



## ***Beoordeling No Regretmaatregelen***

### **Pakketstudies Ring en Driehoek**

**Programmabureau VERDER - Werkgroep BOEI  
Begeleid door ARCADIS**

**22 september 2008**

#### **Mobiliteit in Midden-Nederland**

Programmabureau VERDER  
Postbus 80300  
3508 TH Utrecht

T 088 - 7973414  
info@ikgaverder.nl  
www.ikgaverder.nl

# Inhoud

Advies werkgroep BOEI _____	3
Inleiding _____	5
No-regret maatregelen _____	6
3.1 Wat zijn no-regret maatregelen? _____	6
3.2 Beoordeling van de maatregelen _____	6
Kwaliteitsimpuls fietsnetwerk _____	8
Stimulering leenfiets _____	20
Park & Ride _____	26
Regionaal verkeersmanagement (RVM) _____	36
Tijdsordening _____	38
Mobiliteitsplatforms _____	40
Stedelijke distributie _____	42
Bevindingen werkgroep BOEI _____	45



# Hoofdstuk 1

## Advies werkgroep BOEI

In de onderstaande tabel zijn de kosten en het advies van de werkgroep BOEI van de zeven no-regret maatregelen opgenomen. In de hoofdstukken vier t/m tien zijn de factsheets te vinden waarin de verschillende maatregelen zijn beschreven en beoordeeld.

Tabel 1.1

No-regret maatregelen

(factsheets)

No-regret maatregel	Kosten	Advies BOEI
<b>Hoofdstuk 4: Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk</b>	<b>€ 13.430.000,-</b>	
4.1: Relatie 1: Leidsche Rijn Centrum – Utrecht Centrum – Uithof - Zeist	€ 1.720.000,-	++
4.2: Relatie 2: Houten – Papendorp – Leidsche Rijn Centrum – Lage Weide – Maarsssen	€ 1.150.000,-	+
4.3: Relatie 3: Maarsssen – Utrecht Centrum – Houten	€ 920.000,-	++
4.4: Relatie 4: Utrecht Noord – Utrecht Centrum – Nieuwegein – Vianen	€ 900.000,-	++
4.5: Relatie 5: De Bilt – Uithof – Nieuwegein – IJsselstein	€ 700.000,-	++
4.6: Relatie 6: Utrecht Noord – Uithof – Bunnik – Houten (via 2 routes)	€ 1.100.000,-	++
4.7: Relatie 7: Lage Weide – Utrecht Noord	€ 50.000,-	++
4.8: Relatie 8: Utrecht Centrum – De Bilt – Zeist	€ 800.000,-	++
4.9: Relatie 9: Amersfoort Centrum – Amersfoort Noord – Amersfoort Vathorst – Amersfoort Nieuwland	€ 300.000,-	+
4.10: Relatie 10: Leusden – Amersfoort Centrum - Soest	€ 2.790.000,-	++
4.11: Relatie 11: Leusden – Amersfoort Noord - Baarn	€ 1.000.000,-	+
4.12: Relatie 12: Hoevelaken – Amersfoort Noord - Soest	€ 500.000,-	+
4.13: Relatie 13: Hilversum Mediapark – Hilversum Sportpark/Arenapark	€ 1.500.000,-	+
<b>Hoofdstuk 5: Leenfiets</b>	<b>€ 115.000,-</b>	
5.1: Leenfiets locatie station Bunnik (8 fietsen)	€ 15.000,-	+
5.2: Leenfiets locatie NS Station Utrecht Overvecht (4 leenfietsen) <sup>1</sup>	€ 5.000,-	-
5.3: Leenfiets locatie Hilversum Arenapark (20 fietsen)	€ 60.000,-	+
5.4: Leenfiets locatie OV halte – Zeist Jordanlaan (4 fietsen)	€ 25.000,-	+
5.5: Leenfiets locatie OV halte busstation Vianen (4 fietsen)	€ 25.000,-	-
5.6: Leenfiets locatie OV halte Leusden – Groene Zoom (4 fietsen)	€ 25.000,-	-
5.7: Leenfiets locatie station Utrecht Zuilen (4 fietsen)	€ 15.000,-	+
<b>Hoofdstuk 6: P+R locaties</b>	<b>€ 10.100.000,-</b>	
6.1: P+R locatie Lage Weide of Leidsche Rijn	€ 3.000.000,-	+
6.2: P+R locatie Vianen	€ 500.000,-	+
6.3: P+R locatie station Breukelen	€ 1.000.000,-	+
6.4: P+R locatie station Driebergen – Zeist	€ 1.600.000,-	+
6.5: P+R locatie Nijkerk <sup>2</sup>	€ 1.000.000,-	
6.6: P+R locatie Barneveld <sup>2</sup>	€ 3.000.000,-	

<sup>1</sup> De in het roze gemarkeerde maatregelen worden door de werkgroep BOEI negatief beoordeeld als no-regret maatregel. In deze rapportage is dit advies beargumenteerd.

<sup>2</sup> Voor de geel gemarkeerde velden geldt dat deze projecten een nadere uitwerking behoeven.



<b>Hoofdstuk 7: DVM/ RVM</b>	<b>€20.300.000,-</b>	
7.1: Uitvoeren zes regionale verkeersmanagement projecten <sup>2</sup>	€ 20.300.000,-	
<b>Hoofdstuk 8: Tijdsordening</b>	<b>€3.000.000,-</b>	
8.1: Programma tijdsordening tweede tranche (telewerken, rooster- en openingstijden, banenruil, etc.)	€ 3.000.000,-	+
<b>Hoofdstuk 9: Mobiliteitsplatforms</b>	<b>€220.000,-</b>	
9.1: Oprichten Mobiliteitsplatforms in de economische kerngebieden	€ 220.000,-	+
<b>Hoofdstuk 10: Stedelijke distributie</b>	<b>€500.000,-</b>	
10.1: Uitvoeren programma Stedelijke distributie economische kerngebieden	€ 500.000,-	+
10.2: Uitvoeren programma Stedelijke distributie overige topwinkel locaties	€ 600.000,-	-
<b>Totale kosten (positief beoordeelde) no-regret maatregelen</b>	<b>€47.665.000,-</b>	
<b>Totale kosten (negatief beoordeelde) no-regret maatregelen</b>	<b>€655.000,-</b>	



## Inleiding

De werkgroep Beoordelingskader en Onderzoek Effecten Infrastructuur (BOEI) dient in de maanden juli t/m september de voorgestelde maatregelen uit de pakketstudiegebieden Ring Utrecht en Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort te toetsen. Deze globale toets wordt gedaan aan de hand van het Beoordelingskader (december 2007) en de OEI systematiek. De werkgroep BOEI geeft een advies aan het UVVB over de samenstelling van de maatregelpakketten in de beide pakketstudiegebieden. Het advies op de no-regrets is in augustus gereed en begin oktober volgt ook het advies op de basis- en de plusmaatregelen.

In deze rapportage wordt de beoordeling weergegeven van de zeven no-regret maatregelen die in de afgelopen maanden (juni, juli en augustus) zijn beoordeeld door de werkgroep BOEI aan de hand van de criteria uit het Beoordelingskader (december 2007). De no regrets zijn conform Beoordelingskader getoetst. Daarnaast is het advies van de expertcommissie opgevolgd om dat wat sterk is sterker te maken. Zodoende zijn maatregelen die zich richten op het verbeteren van de sterke relaties tussen de woon- en werkkernen positief beoordeeld. De OEI systematiek is hierbij niet gehanteerd omdat hiervoor nadere modelgegevens voor vereist zijn. Daarnaast is voor elke maatregel een indicatie van de kosten gegeven en zijn globale berekeningen gedaan voor de kosteneffectiviteit van de maatregelen. Met de leden van de werkgroep is afgesproken dat zij met een onafhankelijke bril al de maatregelen beoordelen dus ongeacht van welke organisatie zij zijn. De werkgroep BOEI bestaat uit de volgende personen:

- 1 Stephan Lahaye (RWS)
- 2 Eric Diepstraten (Programmabureau VERDER)
- 3 Bastian Jansen (BRU)
- 4 Eric van Duijn (Gemeente Amersfoort)
- 5 Gido van der Linde (RWS)
- 6 Sjaak Doornekamp (Provincie Utrecht)
- 7 Rob Tiemersma (Gemeente Utrecht)
- 8 Mirjam van der Veen (ARCADIS)
- 9 Bert Jan Zandhuis (ARCADIS)

In het onderstaande kader zijn de no-regret maatregelen weergegeven inclusief de trekker.

### No-regret maatregelen Ring en Driehoek

- Maatregel 1: kwaliteitsimpuls fietsnetwerk - trekker: Koen van Neerven
- Maatregel 2: stimulering leenfiets – trekker: Koen van Neerven
- Maatregel 3: Park & Ride – trekker: Adriaan Walraad
- Maatregel 4: regionaal verkeersmanagement – trekker: Hans van Rooijen
- Maatregel 5: tijdsordening – trekker: Bas de Jong
- Maatregel 6: mobiliteitsplatforms – trekker: Bas de Jong
- Maatregel 7: stedelijke distributie – trekker: Mark Degenkamp

In *hoofdstuk drie* wordt een toelichting gegeven op de beoordeling. De beoordeling van de maatregelen is vervolgens weergegeven in de *hoofdstukken vier t/m tien*. *Hoofdstuk elf* eindigt met de (algemene) bevindingen van de werkgroep BOEI.



## Hoofdstuk 3

### No-regret maatregelen

#### 3.1 Wat zijn no-regret maatregelen?

No-regret maatregelen zijn maatregelen die hoe dan ook verstandig zijn om uit te voeren en passen tevens binnen de gezamenlijke regionale visie. Het zijn maatregelen die uitgevoerd dienen te worden binnen de bestuurlijke afspraken (van de overeenkomst opgenomen in de kerstbrief 2007). In dit document is de concrete invulling van de wijze waarop de no-regret maatregelen worden getoetst beschreven.

#### 3.2 Beoordeling van de maatregelen

Aan de trekkers van de no-regret maatregelen is gevraagd om de factsheets in te vullen aan de hand van onderstaande format. Daarna hebben de trekkers in de werkgroep BOEI een toelichting gegeven op de door hun ingevulde factsheets. Op basis hiervan heeft de werkgroep de beoordeling van de maatregelen uitgevoerd.

De beoordeling heeft plaatsgevonden aan de hand van een aantal criteria. In onderstaande tabel is een voorbeeld van een factsheet opgenomen inclusief een korte toelichting.

Tabel 3.1

Opbouw factsheet (format)

No-regret maatregel [naam van de maatregel noemen]	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Hier dient een omschrijving van de maatregel gegeven te worden. Indien de maatregel uit meerdere submaatregelen bestaat dan dient dit hier ook aangegeven te worden.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Hier dient aangegeven te worden welk doel(en) de maatregel dient. Wat willen we met de maatregel bereiken?	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Per criterium (vijf criteria) dient een score weergegeven te worden in de range van -, -, 0, +, ++. Bij deze score dient vervolgens een korte toelichting gegeven te worden. De totaalscore van de maatregel wordt weergegeven in de range van -, + of ++. -- = zeer negatief - = negatief 0 = neutraal + = positief ++ = zeer positief	
Reistijd(winst) Heeft de maatregel effect op de reistijd en dan vooral van/naar de economische kerngebieden? Reistijd is een belangrijk	-, -, 0, +, ++



<p>criterium om uitspraken te kunnen doen over bereikbaarheid. Onder reistijd wordt verstaan de tijd die een reiziger kwijt is in een deur tot deur relatie (inclusief de benodigde overstaptijd).</p>	
<p><i>Betrouwbaarheid</i>          Bij betrouwbaarheid gaat het niet om het ongemak van gemiddelde vertragingen maar om de spreiding die er in de reistijden optreedt, afhankelijk van wanneer men reist. Is er sprake van een kleine spreiding dan is de betrouwbaarheid groot. Is er sprake van een grote spreiding in reistijden dan is de betrouwbaarheid laag.</p>	- -, -, 0, +, ++
<p><i>Relatie met economische kerngebieden</i>          Heeft de maatregel een directe relatie met één van de negen economische kerngebieden zoals genoemd in het Beoordelingskader?</p>	- -, -, 0, +, ++
<p><i>Kosteneffectiviteit</i>          Wat is de kosteneffectiviteit van de maatregel? Zijn de kosten reëel ten opzichte van het doel dat met de maatregel bereikt dient te worden?</p>	- -, -, 0, +, ++
<p><i>Overig</i>          Op welke overige aspecten heeft de maatregel nog meer effect (en zijn deze positief en/ of negatief)? Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verbeteren van fietsroutes stimuleert het fietsgebruik en beïnvloedt de gezondheid positief.</p>	- -, -, 0, +, ++
<p><b>Totaalscore van de maatregel (advies BOEI)</b></p>	- , +, ++
<p><b>Samenhang met andere maatregelen</b></p>	
<p>Hier dient aangegeven te worden wat de samenhang is van deze maatregel met andere genoemde maatregelen uit het maatregelenpakket Ring en Driehoek.</p>	
<p><b>Kosten van de maatregel</b></p>	
<p>Hier dienen de kosten van de maatregel opgenomen te worden voorzien van een toelichting</p>	
<p><b>Randvoorwaarden</b></p>	
<p>Indien er (beperkende) randvoorwaarden zijn, dienen deze hier beschreven te worden. Het kan hierbij gaan om bijvoorbeeld randvoorwaarden met betrekking tot leefbaarheid (overschrijding van lucht- en geluidnormen voorkomen) en verkeersveiligheid (verslechtering verkeersveiligheid voorkomen).</p>	

Per no-regret is bovenstaande factsheet ingevuld, resulterend in een totaalscore van iedere maatregel. Alle maatregelen die een negatief advies (-) als totaalscore hebben zijn door de werkgroep niet positief bevonden als zijnde een no-regret maatregel. Dit kan verschillende redenen hebben, bijvoorbeeld omdat de maatregel geen directe relatie heeft met de economische kerngebieden (een belangrijk criterium waaraan een no-regret maatregel moet voldoen). Dit wil overigens niet zeggen dat dit een maatregel is die niet uitgevoerd moet worden. Deze maatregel kan echter niet als een no-regret maatregel gedefinieerd worden. Alle no-regrets zijn opgenomen en beoordeeld in dit rapport. Ook de afgevallen (negatief beoordeelde no-regrets). De reden waarom bepaalde no-regrets negatief zijn beoordeeld is aangegeven onderaan de factsheet.



## Hoofdstuk 4

### Kwaliteitsimpuls fietsnetwerk

In onderstaande factsheets zijn de maatregelen met betrekking tot de no-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk beschreven en beoordeeld.

Het betreffen een 13-tal relaties die onafhankelijk van elkaar beoordeeld zijn. Om de reistijd(winst), de betrouwbaarheid en de kosten effectiviteit van de relatie te beoordelen is per relatie een kwantitatieve onderbouwing gegeven. Als voorbeeld is in bijlage 1 de kwantitatieve onderbouwing van de eerste relatie Leidsche Rijn Centrum – Utrecht Centrum – Uithof – Zeist opgenomen. Een dergelijke onderbouwing is ook voor de overige relaties (2 t/m 9) gegeven, deze zijn in deze rapportage echter niet opgenomen.

Tabel 4.1

Relatie 1:

LCR – Utrecht Centrum – Uithof – Zeist

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: LCR – Utrecht Centrum – Uithof - Zeist	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 1: Leidsche Rijn Centrum – Utrecht Centrum – Uithof – Zeist (2 routes) Deze relatie is de belangrijkste hoofdfietsroute door de stad en in de regio. Met name het stuk tussen Utrecht Centraal en de Uithof is een zeer druk bereiden stuk fietspad. LR is nu een belangrijk woongebied en zal in de toekomst verder uitgroeien. Leidsche Rijn Centrum zal in 2020 een grote bedrijvenlocatie zijn. Het zal dus net zoals Utrecht Centrum en de Uithof grote hoeveelheden fietsers trekken. De gehele centrum-as moet een hoogwaardige fietsverbinding worden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel het comfort van de route (bijv. uitgevoerd in asfalt, obstakel vrij)) goed is, maar ook de doorstroming bij vooral de kruisingen verbeterd wordt. Fietsers van de Uithof naar Zeist hebben een omrijfactor van 1,39. Door de aanleg van het fietspad Uithof – Zeist kan dit verkort worden naar 1,24. Hiermee wordt net niet voldaan aan de norm omrijfactor van 1,2 naar het centrum van Zeist.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Versnellen en verhogen van betrouwbaarheid van de verplaatsingen op relatie 1.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	++ Grote hoeveelheid VRI's zorgen voor veel reistijdvertraging. Door de VRI's beter af te stellen op de fiets kan een grote reistijdwinst geboekt worden.
Betrouwbaarheid	++ Grote hoeveelheid VRI's zorgen voor een onbetrouwbaarheid van de verbinding. Door het aanpassen van de VRI zal deze verbeteren
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	++ Utrecht Centrum Leidsche Rijn Centrum Uithof
Kosteneffectiviteit	++ De relatie wordt door een groot aantal fietsers gebruikt. De kosten voor de door te voeren maatregelen zijn relatief laag.
Overig	++ Verkeersveiligheid op verbinding Uithof – Zeist wordt verbeterd. 0/-





	Door aanpassing VRI's kunnen wachtrijen voor overig verkeer ontstaan (effect kruisend verkeer).
Samenhang met andere maatregelen	Aanleg nieuwe verbinding Uithof – Zeist Ontwikkeling van stationsgebied
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	++
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 1.720.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	

Tabel 4.2

Relatie 2:

Houten – Papendorp – LCR – Lage Weide – Maarssen

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Houten – Papendorp – LCR – Lage Weide - Maarssen	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 2: Houten – Papendorp - Leidsche Rijn Centrum – Lage weide - Maarssen	
Papendorp en Lage Weide zijn beide kerngebieden met een sterke automobilititeit. Het aandeel fiets op deze relatie is relatief beperkt. De verbindingen voldoen elk aan de normen voor de omrijfactor en wachttijden bij VRI's. De maatregelen op deze verbinding zijn daarom gericht op het versnellen en aantrekkelijker maken van het netwerk door het vernieuwen van het asfalt van het Papendorpsepad en het sociaal veiliger maken van de onderdoorgang A2 (Galecopperdijk). Door de aanleg van een vrijliggend fietspad op de Ravenswaarde wordt de route over het industrieterrein veiliger en aantrekkelijker doordat er minder overlast is van geparkeerde (vracht)auto's.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Verhogen aantrekkelijkheid (sociale veiligheid) van snelheid van de verbinding.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 De VRI's op deze verbinding zullen niet aangepast worden.
Betrouwbaarheid	+ Weinig verkeerslichten op een redelijke lange afstand
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	++ A12 Zone Leidsche Rijn Centrum Lage Weide
Kosteneffectiviteit	+ Het aantal fietsers met name tussen Houten en Papendorp en Lage Weide en Maarssen is beperkt. Hierdoor is de kosten effectiviteit ook lager
Overig	+ Verkeersveiligheid, door aanleg van een vrijliggend fietspad wordt het fietsverkeer gescheiden van het (vracht)autoverkeer.
Samenhang met andere maatregelen	n.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 1.1500.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	



Tabel 4.3

Relatie 3:

Maarsssen – Utrecht Centrum – Houten

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Maarsssen – Utrecht Centrum - Houten	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 3: Maarsssen – Utrecht Centrum – Houten	
<p>De relatie Maarsssen – Utrecht centrum is zeer direct, wel is de afstand gelijk aan de acceptabele maximale fietsafstand van 7,5 km. Daarnaast zijn er vooral op de Amsterdamsestraatweg enkele grote kruisingen met VRI welke voor vertraging zorgen.</p> <p>De relatie Utrecht Centrum – Houten is zowel op de fiets als op het spoor een belangrijke verbinding. De omrijfactor (1,12) voldoet net niet aan de eisen, maar de overschrijding is minimaal. De mogelijkheden om de route verder te verkorten zijn minimaal. De fietsafstand is wel lang (vanaf Houten CS naar Utrecht Centrum is 8 km).</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Verhogen het comfort en doorstroming op de deze relatie. De doorstroming zal vooral verbeterd worden in het Utrechtse gedeelte door het aanpassen van VRI's .De aantrekkelijkheid kan door het vernieuwen of aanleggen van asfalt versterkt worden.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	++ Door het hoge aantal VRI's binnen Utrecht kan een flinke reistijdwinst geboekt worden.
Betrouwbaarheid	++ Door het hoge aantal VRI's binnen Utrecht kan de betrouwbaarheid flink verhoogd worden.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	+ Utrecht Centrum
Kosteneffectiviteit	++ De kosten voor de deelrelatie Maarsssen – Utrecht Centrum zijn per fietser relatief hoog. De kosten voor de deelrelatie Utrecht Centrum – Houten zin per fietsers relatief laag.
Overig	+ Verkeersveiligheid
Samenhang met andere maatregelen	Ontwikkeling stationsgebied goede en overzichtelijke route is gewenst.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	++
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 920.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	



Tabel 4.4

Relatie 4:

Utrecht Noord – Utrecht Centrum – Nieuwegein – Vianen

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Utrecht Noord – Utrecht Centrum – Nieuwegein – Vianen	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 4: Utrecht Noord – Utrecht Centrum – Nieuwegein – Vianen	
Met name de relatie Utrecht Centrum naar Nieuwegein is voor het OV een zeer sterke. Echter ook de fiets speelt hier een belangrijke rol. De route voldoet qua directheid net niet aan de normen (omrijfactor van ongeveer 1,23), maar een verkorting is nauwelijks mogelijk. Het aantal VRI's op deze relatie is redelijk beperkt, alleen in het centrum van Utrecht is een groot aantal verkeerslichten aanwezig. De verbeteringen op de relatie zitten met name in de verbetering van het netwerk door het aanleggen van asfalt (fietsstraat) op de Kanaalweg en een nieuwe verbinding langs de Talmalaan. De relatie tussen Nieuwegein en Vianen is niet heel groot. Echter de maatregelen welke hier uitgevoerd moeten worden zijn ook zeer beperkt.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Versnellen en comfortabeler maken van de verbinding. Met name binnen Utrecht is een groot aantal probleem kruisingen welke aangepakt zullen worden. Op de relatie Utrecht Centrum – Nieuwegein kan het comfort sterk verbeterd worden.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	++ Door aanpak van het aantal VRI's is een flinke reistijdwinst te halen. Dit zal met name tussen Utrecht Noord en Centrum zijn ivm met de relatief korte afstand en het aantal VRI's.
Betrouwbaarheid	++ Met name binnen Utrecht is een flinke betrouwbaarheidswinst te behalen door de VRI's anders op elkaar af te stemmen. In Nieuwegein en Vianen is dit minder, daar is redelijk sprake van een vrije doorstroming.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	++ Utrecht Centrum Nieuwegein
Kosteneffectiviteit	++ Hoge aantallen fietsers en relatief lage kosten
Overig	++ Verkeersveiligheid op Kanaalweg wordt verbeterd
Samenhang met andere maatregelen	Ontwikkeling stationsgebied goede en overzichtelijke route is gewenst.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	++
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€900.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	

Tabel 4.5

Relatie 5:

De Bilt – Uithof – Nieuwegein – IJsselstein



**No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk:  
De Bilt – Uithof – Nieuwegein - IJsselstein**

**Omschrijving van de maatregel**

Relatie 5: De Bilt – Uithof – Nieuwegein – IJsselstein

Volgens de in 2006 gehouden tellingen is het aantal fietsers op de relatie De Bilt – Uithof zeer laag. Echter modelcijfers geven een heel ander beeld voor 2020. Dit beeld sluit beter aan bij de verwachtingen. De wachttijden op deze relatie voldoen aan de norm. De omrijfactor (1,24) voldoet net niet aan de norm.

**Doel van de maatregel**

Verbeteren van de doorstroming door het aanpassen van VRI's op de gehele route en met name tussen de Bilt en de Uithof.

**Beoordeling van de maatregel**

Reistijd(winst)	+	De reistijdwinst is door de het lage aantal VRI's zeer marginaal.
Betrouwbaarheid	+	De betrouwbaarheidswinst is door de het lage aantal VRI's zeer marginaal.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	++	Uithof Nieuwegein
Kosteneffectiviteit	++	De maatregelen in Lunetten zijn redelijk duur echter het aantal fietsers is ondanks de afstand nog behoorlijk groot.
Overig	n.v.t.	
Samenhang met andere maatregelen		Aanleg fietstunnel onder spoor (Utrecht – Arnhem) parallel aan HOV 'Om de zuid'
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	<b>++</b>	
<b>Kosten van de maatregel</b>		
€700.000,-		
<b>Randvoorwaarden</b>		
N.v.t.		

Tabel 4.6

Relatie 6:

Utrecht Noord – Uithof – Bunnik – Houten (via 2 routes)

**No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk:  
Utrecht Noord – Uithof – Bunnik - Houten**

**Omschrijving van de maatregel**

Relatie 6: Utrecht Noord – Uithof – Bunnik – Houten (via 2 routes)

De relatie Utrecht Noord – Uithof is qua omvang niet goed in te schatten aangezien op dit moment meerdere verbindingen mogelijk zijn. Door de Keggedreef en Nabuccodreef op te waarderen als hoogwaardige fietsverbinding zal een deel van het fietsverkeer op deze route geconcentreerd worden en zal de omrijfactor van deze verbinding aan de norm voldoen.

Qua omrijfactoren voldoet de realisatie Uithof (– Bunnik) – Houten niet aan de norm. Echter er zijn weinig tot geen mogelijkheden om deze verbinding directer te maken.

**Doel van de maatregel**

Versnelling van de verbindingen door verhoging van het comfort en het verbeteren van de VRI's (optimaliseren van de regelingen).



<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	++ Door de aanleg van hellingsbanen bij de brug over de A12 wordt de reistijd verkort.
Betrouwbaarheid	+ Met name op de relatie Utrecht Noord – Uithof wordt de betrouwbaarheid verhoogd, op het overige gedeelte is geen sprake van een probleem met de betrouwbaarheid.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	+ Uithof
Kosteneffectiviteit	++ Het grootste gedeelte van de kosten ligt op de relatie Utrecht Noord – Uithof. Naar verwachting zijn de fietsers aantallen hier ook fors.
Overig	++ Gezondheid, de fietsverbinding loopt voor een groot gedeelte door het landelijke gebied dit heeft o.a. een positief effect op de gezondheid van de fietsers.
Samenhang met andere maatregelen	Verbetering VRI's Weg tot de Wetenschap (Uithof Nieuwegein)
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	++
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 1.100.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	

Tabel 4.7

Relatie 7:

Lage Weide – Utrecht Noord

<b>No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Lage Weide – Utrecht Noord</b>	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 7: Lage Weide – Utrecht Noord	
Lage Weide is met name vanuit Utrecht Noord een aantrekkelijke fietsroute. De afstanden zijn relatief klein. Om de verbinding aantrekkelijker en sneller te maken, moet een aantal VRI's op de relatie verbeterd worden. De omrijfactor (1,47) voldoet niet aan de norm.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Versnellen van de doorstroming door aanpassing van VRI's	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	++ Door de aanpassing van de VRI's zal de reistijd verkort worden. De kruisingen op deze route zijn niet van grote betekenis waardoor een forse reistijdwinst voor de fiets geboekt kan worden.
Betrouwbaarheid	++ Door de aanpassing van de VRI's zal de betrouwbaarheid verbeterd worden.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	++ Lage Weide indirect met Leidsche Rijn



Kosteneffectiviteit	++ Zeer beperkte kosten en een behoorlijk aantal fietsers
Overig	n.v.t.
Samenhang met andere maatregelen	Aanleg RRS-station Lage Weide en fietsbrug over ARK
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	++
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 50.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	

Tabel 4.8

Relatie 8:

Utrecht Centrum – De Bilt – Zeist

<b>No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Utrecht Centrum – De Bilt - Zeist</b>	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 8: Utrecht Centrum – De Bilt – Zeist	
<p>Zowel Zeist als De Bilt hebben een sterke relatie met Utrecht Centrum. Uit de cijfers lijkt met name het OV een sterke rol te vervullen op deze relaties. De verklaring hier zit waarschijnlijk in de afstand welke redelijk lang is. Vanaf Utrecht CS gezien naar de centra van de kernen zijn de afstanden ruim boven de 7,5 km. Qua omrijfactor zijn beide relaties nauwelijks te verbeteren. Het grote aantal VRI's op de relatie zorgen voor grote vertragingen.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Versnellen van de doorstroming. Door opwaardering van de fietsverbinding zal de aantrekkelijkheid van de route toenemen.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	++ Door het grote aantal VRI's met name in Utrecht kan de reistijdwinst groot zijn.
Betrouwbaarheid	++ Door het grote aantal VRI's is de betrouwbaarheid van de route niet goed, door een verbeterde afstelling van de VRI's kan dit sterk verbeteren.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	+ Utrecht Centrum
Kosteneffectiviteit	++ Voor groot gedeelte een gedeelde route voor 3 en 2 relaties (Uithof, Zeist en De Bilt) daardoor grote aantal fietsers en relatief lage kosten.
Overig	++ Door de opwaardering van de Utrechtseweg kan de positie van de fiets op deze weg benadrukt worden
Samenhang met andere maatregelen	Verbetering VRI's De Biltstraat (Utrecht Centrum – Uithof) Opwaarderen Comfortverbetering Voorstraat – Wittevrouwen
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	++
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 800.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	



Tabel 4.9

Relatie 9:

Amersfoort Centrum – Amersfoort Noord –

Amersfoort Vathorst – Amersfoort Nieuwland

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Amersfoort Centrum – Amersfoort Noord – Amersfoort Vathorst – Amersfoort Nieuwland	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 9: Amersfoort Centrum – Amersfoort Noord – Amersfoort Vathorst – Amersfoort Nieuwland	
<p>Deze relatie is een van de belangrijkste hoofdfietsroute door de stad. Deze route verbindt de nieuwbouwwijk Vathorst met het Centrum en het station. Een deel van de route is onlangs opgewaardeerd. Er zijn nog enkele delen waar het comfort verbeterd kan worden. Enerzijds door asfaltering en anderzijds door verbreding waardoor passeren makkelijker wordt en kans op aanrijdingen van passerende fietsers kleiner wordt.</p> <p>In de wijk Kattenbroek ligt een afsplitsing naar de net gerealiseerde woonwijk Nieuwland. Voor de fietsers uit Nieuwland is deze route de verbinding naar de binnenstad. De relatie Amersfoort Centrum naar Amersfoort Noord voldoet ruim aan de norm voor de omrijfactor, de omrijfactor naar Amersfoort Vathorst voldoet net niet. Echter mogelijkheden om de route te verkorten zijn er niet of nauwelijks.</p> <p>De afsplitsing naar Nieuwland dient ook opgewaardeerd te worden. Versnelling is mogelijk door de voorrang te regelen. Daarnaast is verbetering van het comfort gewenst om de route aantrekkelijker te maken.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Verhogen comfort van de fietsverbinding door aanleg ontbrekende schakels.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 De VRI's op deze verbinding zullen niet aangepast worden.
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	++ Amersfoort Centrum Amersfoort Noord
Kosteneffectiviteit	+ Gezien het aantal fietsers zijn de kosten relatief beperkt
Overig	++ Verkeersveiligheid, door aanleg fietsstroken of vrijliggende fietsvoorzieningen is de positie van de fietser in het verkeer duidelijker en zal de verkeersveiligheid verbeteren.
Samenhang met andere maatregelen	n.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	Score +
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 300.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	

Voor de relaties 10 t/m 13 geldt dat deze voorgestelde maatregelen een nadere uitwerking behoeven. Deze maatregelen zijn door de werkgroep BOEI als positief beoordeeld (intentie van de maatregelen).



Tabel 4.10

Relatie 10:

Leusden – Amersfoort Centrum – Soest

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Leusden – Amersfoort Centrum - Soest	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 10: Leusden – Amersfoort Centrum - Soest	
<p>Leusden is voor de fiets met meerdere wegen verbonden met Amersfoort Centrum. Het aantal fietsers is ook aanzienlijk. Tevens is er een fors aantal buslijnen welke van/via Leusden naar Amersfoort gaan. Ook tussen Amersfoort en Soest zijn er meerdere verbindingen.</p> <p>De verbinding Leusden en Amersfoort bestaat momenteel uit een drietal verbindingen. De Hogeweg, de Heiligenbergerweg en de Arnhemseweg. Voor een extra verbinding langs het Valleikanaal zijn al vergevorderde plannen. Daarnaast bouwt Leusden een nieuwe wijk die ook een verbinding moet krijgen.</p> <p>A. Binnenkort wordt gestart met de bouw van de nieuwe wijk bij Leusden-zuid, hiervoor is het mogelijk om een directe verbinding met Amersfoort te realiseren parallel aan de PON-lijn.</p> <p>B. De voorbereiding voor de aanleg van een fietstunnel langs het Valleikanaal en het fietspad langs het kanaal is in volle gang. Het gebruik van de tunnel wordt pas optimaal als ook het vervolg van de route richting centrum Amersfoort opgewaardeerd wordt. De opwaardering betreft zowel de aanleg van nieuwe voorzieningen als het opwaarderen van bestaande fietsvoorzieningen. Speciale aandacht verdient de oversteek van de Ringweg Kruiskamp.</p> <p>C. De plannen van Amersfoort voor de doortrekking van de Kersenbaan, een alternatief voor de Arnhemseweg, hebben ook voor de fiets gevolgen. Versnelling en comfortverbetering zijn in deze verbinding mogelijk.</p> <p>De relatie Amersfoort – Soest is zeer direct maar afhankelijk van herkomst en bestemming zijn de routes diffuus. Vanuit Amersfoort kun je via de Birkstraat en via het landelijk gebied naar Soest fietsen. In Amersfoort zijn er dan verschillende mogelijkheden. De belangrijkste route, langs de Amsterdamseweg, is al opgewaardeerd. In Amersfoort ligt het vervolg van de route door het landelijk gebied in de Isselt. Vanaf de Birkstraat kun je via verschillende wegen verder. Van die wegen komt de Soesterweg in aanmerking voor comfortverbetering omdat die niet alleen naar het centrum gaat maar ook het station aandoet.</p> <p>D. Door een kwaliteitsverbetering op een tweetal punten kan de fietsroute door de Isselt interessanter worden als fietsverbinding. De verbeteringen bestaan uit een comfortabelere en snellere aansluiting van de Hilhorstweg naar de Nijverheidsweg en realisatie van een tweerichtingen fietspad langs de Amsterdamseweg bij de Brabantsestraat. In het Soesterkwartier een kwaliteitsimpuls voor de Soesterweg. De omrijfactor (1,21) van deze relatie voldoet net niet, al scheelt dit heel erg weinig.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>Verkorten van de verbinding(en) van Leusden naar Amersfoort Centrum en het bieden van een nieuwe verbinding tussen de nieuwbouwwijk Leusden Zuid en Amersfoort Centrum.</p> <p>Daarnaast het verhogen van het comfort en dus aantrekkelijkheid van/naar Leusden en Soest vanuit Amersfoort Centrum.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	<p>+</p> <p>Door verkorting van enkele routes zal de reistijd afnemen, daarmee wordt de relatie aantrekkelijker.</p>
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	<p>+</p> <p>Amersfoort Centrum</p>
Kosteneffectiviteit	<p>++</p> <p>Het aantal fietsers op de relatie Leusden – Amersfoort Centrum is hoog. De kosten voor de maatregelen zijn o.a. door nieuwe verbindingen behoorlijk hoog. Het effect van de verkorting van de verbinding zal behoorlijk fors zijn.</p>
Overig	<p>++</p> <p>Verkeersveiligheid, door aanleg ontbrekende schakels wordt het fietsverkeer meer gescheiden van het overige verkeer, hierdoor ontstaat een verkeersveiliger verbinding.</p>





Samenhang met andere maatregelen	n.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	++
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€2.790.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
Bouw van de nieuwbouw woonwijk moet doorgang hebben voordat de fietsverbinding tussen de woonwijk en het centrum van Hilversum gerealiseerd zal worden.	

Tabel 4.11

Relatie 11:

Leusden – Amersfoort Noord – Baarn

<b>No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Leusden - Amersfoort Noord - Baarn</b>	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 11: Leusden – Amersfoort Noord - Baarn	
<p>De twee schakels in deze relatie bestaan op dit moment eigenlijk nog niet. De werkkern Amersfoort Noord wordt van Leusden gescheiden door de A28 en het spoor en richting Baarn zorgt de Eem voor grote omrijfactoren waardoor hij interessant is.</p> <p>Vanuit Leusden zijn er twee barrières waarvan reeds gewerkt wordt aan het slechten van de eerste namelijk de onderdoorgang van de A28 parallel aan het Valleikanaal.</p> <p>Vanuit Baarn blijft de te fietsen afstand fors. Deze is te verkorten tot 8,5km d.m.v. van een brug over de Eem. De brug over de Eem is geen no-regret maatregel. De opwaardering van de route tussen Amersfoort Noord en Centrum richting Baarn is van belang om de route aantrekkelijk te maken. De omrijfactor op deze relatie is 1,43 en overschrijdt daarmee fors de norm.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Verhoging comfort door aanleg van fietsvoorzieningen (fietsstraten) vooral tussen Amersfoort Noord en Baarn.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 De VRI's op deze verbinding zullen niet aangepast worden.
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	+ Amersfoort Noord
Kosteneffectiviteit	+ Het aantal fietsers is met name op de relatie Amersfoort Noord – Baarn door de grote afstand, niet heel groot. De kosten voor deze maatregel zijn relatief beperkt.
Overig	++ Gezondheid, de fietsroute tussen Amersfoort Noord en Baarn ligt in het buitengebied. Dit is een gezonde omgeving om te fietsen. Door de samenhang met de aanleg van de brug over de Eem en de daarbij behorende verkorting van het netwerk zorgt waarschijnlijk voor behoorlijk wat extra fietsers. Verkeersveiligheid, door aanleg van fietsvoorzieningen zal de positie van de fietser op de relatie versterkt worden.
Samenhang met andere maatregelen	n.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€1.000.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	



Het nut en noodzaak van deze maatregel is volledig afhankelijk van de aanleg van de onderdoorgang van de A28 parallel aan het Valleikanaal en de een brug over de Eem t.h.v. Eemerwaard (plusmaatregel).

Tabel 4.12

Relatie 12:

Hoewelaken – Amersfoort Noord – Soest

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Hoewelaken – Amersfoort Noord - Soest	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 12: Hoewelaken – Amersfoort Noord - Soest	
<p>Door de aanleg van de Maleburg over de Eem is de route Amersfoort Noord – Soest qua afstand zeer interessant geworden met een lengte van ongeveer 7,8 km. Doordat de brug relatief kort open is zijn er nog geen telgegevens van deze route. De kwaliteit van de verbinding is goed echter op de twee kilometer lange Mgr. Van de Weteringstraat zijn nog geen fietsvoorzieningen getroffen. Het is niet de bedoeling in dit landelijke gebied fietsvoorzieningen aan te leggen. Wel wordt de route door deze comfortabeler te maken veel aantrekkelijker voor de fietser. De omrijfactor op deze relatie bedraagt 1,23. Er is dus sprake van een minimale overschrijding.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Verhoging comfort door aanleg van fietsvoorzieningen (fietsstraten) tussen Amersfoort Noord en de nieuwe fietsbrug over de Eem nabij Soest.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 De VRI's op deze verbinding zullen niet aangepast worden.
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	+ Amersfoort Noord
Kosteneffectiviteit	+ Doordat de route pas sinds dit jaar open is, zijn er geen fietstellingen beschikbaar. Het is dus niet duidelijk hoeveel mensen gebruik maken van deze relatie.
Overig	++ Gezondheid, de fietsroute tussen Amersfoort Noord en Baarn ligt in het buitengebied. Dit is een gezonde omgeving om te fietsen. Door de samenhang met de aanleg van de brug over de Eem en de daarbij behorende verkorting van het netwerk worden behoorlijk wat extra fietsers verwacht. Verkeersveiligheid, door aanleg van fietsvoorzieningen zal de positie van de fietser op de relatie versterkt worden.
Samenhang met andere maatregelen	n.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€500.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
N.v.t.	



Tabel 4.13

Relatie 13:

Hilversum Mediapark – Hilversum

Sportpark/Arenapark

No-regret kwaliteitsimpuls fietsnetwerk: Hilversum Mediapark - Hilversum Sportpark/Arenapark	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Relatie 13: Hilversum Mediapark – Hilversum Sportpark/Arenapark	
<p>De relatie Mediapark – Hilversum is door de korte afstanden zeer sterk. Er zijn geen telcijfers beschikbaar. Wel is bekend wat het aandeel van de fiets in de verplaatsingen binnen Hilversum is, deze bedraagt 35%. Vergeleken met andere gemeenten is dit niet hoog. De gemeente heeft de ambitie om het aandeel op te hogen naar 40%.</p> <p>Uit opgave van de gemeente blijken er nog problemen te zijn met de wachttijden bij VRI's in de gemeente. Dit is het geval op de kruising Minckelersstraat/Kamerlingh Onnesweg en de Minckelersstraat/Jan van der Heijdenstraat. De verbinding Mediapark – Hilversum CS – Arenapark voldoet net niet aan de normen. Door de aanleg van enkele schakels parallel aan het spoor kan aan de normen voor de omrijfactor voldaan worden. Nabij de Anna's Hoeve en het Laarder wasmeer wordt een nieuwe woonwijk gerealiseerd. Om het fietsgebruik in deze wijk te stimuleren moet er gezorgd worden voor goede verbindingen richting het centrum van Hilversum.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>Versnellen van de doorstroming van het fietsverkeer richting het Mediapark en het bieden van een zo direct mogelijk verbinding tussen Hilversum Centrum en Hilversum Mediapark.</p> <p>Het bieden van goede fietsvoorzieningen bij de nog te bouwen nieuwbouw woonwijk, zodat nieuwe bewoners een directe, comfortabele en snelle verbinding met het centrum en het mediapark hebben.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	<p>++</p> <p>Door aanleg nieuwe verbinding verbetert de reistijd tussen het Mediapark en Station Sportpark.</p> <p>De aanpassing van de VRI met name in de oost – west richting zorgt voor een verkorting van de reistijd.</p>
Betrouwbaarheid	<p>+</p> <p>Het aantal VRI's dat aangepast zal worden is relatief klein, hierdoor zal geen grote betrouwbaarheid winst geboekt worden.</p>
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	<p>+</p> <p>Hilversum Mediapark</p>
Kosteneffectiviteit	<p>+</p> <p>Het aantal fietsers in Hilversum is onbekend maar naar verwachting gaat dit over forse aantallen waardoor de kosten voor de maatregelen relatief laag worden.</p>
Overig	<p>++</p> <p>Verkeersveiligheid door aanleg van vrijliggende fietspaden worden het autoverkeer en de fiets meer gescheiden.</p>
Samenhang met andere maatregelen	n.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 1.500.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
Bouw van de nieuwbouw woonwijk moet doorgang hebben voordat de fietsverbinding tussen de woonwijk en het centrum van Hilversum gerealiseerd zal worden.	



## Hoofdstuk 5

### Stimulering leenfiets

In onderstaande factsheets zijn de maatregelen met betrekking tot de no-regret stimulering leenfiets beschreven en beoordeeld.

Tabel 5.1

Leenfiets

Locatie station Bunnik

No-regret Stimulering Leenfiets NS Station Bunnik	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Leenfietsen beschikbaar stellen op NS Station Bunnik	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Beschikbaar maken van 8 leenfietsen voor met name reizigers richting Utrecht Uithof	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 Fiets is doorgaans niet sneller dan auto of OV
Betrouwbaarheid	+ Beschikbaarheid fiets vermindert wachttijd bij overstap OV. Wel risico dat geen leenfiets aanwezig is
Relatie met economische kerngebieden	+ Gericht op Utrecht Uithof
Kosteneffectiviteit	+ Geen reistijdwinst, wel versterking OV- bereikbaarheid door extra keuzemogelijkheden voor- en natransport. Effect en kosten zijn zeer beperkt.
Overig	++ In het algemeen levert fietsen maatschappelijke baten (vermindering geluidshinder/ emissies/ verkeersonveiligheid/ landschapsdoorsnijding) en besparingen op wegonderhoud, parkeerplaatsen en ruimtegebruik. Mogelijke negatieve effecten zijn: omzetting OV en kosten van aanleg extra infrastructuur en voorlichting
Samenhang met andere maatregelen	P+R Bunnik
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 15.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
- goede voorlichting over beschikbaarheid leenfietsen - goede nabijheid en aansluiting op het OV-systeem (bereikbaar en sociaal veilig)	



Tabel 5.14

## Leenfiets

## Locatie station Overvecht

No-regret Stimulering Leenfiets NS Station Utrecht Overvecht	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Leenfiets beschikbaar stellen op NS Station Utrecht Overvecht	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Beschikbaar maken van 4 leenfietsen voor met name reizigers richting Utrecht Lage Weide en Uithof	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 Fiets is doorgaans niet sneller dan auto of OV
Betrouwbaarheid	+ Beschikbaarheid fiets vermindert wachttijd bij overstap OV. Wel risico dat geen leenfiets aanwezig is
Relatie met economische kerngebieden	- Niet gericht op werkkernen (afstand te groot)
Kosteneffectiviteit	+ Geen reistijdwinst, wel versterking OV- bereikbaarheid door extra keuzemogelijkheden voor- en natransport. Effect en kosten zijn zeer beperkt.
Overig (o.a. gezondheid)	++ In het algemeen levert fietsen maatschappelijke baten (vermindering geluidshinder/ emissies/ verkeersonveiligheid/ landschapsdoorsnijding) en besparingen op wegonderhoud, parkeerplaatsen en ruimtegebruik. Mogelijke negatieve effecten zijn: omzetting OV en kosten van aanleg extra infrastructuur en voorlichting
Samenhang met andere maatregelen	N.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	-
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 5.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- goede voorlichting over beschikbaarheid leenfietsen</li> <li>- goede nabijheid en aansluiting op het OV-systeem (bereikbaar en sociaal veilig)</li> </ul>	

De leenfiets locatie NS station Utrecht Overvecht wordt negatief beoordeeld omdat deze geen schakel vormt in de kernrelatie met de economische kerngebieden. Daardoor wordt het nut voor de economische kerngebieden en dus het gebruik van deze locatie laag ingeschat (beperkte functionaliteit voor de kernrelaties). Voor deze locatie wordt geadviseerd deze van de lijst van de no-regret maatregelen te verwijderen.

Tabel 5.3

## Leenfiets

## Locatie Hilversum Arenapark



No-regret Stimulering Leenfiets Hilversum Arenapark	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Leenfiets beschikbaar stellen op Hilversum Arenapark	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Beschikbaar maken van 20 leenfietsen voor met name reizigers richting Hilversum Centrum	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 Fiets is doorgaans niet sneller dan auto of OV
Betrouwbaarheid	+ Beschikbaarheid fiets vermindert wachttijd bij overstap OV. Wel risico dat geen leenfiets aanwezig is
Relatie met economische kerngebieden	0 Gericht op Hilversum Centrum, maar hier is ook al een NS Station
Kosteneffectiviteit	+ Geen reistijdwinst, wel versterking OV- bereikbaarheid door extra keuzemogelijkheden voor- en natransport. Effect en kosten zijn zeer beperkt.
Overig	++ In het algemeen levert fietsen maatschappelijke baten (vermindering geluidshinder/ emissies/ verkeersonveiligheid/ landschapsdoorsnijding) en besparingen op wegonderhoud, parkeerplaatsen en ruimtegebruik. Mogelijke negatieve effecten zijn: omzetting OV en kosten van aanleg extra infrastructuur en voorlichting
Samenhang met andere maatregelen	N.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 60.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- goede voorlichting over beschikbaarheid leenfietsen</li> <li>- goede nabijheid en aansluiting op het OV-systeem (bereikbaar en sociaal veilig)</li> </ul>	

Tabel 5.4

Leenfiets

Locatie OV halte – Zeist

Jordanlaan

No-regret Stimulering Leenfiets OV halte – Zeist Jordanlaan	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Leenfiets beschikbaar stellen op OV Halte – Zeist Jordanlaan	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Beschikbaar maken van 4 leenfietsen voor met name reizigers richting Utrecht Uithof	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	0 Fiets is doorgaans niet sneller dan auto of OV
Betrouwbaarheid	+ Beschikbaarheid fiets vermindert wachttijd bij overstap OV. Wel risico dat geen leenfiets aanwezig is



Relatie met economische kerngebieden	+ Gericht op Utrecht Uithof
Kosteneffectiviteit	+ Geen reistijdwinst, wel versterking OV- bereikbaarheid door extra keuzemogelijkheden voor- en natransport. Effect en kosten zijn zeer beperkt.
Overig	++ In het algemeen levert fietsen maatschappelijke baten (vermindering geluidshinder/ emissies/ verkeersonveiligheid/ landschapsdoorsnijding) en besparingen op wegonderhoud, parkeerplaatsen en ruimtegebruik. Mogelijke negatieve effecten zijn: omzetting OV en kosten van aanleg extra infrastructuur en voorlichting
Samenhang met andere maatregelen	N.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 25.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
- goede voorlichting over beschikbaarheid leenfietsen	
- goede nabijheid en aansluiting op het OV-systeem (bereikbaar en sociaal veilig)	

Tabel 5.5

Leenfiets

Locatie OV halte – busstation Vianen

No-regret Stimulering Leenfiets OV halte busstation Vianen	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Leenfiets beschikbaar stellen op OV Halte – Busstation Vianen	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Beschikbaar maken van 4 leenfietsen voor met name reizigers richting Nieuwegein	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	- Fiets is doorgaans niet sneller dan auto of OV
Betrouwbaarheid	+ Beschikbaarheid fiets vermindert wachttijd bij overstap OV. Wel risico dat geen leenfiets aanwezig is
Relatie met economische kerngebieden	- Gericht op Nieuwegein, maar dat ligt te ver
Kosteneffectiviteit	+ Geen reistijdwinst, wel versterking OV- bereikbaarheid door extra keuzemogelijkheden voor- en natransport. Effect en kosten zijn zeer beperkt.
Overig (o.a. gezondheid)	++ In het algemeen levert fietsen maatschappelijke baten (vermindering geluidshinder/ emissies/ verkeersonveiligheid/ landschapsdoorsnijding) en besparingen op wegonderhoud, parkeerplaatsen en ruimtegebruik. Mogelijke negatieve effecten zijn: omzetting OV en kosten van aanleg extra infrastructuur en voorlichting
Samenhang met andere maatregelen	
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	-



<b>Kosten van de maatregel</b>
€ 25.000,-
<b>Randvoorwaarden</b>
- goede voorlichting over beschikbaarheid leenfietsen - goede nabijheid en aansluiting op het OV-systeem (bereikbaar en sociaal veilig)

De leenfiets locatie OV halte – busstation Vianen wordt negatief beoordeeld omdat deze geen schakel vormt in de kernrelatie met de economische kerngebieden. Daardoor wordt het nut voor de economische kerngebieden en dus het gebruik van deze locatie laag ingeschat (beperkte functionaliteit voor de kernrelaties). Voor deze locatie wordt geadviseerd deze van de lijst van de no-regret maatregelen te verwijderen.

Tabel 5.6

Leenfiets

Locatie OV halte Leusden – Groene Zoom

No-regret Stimulering Leenfiets OV halte Leusden – Groene Zoom	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Leenfiets beschikbaar stellen op OV Halte Leusden – Groene Zoom	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Beschikbaar maken van 4 leenfietsen voor met name reizigers richting Amersfoort Centrum	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	- Fiets is doorgaans niet sneller dan auto of OV
Betrouwbaarheid	+ Beschikbaarheid fiets vermindert wachttijd bij overstap OV. Wel risico dat geen leenfiets aanwezig is
Relatie met economische kerngebieden	- Gericht op Amersfoort Centrum, maar dat ligt te ver
Kosteneffectiviteit	+ Geen reistijdwinst, wel versterking OV- bereikbaarheid door extra keuzemogelijkheden voor- en natransport. Effect en kosten zijn zeer beperkt.
Overig	++ In het algemeen levert fietsen maatschappelijke baten (vermindering geluidshinder/ emissies/ verkeersonveiligheid/ landschapsdoorsnijding) en besparingen op wegonderhoud, parkeerplaatsen en ruimtegebruik. Mogelijke negatieve effecten zijn: omzetting OV en kosten van aanleg extra infrastructuur en voorlichting
Samenhang met andere maatregelen	N.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	-
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 25.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
- goede voorlichting over beschikbaarheid leenfietsen - goede nabijheid en aansluiting op het OV-systeem (bereikbaar en sociaal veilig)	





De leenfiets locatie OV halte Leusden – Groene Zoom wordt negatief beoordeeld omdat deze geen schakel vormt in de kernrelatie met de economische kerngebieden. Daardoor wordt het nut voor de economische kerngebieden en dus het gebruik van deze locatie laag ingeschat (beperkte functionaliteit voor de kernrelaties). Voor deze locatie wordt geadviseerd deze van de lijst van de no-regret maatregelen te verwijderen.

Tabel 5.7

Leenfiets

Locatie station Utrecht Zuilen

No-regret Stimulering Leenfiets NS station Utrecht Zuilen	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Leenfiets beschikbaar stellen op NS Station Utrecht Zuilen	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Beschikbaar maken van 4 leenfietsen voor met name reizigers richting Utrecht Lage Weide	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ Vanwege beperkt lokaal OV kan hier reistijdwinst behaald worden
Betrouwbaarheid	+ Beschikbaarheid fiets vermindert wachttijd bij overstap OV. Wel risico dat geen leenfiets aanwezig is
Relatie met economische kerngebieden	+ Gericht op Utrecht Lage Weide
Kosteneffectiviteit	++ Geen reistijdwinst, wel versterking OV- bereikbaarheid door extra keuzemogelijkheden voor- en natransport. Effect en kosten zijn zeer beperkt.
Overig	++ In het algemeen levert fietsen maatschappelijke baten (vermindering geluidshinder/ emissies/ verkeersonveiligheid/ landschapsdoorsnijding) en besparingen op wegonderhoud, parkeerplaatsen en ruimtegebruik. Mogelijke negatieve effecten zijn: omzetting OV en kosten van aanleg extra infrastructuur en voorlichting
Samenhang met andere maatregelen	N.v.t.
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+ Goede maatregel, maar weinig reizigers
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 15.000,-	
<b>Randvoorwaarden</b>	
- goede voorlichting over beschikbaarheid leenfietsen - goede nabijheid en aansluiting op het OV-systeem (bereikbaar en sociaal veilig)	



# Hoofdstuk 6

## Park & Ride

In onderstaande factsheets zijn de zes maatregelen/locaties beschreven en beoordeeld die vallen onder de no-regret Park & Ride. In afbeelding 6.1 zijn de zes locaties weergegeven.

Afbeelding 6.1

P+R locaties Ring/ Driehoek



Ring



Driehoek

Tabel 6.1

P+R-locatie Leidsche Rijn

### No-regret Park & Ride locatie Lage Weide of Leidsche Rijn

#### Omschrijving van de maatregel

In P+R- specifiek wordt voorgesteld om een programma op te starten voor de uitbreiding van het aantal P+R- plaatsen in het gebied van de pakketstudies en om te onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie. Daardoor worden niet alleen meer P+R- plaatsen aangelegd, maar ook de bestaande P+R plaatsen beter benut. Hierbij speelt ook Randstad Urgent/ Ketenmobiliteit een rol. Omdat het programma ten tijden van de beoordeling door BOEI nog niet gereed is, wordt voorgesteld vooruitlopend op het gehele programma o.a de volgende P+R- locaties als eerste ter hand te nemen. **Deze factsheet richt zich op de P+R- locatie Lage Weide of Leidsche Rijn.** De gemeente Utrecht wil ca 500 P+R- plaatsen in het NoordWest-kwadrant van Leidsche Rijn Centrum/Lage Weide, op een locatie die nu nog gebruikt wordt als snelweg (A2). De aanleg is mogelijk zodra de A2 is verplaatst naar de tunnel (2011). De locatie is goed bereikbaar vanaf de afslag Lage Weide via de NOUW2. De voortzetting van de reis per OV kan vanaf de P+R- locatie per trein (RSS, 4x per uur) of per HOV (ca 20x per uur in de spits).

#### Doel van de maatregel



De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties **de regionale bereikbaarheid te verbeteren**; daarbij wordt **de reiziger centraal** gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid.

<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ in de spits, 0 buiten de spits
Betrouwbaarheid	+ De frequentie van de HOV-route naar de binnenstad is zeer hoog
Relatie met economische kerngebieden	++ Centrum Utrecht: ++ (meerdere OV-lijnen en bestemmingen) Uithof / Rijsweerd: + via HOV-lijn Op termijn ook Papendorp / Nieuwegein: + (via Westtangent)
Kosteneffectiviteit	+ De afrit Lage Weide en NOUW2 bieden voldoende capaciteit Er kan gebruik worden gemaakt van de verharding van de huidige A2
Overig	+ <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Snel te realiseren: geen aanpassing nodig van bestemmingsplan</li> <li>2. Logische locatie (vlak vóór A'dam Rijnkanaal)</li> <li>3. Aantrekkelijke locatie (nabij winkelcentrum, spoor en HOV-knoop)</li> <li>4. Gunstig effect op de leefbaarheid in de stad</li> <li>5. Kan worden geopend zodra tijdelijk P+R Muziekcentrum sluit.</li> </ul> draagt bij aan acceptatie van maatregelen zoals ABvM en parkeerbeleid
Samenhang met andere maatregelen	Mobiliteitsmanagement
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+

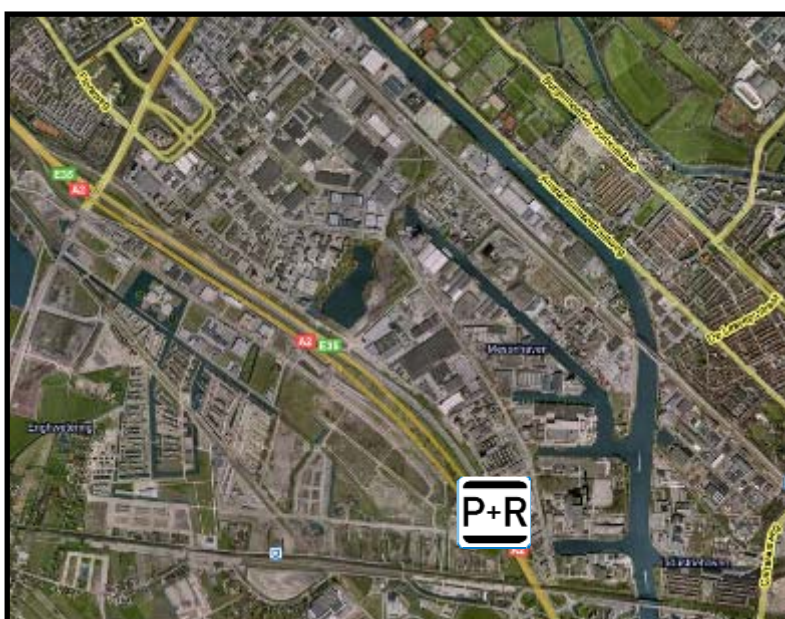
#### **Kosten van de maatregel**

Het gaat om een bijdrage ter grootte van circa € 3.000.000,-; mogelijk is er nog cofinanciering mogelijk vanuit RandStadSpoor (RSS) fase 2 (of vanuit BOR?).

#### **Randvoorwaarden**

Allereerst moet het huidige A2-gebied vrij komen, na ingebruikname van de A2-tunnel in 2011. Verder moet het station Leidsche Rijn Centrum geopend worden (2011) en moet de verschuiving van de HOV-noordradiaal naar station Leidsche Rijn Centrum gerealiseerd zijn.

De uitwerking van een P+R-locatie moet zorgvuldig gebeuren om eventueel ongewenste neveneffecten (o.a. met betrekking tot de leefbaarheid) tot een minimum te beperken. Als deze uitwerking op de juiste manier plaats vindt kunnen lokaal zelfs grote winsten geboekt worden.

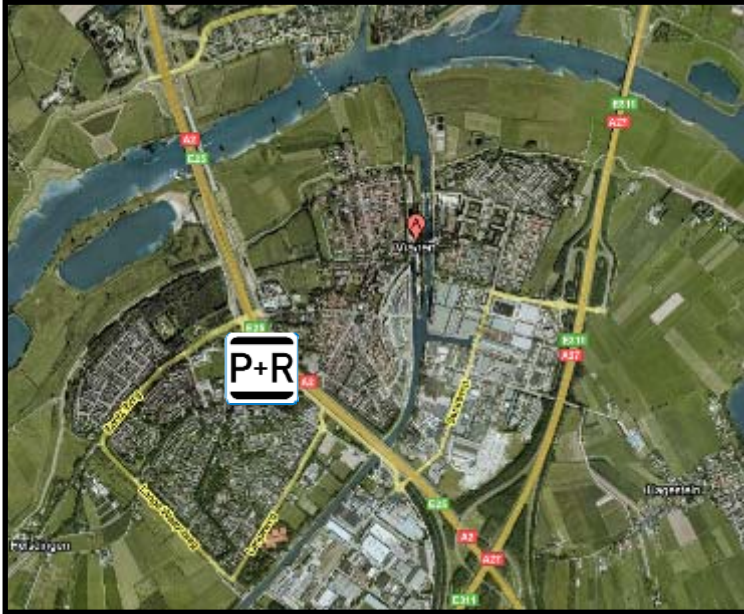


Tabel 6.2

## P+R-locatie Vianen

No-regret Park & Ride locatie Vianen	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
<p>In P+R- specifiek wordt voorgesteld om een programma op te starten voor de uitbreiding van het aantal P+R- plaatsen in het gebied van de pakketstudies en om te onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie. Daardoor worden niet alleen meer P+R- plaatsen aangelegd, maar ook de bestaande P+R plaatsen beter benut. Hierbij speelt ook Randstad Urgent/ Ketenmobiliteit een rol. Omdat het programma ten tijden van de beoordeling door BOEI nog niet gereed is, wordt voorgesteld vooruitlopend op het gehele programma o.a. de volgende P+R- locaties als eerste ter hand te nemen. <b>Deze factsheet richt zich op de P+R- locatie Vianen.</b></p> <p>Op de korte termijn wordt door RWS -in het kader van Utrecht Bereikbaar- een tijdelijke P+R-voorziening gerealiseerd voor de A2-werkzaamheden tot en met 2010. Beoogd wordt om deze najaar 2008 te openen. Deze tijdelijke locatie wordt nabij het busstation Lekbrug gesitueerd. Voorzien is een aantal P+R-plaatsen van 500 plaatsen; dit lijkt ook het maximale aantal op deze locatie in verband met de capaciteit van de aansluiting aldaar. Planvoorbereiding van een definitieve P+R-voorziening na 2010 en verdere uitbreiding van de nu voorziene 500 plaatsen op deze locatie en/of nabij knooppunt Everdingen (kruising A2 én A27) is nog niet gestart. Er zijn derhalve nog geen specifiekere gegevens over de kosten, ten tijden van het opstellen van deze notitie.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties <b>de regionale bereikbaarheid te verbeteren</b> ; daarbij wordt <b>de reiziger centraal</b> gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ in de spits, 0 buiten de spits
Betrouwbaarheid	+
Relatie met economische kerngebieden	++ voor Centrum Utrecht en Nieuwegein Centrum, + voor overige werkkernen
Kosteneffectiviteit	++
Overig	<p>+</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gunstig effect op de leefbaarheid in de stad Utrecht</li> <li>2. Kosteneffectief: tijdelijke voorziening wordt omgezet in definitief</li> <li>3. Bussen mogen over vluchtstrook op A2</li> <li>4. Logische locatie bij op te knappen busstation</li> </ol> <p>draagt bij aan acceptatie van maatregelen zoals ABvM en parkeerbeleid</p>
Samenhang met andere maatregelen	Mobiliteitsmanagement/ Utrecht Bereikbaar/ aanpak busstation Vianen/ Lekbrug
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
De kosten verbonden aan de P+R- locatie Vianen worden voorlopig (grof) geraamd op €500.000,-. Dit bedrag is nodig om een tijdelijk P+R voorziening om te bouwen naar een definitieve P+R voorziening.	
<b>Randvoorwaarden</b>	
De uitwerking van een P+R-locatie moet zorgvuldig gebeuren om eventueel ongewenste neveneffecten (o.a. met betrekking tot de leefbaarheid) tot een minimum te beperken. Als deze uitwerking op de juiste manier plaats vindt kunnen lokaal zelfs grote winsten geboekt worden.	





Tabel 6.3

P+R-locatie station Breukelen

No-regret Park & Ride locatie station Breukelen	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
<p>In P+R- specifiek wordt voorgesteld om een programma op te starten voor de uitbreiding van het aantal P+R- plaatsen in het gebied van de pakketstudies en om te onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie. Daardoor worden niet alleen meer P+R- plaatsen aangelegd, maar ook de bestaande P+R plaatsen beter benut. Hierbij speelt ook Randstad Urgent/ Ketenmobiliteit een rol. Omdat het programma ten tijden van de beoordeling door BOEI nog niet gereed is, wordt voorgesteld vooruitlopend op het gehele programma o.a. de volgende P+R- locaties als eerste ter hand te nemen. <b>Deze factsheet richt zich op de realisatie van een parkeerdek van ca 150 P+R-plaatsen bij station Breukelen.</b></p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties <b>de regionale bereikbaarheid te verbeteren</b>; daarbij wordt <b>de reiziger centraal</b> gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ in de spits, 0 buiten de spits
Betrouwbaarheid	+
Relatie met economische kerngebieden	++ voor Centrum Utrecht, + voor overige werkkernen
Kosteneffectiviteit	+
Overig	<p>+</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tijdelijke voorziening van ca 150 parkeerplaatsen wordt omgezet in een definitieve uitvoering, in een integrale herontwikkeling</li> <li>2. Gunstig effect op de leefbaarheid in de stad Utrecht</li> </ol>



	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Breukelen wordt steeds belangrijker als transferpunt,</li> <li>4. Frequentie gaat naar 4x per uur</li> <li>5. Gunstige ligging langs A2, geschikte P+R locaties voor verkeer richting Utrecht en Amsterdam</li> </ol> draagt bij aan acceptatie van maatregelen zoals ABvM en parkeerbeleid
Samenhang met andere maatregelen	Mobiliteitsmanagement, 5% groei op het spoor
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
Het gaat daarbij om een financiële bijdrage, ter grootte van €1.000.000,-, die nodig is als contrafinanciering rijksbijdrage in het kader van 5% toename spoorgebruik.	
<b>Randvoorwaarden</b>	
De uitwerking van een P+R-locatie moet zorgvuldig gebeuren om eventueel ongewenste neveneffecten (o.a. met betrekking tot de leefbaarheid) tot een minimum te beperken. Als deze uitwerking op de juiste manier plaats vindt kunnen lokaal zelfs grote winsten geboekt worden.	



Tabel 6.4

P+R-locatie station Driebergen – Zeist

#### No-regret Park & Ride locatie station Driebergen – Zeist

##### Omschrijving van de maatregel

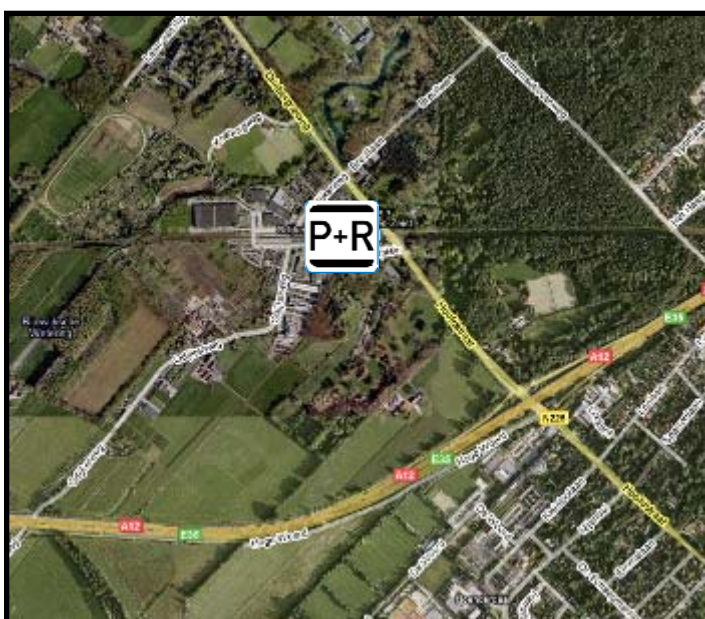
In P+R- spectief wordt voorgesteld om een programma op te starten voor de uitbreiding van het aantal P+R- plaatsen in het gebied van de pakketstudies en om te onderzoeken of het mogelijke is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie. Daardoor worden niet alleen meer P+R- plaatsen aangelegd, maar ook de bestaande P+R plaatsen beter benut. Hierbij speelt ook Randstad Urgent/ Ketenmobiliteit een rol. Omdat het programma ten tijden van de beoordeling door BOEI nog niet gereed is, wordt voorgesteld vooruitlopend op het gehele programma o.a. de volgende P+R- locatie als eerste ter hand te nemen. **Deze factsheet richt zich op de realisatie van een dek voor 160 P+R-plaatsen bij station Driebergen Zeist, dat uitbreidbaar is met een tweede dek.**

Huidige behoefte is 600 parkeerplaatsen, huidige capaciteit is 386; 76 daarvan vervallen als gevolg van werkzaamheden prorail. De huidige capaciteit is al volstrekt onvoldoende, er staan op sommige dagen honderden auto's wild geparkeerd.

Het gaat hierbij om een korte termijn maatregel, vooruitlopend op de nieuwe OV-knoop en gebiedsontwikkeling waarover nu de planvorming loopt en



uitvoering pas is voorzien rond 2014.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties <b>de regionale bereikbaarheid te verbeteren</b> ; daarbij wordt <b>de reiziger centraal</b> gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ in de spits, 0 buiten de spits
Betrouwbaarheid	+
Relatie met economische kerngebieden	++ voor Centrum Utrecht, + voor overige werkkernen
Kosteneffectiviteit	+
Overig	+  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gunstig effect op de leefbaarheid in de stad Utrecht</li> <li>2. Locatie wordt al zeer goed gebruikt</li> <li>3. Mogelijkheid om parkeeroverlast in omgeving aan te pakken (reductie wild parkeren in omgeving station Driebergen – Zeist)</li> <li>4. Sluit aan bij lange termijn ambitie</li> </ol> Draagt bij aan acceptatie van maatregelen zoals ABvM en parkeerbeleid
Samenhang met andere maatregelen	Mobiliteitsmanagement Afhankelijk van realisatie spoortunnel (traject onderdoorgangen Maarsbergen – Driebergen – Zeist)
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
Het gaat daarbij om een financiële bijdrage, ter grootte van €1.600.000,-, die nodig is als contrafinanciering rijksbijdrage in het kader van 5% toename spoorgebruik. Mogelijk is cofinanciering door Prorail mogelijk, en mogelijk moeten er aanvullende kosten gemaakt worden voor beheer en instandhouding. Het gaat dus om een bedrag van 1,6 miljoen als contrafinanciering voor de rijksbijdrage; van die 1,6 miljoen is gedeeltelijke cofinanciering vanuit Prorail voor de hand liggend, maar nog niet 'zwart op wit' zeker (financiering per partij PM).	
<b>Randvoorwaarden</b>	
De uitwerking van een P+R-locatie moet zorgvuldig gebeuren om eventueel ongewenste neveneffecten (o.a. met betrekking tot de leefbaarheid) tot een minimum te beperken. Als deze uitwerking op de juiste manier plaats vindt kunnen lokaal zelfs grote winsten geboekt worden.	



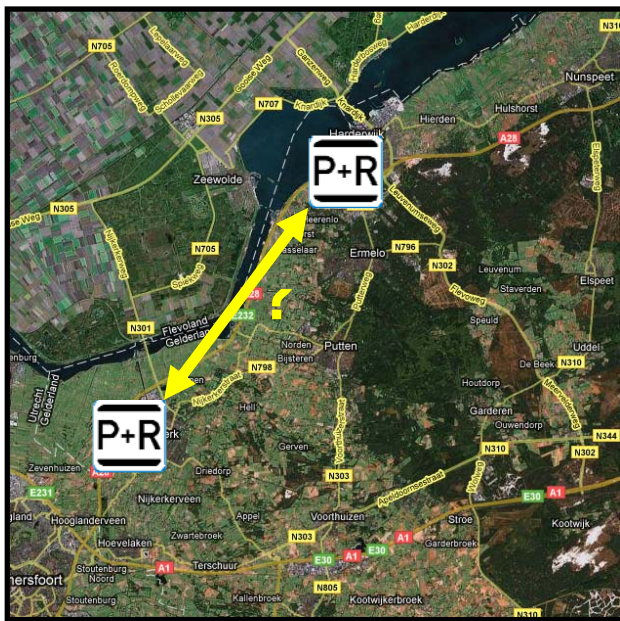
Tabel 6.5

P+R-locatie station Nijkerk-  
Corlaer/ Harderwijk

No-regret Park & Ride locatie station Nijkerk-Corlaer of Harderwijk	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
<p>Bij aanleg van station Nijkerk-Corlaer of een nieuw station in Harderwijk nabij de A28 wordt een P+R-faciliteit ingericht. Het gaat hier in beginsel om zo'n 300 parkeerplaatsen. In principe is er meer ruimte beschikbaar. Op de spoorlijn Amersfoort-Harderwijk stopt 4 keer per uur een Sprinter op station Harderwijk of Nijkerk-Corlaer. Vanaf de A28 wordt met een dynamisch informatiebord aangegeven welke reistijd er geldt naar Amersfoort met zowel auto als trein. Een goede doorstroming van het autoverkeer naar het station is van belang. De provincie Gelderland en de regio's Vallei, Noord-Veluwe en Rivierenland hebben samen met de NS vier strategische stationslocaties langs snelwegen in Gelderland geselecteerd. Hierbij is ook Nijkerk-Corlaer / Harderwijk. Deze locaties krijgen de status van RegioPoort. Naast de NS participeren Rijkswaterstaat, ProRail en VNONCW. In de tweede helft van 2008 zullen voor de vier locaties concrete plannen worden opgesteld. De locatie Nijkerk-Corlaer ligt hemelsbreed op 500 meter van de A1 en is via de nieuwe afrit Vathorst/Corlaer en de nieuwe rondweg goed te bereiken.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>Het autoverkeer terugdringen op vooral knooppunt Hoevelaken en in mindere mate de draaischijf van Midden-Nederland. De P+R heeft een meer regionale functie. Verkeer op de A28 vanuit het noorden kan gebruik maken van de P+R en vandaar met de trein verder reizen.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ in de spits, 0 buiten de spits
Betrouwbaarheid	+
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	Amersfoort Centrum ++ Amersfoort Noord ++ Hilversum Mediapark + Overige bestemmingen as Amersfoort – Amsterdam en Amersfoort Utrecht + afhankelijk van doorgaan maatregelen zoals genoemd bij 'samenhang met andere maatregelen'.
Kosteneffectiviteit	+
Overig (o.a. gezondheid)	Gunstig effect op doorstroming Hoevelaken Gunstig effect op leefbaarheid omgeving Amersfoort, Nijkerk en r Hoevelaken. Potentie verdere ruimtelijke ontwikkeling Nijkerk Carlaer
Samenhang met andere maatregelen	Planstudie Hoevelaken Mobiliteitsmanagement RVM
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
Een P+R van ongeveer 300 auto's kost ongeveer € 1 miljoen	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<p>Aanleg station Harderwijk of Nijkerk-Corlaer. Een frequentie van minimaal 4 x per uur is randvoorwaardelijk voor het succes van de P+R. Hiervoor moet Randstadspoor doorgetrokken worden tot Harderwijk. Verder moet de afrit voor de P+R voldoende bereikbaar zijn zodat auto's niet of nauwelijks in de file staan op weg naar de P+R. Voldoende capaciteit van de aansluiting Corlaer op de A28. Medio 2008 wordt deze aansluiting in gebruik genomen. Voldoende capaciteit op de naar de aansluiting leidende wegen zoals op de N301 (richting Flevoland en richting Barneveld), de N798 (richting Harderwijk), de Amersfoortseweg (richting Amersfoort) en de N806 (richting Bunschoten). Zowel een P+R locatie bij station Nijkerk-Corlaer als bij station Harderwijk hebben voordelen, maar uit het oogpunt van effectiviteit op de gebieden Ring/ Driehoek heeft een locatie nabij het studiegebied en de economische kerngebieden daarbinnen de voorkeur.</p>	







De locatie van dit P+R terrein is afhankelijk van de realisatie van station Nijkerk-Corlaer of een nieuw station in Harderwijk nabij de A28.

Tabel 6.6

P+R-locatie station Barneveld - noord

No-regret Park & Ride locatie station Barneveld - noord

**Omschrijving van de maatregel**

Het station Barneveld-noord kent op dit moment al een P+R-faciliteit in de vorm van een Transferium op een afstand van ongeveer 800 meter vanaf rijksweg A1 met circa 230 parkeerplaatsen. Naast het Transferium is ruimte gereserveerd om de voorziening te "spiegelen" en de capaciteit te verdubbelen. De Valleilijn (trein) van Amersfoort-Ede stopt hier met een frequentie van 4 keer per uur. P+R is op dit moment vooral bedoeld om reizigers naar station Amersfoort-centraal en verder te vervoeren.

De maatregel behelst het verhogen van de frequentie van de Valleilijn tot 4 keer per uur over het gehele traject ("lange slag") en het realiseren van een Intercystop op de lijn Apeldoorn-Amersfoort. Barneveld-noord ligt vlak voor het punt waar beide sporen samenkomen. Om de Intercity er te kunnen laten stoppen, moeten er dan ook perrons komen langs de spoorlijn Apeldoorn-Amersfoort. De lengte van de treinstellen en perrons maken het noodzakelijk dat de Stationsweg via een tunnel de spoorlijn kruist. De parkeercapaciteit van het Transferium zou dan uitgebreid moeten worden (zie eerste alinea). Daarnaast het plaatsen van een dynamisch verkeersbord langs de A1 met reistijden naar de grote steden in de Randstad (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht) van zowel per trein als per auto (onlangs is een dergelijk, nog niet werkend, bord geplaatst met bestemming Amersfoort). De doorstroming voor de P+R-reizigers op de route van de A1 naar het station moet gegarandeerd zijn. De Baron van Nagellstraat is enkele jaren geleden gereconstrueerd waarbij de capaciteit is vergroot. Wellicht en indien dit nodig blijkt, kan er gedacht worden aan een doelgroepstrook specifiek voor de P+R-reizigers. De provincie Gelderland werkt aan een idee om reizigers vanaf het Transferium 4 keer per uur per (snel)bus te vervoeren naar Amersfoort-noord en Amersfoort-Vathorst, waarbij de vluchtstrook op de A1 als busbaan dienst doet.

De provincie Gelderland en de regio's Vallei, Noord-Veluwe en Rivierenland hebben samen met de NS vier strategische stationslocaties langs snelwegen in Gelderland geselecteerd. Hiertoe behoort ook Barneveld-Noord. De locaties krijgen de status van RegioPoort. De inzet is: betere faciliteiten voor de overstap auto-OV. Naast de NS participeren Rijkswaterstaat, ProRail en VNONCW.

Daarnaast is er aansluitend aan het Transferium een ontwikkeling van een gedeelte bedrijventerrein gaande "Harselaar-Centraal". Er zullen kantoren



<p>met parkeerfaciliteiten worden gerealiseerd. Hierin participeren een projectontwikkelaar en de gemeente Barneveld. NS-Poort heeft toegezegd in de ontwikkeling te participeren.</p> <p>Aandachtspunt is verdere ontwikkeling van de OV-knoop Barneveld-noord met verschillende voorzieningen (kiosk) en kantoren. Wellicht kan Barneveld-noord op termijn ook een functie vervullen als incheckpunt voor Schiphol.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>Verder uitwerken van het Transferium Barneveld tot 'Poort naar de Randstad / Regiopoort'. Doel is om automobilisten naar de Randstad af te vangen wat de hoeveelheid verkeer op de draaischijf Midden-Nederland moet verminderen. In het bijzonder gaat het om het ontlasten van knooppunt Hoevelaken. De P+R heeft een interregionale functie naar de grote steden in de Randstad en een regionale functie naar de werkkernen Amersfoort-centrum en Amersfoort-noord.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ in de spits, 0 buiten de spits
Betrouwbaarheid	+
Relatie met kerngebieden/gebiedsprofielen	Amersfoort Centrum ++ Amersfoort Noord ++ Hilversum Mediapark + Overige bestemmingen as Amersfoort – Amsterdam en Amersfoort Utrecht + afhankelijk van doorgaan maatregelen zoals genoemd bij 'samenhang met andere maatregelen.
Kosteneffectiviteit	+
Overig (o.a. gezondheid)	Gunstig effect op doorstroming Hoevelaken Gunstig effect op leefbaarheid omgeving Amersfoort en rondom knooppunt Hoevelaken in het bijzonder. Potentie verdere ruimtelijke ontwikkeling Barneveld Noord
Samenhang met andere maatregelen	Mobiliteitsmanagement RVM Planstudie Hoevelaken Realiseren Intercitystop Barneveld Noord Uitbreiden spoorcapaciteit Valleilijn tussen Amersfoort en Barneveld (groslijst) Verleggen station Amersfoort-Schothorst naar punt splitsing spoor richting Zwolle en Apeldoorn (groslijst) Aanleg Stichtselijn: directe spoorverbinding Barneveld – Amersfoort – Almere
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
<p>Eerste raming: ca 3 miljoen euro voor het verdubbelen van het aantal plaatsen van de P&amp;R gefinancierd door meerdere partijen (financiering per partij PM). Dit is exclusief investerings- en exploitatiekosten randvoorwaardelijk OV. Daarnaast zijn er miljoenen nodig om de Baron van Nagellstraat te ondertunnelen en zo de weg vrij te maken voor de realisatie van perrons voor station Barneveld-Noord aan het hoofdspoor Amersfoort – Apeldoorn. Een en ander is ook voorwaarde voor de IC status, die borg moet staan voor een doorgaande ontwikkeling.</p>	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<p>Realiseren intercitystop en verhogen van frequentie valleilijn op het traject. Voor deze ingreep is een capaciteitsvergroting op het traject Barneveld – Amersfoort wenselijk. Zie 'samenhang met andere maatregelen'.</p>	





## Hoofdstuk 7

### Regionaal verkeersmanagement (RVM)

In dit hoofdstuk is de no-regret maatregel met betrekking tot het regionaal verkeersmanagement (RVM) beschreven. Binnen deze maatregel zijn de zes maatregelen (projecten) opgenomen die gezamenlijk regionaal verkeersmanagement vormen.

Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de werkgroep op deze maatregel in beginsel een positief advies uitdeeft, maar de concrete invulling van de maatregel(en) moet nog plaatsvinden. In de kerstbrief d.d. 2007 is al een besluit genomen over deze maatregel. In het UVVB op 28 mei 2008 is het besluit genomen onderstaande 6 projecten ten uitvoer te brengen. Op dit moment wordt hard gewerkt aan de maatregelen op straat die in het basispakket worden opgenomen. Aangezien de werkgroep BOEI nog niet voldoende onderbouwing heeft gekregen voor de beoordeling, is besloten om deze mee te nemen bij de beoordeling van het basispakket.

#### *No regret Regionaal Verkeersmanagement*

De maatregel Regionaal Verkeersmanagement komt tot stand door realisatie van de volgende projecten:

1. Regionale verkeersmanagementcentrale (RVMC)
2. Databank voor verkeersgegevens (UDW)
3. Regelscenario's (Het Netwerk Geregeld)
4. Afstemming van wegonderhoud (Wegonderhoud Beter in Beeld)
5. Voorspellingsmodel in de verkeerscentrale (BOSS)
6. Communicatie

Het doel van deze projecten is om te komen tot een betere benutting van het regionale verkeer- en vervoerssysteem. De **reistijdwinst** die behaald kan worden met deze maatregelen wordt als positief beoordeeld. De optimalisatie van de doorstroming op het wegennet met verkeersmanagement maatregelen gebeurt voor een belangrijk deel door de wachttijden bij geregelde aansluitingen en kruisingen te minimaliseren (groene golf). Hierdoor neemt de gemiddelde wachttijd af. De **betrouwbaarheid** van de maatregelen wordt als zeer positief beoordeeld. Er zijn twee aspecten ten aanzien van betrouwbaarheid te onderscheiden:

1. Door het verspreiden van actuele verkeersinformatie (via service providers) heeft de reiziger voorafgaande en tijdens de reis een nauwkeurige inschatting van de reistijd en wordt daarmee het gebruik van het gehele verkeer- en vervoerssysteem geoptimaliseerd;
2. Met een verbetering in de onderlinge afstemming van verkeersregelingen (groene golf) zal de voorspelbaarheid van de reistijd toenemen (ook zonder verkeersinformatie).

Verkeersmanagement wordt ingezet op alle relaties van en naar de economische kerngebieden en wordt daarom wordt de **relatie met de economische kerngebieden** ook als zeer positief beoordeeld.

De **kosteneffectiviteit** van de maatregel wordt als positief beoordeeld. Verkeersmanagement is 50% goedkoper dan een infrastructurele maatregel met een vergelijkbare winst op de betrouwbaarheid en reistijden.

Tevens is gekeken naar het criterium **overig**. Deze is als positief bevonden. De optimalisatie van het gebruik van wegen betekent een gemiddeld lagere uitstoot ten gevolge van wachten voor geregelde aansluitingen en kruisingen.

De **samenhang met andere maatregelen** is zeer positief. Dat betekent dat het aanbieden van actuele verkeersinformatie (via service providers) onder meer wordt ingezet om ketenmobiliteit en alternatieven ten opzichte van de auto te bevorderen. In beide gevallen is er een relatie met OV en fiets maatregelen. Daarnaast is verkeersmanagement een beheersmaatregel aanvullend op infrastructurele projecten.



De **kosten** van de zes maatregelen (projecten) die gezamenlijk regionaal verkeersmanagement vormen, bedragen €20.300.000,-. De maatregelen vergen een continue inspanning. De maatregelen moeten optimaal tot hun recht komen bij de uitvoering. Daarna wordt getracht met deze maatregelen deze 'nieuwe' situatie te bestendigen.



## Hoofdstuk 8

### Tijdsordening

In onderstaande factsheet is de no-regret maatregel met betrekking tot tijdsordening beschreven en beoordeeld.

Tabel 8.1

Tijdsordening Ring/ Driehoek

No-regret tijdsordening	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
In deze no-regret gaat het om het implementeren van maatregelen die zijn samen te vatten onder het programma tijdsordening. Het betreft hier maatregelen, die bedrijven nemen en die gericht zijn op het bieden van flexibiliteit aan werknemers met betrekking tot werktijden en –locaties. Doordat een percentage werknemers zich op andere momenten van de dag (buiten de spits) en vanuit of naar andere locaties naar hun werk gaan, dan wel zakelijke ritten plannen, ontstaat er op het HWN ruimte voor die mobilisten, die geen alternatief hebben. Deze no-regret maatregel wordt opgepakt via de mobiliteitsplatforms. Bij de maatregelen moet gedacht worden aan het opzetten van een subsidiepot waar bedrijven aanspraak op kunnen maken om bijvoorbeeld initiatieven als tele-/ flexwerken en het uitvoeren van scans te ontplooiën.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
Implementeren van 'tijdsordening'-maatregelen bij bedrijven in de provincie Utrecht. De doelgroep van dit project zijn werkgevers in de provincie Utrecht, met de focus op bedrijven in de economische kerngebieden uit het beoordelingskader. Het doel is een verschuiving in vervoersstromen te bewerkstelligen ter ontlasting van de spits.	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	+ Het gaat hierbij met name om de reistijdwinst in de spits.
Betrouwbaarheid	++ Het gaat hierbij met name om de reistijdwinst in de spits.
Relatie met economische kerngebieden	++ Tijdsordening kan per economisch kerngebied sterk van elkaar verschillen (verschillende types bedrijvigheid). Daarom is per economisch kerngebied gekozen voor een aparte beoordeling.
Kosteneffectiviteit	++ of + (moeilijk in te schatten vanwege indirecte causaliteit) Werknemers hebben zelf de keuze in hoeverre zij hun gedrag aanpassen (uiteraard is het scheppen van goede randvoorwaarden wel een vereiste).
Overig	0 tot - (aantal voertuigen blijft gelijk, of wordt zelfs groter)
Samenhang met andere maatregelen	N.v.t. Deze maatregel hangt sterk samen met de mobiliteitsplatforms.



Totaalscore van de maatregel	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€3.000.000,- (éénmalig in 2008/ 2009)	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- flexibiliteit ten aanzien van bloktijden bij bedrijven → cultuurshift</li> <li>- flexibiliteit ten aanzien van venstertijden.</li> </ul>	
<b>Kwantificering effecten tijdsordening</b>	
<p>In de taakopdracht voor VNM is het gewenste effect van mobiliteitsmanagement in de provincie Utrecht geformuleerd als: 5% reductie van het autoverkeer in de spits. Dit is terug te rekenen naar de verschillende economische centra. Afhankelijk van de grootte van het bedrijventerrein en de mogelijkheden varieert dit tot het van de weg krijgen van tussen 1000-3000 auto's per economisch centrum. Voor Bereikbaar Utrecht is de taakstelling 4000 personenauto's uit de spits (het gaat hier om meerdere bedrijfsterrinen). Deze aantallen worden gehaald door de inzet van verschillende mobiliteitsmanagementmaatregelen, waaronder "tijdsordening"-maatregelen. Aan de hand van een case is het effect van tijdsordening nader te onderbouwen:</p>	
<p>Case: (Het gaat over een bestaand bedrijf, de feiten kloppen, de resultaten zijn gebaseerd op veronderstellingen):</p> <p>Bedrijf met medewerkers: 1700</p> <p>Vervoerwijze: 59% (1000 medewerkers) komt met de auto</p> <p>Een enquête onder de medewerkers van het bedrijf leert dat 75% van de automobilisten (zeer) positief is over telewerken. Dat zijn dus 750 medewerkers.</p> <p>Voorstel: medewerkers mogen maximaal 2 dagen per week thuis werken</p> <p>Stel dat van die 750 er 500 medewerkers gebruik gaan maken van deze regeling, dat zij gemiddeld 1½ dag in de week thuis gaan werken en dat de overheid dat stimuleert met het (deels) vergoeden van het aanpassen van de werkplek thuis. Er is geen vaste thuiswerkdag bij het bedrijf, we gaan ervan uit dat iedere dag van de week 150 mensen thuis werken.</p> <p>Kosten: <math>500 * € 1000,- = € 500.000,-</math> (ongeveer € 1000,- is het maximum dat van de belasting mag worden vergoed. De bijdrage van de overheid mag ook een ander bedrag zijn, bijvoorbeeld <math>50% * € 1000,-</math>)</p> <p>Opbrengsten: iedere dag 150 auto's uit de spits</p> <p>Overigens is er aan de kant van de werkgever ook een gigantische kostenbesparing te bereiken in het bezuinigen op werkplekken in het bedrijf. Deze kosten op jaarbasis al gauw € 20.000,-.</p> <p>Uitgaande van een subsidiepot van € 3.000.000,- kunnen in theorie 900 auto's uit de spits worden gehaald. En bij een bijdrage van 50% zelfs 1800.</p>	



## Hoofdstuk 9

### Mobiliteitsplatforms

In onderstaande factsheet is de no-regret maatregel met betrekking tot mobiliteitsplatforms beschreven en beoordeeld.

Tabel 9.1

#### Mobiliteitsplatforms

No-regret mobiliteitsplatforms	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
<p>Het gaat om het oprichten van mobiliteitsplatforms, waarin zowel overheden als bedrijfsleven participeren. Deze mobiliteitsplatforms zijn een eerste stap op weg naar concrete afspraken tussen overheden en bedrijfsleven over concrete mobiliteitsmanagementmaatregelen. Het idee daarbij is dat investeringen door overheden direct worden gekoppeld aan inspanningen/genomen en te nemen maatregelen door bedrijven op het gebied van mobiliteitsmanagement. Deze no-regret beperkt zich tot het oprichten van deze platforms en het afsluiten van convenanten/samenwerkingsafspraken/intentieverklaringen tussen overheden en bedrijven/bedrijfsleven. Voor alle negen economische kerngebieden wordt een mobiliteitsplatform opgericht. Dus in totaal worden negen mobiliteitsplatforms opgericht.</p>	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>Een basis leggen voor een effectieve, efficiënte en breed gedragen implementatie van mobiliteitsmanagement bij bedrijven op de economische kerngebieden uit het beoordelingskader.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	N.v.t. Oprichten van de platforms resulteert an sich niet in reistijdwinst, maar het is wel een voorwaarde om reistijdwinst te kunnen behalen (er is sprake van 'secundaire' reistijdwinst).
Betrouwbaarheid	0 Hierbij is de betrouwbaarheid ten opzichte van de reistijdwinst beoordeeld.
Relatie met economische kerngebieden	++ Het oprichten van mobiliteitsplatforms heeft een hele directe relatie met de verschillende economische kerngebieden
Kosteneffectiviteit	+ De investering die gedaan moet worden heeft geen direct effect op de reistijd/ bereikbaarheid.
Overig	0 (misschien voor de gezondheid van betrokkenen)





Samenhang met andere maatregelen	<p>N.v.t.</p> <p>Toelichting: Het oprichten van de mobiliteitsplatforms is randvoorwaardelijke en het creëert bewustwording en draagvlak. Deze investering is een voorwaarde om in een later stadium effect te sorteren als gevolg van mobiliteitsmaatregelen die door de platforms uitgezet worden.</p> <p>Samenhang met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tijdsordening</li> <li>- parkeerbeleid</li> <li>- fietsbeleid (leenfiets)</li> <li>- openbaar vervoer</li> <li>- Park &amp; Ride</li> <li>- stedelijke distributie</li> </ul>
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	<p>+</p> <p>(mobiliteitsplatforms zijn voorwaarde voor verdere implementatie van mobiliteitsmanagement, maar hebben zelf an sich weinig resultaat)</p>
<b>Kosten van de maatregel</b>	
€ 220.000,-/ éénmalig in 2008	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- commitment van bedrijven en overheden</li> <li>- afspraken tussen betrokkenen dienen contractueel te worden vastgelegd.</li> </ul>	
<p><b>Kwantificeren effecten mobiliteitsplatforms</b></p> <p>Aan de hand van een case zijn de effecten van mobiliteitsmanagement nader te onderbouwen:</p> <p>In 2006 vonden aan de A4 en de A10 Zuid ingrijpende werkzaamheden plaats. Deze zijn uitgevoerd in de zomervakantie, tussen 21 juli en 28 augustus. Op de A9 is bij wijze van bypass een extra rijstrook gecreëerd tussen Aalsmeer en Holendrecht. Daarnaast zijn mobiliteitsmaatregelen genomen. Deze waren gericht op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- overstap van werknemers van auto naar OV en fiets (de A4-A10 Zuid-pas)</li> <li>- verandering van routes om naar het werk te rijden</li> <li>- afstemming van vakantieplannen op de werkzaamheden</li> </ul> <p>Doel van de maatregelen was een reductie van autoverkeer op de A4 en A10 zuid in de 2-uurs spits met circa 10%, ofwel 9.000 auto's. Met als referentieperiode de zomer van 2004. Het doel is niet helemaal gehaald. Als gevolg van de overstap auto – OV (pashouders) trad een verkeersreductie op van circa 5% in de 2-uurs spits, de helft van de doelstelling. Het effect is grotendeels het gevolg van de A4-A10 Zuidpas.</p> <p>Het totale verkeersaanbod in de ochtendspits was tot 15% lager en in de avondspits 11% lager dan in de referentieperiode. Dit duidt erop dat, naast de OV-pashouders, meer weggebruikers hun gedrag hebben aangepast door buiten de spits te gaan rijden.</p>	



# Hoofdstuk 10

## Stedelijke distributie

In onderstaande factsheet is de no-regret maatregel met betrekking tot stedelijke distributie beschreven en beoordeeld.

Tabel 10.1

Stedelijke distributie  
economische kerngebieden

No-regret Stedelijke distributie economische kerngebieden	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Het opstellen van stedelijk distributiebeleid en een actieprogramma voor de vijf economische kerngebieden die een groot winkelgebied omvatten.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>Het stedelijke distributiebeleid en het actieprogramma dienen ertoe om te komen tot een betere bereikbaarheid van de afzonderlijke winkelgebieden en van de regio Utrecht als geheel voor het goederenvervoer. Beleid en programma dienen te worden gedragen en uitgevoerd door gemeente en bedrijfsleven samen, met steun van de regionale partners. Het betreft de kerngebieden Utrecht Centrum, Amersfoort Centrum, Leidsche Rijn Centrum, Hilversum Centrum en Nieuwegein Centrum.</p> <p><i>Aanpak</i></p> <p>Er dient een vijftal stappen per economisch kerngebied te worden doorlopen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Vaststellen of er een stedelijk distributiebeleid aanwezig is.</li><li>2. Instellen lokaal overleg</li><li>3. Probleemanalyse</li><li>4. Oplossinganalyse</li><li>5. Opstellen stedelijk distributiebeleid en actieprogramma</li></ol> <p>In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat deze stappen voor elk economisch kerngebied dienen te worden doorlopen. Het hoeft echter niet noodzakelijk te zijn om alle stappen voor elk economisch kerngebied te doorlopen.</p> <p>Uitwerking gebeurt in lokale werkgroepen. Een regionale werkgroep bewaakt het regionale belang (lokale maatregelen dienen i.h.k.v. Pakketstudies ook regionaal positief te scoren).</p> <p>Om ervoor te zorgen dat de stappen uit de hiervoor beschreven aanpak in de vijf economische kerngebieden worden opgestart, dient er een partij te worden aangesteld die het programmanagement op zich neemt. Op dit moment lijkt VenM, Vervoeranalyse en Mobiliteitadvies de meest geschikte organisatie.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	N.t.b.
Betrouwbaarheid	N.t.b.
Relatie met economische kerngebieden	++ Gericht op vijf economische kerngebieden
Kosteneffectiviteit	N.t.b. Het betreft hier enkel het uitvoeren van een studie, waaruit maatregelen nog moeten volgen. Positief effect op reistijdwinst, betrouwbaarheid en overig is te verwachten, maar nu nog niet concreet.
Overig	N.v.t.
Samenhang met andere maatregelen	Mobiliteitsplatforms



<b>Totaalscore van de maatregel</b>	+
<b>Kosten van de maatregel</b>	
<p>Programmamanager: - € 100.000,-</p> <p>Voor de vijf economische kerncentra (bevoorradingprofiel, oplossingsanalyse, samenstelling beleid en actieplan per gebied): - € 400.000,- (wellicht kwantumvoordeel te halen ook in relatie tot/ meeliften met mobiliteitsplatforms)</p> <p>In totaal: - € 500.000,- (excl. btw, prijspeil 2008)</p>	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<p>In de beoordeling, tijdsplanning en de totale kosten van de maatregel is geen rekening gehouden met de uitvoering van de maatregelen, die in het stedelijke distributiebeleid en/of actieplan zijn benoemd.</p> <p>Bij de uitvoering kan het t.b.v. optimaal effect wenselijk zijn gelijk op te trekken met maatregelen in andere grote winkelgebieden (bijv Nieuwegein en Houten samen doen), dit moet daarom niet worden uitgesloten.</p>	
<b>Tijdsplanning</b>	
<p>De verwachte startdatum van deze No Regret maatregel is het najaar van 2008. Vervolgens is er één à anderhalf jaar nodig op per economisch kerngebied de vijf stappen te doorlopen. De analyses voor de verschillende economische kerngebieden kunnen parallel aan elkaar lopen. De uiteindelijke uitvoering van de maatregelen – wat geen deel uitmaakt van dit projectplan – kan op zijn vroegst begin 2010 starten.</p>	

Tabel 10.2

Stedelijke distributie topwinkel locaties

<b>No-regret Stedelijke distributie overige topwinkel locaties</b>	
<b>Omschrijving van de maatregel</b>	
Het opstellen van stedelijk distributiebeleid en een actieprogramma voor de topwinkel locaties buiten de economische kerngebieden.	
<b>Doel van de maatregel</b>	
<p>Het stedelijke distributiebeleid en het actieprogramma dienen ertoe om te komen tot een betere bereikbaarheid van de afzonderlijke winkelgebieden en van de regio Utrecht als geheel. Beleid en programma dienen te worden gedragen en uitgevoerd door gemeente en bedrijfsleven samen, met steun van de regionale partners. Het betreft de topwinkel locaties Veenendaal, Zeist, Houten, Woerden, Utrecht-Overvecht, -Kanaleneiland en –Woonboulevard.</p> <p><i>Aanpak</i> Er dient een vijftal stappen per topwinkel locatie te worden doorlopen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vaststellen of er een stedelijk distributiebeleid aanwezig is.</li> <li>2. Instellen lokaal overleg</li> <li>3. Probleemanalyse</li> <li>4. Oplossingsanalyse</li> <li>5. Opstellen stedelijk distributiebeleid en actieprogramma</li> </ol> <p>In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat deze stappen voor elke topwinkel locatie dienen te worden doorlopen. Het hoeft echter niet noodzakelijk te zijn om alle stappen voor elke topwinkel locatie te doorlopen.</p> <p>Uitwerking gebeurt in lokale werkgroepen. Een regionale werkgroep bewaakt het regionale belang (lokale maatregelen dienen in het kader van pakketstudies ook regionaal positief te scoren).</p> <p>Om ervoor te zorgen dat de stappen uit de hiervoor beschreven aanpak in de topwinkel locaties worden opgestart, dient er een partij te worden aangesteld die het programmanagement op zich neemt. Op dit moment lijkt VenM, Vervoeranalyse en Mobiliteitadvies de meest geschikte organisatie.</p>	
<b>Beoordeling van de maatregel</b>	
Reistijd(winst)	N.t.b.



Betrouwbaarheid	N.t.b.
Relatie met economische kerngebieden	- Niet gericht op economische kerngebieden
Kosteneffectiviteit	N.t.b. Het betreft hier enkel het uitvoeren van een studie, waaruit maatregelen nog moeten volgen. Positief effect op reistijdwinst, betrouwbaarheid en overig is te verwachten, maar nu nog niet concreet.
Overig	N.v.t.
Samenhang met andere maatregelen	Mobiliteitsplatforms
<b>Totaalscore van de maatregel</b>	-
<b>Kosten van de maatregel</b>	
<p>Programmamanager: - € 100.000,-</p> <p>Voor de zeven overige topwinkel locaties (bevoorradingprofiel, oplossingsanalyse, samenstelling beleid en actieplan per gebied): - € 500.000,- (wellicht kwantumvoordeel te halen ook in relatie tot/ meeliften met mobiliteitsplatforms)</p> <p>In totaal: - € 600.000,- (excl. btw, prijspeil 2008)</p>	
<b>Randvoorwaarden</b>	
<p>In de beoordeling, tijdsplanning en de totale kosten van de maatregel is geen rekening gehouden met de uitvoering van de maatregelen, die in het stedelijke distributiebeleid en/of actieplan zijn benoemd.</p> <p>Bij de uitvoering kan het ten behoeve van optimaal effect wenselijk zijn gelijk op te trekken met maatregelen in andere grote winkelgebieden (bijvoorbeeld Nieuwegein en Houten samen doen), dit moet daarom niet worden uitgesloten.</p>	
<b>Tijdsplanning</b>	
<p>De verwachte startdatum van deze no regret maatregel is het najaar van 2008. Vervolgens is er één à anderhalf jaar nodig om per topwinkel locatie de vijf stappen te doorlopen. De analyses voor de verschillende topwinkel locaties kunnen parallel aan elkaar lopen. De uiteindelijke uitvoering van de maatregelen – wat geen deel uitmaakt van dit projectplan – kan op zijn vroegst begin 2010 starten.</p>	

De no-regret stedelijke distributie voor overige topwinkel locaties wordt door de werkgroep negatief beoordeeld omdat hier een directe relatie met de economische kerngebieden ontbreekt.



## Hoofdstuk 11

### Bevindingen werkgroep BOEI

In dit hoofdstuk worden de bevindingen ten aanzien van de beoordelingsmethodiek van de 7 no-regret maatregelen weergegeven. In het vervolgproces zal met deze bevindingen rekening worden gehouden.

#### **Factsheet is goede basis voor beoordeling**

Voor de beoordeling van de no-regret maatregelen is een factsheet gemaakt. Dit maakt het mogelijk de maatregelen onderling te vergelijken. De factsheet is een goede basis gebleken om de no-regrets kwalitatief te kunnen beoordelen.

#### **Goede onderbouwing van maatregelen is een 'must' voor beoordeling**

Om als werkgroep BOEI tot een goed oordeel te komen, moeten de maatregelen voldoende concreet zijn gemaakt. Dit wordt gedaan door de netwerkteams Driehoek en Ring. Door het korte tijdsbestek was het niet mogelijk alle maatregelen voldoende concreet te ontvangen. Er is wel contact geweest met de trekkers van de maatregelen om voldoende informatie boven tafel te krijgen voor de beoordeling. Voor de no regret Regionaal verkeersmanagement is besloten om deze nog niet te beoordelen omdat deze no-regret onvoldoende concreet was. Voor de beoordeling van de basis- en plusmaatregelen zal tijdig gevraagd worden naar een goede onderbouwing van de maatregelen.

#### **Kosteneffectiviteit lastig in te schatten: kwalitatieve versus kwantitatieve analyse**

Een deel van de maatregelen kunnen moeilijk worden beoordeeld op verbetering van de bereikbaarheid of de maatschappelijke kosten en baten, omdat over de effecten te weinig bekend is uit onderzoek. Voorbeelden zijn: Leenfietsen, P+R-voorzieningen, Mobiliteitsmanagement en verbetering Fietsroutes. De werkgroep BOEI heeft geprobeerd om desondanks een globale indicatie te krijgen van de (kosten)effectiviteit. Bijvoorbeeld de kosten om een uur reistijdwinst per jaar te realiseren. Dit maakt het mogelijk om vergelijkbare maatregelen in volgorde te zetten. Aan sommige maatregelen kunnen geen directe effecten worden toegekend. Dit geldt o.a. voor Tijdsordening, het oprichten van Mobiliteitsplatforms en Stedelijke Distributie. Deze maatregelen zijn beoordeeld als voorwaardenscheppend en initiërend voor maatregelen die wel (kosten)effectief zijn.

De kwantitatieve beoordeling heeft bij de beoordeling van de no regrets een marginale rol gespeeld. De maatregelen zijn vooral kwalitatief beoordeeld. Bij deze beoordeling heeft de werkgroep BOEI zich vooral gericht op een kritische beschouwing van de door de trekkers benoemde effecten op reistijdwinst, betrouwbaarheid en kosteneffectiviteit. Belangrijk was ook de relatie met de economische kerngebieden. Bij de beoordeling van de basis- en de plusmaatregelen verlangt de werkgroep BOEI een voldoende onderbouwing van de effecten, indien mogelijk, door middel van een kwantitatieve analyse.



**Houd rekening met onderlinge synergie van maatregelen**

Het dubbeltellen van effecten dient te worden vermeden. Dit geldt zowel voor kwalitatieve als kwantitatieve aspecten. In het verlengde hiervan moet ook de onderlinge synergie van maatregelen worden meegenomen. Dit speelt vooral bij het basispakket (dat in de volgende stap beoordeeld dient te worden). Al bij de modelmatige doorrekening van het basispakket dient hiermee rekening te worden gehouden. Als blijkt dat de bereikbaarheid van een kernrelatie in het verkeersmodel verbetert, kan dit het gevolg zijn van verschillende ingrepen. Dit kan het zicht ontnemen op de effecten van de afzonderlijke maatregelen.



## Bijlage 1

### Voorbeeld beoordeling fietsrelatie 1: reistijd (winst), betrouwbaarheid en kosteneffectiviteit

#### Reistijdwinst

In Utrecht geldt een gemiddelde wachttijd van 23 seconden per VRI. Hoe dit is voor de VRI's buiten de stad is niet bekend.

Op basis van het type kruising is een inschatting gegeven van hoe groot de reistijdwinst / wachttijd vermindering kan zijn op de kruisingen.

- 100% kleine kruisingen
- 70% Normale kruisingen
- 50% Grote kruisingen
- 30% HOV-banen

#### Betrouwbaarheid

Voor de relaties in Utrecht en Hilversum zijn voor de beschrijving van de betrouwbaarheid het aantal VRI's per relatie in beeld gebracht. Aangezien de gemeente Amersfoort aangeeft dat de regelingen voor de fiets en OV zo optimaal mogelijk zijn afgestemd en er geen VRI maatregelen zijn opgenomen, is er geen sprake van een ontwikkeling qua betrouwbaarheid. Om deze reden is dit onderdeel van Amersfoort niet beschreven.

#### Kosteneffectiviteit

De effectiviteit van een maatregel is onder andere afhankelijk van het huidige gebruik van een relatie en van de omvang van de potentiële gebruiksgroep. Voor de fiets zijn dit met name OV-reizigers. Om daarom een beeld te krijgen van het belang van een maatregel op een relatie is hieronder het aantal (ingeschatte) fietsers en het aantal OV-reizigers op deze relatie in beeld gebracht.

Het aantal fietsers en reizigers is het aantal per etmaal in één richting. De totale belasting van het fietsnetwerk is dus twee keer zo hoog.

#### Relatie 1: LEIDSCHE RIJN CENTRUM – Utrecht Centrum – Uithof - Zeist

##### Reistijdwinst

	# VRI's	Type kruisingen	Verwachte reistijdwinst
Vleutenseweg	4	Grote autokruisingen	$23 \times 4 \times 50\% = 46$ seconden
Vredenburg	4	Daalsesingel/ Rijnkade	$23 \times 4 \times 50\% = 46$ seconden
Biltstraat - Uithof	9	2 met zware HOV baan (terug 0)	$23 \times 9 \times 30\% = 145$ seconden
Nachtegaalstr. - Uithof	7	1 met zware HOV baan	$23 \times 7 \times 30\% = 113$ seconden

##### Betrouwbaarheid

	# VRI's	Type kruisingen
Vleutenseweg	4	Grote autokruisingen
Vredenburg	4	Daalsesingel/ Rijnkade
Biltstraat - Uithof	9	2 met zware HOV baan (terug 0)



Nachtegalstr. - Uithof	7	1 met zware HOV baan
------------------------	---	----------------------

### Kosteneffectiviteit

	# fietsers '05/ '06 (tel.)	# fietsers '20 (model)	# ov-reizigers '08
LCR – Utrecht	-	-	10.000
Vleutenseweg	2.000	1.500	-
Leidseveer	-	12.000	-
Utrecht C – Uithof via Biltstraat	2.000	3.000	5.500 (lijn 11)
Utrecht C – Uithof via Nachtegaalstraat	6.000	6.500	10.000 (lijn 12)
Uithof - Zeist	900	1.500	500

### Kosten van de maatregel

<b>Versnellingsmaatregelen (verbeterde doorstroming) totaal (totaal €250.000,-)</b>
VRI's Vleutenseweg (Utrecht)
VRI's Vredenburg t/m Wilhelminaplein (Utrecht)
VRI's Vredenburg t/m Berenkuil (Utrecht)
VRI bij Fortis (Utrecht)
<b>Comfortverhoging</b>
Opwaarderen Leidseweg tot nog te realiseren fietsbrug Oog en al (€400.000,-)
Opwaarderen binnenstadas tussen Vredenburg en de Reigerstraat (€500.000,-)
Opwaarderen cq comfortverbetering Voorstraat – Wittevrouwen (€200.000,-)
Fiets in de voorrang op de Hoofddijk (€20.000,-)
<b>Nieuwe verbinding</b>
Aanleg fietsverbinding Utrecht Uithof – Zeist (€350.000,-)

