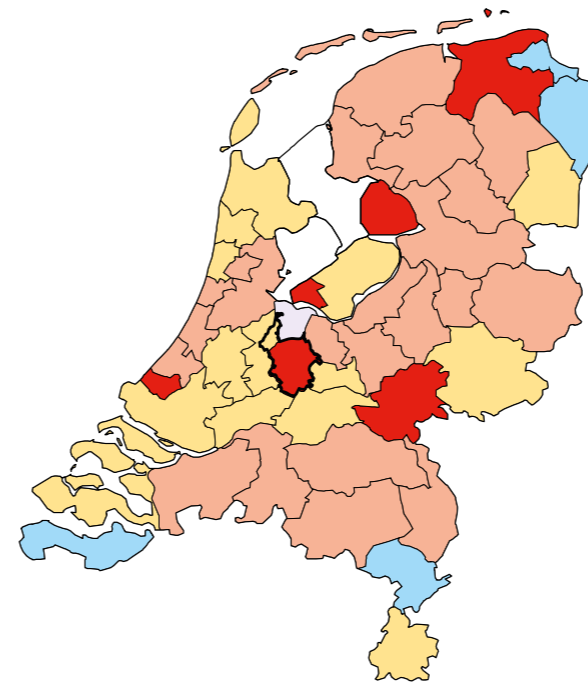
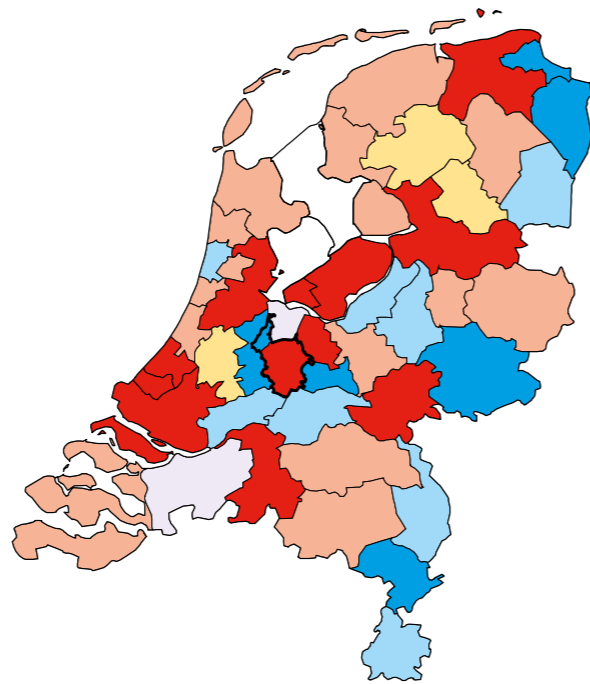
5

6

Bevolkingsontwikkeling
in laag en hoog scenario



Ontwikkeling totale
mobiliteit in laag
en hoog scenario



2008 – 2020

2020 – 2030

2030 – 2040

Bron: PBL, 2011

Inhoud



1

2

3

4

5

6

neemt het aandeel ouderen toe. De ouderen van de toekomst zijn gezonder, hoger opgeleid, beschikken over een auto en hebben meer tijd en geld dan de huidige generatie ouderen. Ouderen van de toekomst zullen vaker zelfstandig blijven wonen en langer door blijven werken. Ze reizen vaker en verder, en kiezen er meestal voor om de reis zelfstandig met de auto af te leggen¹³.

3.2.3 Autobezit en autogebruik veranderen

Het autogebruik groeit nog steeds. Maar sinds 2005 vlakt de groei van het auto-gebruik wel af¹⁴. Het autobezit neemt vooral bij jongeren af. Jongeren, vooral in de steden, hebben minder behoefte aan een auto. Studenten raken vertrouwd met het gebruik van het openbaar vervoer door de OV-studentenkaart. Jongeren maken slim gebruik van de beschikbare modaliteiten en huren of lenen een auto als het nodig is. Autodeelsystemen zijn in opkomst vooral in stedelijke gebieden (figuur 5). Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) stelt dat autodelers ook meer gebruik maken van openbaar vervoer en fiets.

Deze ontwikkelingen zorgen voor een verschuiving naar het delen van vervoermiddelen, flexibel gebruik en leenconcepten. Gebruik is belangrijker dan bezit. Bij de jonge doelgroep is die verschuiving al waarneembaar. Er komen andere verdienmodellen in de auto-industrie, andersoortige voertuigen en andere mobiliteitsconcepten. Betalen naar gebruik wordt standaard, waarbij het bezit van een auto niet langer noodzaak is.

3.2.4 Re-urbanisatie en subregionale verschillen

Sinds halverwege de jaren 80 groeien de grote steden in Nederland weer en is de economische neergang van de stad in de jaren daarvoor omgebogen. De stad is in trek bij mensen en bedrijven. Steden zijn aantrekkelijk voor alleenstaanden en stellen zonder kinderen, maar ook een toenemend aantal huishoudens met kinderen woont in de grote steden. Dit geldt ook voor de stad Utrecht. Utrecht is in het afgelopen decennium het sterkst gegroeid van alle steden in Nederland¹⁵. De opkomst van de tweeverdiener, de toename van het

aantal zzp'ers, het hogere opleidingsniveau, de gestegen welvaart en het hoge voorzieningenniveau in de stad hebben ervoor gezorgd dat mensen graag in de stad wonen.

Jonge inwoners van Nederland trekken naar de stad, omdat daar alle voorzieningen, waaronder onderwijs, binnen handbereik zijn. De populariteit van de stad onder studenten zorgt ook voor huisvestingstekort, vooral van studenten- en starterswoningen. Hierdoor zijn er relatief meer thuiswonende studenten, wat langere verplaatsingen tussen huis en onderwijs oplevert. Een groeiend aandeel twintigers en dertigers woont in de steden. Daarmee groeit ook het aantal kinderen in de steden.

De groei in de stad Utrecht is en blijft groot, voor de meeste omliggende gemeenten geldt dit ook.



Figuur 5: Utrecht hoogste aantal deelauto's per 100.000 inwoners

Inhoud



1

2

3

4

5

6

3.3 Economische trends en ontwikkelingen

3.3.1 Centralisatie van werkgelegenheid

Het grootstedelijk gebied is ook in trek bij bedrijven. Het vestigen in of dicht bij de stad levert voor een bedrijf agglomeratievoordelen op. Veel bedrijven zijn bezig om het aantal vierkante meters kantoorruimte terug te brengen en zich te vestigen op één goed bereikbare, centraal gelegen en aantrekkelijke locatie.

Een aantal locaties in grootstedelijk Utrecht voldoet hieraan en biedt een divers vestigingsmilieu. Het Utrechtse stationsgebied is hierbij het duidelijkste voorbeeld. Dit gebied is goed bereikbaar en heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat door de diversiteit aan functies. Utrecht huisvest daardoor van een aantal bedrijven de nationale hoofdkantoren. De aanwezigheid van voldoende arbeidskrachten met de juiste kwaliteit is ook een reden voor bedrijven om zich hier te vestigen. De potentiële werkzame bevolking groeit vooral in de Randstad (figuur 6).

3.3.2 Het Nieuwe Werken en E-learning

Het Nieuwe Werken (HNW) geeft werknemers meer vrijheid om te bepalen waar en wanneer hij werkt¹⁶. Gemiddeld werkt bijna een derde van alle werknemers wel eens thuis¹⁷. Door HNW neemt ook de vraag naar flexibele werk- en vergaderplekken op centraal gelegen en goed bereikbare plekken toe (figuur 7). Werk en vergadercentra als [IGLUU](#) en [SEATS2MEET](#) op Utrecht Centraal zijn populaire werklocaties, ook voor hoogopgeleide zzp'ers.

E-learning maakt tijd en plaats onafhankelijk leren mogelijk. Het is voor studenten niet meer noodzakelijk om bijvoorbeeld voor het volgen van een college een reis af te leggen.



Figuur 6: Toename van de potentieel werkzame bevolking vooral in de Randstad¹⁸



Figuur 7: Het nieuwe werken

Inhoud



1

2

3

4

5

6

3.4 Technologische trends en ontwikkelingen

3.4.1 Vervoermiddelen worden slimmer, schoner en sneller

De auto verdwijnt niet maar hij verandert. Zo worden auto's steeds schoner, en technologische ontwikkelingen op het gebied van besturing gaan snel.

Een [zelfrijdende auto](#) heeft consequenties voor de infrastructuur. Ontwikkelaars claimen dat de capaciteit van het wegennet verdubbeld kan worden omdat deze auto's op een veilige manier dicht achter elkaar kunnen rijden.

Het aandeel elektrische auto's, bussen en fietsen blijft naar verwachting toenemen. Daardoor vermindert de uitstoot van CO₂ en fijnstof en daarmee de overlast. Deze voertuigen stellen nieuwe eisen aan de omgeving. Elektrische voertuigen vragen om oplaadvoorzieningen (*figuur 8*). De snelle elektrische fiets en de grotere bakfietsen stellen andere eisen aan infrastructuur en stallingsmogelijkheden. De populariteit van OV-fiets als aansluitend vervoer op de trein is nog steeds groeiende. De regio Utrecht is verantwoordelijk voor bijna 15 procent van alle [OV-fiets](#) verhuur in Nederland (*figuur 9*).

De regio stuurt de vervoerder aan om het voor de reiziger zo aantrekkelijk mogelijk te maken om voor het OV te kiezen. Voorbeelden zijn het aanbieden van gratis WIFI, zero emissie en comfortabele voertuigen. Daarnaast zal de toegankelijkheid van voertuigen, haltes en stations de komende tijd verbeteren.

3.4.2 Gedrag verandert door smartphone en internet

Smartphones en internet beïnvloeden de vraag naar mobiliteit. Met apps op smartphones en realtime informatie op navigatiesystemen kunnen reizigers overal en op elk moment hun reis plannen en wijzigen. Data uit smartphones geeft ook inzicht in de manier waarop mensen zich verplaatsen.

De opkomst van internetwinkelen heeft er nog niet voor gezorgd dan mensen zich minder verplaatsen om 'echt' te gaan winkelen¹⁹. Tegelijkertijd heeft de

populariteit van webshops wel tot extra mobiliteit geleid. De pakketbezorger levert de gekochte artikelen thuis af. Er verschijnen wel steeds meer afhaalpunten waardoor deze mobiliteit weer enigszins dempt.



Figuur 8: Oplaadvoorziening in de gemeente Bunnik



Figuur 9: OV-fiets op het Janskerkhof Utrecht



Dit hoofdstuk beschrijft hoe de vraag naar en het aanbod van mobiliteit zich tot elkaar verhouden en welke effecten dat heeft. Op tijden en plaatsen waar het aanbod van mobiliteit achterblijft bij de vraag ontstaan knelpunten. De gevolgen daarvan zijn vertragingen, files, en overvolle treinen en bussen.

4.1 Bereikbaarheid economische kerngebieden centraal

In de afgelopen jaren heeft BRU samen met andere decentrale overheden, het Rijk en het bedrijfsleven een aantal bereikbaarheidsprogramma's gestart. [VERDER](#) en [Beter Benutten](#) zijn daar voorbeelden van. In die programma's en ook in bestaand beleid staat de bereikbaarheid van de economische kerngebieden centraal. Het gaat hierbij om de volgende gebieden:

1. Utrecht Centrum (inclusief stationsgebied)
2. Utrecht Science Park (De Uithof) en Rijnsweerd
3. Nieuwegein Stadscentrum/Plettenburg/De Wiers/'t Klooster
4. Leidsche Rijn Centrum/De Wetering/Lage Weide
5. Papendorp/Europalaan/Westraven/Laagraven (A12-zone)

Een uitgebreide beschrijving van deze gebieden is opgenomen in het [OV-Streefbeeld 2020](#). Kenmerk van de economische kerngebieden drie tot en met vijf is dat deze relatief goed bereikbaar zijn met de auto. Bovendien is er voldoende parkeergelegenheid en het parkeren is in de meeste gevallen gratis. Kenmerkend is dat deze gebieden ingeklemd liggen tussen water-, spoor- en snelwegen. Deze barrières zorgen voor omrijdfactoren waardoor deze gebieden onaantrekkelijk zijn om naar toe te fietsen. Daar ligt voor deze gebieden dan ook een opgave.

Binnen de vijf economische kerngebieden zijn Utrecht Centrum en Utrecht Science Park de twee toplocaties van de regio. De ruimtelijk-economische dynamiek is in deze gebieden het grootst.

4.2 Utrecht centrum: hart van de regio

Het centrumgebied van Utrecht is de belangrijkste bestemming van de regio. Utrecht Centrum kenmerkt zich door de grote diversiteit aan functies. Over de gehele dag wordt veel van en naar dit gebied gereisd. Naast de mensen die hier moeten zijn, verwerkt het centrum van Utrecht net zoals de Ring Utrecht veel doorgaande reizigers. Dit levert enorme hoeveelheden reizigers op die allemaal door het compacte centrumgebied reizen. Vooral in het stationsgebied en op de routes van het station naar Utrecht Science Park leidt dit nu al tot grote knelpunten.

4.2.1 Het stationsgebied

Het openbaar vervoersysteem van Utrecht heeft een sterk radiale structuur. Dit is toegelicht in de [OV-visie](#). Een groot deel van de OV-reizigers met een bestemming in grootstedelijk Utrecht reist via Utrecht Centraal. Utrecht Centraal is het grootste station van Nederland en verwerkt ongeveer 270.000 reizigers per dag (*figuur 10*). Meer dan de helft van de doorgaande reizigers in de OV-terminal stapt over op trein, tram, bus of fiets. De grote omvang van deze reizigers-



Figuur 10: Drukke op Utrecht Centraal

Inhoud



1

2

3

4

5

6

stromen veroorzaakt overvolle fietsroutes, uitpuilende fietsstallingen en overvolle bussen. Ondanks de verbouwing van het stationsgebied ([CU2030](#)) en de aanleg van de Uithoflijn is de capaciteit voor het regionaal openbaar vervoer na 2020 alweer onvoldoende. Dit is aangetoond in het [MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht](#) (*figuur 11*).

4.2.2 De binnenstadsas

Vanaf de OV-terminal rijdt elke minuut een bus richting het oosten en terug. Een groot deel daarvan rijdt over de binnenstadsas. Op deze as halteren bussen achter elkaar en zijn geen inhaalmogelijkheden. De vertraging van één bus zorg daarmee al snel voor vertraging op de andere buslijnen. Door de enorme hoeveelheden in- en uitstappers, in combinatie met kruisende verkeersbewegingen met verkeerslichten, medegebruik van de busbaan door autoverkeer, en gebruik van de busbaan voor laden en lossen staat de betrouwbaarheid van bijvoorbeeld lijn 28 onder druk.

Tussen Utrecht Centrum en Utrecht Science Park fietsen dagelijks 15.000 tot



Figuur 11: Klik op de figuur voor de samenvattende film van het MIRT-onderzoek

18.000 mensen. De belangrijkste fietsverbinding volgt de route van de binnenstadsas langs Vredenburg, Neude en Janskerkhof. Door de relatief smalle fietspaden en vele kruisende bewegingen tussen fiets, auto, voetganger en bus zijn zowel fietspaden als kruisingen overbelast. Hierdoor ontstaan lange wachtrijen bij verkeerslichten en wordt er gevaarlijk ingehaald. Het stelselmatig door rood fietsen leidt tot onveilige situaties. Wanneer alle fietsers netjes zouden blijven wachten zou een verkeersinfarct ontstaan. Bij een roodlichtcontrole op de kruising met de Maliebaan ontstond een fietsfile van meer dan 100 meter (*figuur 12*).

Aan de binnenstadsas liggen veel winkels en horeca, die over de gehele dag veel voetgangers trekken. Bovendien bevoorraden vrachtwagens deze voorzieningen, waarbij zij de wegen, fiets- en voetgangerspaden blokkeren.

Kortom, de bus- en fietsruggengraat van de regio zit klem tussen de gevels van de historische binnenstad van Utrecht. Op deze plek zijn teveel functies in een te krappe ruimte, daarom moeten hier keuzes worden gemaakt.



Figuur 12: Fietsfiles van meer dan 100 meter bij een roodlichtcontrole

Inhoud



1

2

3

4

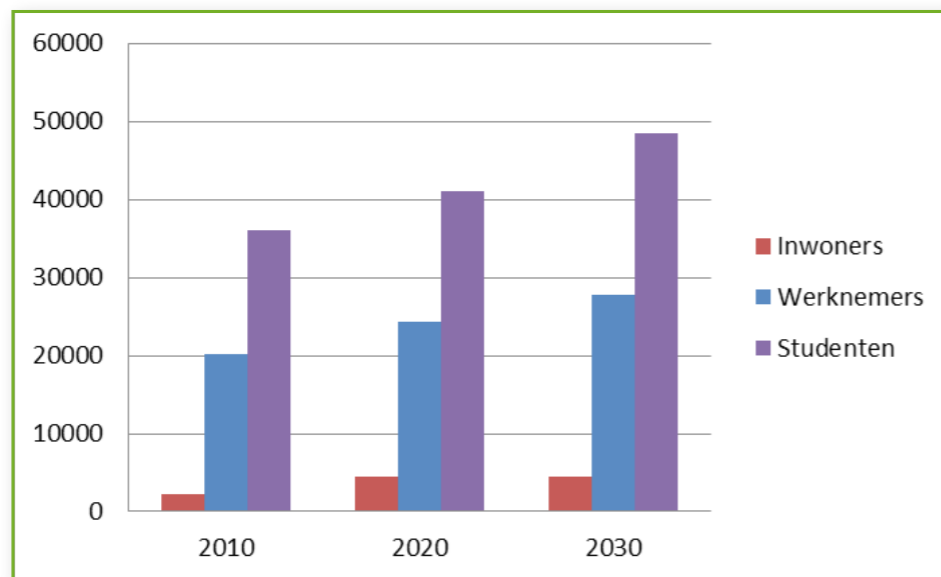
5

6

4.3 Utrecht Science Park en Rijsweerd: brein van de regio

De andere toplocatie van grootstedelijk Utrecht is Utrecht Science Park (De Uithof) en Rijsweerd. Dagelijks reizen ongeveer 40.000 studenten en 20.000 werknemers naar dit gebied. Utrecht Centraal is het belangrijkste OV-knooppunt om deze mensen te bedienen. De wegen aan de oostkant van de regio staan nu al vol en er is onvoldoende ruimte om te parkeren. Ook de [Uithoflijn](#) is onvoldoende om de explosief groeiende mobiliteitsvraag tussen Utrecht centrum en Utrecht Science Park te kunnen opvangen.

Ondanks de economische crisis is de ruimtelijk-economische ontwikkeling hier op gang gekomen. Hierdoor ontstaat er steeds meer ruimtelijk-economische dynamiek aan de oostzijde van grootstedelijk Utrecht. De aanwezigheid van veel kennisintensieve bedrijvigheid heeft hier mede voor gezorgd. Utrecht Science Park zal zeker tot 2030 blijven groeien (*figuur 13*). Opgave voor de regio is om deze groei te faciliteren. Deze extra inwoners, werknemers en studenten kunnen niet met de auto komen. Het [project Ring Utrecht](#) realiseert namelijk geen extra aansluiting op het gebied. Bovendien is er geen ruimte voor nieuwe parkeerplekken.

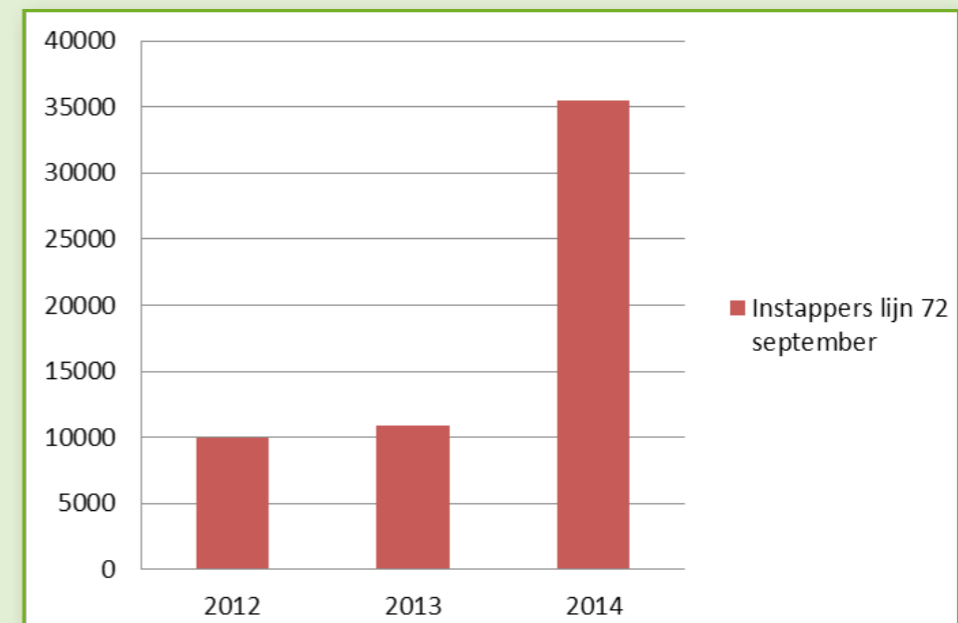


Figuur 13: Groei van Utrecht Science Park²⁰

Rijsweerd (Noord) is vooral een kantoorlocatie. Maar hier zijn ook studentenwoningen en een nieuw hotel in ontwikkeling. De ambitie van de gemeente Utrecht is om Rijsweerd en de Uithof meer met elkaar te verbinden.

Succes Oosttangent

De regio spant zich in om Utrecht Science Park vanuit meerdere windrichtingen te ontsluiten. De OV-ontsluiting van Utrecht Science Park is nu nog sterk afhankelijk van Utrecht Centraal. Om de OV-ontsluiting van Utrecht Science Park te verbeteren en Utrecht Centraal te ontlasten heeft de regio de afgelopen jaren de zogenaamde Oosttangent (Bilthoven - De Uithof - Nieuwegein) versterkt (lijn 72). Kwaliteitsverbetering in combinatie met marketing en communicatie heeft geleid tot een forse groei van het aantal instappers op deze lijn.



Figuur 14: Toename reizigersaantallen lijn 72²¹

Inhoud



1

2

3

4

5

6

4.4 Als de ring vastloopt, staat de regio stil

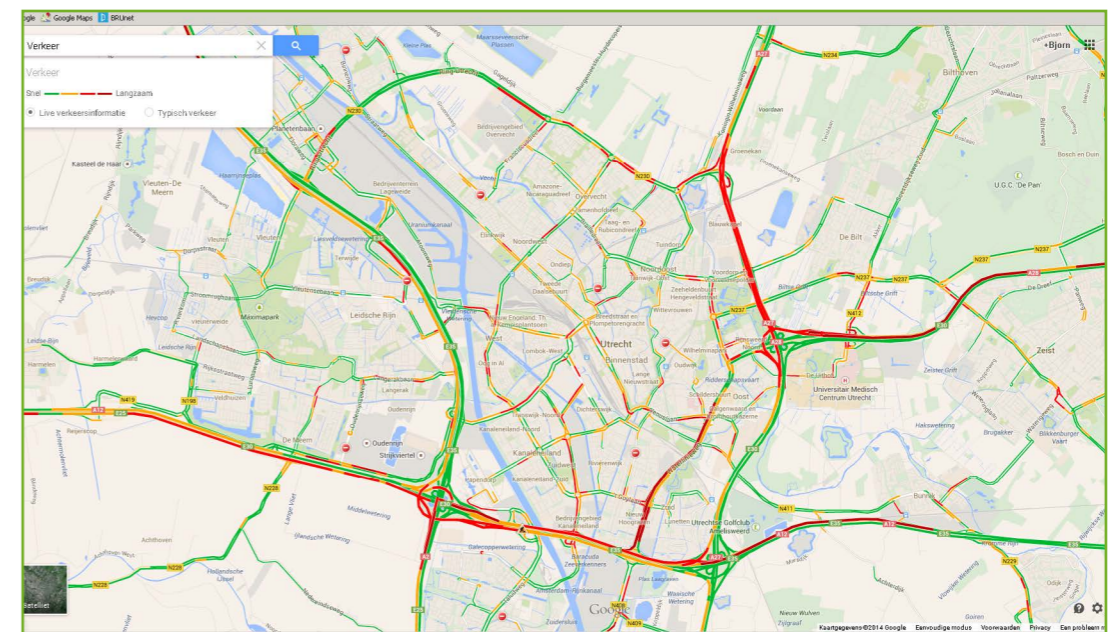
Het Utrechtse wegennet is een samenhangend geheel van snelwegen, provinciale wegen en hoofdwegen binnen de gemeenten. Het grootste deel van het autoverkeer op dit wegennet is regionaal verkeer. Dat is verkeer dat tenminste een herkomst of een bestemming in grootstedelijk Utrecht heeft. Ook op de Ring Utrecht rijdt vooral regionaal verkeer. Ongeveer 65% van het autoverkeer op de Ring Utrecht is regionaal verkeer, 35% is doorgaand verkeer. Deze verkeersstromen samen vragen veel capaciteit op deze ring. Vooral in de spitsperiodes wordt er dagelijks meer capaciteit van de ring gevraagd dan dat er beschikbaar is (figuur 15 en 16).

Bij files op de ring zoeken automobilisten naar alternatieve routes. Het gevolg hiervan is dat het verkeer op provinciale en gemeentelijke hoofdwegen en bij de aansluitingen daarvan op de snelwegen ook stil komt te staan. Kortom, het totale Utrechtse wegennet is kwetsbaar voor overbelasting. In geval van calamiteiten loopt het verkeer al snel vast naar alle kanten. Het openbaar vervoer zonder eigen infrastructuur loopt hierdoor ook vertraging op. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid van het stedelijk gebied, waaronder een slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast, nog los van de economische- en bereikbaarheids gevolgen.

De druk op het wegennet wordt de komende tijd door de ruimtelijke, economische en demografische groei alleen maar groter, ondanks de recente uitbreiding van het Rijkswegennet. Uitbreiding van het stedelijk wegennet is nauwelijks mogelijk.



Figuur 15: Files op de Ring Utrecht



Figuur 16: Vertragingen in de regio Utrecht op 29 september 2014



Grootstedelijk Utrecht kiest voor economische groei. Dat betekent ook dat er ruimte nodig is om de bijbehorende groeiende mobiliteit te faciliteren. De beschikbare ruimte en mogelijkheden verschillen per gebied. Daarom kiest de regio voor een gebiedsgerichte aanpak om bereikbaar te blijven. De regio kiest ook voor kwaliteit voor de OV-reiziger en de fietser. Voorwaarde voor deze keuzes is goed inzicht in verplaatsingen en wensen van reizigers.

5.1 Goed inzicht is randvoorwaardelijk

Er is meer inzet op dataverzameling, beheer en monitoring nodig. Zeker nu mensen zich in toenemende mate anders verplaatsen. Denk bijvoorbeeld aan ouderen die langer doorreizen, studenten die thuis blijven wonen, meer elektrische fietsen, en de centralisatie van bedrijven (zie [hoofdstuk 3](#)).

Doordat er steeds meer dynamische (open) data beschikbaar is kan de regio in de toekomst sneller inspelen op reizigerswensen en -gedrag. Nieuwe manieren van dataverzameling maken het mogelijk om op elk moment en realtime inzicht te hebben in hoe reizigers zich gedragen. Daarmee kan reisgedrag steeds realistischer en preciezer voorspeld worden. Op dit moment gebruikt BRU al data van de OV-chipkaart, verkeerslussen, verkeerscamera's en boordcomputers van bussen en trams. Daarnaast geven reizigers en bewoners via klantenservice en andere media feedback en input. In het kader van het OV-Streefbeeld 2020 heeft BRU reizigers en inwoners geënquêteerd en gevraagd om mee te denken de ontwikkeling van het openbaar vervoer. U-OV heeft ook een klantenpanel ingericht waar reizigers input kunnen geven voor de nieuwe dienstregelingen aandachtspunten meegeven voor het concessiebeheer. Ook is er een klanttevredenheidsonderzoek waar BRU de prestaties van U-OV op diverse kwaliteitsaspecten bijvoorbeeld stiptheid, vriendelijkheid chauffeurs en netheid meet. In de nabije toekomst wordt het inzicht in mobiliteitsstromen vergroot. Dit kan door gebruik te maken

van mobiele telefoons, data uit sociale media en software die de verschillende databronnen slim combineert.

Met deze data zal het steeds beter mogelijk worden om deze realtime te gebruiken om bij te sturen. Voorbeelden hiervan zijn regionaal verkeersmanagement, bijsturing van dienstregelingen en het voorrang geven aan openbaar vervoer bij verkeerslichten. Ook zorgt dit inzicht ervoor dat BRU continu de prestaties van materieel en infrastructuur kan meten. Zo kan de regio beheer en onderhoud slimmer en kosteneffectiever organiseren. Binnen de Nationale Databank Wegverkeersgegevens ([NDW](#)) werken verschillende overheden intensief samen aan de ontwikkeling van een databank voor complete en actuele wegverkeersgegevens.

De vraag naar mobiliteit verandert continu en steeds meer waardevolle data daarover komt beschikbaar. Goed inzicht in die vraag is van belang om hierop in te kunnen spelen. Dataverzameling, beheer en monitoring verdienen veel meer aandacht. Met een continu proces van dataverzameling, beheer en monitoring kan de regio ook aantonen of beleidsambities gehaald en afspraken nagekomen zijn. Dit is ook een eerste stap om een meer doelgroepgerichte benadering toe te passen zodat investeringen zo efficiënt mogelijk worden ingezet.



Inhoud



1

2

3

4

5

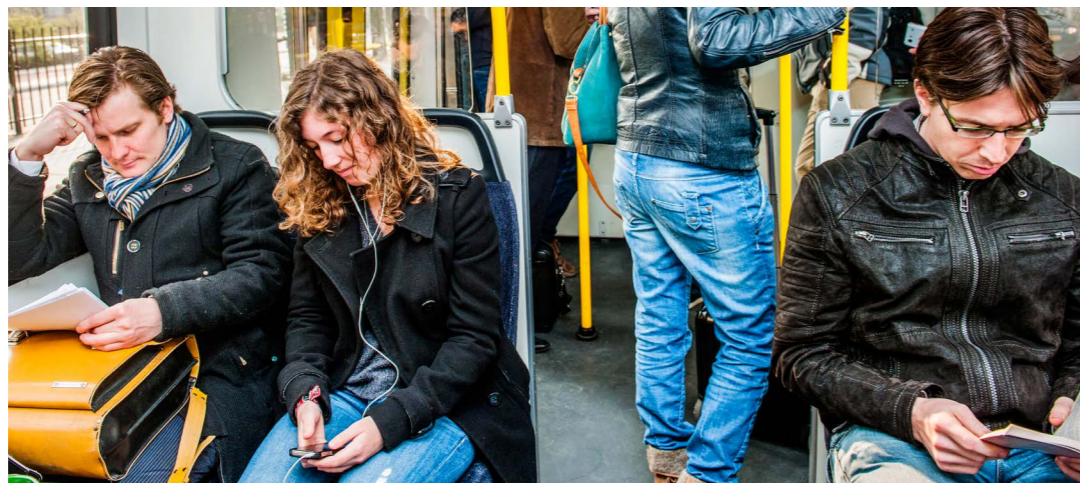
6

5.2 Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei

Grootstedelijk Utrecht is de afgelopen jaren fors gegroeid. Berekeningen van onder andere het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geven aan dat de ruimtelijke en economische groei in de regio Utrecht nog lange tijd doorzet. Gevolg is een verdere mobiliteitsgroei. Uitdaging voor de regio is om deze mobiliteitsgroei verantwoord te accommoderen. Dit betekent dat deze mobiliteitsgroei zo wordt gefaciliteerd dat het stedelijk gebied leefbaar en aantrekkelijk blijft.

Aantrekkelijk betekent ook dat het goed mogelijk moet zijn om je gemakkelijk te verplaatsen (*figuur 17*). Of dat nu naar je werk, je opleiding of je schoonmoeder is. Voor bedrijven is het cruciaal om bereikbaar te zijn voor klanten en werknemers. Een goede bereikbaarheid zorgt ervoor dat de regio aantrekkelijk blijft voor nieuwe bedrijven en investeerders.

Daarbij zoekt de regio naar een optimale benutting van het mobiliteitssysteem zodat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Utrechtse regio duurzaam verbeteren. Doel is om elke geïnvesteerde euro in het mobiliteitssysteem zo effectief en efficiënt mogelijk te benutten. De regio sluit met deze visie aan bij de vijf i's die het Rijk aanreikt om bereikbaarheidsopgaven aan te pakken (*zie kader*).



Figuur 17: Reizigers in de sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein

De vijf i's op een rij

Innoveren

Beter inspelen op veranderingen in (reis)gedrag van personen en veranderingen in productieprocessen en logistiek, rekening houden met de verschillende doelgroepen en andere manieren van samenwerken met andere partijen (bijvoorbeeld werkgevers).

Informereren

Slimmer toepassen van beschikbare informatie waardoor gebruikers van infrastructuur zo efficiënt mogelijk kunnen reizen en vervoeren, kansen creëren voor het bedrijfsleven op basis van technologische ontwikkelingen.

In stand houden

Efficiënt beheer en onderhoud, bijvoorbeeld door een betere afstemming tussen Rijk en regio of een combinatie met ruimtelijke ingrepen. Dit moet bijdragen aan de bereikbaarheid.

Inrichten

Beter afstemmen van mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke keuzes. Flexibel werken combineren met een hoog voorzieningenniveau en knooppuntontwikkeling.

Infrastructuur

Pas investeren in (extra) infrastructuur als overige 'i's' geen oplossing bieden. Eerst kleine maatregelen nemen. Alleen infrastructuur aanleggen waar het rendement het grootst is²².

Inhoud



1

2

3

4

5

6

5.3 Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied

Openbaar vervoer is de meest [ruimte-efficiënte vorm van reizen](#). Ook is het openbaar vervoer milieuvriendelijker dan de auto. Lopen en fietsen zijn nog beter voor het milieu en bovendien gezonder voor de reiziger zelf. Door de komst van de elektrische fiets is fietsen sneller geworden en is de actieradius toegenomen tot zo'n 15 kilometer.

Voor de langere verplaatsingen blijven reizigers aangewezen op de auto en het openbaar vervoer. De auto wint het qua comfort en flexibiliteit van het openbaar vervoer. In drukke gebieden waar parkeren lastig en duur is, is de auto niet de meest geschikte vervoerwijze. Zeker voor jongeren, die in toenemende mate niet over een eigen auto beschikken (*zie hoofdstuk 3*), is het mogelijk om flexibel te zijn in de keuze voor een vervoerwijze. De keuzes die de regio maakt verschillen daarom per gebied.

5.3.1 Utrecht Centrum: het verblijfsgebied van de regio

Het centrum van Utrecht is het belangrijkste verblijfsgebied van de regio. Winkels, kantoren, woningen en voorzieningen liggen dicht bij elkaar. De voetganger heeft hier prioriteit. Ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en (sociale) veiligheid is in dit gebied belangrijker dan de snelheid van de verplaatsing. Naast lopen zet de regio voor dit gebied in op OV en fiets. De keuze hiervoor is gebaseerd op de constatering dat de beschikbare ruimte in dit drukke gebied zeer beperkt is. Openbaar vervoer en fiets zijn ruimte-efficiënte vervoerwijzen. Het faciliteren van de auto op deze plek kost te veel ruimte op deze plek waar juist de ruimtelijke kwaliteit van groot belang is. Met de ontwikkeling van schonere auto's verdwijnt het ruimteprobleem in de stedelijke gebieden niet. Door de verdere groei en verdichting van het Utrechtse Centrum is het oplossend vermogen van lopen, de fiets en openbaar vervoer het grootst.

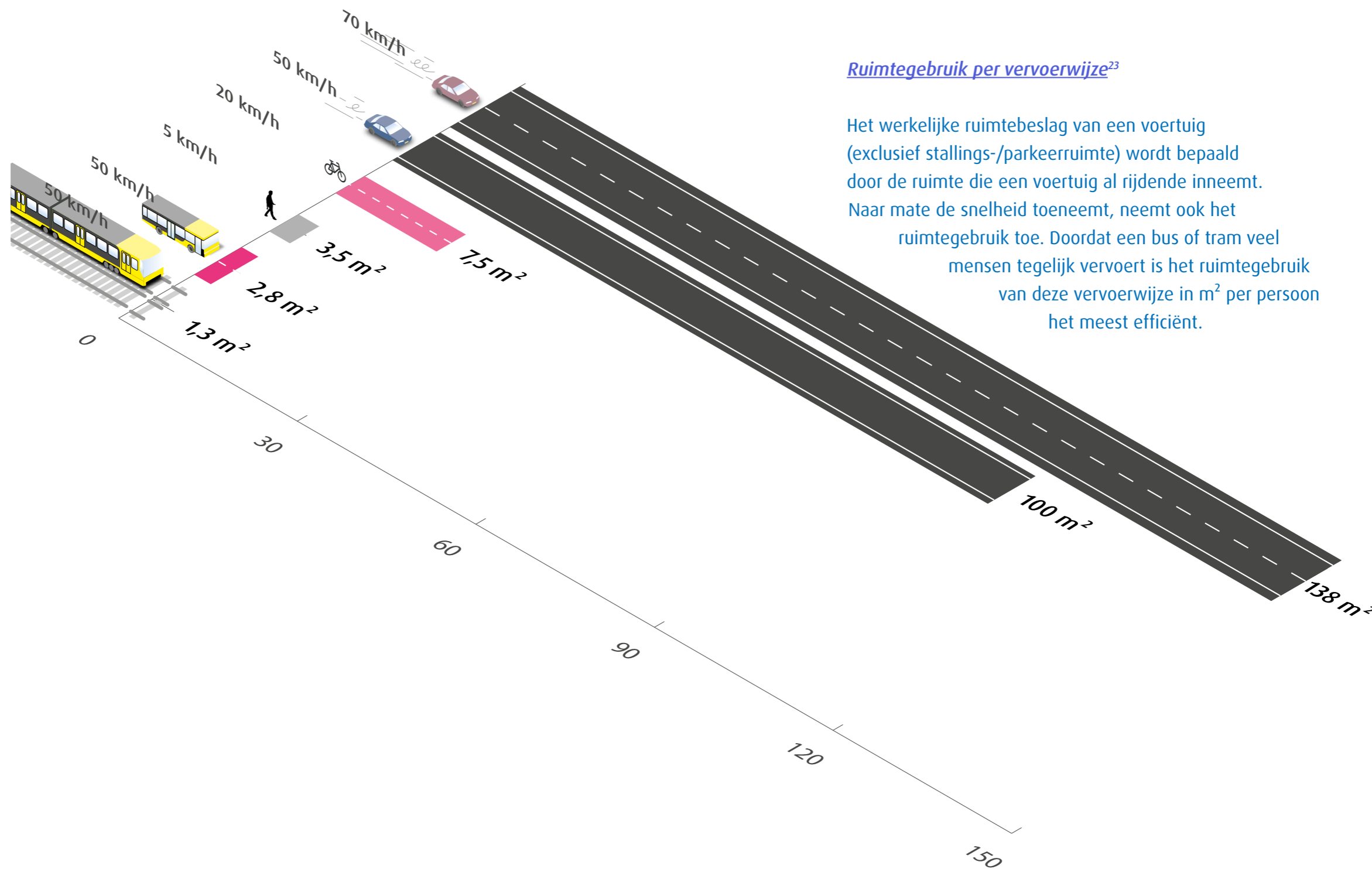
In de regionale verkenning Nieuwegein-OV-terminal-binnenstad-Rijnsweerd-De Uithof-Zeist ([NOBRUZ](#)) zijn varianten onderzocht om het capaciteitsprobleem op de corridor Utrecht Centrum en Utrecht Science Park op te lossen. Hiertoe zijn diverse varianten onderzocht. Een van de varianten is het laten rijden van een tram op de binnenstadsas die later mogelijk doorgetrokken kan worden naar Zeist. De verdere ontwikkeling van het tramnet biedt kansen om de binnenstedelijke ontwikkelingsopgave te structureren. In de MIRT-verkenning werken het Rijk en decentrale overheden de verschillende oplossingsrichtingen uit. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor de interactie tussen gebiedsontwikkelingsopgave en de bereikbaarheidsopgave.

5.3.2 Utrecht Science Park: geen plek voor groeiend autoverkeer

De groei van Utrecht Science Park blijft doorgaan. De regio heeft de ambitie om de economische positie van het Utrecht Science Park verder te versterken. De ontwikkeling van de [Life Science As De Bilt](#) draagt bij aan het versterken van deze economische positie. Gevolg van deze doorgaande economische ontwikkeling is dat vervoerstromen blijven toenemen. Dat wordt nog eens versterkt door het toenemende aantal thuiswonende studenten die dagelijks naar het Utrecht Science Park reizen. En dat terwijl de bestaande fiets- en OV-verbindingen nu al te maken hebben met overbelasting.

Utrecht Science Park is het grootste economische kerngebied van Nederland dat niet over een eigen treinstation beschikt. Vrijwel vanuit alle gemeenten in grootstedelijk Utrecht bestaan rechtstreekse busverbindingen met Utrecht Science Park. Er is in dit gebied ook geen ruimte om de groeiende autobereikbaarheid te faciliteren. De regio zet daarom in op het verder faciliteren van de groei van de topsectoren in dit gebied door te investeren in OV- en fietsbereikbaarheid.

Inhoud



Inhoud



1

2

3

4

5

6

5.3.3 Overige economische kerngebieden

Voor de overige economische kerngebieden in de regio geldt dat hier voldoende ruimte is om autobereikbaarheid te faciliteren. Toch is het wenselijk dat mensen ook van en naar deze gebieden zoveel mogelijk met OV en fiets reizen. De [Fietsvisie](#) spreekt dan ook de ambitie uit om 60% van het woon-werkverkeer per fiets te laten plaatsvinden in 2030. Het wegnemen van fietsbarrières (door nieuwe fietspaden, -tunnels en -bruggen) lijkt kansrijk om het fietsgebruik te verhogen. Dat komt omdat veel werknemers en bezoekers van deze kerngebieden hemelsbreed relatief dichtbij wonen, maar nu alleen met een omweg naar hun werk kunnen fietsen.

5.3.4 Het versterken van knooppunten

Mensen maken thuis al de keuze voor hun vervoerwijze. In veel gevallen kiest men voor de auto. Inzetten op OV en fiets betekent dus ook dat in de herkomstgebieden goede OV- en fietskwaliteit geleverd moet worden.

De regio Utrecht sluit aan bij de visie, zoals verwoord in het rapport [Kiezen voor kwaliteit](#)²⁴. Bij een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem zijn de verschillende vervoerwijzen goed met elkaar verbonden. Doordat het openbaar vervoer op gezette tijden en op vaste routes rijdt, ontkomt de reiziger in veel gevallen niet aan overstappen. Dit moet gemakkelijk en snel verlopen met goede voetgangersvoorzieningen en logische routes. De regio wil vaart maken met de keten-, product- en tariefintegratie tussen trein, tram en bus. Reisinformatie over die vervoerwijzen moet volledig geïntegreerd worden. In de notitie [Knooppuntontwikkeling regio Utrecht](#) is aangegeven waarom het ontwikkelen van knooppunten belangrijk is, welke opgaven bij de knooppunten van belang zijn en welke locaties het meest kansrijk zijn.

P&R benutten en uitbreiden

De regio zorgt voor voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit bij

knooppunten. Ook zet de regio zich in om de P&R-locaties beter te benutten. Daarvoor benadrukt de regio het belang van goede communicatie over het gemak daarvan bij de vervoerder. Vooral de P&R-locaties aan de randen van het stedelijk gebied hebben nog voldoende capaciteit waar reizigers gebruik van kunnen maken. Dit zijn Westraven, Leidsche Rijn, De Uithof en Papendorp. De P&R-locaties bij de verschillende treinstations in de regio staan veelal vol. De capaciteit van die P&R's zal de komende jaren dan ook uitgebreid worden. De regio zet zich in om het natransport vanaf de P&R voor de reiziger prettig te laten verlopen.

Ontlasten OV-terminal

De regio zoekt met het Rijk, NS en ProRail naar mogelijkheden om de druk op Utrecht Centraal (*figuur 10*) duurzaam te spreiden door alternatieve routes aan te bieden, zoals de succesvolle [Oosttangent](#). Daarvoor zet de regio in op de ontwikkeling van knooppunten. Voorbeelden van deze knooppunten zijn de stations Utrecht Leidsche Rijn, Bunnik, Bilthoven, Driebergen-Zeist en in 2016 station Utrecht Vaartsche Rijn. Deze knooppunten ontsluiten de regio met regionaal openbaar vervoer, waaronder de zogenaamde tangentialijnen. Dat zijn buslijnen die niet via Utrecht Centraal rijden maar woongebieden, werkgebieden en andere stations met elkaar verbinden. De regio zet in op het versterken van deze tangentialijnen en door een groter deel van het OV-budget hieraan te besteden.

Station Vaartsche Rijn opent in 2016 de deuren. Hiermee ontstaat een station dat een goede overstap biedt op buslijnen onder andere naar De Uithof. De [Uithoflijn](#) stopt ook op station Vaartsche Rijn. De verwachting is ook dat bij dit knooppunt de reiziger veel gebruik maakt van het voor- en natransport per fiets. Het is voor een deel van de reizigers niet meer noodzakelijk om via Utrecht Centraal te reizen. De [OV-visie](#) en het [OV-Streefbeeld 2020](#) beschrijven de ontwikkeling van nevenknooppunten en tangentialijnen.

Inhoud



1

2

3

4

5

6

5.4 Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger

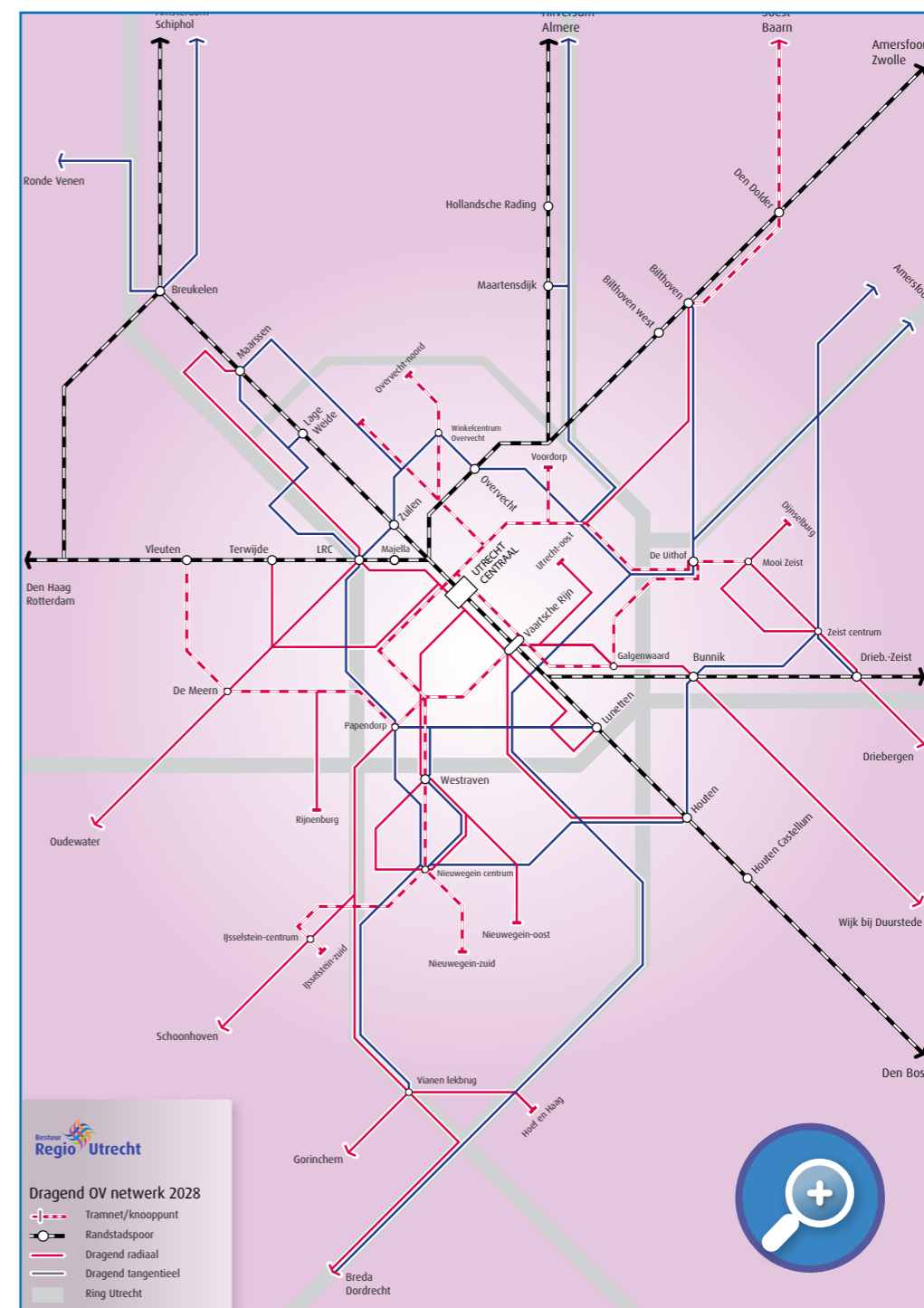
De keuze voor economische groei leidt tot mobiliteitsgroei. De regio kiest ervoor om deze mobiliteitsgroei zoveel mogelijk met de fiets en het openbaar vervoer op te vangen. Fiets en openbaar vervoer nemen 48% van alle verplaatsingen voor hun rekening in 2020, nu is dat 40%. Het OV-gebruik moet daarbij jaarlijks gemiddeld groeien met 2,5%.

Om deze groeidoelstelling te halen kiest de regio voor kwaliteit voor de OV-reiziger. Daarvoor moet de betrouwbaarheid van het OV-systeem tenminste 90% zijn. Daarnaast moet de snelheid van het OV omhoog met 10%. De waardering van de reiziger moet tenminste uitkomen op een 7,5. Het OV-netwerk is daarnaast berekend op de groei (capaciteit), betaalbaar (voor reiziger en regio), toegankelijk en duurzaam vormgegeven. De financiële middelen die beschikbaar zijn voor het openbaar vervoer zijn relatief beperkt. Daarom is het van belang dat het OV-systeem zich op een kosteneffectieve manier ontwikkelt. De kostendeckingsgraad van het regionale OV-systeem moet omhoog van 55% naar 60% in 2020. Daarbij richt de regio de investeringen op de dikke vervoerstromen en de bundeling daarvan op corridors. Dit brengt een schaal-sprong in het openbaar vervoer dichterbij (figuur 18).

In de [OV-visie](#) en het [OV-Streefbeeld 2020](#) heeft BRU uitgewerkt hoe het regionaal OV-systeem zich de komende tijd gaat ontwikkelen.

5.4.1 Spoorambities

In de Lange Termijn Spoor Agenda ([L TSA](#)) beschrijft het Rijk de ambities ten aanzien van het spoor. Hierin ligt nu teveel de focus op de dalreiziger, terwijl de keuzereiziger het meeste belang heeft bij een goede bediening in de spitsperiodes.



Figuur 18: De noodzakelijke schaal-sprong in het OV-netwerk

Inhoud



1

2

3

4

5

6

Een hogere frequentie vanuit de regionale treinstations naar Utrecht centraal heeft voor de regio meer prioriteit dan de frequentieverhogingen van intercity's op de corridors van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Grootstedelijk Utrecht zet in op hoge frequenties van de Intercity's en sprinters per corridor vanaf de belangrijke herkomstlocaties naar de grote werk- en studielocaties in de Randstad en vice versa.

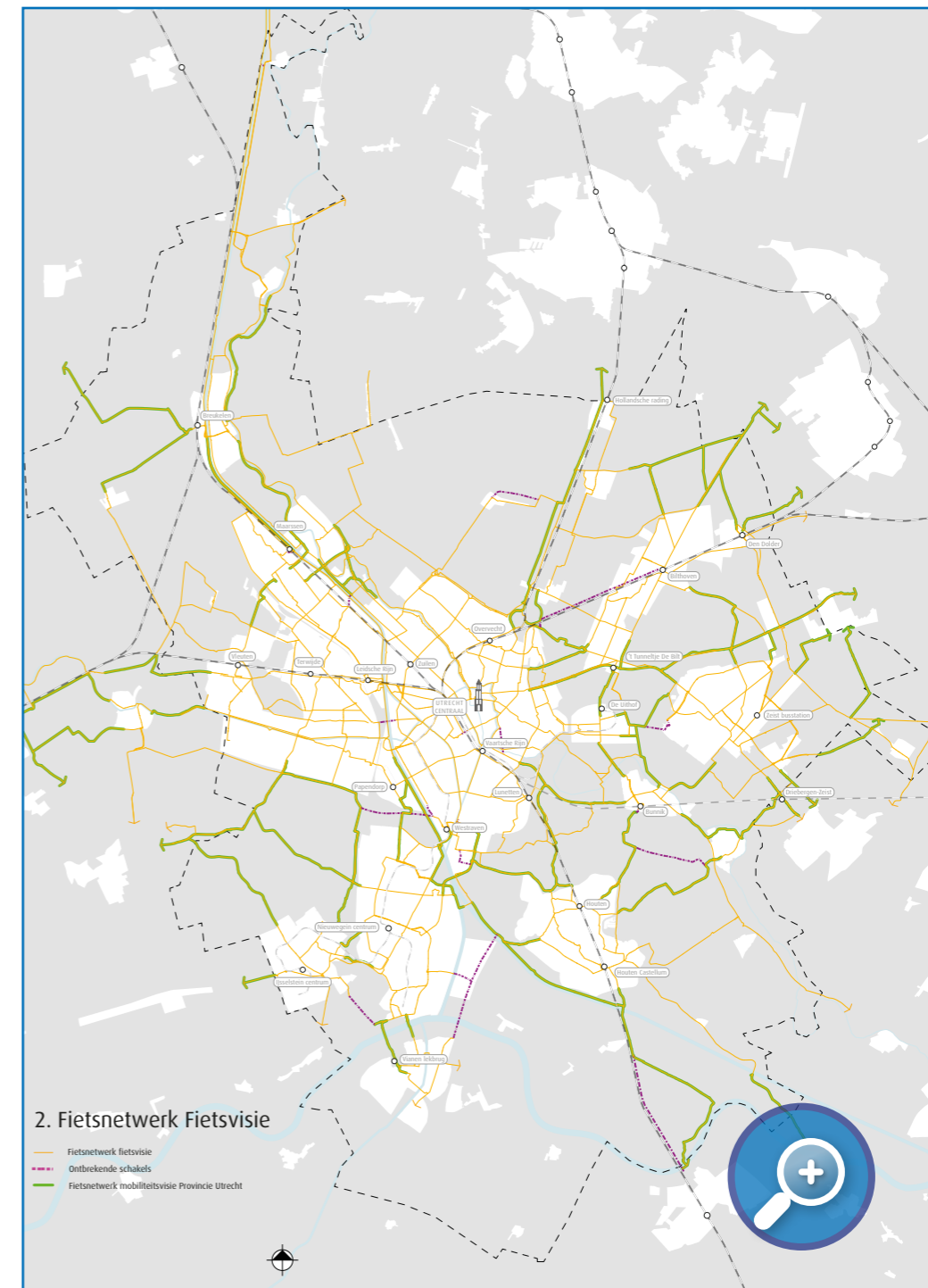
5.4.2 Betrouwbaarheid van het regionaal OV

Een betrouwbare dienstregeling is voor reizigers het belangrijkste aspect in de kwaliteit van een OV-reis. De regio maakt daarom afspraken met wegbeheerders om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Bij een betrouwbare dienstuitvoering kan het OV-aanbod omhoog. Een kleiner aandeel van het OV-budget gaat dan namelijk verloren aan stilstaande bussen.

5.5 Kiezen voor kwaliteit voor de fietser

De fiets moet het meest gebruikte vervoermiddel worden in verplaatsingen tot 15 kilometer. Grootstedelijk Utrecht wil in 2030 iedereen die daar fysiek toe in staat is de mogelijkheid geven om alle verplaatsingen op de fiets te maken. Het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer gaat hiermee naar tenminste 60% in 2030.

Daartoe verbetert de regio de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk. De regio legt ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aan en werkt aan het verbeteren en uitbreiden van fietsenstallingen bij knooppunten. In de [Fietsvisie](#) is uitgewerkt hoe de regio werkt aan een schaa sprong voor de fiets (*figuur 19*).



Figuur 19: De noodzakelijke schaa sprong in het fietsnetwerk

Inhoud



1

2

3

4

5

6

5.6 Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht

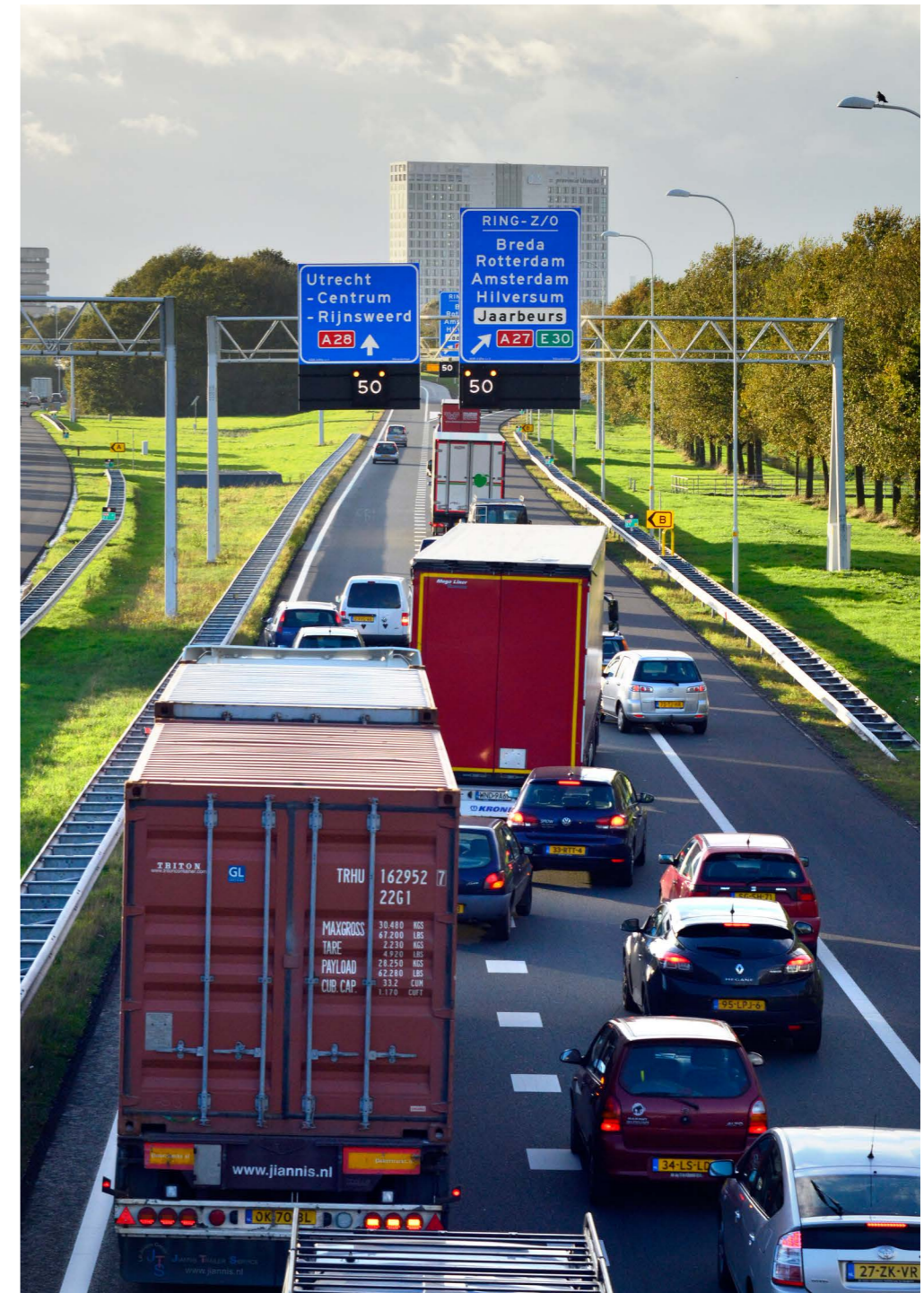
De regio streeft naar een verbetering van zowel de kwaliteit van de leefomgeving als een verbetering van de bereikbaarheid (*figuur 20*). Een optimale doorstroming van de Ring Utrecht is goed voor milieu, economie en leefklimaat. Een goed functionerende Ring Utrecht zorgt ervoor dat automobilisten minder over ongewenste routes door verstedelijkte gebieden rijden. Dit heeft positieve effecten op de leefbaarheid van het grootstedelijke gebied en het (fiets-)verkeer. Bovendien verbetert de OV-bereikbaarheid van de regio als de Ring Utrecht doorstroomt.

Ongeveer 65% van het verkeer op de Ring Utrecht is regionaal verkeer en maakt dus ook gebruik van het stedelijk wegennet. Daarom is afstemming van verkeer tussen het stedelijke wegennet en de Ring Utrecht van belang. De regio beschouwt de Ring Utrecht en het stedelijk netwerk dan ook als één geheel.

De regio zet in op een gezamenlijke verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid door:

- het optimaliseren van het gebruik van het wegennet met verkeersmanagement, mede met het oog op de leefbaarheid van het verstedelijkt gebied.
- het bepleiten van een spoedige opwaardering van de NRU met ongelijkvloerse kruisingen.
- waar mogelijk in te zetten op het scheiden van het doorgaande verkeer van het regionale verkeer. Daarvoor wordt het systeem van gescheiden hoofd- en parallelrijbanen de komende jaren verder verfijnd.

Zo werken gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat samen om het gewenste evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio Utrecht te bereiken.



Figuur 20: Drukke op de Ring Utrecht



Kiezen doen we samen met het Rijk, de provincie, de gemeenten, bedrijven, instellingen en belangenorganisaties. Bij deze samenwerking hebben de verschillende partijen in grootstedelijk Utrecht verschillende rollen en verantwoordelijkheden.

6.1 Rijk

Het Rijk heeft met het vaststellen van de [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#) de keuze gemaakt om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Het Rijk is concessieverlener van de hoofrailnetconcessie en daarmee een bepalende partij in het proces om te komen tot een gezamenlijke deur-tot-deurbenadering. Het Rijk heeft NS en ProRail opdracht gegeven om deze benadering mee te nemen in de lange termijn visie op het spoor.

6.1.1 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat ([RWS](#)) is verantwoordelijk voor het verkeer op de Rijkswegen. RWS heeft de mogelijkheid om het verkeer te sturen door middel van scenario's. Dat kan binnen de regionaal vastgestelde [Sturingsvisie Midden Nederland](#).

De samenwerking tussen wegbeheerders vindt plaats in Midden-Nederland. De verkeerscentrale van RWS Midden-Nederland beschikt over een regiodesk waar het regionale verkeer gemonitord en gestuurd kan worden.

6.1.2 ProRail

[ProRail](#) is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. ProRail verdeelt de ruimte op het spoor, regelt al het treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt nieuwe sporen aan. ProRail onderhoudt bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen. ProRail is ook verantwoordelijk voor de toegankelijkheid, veiligheid van het station. In het programma [ruimte voor de fiets](#) zorgt ProRail voor de aanleg van fietsenstallingen bij stations.

6.2 Provincie

De [provincie Utrecht](#) heeft binnen het thema bereikbaarheid de volgende rollen en verantwoordelijkheden:

- Opsteller provinciaal mobiliteitsbeleid
- Wegbeheerder van het provinciale wegennet inclusief businfrastructuur
- Concessieverlener voor het busvervoer in de provincie Utrecht
- Subsidieverlener voor verkeer- en vervoersprojecten
- Coördineren verkeersveiligheidsbeleid in [ROV-Utrecht](#).
- Ontwikkelaar [Kwaliteitsnet Goederenvervoer](#)

De provincie Utrecht en BRU werken samen om de bereikbaarheid van de provincie te verbeteren. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking op het gebied van de OV-concessie. BRU en provincie werken samen om de productformule [U-OV](#) in de hele provincie Utrecht toe te passen.

De verschillende concessieverleners en vervoerders zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor een 'drempelloze' busrit. Daarom maken zij afspraken over

Inhoud



1

2

3

4

5

6

tarieven, bediening en aansluitingen op trein, tram en bus. Het [OV-Streefbeeld 2020](#) biedt een overzicht van de aangrenzende concessies in grootstedelijk Utrecht.

6.3 Gemeenten

Een gemeente is verantwoordelijk voor de leefbaarheid en de lokale bereikbaarheid. Daarvoor regelt een gemeente de aanleg, het beheer, veiligheid en onderhoud van het stedelijke wegennet, fietspaden en voetpaden. Bushaltes aan een gemeentelijke weg vallen ook onder de verantwoordelijkheid van die gemeente. Parkeerbeleid is ook een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Deze hangt nauw samen met OV-bereikbaarheid. Op de twee plekken waar parkeren lastig of duur is zoals op Utrecht Science Park en Utrecht centrum is het OV-gebruik de laatste jaren hard gegroeid ([hoofdstuk 4](#)). Afstemming van het lokale parkeerbeleid met regionaal openbaar vervoerbeleid is dan ook van belang. De kwaliteit en betrouwbaarheid van het regionaal OV is afhankelijk van de beschikbare infrastructuur. Gemeenten en BRU maken daarom afspraken over de doorstroming over deze infrastructuur. Bij eventuele doorstromingsknelpunten bedenkt BRU samen met gemeenten doorstromingsmaatregelen. De gemeente voert de maatregelen uit, met cofinanciering van BRU.

6.4 Bestuur Regio Utrecht

De hoofdtaken en verantwoordelijkheden ten aanzien van mobiliteit van BRU zijn:

- OV-concessieverlening en -beheer en het contractbeheer [Regiotaxi Utrecht](#).
- Subsidieverstrekking en programmamanagement van infrastructuur
- Beheer, onderhoud en realisatie van het tramsysteem
- Beleidsontwikkeling, advisering, kaderstelling en belangenbehartiging bij externe partijen.

BRU is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het regionale openbaar vervoer. BRU verleent subsidie aan Qbuzz voor het verzorgen van het OV (tram en bus) in grootstedelijk Utrecht onder de voorwaarden die BRU stelt. Deze voorwaarden komen voort uit de concessiebeschikking, de [OV-visie](#), het [OV-Streefbeeld 2020](#), en de jaarlijkse uitgangspunten voor het vervoerplan. BRU stemt af met aangrenzende concessieverleners die ook in het BRU-gebied rijden.

BRU verstrekt subsidies voor de realisatie van infrastructuur. Voor fietsprojecten financiert BRU ontbrekende schakels, fietsenstallingen bij knooppunten en de opwaardering van de kwaliteit van het bestaande regionale fietsnetwerk. Snel, comfortabel, betrouwbaar en effectief regionaal OV is in grote mate afhankelijk van de beschikbare infrastructuur. BRU maakt daarom met wegbeheerders afspraken over de financiering en realisatie van OV-infrastructuur.

BRU is eigenaar van het tramsysteem regio Utrecht. Binnen BRU is [Regiotram Utrecht](#) verantwoordelijk voor het beheren, onderhouden, veilig gebruiken en aanleggen van het tramsysteem. In de projectorganisatie Uithoflijn werken BRU en de gemeente Utrecht samen aan realisatie van de [Uithoflijn](#).

De regio brengt de belangen van de regionale OV-reiziger onder de aandacht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de NS, zodat deze voldoende worden meegenomen in de vervoerplannen. Dat gebeurt ondermeer in [OV-bureau Randstad](#), waarin de verschillende decentrale overheden samenwerken aan één visie op het spoorvervoer in de Randstad.

6.4.1 Financiële middelen BRU

Een voorwaarde om de gestelde ambities te halen is de beschikking over voldoende financiële middelen. BRU ontvangt jaarlijks ca €90 mln van het Rijk aan Brede Doeluitkering ([BDU](#)). Ongeveer 60% van dat bedrag gebruikt BRU om bus en tram te laten rijden. Circa 25% gebruikt BRU voor het aanleggen en verbeteren van infrastructuur voor het openbaar vervoer. Voor overige maat-

Inhoud



1

2

3

4

5

6

regelen op het gebied van wegen en verkeer gebruikt BRU 10% van de BDU. Denk daarbij bijvoorbeeld aan subsidieverlening aan gemeenten voor fietsinfrastructuur. De overige 5% gaat naar de ontwikkel- en apparaatskosten van BRU. Bovendien verstrekt het Rijk regelmatig doeluitkeringen voor specifieke mobiliteitsprogramma's als Beter Benutten en AROV.

Door de aanstaande opheffing van de Wgr-plus gebieden liggen deze taken en verantwoordelijkheden niet meer bij de samenwerkende gemeenten.

De toekomstige samenwerking van gemeenten met de provincie Utrecht is bepalend voor het verwezenlijken van de grootstedelijke ambities.

6.5 Vervoerders

NS is verantwoordelijk voor het rijden van treinen op alle treinsporen in grootstedelijk Utrecht. Daarnaast exploiteert, ontwikkelt en beheert NS alle stations in de regio.

Tot en met 2023 is de regionale OV-concessie gegund aan [Qbuzz](#). Het rijden van trams en bussen valt onder de verantwoordelijkheid van Qbuzz. Daarvoor ontwikkelt Qbuzz jaarlijks een vervoerplan. Daarnaast stelt de vervoerder diverse deelplannen over bijvoorbeeld marketing, sociale veiligheid en reisinformatie. Ten aanzien van P&R is Qbuzz verantwoordelijk voor de OV-bediening van de P&R-locatie, en de marketing richting reizigers.

6.6 Bedrijven, instellingen en belangenverenigingen

Bedrijven en instellingen zijn bepalend voor de economische aantrekkelijkheid van de regio. Bedrijven en instellingen maken uiteindelijk de keuze om zich al dan niet in de regio te vestigen. Dat geldt ook voor inwoners en bezoekers. De regio wil meer met bedrijven en instellingen het gesprek aangaan over mobiliteitsbeleid. In het programma [Beter Benutten](#) werkt de regio intensief

samen met het Rijk en het bedrijfsleven.

In sommige gevallen hebben bedrijven en instellingen strategische posities. Daarom werkt de regio samen met bijvoorbeeld de [U15](#) en de verschillende partijen op [Utrecht Science Park](#).

Bij het uitwerken van de MIRT-verkenning Regionaal Openbaar Vervoer Regio Utrecht is het van belang om de lokale ondernemers, inwoners en reizigers goed te betrekken.

Uiteindelijk maakt de regio deze keuzes voor de inwoners en reizigers. Daarom werkt de regio Utrecht samen met belangenorganisaties zoals het regionaal overleg consumentenorganisaties openbaar vervoer (ROCOV). In het [ROCOV Utrecht](#) zijn belangenorganisaties uit verschillende doelgroepen van grootstedelijk Utrecht vertegenwoordigd.





1

2

3

4

5

6

Eindnoten

- 1 *MIRT-onderzoek Openbaar Vervoer Regio Utrecht*, 2013
- 2 *Ring Utrecht A27 / A12 Voorkeursvariant*, 2014
- 3 *Gebiedsagenda Noord Holland | Utrecht | Flevoland*, 2014
- 4 Centraal Bureau voor de Statistiek, *Statline*, 2014
- 5 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Monitor Infrastructuur en Ruimte*, 2014
- 6 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*, 2012
- 7 Zie eindnoot 1
- 8 Planbureau voor de Leefomgeving, *Ruimtelijke verkenningen*, 2011
- 9 Centraal Bureau voor de Statistiek, 2011; Planbureau voor de Leefomgeving, 2011
- 10 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Draaischijf NL Mobiliteit in de regio Utrecht: achtergronden bij de planstudies*, 2009
- 11 Planbureau voor de Leefomgeving, *Duizend dingen op een dag*, 2004
- 12 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Blik op personenmobiliteit*, 2011
- 13 Zie eindnoot 12
- 14 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Mobiliteitsbalans 2013*, 2013
- 15 ABF research, *Bevolkinggroei in de grote steden*, 2014
- 16 Bijl, D., *Aan de slag met Het Nieuwe Werken*, 2009
- 17 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Meer tijd- en plaatsafhankelijk werken: kansen en barrières*, 2014
- 18 Planbureau voor de Leefomgeving, *Bereikbaarheid verbeeld*, 2014
- 19 Zie eindnoot 14
- 20 Zie eindnoot 1
- 21 Bestuur Regio Utrecht, OV-chipkaart data, 2014
- 22 Ministerie van IenM, *Meer bereiken: Een brede gezamenlijke aanpak van bereikbaarheidsopgaven*, 2014

- 23 Christaan Kwantes, Goudappel Coffeng, 2014
- 24 OV-bureau Randstad, *Kiezen voor kwaliteit, aanbevelingen voor beter OV in de Randstad*, 2013

Beeldverantwoording

- beeldbank.rws.nl, Rijkswaterstaat (omslag, tweede rij rechts en derde rij midden, p. 19 boven, p. 27)
- De Utrechtse Internet Courant (www.duic.nl, geraadpleegd op 30-09-2014) (p. 17 rechts)
- Erik van 't Woud, Photosteron (omslag, derde rij links)
- Gemeente Bunnik (omslag, eerste rij midden, p. 15 boven)
- Gemeente Houten (omslag, eerste rij rechts)
- Gemeente Zeist (omslag, tweede rij links)
- Frédéric Ruys | Vizualism (p. 4)
- Herbert Tiemens (omslag, eerste rij links)
- Johanan van Dijk (omslag, tweede rij midden, p. 5, 6, 10, 23, 25, 26)
- KPVV <http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/> (p. 13)
- Ramon Mosterd (omslag, derde rij rechts; p. 8, 21, 33)
- Stefanie Look (p. 16)
- <https://www.regioutrecht.nl/downloads/bestuur-en-organsatie/algemeen-bestuur/ab-19-juni-2013/7-3-Bijlage-DB-nota-DO-Uithoflijn-def.pdf> (p. 7)

Bij het gebruik van foto's en ander beeldmateriaal heeft Bestuur Regio Utrecht geprobeerd alle rechthebbenden te achterhalen. Diegenen die desondanks menen rechten te kunnen doen gelden, wordt verzocht contact met Bestuur Regio Utrecht op te nemen.

Inhoud



1

2

3

4

5

6

Afkorting Begrip	Verklaring	Afkorting Begrip	Verklaring
AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer	NRU	Noordelijke Randweg Utrecht
BBP	bruto binnenlands product	NS	Nederlandse Spoorwegen
BRU	Bestuur Regio Utrecht Een samenwerkingsverband van negen gemeenten in de regio Utrecht. Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen en Zeist werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van het gebied	OV	openbaar vervoer
		OVT	OV-terminal
		PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	PHS	Programma Hoogfrequent Spoerervoer
CU2030	Campagne CU2030 gaat over de bouwplannen in het Stationsgebied. De afzenders van de campagne zijn: NS, ProRail, Corio, Jaarbeurs, Holland Casino en gemeente Utrecht. De boodschap: wij bouwen in het stationsgebied van Utrecht aan de toekomst van onze stad.	Qbuzz	Qbuzz is een Nederlands vervoerbedrijf. Vanaf 8 december 2013 verzorgt Qbuzz het openbaar vervoer in de regio Utrecht. Het contract heeft een looptijd van 10 jaar.
		ROCOV	Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer
DSSU	Doorstroom Station Utrecht	RUVV	Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer
HNW	Het Nieuwe Werken	RWS	Rijkswaterstaat
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Een netwerk van vrije OV-banen die het centrum van de stad verbinden met de randen.	TNO	(Nederlandse Organisatie voor) toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek
IenM	(het ministerie van) Infrastructuur en Milieu	U10	BRU-gemeenten en gemeente Woerden
KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	U15	Netwerk van werkgevers die de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland wil verbeteren
LTSA	Lange Termijn Spoor Agenda	UHL	Uithoflijn
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	U-OV	Merknaam bus en tram in de regio Utrecht
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens	VERDER	overprogrammering
NOBRUZ	Nieuwegein-OV-terminal-binnenstad-Rijnsweerd-De Uithof-Zeist	Wgr	Wet gemeenschappelijke regeling
Noordvleugel	De werknaam van een voorgestelde fusieprovincie bestaande uit de Nederlandse provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland.	Wgr-plus	Wet gemeenschappelijke regeling plus
		Zuidvleugel	Het Samenwerkingsverband Zuidvleugel (SVZ) is een samenwerkingsverband van de gemeenten Den Haag en Rotterdam, de regio's Holland Rijnland, Drechtsteden, Midden-Holland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland.
		zzp	zelfstandige zonder personeel

Inhoud



Dit is een uitgave van Bestuur Regio Utrecht.

De inhoud is vastgesteld door het algemeen bestuur op 26 november 2014.

Tekst en eindredactie: Bestuur Regio Utrecht
Beeld: zie beeldverantwoording
Vormgeving: Via Bertha, Utrecht

1

2

3

4

5

6

In Bestuur Regio Utrecht werken negen gemeenten samen aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht. Het gaat om: Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen en Zeist.

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.



Figuur 21: Halte Jordanlaan in Zeist

