

Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040

Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040

U Ned
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Provincie Utrecht
Regio Amersfoort
Gemeente Amersfoort

Inhoudsopgave

	Samenvatting	4
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doel	7
1.3	Uitgangspunten	7
1.4	Aanpak en leeswijzer	8
2	Opgaven	9
2.1	Wonen en werken: gezond groeien in nabijheid	10
2.2	Prioriteiten in de mobiliteitsopgaven	14
3	Beleid en ambities	17
3.1	Vier principes uit de Mobiliteitsstrategie	18
3.2	Lokaal beleid	19
3.3	Provinciaal- en rijksbeleid	20
4	Maatregelen	21
4.1	Beoordelingskader	22
4.2	Keuze voor maatregelen op alle netwerken	24
4.3	Aanvullende maatregelen buiten het pakket	27
5	Effect van het maatregelenpakket	28
5.1	Creëren robuust samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem	31
5.2	Woningbouwopgave en arbeidsplaatsen faciliteren	33
5.3	Daadwerkelijk realiseren van oplossingen	34
6	Bekostiging	35
6.1	Belang bekostigingsstrategie	36
6.2	Basisprincipes samenwerking Rijk en regio	37
6.3	Indicatie benodigde investeringen en potentiële bronnen	37
6.4	Een adaptief ontwikkelpad	39
6.5	Mogelijkheden om de bekostiging vorm te geven	42
7	Vervolgproces: een levende agenda!	43
	Bronnen en verwijzingen	45

Versterken draaischijf Midden-Nederland Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040



Waarom? Meer mensen, meer auto's, minder ruimte

Draaischijf nationale wegen- en OV-net

De capaciteit bereikt de grens. Samenhangende keuzes zijn nodig om te voorkomen dat de draaischijf nog verder dichtslibt.

Groeiende regio

Er wonen 20% meer inwoners in de regio over 25 jaar. Het mobiliteitssysteem moet meegroeien om de regio leefbaar en draaiend te houden.

Ruimtedruk

Meer inwoners betekent meer auto's, die vragen relatief veel ruimte. De druk op de ruimte is groot, daarom moeten we efficiënt met de ruimte omgaan.



Wat? Samenhangend mobiliteitssysteem: fiets, OV én auto

- Verankerend gezondheid en veiligheid in mobiliteitssysteem via STOMP-principe.
- Verschillende modaliteiten vullen elkaar aan in één samenhangend systeem.
- Fiets en OV volwaardig alternatief voor auto.
- Sterke regionale OV-verbindingen met Amersfoort Centraal als ankerpunt.
- Hubs verbinden wegen, fiets en OV met elkaar.
- Minder files en sluipverkeer en geen overvolle treinen en bussen tijdens de spits.

Hoe? Een regionaal pakket aan maatregelen



A
Samenhangend
fietsnetwerk



B
Dragend netwerk
van ov en hubs



C
Robuust wegennet
voor (vracht)auto's



D
Inzet op andere
mobiliteitskeuzes



Hoofdstuk 1

Inleiding

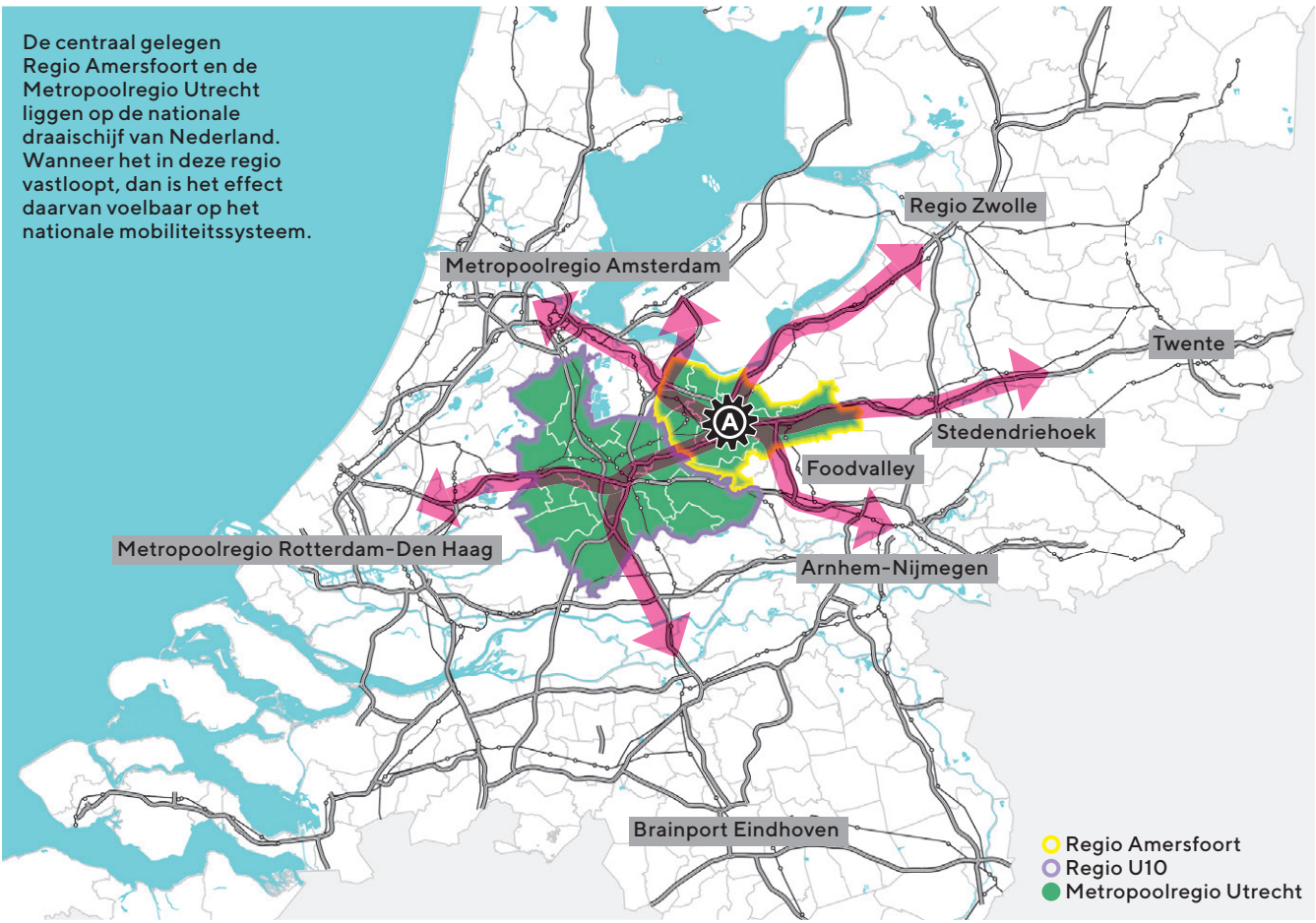


1.1 Aanleiding

Regio Amersfoort vormt samen met U10¹ de Metropoolregio Utrecht²: de meest competitieve regio van Europa. De Metropoolregio Utrecht maakt een forse groei door in het aantal woningen, banen en inwoners. Rijk en regio spraken af dat in de Regio Amersfoort in 2040 bijna een kwart meer woningen komen en dat de werkgelegenheid meegroeit.³ Dit zorgt voor een toenemende vraag naar mobiliteit en een goede bereikbaarheid.

De Metropoolregio Utrecht vormt hét knooppunt van de nationale auto- en OV-netwerken. De nationale auto- en OV-netwerken zijn in de Regio Amersfoort vervlochten met de regionale auto- en OV-netwerken. Station Amersfoort Centraal is bij wijze van spreken ook station Woudenberg of Bunschoten Centraal, maar ook het verdeelpunt tussen Utrecht, Amsterdam, Zwolle en Apeldoorn. Op de weg zijn Knooppunt Hoevelaken en de A1 en A28 een belangrijk onderdeel van het regionale netwerk en zorgen dat de regio met elkaar verbonden is. Deze regio vormt ook de schakel van de Randstad via de Veluwe naar het noorden, het zuiden en het oosten van het land en is daarmee de draaischijf van Nederland. Het bereikbaar houden van de regio is daarmee ook van nationaal belang.

Regio Amersfoort kenmerkt zich door een centrale ligging, met goede verbindingen, prachtige natuur, een competitieve economie, steden en kernen die historisch én en modern zijn. Deze regio kent ook



een grote diversiteit aan landgoederen en waardevolle landschappen. Deze regio is niet voor niets een gewilde regio om in te wonen, werken en recreëren. Met grootstedelijke voorzieningen van de Randstad in de voortuin én de rust en de natuur van de Veluwe in de achtertuin.

Met de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen neemt de vraag naar mobiliteit en goede bereikbaarheid toe. De bestaande regionale én nationale mobiliteitssystemen stonden al onder druk en komen

hierdoor nog meer onder druk te staan. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en bereikbaarheid. Maar we⁴ willen juist de bereikbaarheid, leefbaarheid en groene kwaliteiten van de regio behouden en versterken.⁵ Daarom kiest U Ned⁶ voor kwaliteit; gezond leven in een stedelijke omgeving voor iedereen.

Door woningbouw- en arbeidsplaatsontwikkelingen slim te ordenen zorgen we ervoor dat wonen, werk, onderwijs, dagelijkse voorzieningen zoveel als mogelijk in samenhang worden gerealiseerd. Dus binnen loop-

of fietsafstand of in de nabijheid van OV-voorzieningen. Maar alleen slim ruimtelijk ordenen van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen is niet voldoende om de regio bereikbaar te houden. Aanvullend zijn maatregelen nodig om de regio bereikbaar te houden en om de draaischijf van Nederland te laten functioneren.

Het bereikbaar houden van de regio is van nationaal belang. Niet voor niets spraken Rijk en regio in 2005 al af om knooppunt Hoevelaken aan te pakken.⁷ Door allerlei omstandigheden is dat nog niet gelukt. Rijk en regio spannen zich ervoor in om dit zo snel mogelijk alsnog voor elkaar te krijgen. Daarbij spraken Rijk en regio af om te kijken wat er in de tussentijd al wel kan.⁸ Ondertussen vraagt ook de spoorbereikbaarheid van Amersfoort Centraal aandacht.

In 2020 werd besloten dat de intercity naar Amsterdam Centraal op termijn vervalt.⁹ Rijk en regio spraken af dat we onderzoek doen naar verbeteringen voor reizigers die straks langer onderweg zijn¹⁰ en naar de spoorbereikbaarheid van Amersfoort in relatie tot de toekomstige groei van de regio én Nederland.¹¹

Dit alles maakt dat we de handen ineen hebben geslagen en nu deze Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 (hierna: de Mobiliteitsagenda) presenteren.

1.2 Doel

Ons doel is een robuust, duurzaam en samenhangend mobiliteitssysteem, waarmee we de groei van het verkeer beheersbaar opvangen. Belangrijk uitgangspunt is dat we ervoor zorgen dat we nieuwe woningen en bedrijven bouwen die goed bereikbaar zijn. Daarvoor maken we een Mobiliteitsagenda met

een concreet maatregelenpakket op basis van breed draagvlak, waarbij we investeren in gedragsmaatregelen, fietsverbindingen, openbaar vervoer en óók in het onderliggende en hoofdwegennet van de auto. De agenda moet daarbij niet alleen een impuls geven aan de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid, maar ook aan andere maatschappelijke doelen zoals de leefbaarheid, duurzaamheid en een inclusiviteit. Hierbij hoort ook het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiermee dragen we gezamenlijk als Rijk en regio bij aan de kwaliteit van de leefomgeving: zo maken we gezonde groei bereikbaar: lokaal, regionaal en nationaal!

1.3 Uitgangspunten

Bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda zijn we uitgegaan van bestaande onderzoeken en informatie die bij betrokken partijen al beschikbaar is. Startpunt is bestaand beleid, zowel ruimtelijk – bijvoorbeeld: waar komen de woningen – als op het gebied van mobiliteit. Er is geen nieuw of verdiepend onderzoek gedaan naar individuele, concrete maatregelen. Dit komt waar nodig in een volgende fase aan de orde óf loopt parallel in andere trajecten. We brengen bestaande opgaven, ambities en plannen bij elkaar en bekijken hoe deze elkaar kunnen versterken. Dat doen we op basis van de volgende uitgangspunten:

MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld op pauze

De aanpak van de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld zijn belangrijke onderdelen van het landelijke en regionale wegennet. Door het besluit van het Rijk om MIRT-projecten te pauzeren¹² gaan we er voor de Mobiliteitsagenda

vanuit dat deze projecten niet voor 2040 gerealiseerd zijn. Voor de woningbouw en de leefbaarheid in de regio, en de regionale en landelijke bereikbaarheid, blijft de volledige realisatie van de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld het meest optimale uitgangspunt, met inachtnaamde eerder overeengekomen bestuursovereenkomst met het Rijk. In de Mobiliteitsagenda zijn wel verzachten- de maatregelen opgenomen ter overbrugging. In de doorkijk naar 2050 geven we een beeld waarbij de nu gepauzeerde MIRT-projecten wel zijn gerealiseerd.

Focus op regionale en landelijke maatregelen

De Mobiliteitsagenda kent een hoog abstractieniveau met een focus op regionale en landelijke mobiliteitsmaatregelen. Daarbij zijn maatregelen niet gebonden aan de grenzen van Regio Amersfoort. Hiermee draagt de regio ook nadrukkelijk bij als draaischijf om de verstedelijkings- en andere maatschappelijke opgaven in een groter gebied mogelijk te maken en om de verbinding met aangrenzende regio's te versterken. De focus op maatregelen waarover regionale of landelijke afspraken nodig zijn betekent dat lokale mobiliteitsopgaven in de negen individuele gemeenten niet centraal staan. Waar (boven)lokale opgaven een relatie hebben met regionale of nationale opgaven, komen die wel aan de orde. Dat is bijvoorbeeld het geval bij verkeersveiligheid op lokale wegen door uitstel van de genoemde MIRT-projecten. Of bij het bereikbaar maken van nieuwe regionale woon- en werklocaties via het hoofdwegennet of het spoor. Bovendien dragen regionale en landelijke maatregelen dragen óók bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid op lokaal niveau.

Belang samenwerking met Foodvalley binnen de Regio Amersfoort

De gemeente Barneveld en Nijkerk in de provincie Gelderland maken onderdeel uit van de Regio Amers-

De Mobiliteitsagenda is verrijkt en getoetst in zes interactieve werksessies met een brede vertegenwoordiging van alle betrokken overheden.



foort. Ze kennen net als de gemeenten in de provincie Utrecht grote opgaven op het gebied van woningbouw, arbeidsplaatsen en leefbaarheid. De gemeenten Barneveld en Nijkerk zijn samen met de gemeenten in Utrecht onderdeel van de landelijke draaischijf om (midden) Nederland bereikbaar en leefbaar te houden. Daarom werken we samen op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming. Deze Mobiliteitsagenda is hiervan een uitwerking. Daarbij doen we dingen niet dubbel. We stemmen af welke afspraken we regionaal maar ook landelijk maken. We maken als regionale overheden en het Rijk afspraken in onder andere het BO MIRT en BO Leefomgeving. Voor de gemeenten Nijkerk en Barneveld landen sommige van deze afspraken in de regionale bestuurlijke overleggen Noordwest en andere afspraken in Oost.

Een effectief pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor 2040

We stellen een samenhangend en integraal pakket aan mobiliteitsmaatregelen op. Daarbij willen we dat de maatregelen in het pakket elkaar versterken, waarmee ook meerwaarde in de samenwerking tussen Rijk en regio ontstaat. We beoordelen en toetsen de effectiviteit op regionaal en nationaal niveau. Daarbij kijken we naar maatregelen die in 2040 nodig zijn en geven we een doorkijk naar 2050.

teit op regionaal en nationaal niveau. Daarbij kijken we naar maatregelen die in 2040 nodig zijn en geven we een doorkijk naar 2050.

Een agenda met flexibiliteit voor de toekomst

Deze agenda omvat een pakket op hoofdlijnen. Veel maatregelen en ook de bekostiging hiervan werken we de komende jaren uit. Daarbij houden we de ruimte om via een adaptief programma de komende periode het pakket, de specifieke maatregelen en bekostiging verder uit te werken, te concretiseren en te faseren. Daarbij staat de noodzaak om een structurerend en integraal pakket aan mobiliteitsmaatregelen te treffen vanwege de opgaven in Regio Amersfoort voor ons niet ter discussie.

1.4 Aanpak en leeswijzer

Samenwerking binnen U Ned

In het onderzoeksprogramma U Ned werken Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio's Utrecht en Amersfoort op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Rijk en regio besloten in 2022 om de opgaven in Regio Amersfoort integraal op te nemen in U Ned. Deze Mobiliteitsagenda wordt daarom opgesteld onder de vlag van U Ned. Daarmee zorgen we voor afstemming met andere onderzoeken op het gebied van ruimte en mobiliteit en zorgen we ervoor dat de resultaten van de Mobiliteitsagenda aansluiten op de resultaten uit deze onderzoeken. U Ned biedt ook afstemming op directieniveau en met bestuurders van alle betrokken overheden: in de regio, met verschillende ministeries en met betrokken partijen zoals ProRail en NS. De betrokkenheid van al deze partijen zorgt ervoor dat we een breed gedragen agenda kunnen opstellen. Binnen de regio Amers-

foort zorgen we daarbij voor verdieping in ambtelijke en bestuurlijke overleggen met de Provincie Utrecht en negen direct betrokken gemeenten. Het kernteam van deze Mobiliteitsagenda wordt gevormd door een vertegenwoordiging van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Utrecht, Bureau Regio Amersfoort en de Gemeente Amersfoort. Inhoudelijk worden zij ondersteund door experts van AT Osborne, Rebel Group, MUST, Sweco en Schaaf Advies.

Een stapsgewijze aanpak

Om te komen tot een effectief pakket aan maatregelen volgden we een stapsgewijze aanpak. We brachten in beeld welke mobiliteitsopgaven er nu spelen, maar ook welke opgaven en ruimtelijke ontwikkelingen we verwachten voor de toekomst (*hoofdstuk 2*). We maakten een analyse van het bestaande mobiliteitsbeleid en ambities van de betrokken landelijke en regionale overheden (*hoofdstuk 3*). Op basis van het bestaande beleid en ambities ontwikkelden we een beoordelingskader, zodat het pakket bestaat uit maatregelen die daadwerkelijk bijdragen aan het beleid en ambities van het Rijk en de regio. In de volgende stap inventariseerden we mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het bereikbaar houden van de regio en doorstroming van het verkeer. Door middel van het beoordelingskader en expert opinion binnen U Ned stelden we een integraal maatregelenpakket samen, waarbij de maatregelen elkaar versterken (*hoofdstuk 4*). Vervolgens toetsten we met verschillende verkeersmodellen het effect van het pakket (*hoofdstuk 5*). Parallel hieraan werkten we de bekostigingsstrategie voor dit pakket uit (*hoofdstuk 6*). Tot slot kijken we vooruit hoe we deze agenda levend houden (*hoofdstuk 7*). Wat zijn de voorwaarden en welk ontwikkelpad is nodig om de ambities van de Mobiliteitsagenda ook daadwerkelijk te realiseren? Aan het einde van het document zijn bronnen en verwijzingen opgenomen.



Hoofdstuk 2

Opgaven



De hoofdpoging van deze Mobiliteitsagenda is te ervoor te zorgen dat het mobiliteitssysteem in Nederland goed blijft functioneren en landelijke en regionale bereikbaarheid gegarandeerd blijft. De bereikbaarheid wordt daarbij bepaald door infrastructuur en mobiliteit. Ook keuzes hoe en waar we vitale functies zoals wonen, werk, zorg, onderwijs, productie, dagelijkse boodschappen en recreatie willen organiseren zijn belangrijk. Het besef neemt toe dat een samenhangende aanpak noodzakelijk is, waarin de sectorale maatschappelijk-economische domeinen en het mobiliteitsdomein hun rol hebben. In dit hoofdstuk brengen we de opgaven voor het mobiliteits-systeem in beeld.

2.1

Wonen en werken: gezond groeien in nabijheid

NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort

Nederland staat aan de vooravond van een grote verbouwing. Er moet veel op een klein oppervlak. Ons land robuust en duurzaam inrichten is een uitdagende puzzel. Dat betekent nu verstandige en voor de toekomst houdbare plannen maken, zodat we voldoende duurzame, betaalbare en bereikbare woningen hebben, plus schone energie en een gezonde natuur. Dat vraagt keuzes, slimme combinaties en innovaties, want ons land wordt niet groter. Niet alles kan overal. In het programma NOVEX¹³ werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. Er zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen waar grote ruimtelijke transitie vragen om een regionaal ontwikkelperspectief. De Metropoolregio Utrecht¹⁴ is aangemerkt als één van deze NOVEX-gebieden. De strategie voor NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort is beschreven in het Ontwikkelperspectief 2040 'Gezond groeien in nabijheid'. Voor Regio Amersfoort is het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! hiervoor als basis gebruikt.⁵

Regio Amersfoort heeft in 2040 bijna 25% meer woningen en inwoners

In de regio Amersfoort zijn nu ongeveer 175.000 woningen. Daar willen we tot 2040 bijna een kwart bijbouwen; namelijk 40.000 nieuwe woningen. Voor het grootste deel weten we al waar die nieuwe woningen komen. In Regio Amersfoort is Amersfoort Spoor-/A1-zone de grootste woningbouwlocatie, maar ook in alle andere gemeenten van de regio worden woningen bijgebouwd. Rijk en regio maakten in 2023 afspraken over 27.000 nieuwe woningen die in 2030 gerealiseerd moeten zijn. Dat staat in de Woondeal Regio Amersfoort.¹⁵ Daarvoor moeten uiteraard ook een aantal belangrijke randvoorwaarden, zoals op het gebied van infrastructuur en mobiliteit, ingevuld worden. Voor woningbouwlocaties in Amersfoort, Barneveld en Soesterberg maakten Rijk en regio al eerder afspraken over mobiliteitspakketten.¹⁶

Verder groeien in nabijheid na 2030

Met de Woondeal weten we voor 175.000 bestaande én 27.000 nieuwe woningen waar deze zich in 2040 bevinden. Dat is 95% van het totaal aantal woningen in Regio Amersfoort in 2040. Voor de minimaal 13.000 woningen die we ná 2030 bouwen weten we nog niet precies waar die komen. Om deze agenda te kunnen opstellen, hebben we daarvoor aanna-

mes gedaan, waarbij we de woningen verdelen over metropoolpoorten, regiopoorten en vitale kernen in de Regio Amersfoort. In lijn met het NOVEX-ontwikkelperspectief komt het grootste deel van de nieuwe woningen in een aantal focusgebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer in Amersfoort, Barneveld en Nijkerk. In hoofdlijnen is daarmee bekend waar deze woningen worden gebouwd.

Verbinding U Ned Gebiedsonderzoek spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone met Mobiliteitsagenda

Het U Ned Gebiedsonderzoek spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone gaat in 2025 inzicht geven in voorstelbare ruimtelijk-programmatische ontwikkelingen voor de periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050. Daarmee worden de (groei)ambities in het stedelijk kerngebied van Amersfoort na 2030 concreet gemaakt. Het onderzoek is gericht op verstedelijking in de metropoolpoort Amersfoort met behoud en versterking van gebiedskwaliteiten, bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en inclusie van de stad Amersfoort én van de Heuvelrugzone. Vanuit de Mobiliteitsagenda werken we nauw samen met het Gebiedsonderzoek, omdat de groei van de regio hand in hand gaat met de zorg voor een goede bereikbaarheid. De uitkomsten van het integrale Gebiedsonder-

Metropoolpoorten

liggen in het stedelijke tussengebied, zijn slim gepositioneerd in het stedelijke weefsel en zijn onderling goed verbonden met multimodale verbindingen. Dit maakt dat deze locaties veel potentieel hebben om zowel de groeiopgave te faciliteren als om het multimodale mobiliteitsnetwerk (fiets, OV en weg) te versterken. Voor de Regio Amersfoort gaat het hierbij om Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst (deels onderdeel van de grootschalige woningbouwlocatie Spoor-/A1-zone).

Regiopoorten

liggen buiten het stedelijk kerngebied maar kennen goede OV-verbindingen met Utrecht, Amersfoort en plekken buiten de regio. Regiopoorten worden gekenmerkt door stedelijk gemengd woonmilieu waar nabijheid, lopen, fietsen en OV bepalend zijn voor de ruimtelijke opbouw. Voor de Regio Amersfoort zijn dat Nijkerk en Barneveld, liggend in de provincie Gelderland.

Vitale kernen

liggen in de waardevolle landschappen van de regio. Een van de kwaliteiten van Metropoolregio Utrecht is dat deze een grote verscheidenheid aan middelgrote en kleine kernen kent. Dit betreft alle kernen in de gemeenten Eemnes, Bunschoten, Baarn, Soest, Leusden, Woudenberg en de kleinere kernen binnen de gemeenten Nijkerk en Barneveld. Ook voor deze kernen is het nabijheidsprincipe leidend. Hoewel de ontwikkelpotentie hier kleiner is zal ook in deze kernen worden bijgebouwd, zodat deze kernen vitaal blijven. Hiervoor is maatwerk noodzakelijk.

zoek zijn dan ook belangrijk voor de verdere uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen in deze agenda. Tegelijkertijd heeft deze Mobiliteitsagenda een bredere geografische scope, inclusief regiopoorten en vitale kernen, én voor de bereikbaarheid van Nederland als geheel. We agenderen structurerende mobiliteitsmaatregelen die in alle gevallen nodig zijn en in vervolgprocessen nog een verdere uitwerking kunnen krijgen op basis van de uitkomsten van het eerder genoemde gebiedsonderzoek.

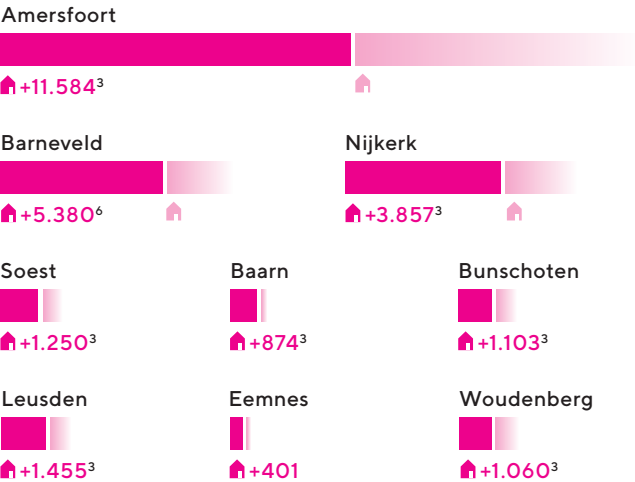
Werkgelegenheid en het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Naast de woningbouwlocaties staat in de **Basiskaart Wonen en werken** (zie volgende pagina) ook het bekende planaanbod voor de werkgelegenheid. Daarbij verwachten we dat in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie¹⁷ er meer arbeidsplaatsen bij Defensie in deze regio komen. Hierbij is aangegeven dat in Zeewolde een voorlopige voorkeurslocatie ligt voor een kazerneterrein met een omvang van 500 hectare en een zoekgebied op de Utrechtse Heuvelrug rondom de Leusderheide, Soesterberg en de Vlasakkers. Er wordt verkend welke impact dit zal hebben op het spoor. We verwachten dat daarbij meer opstelplaatsen en laadperrons nodig zijn om militair materieel over het spoor te vervoeren. Dit komt doordat er meer oefeningen en trainingen zijn van eenheden die zich binnen Europa per spoor verplaatsen.

Toelichting bij de Basiskaart Wonen en Werken op de volgende pagina

Wonen

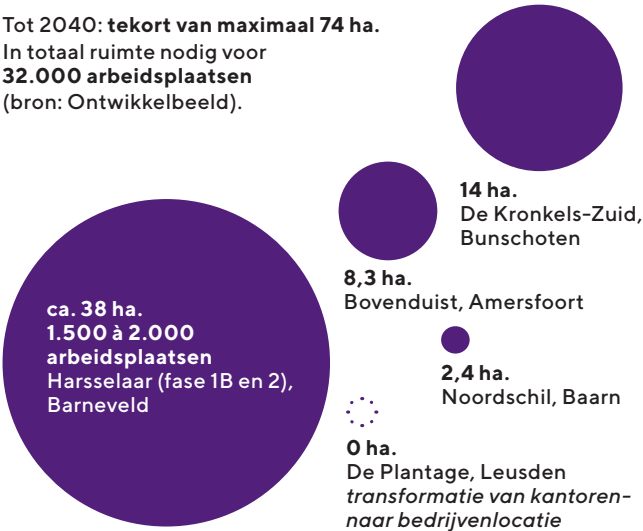
woningbouwplannen^{1,2}
40.000 nieuwe woningen (bron: Ontwikkelbeeld)
waarvan op basis van woondeal/planregistratie:
 tot 2030 27.000 woningen
 na 2030 13.000 woningen



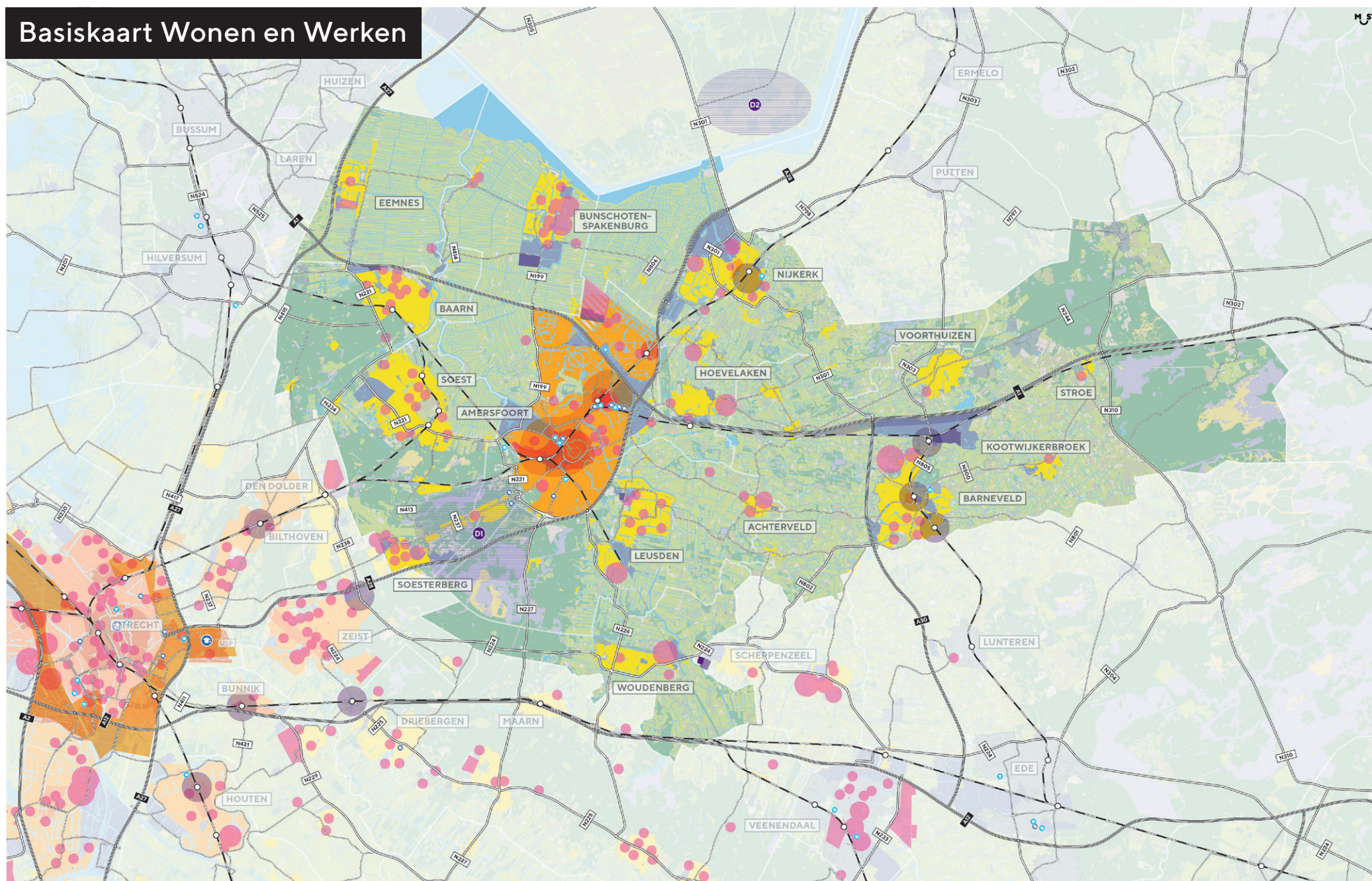
Werken

arbeidsplaatsen (in de Regio Amersfoort)⁴
 (zacht) planaanbod
 voorkeurslocatie kantoren (gemeente Amersfoort)⁵
 zoekgebied (Foodvalley)
 zoekgebied Defensie Heuvelrug van 5.450 – 7.150 arbeidsplaatsen nu naar 8.800 – 9.800 arbeidsplaatsen in de toekomst
 zoekgebied Defensie Zeewolde 7.000 arbeidsplaatsen + 1.300 opleidingsplaatsen in 2040

Tot 2040: tekort van maximaal 74 ha.
In totaal ruimte nodig voor **32.000 arbeidsplaatsen** (bron: Ontwikkelbeeld).



Basiskaart Wonen en Werken



- spoorlijn met station
- autosnelweg met aansluiting
- regionale weg
- hoofdweg
- hoger onderwijs: WO en HBO
- hoger onderwijs: MBO

- water
- akkerland
- grasland
- bos
- heide
- zand

- metropoolpoort²
- regiopoort⁷
- metropolitane centrumgebieden⁸
- centrumgebieden⁸
- woongebieden⁸
- werkgebieden⁸
- vitale kernen⁸

wonen
in roze

woningbouwplannen^{1,2,3,6}

werken
in paars

- arbeidsplaatsen (in de regio Amersfoort)⁴
- (zacht) planaanbod
- voorkeurslocatie kantoren (gem. Amersfoort)⁵
- zoekgebied (Foodvalley)
- zoekgebied Defensie Heuvelrug: van 5.450 – 7.150 arbeidspl. nu naar 8.800 – 9.800 arbeidspl. in de toekomst
- zoekgebied Defensie Zeewolde: 7.000 arbeidsplaatsen + 1.300 opleidingsplaatsen in 2040

- bron: Planregistratie Wonen Provincie Utrecht, peildatum okt. 2023
- bron: Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley
- bron: Regionaal Programma Wonen en Werken 2023 Regio Amersfoort
- bron: concept-bedrijvenstrategie Regio Amersfoort
- bron: Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40
- bron: Woondeal
- bron: Ontwikkelingsperspectief Utrecht-Amersfoort, 2023
- bron: Mobiliteitsagenda U-Ned (indicatief, nadere invulling op basis van adaptief programma)



2.2 Prioriteiten in de mobiliteitsopgaven

Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om bereikbaarheid te verbeteren. Bereikbaarheid maakt (nieuwe) woningbouw, arbeidsplaatsen, zorg, onderwijs, productie en consumptie mogelijk. Kunnen we die bereikbaarheid ook in de toekomst aan onze inwoners bieden als het aantal inwoners groeit? Zijn alle modaliteiten voor iedereen beschikbaar en betaalbaar? En hoe zorgen we ervoor dat goederen op tijd op de juiste bestemming aankomen. Om de regio bereikbaar, leefbaar, duurzaam en inclusief te houden is onder meer een betrouwbaar en duurzaam mobiliteitsstelsel nodig.

De U Ned Mobiliteitsstrategie 2040 als vertrekpunt: inzet op alles!

De U Ned Mobiliteitsstrategie 2040¹⁸ geeft antwoord op de vraag hoe we de regio bereikbaar houden in het licht van de toename van inwoners en arbeidsplaatsen. Daarbij zijn subdoelen geformuleerd zoals opgenomen in de volgende kolom:

DE ZES SUBDOELEN 'GEZOND LEVEN IN EEN STEDELIJKE REGIO VOOR IEDEREEN' UIT DE U NED MOBILITEITSSTRATEGIE 2022



Optimaal benuten mobiliteitssysteem



Borgen nationale draaischijf OV en auto



Vitale en bereikbare economische centra



Efficiënt omgaan schaarse ruimte



Sociale inclusie, iedereen doet mee



Gezonde en duurzame leefomgeving

Zonder aanvullend beleid komen deze doelen onder druk te staan. De groei van de regio kan alleen maar plaatsvinden als Rijk en regio samen een gebalanceerde strategie voor verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid hanteren, gebaseerd op nabijheid en een groeiend aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer in de totale verplaatsingen. Met deze mobiliteitstransitie zijn werk, school, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie en natuur vanuit huis zoveel als mogelijk te voet of per fiets of met het openbaar vervoer goed en veilig bereikbaar. Dit principe geldt niet alleen voor het stedelijk gebied, maar ook voor de vitale kernen.

De knelpunten in het huidige mobiliteitssysteem, de autonome groei van mobiliteit, de groei van de Metropoolregio Utrecht en die van andere regio's is zo fors dat een systeemsprong in het mobiliteitsstelsel noodzakelijk is, voor alle modaliteiten. Deze sprong is nodig, ook met een forse inzet op gedragsbeïnvloeding en goede afstemming tussen verstedelijking en bereikbaarheid. Voor de Regio Amersfoort is een kwaliteitsslag in het regionale mobiliteitssysteem nodig vanwege de binnenstedelijke bouw- en mobiliteitstransitie opgave in combinatie met een relatief hoge

autoafhankelijkheid. Bereikbaarheid tussen metropoolpoorten, regiopoorten en vitale kernen is essentieel voor het functioneren van de regio.

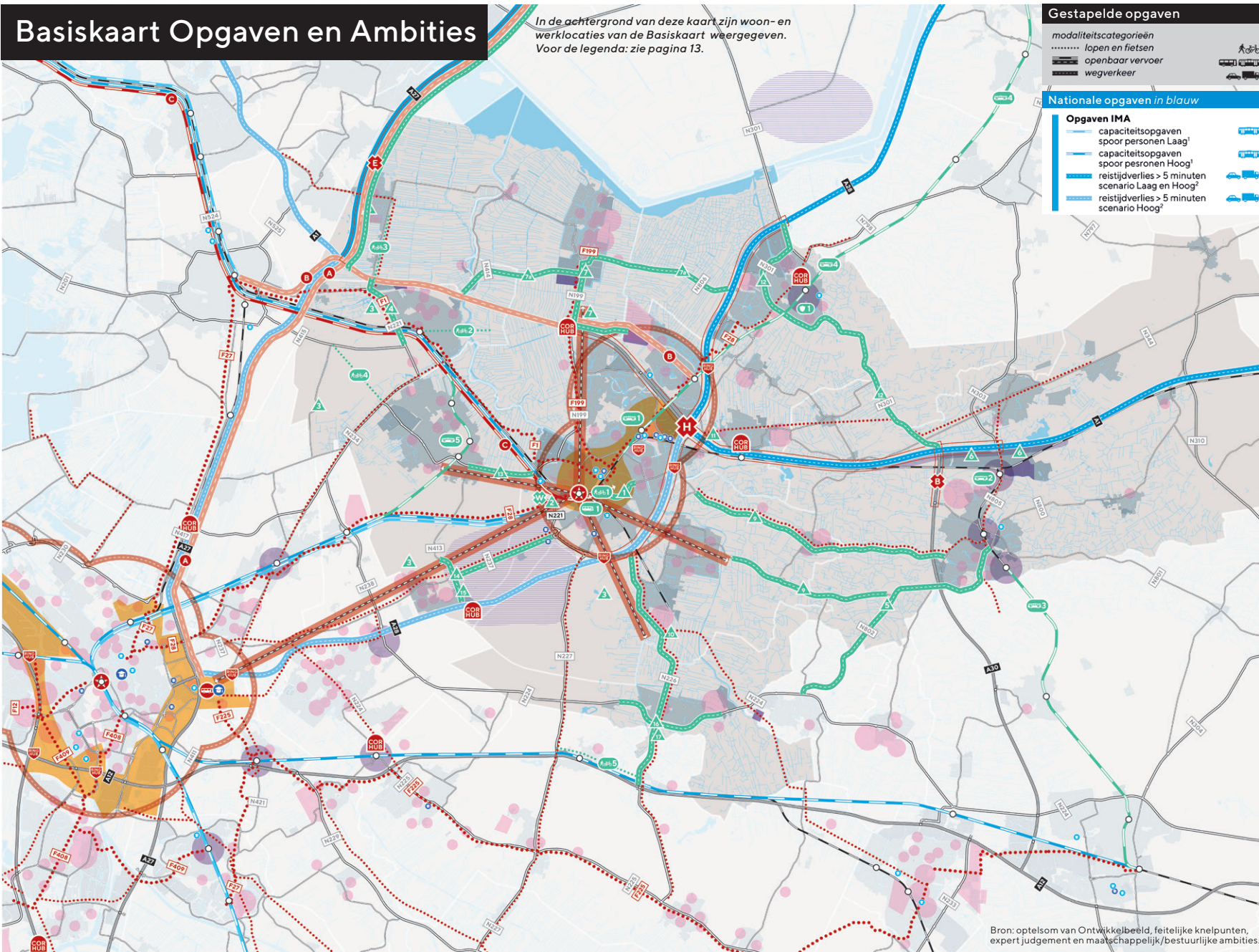
Opgaven op alle schaalniveaus in beeld gebracht

In de **Basiskaart Opgaven en Ambities** (zie volgende pagina) zijn de concrete mobiliteitsopgaven in Regio Amersfoort in 2040 in beeld gebracht. De nationale opgaven (blauw) zijn gebaseerd op de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)¹⁹ van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze analyse brengt op basis van toekomstscenario's potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld. Die toekomstscenario's²⁰ (WLO) zijn opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). In de kaart zien we zowel de knelpunten op het spoor als op het hoofdwegennet. De knelpunten rondom de MIRT projecten A1/A28 knooppunt Hoevelaken, A1/A30 Barneveld en op de A27 Zeewolde-Eemnes zijn duidelijk zichtbaar. Ook de spoorverbindingen aan de oostkant van Amsterdam en tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal komen naar voren. De opgaven die Rijk en de Metropoolregio Utrecht gezamenlijk hebben gedefinieerd in het NOVEX-ontwikkelperspectief staan als (boven)regionale

opgaven (rood) in de kaart. Naast deze knelpunten op nationaal niveau komt hierin ook de schaalsprong naar voren die nodig is voor de fiets en het openbaar vervoer. Daarnaast is ook de ontwikkeling van hubs en parkeerbeleid van belang. Tot slot hebben we in werksessies met alle betrokken gemeenten, provincie, Rijk en spoorse partijen aanvullende opgaven (groen) in beeld gebracht. Deze opgaven zijn ook gebaseerd op expert opinion en ambities van gemeenten.

Basiskaart Opgaven en Ambities

In de achtergrond van deze kaart zijn woon- en werklocaties van de Basiskaart weergegeven. Voor de legenda: zie pagina 13.



Gestapelde opgaven

- modaliteitscategorieën
- lopen en fietsen
 - openbaar vervoer
 - wegverkeer

Nationale opgaven in blauw

- Opgaven IMA
- capaciteitsopgaven spoor personen Laag¹
 - capaciteitsopgaven spoor personen Hoog¹
 - reistijdverlies > 5 minuten scenario Laag en Hoog²
 - reistijdverlies > 5 minuten scenario Hoog²

(Boven)regionale opgaven in rood

- Opgaven Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort
- 'Systeemsprong voor een samenhangend multimodaal mobiliteitsstelsel'
- doorfietsroutes indicatief
 - doorfietsroutes vastgesteld HOV-structuur Amersfoort
 - Amersfoort Centraal als toekomstbestendige station, van internat. knooppunt tot aansl. BRT-sterknetwerk
 - kwaliteitsprong OV tussen USP en Amersfoort
 - zoeklocatie corridorhub
 - zoeklocatie ringhubs
 - 30 km/u zone en parkeerbeleid (indicatief)
 - HOV Almere-USP
 - verbinding Amersfoort-Noord-Hilversum
 - IC Amersfoort-Amsterdam
 - paauzestand knoopp. Hoevelaken
 - paauzestand A27 thv Eemnes
 - paauzestand aansluiting A1/A30

Aanvullende opgaven in groen

- capaciteit Stadsring OV+huipd. overweg Dierenpark
- ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer
- capaciteit station Schotthorst
- bereikbaarheid groen, recreatiedruk en parkeeroverlast
- ontbrekende schakel over de Eem tussen Baarn en Amersfoort-Noord
- oversteekbaarheid versus bereikbaarheid Soest
- sluipverkeer Lunterse en Scherpenzeelseweg en andere kernen in de gem. Barneveld (versterkt door )
- A30 zone incl. verbindingen naar bedrijventerreinen noordzijde
- geen treinverbinding (overstap) vanuit Barneveld/Ede richting Apeldoorn.
- lage frequentie Valleilein op deel Barneveld Zuid-Ede
- doorstroming en aansluiting (Vathorst, Rengerswetering, Bovenhuizen) N199
- sluipverkeer N414 en N806 (versterkt door )
- congestie A27: door extra woningbouw in Almere/Zeevolde: sluipverkeer OWN (als gevolg van )
- veerkrachtigheid (hoofd/door) fietsroutes Eemnes r. Baarn
- sluipverkeer Achterveldseweg (versterkt door )
- ontsluiting woningbouw Tabaksteeg Zuid (i.r.t. )
- verkeersafwikkeling Amersfoortsestraat/A1-aansluiting 14
- veiligheid Spoorwegovergang Spoorstraat Station Nijkerk
- doorstroming kern Nijkerk en sluipverkeer N301 (als gevolg van )
- capaciteit spoor Harderwijk Amersfoort
- niet doorgaan westelijke ontsluiting Amersfoort
- capaciteit en verkeersveiligheid Birksstraat (N221) voor zowel fiets+OV +auto (in samenhang met )
- potentie van de Soesterlijn beter benutten
- ontbreken fietsverbinding Soest-Hilversum
- toename verkeersdruk N237/N413 door afsluiting wegen Defensie
- slechte verbinding dorp Soesterberg (en ontwikkelingen) met huidige P+R-locatie
- ontsluiting en verkeersafwikkeling op de N224 en N226 (toename verkeer op route A12-A28 verwacht als gevolg van )
- toename verkeer op de N226 en N224 door tunnel Maarsbergen
- fietsroute Woudenberg-station Maarn

Bron: optelsom van Ontwikkelbeeld, feitelijke knelpunten, expert judgement en maatschappelijk/bestuurlijke ambities.

- spoorlijn met station
- autosnelweg met aansluiting
- regionale weg
- hoofdweg
- hoger onderwijs: WO en HBO
- hoger onderwijs: MBO
- internationaal knooppunt
- autosnelweg met aansluiting
- regiohoofdpoort⁷
- regiohoofdpoort⁷
- water

- De zes subdoelen
- 'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'
- optimaal benuten mobiliteitsstelsel
 - efficiënt omgaan schaarse ruimte
 - borgen nationale draaischijf OV en auto
 - soziale inclusie, iedereen doet mee
 - vitale en bereikbare economische centra
 - gezonde en duurzame leefomgeving

- bron: Opgavenkaart IMA 2021
- bron: IMA update 2023 – met Ring Utrecht en zonder knp. Hoevelaken, A1/A30, betalen naar gebruik
- bron: Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort, 2023 aangevuld met Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal
- bron: Mobiliteitsagenda U Ned (indicatief, nadere invulling op basis van adaptief programma)
- bron: provincie Utrecht
- voor Regio Foodvalley: zie ook Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley
- bron: concept-bedrijfsstrategie Regio Amersfoort
- bron: Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40



Hoofdstuk 3

Beleid en ambities

We borgen met deze agenda nationale, provinciale, regionale en lokale belangen. Dat kan alleen met een gedeelde visie. Daarom geven we in dit hoofdstuk een beeld van overeenkomsten en verschillen in ons mobiliteitsbeleid. We concluderen daarbij dat beleid en ambities op hoofdlijnen op elkaar aansluiten en dat we daarmee voldoende basis zien voor een gezamenlijke agenda.

3.1

Vier principes uit de Mobiliteitsstrategie

Zonder aanvullend beleid groeit de totale mobiliteit fors. De U Ned Mobiliteitsstrategie biedt een heldere en gezamenlijke koers voor het uitwerken van mobiliteitsmaatregelen om de opgaven op de langere termijn het hoofd te kunnen bieden en de nieuwe woningen en arbeidsplaatsen te kunnen ontsluiten. Rijk en regio hebben in de Mobiliteitsstrategie vier richtinggevende principes onderschreven. Deze principes zijn noodzakelijk om te voorkomen dat het mobiliteitssysteem vastloopt. Deze mobiliteitsprincipes vormen in samenhang ook de basis voor deze Mobiliteitsagenda, namelijk:

1. Afstemming verstedelijking en bereikbaarheid: nabijheid en de juiste vervoerwijze op de juiste plek

Nieuwe verstedelijking zo veel mogelijk in en rond stedelijk gebied plannen voorkomt lange verplaatsingen. Nieuwe woon- en werklocaties gaan altijd gepaard met mobiliteitsmaatregelen die wandelen, fietsen en openbaar vervoer stimuleren. Dat werkt het beste als werklocaties, voorzieningen en OV-knopen binnen 10 à 15 minuten lopen of fietsen bereikbaar zijn.

2. Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden

De vraag naar mobiliteit wordt beïnvloed door parkeerbeleid, betalen naar gebruik en het stimuleren van niet en anders reizen (zoals thuiswerken of meer

met de fiets en in het openbaar vervoer). Vooral in stedelijke gebieden moet maximaal ingezet worden op vraagbeïnvloeding, omdat daar meer reisalternatieven mogelijk zijn.

3. Verbeteren mobiliteitsnetwerken

We moeten de mobiliteitsnetwerken voor alle manieren van vervoer aanpassen. In plaats van een algemene capaciteitsuitbreiding, voor elke manier van vervoer, hanteren we een meer doelgroepgerichte benadering. Bijvoorbeeld in stedelijk gebied fijnmazigere wandel- en fietsnetwerken, maar in de regio snelle en comfortabele fietsverbindingen met openbaar vervoer als ruggengraat van het regionale netwerk. Maar ook een sterkere scheiding tussen doorgaande auto-stromen en lokaal verkeer, of vermindering van de snelheid van autoverkeer in dorpen en steden.

4. Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs, voor de overstap tussen types vervoer, zijn een belangrijke randvoorwaarde bij al deze maatregelen. Zij vormen een betaalbare schakel om de meer stedelijke delen van de regio voor iedereen te verbinden met het buitengebied, maar verminderen tegelijkertijd het autogebruik. Daarmee dragen hubs bij aan het verbeteren van doorstroming op de autosnelwegen én aan de mobiliteitstransitie.

Ondanks het toepassen van deze principes blijven de opgaven op alle netwerken omvangrijk. Daarbij geldt dat ingrepen rond één principe het effect van ingre-

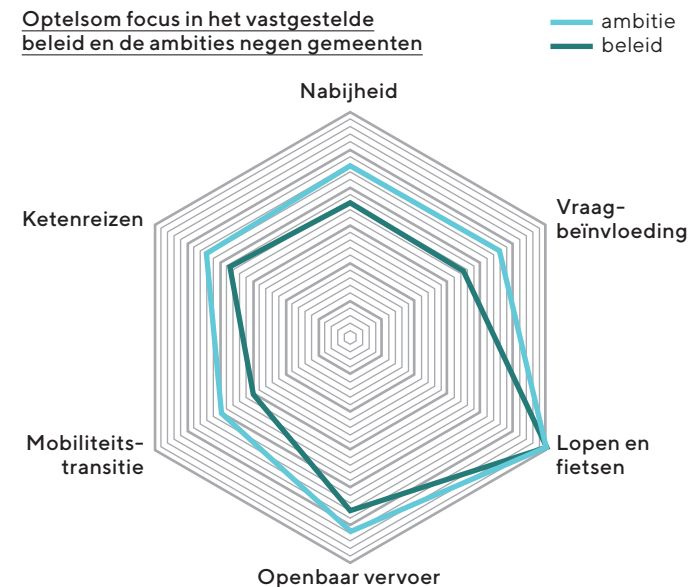
pen rond andere principes versterken. En omgekeerd betekent het dat het uitblijven van bepaalde maatregelen, het effect van andere maatregelen negatief beïnvloedt. Ook hier geldt dus integraliteit en inzet op alle fronten. In dit hoofdstuk bekijken we in hoeverre de verschillende omgevingsvisies, mobiliteitsplannen en ander beleid van overheden aansluiten bij deze mobiliteitsprincipes.

3.2 Lokaal beleid met wisselende snelheden

Regio Amersfoort bestaat uit negen gemeenten die sterk met elkaar samenhangen en tegelijkertijd elk een eigen mobiliteitsprofiel hebben. In het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! concluderen we dat autobereikbaarheid belangrijk zal blijven en dat fiets en openbaar vervoer een beter alternatief moeten worden. Tegelijkertijd zijn in Amersfoort voorzieningen nabij en is de afhankelijkheid van de auto minder groot dan in vitale kernen zoals Eemnes en Woudenberg.

Op hoofdlijnen onderschrijven het Rijk, de provincie Utrecht en alle gemeenten in de regio de principes van de U Ned Mobiliteitsstrategie 2040. Dat blijkt uit de analyse die we maakten van omgevingsvisies en mobiliteitsplannen van individuele gemeenten en het gesprek dat we daarover voerden in het

Optelsom focus in het vastgestelde beleid en de ambities negen gemeenten



Bestuurlijk Overleg Verkeer en Vervoer (BOVV) van Regio Amersfoort. Het centrum van Amersfoort kent daarbij andere opgaven (en snelheid qua beleid en ambities om daar te komen) dan sommige vitale kernen. We volgen overal dezelfde principes omdat we niet genoeg ruimte hebben om de auto overal te faciliteren. Dat gaat ten koste van onze waardevolle landschappen, de leefbaarheid van de regio en de ruimte om nieuwe huizen te bouwen. De toepassing van een principe leidt op verschillende plekken tot andere uitkomsten, omdat deze plekken verschillen. In vitale kernen zonder treinstation en zonder zicht op sterke buslijnen blijft de auto belangrijker dan in een metropool- of regiopoort.

De focus in het vastgestelde beleid en de ambitie verschillen per gemeente en per thema. In de bovenstaande grafiek is de optelsom daarvan te zien. Zo voeren alle negen gemeenten beleid op lopen en fietsen en hebben vrijwel alle gemeenten beleid om openbaar vervoer te stimuleren.

Beleid vaststellen wil nog niet zeggen dat het beleid ook actief tot uitvoering wordt gebracht. Soms lukt het niet om beleid zelf uit te voeren. Om ambities op het gebied van openbaar vervoer waar te maken zijn gemeenten afhankelijk van andere overheden (provincies en het Rijk). Anderzijds zien we gemeenten die weinig (of geen) beleid hebben vastgelegd, maar bijvoorbeeld wel aan een werkgeversaanpak werken (vraagbeïnvloeding). Daarom is het ook interessant om te zien dat bestuurlijke ambities (de buitenste lijn) soms hoger liggen dan het vastgestelde beleid. We verwachten dan ook dat nieuwe beleidsplannen bij individuele gemeenten de komende jaren steeds meer bij de principes van de Mobiliteitsstrategie aansluiten. In een aantal gemeenten wordt daar actief aan gewerkt door het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid.

Regionaal wordt de impact van beleid en ambities ook steeds beter afgestemd. De (bestuurlijke) ambities liggen hoog om op alle lagen van het mobiliteitssysteem stappen te zetten. Daarbij is het belangrijk om de uitvoerbaarheid van de ambities niet uit het oog te verliezen.

3.3 Provinciaal- en rijksbeleid

De provincie Utrecht heeft het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! en Utrecht Nabij vertaald in haar provinciale omgevingsvisie.²¹ De doelen en prin-

cipes uit de Mobiliteitsstrategie komen voort uit deze beleidsstukken. Ook het nieuwe provinciale bereikbaarheidsprogramma²² en de Provinciale Spooragenda²³ bouwen voort op de principes in deze Mobiliteitsstrategie. In zijn algemeenheid concluderen we daarom dat het provinciale beleid volledig aansluit op de eerder genoemde principes.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in maart 2023 een hoofdlijnennotitie inzake de Mobiliteitsvisie 2050²⁴ vastgesteld. In deze hoofdlijnennotitie is de volgende ambitie gedefinieerd:

“Iedereen in Nederland heeft het recht om zich – binnen de geldende publieke kaders – te kunnen verplaatsen, over de weg en met het OV, door de lucht en over het water, om diens bestemming te bereiken. Net zoals iedereen toegang heeft tot elektriciteit, water en riolering. Het vervullen van maatschappelijk-economisch vitale functies voor de mens staat daarbij centraal. Mensen maken intensief gebruik van het recht op mobiliteit om te kunnen voorzien in behoeften als zorg, onderwijs, banen en dagelijkse boodschappen en de daarvoor noodzakelijke bevoorrading. Door een toename van de bevolking en met een economische groei zal dat gebruik de komende jaren toenemen. Denk aan de één miljoen nieuwe woningen komend decennium die aangesloten worden op het netwerk. Ook zal de aard van de mobiliteitsbehoefte veranderen. Bijvoorbeeld als gevolg van de vergrijzing.”

Naast het recht op verplaatsing heeft iedereen recht op een gezonde en veilige leefomgeving, nu én in de toekomst. Hiervoor heeft Nederland in (inter)nationaal verband normen afgesproken. Daarmee heeft het recht op bereikbaarheid zijn grenzen. Met extra mobiliteit door bevolkingsgroei en concentratie van de bevolking in stedelijke gebieden wordt het een grotere uitdaging om de publieke belangen in balans te houden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt het initiatief en voert de regie bij het opstellen en uitwerken van een mobiliteitsvisie die ten grondslag ligt aan een nationale bereikbaarheidsaanpak. Centraal daarin staat dat het Rijk stuurt op infrastructuur en mobiliteit in samenhang met het sturen op nabijheid (ruimtelijke ordening/vestigingsbeleid) en het sturen op het beleid voor voorzieningen (zorg, onderwijs, wonen, werken, etc). ‘Brede welvaart’ geldt daarbij als vertrekpunt.

Door de brede definitie van bereikbaarheid ligt er een majeure opgave, niet alleen bij het Rijk, maar ook in de Metropoolregio Utrecht. We zullen alle krachten moeten bundelen om de houdbaarheid van een kwalitatief hoogstaande bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies in de toekomst te kunnen borgen. Daarmee sluiten de principes uit de Mobiliteitsstrategie goed aan op de Mobiliteitsvisie 2050²⁵ van het Rijk die in 2023 is vastgesteld.



Hoofdstuk 4 Maatregelen



Het selecteren van maatregelen is een proces dat draait om het maken van scherpe keuzes. Met de Mobiliteitsagenda zetten we in op een beperkt aantal maatregelen die het verschil maken en impact hebben op keuzes in mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. De opgavekaart en het beoordelingskader zijn belangrijke instrumenten om deze keuzes onderbouwd te kunnen maken. In dit hoofdstuk omschrijven we het beoordelingskader, hoe we tot de maatregelen van de Mobiliteitsagenda komen en welke maatregelen deel uitmaken van het pakket. Samen versterken de maatregelen uit deze Mobiliteitsagenda het mobiliteitssysteem van deze regio.

4.1 Beoordelingskader

Op basis van het bestaande beleid en ambities ontwikkelden we een beoordelingskader, zodat het pakket bestaat uit maatregelen die daadwerkelijk bijdragen aan het beleid en ambities van het Rijk en de regio. We sluiten daarbij aan op het NOVEX-ontwikkelperspectief en de doelen van de Mobiliteitsstrategie. Het beoordelingskader geeft daarmee richting bij het bepalen welke maatregelen deel moeten uitmaken van het maatregelenpakket. Het helpt ons in het maken van de juiste keuzes. Het dient niet als hard, uitsluitend en/of kwantitatief beoordelingskader.

In het beoordelingskader onderscheiden we drie categorieën met elk een aantal kwalitatieve criteria waarop we de geïnventariseerde maatregelen beoordelen. Deze staan in de figuur Beoordelingskader op de volgende pagina. Het gaat om doelbereik op de mobiliteitsopgaven, het bijdragen aan de verstedelijkingsvraagstukken en het daadwerkelijk kunnen realiseren van oplossingen. Maatregelen hebben we beoordeeld op basis van de beschikbare kennis in de regio op de verschillende criteria.

Sub-pakket: gepauzeerd MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken

De Mobiliteitsagenda vormt ook de regionale verdieping naar de effecten van het pauzeren van het MIRT project A1/A28 knooppunt Hoevelaken. We identificeren daarom een aantal maatregelen in het pakket die de uitgestelde aanleg van het knooppunt moeten verzachten en de negatieve effecten van het vooralsnog niet realiseren van knooppunt Hoevelaken beperken. Deze maatregelen nemen we als een apart sub-pakket op. Dit sub-pakket is te beschouwen als No Regret omdat de maatregelen onderdeel zijn van het Ont-

BEOORDELINGSKADER

Ambitie	Criterium	Toelichting
 Creëren robuust samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem	Bijdrage aan functioneren mobiliteitssysteem en oplossen landelijk/bovenregionale opgave(n) – <i>bereikbaarheid</i>	Op welk schaalniveau wordt geprofiteerd van de maatregel (lokaal/regionaal/nationaal)
	Bijdrage aan STOMP-principe – <i>leefbaarheid / duurzaamheid / inclusie</i>	In hoeverre vormt de maatregel een duurzaam alternatief voor de auto (volgens het STOMP-principe)
	Bijdrage aan soepele ketenreis – <i>leefbaarheid / duurzaamheid / inclusie</i>	Maatregel draagt bij aan het versoepelen van de ketenreis en draagt bij aan het verbeteren van het comfort, reistijd en/of leefbaarheid t.o.v. huidige situatie
	Potentieel reizigersbereik van de maatregel – <i>bereikbaarheid</i>	Inschatting grootte van de doelgroep
	Structureel oplossend vermogen – <i>bereikbaarheid</i>	Structureel oplossend vermogen en toekomstbestendigheid van effect van maatregel
 Woningbouwopgave faciliteren	Bijdrage aan de bereikbaarheid van woningbouw – <i>verstedelijking</i>	Maatregel draagt direct of indirect bij aan realisatie (nieuwe) woongebieden (denk aan ontsluiting van gebied, noodzakelijk onderdeel van gebiedsgerichte aanpak, mitigeren verkeerstoename)
 Arbeidsplaatsen faciliteren	Bijdrage aan de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen – <i>verstedelijking</i>	Maatregel draagt direct of indirect bij aan realisatie van (nieuwe) arbeidsplaatsen (bijv. ontsluiting van gebied, noodzakelijk onderdeel van gebiedsgerichte aanpak, mitigeren verkeerstoename)
 Daadwerkelijk realiseren van oplossingen	Financiële haalbaarheid	Inschatting investeringskosten (op basis van expert judgement) Bekostigingsmogelijkheden (inschatting op basis van beschikbare budgetten en eerste gesprekken met potentiële bekostigingspartijen)

werp-Tracébesluit van A1/A28 knooppunt Hoevelaken. Hiermee worden delen van project A1/A28 knooppunt Hoevelaken eerder aangelegd. Dit sub-pakket is onderdeel van het totale pakket, maar de mobiliteitseffecten van het sub-pakket bekijken we ook apart.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor benutten van rest-/herstartbudget een apart beoordelingskader opgesteld. Voor maatregelen in het sub-pakket, passen we naast het bovenstaande beoordelingskader van de Mobiliteitsagenda ook het beoordelingskader toedeling resterende projectbudgetten van het ministerie toe. Voor A1/A30 Barneveld, waarmee nadrukkelijk samenhang is, wordt bovendien een aparte maatregel opgenomen in het kader van de verkeersveiligheid.

Beoordelingskader toedeling resterende projectbudgetten

Om de resterende projectbudgetten op uniforme, transparante en objectieve wijze te kunnen toedelen aan mitigerende maatregelen voor de wegprojecten, is een beoordelingskader nodig. Hiermee kan zowel vooraf worden onderbouwd als achteraf verantwoord waarom budget aan mitigerende maatregelen wel/ niet is toebedeeld. Voor het beoordelingskader zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De mitigerende maatregelen hebben geen nadelig effect op één van de aanleidingen voor de herprioritering: stikstof, financiën en capaciteit.
- De toedeling van resterende projectbudgetten staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van een groter geheel: de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Wanneer de situatie rond stikstof, financiën en capaciteit verandert, kan dit tot aanpassingen leiden van de kaders voor budgettoedeling.
- Het resterende projectbudget is primair bedoeld voor de herstart van het project. Als resterend projectbudget wordt toebedeeld aan mitigerende maatregelen, wordt de financiële opgave voor het herstarten van het project groter. Er kan ook voor worden gekozen om dit budget te laten staan voor de herstart.



4.2 Keuze voor maatregelen op alle netwerken

De opgaven voor de Regio Amersfoort vragen om maatregelen die een wezenlijk verschil maken. De opgave is te groot om deze met kleine afzonderlijke maatregelen op te lossen. Daarom zetten we in op een beperkt aantal maatregelen, die leiden tot een samenhangend mobiliteitsstelsel voor alle vervoerwijzen die de opgaven op de lange termijn oplossen. We stellen daarom een **vierledig maatregelenpakket** voor, bestaande uit maatregelen ten behoeve van:



A Samenhangend fietsnetwerk



B Dragend netwerk van openbaar vervoer en hubs

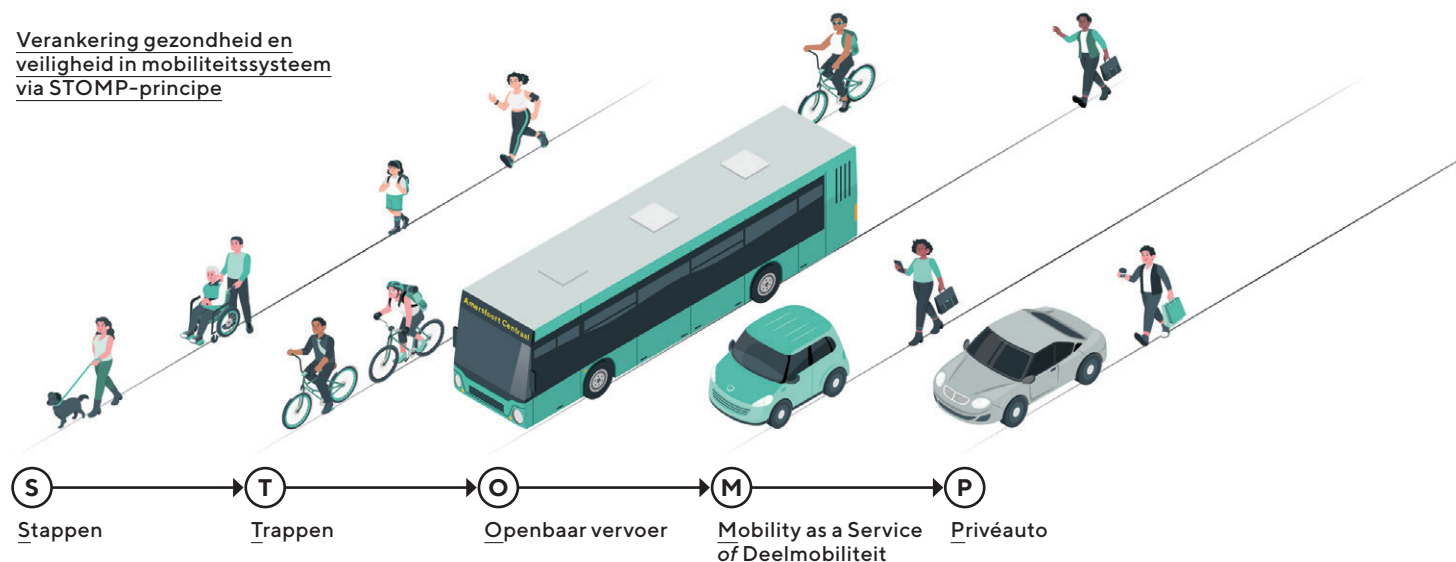


C Robuust wegennet voor (vracht)auto's



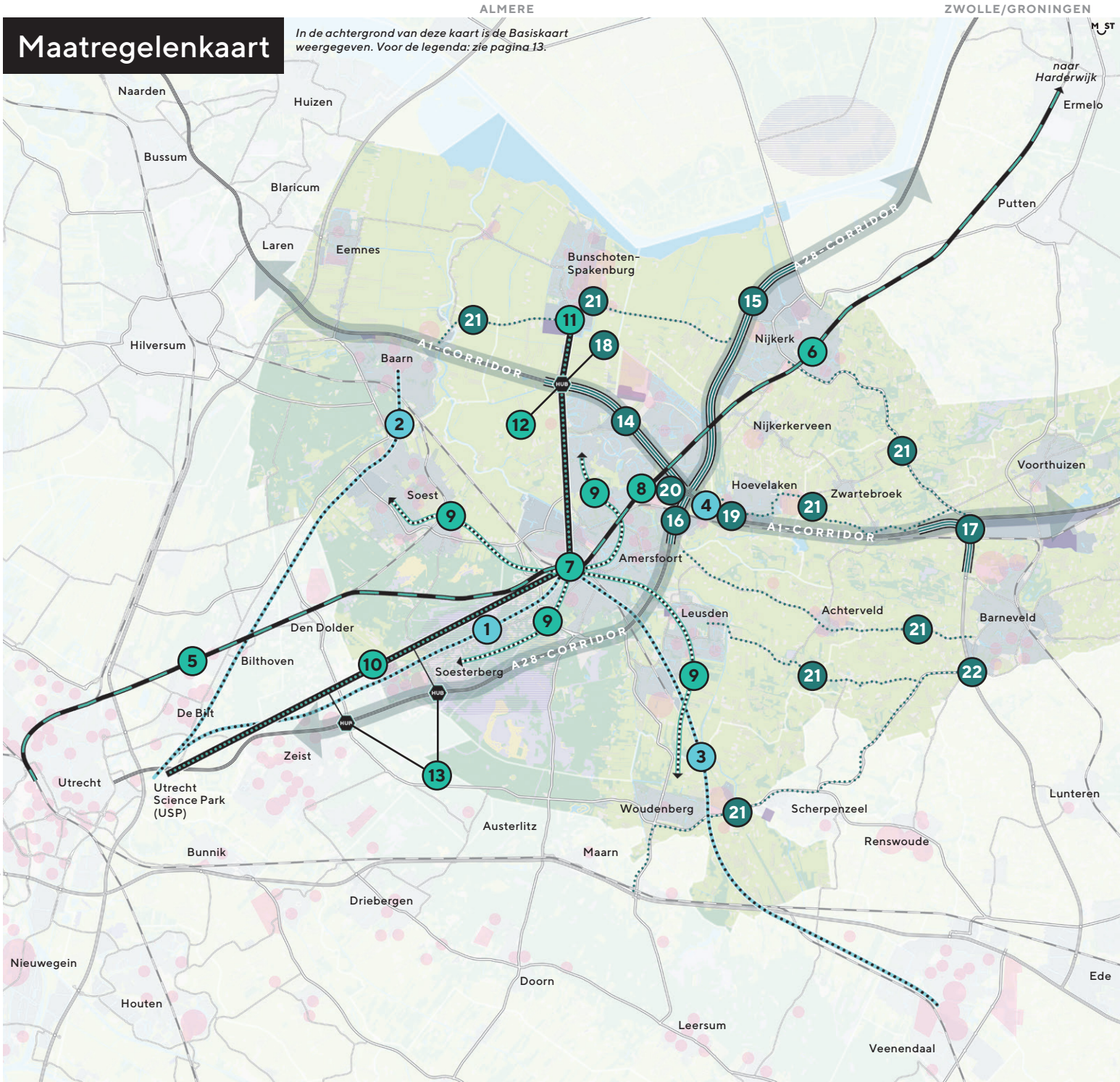
D Inzet op andere mobiliteitskeuzes

Verankering gezondheid en veiligheid in mobiliteitssysteem via STOMP-principe



Station Amersfoort Centraal is het ankerpunt van het mobiliteitssysteem van de Regio Amersfoort: voor de metropoolpoort Amersfoort maar ook voor de omliggende regiopoorten en vitale kernen. Een belangrijk station voor de hele regio op het kruispunt van landelijke spoorcorridors. Vanuit dit ankerpunt bouwen we aan sterke netwerken op alle modaliteiten. Daarbij hanteren we het STOMP-principe. We zetten allereerst in op **S**tappen en **T**rappen, met het zwaartepunt in het stedelijk gebied. Wat betreft **O**penbaar vervoer zorgen we voor sterke verbindingen vanuit het ankerpunt Amersfoort Centraal binnen de regio en naar andere regio's en de verbindingen met hubs. Het

dragende netwerk voor OV, het Amersfoortse OV-anker, is complementair aan het OV-concept 'Wiel met spaken' van de U10. Een sterk binnenstedelijk anker voor het openbaar vervoer biedt meerwaarde voor de bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en inclusie van heel de regio. We versterken de meerwaarde van investeringen in de netwerken voor stappen en openbaar vervoer door in te zetten op mobiliteitsgedrag. Daarbij zetten we in op deel**m**obiliteit, snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom, passend parkeerbeleid, multimodale hubs, en doelgroepenaanpak. Met deze inzet creëren we ruimte voor de **P**rivéauto voor de verplaatsingen waar de auto nodig is en blijft.



n°	Maatregel	Corridor
A Samenhangend fietsnetwerk		
1	Doorfietsroute Amersfoort – USP	A28
2	Doorfietsroute Baarn – Soest – Biltoven – USP	Anders
3	Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal	Anders
4*	Fietstunnels kruispunten A1 aansluiting 14/Amersfoortsestraat	A1
B Dragend netwerk van openbaar vervoer en hubs		
5	Verhogen frequentie intercity Amersfoort Centraal – Utrecht Centraal	A28
6	Verhogen frequentie sprinter Amersfoort Centraal – Harderwijk naar 4x/ per uur	A28
7	Amersfoort Centraal: versterken knooppuntfunctie (o.a. vergroten stationshal, kwaliteit busstations, etc.)	Algemeen
8	Opwaarderen station en stationsomgeving Amersfoort Schothorst	Algemeen
9	Opwaarderen hoofd-OV-assen Amersfoort en de verbindingen met de regio	Algemeen
10	BRT Amersfoort – USP	A28
11	BRT Amersfoort – Bunschoten	Anders
12	Corridorhub Amersfoort Noord/ Bunschoten	A1
13	Corridorhub Soesterberg en/of Zeist Noord	A28
C Robuust wegennet voor (vracht)auto's		
14*	Extra rijstrook A1 knooppunt Hoevelaken – Bunschoten	A1
15*	Extra rijstrook A28 knooppunt Hoevelaken – Nijkerk	A28
16*	Eerder beginnen spitsstrook richting Utrecht op de A28	A28
17	A1-A30 – botsbocht	A1
18*	Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist	A1
19*	Robuuste ontsluiting kern Hoevelaken	A1
20*	Danzigtunnel – Kortsluiting Outputweg/Energieweg	Anders
21*	Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement)	Algemeen
22	A30 Aansluiting 4 Barneveld-Zuid	A1
D Inzet op andere mobiliteitskeuzes		
23	Aansluiten bij GoedopWeg	Algemeen
24	Toepassen sturend parkeerbeleid	Algemeen
25	Snelheidsverlaging bebouwde kom in alle kernen	Algemeen

*deel van het sub-pakket: uitgestelde aanleg Hoevelaken



A Samenhangend fietsnetwerk

De regio werkt aan het versterken van het netwerk van hoogwaardige doorfietsroutes, aansluitend op het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.²⁶ De Mobiliteitsagenda bevat drie nieuwe doorfietsroutes die het regionale fietsnetwerk verder versterken. Naast deze doorfietsroutes bevat het maatregelenpakket twee fietstunnels bij de aansluiting van Hoevelaken op de A1 waardoor fietsers vlot en veilig door kunnen fietsen tussen Amersfoort en Hoevelaken. Door de fiets via het totaal aan doorfietsroutes een volwaardig alternatief te maken voor de auto worden reizigers uitgenodigd om te gaan fietsen. Dit draagt bij aan het slim gebruiken van de beperkte ruimte in het stedelijk gebied, duurzaamheid en gezondheid.



B Dragend netwerk van openbaar vervoer en hubs

Station Amersfoort Centraal bedient reizigers uit de stad Amersfoort en uit de omliggende regio. Amersfoort Centraal is in die zin ook Woudenberg Centraal of Bunschoten Centraal. Daarmee fungeert Amersfoort Centraal als multimodaal ankerpunt voor de regio, en verbindt het de regio met zowel nationale als internationale bestemmingen. Daarom zetten we in op een station Amersfoort Centraal dat de groeiende reizigersstroom kan verwerken en op hoogwaardige verbindingen op de hoofdassen voor het OV van Amersfoort Centraal naar de regio. Daarnaast vergroten we de capaciteit van station Amersfoort Schothorst, zodat ook dit station voldoende ruimte biedt voor de groei van het aantal reizigers. We versterken het openbaar vervoer tussen Amersfoort en Utrecht, zowel per spoor naar Utrecht Centraal als per hoogwaardige bus naar het Utrecht Science Park. Specifiek voor de verbin-

ding tussen Amersfoort en Utrecht Science Park geldt dat we de huidige al hoogwaardige verbinding verder willen uitbouwen onder de noemer Bus Rapid Transit. Daarbij streven we naar een kortere reistijd, hoog comfort en naar de mogelijkheid om een hoogwaardige hub aan de A28 corridor te ontwikkelen bij Zeist Noord of Soesterberg. Ook zetten we in op het verhogen van de frequentie van de sprinter tussen Amersfoort en Harderwijk, waarmee we de A28, inclusief knooppunt Hoevelaken, ontlasten. Tot slot zetten we in op een sterke OV verbinding tussen Amersfoort Centraal, Amersfoort Noord en Bunschoten, gekoppeld aan een Hub aan de A1 corridor bij Amersfoort Noord. Met deze hubs bieden we een efficiënte overstap van het auto-/fietsnetwerk op het OV-netwerk, waarmee de algehele bereikbaarheid van de regio verbeterd wordt.



C Robuust wegennet voor (vracht)auto's

Het maatregelenpakket bevat een aantal maatregelen die zich richten op een robuust wegennetwerk. Deze maatregelen dragen bij aan de mitigatie van de pauzestand van knooppunt Hoevelaken. Hierbij is de inzet dat op een aantal plaatsen extra rijstroken op de A1 en A28 worden gerealiseerd, vooruitlopend op de uiteindelijke realisatie van project A1/A28 knooppunt Hoevelaken. Hiermee verbeteren we doorstroming op de A1 en A28 en verminderen we druk op het onderliggend wegennet. Ook zetten we in op de aansluitingen van Bunschoten en Hoevelaken op de A1. Het aanpassen van de aansluitingen op gemeentelijke en provinciale wegen halen we naar voren, waarmee we ruimte bieden aan de grootschalige woningbouwontwikkeling bij deze aansluitingen. Direct rondom het knooppunt versterken we het onderliggend wegennet. We realiseren een bypass tussen de

Energieweg en de Outputweg. Bij het knooppunt van de A1 met de A30 zetten we in op het verbeteren van de verkeersveiligheid door de zogenaamde 'botsbocht' aan te pakken. Dit is de verbindingsboog tussen de A1 vanuit Amersfoort naar de A30 richting Ede, en daarmee de verbinding van de regio Amersfoort met regio Foodvalley. Daarnaast verbeteren we de doorstroming op het hoofdwegennet en verhogen we de verkeersveiligheid. Op regionaal niveau maken we veelgebruikte sluiproutes minder aantrekkelijk. Daarmee zorgen we dat doorreizigers op het hoofdwegennet blijven, en lokale reizigers veilig hun bestemming kunnen bereiken. In het maatregelenpakket is de focus gelegd op personenvervoer, maar goederenvervoer profiteert hiervan mee.



D Inzet op andere mobiliteitskeuzes

Het realiseren van maatregelen voor fiets, openbaar vervoer en auto kan nog verder versterkt worden door actief in te zetten op mobiliteitsgedrag. Hierom bevat de Mobiliteitsagenda drie gedragsmaatregelen als integraal onderdeel van het maatregelenpakket. Allereerst wordt er ingezet op mobiliteitsgedrag van doelgroepen. Wanneer reizigers zich niet bewust zijn van snellere en/of comfortabelere alternatieven zullen zij deze niet gaan gebruiken. Wanneer reizigers optimaal gebruik maken van het mobiliteitssysteem, dus fiets, OV en auto, wordt de drukte verdeeld waarmee files en overvolle bussen/treinen verminderd worden. Door slim om te gaan met aanbod en tarieven van parkeren binnen de bebouwde kom, waarbij we rekening houden met het profiel van de locatie, kan de ruimte efficiënt gebruikt worden. Door daarnaast de snelheid binnen de bebouwde kom te verlagen, kan iedereen zich veiliger verplaatsen en wordt fietsen en lopen in de bebouwde kom aantrekkelijker.



Sub-pakket Hoevelaken

Een aantal maatregelen binnen het maatregelenpakket is ook onderdeel van het gepauzeerde MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken. Deze maatregelen zijn opgenomen binnen de Mobiliteitsagenda nu het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken gepauzeerd is. Deze maatregelen zijn op de maatregelenkaart weer-gegeven met een *.

4.3 Aanvullende maatregelen

In het proces om te komen tot dit maatregelenpakket zijn, naast de 25 maatregelen die daadwerkelijk in het pakket zijn opgenomen, ook andere maatregelen overwogen. Deze maatregelen staan niet op de maatregelenkaart. Hier kunnen verschillende redenen voor zijn, voornamelijk:

- Op basis van het beoordelingskader is het effect op de nationale draaischijf en de regio Amersfoort als geheel beperkt en/of,
- Er zijn eerst procesafspraken nodig om de maatregel concreter te definiëren en/of,
- De maatregel is al opgenomen in reeds lopende programma's.

Deze maatregelen zijn daarom niet opgenomen in het basispakket van de agenda, en dus ook niet meegenomen in de effectbepaling. Dat neemt niet weg dat deze maatregelen bijdragen aan de doelen van deze Mobiliteitsagenda en bijvoorbeeld via andere programma's zouden kunnen worden opgepakt. Onderstaand worden hier enkele voorbeelden van gegeven.

Spoorbereikbaarheid

Hierbij willen we in eerste instantie de optimalisatie van de spoorverbinding van Amersfoort Centraal naar Amsterdam Centraal benoemen. In het BO MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afgesproken om samen onderzoek te doen naar verbeteringen voor reizigers die straks langer onderweg zijn.²⁶ Deze optimalisatiestudies lopen nog. We kunnen hiervoor nu nog geen maatregelen in de Mobiliteitsagenda opnemen. Dat geldt ook voor het beter benutten van de Soesterlijn. De potentie van maatregelen is in dit stadium nog onvoldoende uitgewerkt. Een station Barneveld-Noord op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn is in regionaal perspectief interessant, maar tot 2050 niet haalbaar vanwege de capaciteit op het landelijke spoornet. Daarbij kiezen we ervoor om prioriteit te geven aan de intercityverbinding op de corridor Amersfoort-Apeldoorn.

Hoogwaardig busnetwerk

In het maatregelenpakket zetten we in op investeringen op de twee meest kansrijke corridors van Amersfoort naar Bunschoten en Utrecht Science Park. Op de verbinding vanaf Amersfoort (via Leusden-Zuid en Woudenberg) naar Veenendaal zien we onvoldoende reizigerspotentie om dezelfde kwaliteit te halen. De Provincie Utrecht bekijkt hier wel verbeteringen van de huidige dienstregeling en werkt toe naar de uitrol van het U-liner concept. Dat geldt ook voor de verbinding van station Hilversum naar Amersfoort-Noord en de nieuwe woonwijk Bovenduist. De Provincie Utrecht onderzoekt hier los van het maatregelenpakket in deze Mobiliteitsagenda de mogelijkheden voor een pilot met een spitsbus over bestaande infrastructuur via de A1.

Fietsnetwerk en deelmobiliteit

Verbeteringen aan het fietsnetwerk tussen Bunschoten en Nijkerk, Leusden en Barneveld en Amersfoort, Doorn en Wijk bij Duurstede dragen bij aan de doelen van deze agenda. We kiezen ervoor om deze verbindingen via de reguliere fietsprogramma's verder uit te werken. Dat geldt ook voor het opzetten van gedeeld systeem van deelmobiliteit, al dan niet via GoedopWeg.

Dit doen we al

De maatregelenpakket van de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 staan niet op zichzelf. We doen samen al heel veel aan de landelijke en regionale bereikbaarheid op pijl te houden. In het oog springend is de vernieuwing van emplacement Amersfoort West. Daarbij zijn in de zomer van 2024 een groot deel van de sporen aan de westzijde van Amersfoort Centraal vernieuwd. Hierdoor is de doorstroming van de treinen verbeterd, is het spoor minder storingsgevoelig en kunnen treinen met hogere snelheid op het station binnenkomen en vertrekken.

Door de regio hebben we met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets Provincie Utrecht. Belangrijke projecten voor de schaa sprong fiets in de regio Amersfoort zijn de doorfietsroutes die Amersfoort verbinden met Utrecht (centrum), Utrecht Science Park, Hilversum en kleinere kernen zoals Hoevelaken, Bunschoten en Nijkerk. Een deel van deze projecten is al gerealiseerd of werken we nu uit.

Ook op andere vlakken werken we aan goede bereikbaarheid en het behoud van de leefbaarheid. Denk daarbij onder meer aan het aanpassen van maximum snelheden op N-wegen en gemeentelijke wegen. Naast de leefbaarheid, verbetert ook de verkeersveiligheid en krijgt de voetganger en de fietser meer prioriteit waardoor de fiets een aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto.



Hoofdstuk 5 Effect van het maatregelenpakket

Het maatregelenpakket van 25 maatregelen ontwikkelden we om zoveel als mogelijk de geschetste problemen op de netwerken te beperken, en het liefst te laten verdwijnen. Dit maatregelenpakket kan nooit het volledige effect van het voorlopig niet realiseren van de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld opvangen. Wel zorgt dit pakket voor meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer binnen én buiten de bebouwde kom. Ook is er minder gebruik van de auto binnen de bebouwde kom. Door enkele maatregelen op de A1, de A28 en de A30 blijft er meer landelijk doorgaand verkeer op de rijksweg en is er minder (sluip)verkeer op het onderliggende wegennet. Ook het regionale busverkeer dat over het onderliggende wegennet rijdt wordt daardoor een aantrekkelijker alternatief voor de auto omdat het hierdoor beter kan doorstromen en betrouwbaarder is. Door de uitbreiding van de capaciteit op het spoor wordt de trein ook een goed alternatief voor de auto en zorgen we ervoor dat wonen en werken goed met elkaar worden verbonden.

Om de impact van het maatregelenpakket te bepalen is het pakket doorgerekend met het regionale verkeersmodel Strategisch Verkeersmodel Midden-Nederland (StraVeM) en het Nederlands Regionaal Model (NRM-West). StraVeM past het beste bij het abstractieniveau van het maatregelenpakket omdat het multimodaal is en het juiste regionale schaalniveau heeft. De verschuivingen tussen de verschillende modaliteiten worden door StraVeM goed in beeld gebracht. NRM-West is gebruikt om de effecten te bepalen van maatregelen op de A1 en de A28. Deze maatregelen zijn ter overbrugging van het pauzeren van MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken. Het maatregelenpakket is doorgerekend om de impact van dit pakket te bepalen. Daarbij kijken we naar het effect op de doelstellingen en criteria die we in het beoordelingskader hebben opgenomen (zie paragraaf 4.1). Voor het doorrekenen van het pakket hebben we gebruik gemaakt het regionale verkeersmodel Strategisch Verkeersmodel Midden-Nederland (StraVeM) en het Nederlands Regionaal model (NRM-West). StraVeM past het beste bij het abstractieniveau van het maatregelenpakket en is multimodaal, waardoor verschuivingen tussen modaliteiten goed in beeld worden gebracht. Aanvul-

lend is voor de effectbepaling van maatregelen op het hoofdwegennet die zijn gekoppeld aan knooppunt Hoevelaken het nationale verkeersmodel NRM-West gebruikt. Dit model is het meest geschikt voor het bepalen van effecten op het hoofdwegennet.

Bij de effectbepaling kijken we naar de doelstellingen en criteria die in het beoordelingskader (paragraaf 4.1) zijn opgenomen. We hebben de volgende scenario's doorgerekend:

- A. Het basisjaar (2018)²⁷ om een vergelijking met de huidige situatie te kunnen maken.
- B. De referentie voor 2040.
In deze referentie veronderstellen we dat:
 - alle woningen en arbeidsplaatsen volgens het NOVEX Ontwikkelperspectief gerealiseerd worden
 - dat er geen maatregelenpakket wordt uitgevoerd of nieuwe beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit gemaakt worden
 - de welvaart sterk stijgt (WLO hoog²⁸)
 - de MIRT projecten A1/A28 Hoevelaken en A1/A30 Barneveld nog niet gerealiseerd zijn

- C. Het maatregelenpakket 2040.

Dit is de doorrekening van:

- het effect van de 25 maatregelen in het pakket
- op basis van de referentie voor 2040

- D. Een doorkijk naar 2050 om het effect van aanvullende groei in beeld te brengen.
In deze doorkijk veronderstellen we de MIRT projecten A1/A28 Hoevelaken en A1/A30 Barneveld wel als gerealiseerd.

Naast de bovenstaande berekeningen voerden we ter controle van de resultaten ook een berekening uit met een minder sterke stijging van de welvaart (WLO Laag) in 2040, waarbij we conform het NOVEX Ontwikkelperspectief wel uitgaan van een sterke groei van woningen en arbeidsplaatsen. We constateren dat dit scenario onder andere door lagere (parkeer)kosten in combinatie met een sterke bevolkingsgroei eerder tot méér dan minder verplaatsingen leidt. Omdat de berekening met een lagere welvaart niet tot andere conclusies leidt, komt dit scenario alleen terug in de technische rapportage van Sweco en niet in dit hoofdrapport.

5.1 Creëren robuust samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem

BEOORDELINGSKADER	
Ambitie	Criterium
 Creëren robuust samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem	Bijdrage aan functioneren mobiliteitssysteem en oplossen landelijk/bovenregionale opgave(n) – <i>bereikbaarheid</i>
	Bijdrage aan STOMP-principe – <i>leefbaarheid / duurzaamheid / inclusie</i>
	Bijdrage aan soepele ketenreis – <i>leefbaarheid / duurzaamheid / inclusie</i>
	Structureel oplossend vermogen – <i>bereikbaarheid</i>

Bijdragen aan functioneren mobiliteitssysteem en oplossen landelijke/bovenregionale opgaven

Veel maatregelen uit het maatregelenpakket zijn gericht op het bevorderen van het gebruik van de fiets en het OV, zowel binnen het stedelijke gebied als binnen de regio, zoals nieuwe en/of betere doorfietsroutes en snellere en nieuwe OV-verbindingen. Daardoor neemt het gebruik van het OV en de fiets toe en daalt het gebruik van de auto. Ook lagere maximum snelheden in steden en dorpen en parkeerbeleid dragen bij aan het beperken van het gebruik van de auto waardoor het mobiliteitssysteem beter functioneert. Het maatregelenpakket doet dus waar het voor is opgesteld. De effecten zijn het sterkst in stedelijke omgeving zoals in Amersfoort en minder in de vitale kernen waar men meer is aangewezen op het gebruik van de auto.

Het hoofdwegennet is in 2040 in beide spitsperiodes zo goed als vol. Op verschillende tracés is de reistijd in 2040 meer dan 1,5 keer de reistijd buiten de spits. De (voormalige) norm uit de Nota Mobiliteit wordt daarmee overschreden. In het pakket Hoevelaken zijn vooral maatregelen opgenomen die ervoor zorgen

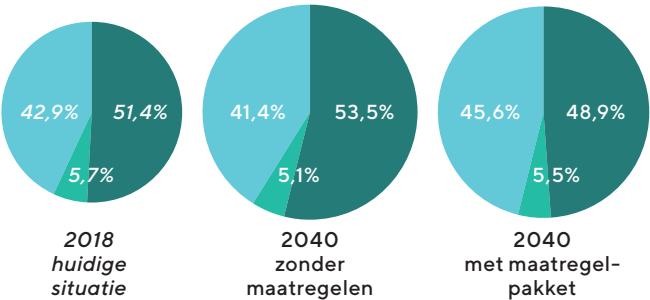
dat de doorstroming op het hoofdwegennet verbetert. Hierdoor functioneert de A1 en de A28 beter. Het pakket lost het knelpunt op het hoofdwegennet niet op. De realisatie van het MIRT project A1/A28 knooppunt Hoevelaken blijft daarom in alle gevallen nodig. Op verschillende tracés is gekeken naar het effect van de maatregelen op de rijtijd. Behalve op de A28 tussen Knooppunt Hoevelaken en Utrecht Science Park verbetert de doorstroming in de ochtend en/of avondspits ten opzichte van het referentie voor 2040. Daarmee functioneert het hoofdwegennet voor het landelijke verkeer beter. Het grootste effect treedt op op het regionale wegennet. Door de extra ruimte op het hoofdwegennet neemt de hoeveelheid (sluip)verkeer op regionale wegen af. Daarmee wordt een belangrijk doel van het pakket Hoevelaken bereikt. De maatregelen zorgen ervoor dat de uitgestelde aanleg van het knooppunt wordt verzacht en de negatieve effecten op bijvoorbeeld de leefbaarheid van het vooralsnog niet realiseren van knooppunt Hoevelaken worden beperkt.

Bijdrage aan leefbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit

Om bij te dragen aan leefbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit is het STOMP-principe als indicator gebruikt bij het samenstellen van het pakket. Ten opzichte van de huidige situatie (verkeersmodel basisjaar 2018) neemt het aantal reizigers sterk toe. Zonder maatregelen zal het percentage reizigers

Bijdrage aan leefbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit

fiets OV auto



wat de auto gebruikt bovendien eveneens stijgen, waarmee het aantal auto's en daarmee de druk op het wegennet nog sneller stijgt. Deze ontwikkeling past niet binnen de Mobiliteitsstrategie van U Ned. Met het maatregelenpakket beperken we de groei, het percentage reizigers wat met de auto reist daalt terwijl het percentage reizigers voor fiets en OV stijgt (zie figuur hiernaast). Daarmee draagt deze Mobiliteitsagenda dus daadwerkelijk bij aan leefbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit. In de grafieken in dit hoofdstuk staan de effecten op het verkeer vanuit, naar en binnen Regio Amersfoort. Doorgaand verkeer is hier niet in weergegeven.

Bijdrage aan soepele ketenreis

Een sterk mobiliteitssysteem bestaat uit modaliteiten met elk hun eigen netwerk die op een hoogwaardige wijze met elkaar verbonden zijn. We streven ernaar dat de reiziger meerdere keuzes heeft voor de ketenreis. Hoogwaardige overstappunten zijn hiervoor essentieel. De inzet op de knooppunten Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst, gecombineerd met hubs op locaties met sterk openbaar vervoer

zorgt voor meer keuzemogelijkheden voor de reiziger en een aantrekkelijke ketenreis. Met het maatregelenpakket vergroten we het reizigersbereik van de netwerken, door deze slim aan elkaar te verbinden. Daarbij zien we dat de maatregelen het effect hebben dat het gebruik van fiets en OV sterk toeneemt, maar ook dat er meer capaciteit ontstaat op het autonetwerk.

Structureel oplossend vermogen

Maatregelen uit het pakket zijn niet alleen bedoeld om doorstromingsknelpunten aan te pakken, mobiliteitspatronen te veranderen en daarmee bij te dragen aan leefbaarheid en duurzaamheid. Nadrukkelijk doel bij de maatregelen is ook dat deze structurerend zijn voor ruimtelijke ontwikkeling. Investerings in fiets en OV bieden ruimte om op aantrekkelijke locaties in nabijheid van voorzieningen te bouwen. Datzelfde geldt voor de structurerende werking van een robuust wegennetwerk dat met hubs verbonden is aan andere modaliteiten. De inzet op het OV Anker, het sternetwerk, extra capaciteit op het spoor en de realisatie van knooppunt Hoevelaken zijn daarmee structurerende keuzes.



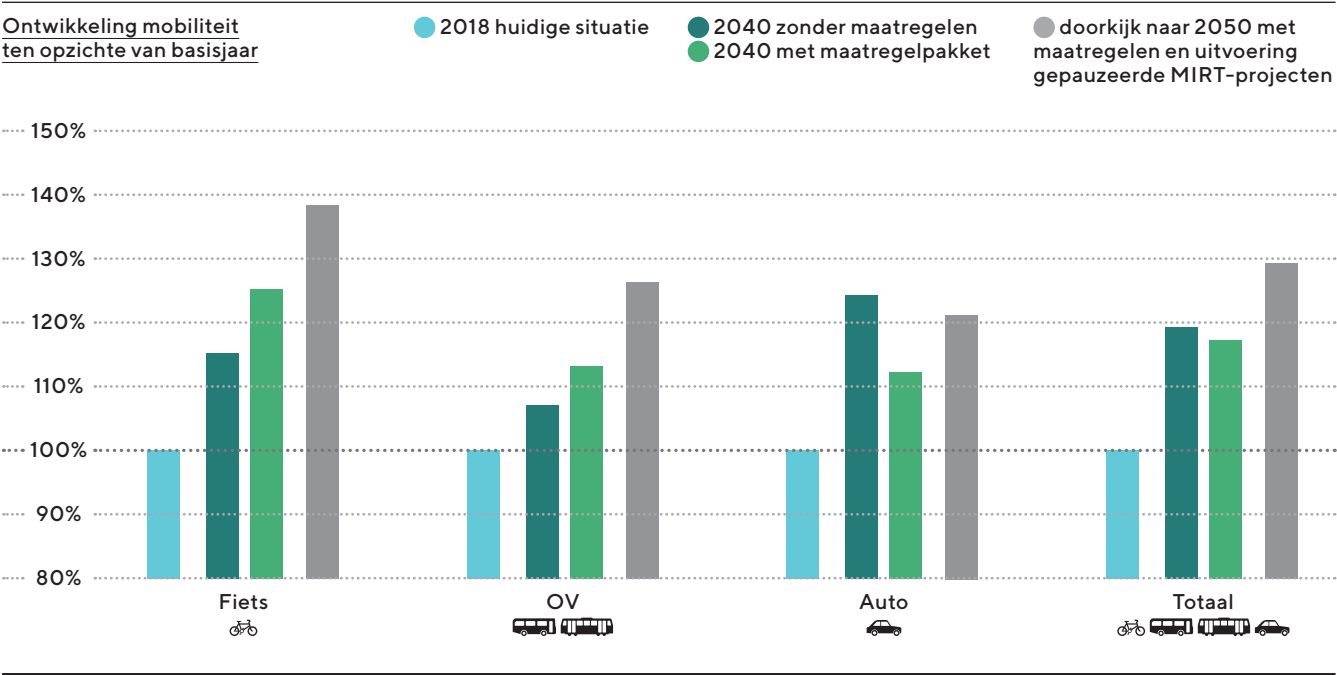
5.2

Woningbouwopgave en Arbeidsplaatsen faciliteren

BEOORDELINGSKADER	
Ambitie	Criterium
 Woningbouwopgave faciliteren	Bijdrage aan de bereikbaarheid van woningbouw – <i>verstedelijking</i>
 Arbeidsplaatsen faciliteren	Bijdrage aan de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen – <i>verstedelijking</i>

De verwachting is dat mobiliteit zal groeien richting de jaren 2040 en 2050. Deze groei is voor een deel autonoom. Daarnaast neemt door (inter)nationale economische en ruimtelijke ontwikkelingen de vraag naar mobiliteit naar verwachting toe. Hoe sterk deze toename is, is afhankelijk van de wijze waarop de groei zal plaatsvinden. Verder nemen we een doorblik naar het jaar 2050 mee, waarbij we groei verder hebben doorgetrokken, en uitgaan van realisatie van het volledige maatregelenpakket en uitvoering van de gepauzeerde MIRT-projecten.

Naast autonome groei zorgen de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2040 in de regio voor groei aan verplaat-



singen. Deze verplaatsingen vragen, zeker in het geval van de auto, om ruimte. In deze Mobiliteitsagenda faciliteren we de bevolkings- en economische groei, waarbij we inzetten op gezonde en duurzame mobiliteit. Hierdoor gaan we efficiënt om met de beperkt beschikbare ruimte en verbetert de kwaliteit van de leefomgeving.

In de figuur hierboven is weergegeven wat de effecten zijn van groei, onderverdeeld naar de verschillende modaliteiten. De groei wordt daarbij uitgezet ten opzichte van 2018, het basisjaar. Zonder maatregelen zien we dat in 2040 de meeste groei zit op de modaliteit auto. De landelijke en stedelijke wegennetwerken

kunnen deze groei niet aan, zeker wanneer knooppunt Hoevelaken nog niet gerealiseerd is. Daardoor komen de groei van aantal woningen en arbeidsplaatsen zonder maatregelen sterk onder druk te staan.

Met maatregelen zien we dat de groei van automobilititeit gehalveerd wordt en dat meer gebruik gemaakt wordt van fiets en OV. Daarmee draagt het maatregelenpakket sterk bij aan het mogelijk maken van nieuwe woningbouw en arbeidsplaatsen doordat er verschuiving plaatsvindt tussen de modaliteiten (modal shift). Dit effect zien we ook doorwerken in 2050 waarbij er sprake is van een grote opgave op alle netwerken.

5.3

Daadwerkelijk realiseren van oplossingen

BEOORDELINGSKADER	
Ambitie	Criterium
 Daadwerkelijk realiseren van oplossingen	Financiële haalbaarheid

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de kosten en de bekostigingsmogelijkheden van het maatregelenpakket. De investeringskosten per maatregel zijn op basis van expert judgement met een vrij ruime bandbreedte bepaald. Afhankelijk van de verdere besluitvorming over de Mobiliteitsagenda worden de maatregelen in de volgende fase nader uitgewerkt. Denk daarbij ondermeer aan de ruimtelijke inpassing, eventueel benodigde stikstofruimte en personele capaciteit om maatregelen in een project uit te werken en uiteindelijk ook te realiseren.

Hoofdstuk 6 Bekostiging



In dit hoofdstuk beschrijven we een bekostigingsstrategie passend bij het langetermijnkarakter van de Mobiliteitsagenda en het voorgestelde maatregelenpakket. Het betreft een strategie op hoofdlijnen waarmee er richting kan worden gegeven aan de bekostiging van het maatregelenpakket voor 2040. We geven een indicatie van de benodigde investeringen, gaan in op het belang van een bekostigingsstrategie en schetsen enkele scenario's waarmee de bekostiging voor het maatregelenpakket op lange termijn kan worden georganiseerd.

6.1 Belang bekostigingsstrategie

We zien dat het vanuit de verdere verstedelijking en economische groei, nationale draaischijffunctie en regionale ontsluiting belangrijk is om het maatregelenpakket in de Regio Amersfoort tot uitvoering te brengen. Zonder het maatregelenpakket loopt het mobiliteitssysteem vast en kunnen geen extra woningen en arbeidsplaatsen gerealiseerd worden.

De (vrij te besteden) middelen zijn op Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau zeer beperkt door onder andere:

- Gestelde prioriteiten; denk bijvoorbeeld aan meer focus op instandhouding van infrastructuur;
- Onzekerheid rondom de politieke koers, zowel op het gebied van infrastructuur als op het gebied van woningbouw en mobiliteit;
- Onduidelijkheid over de exacte werking van de herstructurering van het provincie- en gemeentefonds;
- We zien op dit moment beperkte of geen mogelijkheden voor Europese (co)financiering zijn. In de nadere uitwerking van de maatregelen zal nogmaals worden gekeken of er specifieke EU (co)financiering mogelijk is.

In tijden van schaarste is het van belang dat we slimme en zorgvuldige keuzes moeten maken. We zoeken in de bekostigingsstrategie zoveel mogelijk de koppeling met bestaande trajecten en programma's om beschikbare budgetten zo optimaal mogelijk te benutten.

6.2 Basisprincipes samenwerking Rijk en regio

In de periode tot 2040 richten we onze samenwerking op het verwezenlijken van de doelen van deze agenda. We hebben immers een gezamenlijk belang om het maatregelenpakket te realiseren. Rijk en regio spannen zich daarom de komende jaren in om tot realisatie van het maatregelenpakket te komen.

We zien dat er op dit moment zowel op rijks- als regio-

niveau nog veel onzekerheden zijn, zowel over beschikbaarheid van middelen in de komende jaren als de randvoorwaarden die hieraan verbonden zijn. We zoeken daarom voor de korte termijn zoveel mogelijk aansluiting op lopende trajecten en programma's om (initiële) bekostiging te organiseren. Daarbij zetten we ons de komende jaren in om aan de hand van een adaptief programma te komen tot gezamenlijke afspraken over het organiseren van aanvullende bekostiging voor de middellange en langere termijn.

De bekostiging laten we zoveel mogelijk plaatsvinden door partijen die het meest profiteren van de maatregelen. Vanwege het collectieve belang en het versterkende effect van de totaalpakket gaan we met elkaar het gesprek aan om ook bij te dragen aan maatregelen waar partijen wellicht indirect baat bij hebben.

Deze samenwerking is niet nieuw. We sluiten zoveel mogelijk aan en bouwen voort op reeds vastgelegde afspraken vanuit Rijk en regio. De bestaande be-

stuurlijke afspraken binnen U Ned, vanuit de woondeals, Bestuursovereenkomst 2 (daterende uit 2013, MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken), BO MIRT, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving, Goedop-Weg, en andere afspraken tussen Rijk en regio hantieren we als uitgangspunt.

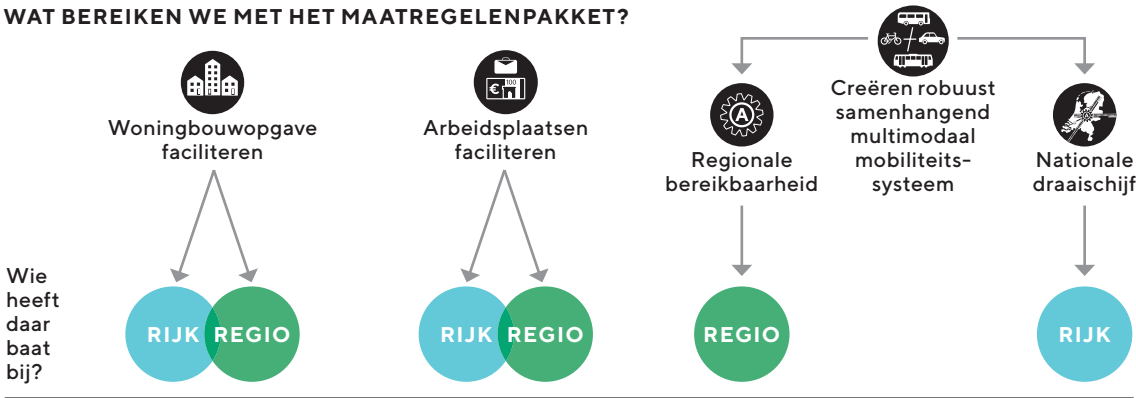
6.3 Indicatie benodigde investeringen en potentiële bronnen

De Mobiliteitsagenda heeft een langetermijnperspectief richting 2040. Dit betekent dat we de investeringen (inclusief de benodigde afspraken) kunnen faseren in de tijd. Dit is exclusief de kosten van eventuele exploitatie. De figuur rechtsboven op de volgende pagina geeft een overzicht van wat we bereiken met het maatregelenpakket en wie daar

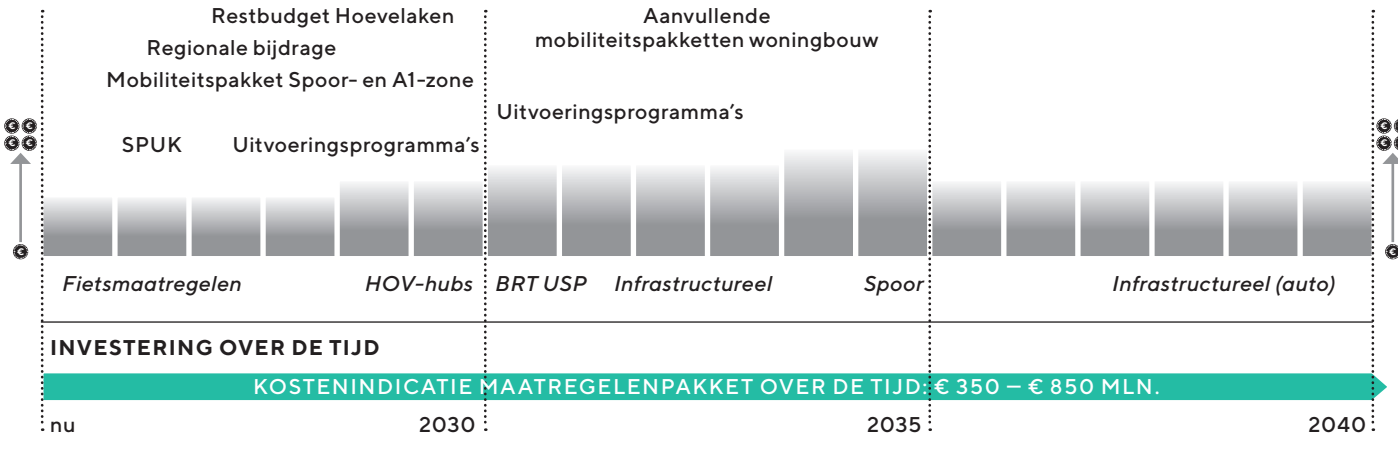
baat bij heeft. Ook geven we een eerste indicatie van de benodigde investering²⁹ voor het totaalpakket en hoe deze kan worden verspreid over de tijd.

Op basis van onze ambities, doelstellingen en eerste inzichten in het effect dat we kunnen bewerkstelligen hebben we gekeken wat logische partijen en bronnen zijn voor bekostiging. Uit de inventarisatie is naar voren gekomen dat er zowel vanuit het Rijk als de regio op dit moment diverse bronnen zijn die we mogelijk kunnen inzetten voor het realiseren van het maatregelenpakket. Deze bronnen richten zich met name op de korte en middellange termijn. In onderstaande tabel geven we een overzicht van mogelijk kansrijke bekostigingsbronnen.

WAT BEREIKEN WE MET HET MAATREGELENPAKKET?



WELKE BEKOSTIGINGMOGELIJKHEDEN ZIJN DAN PASSEND?



OVERZICHT MOGELIJKE BEKOSTIGINGSBRONNEN

- Restbudget project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken*
 - Restbudget project A1-A30 Barneveld*
 - Mobilitéitspakket A1 – Spoorzone Amersfoort
 - Mobilitéitspakket Barneveld – Zuid
 - Bijdragen provincies Utrecht en Gelderland
 - Bijdragen Gemeenten
- *De restbudgetten voor Hoevelaken en Barneveld zijn inclusief de regionale bijdragen

Afhankelijkheid Mobiliteitsagenda van herstart van MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken

De eventuele herstart van knooppunt Hoevelaken is van grote invloed op de vraag hoe we de **bekostiging** voor de maatregelen van de Mobiliteitsagenda de komende jaren organiseren. Hieronder is dit uitgewerkt in twee scenario's:

- A** MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken conform Ontwerp-Tracébesluit 2018 realiseren (herstart realisatie knooppunt Hoevelaken)
- B** Overbruggingsmaatregelen Knooppunt Hoevelaken zo snel mogelijk realiseren.

De scenario's zetten in op de uitvoering van alle genoemde maatregelen, echter de bekostiging is anders.

Bij **■ groen** is bekostiging onderdeel van MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (**A**) of gebruik restbudget overbruggingsmaatregelen Hoevelaken (**B**)

Bij **● blauw** kan er voor de bekostiging geen gebruik worden gemaakt van het restbudget Hoevelaken. Daarbij is in de laatste kolom een indicatie gegeven van de omvang van de benodigde investering per maatregel.

n°	Maatregel	Scenario A	Scenario B	Investering
1	Doorfietsroute Amersfoort – USP	●	■	€€
2	Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – USP	●	■	€€
3	Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal	●	■	€€
4	Fietstunnels kruispunten A1 aansluiting 14/Amersfoortsestraat	■	■	€€
5	Verhogen frequentie intercity Amersfoort C – Utrecht C	●	■	€€€€
6	Verhogen frequentie sprinter Amersfoort C – Harderwijk naar 4x/ per uur	●	■	€€€€
7	Amersfoort Centraal: versterken knooppuntfunctie (o.a. vergroten stationshal, kwaliteit busstations, etc.)	●	■	€€€€
8	Opwaarderen station en stationsomgeving Amersfoort Schothorst	●	■	€€€
9	Opwaarderen hoofd-OV-assen Amersfoort	●	■	€€€
10	BRT Amersfoort – USP	●	■	€€
11	BRT Amersfoort – Bunschoten	●	■	€€
12	Corridorhub Amersfoort Noord/ Bunschoten	●	■	€
13	Corridorhub Soesterberg en/of Zeist Noord	●	■	€
14	Extra rijstrook A1 knooppunt Hoevelaken – Bunschoten	■	■	€€€
15	Extra rijstrook A28 knooppunt Hoevelaken – Nijkerk	■	■	€€€€
16	Eerder beginnen spitsstrook richting Utrecht op de A28	■	■	€€
17	A1-A30 – botsbocht	●	■	€€
18	Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist	■	■	€€
19	Robuuste ontsluiting kern Hoevelaken	■	■	€€
20	Danzigtunnel – Kortsluiting Outputweg/Energieweg	■	■	€€
21	Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement)	■	■	€
22	A30 Aansluiting 4 Barneveld-Zuid	●	■	€
23	Aansluiten bij Goedopweg	●	■	€
24	Toepassen sturend parkeerbeleid	●	■	€
25	Snelheidsverlaging bebouwde kom in alle kernen	●	■	€€



Voor- en nadelen per scenario

Hieronder lichten we de scenario's een voor een toe inclusief de voor- en nadelen per scenario.

	Scenario A MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken conform Ontwerp tracébesluit 2018 realiseren (Herstart realisatie knooppunt Hoevelaken) <i>De indicatie totale investeringskosten van dit deel van het pakket ligt in de bandbreedte van €185-480 mln.</i>	Scenario B Overbruggingsmaatregelen zo snel mogelijk realiseren (niet herstarten knooppunt Hoevelaken) <i>Als wordt besloten tot het niet herstarten van MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken betekent dit dat de overbruggingsmaatregelen voor knooppunt Hoevelaken volledig onderdeel uitmaken van de Mobiliteitsagenda. Keuze voor dit scenario betekent de inzet van het gehele maatregelenpakket. Wij schatten de benodigde investering ergens tussen de €350-850 mln.</i>
Voordelen ➔	- De automaatregelen worden niet afzonderlijk en in kleinere vorm uitgevoerd vanuit de agenda. Herstart aanpak Hoevelaken heeft op langere termijn een groter effect op de functie als nationale draaischijf en voor de bereikbaarheid van de regio. - Maatregelen die op kortere termijn zijn uit te voeren sluiten aan bij bestaande programma's en daarmee budgetten in de regio. De benodigde investering op korte termijn is daarmee beperkt. - Grotere investeringen en keuzes kunnen worden bepaald na verdere planuitwerking.	- Kortetermijnmaatregelen die geen betrekking hebben op knooppunt Hoevelaken sluiten aan bij programma's en daarmee budgetten in de regio. - Er is op korte termijn zicht op verbetering van de situatie knooppunt Hoevelaken.
Nadelen ➔	Herstart aanpak Hoevelaken zal nog geruime tijd duren. De keuze voor herstart betekent dat er op korte termijn niet wordt geïnvesteerd in mitigerende maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid en nationale draaischijf. Effecten van de herstart van op knooppunt Hoevelaken zullen pas ver ná 2030 zichtbaar worden. Dit kan resulteren in grote knelpunten op de korte en middellange termijn.	- Er is op korte termijn een groot bedrag nodig voor de mitigerende maatregelen van knooppunt Hoevelaken. - Bij een keuze in de toekomst om aanpak knooppunt Hoevelaken alsnog te herstarten is er dubbel werk verricht met maatregelen uit Mobiliteitsagenda. - Niet alle knelpunten die door MIRT-project Knooppunt A1/A28 Hoevelaken beoogt aan te pakken worden opgelost.

Ontwikkelpaden

Uitgezet in de tijd kennen de scenario's allen een eigen ontwikkelpad met verschillende zwaartepunten qua investeringen én kantelpunten voor keuzemomenten. De ontwikkelpaden zijn hier per scenario op hoofdlijnen gevisualiseerd.

Ontwikkelpad Scenario A Herstart van de realisatie van knooppunt Hoevelaken				
	2025	2028	2030	2040
<i>Bekostiging organiseren voor</i>	Realisatie kleinschalige maatregelen	Planvorming prioritaire maatregelen	Uitgewerkt totaalpakket Mobiliteitsagenda, incl. afspraken over governance en bekostiging	Bekostiging van verder planuitwerking en realisatiefase totaalpakket maatregelen
<i>Inschatting benodigde investering</i>	€ 25–125 mln.	ca. € 30 mln.		€ 160–360 mln.
<i>Budgetten vanuit</i>	Uitvoeringsprogramma's en budgetten regio- gemeenten en provincie Utrecht	Gemeente Amersfoort; Aanvullend budget woningbouw; Uitvoeringsprogramma's prov. Utrecht	Passende (nieuwe) afspraken o.b.v. nadere uitwerking maatregelen en koers. Governance rondom bekostiging inregelen	Gemaakte afspraken 2028

Ontwikkelpad Scenario B Overbruggingsmaatregelen zo snel mogelijk realiseren				
	2025	2028	2030	2040
<i>Bekostiging organiseren voor</i>	Realisatie kleinschalige maatregelen en mitigerende maatregelen kn. Hoevelaken	Planvorming prioritaire maatregelen (OV-anker & BRT)	Uitgewerkt totaalpakket Mobiliteitsagenda, incl. afspraken over governance en bekostiging	Bekostiging van verder planuitwerking en realisatiefase totaalpakket maatregelen
<i>Inschatting benodigde investering</i>	€ 185–490 mln.	ca. € 30 mln.		€ 160–360 mln.
<i>Budgetten vanuit</i>	Uitvoeringsprogramma's en budgetten regio- gemeenten en prov. Utrecht; 100% regionale gelden;	Gemeente Amersfoort; Aanv. budget woningbouw; Uitvoeringsprogr. provincie Utrecht; Restbudget lenW	Passende (nieuwe) afspraken o.b.v. nadere uitwerking maatregelen en koers. Governance rondom bekostiging inregelen	Gemaakte afspraken 2028



6.5 Mogelijkheden om de bekostiging vorm te geven

Als onderdeel van het ontwikkelpad bekijken we hoe we de bekostiging met elkaar kunnen organiseren. Gezien het langetermijnperspectief en de status van de maatregelen is het op dit moment niet nodig en realistisch om harde investeringsafspraken maken. Toch vinden we het belangrijk om aan de voorkant met elkaar verschillende mogelijkheden te verkennen hoe we de bekostiging over de periode tot 2040 met elkaar kunnen organiseren. Hiermee voorkomen we dat het maatregelenpakket en toekomstige afspraken over de bekostiging naar de achtergrond verdwijnen. Wij hebben op basis van diverse verkennende gesprekken met betrokken partijen de volgende drie opties geïnventariseerd waarmee we de bekostiging tot en met 2040 kunnen organiseren:

- 1 – Oprichten Regionaal Mobiliteitsfonds
Regio Amersfoort
- 2 – Mobiliteitsagenda onderbrengen in afspraken
U Ned via gefaseerde lumpsum financiering
- 3 – Afspraken vastleggen via onderverdeling per
maatregel

Mogelijk zijn er nog meer opties maar bovenstaande drie lichten we hierna beknopt toe:

1 – Oprichten Regio Amersfoort Mobiliteitsfonds

De betrokken overheden richten gezamenlijk een mobiliteitsfonds op waarin ze financiële bijdragen storten om mobiliteitsmaatregelen te financieren. Dat kan alleen met de negen regiogemeenten, er kan ook additionele financiering van andere partijen ingebracht worden. Denk bijvoorbeeld aan cofinanciering voor mobiliteitsopgaven vanuit Provincie en Rijk (zoals bij het programma U Ned), maar ook aan investeringen en afdrachten vanuit ontwikkelaars en/of woningcorporaties voor het oplossen van mobiliteitsopgaven vanuit gebiedsontwikkelingen. Vanuit het mobiliteitsfonds is er een gezamenlijke pot beschikbaar die gedurende de jaren adaptief kan worden ingeregeld, worden gevuld en slagvaardig kan worden ingezet. Voorafgaand aan de oprichting worden duidelijke afspraken gemaakt over de bijdragen van gemeenten aan het fonds en over het beheer en de besluitvorming over toepassing van het mobiliteitsfonds.

2 – Mobiliteitsagenda onderbrengen in afspraken U Ned via gefaseerde lumpsum financiering

De betrokken partijen werken via U Ned al met elkaar samen. Het is een mogelijkheid om binnen het bestaande verband aanvullende afspraken te maken over de bekostiging van het maatregelenpakket in U Ned-verband. Wij zien binnen deze optie voor ons dat de betrokken partijen zich committeren aan een vooraf afgesproken percentage van het totale maatregelenpakket. Het daadwerkelijke bedrag is veranderlijk op basis van de nadere uitwerking van de maatregelen en het maatregelenpakket en er wor-

den duidelijke afspraken gemaakt over de fasering in de tijd. Welk deel wordt door welke partij op welk moment geleverd? Er zijn ook andere uitwerkingen van deze optie mogelijk die de betrokken overheden vanaf 2025 nader met elkaar kunnen onderzoeken.

3 – Afspraken vastleggen via onderverdeling per maatregel

Binnen deze optie zien we voor ons dat de maatregelenlijst als basis dient om een passende verdeling van de bekostiging op te stellen. Partijen bekijken aan de voorkant gezamenlijk wie van elk van de maatregelen het meest profiteert. Op basis hiervan worden per maatregel één of meerdere eigenaren aangewezen die de regie voeren over de maatregel, maar vooral ook verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van de maatregel. Wanneer de verdeling per maatregel is gemaakt, wordt een totaaloverzicht opgesteld om te toetsen of de onderverdeling logisch is. Op basis hiervan worden bijvoorbeeld via een samenwerkingsovereenkomst duidelijke afspraken gemaakt waarin partijen zich committeren aan (een deel van) de bekostiging van specifieke maatregelen.

Aan elk van de beschreven opties zitten randvoorwaarden en voor- en nadelen. Deze kunnen per partij en ook gedurende de looptijd verschillen. Op basis van de keuze voor een scenario en bestuurlijke voorkeur rondom de bekostiging kun je de opties voor de inrichting van de bekostiging verder onderzoeken of uitwerken. Dat kan één of meerdere van bovengenoemde opties zijn, maar ook een andere variant.



Hoofdstuk 7 Vervolgproces: een levende agenda!



Deze Mobiliteitsagenda is een levend document. Het is nooit af. Dit maatregelenpakket is opgesteld vanuit de opgaven die we op dit moment zien met bijbehorende randvoorwaarden. Dichter bij 2040 worden de opgaven steeds scherper, maar ontstaan er ook weer nieuwe inzichten voor de periode daarna. Ze kunnen veranderen of een andere focus of prioriteit krijgen. Bestaande maar ook nieuwe partners kunnen een grotere of juist kleinere betrokkenheid wensen. Het Rijk, de Provincie Utrecht en de gemeenten in de Regio Amersfoort blijven daarom via de samenwerking binnen U Ned en verschillende bestuurstafels continu in gesprek om de agenda waar nodig aan te vullen of aan te passen. Op die manier blijven we ook in de toekomst werken aan een bereikbare en leefbare Regio Amersfoort en het goed laten werken van de nationale draaischijf.

Deze agenda is bedoeld om samen tot actie over te gaan en maatregelen van het pakket de komende jaren te realiseren. De prioriteiten van mobiliteitsmaatregelen zijn benoemd in deze agenda. Veel van de maatregelen en ook de meest passende bekostigingsstrategieën dienen daartoe de komende jaren verder te worden uitgewerkt. Dat gebeurt in verschillende bestaande maar ook nieuwe vervolgprogramma's binnen en buiten U Ned. Zo werkt bijvoorbeeld het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone verschillende ruimtelijke scenario's uit voor de regio. Dit geeft weer input voor de verdere uitwerking en concretisering van de maatregelen uit deze agenda binnen andere programma's en projecten. Hierbij is het belangrijk om overkoepelend periodiek scherp in beeld te houden of de beoogde doelen worden bereikt en afspraken worden gemaakt over de verdere uitwerking en concretisering, zowel van de uitvoering van de maatregelen als de verdeling van de investeringskosten (bekostigingsstrategie).

Om de regionale, provinciale én nationale opgaven uit de Mobiliteitsagenda te realiseren is een samenwerking als één overheid nodig. Het Rijk, de provincie Utrecht en gemeenten in de Regio Amersfoort maar ook andere (potentiële) samenwerkingspartners kunnen deze agenda gebruiken als vertrekpunt voor nader onderzoek, uitwerking en doorwerking in eigen beleid en uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

Bronnen, verwijzingen en voetnoten

1. U10 is de netwerkorganisatie waarin 16 gemeenten in de regio Utrecht samenwerken als antwoord op grote maatschappelijke thema's en uitdagingen. Meer informatie op www.utrecht10.nl
2. Overheden, bedrijven en kennisinstellingen werken samen aan een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige Utrechtse regio. Meer informatie op www.metropoolregioutrecht.com
3. Woondeal Regio Amersfoort, 2023 + Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort, 2023
4. Waar in deze agenda we staat bedoelen we de ambtelijk opdrachtgevers namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Utrecht, de Regio Amersfoort en de gemeente Amersfoort.
5. Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal!, 2021
6. In het onderzoeksprogramma U Ned werken Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio's Utrecht en Amersfoort op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Meer informatie op www.programma-uned.nl
7. Bestuursvereenkomst bereikbaarheid regio Utrecht (VERDER), 2006.
8. BO MIRT 2022: Rijk en regio bevestigen de urgentie van een snelle realisatie van Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) nadat de Raad van State uitspraak gedaan heeft over de ViA15 i.r.t. stikstof. Dit conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst en aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de Regio Amersfoort. Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmaliijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.
9. Besluittekst Bestuurlijk overleg OV SAAL 28 september 2020
10. BO MIRT 2020: Rijk en regio bevestigen dat binnen het kader van het dienstregelingsmodel OV SAAL samen met ProRail en vervoerders wordt gezocht naar verbeteringen voor de reizigers die door de keuze voor dit model een langere overstaptijd of langere reistijd ervaren op de verbindingen naar Amsterdam Centraal uit Almere en Amersfoort/'t Gooi. Hierbij wordt ook de corridor Almere-Utrecht betrokken.
11. BO MIRT 2022: Spoorbereikbaarheid Amersfoort. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de impact op de regionale en (inter)nationale spoorbereikbaarheid van Amersfoort in relatie tot de verstedelijkingsstrategie van de Regio Amersfoort als onderdeel van de MRU, zodat dit bijdraagt aan een integrale afweging bij besluitvorming rond de landelijke spoorcorridors. Dit onderzoek op te pakken binnen de U Ned als uitwerking van de Mobiliteitsstrategie in 2023.
12. MIRT-brief voorjaar 2023
13. Zie www.denationaleomgevingsvisie.nl
14. Zie www.metropoolregioutrecht.com
15. Woondeal Amersfoort 2022-2030, 2015
16. Kamerbrief over Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
17. Nationaal Programma Ruimte voor Defensie
18. U Ned Mobiliteitsstrategie, Eindrapport, 17 oktober 2022
19. Update Integrale Mobiliteitsanalyse, Tweede Kamer, Nummer:36410-A-21, Datum:18 december 2023,
20. Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's - WLO, CPB/PBL, 2015, Den Haag, PBL-publicatienummer: 1689
21. Omgevingsvisie Provincie Utrecht, 2021
22. Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 "Op weg naar groei", Provincie Utrecht, 2024
23. <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/1-Ontwerp-Utrechtse-Spooragenda.pdf>
24. Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdpijnennotitie, 2023
25. Regionaal Toekomstbeeld Fiets, november 2021
26. BO MIRT 2020: Rijk en regio bevestigen dat binnen het kader van het dienstregelingsmodel OV SAAL samen met ProRail en vervoerders wordt gezocht naar verbeteringen voor de reizigers die door de keuze voor dit model een langere overstaptijd of langere reistijd ervaren op de verbindingen naar Amsterdam Centraal uit Almere en Amersfoort/'t Gooi. Hierbij wordt ook de corridor Almere-Utrecht betrokken.
27. Dit betreft het meest recente beschikbare basisjaar in StraVeM. Hier hebben we geen aanpassingen in aangebracht.
28. CPB/PBL, Den Haag, 2015 PBL-publicatienummer: 1689
29. Op basis van "best guess" met behulp van expert judgement in meerdere rondes door vertegenwoordigers vanuit Rijk en regio. Voor elk van de maatregelen is komende jaren nadere uitwerking nodig. Op basis hiervan worden de benodigde investeringen nader bepaald.





Colofon

definitieve versie
1 oktober 2024

Opgesteld in opdracht van Programmaad U Ned

U Ned
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Provincie Utrecht
Regio Amersfoort
Gemeente Amersfoort

AT Osborne
Rebel
MUST
Sweco
Schaaf Advies



