Ontwikkelpaden voor de Regiopoorten

Inzicht in ontwikkelfasen, keuzes en vervolgstappen



10 november 2026

Inhoud

1. Regiopoorten: groeien in nabijheid 3

2. De regiopoorten bevinden zich in drie ontwikkelfasen 4

3. Overkoepelende vraagstukken voor Regiopoorten 6

4. Actieagenda voor de Regiopoorten 9

5. Uitwerking per Regiopoort 17

- Driebergen-Zeist 18
- Houten 23
- Bunnik 29
- Breukelen 35
- Vianen 40
- Zeist-Noord 45
- Nijkerk 50
- Barneveld 55
- Woerden 60
- Bilthoven 65

1 Regiopoorten: groeien in nabijheid

De regio Utrecht staat voor een grote ruimtelijke opgave. De komende decennia zijn duizenden woningen nodig, terwijl tegelijkertijd de druk op het mobiliteitssysteem verder toeneemt. Traditionele oplossingen, waarbij nieuwe woonwijken worden ontwikkeld op locaties die eerst grootschalige investeringen in infrastructuur vereisen, staan steeds meer onder druk. De beschikbare middelen voor nieuwe infrastructuur zijn beperkt en een groot deel van de investeringsruimte van het Rijk gaat de komende jaren naar beheer, onderhoud en vervanging van bestaande netwerken. Tegelijkertijd staan belangrijke corridors in de regio Utrecht al onder druk en zijn grootschalige uitbreidingen van het wegennet niet vanzelfsprekend. In deze context bieden de Regiopoorten een aantrekkelijk en realistisch perspectief voor verdere groei.

De tien Regiopoorten zijn locaties rondom bestaande OV-knooppunten waar ruimte is voor woningbouw, voorzieningen en werkgelegenheid, hand in hand met groenontwikkeling. Zij sluiten aan bij het principe van **groeien in nabijheid**: bouwen op plekken waar bereikbaarheid al aanwezig is. Hierdoor kunnen woningen, voorzieningen en werkgelegenheid worden toegevoegd zonder grootschalige investeringen in nieuwe infrastructuur. De Regiopoorten bieden daarmee ruimte voor een substantieel deel van de regionale verstedelijkingsopgave. Door groenopgaven binnen en rondom de locaties integraal mee te ontwikkelen, ontstaan gezonde, aantrekkelijke en kwalitatief hoogwaardige leefomgevingen en wordt de verbinding tussen stad en landschap versterkt.

Ook vanuit mobiliteitsperspectief bieden de Regiopoorten belangrijke meerwaarde. Door te ontwikkelen rond bestaande stations worden trein, fiets en openbaar vervoer beter benut en neemt de druk op het wegennet minder sterk toe. Doordat wordt voortgebouwd op bestaande OV-infrastructuur, is de aanvullende investeringsopgave beperkter dan bij ontwikkelingen op locaties waar nieuwe hoofdstructuren voor bereikbaarheid nodig zijn. Daardoor kunnen de Regiopoorten tegen relatief lage maatschappelijke kosten een belangrijke bijdrage leveren aan zowel de verstedelijkingsopgave als de mobiliteitstransitie. Tegelijkertijd vraagt de ontwikkeling van de Regiopoorten wel degelijk om investeringen in onder meer stationsomgevingen, wandel- en fietsverbindingen, mobiliteitshubs, openbare ruimte. Voor een deel van deze investeringen is al financiering beschikbaar, terwijl op andere locaties nog een financiële opgave resteert. De omvang daarvan verschilt per Regiopoort. Sommige investeringen kunnen door gemeenten zelf worden gerealiseerd of (deels) uit de ontwikkeling gefinancierd worden, terwijl voor andere maatregelen samenwerking en cofinanciering van partijen zoals provincie, Rijk, vervoerders en andere partners nodig kan zijn.

"Regiopoorten maken het mogelijk om te bouwen op de plekken waar bereikbaarheid al aanwezig is."

Gezamenlijk optrekken als Regiopoorten tilt de afzonderlijke gebiedsontwikkelingen naar regionaal niveau en vergroot de slagkracht. Het verbindt lokale ambities aan regionale belangen, maakt kennisdeling tussen Regiopoorten in verschillende ontwikkelfasen mogelijk en biedt een basis om gedeelde vraagstukken gezamenlijk te agenderen. Door de Regiopoorten als één regionale ontwikkelstrategie te positioneren, ontstaat bovendien een sterkere propositie richting provincie, Rijk, vervoerders en andere partners. De gezamenlijke schaal en maatschappelijke betekenis van de Regiopoorten worden daarmee beter zichtbaar, wat kansen biedt voor samenwerking, financiering en gezamenlijke belangenbehartiging.

Iedere Regiopoort heeft een eigen identiteit en bijdrage aan de regio. Sommige poorten ontwikkelen zich vooral als woonpoort, andere vervullen een belangrijke rol als mobiliteitshub, gemengd woon-werkgebied of als groene toegangspoort waardoor natuur en recreatie beter bereikbaar worden met het openbaar vervoer. Deze verschillen sluiten aan bij de lokale kwaliteiten, kansen en opgaven van iedere locatie. Juist de combinatie van deze verschillende typen poorten maakt het netwerk van Regiopoorten complementair en waardevol voor de regio als geheel.

De tien Regiopoorten bevinden zich niet allemaal in dezelfde ontwikkelfase. Sommige poorten zijn al toe aan uitvoering, terwijl op andere locaties nog fundamentele keuzes moeten worden gemaakt over programma, mobiliteit of fasering. Op weer andere locaties moet eerst een gezamenlijk toekomstbeeld worden ontwikkeld. Om inzicht te geven in de benodigde vervolgstappen is voor iedere Regiopoort een uitwerking gemaakt.

2 De regiopoorten bevinden zich in drie ontwikkelfasen

De Ontwikkelstrategie onderscheidde vijf Regiopoorten die dichter bij uitvoering stonden en vijf Regiopoorten waarvoor eerst verdere uitwerking nodig was. Op basis van de verdieping van alle tien de Regiopoorten onderscheiden we nu drie ontwikkelfasen: visievorming, planvorming en uitvoering. Deze fasen geven inzicht in de stappen die nodig zijn om iedere Regiopoort verder te brengen. Binnen één Regiopoort kunnen deelgebieden zich in verschillende fasen bevinden. De Regiopoorten zijn hieronder ingedeeld in de fase waarin het huidige zwaartepunt ligt.

VISIEVORMING
Samen koers bepalen

Breukelen • Zeist-Noord • Barneveld

Deze Regiopoorten bevinden zich in de fase van visievorming. Er is nog geen gedeeld beeld van de rol, betekenis en ontwikkelrichting van de regiopoort. De focus ligt daarom op het ontwikkelen van een gezamenlijk verhaal, het maken van richtinggevende keuzes en het creëren van perspectief om impasses te doorbreken of te voorkomen.

OPGAVE

Gemeente en provincie ontwikkelen gezamenlijk een verhaal, doorbreken de impasse en maken richtinggevende keuzes.

PLANVORMING
Keuzes uitwerken

Vianen • Bilthoven • Driebergen-Zeist

Deze Regiopoorten beschikken over een gedeelde ambitie. Er moeten nog keuzes worden gemaakt over de invulling, omvang en/of fasering van de ontwikkeling. De focus ligt daarom op het uitwerken van plannen en het maken van keuzes als basis voor toekomstige investerings- en uitvoeringsafspraken.

OPGAVE

Planvorming versnellen, fundamentele keuzes maken en duidelijkheid creëren over de verdere uitwerking.

UITVOERING
Investeren en realiseren

Nijkerk • Houten • Bunnik • Woerden

Deze Regiopoorten beschikken over een duidelijke visie, concrete maatregelen en een uitgewerkt ontwikkelpad. De focus verschuift van planvorming naar uitvoering: het organiseren van financiering, het maken van uitvoeringsafspraken en het realiseren van de benodigde investeringen.

OPGAVE

Financiering organiseren, subsidiemogelijkheden benutten en afspraken maken over realisatie.

Vastgesteld visiedocument

Juridisch-planologische producten gereed

2 De regiopoorten bevinden zich in drie ontwikkelfasen

Rol en meerwaarde van partners per fase	VISIEVORMING	PLANVORMING	UITVOERING
Gemeente	Trekt de ontwikkeling van de Regiopoort en brengt lokale opgaven, ambities en kansen samen in een toekomstbeeld.	Werkt plannen, programma en ontwikkelstrategie verder uit en maakt keuzes over invulling, omvang en fasering.	Is verantwoordelijk voor realisatie, besluitvorming, uitvoeringsafspraken en investeringen.
Provincie	Ontwikkelt samen met gemeenten een gezamenlijk toekomstperspectief en brengt regionale belangen, kennis en provinciale kaders in.	Helpt bij het oplossen van bovenlokale vraagstukken, het maken van keuzes en het verbinden met regionale programma's en investeringen.	Kan bijdragen aan bekostiging, helpen bij het ontwikkelen van een financieringsstrategie en ondersteunen bij lobby en subsidiemogelijkheden.
Regio	Verbindt Regiopoorten en partners, faciliteert het gesprek en borgt dat lokale ambities bijdragen aan het functioneren van het netwerk van Regiopoorten als geheel.	Agendeert gedeelde vraagstukken en faciliteert kennisdeling en samenwerking tussen gemeenten onderling en met andere partners.	
Rijk	Geeft richting via nationale kaders, programma's en subsidies. Heeft belangrijke rol bij aanpakken van nationale vraagstukken, zoals stikstof en netcongestie.	Geeft richting via nationale kaders, programma's en subsidies. Kan rol hebben in oplossen van belemmeringen in beleid en regelgeving.	Kan bijdragen via subsidies, investeringsprogramma's en afspraken over rijksinfrastructuur. Kan rol hebben in oplossen belemmeringen in beleid en regelgeving.

3 Overkoepelende vraagstukken voor Regiopoorten

Hoewel iedere Regiopoort een eigen identiteit en ontwikkelrichting heeft, komen verschillende vraagstukken op meerdere locaties terug. Deze gedeelde opgaven bieden kansen voor gemeenten, provincie en andere partners om gezamenlijk op te trekken, kennis en middelen te bundelen en zo de ontwikkeling van de Regiopoorten te versnellen. De overkoepelende vraagstukken in dit hoofdstuk zijn afgeleid uit de uitwerkingen van de tien Regiopoorten in hoofdstuk 5. Het betreft de vraagstukken die op meerdere locaties spelen en op dit moment het meest bepalend zijn voor de voortgang van de ontwikkeling van de Regiopoorten. Naast deze overkoepelende vraagstukken zijn er uiteraard ook andere thema's zoals groenontwikkeling, recreatie en de verbinding met het omliggende landschap waar samenwerking tussen Regiopoorten meerwaarde biedt.

1. Bedrijfsverplaatsingen

Verplaatsing van bestaande bedrijven is op meerdere locaties nodig om ruimte te maken voor woningbouw en voorzieningen. Dit vraagt om regionale afstemming over alternatieve vestigingslocaties en randvoorwaarden, o.a. met betrekking tot milieu categorieën en bereikbaarheid.

2. Hubs en P+R

Hubs en P+R maken de overstap naar openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit aantrekkelijker. Keuzes zijn nodig over schaal, ruimtelijke inpassing, parkeerregulering in de omgeving, exploitatie en governance. Een regionale aanpak kan leiden tot uniformiteit in regime en uitstraling, in keuzes voor de meest effectieve locaties en mogelijk in een regionale organisatie van deelmobiliteit en andere voorzieningen.

3. Fietsparkeren stations

Meer fiets- en OV-gebruik vraagt om tijdige uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij stations. Een terugkerend vraagstuk is hoe de benodigde capaciteit tijdig kan worden gerealiseerd en bekostigd. Een regionale aanpak kan mogelijk bijdragen om effectief te kunnen afstemmen, prioriteiten te stellen en keuzes te maken met partijen als NS, ProRail en de provincie.

4. Netcongestie en energie

Voldoende netcapaciteit is een randvoorwaarde voor woningbouw en gebiedsontwikkeling. Door de aansluitstop is onzeker wanneer nieuwe aansluitingen beschikbaar komen. Een regionale aanpak kan bijdragen aan prioritering van capaciteitsuitbreiding, gezamenlijke toepassing van netbewust ontwikkelen en tijdelijke maatregelen om ontwikkelingen waar mogelijk toch doorgang te laten vinden. Dit vraagt om nauwe samenwerking met netbeheerders.

5a. Bekostiging binnenplans

Grondaankopen, inbreng-waarden, onrendabele toppen en investeringen in groen, openbare ruimte en voorzieningen zetten de gebiedsexploitatie onder druk. De vraag is hoe partijen komen tot een sluitende ontwikkeling mét voldoende leefkwaliteit.

5a. Bekostiging bovenplans

De ontwikkeling van Regiopoorten vraagt ook investeringen buiten het plangebied, zoals infrastructuur, OV en mobiliteitsmaatregelen. De vraag is hoe gemeenten, provincie, Rijk en andere partners deze tijdig en gezamenlijk bekostigen.

6. Spoorstrategie en positionering

Verschillende Regiopoorten streven naar hogere treinfrequenties, terwijl behoud van huidige bediening op sommige corridors niet vanzelfsprekend is. Een regionale spoorstrategie moet de ontwikkeling van Regiopoorten en het spoorproduct met elkaar verbinden.

3 Overkoepelende vraagstukken voor Regiopoorten

Hoewel iedere Regiopoort een eigen identiteit en ontwikkelrichting heeft, komen verschillende vraagstukken op meerdere locaties terug. Deze gedeelde opgaven bieden kansen voor gemeenten, provincie en andere partners om gezamenlijk op te trekken, kennis en middelen te bundelen en zo de ontwikkeling van de Regiopoorten te versnellen.

OVERKOEPELEND VRAAGSTUK		REGIOPOORTEN									
		DZ Driebergen-Zeist	HO Houten	BU Bunnik	BR Breukelen	VI Vianen	ZN Zeist-Noord	NI Nijkerk	BA Barneveld	WO Woerden	BI Bilthoven
Bedrijfsverplaatsingen	Ruimte maken voor woningbouw en voorzieningen	●	–	●	?	●	?	–	●	●	○
Hubs en P+R	Overstappen en collectief parkeren organiseren	–	–	●	●	●	?	●	–	●	○
Fietsparkeren stations	Capaciteit tijdig realiseren en bekostigen	?	●	●	?	–	?	–	?	●	○
Netcongestie en energie	Voldoende netcapaciteit als randvoorwaarde	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Bekostiging Regiopoorten	Investeringen en onrendabele toppen dekken	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Spoorstrategie en positionering	Treinbediening en corridorpositie verbinden	●	●	●	●	–	–	●	●	●	○

● Speelt expliciet ? Nog afhankelijk van uitwerking – Speelt niet expliciet ○ Nog geen uitwerking beschikbaar

Leesrichting: per rij zie je direct welke Regiopoorten baat hebben bij een gezamenlijke regionale aanpak.

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

De actieagenda brengt de acties bijeen waarvoor gezamenlijke inzet van gemeenten, provincies, regio's en andere partners nodig is om de Regiopoorten verder te brengen. De agenda bestaat uit twee delen:

1. **Acties op overkoepelende vraagstukken** die bij meerdere Regiopoorten spelen en vragen om een gezamenlijke, regionale aanpak.
2. **Prioritaire acties per Regiopoort** die bepalend zijn voor de voortgang en alleen met gezamenlijke inzet van meerdere partijen kunnen worden gerealiseerd. Deze acties zijn bepaald op basis van de uitwerking per Regiopoort in hoofdstuk 5.

Per actie zijn het beoogde resultaat, de trekker, betrokken partners en de termijn opgenomen. Zo vormt de actieagenda een concrete basis voor samenwerking, voortgang en gezamenlijke besluitvorming.

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

	Nr.	Actie	Toelichting	Beoogd resultaat	Trekker	Betrokkenen	Termijn
Bedrijfsverplaatsingen	1	Regionale verplaatsingsopgave inventariseren en prioriteren	Breng voor alle Regiopoorten de bedrijven in beeld waarvan verplaatsing nodig of gewenst is. Leg per bedrijf vast waarom verplaatsing nodig is, of deze blokkerend of schaalbepalend is voor de gebiedsontwikkeling, welke alternatieve locaties in beeld zijn en wanneer duidelijkheid nodig is. Benut hiervoor de informatie uit de ontwikkelpaden en bestaande gemeentelijke onderzoeken.	Een regionaal overzicht en prioritering van bedrijfsverplaatsingen, met per casus: urgentie en betekenis voor de gebiedsontwikkeling; ruimte- en locatiebehoefte; mogelijke alternatieve locaties; betrokken partijen; eerstvolgende stap en benodigde besluitvorming.	Kernteam regiopoorten	Gemeenten leveren informatie	
	2	Prioritaire bedrijfsverplaatsingen selecteren	Bepaal op basis van de inventarisatie (actie 1) welke bedrijfsverplaatsingen om aanvullende inzet vragen om tot een doorbraak te komen. Het gaat om locaties waar de verplaatsingsopgave complex is of waar de verplaatsing cruciaal is voor de voortgang van woningbouw en gebiedsontwikkeling. Voor deze locaties bepalen we gezamenlijk welke inzet en ondersteuning nodig is om tot een doorbraak te komen. Deze inzet kan bijvoorbeeld bestaan uit kennis en expertise RVO of inzet OMU.	Een selectie van prioritaire bedrijfsverplaatsingen waarvoor gezamenlijke inzet nodig is, inclusief een eerste duiding van de belangrijkste knelpunten en benodigde ondersteuning.	Kernteam regiopoorten	Gemeenten, provincies Utrecht en Gelderland, OMU, Regio Amersfoort, MRU-west	
	3	Verplaatsingsopgave inbrengen in regionale programmering van wonen en werken (PPWW)	Vertaal de inventarisatie uit actie 1 naar de benodigde schuifruimte voor bedrijvigheid. Agendeer deze ruimtebehoefte in het PPWW. Gemeenten leveren de informatie aan.	De ruimtevraag voor bedrijfsverplaatsingen is opgenomen in de PPWW	Kernteam regiopoorten, provincie Utrecht	Gemeenten leveren informatie	
	4	Instrumentarium en financieringsmogelijkheden voor bedrijfsverplaatsingen uitwerken	Breng in beeld welke publieke en private instrumenten kunnen worden ingezet voor verwerving, sanering, verplaatsingskosten, herontwikkeling en het afdekken van financiële tekorten. Betrek daarbij bestaande regelingen, inzet van regionale ontwikkelmaatschappijen en bruikbare voorbeelden uit het land. Vertaal de uitkomsten naar de prioritaire casussen uit actie 2.	Een praktisch instrumenten- en financieringskader met per instrument de toepassingsvoorwaarden, mogelijke financieringsbron, rol van partijen en toepasbaarheid op de prioritaire casussen.	Kernteam regiopoorten, provincies Utrecht en Gelderland, Rijk		
	5	Borgen schuifruimte in uitgifte afspraken voor regionale bedrijventerreinen	Maak in de uitgifte afspraken voor regionale bedrijventerreinen ruimte voor bedrijven die een andere locatie zoeken vanuit de transformatieopgaven.	Bestuurlijk geborgde afspraken over ruimte voor bedrijfsverplaatsingen in de uitgifte afspraken voor regionale bedrijventerreinen.	Kernteam regiopoorten, provincie Utrecht		

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

	Nr.	Actie	Toelichting	Beoogd resultaat	Trekker	Betrokkenen	Termijn
Hubs en P+R	6	Position paper Hubs en Regiopoorten	Stel een gezamenlijke position paper op waarin de rol van hubs en P+R binnen de Regiopoorten wordt beschreven. De position paper maakt inzichtelijk welke bijdrage hubs leveren aan woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid en de mobiliteitstransitie, en vormt de basis voor bestuurlijke gesprekken, gezamenlijke lobby en investeringsgesprekken met provincie, Rijk, NS, ProRail en andere partners.	Een gedragen position paper waarin de maatschappelijke meerwaarde van hubs en P+R is beschreven, de relatie met woningbouw en Regiopoorten is uitgewerkt en het onderscheid tussen lokale en regionale functies van hubs is verduidelijkt.	Kernteam regiopoorten	Gemeenten, provincies Utrecht en Gelderland, MRU-West en Regio Amersfoort	Zomer 2027 gereed
	7	Regionale P+R-strategie opstellen	Bepalen welke Regiopoorten primair een lokale parkeerfunctie vervullen en welke locaties een regionale P+R-functie kunnen vervullen. Daarbij wordt gekeken naar de bijdrage aan bereikbaarheid, mobiliteitstransitie en het ontlasten van corridors. Het doel is om investeringen strategisch te richten en te voorkomen dat iedere Regiopoort dezelfde functie probeert te vervullen.	Een gedragen regionale P+R-strategie met: • voorkeurslocaties voor regionale hubs; • gewenste functies per locatie; • uitgangspunten voor investeringen; • gezamenlijke positionering richting Rijk, NS en Rijkswaterstaat.	Kernteam regiopoorten, provincie Utrecht	Gemeenten, provincie Gelderland, MRU-West en Regio Amersfoort, Rijkswaterstaat, NS	Zomer 2027 gereed
	8	Exploitatie- en businesscasemodel voor hubs ontwikkelen	Ontwikkel een generiek model voor de businesscase van mobiliteitshubs en gebouwde parkeervoorzieningen. Neem daarin investeringskosten, exploitatie, beheer, parkeerregulering, deelmobiliteit, fasering en voorfinanciering mee. Koppel dit mogelijk aan de uitwerking voor fietsparkeren (actie 10). Waar mogelijk wordt aangesloten op bestaande praktijkvoorbeelden. Het model moet gemeenten helpen om niet telkens opnieuw het wiel uit te vinden.	Een toepasbaar businesscase- en exploitatiemodel waarmee gemeenten: • kosten en opbrengsten inzichtelijk kunnen maken; • verschillende scenario's kunnen doorrekenen; • investeringsbesluiten kunnen voorbereiden; • sneller vergelijkbare hubs kunnen ontwikkelen.	Provincie Utrecht	Gemeenten, NS	Eind 2027 gereed
	9	Regionale bekostigingsstrategie voor hubs en parkeervoorzieningen uitwerken	Onderzoeken hoe investeringen in hubs, P+R-voorzieningen en gebouwde parkeervoorzieningen kunnen worden bekostigd. Daarbij wordt gekeken naar de verdeling van kosten en baten, mogelijkheden voor gezamenlijke investeringen, subsidies en de rol van partijen die profiteren van de regionale functie van hubs.	Een gezamenlijke bekostigingsstrategie met: • mogelijke financieringsbronnen; • rollen van gemeenten, provincie, NS en Rijk; • kansen voor gezamenlijke subsidieaanvragen.	Provincie Utrecht	Gemeenten	Zomer 2028 gereed

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

	Nr.	Actie	Toelichting	Beoogd resultaat	Trekker	Betrokkenen	Termijn
Fietsparkeren stations	10	Exploitatie- en businesscasemodel voor gebouwde fietsparkeervoorzieningen ontwikkelen	Ontwikkel een generiek exploitatie- en businesscasemodel voor gebouwde fietsparkeervoorzieningen, inclusief investeringskosten, exploitatie, beheer, tijdelijke voorzieningen. Koppel dit mogelijk met het exploitatie- en businesscase model voor hubs en parkeervoorzieningen (actie 8).	Een toepasbaar businesscasemodel waarmee gemeenten: • verschillende varianten kunnen doorrekenen; • investeringsbesluiten kunnen voorbereiden; • exploitatie- en beheerkosten inzichtelijk maken; • vergelijkbare voorzieningen sneller kunnen ontwikkelen.	Provincie Utrecht	Gemeenten, NS, ProRail	Eind 2027 gereed
	11	Regionale bekostigingsstrategie fietsparkeren	Onderzoek hoe investeringen in gebouwde fietsparkeervoorzieningen kunnen worden bekostigd en welke bijdragen mogelijk zijn vanuit gemeenten, provincie, NS, ProRail en subsidieregelingen. Leg daarbij de relatie met woningbouw, hubs en mobiliteitstransitie.	Een gezamenlijke bekostigingsstrategie met: • financieringsbronnen; • subsidiemogelijkheden; • rollen van betrokken partijen; • afspraken over prioritering van investeringen.	Provincie Utrecht	Gemeenten, NS, ProRail	Zomer 2028 gereed
Netcongestie	12	Afstemming Regiopoorten en tafel Energiesysteem	Stem af met de tafel Energiesysteem van MRU-West over lopende acties en initiatieven rondom netcongestie. Breng in beeld welke maatregelen al bijdragen aan de ontwikkeling van de Regiopoorten en onderzoek welke aanvullende acties of prioriteiten nodig zijn om negatieve effecten van netcongestie te beperken.	Inzicht in lopende acties, de betekenis daarvan voor de Regiopoorten en een overzicht van eventuele aanvullende maatregelen, afspraken of lobbypunten die nodig zijn om de ontwikkeling van de Regiopoorten mogelijk te maken.	Kernteam regiopoorten	Tafel Energiesysteem MRU-West	Zomer 2027 gereed

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

	Nr.	Actie	Toelichting	Beoogd resultaat	Trekker	Betrokkenen	Termijn
Bekostiging	13	Uitvoering geven aan afspraken uit de Woondeal over financiële haalbaarheid/onrendabele toppen	In de Woondeal MRU-West 2027-2036 worden afspraken gemaakt over financiële haalbaarheid en onrendabele toppen. De Regiopoorten zijn in de Woondeal aangewezen als prioritaire projecten. De afspraken gaan over actuele integrale businesscases, gebiedsgerichte investerings- en financieringsstrategieën en een gezamenlijk proces voor optimalisatie en besluitvorming bij resterende tekorten.	Een gezamenlijke aanpak voor de financiële haalbaarheid van Regiopoorten, passend binnen de afspraken uit de Woondeal.	Kernteam regiopoorten, provincie Utrecht	Gemeenten, Rijk, RWU/corporaties, Regio Amersfoort	
Spoorstrategie en positionering	14	Corridorgerichte businesscase voor hogere treinfrequenties opstellen	Breng per spoorcorridor in beeld welke reizigersgroei de komende 20 jaar wordt verwacht als gevolg van woningbouwontwikkeling, groei van Regiopoorten en de gewenste mobiliteitstransitie. Onderzoek samen met NS (en eventueel ProRail) welke reizigersgroei nodig is om hogere treinfrequenties rendabel te maken en welke infrastructurele en operationele randvoorwaarden daarbij horen. De analyse richt zich nadrukkelijk op de corridor als geheel en niet op afzonderlijke stations.	Een gezamenlijk corridorbeeld met inzicht in de relatie tussen woningbouw, reizigersgroei en treinbediening, inclusief een onderbouwde businesscase voor frequentieverhogingen en een gezamenlijke agenda voor vervolgstappen richting dienstregeling en investeringen.	Kernteam regiopoorten, provincie Utrecht	NS, ProRail, Regio Amersfoort, MRU-West, provincie Gelderland	
	15	Ontwikkelagenda Regiopoorten en spoorsector verbinden	Breng in beeld welke investeringen, ambities en ontwikkelvraagstukken NS en ProRail zien rond stations, vastgoed, fietsparkeren, P+R, mobiliteitshubs en stationsomgevingen. Verbind deze kansen vervolgens met de opgaven en plannen van de Regiopoorten, zodat gezamenlijke projecten en investeringen ontstaan.	Een gezamenlijk overzicht van kansen en investeringsopgaven van Regiopoorten, NS en ProRail, inclusief een agenda voor kansrijke samenwerkingen en gezamenlijke investeringen.	Kernteam regiopoorten	NS, ProRail, gemeenten, provincies Utrecht en Gelderland	

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

	Nr.	Actie	Toelichting	Beoogd resultaat	Trekker	Betrokkenen	Termijn
Driebergen-Zeist	16	Uitwerken samenhangend mobiliteitspakket	Onderzoeken welke combinatie van maatregelen voor fiets, lopen, OV, deelmobiliteit, parkeren en auto noodzakelijk is om een autoluwe ontwikkeling én een goede regionale bereikbaarheid mogelijk te maken, inclusief besluitvorming over een extra spoorondergang en een hoogwaardige kruising van de fiets met de A12.	Een integraal mobiliteitspakket voor de belangrijkste bereikbaarheidmaatregelen rond het stationsgebied.	Gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug	Provincie Utrecht, NS, ProRail	
	17	Positionering Driebergen-Zeist binnen de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens	Breng het belang van station Driebergen-Zeist actief in bij lopende corridorstudies en toekomstige besluitvorming, met als doel de huidige treinbediening van het station te behouden of zelfs verbeteren.	Een gezamenlijk gedragen positionering van Driebergen-Zeist binnen de corridor, waarmee het belang van een hoogwaardige treinbediening is geborgd in corridorstudies en als uitgangspunt wordt ingebracht in toekomstige besluitvorming over dienstregeling en spoorinvesteringen.	Gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, provincie Utrecht	NS, ProRail, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en overige betrokken overheden langs de corridor	
Breukelen	18	Gezamenlijk toekomstperspectief en gebiedsagenda Breukelen	Uitwerken van gedeeld lange termijn toekomstperspectief voor Regiopoort Breukelen en vertaling hiervan naar een gezamenlijke gebiedsagenda. Daarbij in beeld brengen van benodigde aanpassingen in randvoorwaarden (bereikbaarheid, energie, milieu en ruimtegebruik) om dit toekomstbeeld mogelijk te maken. Ook bepalen welke ontwikkelingen en kwaliteitsverbeteringen binnen de huidige randvoorwaarden al mogelijk zijn en hoe deze stapsgewijs bijdragen aan de langetermijnambitie.	Een gezamenlijk toekomstperspectief voor Regiopoort Breukelen en een gebiedsagenda waarin ontwikkelrichting, prioriteiten, benodigde randvoorwaarden en vervolgstappen zijn uitgewerkt.	Gemeente Stichtse Vecht	Provincie Utrecht	
	19	Benutten lopende programma's en investeringen	Inventariseren welke lopende en toekomstige investeringen kunnen bijdragen aan het toekomstperspectief van Regiopoort Breukelen. Benut meekoppelkansen vanuit infrastructuur-, energie- en groenprogramma's om stapsgewijs randvoorwaarden voor ontwikkeling te verbeteren.	Overzicht van kansrijke meekoppelkansen en een gezamenlijke agenda voor uitvoering en lobby richting regionale en nationale partners.	Gemeente Stichtse Vecht	Provincie Utrecht, gebiedspartners	

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

	Nr.	Actie	Toelichting	Beoogd resultaat	Trekker	Betrokkenen	Termijn
Vianen	20	OV-hub inpassen en organiseren	Uitwerken van een integraal ontwerp en governance voor de OV-hub Lekbrug, inclusief ruimtelijke inpassing, eigendom, exploitatie, beheer, financiering en fasering.	Keuze voor een integraal ontwerp en organisatiemodel voor de OV-hub Lekbrug als basis voor verdere realisatie.	Gemeente Vijfheerenlanden	Provincie Utrecht, Van Der Valk	
	21	First- en last-mile OV-hub versterken	Uitwerken hoe de OV-hub wordt verbonden met Vianen, Vijfheerenlanden en omliggende kernen door te investeren in aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen, hoogwaardige bushaltes, deelmobiliteit en goede OV-aansluitingen. Hierdoor wordt de mobiliteitsknoop Vianen optimaal benut voor een groot regionaal verzorgingsgebied.	Een samenhangend first- en last-milepakket dat het gebruik van de OV-hub ondersteunt en de regionale bereikbaarheid versterkt.	Gemeente Vijfheerenlanden	Provincie Utrecht, vervoerders, omliggende gemeenten	
	22	Mobiliteitsconcept Gaasperwaard uitvoeren en borgen	Zorgen dat de ontwikkeling van Gaasperwaard 2 en 3 vanaf de eerste uitgifte stuurt op OV-gebruik, fiets, deelmobiliteit en collectieve parkeervoorzieningen, zodat groei van bedrijvigheid niet leidt tot evenredige groei van autoverkeer.	Een uitvoeringsstrategie waarmee het mobiliteitsconcept wordt geborgd in uitgiftevoorwaarden, inrichting en beheer van Gaasperwaard 2 en 3.	Gemeente Vijfheerenlanden	Provincie Utrecht, ontwikkelende partijen, bedrijven	
Nijkerk	23	MPvE Oostelijk Nijkerk opstellen	Uitwerken van een integraal mobiliteitskader waarin ontsluitingsweg, mobiliteitshub, P+R, fietsvoorzieningen, parkeren, busroute en het autoluwe mobiliteitsconcept in onderlinge samenhang worden beschouwd.	Een vastgesteld Mobiliteitsprogramma van Eisen dat richting geeft aan de uitwerking van woningbouw, bereikbaarheid en mobiliteitsvoorzieningen in Oostelijk Nijkerk.	Gemeente Nijkerk	Provincie Gelderland	
	24	Keuze spoormaatregelen Nijkerk	Samen met ProRail, NS en regionale partners bepalen welke maatregelen nodig zijn voor de hogere treinfrequentie op de Veluwelijn en het borgen van de overwegveiligheid, waaronder het opheffen van de spoorwegovergang bij station Nijkerk voor gemotoriseerd verkeer.	Een vastgesteld maatregelenpakket voor treinfrequentie en overwegveiligheid, inclusief duidelijkheid over de benodigde spoor- en infrastructuurmaatregelen rond station Nijkerk.	Gemeente Nijkerk	ProRail, NS, Ministerie IenW, provincies Gelderland en Utrecht, Regio Amersfoort	

4 Actieagenda voor de Regiopoorten

	Nr.	Actie	Toelichting	Beoogd resultaat	Trekker	Betrokkenen	Termijn
Houten	25	Onderzoeken uitbreiding Regiopoort (2e fase)	Uitwerken of en onder welke voorwaarden Houten-Oost kan bijdragen aan de verdere woningbouwopgave van Houten. Benut de resultaten van het Gebiedsonderzoek Kromme Rijn als basis voor besluitvorming.	Inzicht in de mogelijkheden, randvoorwaarden en consequenties van uitbreiding van de Regiopoort met Houten-Oost, inclusief voorstel voor vervolgbesluitvorming.	Gemeente Houten	Provincie Utrecht	
Bunnik	26	Afwaardering Provincialeweg Bunnik onderzoeken en besluitvormen	Uitwerken van een financieel haalbare en gefaseerde aanpak voor het afwaarderen van de Provincialeweg naar een dorpsstraat, inclusief maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te waarborgen.	Besluit over afwaardering van de Provincialeweg en een uitvoerbare strategie voor realisatie van de bijbehorende maatregelen.	Gemeente Bunnik	Provincie Utrecht	
Barneveld	27	Doorbraak Barneveld-Centrum	Samen met provincie Gelderland werken aan een doorbraak voor de verplaatsing van het veevoederbedrijf en andere belemmerende functies in Barneveld-Centrum. Benut deze verplaatsingen als vliegwiel voor woningbouw, verbetering van de stationsomgeving en verdere transformatie van het gebied.	Duidelijkheid over financiering, locatie en vervolgstappen voor de verplaatsing van het veevoederbedrijf, zodat de transformatie van Barneveld-Centrum kan worden versneld.	Gemeente Barneveld	Provincie Gelderland, Regio Amersfoort	
	28	Gezamenlijke investerings- en financieringsstrategie	Ontwikkel een gezamenlijke strategie voor de bekostiging van de schaalsprong van Barneveld. Verbind woningbouw, bereikbaarheid, voorzieningen en gebiedsontwikkeling tot één samenhangende propositie richting provincie, regio en Rijk.	Een gezamenlijke investerings- en financieringsstrategie waarmee Barneveld als samenhangende package deal kan worden gepositioneerd richting regionale en nationale investeringsprogramma's.	Gemeente Barneveld	Provincie Gelderland, Regio Amersfoort, betrokken partners	
Woerden	29	Samenhangend mobiliteitspakket	Werk een integraal mobiliteitspakket uit. Maak keuzes over de ontwikkeling van het station, de situering van het busstation, langzaam verkeer structuren, de onderdoorgangen, P+R, parkeerhubs, parkeerregulering en deelmobiliteit.	Een vastgesteld samenhangend mobiliteitspakket dat richting geeft aan de ontwikkeling van de Spoorzone, Nieuw-Middelland en het stationsgebied.	Gemeente Woerden	Provincie Utrecht, NS, ProRail	

5 Uitwerking per Regiopoort

De tien Regiopoorten bevinden zich niet allemaal in dezelfde ontwikkelfase. Sommige poorten zijn al toe aan uitvoering, terwijl op andere locaties nog fundamentele keuzes moeten worden gemaakt over programma, mobiliteit of fasering. Op weer andere locaties moet eerst een gezamenlijk toekomstbeeld worden ontwikkeld. Om inzicht te geven in de benodigde vervolgstappen is voor iedere Regiopoort een uitwerking gemaakt. Deze bestaat uit:

- een verhaallijn die de huidige situatie en ontwikkelrichting beschrijft;
- een ontwikkelpad dat inzicht geeft in de samenhang en fasering van maatregelen;
- een overzicht van maatregelen, inclusief de mate waarin deze randvoorwaardelijk zijn voor de beoogde ontwikkeling (bv. woningbouw, voorzieningen, bedrijvigheid. De onderstaande tabellen lichten de gehanteerde categorieën en definities toe;
- een overzicht van de benodigde besluiten om de ontwikkeling van de Regiopoort verder te brengen.

Type randvoorwaarde	Toelichting
Bereikbaarheid	Maatregelen die noodzakelijk om de vervoersstromen van en naar het gebied af te kunnen wikkelen.
Leefbaarheid	Maatregelen die noodzakelijk om een aantrekkelijk en leefbaar gebied te realiseren.
Systeemvoorwaarde	Maatregelen die noodzakelijk zijn om voldoende capaciteit, kwaliteit of robuustheid van ondersteunende systemen te waarborgen, zodat de beoogde gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden.
Ontwikkelruimte	Maatregelen die noodzakelijke om de ontwikkeling fysiek en planologisch te kunnen realiseren.
Niet randvoorwaardelijk	Maatregelen die niet noodzakelijk zijn voor het realiseren van de beoogde ontwikkeling.

Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Blokkerend	Zonder maatregel is de beoogde ontwikkeling niet mogelijk.
Schaalbepalend	Zonder maatregel kan de ontwikkeling slechts gedeeltelijk of op kleinere schaal plaatsvinden.
Kwaliteitsverhogend	Ontwikkeling is mogelijk zonder maatregel, maar met een lagere ruimtelijke of functionele kwaliteit.
Versnellend	Ontwikkeling is mogelijk zonder maatregel, maar kan minder snel worden gerealiseerd.
Toekomstvast makend	Niet noodzakelijk voor de eerste fase, maar wel nodig om de volledige ontwikkelambitie te realiseren.

Regiopoort Driebergen-Zeist

REGIOPOORT DRIEBERGEN-ZEIST

Regiopoort Driebergen-Zeist ontwikkelt zich tot een nieuwe kern rond het intercitystation, waar wonen, kantoren en voorzieningen samenkomen. De kern draagt bij aan de regionale behoefte aan woningen, werkplekken en recreatie en maakt gebruik van de uitstekende bereikbaarheid per trein, bus, fiets en auto op deze plek. Uitgangspunt is een duurzame en autoluwe ontwikkeling waarin de groene en cultuurhistorisch waardevolle omgeving wordt beschermd en versterkt.

De ontwikkeling zet in op een autoluw mobiliteitsconcept waarin lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit centraal staan. Dit is van belang om geen extra druk op de (aansluiting op de) A12 te zetten, die al kampt met congestie-problematiek door autonome groei. Er dienen goede loop- en fietsverbindingen te zijn naar omliggende dorpen en recreatiegebieden. Uitwerking van een samenhangend mobiliteitspakket om de bereikbaarheid van de nieuwe kern en de omliggende regio te borgen is een belangrijke stap voor deze Regiopoort.

Daarnaast is de ontwikkeling van de treinbediening van station Driebergen-Zeist een belangrijk aandachtspunt. Toekomstige keuzes op de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens, waaronder ontwikkelingen rond internationale treinverbindingen en IC-bediening van andere stations op de corridor zoals Veenendaal-De Klomp, kunnen invloed hebben op de bediening van Driebergen-Zeist. Het is daarom van belang dat gemeenten en provincie gezamenlijk optrekken om het belang van de verstedelijkingsopgave en een hoogwaardige treinbediening nadrukkelijk onder de aandacht te brengen in de regionale en landelijke besluitvorming.

De ontwikkeling van de nieuwe kern vraagt om oplossingen voor bestaande bedrijven in het gebied. Met name aan de Noordzijde van het spoor zijn bedrijfsverplaatsingen nodig. Er zijn binnen beide gemeenten nauwelijks plekken waar deze bedrijven heen kunnen of willen. Dit vraagt om gezamenlijke inzet van de gemeenten en provincie en vormt één van de belangrijkste uitvoeringsvraagstukken voor de komende jaren.

Ook energie vormt een belangrijke randvoorwaarde. De ontwikkeling vindt plaats in een periode van netcongestie, waardoor de beschikbaarheid van voldoende netcapaciteit mede bepalend kan zijn voor de fasering en realisatie van woningbouw en bedrijvigheid. In de vervolgfase wordt onderzocht welke collectieve energieoplossingen nodig zijn en welke ruimtelijke consequenties deze hebben.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1. **Samenhangend mobiliteitspakket**
   Onderzoeken welke combinatie van maatregelen voor fiets, lopen, OV, deelmobiliteit, parkeren en auto noodzakelijk is om een autoluwe ontwikkeling én een goede regionale bereikbaarheid mogelijk te maken, inclusief besluitvorming over een extra spooronderdoorgang en een hoogwaardige kruising van de fiets met de A12.
2. **Bedrijfsverplaatsingen**
   Zicht krijgen op verplaatsingslocaties voor bestaande bedrijven om ontwikkelruimte vrij te maken voor woningbouw en voorzieningen.
3. **Positionering Driebergen-Zeist binnen de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens**
   Het belang van station Driebergen-Zeist actief inbrengen in lopende corridorstudies en toekomstige besluitvorming, met als doel de huidige treinbediening van het station te behouden of zelfs verbeteren.

DRIEBERGEN-ZEIST

2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2035 | 2040 | LATER

DUURZAME VERSTEDELIJKING

GGM: Kromme Rijn-Linielandschap

Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)

Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)

De ontwikkelingen zijn afhankelijk van voldoende netcapaciteit, waarvoor uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk is.

VERSTEDELIJKING

Keuze omvang verstedelijking Stationsgebied
Vaststellen van een ontwikkelprogramma (aantal woningen, dichtheid en fasering) dat past binnen de draagkracht van het gebied.

MER-beoordeling verstedelijking Stationsgebied

Masterplan Stationsgebied opstellen

Verstedelijking Stationsgebied Driebergen-Zeist

2.000-2.500

Noordzijde spoor (Zeist)

Zuidzijde spoor (Driebergen)

Bedrijfsverplaatsingen

BEREIKBAARHEID

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

Samenhangend mobiliteitspakket Driebergen-Zeist

Ook recreatieve verbinding

Doorfietsroute (Veenendaal –) Driebergen-Zeist – USP langs spoor

Extra noord-zuidverbinding voetgangers en fietsers: brug over spoor of onderdoorgang onder spoor

Fietsverbinding naar Driebergen inclusief onderdoorgang A12

Fietsverbinding station Driebergen-Zeist – Zeist-West

Openbaar vervoer

Hogere frequentie IC en/of Sprinters

Corridorstudie spoor Utrecht – Arnhem – Duitse grens

Parkeren en hubs

Extra aanbod deelmobiliteit stationsgebied

Autoverkeer

Maatregelen omliggend wegennet ter ontlasting verkeersdruk rond A12

- Richtinggevende keuze
- Projectbesluit
- Realisatieperiode
- Keuze tussen opties
- Samenhang realisatie (niet randvoorwaardelijk)
- Samenhang realisatie (randvoorwaardelijk)
- Samenhang besluit
- Onderzoek of uitwerking

Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT DRIEBERGEN-ZEIST

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Groen Groeit Mee: Kromme Rijn-Linielandschap	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	Deels randvoorwaardelijk. Een deel van de gebiedsontwikkeling is buitenstedelijk (uitleglocatie). Daarvoor geldt dat de provinciale omgevingsverordening voorschrijft dat 'groen evenwichtig moet meegroeien met de woningbouw'.
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Bedrijfsverplaatsingen	Ontwikkelruimte	Schaalbepalend	Eerste fase woningbouw aan Noordzijde spoor (Zeist) is mogelijk zonder bedrijfsverplaatsingen. Voor afronding van woningbouw zijn de verplaatsingen wel noodzakelijk.
Fietsverbinding Bunnik – Driebergen-Zeist langs spoor incl. brug over beek	Bereikbaarheid[1]	Schaalbepalend	Onderdeel van het autoluwe mobiliteitsconcept voor het stationsgebied en bedoeld om de afhankelijkheid van de eigen auto te verminderen. Van regionaal belang.
Extra noord-zuidverbinding voetgangers en fietsers: brug over spoor of onderdoorgang onder spoor	Bereikbaarheid[1]	Schaalbepalend	Onderdeel van het autoluwe mobiliteitsconcept voor het stationsgebied en bedoeld om de afhankelijkheid van de eigen auto te verminderen. Minimaal van lokaal belang. Van regionaal belang indien blijkt dat de bestaande onderdoorgang - al dan niet met aanpassingen - de toekomstige capaciteit niet aankan (en dus leidt tot congestie).
Fietsverbinding naar Driebergen inclusief onderdoorgang A12	Bereikbaarheid[1]	Schaalbepalend	Onderdeel van het autoluwe mobiliteitsconcept voor het stationsgebied en bedoeld om de afhankelijkheid van de eigen auto te verminderen. Van regionaal belang.
Fietsverbinding station Driebergen-Zeist – Zeist-West	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	Onderdeel van het autoluwe mobiliteitsconcept voor het stationsgebied en bedoeld om de afhankelijkheid van de eigen auto te verminderen. Van lokaal belang.
Hogere frequentie Sprinters	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Extra aanbod deelmobiliteit stationsgebied	Bereikbaarheid[1]	Schaalbepalend	Onderdeel van het autoluwe mobiliteitsconcept voor het stationsgebied en bedoeld om de afhankelijkheid van de eigen auto te verminderen.
Maatregelen omliggend wegennet ter ontlasting verkeersdruk rond A12	Bereikbaarheid[1]	Schaalbepalend	Dit adresseert met name bestaande en autonome bereikbaarheidsknelpunten rond de A12. De woningbouwontwikkeling in het stationsgebied is niet de primaire oorzaak, maar vergroot wel het belang van een robuuste bereikbaarheid.

[1] Deze mobiliteitsmaatregelen dienen in samenhang te worden beschouwd. Pas na uitwerking van het masterplan en de mobiliteitsonderzoeken kan worden bepaald welke combinatie van maatregelen nodig is en welke daarvan randvoorwaardelijk zijn voor de verstedelijking. Om de bereikbaarheid van het stationsgebied en de omliggende regio te borgen is naar verwachting een samenhangend pakket van maatregelen noodzakelijk.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT DRIEBERGEN-ZEIST

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Keuze omvang verstedelijking Stationsgebied	2028	Vaststellen Masterplan inclusief ontwikkelprogramma (aantal woningen, dichtheid en fasering) dat past binnen de draagkracht van het gebied. Het opstellen van het masterplan maakt onderdeel uit van deze keuze: daarin worden verschillende scenario's voor programma, ruimtelijke opzet en inpassing onderzocht en uitgewerkt tot een voorkeursrichting die past binnen de draagkracht van het gebied.	• MER-beoordeling die beschrijft welke omvang en vorm van verstedelijking binnen het stationsgebied verenigbaar is met natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden. • Masterplan met scenario's voor programma, dichtheid, fasering, functiemix, openbare ruimte, groen/natuur en voorzieningen.	Gemeente Zeist, gemeente Utrechtse Heuvelrug, provincie Utrecht
Keuze voor samenhangend mobiliteitspakket Stationsgebied Driebergen-Zeist	2028/2029	Vaststellen van een samenhangend pakket van lokale en regionale mobiliteitsmaatregelen dat de bereikbaarheid van het stationsgebied en de omliggende regio borgt en aansluit bij de autoluwe ontwikkelambitie van het stationsgebied. Het besluit omvat keuzes over de benodigde maatregelen voor fiets, lopen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en autoverkeer.	• Uitkomsten MER-beoordeling • Masterplan • Analyse van effecten van verschillende mobiliteitsscenario's op bereikbaarheid, leefbaarheid en verstedelijkingsmogelijkheden.	Gemeente Zeist, gemeente Utrechtse Heuvelrug, provincie Utrecht

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Regiopoort Houten

REGIOPOORT HOUTEN

Centrum, Molenzoom en De Koppeling (CMK) ontwikkelt zich richting 2040 stap voor stap tot een groen en stedelijk dorpshart van Houten. Het centrum wordt versterkt als ontmoetingsplek, De Molenzoom transformeert van grotendeels kantorengebied naar gemengd woongebied en De Koppeling groeit uit van barrière naar verbindende parklaan met ruimte voor wonen én werken. Nieuwe woningen, sterke voorzieningen, duurzame mobiliteit en een robuust groenblauw netwerk komen samen in een levendig gebied waar wonen, werken en ontmoeten elkaar versterken.

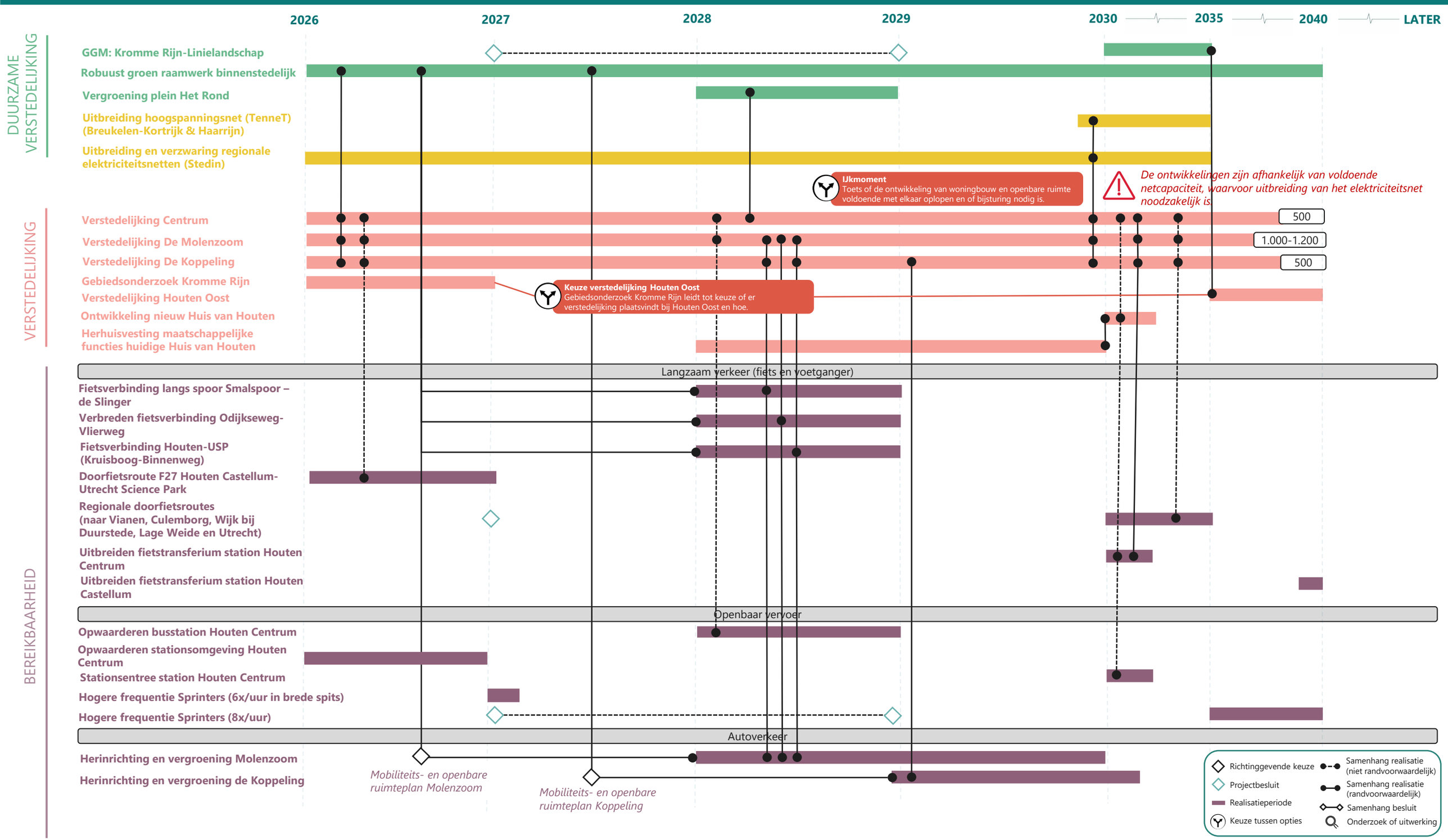
De ontwikkeling van CMK is in voorbereiding en deels al in uitvoering. Voor een groot deel van de opgave is de financiële dekking geregeld via onder meer WOKT-middelen. De woningaantallen uit de WOKT-aanvraag zijn echter deels gebaseerd op de ontwikkeling van Houten-Oost, terwijl nog onzeker is of, wanneer en in welke omvang deze ontwikkeling plaatsvindt. Hierdoor bestaat het risico dat de beoogde aantallen niet tijdig worden gehaald.

Parallel hieraan werkt Houten aan de opwaardering van de stationsomgeving als belangrijke schakel in de verdere verstedelijking van CMK. Voor deze investeringen is op dit moment (nog) geen cofinanciering vanuit de spoorsector voorzien.

Na realisatie van de binnenstedelijke ontwikkelopgave in CMK komt de vraag aan de orde of en hoe Houten-Oost kan bijdragen aan de verdere woningbouwopgave van Houten. Het gebiedsonderzoek Kromme Rijn moet inzicht geven in de ruimtelijke, landschappelijke en infrastructurele randvoorwaarden en vormt daarmee de basis voor een structurerende keuze over verdere verstedelijking.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1. **Woningbouwprogramma CMK optimaliseren**
   Uitwerking geven aan de gebiedsvisie voor invulling van woningbouwcategorieën, bouwen voor doelgroepen en evenwicht tussen wonen en werken.
2. **Onderzoeken uitbreiding Regiopoort (2e fase)**
   Onderzoeken of en onder welke voorwaarden de Regiopoort kan worden uitgebreid met woningbouw in Houten-Oost. Het gebiedsonderzoek Kromme Rijn levert hiervoor beslisinformatie.
3. **Kwalitatieve ontwikkeling van CMK realiseren**
   Invulling geven aan de woningbouwopgave in CMK en daarbij zorgen voor een aantrekkelijk, groen en klimaatadaptief openbaar gebied dat de verschillende ontwikkellocaties verbindt en gezond leven stimuleert.



Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT HOUTEN (1/2)

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Groen Groeit Mee: Kromme Rijn-Linielandschap	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	Deels randvoorwaardelijk. Houten-Oost is buitenstedelijk (uitleglocatie). Daarvoor geldt dat de provinciale omgevingsverordening voorschrijft dat 'groen evenwichtig moet meegroeien met de woningbouw'.
Robuust groen raamwerk binnenstedelijk	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	
Vergroening plein Het Rond	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Ontwikkeling nieuw Huis van Houten	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Indien gemeentehuis verhuist naar nieuwe Huis van Houten ontstaat op huidige locatie gemeentehuis ruimte voor woningbouw.
Herhuisvesting maatschappelijke functies huidige Huis van Houten	Ontwikkelruimte	Kwaliteitsverhogend	Nodig voordat huidig Huis van Houten gesloopt kan worden.
Fietsverbinding langs spoor Smalspoor – de Slinger	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	
Verbreden fietsverbinding Odijkseweg-Vlierweg	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	
Fietsverbinding Houten-USP (Kruisboog-Binnenweg)	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Gekoppeld aan parkeerknorm, nodig voor mobiliteitsconcept/modal split.
Doorfietsroute F27 Houten Castellum- Utrecht Science Park	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.
Doorfietsroute Vianen - Houten	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.
Doorfietsroute Houten - Culemborg	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.
Doorfietsroute Wijk bij Duurstede - Houten	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.
Doorfietsroute Houten - Lage Weide	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.
Doorfietsroute Utrecht - Houten	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT HOUTEN (2/2)

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Uitbreiden fietstransferium station Houten Centrum	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Onderdeel van ontwikkeling Huis van Houten
Uitbreiden fietstransferium station Houten Castellum	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Opwaarderen busstation Houten Centrum	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Opwaarderen stationsomgeving Houten Centrum	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Stationsentree station Houten Centrum	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	Onderdeel van ontwikkeling Huis van Houten
Hogere frequentie Sprinters (6x/uur in brede spits)	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.
Hogere frequentie Sprinters (8x/uur)	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Houten.
Herinrichting en vergroening Molenzoom	Bereikbaarheid Leefbaarheid	Blokkerend	
Herinrichting en vergroening de Koppeling	Bereikbaarheid Leefbaarheid	Blokkerend	

BESLUITENTABEL REGIOPOORT HOUTEN

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Nieuw Huis van Houten en stationsentree	2027	Besluit over de realisatie van een nieuw Huis van Houten, inclusief een nieuw hoofdentree van het station en uitbreiding van het fietstransferium.	• Onderzoek naar de ruimtelijke inpassing. • Kostenraming en dekkingsmogelijkheden. • Afspraken en draagvlak bij betrokken partijen, (gemeente, ProRail, NS en eventuele andere partners).	Gemeente Houten
Uitbreiding Regiopoort met Houten-Oost	2027	Besluit of Houten Oost wordt aangewezen als toekomstige verstedelijkingslocatie en hiermee de Regiopoort kan worden uitgebreid met nog eens 2.750 woningen. De gebiedsvisie Houten-Oost is inmiddels door de raad van Houten vastgesteld.	• Resultaten van het Gebiedsonderzoek Kromme Rijn. • Provinciaal standpunt over verstedelijking in het Kromme Rijngebied.	Gemeente Houten, provincie Utrecht

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Regiopoort Bunnik

REGIOPOORT BUNNIK

Regiopoort Bunnik ontwikkelt zich tot een groene en gemengde stationsomgeving waar wonen, werken en ontmoeten samenkomen rond een onderscheidend mobiliteitsknooppunt. De ambitie van Bunnik is om hét fietsstation van de regio te worden, met hoogwaardige fietsverbindingen naar onder meer USP, Houten, Odijk en het omliggende landschap. Tegelijkertijd transformeert de stationsomgeving stapsgewijs van verouderd werkgebied naar een aantrekkelijke woon-werkomgeving, waarbij verdichten en vergroenen hand in hand gaan. De ontwikkeling vindt plaats binnen heldere ruimtelijke kaders, maar wordt grotendeels gerealiseerd op basis van vrijwillige initiatieven van eigenaren en ontwikkelaars.

Om deze ambitie waar te maken zijn extra fietsparkeervoorzieningen nodig. De financiering hiervan is echter nog niet geborgd en een bijdrage van NS en ProRail is niet vanzelfsprekend. Daarnaast vormen parkeerhubs een belangrijke randvoorwaarde voor de gebiedsontwikkeling. Door parkeren te concentreren in hubs ontstaat ruimte voor woningbouw, groen en verblijfskwaliteit. Daarbij wordt onderzocht hoe groot de hubs moeten zijn, hoe deze gefaseerd kunnen worden gerealiseerd en in hoeverre functies zoals P+R en dubbelgebruik kunnen bijdragen aan een sluitende exploitatie.

De transformatie van de Provincialeweg naar een dorpsstraat kan de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving aanzienlijk versterken. Dit vraagt nadere uitwerking van het hoe en wanneer, met een financieel haalbare, lean-and-mean aanpak waarbij maatregelen waar mogelijk gefaseerd en gekoppeld aan gebiedsontwikkelingen worden uitgevoerd. Aanvullende maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te borgen, zijn daarbij nodig. Een tijdige keuze voor de afwaardering kan bovendien vertrouwen geven aan ondernemers en ontwikkelaars en zo bijdragen aan het op gang brengen van de gebiedsontwikkeling.

De ontwikkeling van woningbouw vraagt om verplaatsing van bestaande bedrijven. Bunnik kiest hierbij nadrukkelijk voor een geleidelijke transitie op basis van vrijwilligheid. Bedrijvenpark Parallel Bunnik kan hiervoor op termijn ruimte bieden, al lopen beide ontwikkelingen niet gelijk op. Daarnaast wordt onderzocht hoe bestaande bedrijventerreinen beter kunnen worden benut en geïntensiveerd. Hindercontouren van enkele bestaande bedrijven vragen daarbij om maatwerk, bijvoorbeeld door bronmaatregelen of door ontwikkelingen hierop af te stemmen.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1. **Bedrijfsverplaatsingen**
   Zicht krijgen op verplaatsingslocaties voor bestaande bedrijven om ontwikkelruimte vrij te maken voor woningbouw en voorzieningen. Onderdeel hiervan kan zijn beter benutten bestaande bedrijventerreinen.
2. **Parkeerhub als randvoorwaarde**
   Bepalen hoe parkeerhubs gefaseerd kunnen worden gerealiseerd en geëxploiteerd, inclusief de mogelijke rol van dubbelgebruik en P+R.
3. **Van Provincialeweg naar dorpsstraat**
   Uitwerken van een financieel haalbare en gefaseerde aanpak voor de afwaardering van de Provincialeweg, inclusief maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te borgen.
4. **Bekostigingsstrategie fietsparkeren**
   Ontwikkelen van een bekostigingsstrategie voor extra fietsparkeervoorzieningen, inclusief de rol van gemeente, ontwikkelaars, NS en ProRail, zodat financiering en realisatie kunnen worden geborgd.

Let op: het concept product van Bunnik krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

BESLUITEN EN MAATREGELEN IN DE TIJD REGIOPOORT — BUNNIK

2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2035 | 2040 | LATER

DUURZAME VERSTEDELIJKING

- GGM: Kromme Rijn-Linielandschap
- Groenblauwe stationsomgeving + verbinding met het landschap
- Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)
- Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)

De ontwikkelingen zijn afhankelijk van voldoende netcapaciteit, waarvoor uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk is.

VERSTEDELIJKING

- Verstedelijking Stationsomgeving Bunnik — 1.250
- Bedrijfsverplaatsingen
- Gebiedsonderzoek Kromme Rijn
- Bedrijvenpark Parallel Bunnik — 7,5-17 ha

Richting bedrijvenpark Parallel Bunnik
Op basis van het Gebiedsonderzoek Kromme Rijn wordt bepaald of en onder welke voorwaarden bedrijvenpark Parallel Bunnik ruimtelijk en mobiliteitskundig haalbaar is.

BEREIKBAARHEID

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

- Vernieuwde fietsbrug over A12
- Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen station Bunnik
- Doorfietsroute USP Veenendaal
- Doorfietsroute Houten - Bunnik - USP
- Fietsroute richting Kersenweide
- 'Openen' tunnel onder spoor

Uitwerking bekostigingsstrategie fietsparkeervoorzieningen

Openbaar vervoer

- Maatregelen voorkomen vertragingen busverkeer
- Hogere frequentie Sprinters (6-8x/uur)

Parkeren en hubs

- Parkeerhub(s)
- Divers aanbod deelvervoer
- Invoeren parkeerregulering

Onderzoek naar de benodigde parkeercapaciteit, fasering en dubbelgebruik parkeerhub(s).

Autoverkeer

- Afwaarderen provinciale weg
- Rotonde provinciale weg - Runnenburg

Keuze afwaardering provinciale weg
Vaststellen of en wanneer de Provincialeweg wordt afgewaardeerd naar een dorpsstraat, als basis voor een autoluwe stationsomgeving.

- Richtinggevende keuze
- Projectbesluit
- Realisatieperiode
- Keuze tussen opties
- Samenhang realisatie (niet randvoorwaardelijk)
- Samenhang realisatie (randvoorwaardelijk)
- Samenhang besluit
- Onderzoek of uitwerking

Let op: het concept product van Bunnik krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.
Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT BUNNIK

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Groen Groeit Mee: Kromme Rijn-Linielandschap	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Groenblauwe stationsomgeving + verbinding met het landschap	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Bedrijfsverplaatsingen	Ontwikkelruimte	Schaalbepalend	Voor deel van de plots is verplaatsing van bedrijven nodig om ruimte te maken voor woningbouw.
Bedrijvenpark Parallel Bunnik	Niet randvoorwaardelijk	Versnellend	Indien dit bedrijvenpark tijdig ruimte biedt aan bedrijven die vanuit het stationsgebied moeten verplaatsen kan dit de woningbouw versnellen. Naar verwachting is dit bedrijvenpark echter niet tijdig gereed.
Vernieuwde fietsbrug over A12	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Essentiële schakel in de doorfietsroute Houten Castellum – Bunnik – Utrecht Science Park en verbetering van de verbinding tussen station Bunnik, Kersenweide en het omliggende landschap. Van belang voor mobiliteitsconcept/modal split van Bunnik.
Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen station Bunnik	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Noodzakelijk voor het functioneren van het mobiliteitsconcept en de ambitie om uit te groeien tot hét fietsstation van de regio.
Doorfietsroute USP Veenendaal	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Noodzakelijk voor het functioneren van het mobiliteitsconcept.
Doorfietsroute Houten - Bunnik - USP	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Noodzakelijk voor het functioneren van het mobiliteitsconcept.
Fietsroute richting Kersenweide	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Noodzakelijk voor het functioneren van het mobiliteitsconcept.
‘Openen’ tunnel onder spoor	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Maatregelen versnelling bus	Bereikbaarheid	Blokkerend	Indien provinciale weg (deels) wordt afgewaardeerd, rijdt bus langzamer. Elders in Bunnik zijn dan compenserende maatregelen nodig om dat te compenseren.
Hogere frequentie Sprinters	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	

Let op: het concept product van Bunnik krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT BUNNIK

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Parkeerhub(s)	🏗️ Ontwikkelruimte 🌳 Leefbaarheid	🟠 Schaalbepalend of 🔴 Blokkerend (afhankelijk van de locatie)	Op de afzonderlijke ontwikkelplots onvoldoende ruimte beschikbaar is om parkeren op te lossen. Door de parkeerhub(s) ontstaat ruimte voor woningbouw, verdichting en een groenere inrichting van de openbare ruimte. Zonder parkeerhub(s) kan een deel van de gebiedsontwikkeling doorgaan, maar zijn minder woningen mogelijk en komt de gewenste ruimtelijke kwaliteit onder druk te staan.
Divers aanbod deelvervoer	🚆 Bereikbaarheid	🟠 Schaalbepalend	Deelmobiliteit vermindert de parkeerbehoefte en ondersteunt het autoluwe mobiliteitsconcept van de stationsomgeving. Hierdoor kan met lagere parkeernormen worden ontwikkeld, ontstaat meer ruimte voor woningbouw, groen en verblijfskwaliteit, en zijn meer woningen realiseerbaar.
Invoeren parkeerregulering	🌳 Leefbaarheid	🟣 Toekomstvast makend	Parkeerregulering voorkomt parkeerdruk in omliggende wijken en ondersteunt de werking van parkeerhubs en lagere parkeernormen binnen de stationsomgeving.
Afwaarderen provinciale weg	🚆 Bereikbaarheid	🟠 Schaalbepalend	Afwaardering van het deel provinciale weg bij stationsgebied is nodig voor gewenste mobiliteitsconcept van de stationsomgeving, door doorgaand verkeer te beperken en ruimte te creëren voor veilige fiets- en wandelroutes, groen en nieuwe wijkontsluitingen. Zonder deze maatregel blijft een deel van de verstedelijkings- en leefbaarheidsambities moeilijk realiseerbaar.
Rotonde provinciale weg - Runnenburg	🚆 Bereikbaarheid	🔵 Kwaliteitsverhogend	De rotonde is onderdeel van de nieuwe ontsluitingsstructuur van de stationsomgeving en zorgt voor een veilige afwikkeling van het verkeer tussen de Provincialeweg, Runnenburg en de nieuwe woongebieden.

Let op: het concept product van Bunnik krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT BUNNIK

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Keuze afwaardering provinciale weg	2028	Vaststellen of en wanneer de Provincialeweg wordt afgewaardeerd naar een dorpsstraat (30 km/u), als basis voor een autoluwe stationsomgeving met meer ruimte voor fietsers, voetgangers, groen en verblijfskwaliteit. Deze keuze bepaalt mede de toekomstige verkeersstructuur en ontwikkelmogelijkheden van het gebied.	• Verkeerskundige analyse effecten afwaardering Provincialeweg • Afstemming met Provincie Utrecht over beheer, eigendom en inrichting van de weg	Gemeente Bunnik, provincie Utrecht
Richting bedrijvenpark Parallel Bunnik	2028	Vaststellen of en onder welke voorwaarden bedrijvenpark Parallel Bunnik wordt ontwikkeld, op basis van inzichten uit het Gebiedsonderzoek Kromme Rijn over mobiliteit, landschap, leefomgeving en ruimtebehoefte.	• Resultaten Gebiedsonderzoek Kromme Rijn • Duidelijkheid over benodigde investeringen en kostendragers	Gemeente Bunnik, provincie Utrecht
Vaststellen bekostigingsstrategie fietsparkeervoorzieningen	2027	Vaststellen van een bekostigingsstrategie voor de uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen, inclusief afspraken over financiering, verantwoordelijkheden en fasering. Hiermee ontstaat duidelijkheid over het realisatiemoment en de voorwaarden waaronder de benodigde capaciteit kan worden toegevoegd.	• Inzicht in benodigde capaciteit, fasering en investeringskosten • Verkenning van beschikbare financieringsbronnen • Afspraken over bijdragen en verantwoordelijkheden van gemeente en andere betrokken partijen	Gemeente Bunnik, NS, ProRail, provincie Utrecht en ontwikkelende partijen

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Let op: het concept product van Bunnik krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

Regiopoort Breukelen

REGIOPOORT BREUKELEN

Regiopoort Breukelen ligt op een strategische locatie aan de corridor Utrecht-Amsterdam en heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een volwaardig woon-werkgebied met een sterke regionale functie. Door de ligging aan spoor, snelweg en kanaal vervult Breukelen vandaag de dag al een belangrijke rol als mobiliteitsknooppunt, waar trein, bus, fiets, auto en P+R samenkomen. De potentie van het gebied is groter dan het huidige functioneren laat zien. Op korte termijn krijgt de stationsomgeving een kwaliteitsimpuls met verbeteringen voor fietsers, voetgangers, verblijfskwaliteit en het busstation. Daarmee wordt de hub aantrekkelijker, maar de belangrijkste ontwikkelopgaven liggen op de langere termijn.

De lange termijn ambitie is om rondom het station een aantrekkelijk woon-werkgebied te realiseren in lijn met de omgevingsvisies van de provincie Utrecht en de gemeente Stichtse Vecht. Daarnaast biedt Breukelen kansen om zich verder te ontwikkelen als groene poort naar het omliggende recreatieve landschap. Tegelijkertijd kent het gebied complexe randvoorwaarden. De doorstroming rond de twee rotondes bij de A2 vormt een belangrijk knelpunt voor de bereikbaarheid van het knooppunt. Daarnaast is Breukelen een infraknooppunt waar kanaal, spoor, snelweg, gasleidingen, hoogspanningsinfrastructuur en andere systemen samenkomen. De combinatie van deze infrastructuur, milieubeperkingen en beperkte fysieke ruimte maakt het lastig om de ontwikkelpotentie van het gebied te benutten en vraagt om zorgvuldige afwegingen over de toekomstige koers.

Om te komen tot de beoogde ontwikkeling is de eerste stap om als provincie en gemeente te komen tot een gezamenlijk toekomstperspectief en gebiedsagenda voor Regiopoort Breukelen. Belangrijk is om samen te bepalen welke randvoorwaarden daarvoor moeten worden aangepakt en welke ontwikkelingen binnen de huidige beperkingen al mogelijk zijn. Zo kan stap voor stap meer overeenstemming ontstaan over de ontwikkelpotentie van Breukelen. Een gedeeld langetermijnperspectief is bovendien een belangrijke voorwaarde voor effectieve lobby. Alleen vanuit een gezamenlijk verhaal kan Breukelen zich positioneren als een gebied met regionale en nationale betekenis en hoger op de prioriteitenlijst komen voor toekomstige investeringen.

Vanuit dit gezamenlijke perspectief kan vervolgens stapsgewijs uitvoering worden gegeven aan de gebiedsagenda. Daarbij ligt een kans in het benutten van meekoppelkansen in lopende en toekomstige programma's en investeringen. Door aan te sluiten bij opgaven in infrastructuur, openbare ruimte en energie-infrastructuur kunnen randvoorwaarden voor ontwikkeling worden verbeterd en kunnen met bestaande investeringen al concrete stappen richting het toekomstperspectief van Breukelen worden gezet.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1. **Gezamenlijk toekomstperspectief en gebiedsagenda Breukelen**
   Uitwerken van gedeeld lange termijn toekomstperspectief voor Regiopoort Breukelen en vertaling hiervan naar een gezamenlijke gebiedsagenda. Daarbij in beeld brengen van benodigde aanpassingen in randvoorwaarden (bereikbaarheid, energie, milieu en ruimtegebruik) om dit toekomstbeeld mogelijk te maken. Ook bepalen welke ontwikkelingen en kwaliteitsverbeteringen binnen de huidige randvoorwaarden al mogelijk zijn en hoe deze stapsgewijs bijdragen aan de langetermijnambitie. Benut dit voor gezamenlijke lobby richting regionale en nationale partners.

2. **Benutten lopende programma's en investeringen**
   Benut lopende en toekomstige investeringen om randvoorwaarden voor ontwikkeling te verbeteren en concrete quick wins te realiseren. Haak aan bij kansen vanuit Groen Groeit Mee, infrastructuur-, beheer- en energieopgaven en draag zo stapsgewijs bij aan het toekomstperspectief van Breukelen.

2026 2027 2028 2029 2030 2035 2040 LATER

Doorlopend

GGM: Breukelen en De Ronde Venen

GGM: Polderscheg

Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)

Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)

Fase 1: Basis op orde en eerste kwaliteitsimpuls

Maatregelpakket stationsomgeving (korte termijn)

Fase 2: Gezamenlijk toekomstperspectief en gebiedsagenda

Uitwerken toekomstperspectief, randvoorwaarden en ontwikkelstrategie
Samen met provincie en gebiedspartners verkennen van mogelijke toekomstscenario's voor Regiopoort Breukelen, in beeld brengen welke aanpassingen in bereikbaarheid, energie-infrastructuur, milieu en ruimtegebruik nodig zijn om deze toekomstbeelden mogelijk te maken, en bepalen welke ontwikkelingen en kwaliteitsverbeteringen binnen de huidige randvoorwaarden al realiseerbaar zijn als stap naar de langetermijnambitie.

Uitvoering geven aan gebiedsagenda
Stapsgewijs uitvoeren van de gebiedsagenda door maatregelen te programmeren, financiering te organiseren en aan te sluiten bij regionale en nationale investeringsprogramma's. Monitoren van voortgang en waar nodig actualiseren van de agenda op basis van nieuwe kansen en ontwikkelingen.

Vaststellen gedeeld toekomstperspectief en gezamenlijke gebiedsagenda
Vaststellen wat het gedeelde toekomstperspectief is van gemeente en provincie op de rol van Regiopoort Breukelen en vaststellen van gebiedsagenda waarin het gedeelde toekomstperspectief is vertaald naar een gezamenlijke uitvoerings- en lobbyagenda.

Benutten lopende programma's en investeringen.
Identificeren en benutten van meekoppelkansen in lopende programma's en investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en energie-infrastructuur, zodat met bestaande investeringen al stappen richting het toekomstperspectief kunnen worden gezet.

Doorfietsroute van Dom tot Dam Utrecht - Amsterdam F2

Fietsbrug ARK Nieuwer Ter Aa

Frequentieverhoging sprinters naar Utrecht, Gouda en/of Amsterdam

Richtinggevende keuze
Projectbesluit
Realisatieperiode
Keuze tussen opties
Samenhang realisatie (niet randvoorwaardelijk)
Samenhang realisatie (randvoorwaardelijk)
Samenhang besluit
Onderzoek of uitwerking

Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT BREUKELEN

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor toekomstig programma	Toelichting
Groen Groeit Mee: Breukelen en De Ronde Venen	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Groen Groeit Mee: Polderscheg	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin) + nieuwbouw middenstation	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Maatregelpakket stationsomgeving (korte termijn)	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Doorfietsroute van Dom tot Dam Utrecht - Amsterdam F2	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Het toekomstige programma is nog niet bekend, maar deze maatregel is van invloed op de fietsbereikbaarheid van de Regiopoort en daarmee naar verwachting schaalbepalend voor het toekomstige programma.
Fietsbrug ARK Nieuwer Ter Aa	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Het toekomstige programma is nog niet bekend, maar deze maatregel is van invloed op de fietsbereikbaarheid van de Regiopoort en daarmee naar verwachting schaalbepalend voor het toekomstige programma.
Frequentieverhoging sprinters naar Utrecht, Gouda en Amsterdam	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Het toekomstige programma is nog niet bekend, maar deze maatregel is van invloed op de OV bereikbaarheid van de Regiopoort en daarmee naar verwachting schaalbepalend voor het toekomstige programma.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT BREUKELEN

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Vaststellen toekomstperspectief en gezamenlijke gebiedsagenda	2028	• Bestaande toekomstbeeld voor Regiopoort Breukelen verder uitwerken tot een gezamenlijk toekomstperspectief wat moet landen in de herziening van de omgevingsvisie van de gemeente. Daarbij wordt richting gegeven aan de ontwikkeling van een woon-werkgebied van de Regiopoort en de recreatieve functie van Breukelen als groene poort. • Vaststellen van de gebiedsagenda met prioritaire opgaven, de belangrijkste randvoorwaarden die moeten worden aangepast én een ontwikkelstrategie voor de tussenliggende periode. Deze ontwikkelstrategie geeft richting aan ontwikkelingen en kwaliteitsverbeteringen die op korte en middellange termijn al mogelijk zijn binnen de huidige randvoorwaarden. De strategie bepaalt welke tijdelijke, gefaseerde of no-regretmaatregelen worden uitgevoerd en hoe deze bijdragen aan het langetermijnperspectief zonder toekomstige keuzes onmogelijk te maken.	• Gedeeld beeld van gemeente, provincie en eventuele gebiedspartners over ontwikkelrichting. • Inzicht in huidige stand van zaken randvoorwaarden en in benodigde aanpassingen (bereikbaarheid, energie, milieu en ruimtegebruik). • Inzicht in ontwikkelmogelijkheden binnen de huidige randvoorwaarden. • Voorstel voor prioritaire opgaven, samenwerking en positionering in regionale en nationale programma's.	Gemeente Stichtse Vecht, provincie Utrecht

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Regiopoort Vianen

REGIOPOORT VIANEN

Regiopoort Vianen ontwikkelt zich tot een regionale mobiliteitsknoop op de strategische verbinding tussen Utrecht en Zuid-Nederland. Door de ligging aan de A2- en A27-corridor, busstation Lekbrug en de toekomstige HOV/BRT-verbinding Breda – Utrecht vormt Vianen een logische toegangspoort vanuit Vijfheerenlanden en de omliggende regio naar Utrecht en verder. De groei van wonen en werken in de regio vergroten de mobiliteitsstromen die Vianen passeren.

De geplande OV-hub Lekbrug met P+R vormt het concrete startpunt van deze ontwikkeling. De hub moet verkeer van de Ring Utrecht afvangen en reizigers een aantrekkelijk alternatief voor de auto bieden. Door de potentie van de HOV/BRT maximaal te benutten en de first- en last-mile goed te organiseren met bus, fiets en deelmobiliteit kan Vianen uitgroeien tot een belangrijke regionale overstapplek. Op langere termijn is er potentie voor een OV-hub langs de A27. Deze ligging sluit goed aan op de ontwikkelingen in Vianen, waaronder Gaasperwaard 2 en 3.

De eerste opgave is het goed inpassen en organiseren van de OV-hub met P+R. Daarbij komen ruimtelijke inpassing, fasering, eigendom, exploitatie, beheer en financiering samen. De ambitie voor de P+R is om te starten met 500 plekken en later te kunnen doorgroeien naar 1.000. Hiervoor zijn keuzes nodig over ontwerp, grondgebruik en samenwerking tussen betrokken partijen, met name met hotel Van der Valk. Daarnaast vraagt een goed functionerende OV-hub om passend parkeerbeleid in het omliggende gebied. Een tweede belangrijke opgave is het organiseren van de first- en last-mile. Om de hub optimaal te laten functioneren moeten omliggende kernen, woongebieden en werklocaties goed worden verbonden met het busstation en de OV-hub. Dit vraagt om aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen, hoogwaardige bushaltes, deelmobiliteit en goede aansluitingen op regionale OV-netwerken. Daarmee wordt de overstap van auto naar OV daadwerkelijk aantrekkelijk.

De Regiopoort speelt daarnaast een belangrijke rol in de ontwikkeling van Gaasperwaard 2 en 3 en andere verstedelijkingsopgaven in Vianen. Deze ontwikkelingen vragen om een mobiliteitsconcept dat vanaf het begin stuurt op OV, fiets, deelmobiliteit en centrale parkeervoorzieningen. Door bereikbaarheid en mobiliteit integraal mee te nemen kan de groei van wonen en werken worden opgevangen zonder een verdere toename van autoverkeer. De Regiopoort wordt daarmee niet alleen een overstappunt, maar ook een aanjager van mobiliteitsbewuste verstedelijking en economische ontwikkeling.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1. **OV-hub inpassen en organiseren**
   Uitwerken van een integraal ontwerp en governance voor de OV-hub Lekbrug, inclusief ruimtelijke inpassing, fasering, eigendom, exploitatie, beheer en financiering.

2. **First- en last-mile OV-hub versterken**
   Uitwerken hoe de OV-hub wordt verbonden met Vianen, Vijfheerenlanden en omliggende kernen door te investeren in aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen, hoogwaardige bushaltes, deelmobiliteit en goede OV-aansluitingen. Hierdoor wordt de mobiliteitsknoop Vianen optimaal benut voor een groot regionaal verzorgingsgebied. Het mobiliteitsconcept voor Gaasperwaard 2 en 3 vormt daarbij een belangrijke bouwsteen.

3. **Mobiliteitsconcept Gaasperwaard uitvoeren en borgen**
   Zorgen dat de ontwikkeling van Gaasperwaard 2 en 3 vanaf de eerste uitgifte stuurt op OV-gebruik, fiets, deelmobiliteit en collectieve parkeervoorzieningen, zodat groei van bedrijvigheid niet leidt tot evenredige groei van autoverkeer.

Let op: het concept product van Vianen krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

2026 2027 2028 2029 2030 2035 2040 LATER

DUURZAME VERSTEDELIJKING

Realiseren groene langzaamverkeersverbindingen en doorfietsroute naar Vianen vanuit Utrecht-Nieuwegein

Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)

Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)

De ontwikkelingen zijn afhankelijk van voldoende netcapaciteit, waarvoor uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk is.

VERSTEDELIJKING

Verstedelijking Vianen – centrum en De Hagen

1.000

Verstedelijking Hoef & Haag

Bedrijfsverplaatsingen

Gaasperwaard 2

Gaasperwaard 3

Vaststellen uitvoeringsstrategie mobiliteitsconcept Gaasperwaard 2 en 3

Ontwikkeling Van Der Valk

BEREIKBAARHEID

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

Fietsverbinding Lekbrug A27

Doorfietsroute Vianen - Nieuwegein

Openbaar vervoer en hubs

HOV/BRT Breda/Gorinchem – Vianen – Utrecht

Gefaseerde realisatie van de ambitie

OV-hub met P+R Lekbrug (fase 1)

OV-hub met P+R Lekbrug (fase 2)

Keuze integraal ontwerp P+R Lekbrug / Van der Valk

Keuze samenhangend first- en last-milepakket OV-hub

500 plekken

1.000 plekken

Richtinggevende keuze
Projectbesluit
Realisatieperiode
Keuze tussen opties
Samenhang realisatie (niet randvoorwaardelijk)
Samenhang realisatie (randvoorwaardelijk)
Samenhang besluit
Onderzoek of uitwerking

Let op: het concept product van Vianen krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT VIANEN

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Groen Groeit Mee: Vijfheerenlanden	Niet randvoorwaardelijk	Kwaliteitsverhogend	
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Bedrijfsverplaatsingen	Ontwikkelruimte	Schaalbepalend	Voor deel van de plots is verplaatsing van bedrijven nodig om ruimte te maken voor woningbouw.
Gaasperwaard 2	Niet randvoorwaardelijk	Versnellend	Indien dit bedrijvenpark tijdig ruimte biedt aan bedrijven die vanuit Vianen moeten verplaatsen kan dit de woningbouw versnellen.
Gaasperwaard 3	Niet randvoorwaardelijk	Versnellend	Indien dit bedrijvenpark tijdig ruimte biedt aan bedrijven die vanuit Vianen moeten verplaatsen kan dit de woningbouw versnellen.
Ontwikkeling Van Der Valk	Ontwikkelruimte	Blokkerend	De OV-hub en P+R zijn sterk afhankelijk van de ontwikkeling van Van der Valk, aangezien een belangrijk deel van de benodigde gronden binnen de grondpositie van Van der Valk ligt. De OV-hub is van belang voor verdere verstedelijking.
Fietsverbinding Lekbrug A27	Niet randvoorwaardelijk	Schaalbepalend	Deze maatregel is van invloed op de fietsbereikbaarheid van de Regiopoort en daarmee schaalbepalend voor het programma.
Doorfietsroute Vianen - Nieuwegein	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Deze maatregel is van invloed op de fietsbereikbaarheid van de Regiopoort en daarmee schaalbepalend voor het programma.
HOV/BRT Breda/Gorinchem – Vianen – Utrecht	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	De HOV/BRT-verbinding vergroot de OV-capaciteit en kwaliteit en maakt meer reizigersgroei mogelijk, waardoor deze schaalbepalend is voor verstedelijking en mobiliteitsontwikkeling in Vianen en de regio.
OV-hub met P+R Lekbrug	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	De OV-hub met P+R maakt het mogelijk grotere mobiliteitsstromen af te wikkelen door reizigers te laten overstappen op hoogwaardig OV. Daarmee is de hub schaalbepalend voor verstedelijking en mobiliteitsontwikkeling in Vianen en de regio.

Let op: het concept product van Vianen krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT VIANEN

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Keuze integraal ontwerp en organisatie OV-hub Lekbrug	2027-2029	Vaststellen van het integrale ontwerp en de fasering van de OV-hub Lekbrug met P+R, inclusief de ruimtelijke inpassing bij Van der Valk. Het besluit omvat de omvang en inrichting van de eerste fase met circa 500 P+R-plaatsen, de mogelijkheid tot doorgroei naar circa 1.000 plaatsen en de uitgangspunten voor eigendom, exploitatie, beheer en financiering.	• Integraal ontwerp met ruimtelijke varianten en fasering. • Afspraken over grondgebruik en samenhang met de ontwikkeling van Van der Valk. • Inzicht in investeringskosten, exploitatie, beheer en onderhoud. • Governance- en eigendomsmodel. • Financiële dekking en verdeling van bijdragen. • Inzicht in bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en effecten op de omgeving.	Gemeente Vijfheerenlanden, provincie Utrecht, Van der Valk
Keuze samenhangend first- en last-milepakket OV-hub	2027-2029	Vaststellen van een samenhangend pakket aan maatregelen waarmee Vianen, omliggende kernen, woongebieden en werklocaties goed op de OV-hub worden aangesloten. Het besluit omvat keuzes over fiets- en wandelverbindingen, bushaltes, regionaal en lokaal OV, deelmobiliteit en de aansluiting op het omliggende wegennet. Mobiliteitsconcept Gaasperwaard 2 en 3 is hier bouwsteen van.	• Analyse van herkomsten, bestemmingen en potentiële gebruikers van de hub. • Inventarisatie van knelpunten en ontbrekende schakels voor lopen, fiets en OV. • Uitwerking van maatregelpakketten en fasering. • Effectanalyse op bereikbaarheid, gebruik van de hub en modal shift. • Kostenraming, dekkingsmogelijkheden en afspraken over beheer. • Afstemming met het ontwerp en de fasering van de OV-hub.	Gemeente Vijfheerenlanden, provincie Utrecht en betrokken gemeenten en vervoerders
Vaststellen uitvoeringsstrategie mobiliteitsconcept Gaasperwaard 2 en 3	2027	Vaststellen hoe het mobiliteitsconcept voor Gaasperwaard 2 en 3 vanaf de eerste uitgifte en vestiging van bedrijven wordt toegepast. Het besluit borgt dat OV, fiets, deelmobiliteit en centrale parkeervoorzieningen tijdig beschikbaar zijn en dat vestigings-, uitgifte- en parkeerbeleid hierop aansluiten.	• Vertaling van het bestaande MPVE naar concrete eisen, maatregelen en fasering. • Uitwerking van centrale parkeervoorzieningen en parkeerregulering. • Plan voor opwaardering van bushaltes en fiets-, loop- en OV-verbindingen. • Afspraken over de rol van de OV-hub in het mobiliteitsconcept. • Voorstel voor borging in gronduitgifte, vestigingsvoorwaarden en afspraken met bedrijven. • Kostenraming, financiering en verdeling van verantwoordelijkheden.	Gemeente Vijfheerenlanden, provincie Utrecht en ontwikkelende en beherende partijen Gaasperwaard 2 en 3

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Let op: het concept product van Vianen krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

Regiopoort Zeist-Noord

REGIOPOORT ZEIST-NOORD

Regiopoort Zeist-Noord ligt op een strategische positie binnen de corridor Utrecht–Amersfoort, tussen het Utrecht Science Park, Soesterberg en Amersfoort. Hier komen opgaven rond bereikbaarheid, economie, woningbouw en defensie samen. Door de groei van Defensie, nieuwe woningen en werklocaties in de regio, de behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid en de toenemende recreatiedruk groeit de mobiliteitsvraag op de corridor Utrecht-Amersfoort. Zeist-Noord kan daardoor uitgroeien tot een belangrijke schakel in de corridor Utrecht-Amersfoort. Het gebied kan zich ontwikkelen tot toegangspoort tot het Utrecht Science Park en de defensielocaties langs de corridor, met ruimte voor versterking van economische functies en mogelijk woningbouw.

De toekomstige rol en ontwikkelrichting van Zeist-Noord staan nog niet vast. De gemeente Zeist bevindt zich in de verkenningsfase die moet leiden tot een plan van aanpak voor de gebiedsvisie. De verkenning moet inzicht geven in de opgaven, kansen en mogelijke ontwikkelrichtingen voor Regiopoort Zeist-Noord. Woningbouw is niet het vertrekpunt, maar één van de mogelijke ontwikkelrichtingen die wordt onderzocht. Ook uitbreiding van bestaande bedrijvigheid, nieuwe economische concepten, mobiliteit, de relatie met Defensie en de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied zijn onderdeel van de integrale afweging.

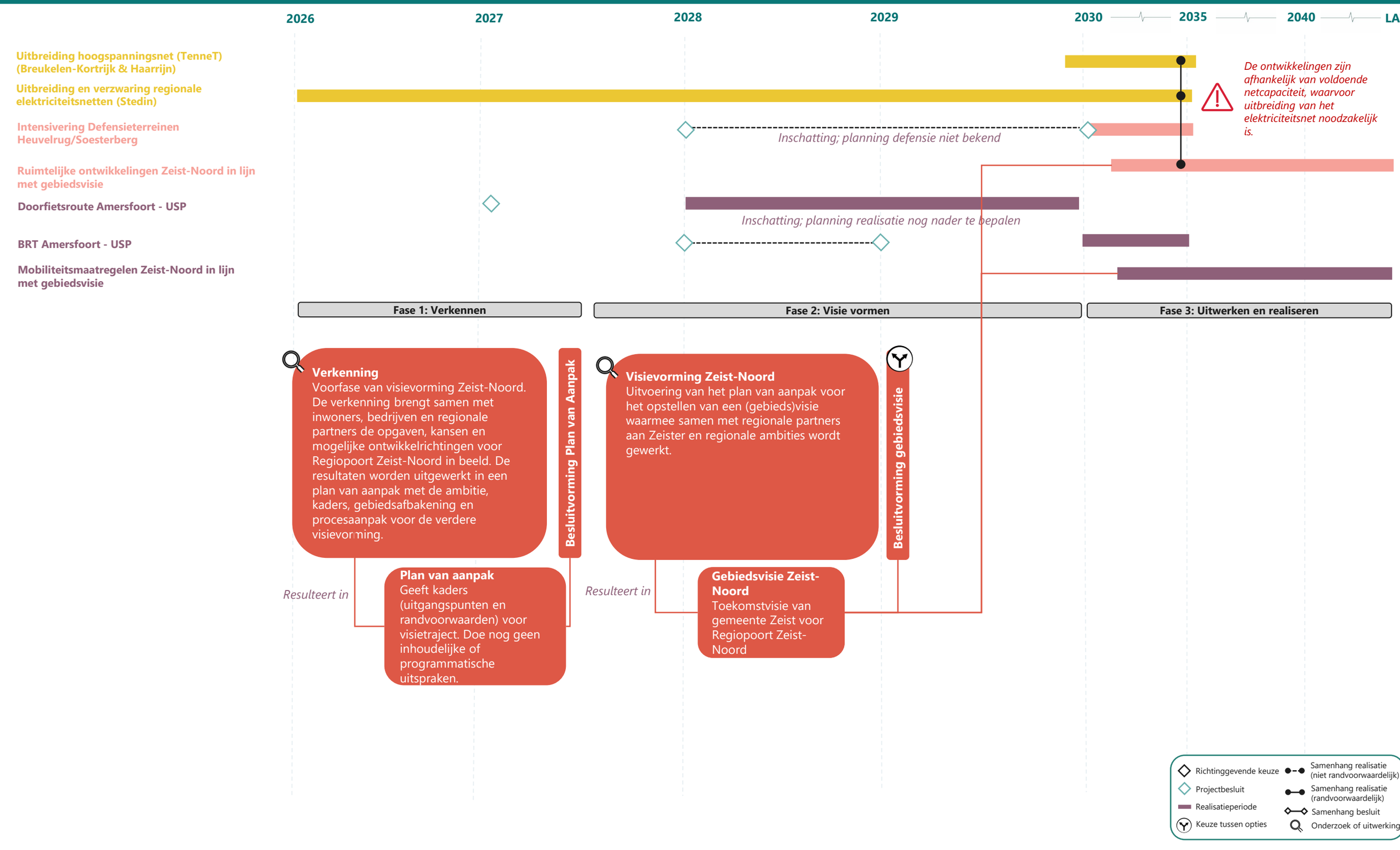
In de verkenning worden lokale en regionale inzichten met elkaar verbonden. De Propositie van Zeist, het Gebiedsonderzoek Amersfoort Spoorzone-Heuvelrugzone, de BRT-préverkenning en de gebiedssamenwerking A tot Z, bieden hiervoor belangrijke bouwstenen. Deze moeten worden verbonden met de ambities en kwaliteiten van Zeist, zoals versterking van de lokale economie, duurzame mobiliteit, natuur en landschap, recreatie en cultuurhistorische waarden zoals de Wegh der Weegen.

Goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied. Daarbij wordt breder gekeken dan alleen een toekomstige BRT- of HOV-verbinding. Ook verbeteringen in routering, frequentie en dienstverlening van reguliere busverbindingen en andere vormen van duurzame mobiliteit kunnen bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Welke bereikbaarheidsoplossingen passend zijn, hangt samen met de schaal en aard van de mogelijke gebiedsontwikkeling.

De gemeente Zeist voert de regie over de verkenning en het opstellen van een gebiedsvisie. De gemeente stelt samen met inwoners, bedrijven en regionale partners een plan van aanpak op. Vanwege de ruimtelijke en mobiliteitskundige samenhang vindt daarbij nauwe afstemming plaats met de gemeente Soest over de ontwikkeling van Soesterberg. De verkenning moet eerst duidelijk maken wat de inhoudelijke opgaven, kansen en mogelijke ontwikkelrichtingen zijn. Op basis daarvan kan worden bepaald hoe het vervolgtraject wordt ingericht, welke aanvullende onderzoeken nodig zijn en welke inhoudelijke en bestuurlijke keuzes op welk moment aan de orde komen.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1 **Uitvoeren verkenning voor Regiopoort Zeist-Noord en opstellen plan van aanpak voor de gebiedsvisie**
De gemeente Zeist brengt samen met lokale en regionale partners de opgaven, kansen en ontwikkelrichtingen voor het gebied in beeld en werkt deze uit in een plan van aanpak voor de verdere visievorming. De startnotitie die dient als bestuurlijk en ambtelijk vertrekpunt voor deze verkenning ligt er al.



Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT ZEIST-NOORD

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Doorfietsroute Amersfoort - USP	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Deze maatregel is van invloed op de fietsbereikbaarheid van de Regiopoort en daarmee schaalbepalend voor het toekomstige programma.
BRT Amersfoort - USP	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	De BRT-verbinding vergroot de OV-bereikbaarheid en kwaliteit en maakt meer reizigersgroei mogelijk, waardoor deze schaalbepalend is voor mogelijke verstedelijking en mobiliteitsontwikkeling bij regiopoort Zeist-Noord.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT ZEIST-NOORD

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Vaststellen plan van aanpak voor de gebiedsvisie Regiopoort Zeist-Noord	2027	Vaststellen van het plan van aanpak voor de gebiedsvisie van Regiopoort Zeist-Noord. Het plan van aanpak vormt de uitkomst van de verkenningsfase en legt de opgave, ambitie, gebiedsafbakening, procesaanpak, participatieaanpak, uitgangspunten en planning voor de verdere visievorming vast. Het besluit doet nog geen uitspraken over een voorkeursontwikkelrichting of programma voor Zeist-Noord, maar vormt het kader voor de daaropvolgende visievorming.	• Resultaten van de verkenning naar opgaven, kansen en mogelijke ontwikkelrichtingen voor Zeist-Noord. • Voorstel voor gebiedsafbakening van visiegebied en studiegebied. • Beschrijving van ambitie, doelstellingen en beleidscontext. • Uitwerking van proces- en participatieaanpak voor de visievorming. • Overzicht van benodigde onderzoeken, capaciteit, planning en financiële middelen voor de visiefase.	Gemeente Zeist, in afstemming met de gebiedsalliantie Heuvelrugcorridor, gemeente Soest en provincie Utrecht.

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Regiopoort Nijkerk

REGIOPOORT NIJKERK

Regiopoort Nijkerk bouwt voort op een stevige basis. Tot 2030 worden binnen de Woondeal circa 3.800 woningen gerealiseerd, waarvan minimaal 2.800 in de kern Nijkerk. Ontwikkelingen als Paasbos, Stadshaven en het gebied rondom Oude Amersfoortse weg zijn in uitvoering of voorbereiding.

Na 2030 verschuift het zwaartepunt naar Oostelijk Nijkerk. Rond Luxool, Bronswerk en Slichtenhorst wordt ruimte gezocht voor circa 2.000 woningen in combinatie met sportvoorzieningen, landschap en bereikbaarheid. Hiervoor zijn verschillende scenario's tot stand gekomen vanuit een participatieproces. De komende jaren wordt toegewerkt naar één toekomstscenario voor dit gebied.

De belangrijkste opgave is om in samenhang keuzes te maken over verstedelijking, bereikbaarheid, landschap en recreatie/sport. Nijkerk wil het centrum en stationsgebied autoluwer maken. Hiervoor is nieuwe verkeersontsluiting aan de oostzijde van de kern nodig. Een ontsluitingsweg moet niet alleen de nieuwe woongebieden ontsluiten, maar ook doorgaand verkeer buiten de kern afwikkelen. Dit is extra belangrijk nu de aanpak van Knooppunt Hoevelaken op pauze staat en veel sluipverkeer via Nijkerk rijdt. De tracékeuze voor de ontsluitingsweg moet daarom in samenhang met het toekomstscenario voor Oostelijk Nijkerk worden gemaakt. Om deze afweging integraal te maken ligt er een kans om een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPVE) voor Oostelijk Nijkerk op te stellen, waarin de ontsluitingsweg, de mobiliteitshub, de P+R, fietsverbindingen, de busroute en het autoluwe mobiliteitsconcept in onderlinge samenhang worden uitgewerkt.

Ook de spoorontwikkeling is nauw verweven met deze keuzes. Met een keervoorziening bij Harderwijk ontstaat ruimte voor een hogere treinfrequentie, waardoor Nijkerk zich kan ontwikkelen tot een sterker OV-knooppunt met een bediening van twee sprinters en twee intercity's per uur en kan ontwikkelen als IC-station. Dit ondersteunt een duurzaam mobiliteitsprofiel, maakt lagere parkeernormen mogelijk en versterkt de ontwikkelkansen rond het station. De frequentieverhoging vraagt echter om het en van de gelijkvloerse spoorwegovergang bij het station. Daarvoor is eerst een alternatieve verkeersroute nodig. Daarmee vormen de ontwikkeling van Oostelijk Nijkerk, de ontsluitingsweg, de ing van de spoorwegovergang en de versterking van het OV-knooppunt één samenhangende opgave. De urgentie hiervan neemt verder toe door de voorgenomen defensiekazerne bij Zeewolde. Deze ontwikkeling zal naar verwachting extra vervoersbewegingen via Nijkerk genereren.

Aan de oostzijde van het station ligt bovendien een kans om de bestaande P+R door te ontwikkelen tot een mobiliteitshub. Een nieuwe oostelijke ontsluiting maakt deze locatie beter bereikbaar en biedt mogelijkheden om P+R, fietsparkeren, deelmobiliteit en mogelijk bewonersparkeren te combineren. Daarmee ondersteunt de mobiliteitshub zowel de ontwikkeling van Oostelijk Nijkerk als de verdere versterking van station Nijkerk als Regiopoort.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1. **Samenhangende keuze verstedelijking en ontsluitingsweg**
   Het toekomstscenario voor Oostelijk Nijkerk en het tracé van de ontsluitingsweg in samenhang bepalen. Hiermee worden keuzes verbonden over woningbouw, sport, landschap, mobiliteit, een autoluw centrum en stationsgebied en de toekomstige inrichting van de spoorovergang.

2. **MPvE Oostelijk Nijkerk opstellen**
   Een integraal mobiliteitskader uitwerken voor Oostelijk Nijkerk, waarin de ontsluitingsweg, P+R en mobiliteitshub, fietsvoorzieningen, parkeren, busroute en het autoluwe mobiliteitsconcept in samenhang worden uitgewerkt.

3. **Keuze spoormaatregelen Nijkerk**
   Met de betrokken partners maatregelenpakket vaststellen t.b.v. de hogere treinfrequentie en borgen overwegveiligheid, waaronder het opheffen van de overweg bij station Nijkerk (voor gemotoriseerd verkeer).

Let op: het concept product van Nijkerk krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

2026 2027 2028 2029 2030 2035 2040 LATER

DUURZAME VERSTEDELIJKING

VERSTEDELIJKING

BEREIKBAARHEID

Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)

Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Liander)

Gemeente Nijkerk heeft al grond ter beschikking gesteld voor een nieuw middenspanning-station. Planologische procedure in vergevorderd stadium.

De ontwikkelingen zijn afhankelijk van voldoende netcapaciteit, waarvoor uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk is.

Verstedelijking Woondeal — 2.800

Verstedelijking Oostelijk Nijkerk (inclusief 20 ha sportvoorzieningen) — 2.000

Diverse onderzoeken t.b.v. Oostelijk Nijkerk

Besluit over toekomstscenario Oostelijk Nijkerk

Kazerne Zeewolde

Verplaatsing sportvoorzieningen

Afhankelijk van gekozen toekomstscenario Oostelijk Nijkerk

Samenhangende keuzes Verstedelijking en mobiliteit Oostelijk Nijkerk

MPVE Oostelijk Nijkerk

Openbaar vervoer

Keervoorziening Harderwijk

Extra IC Amersfoort – Nijkerk - Harderwijk

Studie keervoorziening en overwegen (ProRail)

Besluit over voorkeursalternatief keervoorziening en overwegen

Parkeren en hubs

Vernieuwen P+R / mobiliteitshub station Nijkerk

Autoverkeer

Ontsluitingsweg

Overweg Spoorstraat opheffen (voor gemotoriseerd verkeer)

Richtinggevende keuze
Projectbesluit
Realisatieperiode
Keuze tussen opties
Samenhang realisatie (niet randvoorwaardelijk)
Samenhang realisatie (randvoorwaardelijk)
Samenhang besluit
Onderzoek of uitwerking

Let op: het concept product van Nijkerk krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT NIJKERK

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Liander)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Verplaatsing sportvoorzieningen	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Afhankelijk van het gekozen toekomstscenario. Creëert ontwikkelruimte voor woningbouw in Luxool.
Keervoorziening Harderwijk	Ontwikkelruimte	Schaalbepalend	De keervoorziening is nodig voor de frequentieverhoging van de treinen. De frequentieverhoging vergroot de OV-bereikbaarheid en kwaliteit en maakt meer reizigersgroei mogelijk, waardoor deze schaalbepalend is voor mogelijke verstedelijking en mobiliteitsontwikkeling bij regiopoort Nijkerk.
Frequentieverhoging intercity's Veluwelijn	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Onderdeel van het duurzame mobiliteitsconcept voor Oostelijk Nijkerk. De frequentieverhoging vergroot de OV-capaciteit en maakt meer reizigersgroei mogelijk. Hierdoor worden lagere parkeernormen en minder autoafhankelijkheid mogelijk. Daarmee is de maatregel schaalbepalend voor de omvang van de verstedelijking en mobiliteitsontwikkeling van Regiopoort Nijkerk.
Vernieuwen P+R station Nijkerk	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Onderdeel van het duurzame mobiliteitsconcept voor Oostelijk Nijkerk. De mobiliteitshub ondersteunt lagere parkeernormen, vermindert de autoafhankelijkheid en versterkt de overstap tussen auto, fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Daarmee is de maatregel schaalbepalend voor de verstedelijking en mobiliteitsontwikkeling van Regiopoort Nijkerk.
Ontsluitingsweg	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Onderdeel van het duurzame mobiliteitsconcept voor Oostelijk Nijkerk. De rondweg maakt een autoluw centrum en stationsgebied mogelijk en creëert ruimte voor een mobiliteitsconcept waarin fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit een grotere rol spelen. Daarmee ondersteunt de maatregel lagere parkeernormen en is zij schaalbepalend voor de omvang van de verstedelijking die in Oostelijk Nijkerk kan worden gerealiseerd.
Overweg Spoorstraat opheffen voor gemotoriseerd verkeer	Ontwikkelruimte	Schaalbepalend	Onderdeel van het duurzame mobiliteitsconcept voor Oostelijk Nijkerk. Het opheffen van de overweg is nodig voor de frequentieverhoging van de trein en ondersteunt een autoluw stationsgebied. Daarmee draagt de maatregel bij aan een mobiliteitsconcept dat schaalbepalend is voor de verstedelijking en mobiliteitsontwikkeling van Regiopoort Nijkerk. Uitvoering is afhankelijk van realisatie van de ontsluitingsweg.

Let op: het concept product van Nijkerk krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT NIJKERK

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Keuze toekomstscenario Oostelijk Nijkerk en ontsluitingsweg	2027	Vaststellen van het toekomstscenario voor Oostelijk Nijkerk, inclusief de verdeling van woningbouw, sportvoorzieningen en voorzieningen over Luxool, Bronswerk en Slichtenhorst én de keuze voor de oostelijke verkeersontsluiting.	• Uitkomsten van de lopende studies in het kader van Oostelijk Nijkerk	Gemeente Nijkerk, provincie Gelderland
Vaststellen Mobiliteitsprogramma van Eisen Oostelijk Nijkerk	2028	Vaststellen van een integraal mobiliteitskader voor Oostelijk Nijkerk waarin ontsluitingsweg, mobiliteitshub, P+R, fietsverbindingen, parkeren en het autoluwe mobiliteitsconcept in samenhang worden uitgewerkt.	• Mobiliteitsonderzoeken, verkeersmodellen, parkeerstrategie, uitwerking mobiliteitshub, fietsnetwerk en mobiliteitsconcept Oostelijk Nijkerk.	Gemeente Nijkerk, provincie Gelderland
Keuze spoormaatregelen Nijkerk	2028	Vaststellen van het voorkeursalternatief voor de keervoorziening bij Harderwijk, frequentieverhoging op de Veluwelijn en de maatregelen voor overwegveiligheid, waaronder de ing van de overweg bij station Nijkerk.	• Resultaten spoorverkenning ProRail, analyse treinfrequentie, overwegveiligheid en samenhang met de verkeersstructuur van Oostelijk Nijkerk.	ProRail, NS, Ministerie IenW, provincie Gelderland, provincie Utrecht, Regio Amersfoort, gemeenten Nijkerk en Harderwijk

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Let op: het concept product van Nijkerk krijgt nog laatste aanscherpingen op basis van de feedback van de gemeente.

Regiopoort Barneveld

REGIOPOORT BARNEVELD

Barneveld staat voor een schaalsprong. Richting 2040 wil de gemeente circa 8.000 woningen realiseren, grotendeels binnen de as Barneveld-Harselaar-Voorthuizen. Binnen Regiopoort Barneveld ligt het zwaartepunt rond de drie stationsomgevingen Barneveld-Centrum, Barneveld-Zuid en Barneveld-Noord. Deze gebieden hebben ieder een eigen karakter en ontwikkelpotentie.

Barneveld-Centrum biedt ruimte voor circa 1.000 woningen en de transformatie van een verouderde stationsomgeving tot een aantrekkelijke entree van de kern. De ontwikkeling wordt belemmerd door een aanzienlijke financiële opgave en de noodzaak om functies te verplaatsen, waaronder het veevoederbedrijf, de Veluwehal en andere bedrijven. Een aanpak per afzonderlijke locatie biedt onvoldoende perspectief. Door het gebied als één samenhangende ontwikkeling te beschouwen, ontstaat de schaal die nodig is om een doorbraak te realiseren.

Rond Barneveld-Zuid wordt de ontwikkeling van De Burgt voortgezet en liggen kansen voor verdere verstedelijking ten oosten van het station. Deze ontwikkeling hangt samen met de tracékeuze voor de Oostelijke rondweg. Deze ontwikkeling vraagt niet alleen om woningen, maar ook om tijdig meegroeiende voorzieningen. Vooral op het gebied van onderwijs, zorg en sport staat het voorzieningenniveau al onder druk. De schaalsprong vraagt daarom om een gezamenlijke programmering van woningen en voorzieningen.

Barneveld-Noord kent een andere opgave: woningbouw ligt hier door de aanwezige milieucategorieën niet voor de hand. De opgave is het verkennen van mogelijkheden voor intensivering van bedrijvigheid rondom station Noord voor bedrijven met passende milieucategorie.

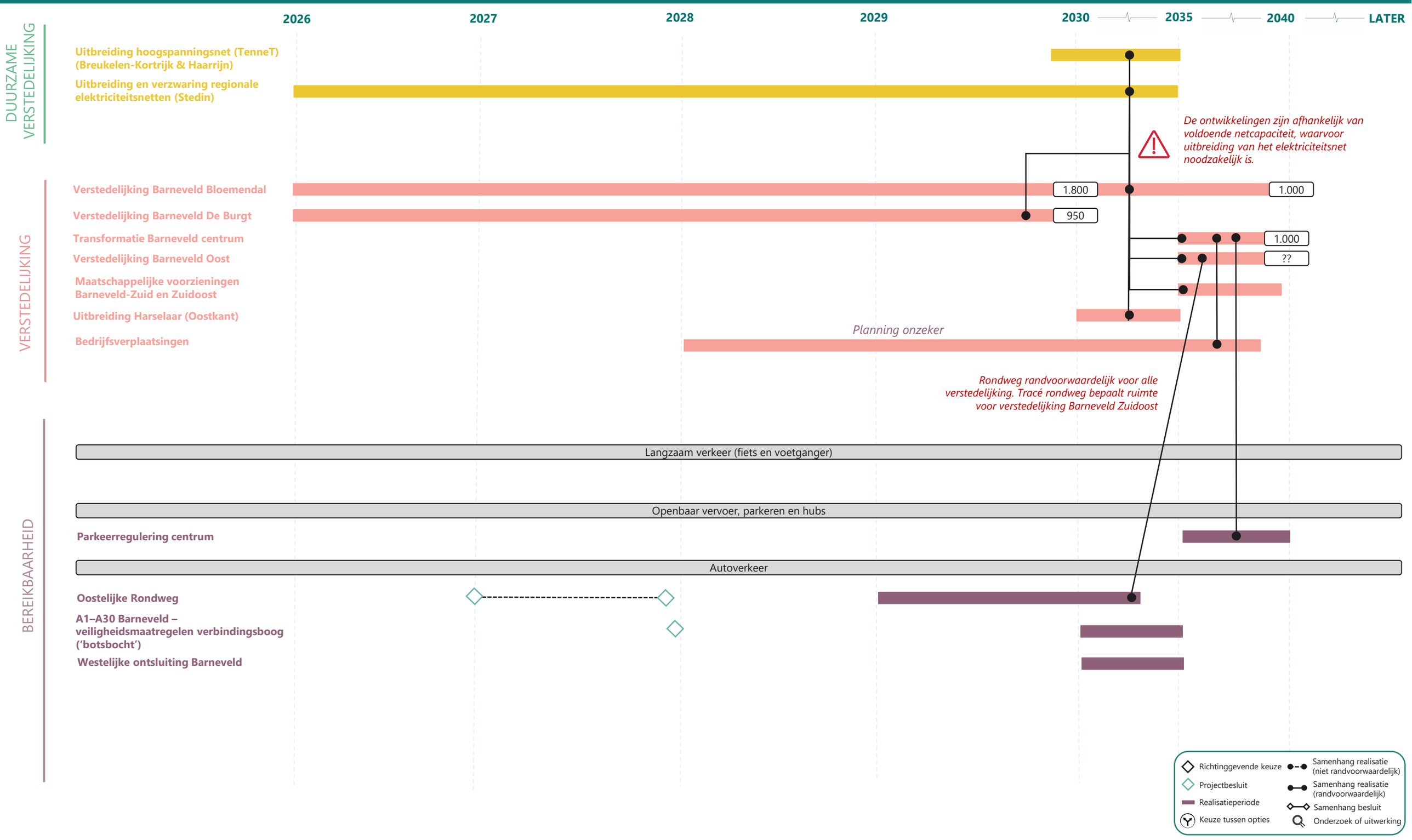
De bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de gehele Regiopoort. De Oostelijke Rondweg is noodzakelijk om doorgaand verkeer uit de kern te halen, de leefbaarheid te verbeteren en de geplande verstedelijking mogelijk te maken. De rondweg moet daarom niet als los infrastructuurproject worden benaderd, maar als onderdeel van een breder mobiliteits- en verstedelijkingspakket.

Barneveld beschikt tegelijkertijd over een bijzondere kans. Door meer ontwikkellocaties in beeld te hebben dan strikt noodzakelijk ontstaat flexibiliteit om ontwikkelingen te faseren en te schuiven wanneer kansen, financiering of uitvoerbaarheid daarom vragen.

De investeringsopgave is groter dan de gemeente zelfstandig kan dragen. Een integrale ontwikkelstrategie is nodig waarin woningbouw, bereikbaarheid, voorzieningen en economische ontwikkelingen zijn verbonden in één integraal verhaal. Door de verschillende opgaven als een samenhangende package deal te presenteren ontstaat meer massa, een sterker perspectief voor samenwerking met provincie en regio en een aantrekkelijker voorstel voor nationale en regionale investeringsprogramma's.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1. **Integraal ontwikkelperspectief Regiopoort Barneveld**
   Werk een integraal ontwikkelperspectief uit voor de Regiopoort. Breng de verschillende ontwikkelingen op gebied van woningbouw, voorzieningen, bereikbaarheid, economie en fasering samen in één ontwikkelstrategie als basis voor besluitvorming en investeringen.
2. **Doorbraak Barneveld-Centrum**
   Kom samen met provincie Gelderland tot een doorbraak op het gebied van de financiering van de verplaatsing van het veevoederbedrijf (waarvoor een alternatieve locatie beschikbaar is). Benut de verplaatsing van het veevoederbedrijf als vliegwiel voor de transformatie van de stationsomgeving en de verplaatsing van andere bedrijven in het gebied.
3. **Gezamenlijke investerings- en financieringsstrategie**
   Ontwikkel samen met provincie Gelderland en regionale partners een financieringsstrategie voor de schaalsprong van Barneveld. Positioneer woningbouw, bereikbaarheid, voorzieningen en gebiedsontwikkeling als één samenhangende package deal richting regionale en nationale investeringsprogramma's.



Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT BARNEVELD

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Bedrijfsverplaatsingen	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Nodig om ontwikkelruimte te creëren in Barneveld-Centrum voor woningbouw.
Oostelijke Rondweg	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Nodig om doorgaand verkeer uit de kern te halen, de leefbaarheid te verbeteren en de geplande verstedelijking mogelijk te maken.
A1–A30 Barneveld – veiligheidsmaatregelen verbindingsboog ('botsbocht')	Niet randvoorwaardelijk	n.v.t.	Ter verbetering van de verkeersveiligheid.
Westelijke ontsluiting Barneveld	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Nodig voor de ontsluiting van de westkant van Barneveld en om binnenstedelijke wegennet te ontlasten.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT BARNEVELD

Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Vaststellen integraal ontwikkelperspectief Regiopoort Barneveld	Nog te bepalen	Vaststellen van één integraal ontwikkelperspectief waarin woningbouw, voorzieningen, bereikbaarheid, economie en fasering voor Barneveld-Centrum, Barneveld-Zuid, Barneveld-Noord en Barneveld-Oost in samenhang worden uitgewerkt. Het besluit omvat tevens de positie en het tracé van de Oostelijke Rondweg en de overige benodigde ontsluitingsmaatregelen. Hiermee ontstaat een gezamenlijke ontwikkelstrategie als basis voor verdere planvorming, investeringen en fasering.	• Samenhangend ruimtelijk en programmatisch beeld van de verschillende ontwikkellocaties. • Inzicht in woningbouwprogramma, voorzieningenbehoefte, economische ontwikkeling en fasering. • Verkeerskundige onderbouwing en tracéafweging voor de Oostelijke Rondweg en overige ontsluitingsmaatregelen. • Analyse van onderlinge afhankelijkheden, randvoorwaarden en benodigde investeringen. • Afstemming met provincie en regionale partners over de voorkeursrichting.	Gemeente Barneveld, provincie Gelderland en betrokken regionale partners
Besluit over financiering verplaatsing veevoederbedrijf	Z.s.m.	Vaststellen hoe de verplaatsing van het veevoederbedrijf wordt gefinancierd en welke partijen hieraan bijdragen. Het besluit maakt de verplaatsing mogelijk en creëert daarmee ruimte voor woningbouw en gebiedsontwikkeling in Barneveld-Centrum. De verplaatsing wordt benut als vliegwiel voor de bredere transformatie van de stationsomgeving en de verplaatsing van andere bedrijven. Er is al een alternatieve plaats voor het bedrijf op het oog.	• Inzicht in de kosten en financiële haalbaarheid van de verplaatsing. • Uitwerking van mogelijke financieringsbronnen en bijdragen van betrokken partijen. • Afspraken over de alternatieve vestigingslocatie en voorwaarden voor verplaatsing.	Gemeente Barneveld, provincie Gelderland en betrokken bedrijf
Besluit over voorkeursvariant en realisatie Oostelijke Rondweg	Nog te bepalen	Vaststellen van de voorkeursvariant, het tracé en de realisatiestrategie voor de Oostelijke Rondweg als randvoorwaarde voor de bereikbaarheid en verdere ontwikkeling van de Regiopoort.	• Verkeerskundige onderbouwing en effectanalyse. • Tracévarianten en kostenramingen. • Inzicht in ruimtelijke effecten en uitvoerbaarheid. • Bestuurlijke afstemming met betrokken partijen.	Gemeente Barneveld, provincie Gelderland
Vaststellen gezamenlijke investerings- en bekostigingsstrategie	Nog te bepalen	Vaststellen van een gezamenlijke strategie voor de bekostiging van de schaalsprong van Barneveld. De strategie verbindt de investeringen in woningbouw, bereikbaarheid, voorzieningen en gebiedsontwikkeling tot één samenhangend pakket en bevat afspraken over financieringsbronnen, bijdragen, prioritering en fasering. Hiermee wordt Regiopoort Barneveld als samenhangende package deal gepositioneerd richting regionale en nationale investeringsprogramma's.	• Integraal overzicht van investeringen, kosten, opbrengsten en financiële tekorten. • Prioritering en fasering van projecten en maatregelen. • Verkenning van gemeentelijke, provinciale, regionale en nationale financieringsbronnen. • Voorstel voor verdeling van bijdragen, risico's en verantwoordelijkheden. • Gezamenlijke positionerings- en lobbystrategie richting regionale en nationale investeringsprogramma's	Gemeente Barneveld, provincie Gelderland en regionale partners

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Regiopoort Woerden

REGIOPOORT WOERDEN

Woerden ontwikkelt zich in hoog tempo. Met de ontwikkeling van Snellerpoort, Nieuw-Middelland en het stationsgebied groeit de stad de komende jaren aanzienlijk. De woningbouwproductie is al op gang gekomen en op verschillende locaties worden woningen gerealiseerd of voorbereid. Tegelijkertijd worden plannen uitgewerkt voor een groenblauwe verbinding die het landschap en de woongebieden met elkaar verbindt. Daarmee behoort Woerden tot de Regiopoorten die het verst zijn gevorderd in de omslag van planvorming naar realisatie. Deze groei brengt echter ook nieuwe vraagstukken met zich mee. Een stad die in korte tijd sterk groeit vraagt niet alleen om woningen, maar ook om voldoende voorzieningen, een toekomstbestendig mobiliteitssysteem en een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.

De komende jaren verschuift de aandacht daarom van het toevoegen van woningen (wat wel gewoon doorgaat) naar het maken van samenhangende keuzes over de verdere ontwikkeling van het gebied. Verschillende keuzes zijn de afgelopen jaren vooruitgeschoven, terwijl nieuwe ambities, beleidsontwikkelingen en voortschrijdende inzichten zich blijven aandienen. Hierdoor ontstaat het risico dat (deel)plannen en visies telkens opnieuw worden herijkt zonder dat richtinggevende keuzes worden gemaakt. Dat kan leiden tot vertraging van ontwikkelingen, onzekerheid voor investeringen en het mislopen van subsidies. Juist daarom is het belangrijk om de komende jaren een aantal fundamentele keuzes te maken over de verdere ontwikkeling van Woerden. Het gebiedsgerichte omgevingsprogramma dat momenteel wordt opgesteld vormt hiervoor een belangrijke bouwsteen. Dit biedt de basis om samenhangende keuzes voor het gehele gebied te maken en bestaande plannen waar nodig bij te sturen.

Eén van de belangrijkste keuzes betreft het toekomstige mobiliteitssysteem van Woerden. Parkeren, deelmobiliteit, hubs, fiets- en wandelverbindingen, openbaar vervoer, onderdoorgangen, fietsparkeren en de toekomstige rol van de P+R hangen sterk met elkaar samen. Keuzes op één onderdeel hebben direct gevolgen voor de beschikbare ruimte voor woningbouw, groen, leefbaarheid en voorzieningen. Tegelijkertijd maken de groei van de stad en nieuwe inzichten duidelijk dat oplossingen die in het verleden werkten niet vanzelfsprekend voldoende zijn voor de toekomst. Daarom is behoefte aan één samenhangend mobiliteitspakket voor de Poort van Woerden. De lopende trajecten, waaronder de herijkte visie op het stationsgebied, het integraal handelingsperspectief met provincie, NS en ProRail en het onderzoek naar de toekomst van de P+R, vormen hiervoor belangrijke bouwstenen. In samenhang met het gebiedsgerichte omgevingsprogramma kan vervolgens worden toegewerkt naar integrale keuzes over het mobiliteitssysteem van de toekomstige stad.

Een andere belangrijke uitwerkingsvraag is de benodigde bedrijfsverplaatsing in Middelland west van een groot bedrijf. Zolang onduidelijk is of en wanneer deze verplaatsing plaatsvindt, blijft onzeker hoeveel woningen uiteindelijk gerealiseerd kunnen worden en welke voorzieningen, mobiliteitsmaatregelen en investeringen nodig zijn.

Tot slot vraagt de ontwikkeling van de Poort van Woerden om substantiële investeringen in mobiliteit, openbare ruimte, groen en voorzieningen, terwijl niet voor alle ambities financiering beschikbaar is. Dit vraagt om een integrale financiële strategie waarin keuzes over ontwikkeling, fasering, investeringen en subsidiemogelijkheden in samenhang worden beschouwd.

Prioritaire acties, keuzes of uitwerkingsvragen

1 **Samenhangend mobiliteitspakket**
Werk samen met provincie, NS, ProRail, regio en andere partners een integraal mobiliteitspakket uit. Maak keuzes over de ontwikkeling van het station, de situering van het busstation, langzaam verkeer structuren, de onderdoorgangen, P+R, parkeerhubs, parkeerregulering en deelmobiliteit.

2 **Strategie en besluitvorming rond bedrijfsverplaatsing**
Bepaal samen met provincie Utrecht en OMU een strategie voor de benodigde bedrijfsverplaatsing van een groot bedrijf in Nieuw-Middelland. De verplaatsing is bepalend voor de omvang van de woningbouwontwikkeling in Nieuw-Middelland. Duidelijkheid over de verplaatsing is nodig om richting te geven aan de toekomstige inrichting, mobiliteitsstructuur en voorzieningen van de Poort van Woerden als geheel.

BESLUITEN EN MAATREGELEN IN DE TIJD REGIOPOORT WOERDEN

2026 2027 2028 2029 2030 2035 2040 LATER

DUURZAME VERSTEDELIJKING

- Groenblauwe as
- Spoorparkzone Nieuw-Middelland
- Buurtpark Snellerpoort
- Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)
- Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)

Uitwerking ontwikkelplan

Planning onzeker; organisch en in co-creatie met gebiedsontwikkeling

Gefaseerd gerealiseerd; parallel aan oplevering omliggende bouwblokken

De ontwikkelingen zijn afhankelijk van voldoende netcapaciteit, waarvoor uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk is.

VERSTEDELIJKING

- Verstedelijking Snellerpoort
- Verstedelijking Middelland (Oost)
- Verstedelijking Middelland (West)
- Verstedelijking Stationsgebied
- Bedrijfsverplaatsingen
- Uitbreiding voorzieningen

Uitwerking Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Poort van Woerden

Kader voor deelgebieden

800

1.500

n.t.b.

n.t.b.

Planning onzeker door samenhang met onzekere bedrijfsverplaatsing

Strategie bedrijfsverplaatsing

Samenhangend mobiliteitspakket Poort van Woerden

BEREIKBAARHEID

- Langzaam verkeer (fiets en voetganger)
  - Nieuwe onderdoorgang spoor Stationsgebied
  - Nieuwe onderdoorgang spoor Middelland
  - Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen station
  - Loop- en fietsverbindingen (o.a. door groenblauwe as)
  - Fietsproject Stationsweg – Oostdam
- Openbaar vervoer, parkeren en hubs
  - Aanleg mobiliteitshub(s)
  - Invoeren parkeerregulering
  - Situering busstation
  - Aanpassing P+R
  - Frequentieverhoging sprinters naar Amsterdam

Herijkte visie Stationsgebied Woerden

Uitwerking Integraal Handelingsperspectief Station

Onderzoek P+R

- Richtinggevende keuze
- Projectbesluit
- Realisatieperiode
- Keuze tussen opties
- Samenhang realisatie (niet randvoorwaardelijk)
- Samenhang realisatie (randvoorwaardelijk)
- Samenhang besluit
- Onderzoek of uitwerking

Let op: dit ontwikkelpad is opgesteld op basis van de op dit moment beschikbare informatie. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend. Nieuwe inzichten, onderzoeken of besluitvorming kunnen leiden tot aanpassing van planning, maatregelen of keuzes.

MAATREGELTABEL REGIOPOORT WOERDEN

Maatregel	Type randvoorwaarde	Belang voor ontwikkeling	Toelichting
Groenblauwe as	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	Verbindt het landschap aan weerszijden van Woerden met Nieuw-Middelland, Snellerpoort en de Spoorzone en vormt een ruimtelijke drager voor groen, water, langzaam verkeer en verblijfskwaliteit.
Spoorparkzone Nieuw-Middelland	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	Onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Verstedelijking en groen gaan hier hand in hand.
Buurtpark Snellerpoort	Leefbaarheid	Kwaliteitsverhogend	Nodig in verband met kader met afspraken over hoeveel groen er gerealiseerd moet worden (groennorm buitenruimte)
Uitbreiding hoogspanningsnet (TenneT) (Breukelen-Kortrijk & Haarrijn)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Uitbreiding en verzwaring regionale elektriciteitsnetten (Stedin)	Ontwikkelruimte	Blokkerend	Voldoende netcapaciteit is noodzakelijk om woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen mobiliteitsvoorzieningen te kunnen realiseren.
Bedrijfsverplaatsingen	Ontwikkelruimte	Schaalbepalend	De verplaatsing creëert ruimte voor aanvullende woningbouw in Nieuw-Middelland West en verbetert de verblijfskwaliteit/leefbaarheid en veiligheid in het gebied.
Uitbreiding voorzieningen	Leefbaarheid	Schaalbepalend	De groei van Woerden vraagt om voldoende voorzieningen op passende locaties. De benodigde omvang en fasering moeten in samenhang met het woningbouwprogramma worden bepaald.
Nieuwe onderdoorgang spoor Spoorzone	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Versterkt de verbinding tussen de noord- en zuidzijde van Woerden en ondersteunt een veilige en aantrekkelijke ontsluiting van de Spoorzone voor fietsers en voetgangers. Nodig in verband met de inwonersgroei.
Nieuwe onderdoorgang spoor Middelland	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Indien woningbouw komt in Middelland West is er een extra onderdoorgang nodig om Middelland te verbinden met de noordzijde van Woerden om reizigersstromen af te wikkelen.
Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen station	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Extra fietsparkeercapaciteit is nodig om de groei van het aantal treinreizigers op te vangen en fiets en openbaar vervoer een grotere rol te laten spelen in het mobiliteitsconcept.
Loop- en fietsverbindingen (o.a. door groenblauwe as)	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	
Fietsproject Stationsweg – Oostdam	Bereikbaarheid	NTB	
Aanleg mobiliteithub(s)	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Mobiliteitshubs combineren parkeren en deelmobiliteit. Hierdoor kan de parkeerbehoefte binnen ontwikkelgebieden worden beperkt en ontstaat meer ruimte voor woningbouw, groen en verblijfskwaliteit.
Invoeren parkeerregulering	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Parkeerregulering voorkomt afwenteling van parkeerdruk op omliggende wijken en ondersteunt collectief parkeren, mobiliteitshubs, deelmobiliteit en passende parkeernormen.
Situering busstation	Bereikbaarheid	Schaalbepalend	Een goed ingepast busstation en een passende routering van buslijnen versterken de OV-knoop en zijn nodig om groeiende reizigersstromen goed af te wikkelen. Door goede inspanning van het busstation is mogelijk verdere verdichting mogelijk.
Aanpassing P+R	Bereikbaarheid Leefbaarheid	Schaalbepalend	Momenteel is een goede verbinding van Middelland met het station niet mogelijk als de P+R niet goed is ingepast. Goede inpassing draagt bij aan leefbaarder gebied.

BESLUITENTABEL REGIOPOORT WOERDEN

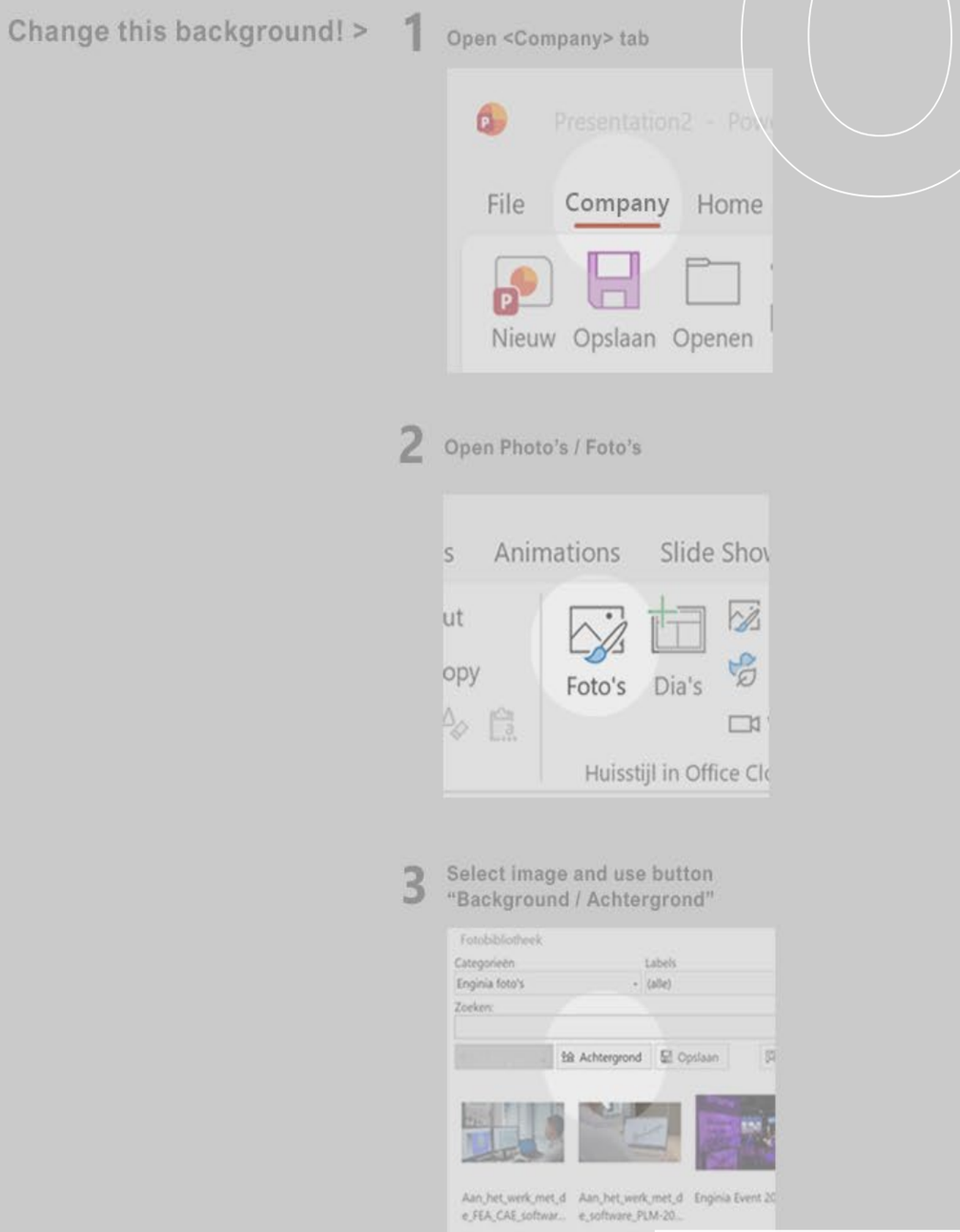
Besluit	Eerstvolgende besluit	Toelichting besluit	Benodigd voor besluitvorming	Actiehouder(s)
Vaststellen samenhangend mobiliteitspakket Poort van Woerden	2028/2029	Vaststellen van een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de Spoorzone en Nieuw-Middelland, passend binnen het gebiedsgerichte omgevingsprogramma voor de Poort van Woerden. Het besluit omvat keuzes over onderdoorgangen, fiets- en wandelverbindingen, fietsparkeren, de situering van het busstation, inrichting van het stationsgebied, P+R, mobiliteitshubs, deelmobiliteit, en parkeerregulering.	• Gebiedsgericht omgevingsprogramma Poort van Woerden. • Herijkte visie Stationsgebied Woerden • Integraal handelingsperspectief station • Uitkomsten onderzoek naar P+R • Analyse van mobiliteitseffecten en onderlinge samenhang van maatregelen. • Inzicht in ruimtelijke gevolgen voor woningbouw, groen, voorzieningen en leefbaarheid. • Kostenraming, fasering en bekostigingsmogelijkheden.	Gemeente Woerden en provincie Utrecht in samenwerking met NS, ProRail en betrokken vervoerders
Vaststellen strategie verplaatsing groot bedrijf in Nieuw-Middelland	2027	Vaststellen van de gezamenlijke strategie voor de mogelijke verplaatsing van groot bedrijf in Nieuw-Middelland, inclusief de beoogde alternatieve locatie, rolverdeling, financiële haalbaarheid en te volgen stappen. Hiermee ontstaat duidelijkheid over het perspectief en de planning van de verplaatsing en over de gevolgen voor de omvang, fasering en inrichting van Nieuw-Middelland West.	• Inzicht in de haalbaarheid en voorwaarden van de alternatieve locatie. • Financiële analyse van de verplaatsing en mogelijke financieringsbronnen. • Voorstel voor rollen, verantwoordelijkheden en vervolgstappen.	Gemeente Woerden in samenwerking met provincie Utrecht, OMU

De besluitentabel bevat uitsluitend richtinggevende keuzes en investeringsbesluiten. Besluiten die voortvloeien uit de uitvoering van vastgesteld beleid, zoals het vaststellen van een openbare ruimte plan, zijn niet opgenomen. De inhoud is gebaseerd op de huidige inzichten en dient als hulpmiddel voor gesprek en besluitvorming. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.

Regiopoort Bilthoven

Nederland mooier maken

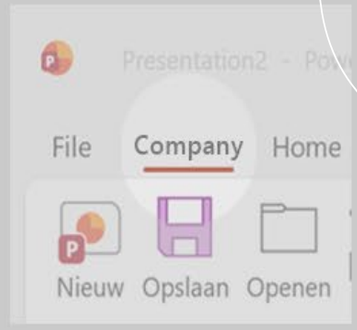
APPM werkt aan een mooier Nederland. We streven naar een leefbare, bereikbare, klimaatbestendige, waterrijke en duurzame samenleving.



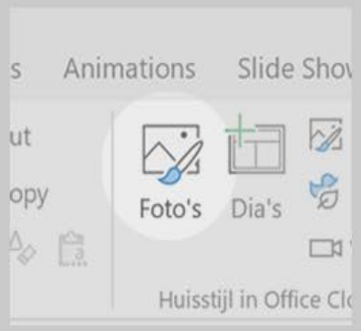
10 november 2026

Change this background! >

1 Open <Company> tab



2 Open Photo's / Foto's



3 Select image and use button "Background / Achtergrond"

