

## Overzicht reacties stakeholders op concept Beleidsuitwerking P+R

Op 28 maart 2022 is de conceptversie van de Beleidsuitwerking P+R van de provincie Utrecht toegestuurd aan diverse belanghebbende partijen waaronder gemeenten, de regio's Utrecht, Amersfoort en Foodvalley, Rijkswaterstaat, ANWB en Jaarbeurs. Deze partijen zijn ook eerder geconsulteerd bij de totstandkoming van de rapportage 'Bouwstenen integrale visie op P+R' van Witteveen+Bos. Zij zijn in de gelegenheid gesteld om tot en met 25 april 2022 te reageren op de concept-beleidsuitwerking. Dit document bevat een overzicht van de binnengekomen reacties en de beantwoording daarvan.

De volgende partijen hebben een reactie ingediend:

- ANWB;
- gemeente Zeist;
- gemeente De Ronde Venen;
- regio Foodvalley;
- gemeente Amersfoort;
- NS en ProRail;
- gemeente Utrecht.

De meeste reacties zijn ingediend in de vorm van ambtelijke e-mails die rechtstreeks zijn gericht aan de opsteller van de Beleidsuitwerking P+R. Omwille van de leesbaarheid voor derden zijn de teksten in onderstaand overzicht enigszins geredigeerd zonder de inhoudelijke strekking van de reacties en beantwoorden te veranderen. Met name informele aanspreekvormen in enkelvoud (je, jij, jouw, ik, mijn) zijn vervangen door formele aanspreekvormen in meervoud (u, uw, wij, ons).

### Indiener: ANWB (per e-mail)

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	Dank voor het toesturen van deze rapporten. Goed om te lezen dat de rol van P +R met een kritisch realistische blik wordt bekeken. Het is niet de oplossing, maar is zeker een deel hiervan. Ook moet er vanuit de 'klantreis' gedacht worden. Je concurreert met gewoontegedrag, waarbij bezoekers vanaf de snelweg direct de parkeergarage in/rond de binnenstad inrijden. Dat is eenvoudig en comfortabel (ook met slecht weer). De verplaatsing via P+R voorzieningen moet minimaal dit kwaliteitsniveau behalen. Het moet makkelijk te vinden zijn op alle media, uiteraard eenvoudig te bereiken en ook moet de hele reis worden gezien vanaf snelweg tot binnenstad. Mensen houden niet van zoeken naar tijd/locatie van OV, gedoe met kaartjes/tickets, wachten op koude perrons/haltes, etc. En de (hopelijk) afgelopen pandemie zal het enthousiasme voor volle pendelbusjes ook geen goed hebben gedaan. Gemak en comfort zijn dus geen restzaken, maar medebepalend voor iemands vervoerskeuze. Het is aan te raden meerdere klantprofielen als uitgangspunt voor de plannen te gebruiken, omdat het belangrijk is te weten wie er	We zijn het helemaal met u eens dat het essentieel is om vanuit de klant te denken. Zeker wanneer reizigers meerdere opties tot hun beschikking hebben om van A naar B te reizen worden gemak en comfort (mede)bepalende factoren voor iemands vervoerwijzekeuze.	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
	gebruik van gaat maken en welke behoeftes daarbij een rol spelen.		
2.	Wij hoeven hier niet op detail bij betrokken te blijven, maar zijn wel graag agendalid om op de hoogte te blijven van de voortgang en indien daar aanleiding toe is contact op te kunnen nemen.	We zullen u op de hoogte houden van de verdere voortgang.	Geen.

#### Indiener: Gemeente Zeist (per e-mail)

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	Afgelopen jaar is er gesproken over de komst van een P+R Zeist-Noord bij de afslag A29 Den Dolder/Zeist-oost. Deze ontbreekt in zijn geheel in dit provinciale document, hoewel Witteveen er in paragraaf II-3 nog een bijzin aan wijdt. Wat is de reden voor het plotse schrappen van deze potentiële P+R-locatie (langs de door de provincie beoogde HOV-route USP-Zeist-Amersfoort) en waarom zijn wij daar als belanghebbende niet over geïnformeerd?	Het klopt dat een P+R bij Zeist-Noord/Den Dolder niet voorkomt op de kaart met locaties waar wij als provincie kansen zien voor de doorontwikkeling van het P+R-netwerk voor de periode tot 2035. Er heeft vorig jaar een quickscan plaatsgevonden waaruit naar voren is gekomen dat het erg lastig is om hier een P+R te realiseren, althans op kortere termijn. Als het gaat om een P+R op de HOV-route USP-Amersfoort zien wij als provincie daarom vooralsnog meer mogelijkheden in uitbreiding van P+R Soesterberg. Het is dus niet zo dat wij een P+R Zeist-Noord/Den Dolder "schrappen". Wij geven nu aan dat wij als provincie voor de komende periode geen mogelijkheden of potentie bij Zeist-Noord/Den Dolder zien. We hebben echter bij de overzichtskaart in de beleidsuitwerking ook aangegeven dat het niet gaat om een blauwdruk. Op basis van ontwikkelingen zouden er locaties bij kunnen komen, dan wel af kunnen vallen.	In paragraaf 9.2 zinsnede toegevoegd: "Op lange termijn (na 2035) liggen er misschien ook mogelijkheden nabij de afrit Zeist-Noord/Den Dolder."
2.	In het Witteveen-rapport wordt in tabel I.8 gerept van de gemeente Driebergen-Zeist. Die gemeente bestaat niet (er is wel een station met die naam, maar dat zijn toch echt twee zeer verschillende zaken). De gemeente Driebergen is al ruim 10 jaar geleden opgegaan in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Ik verzoek u deze omissie te herstellen.	Het rapport van Witteveen+Bos is in juli van het vorig jaar opgeleverd. We kunnen de foute aanduiding niet herstellen maar we zorgen dat er een erratum bij de tekst komt.	Erratum toegevoegd aan tabel I.8 (bijlage 1) rapportage Witteveen+Bos.
3.	In diezelfde tabel wordt niet gerept over de recente Mobiliteitsvisie en -plan, waarin wel degelijk gerept wordt over vervoershubs. U kunt deze raadplegen via <a href="http://www.zeist.nl/mobiliteitsplan">www.zeist.nl/mobiliteitsplan</a> .	We kunnen niet achterhalen waarom Witteveen+Bos destijds geen melding heeft gemaakt van de Mobiliteitsvisie van de gemeente Zeist. Dat er geen melding wordt gemaakt van het Mobiliteitsplan is misschien verklaarbaar uit het feit dat de rapportage van Witteveen+Bos van juli 2021 is en het Mobiliteitsplan in oktober 2021 is vastgesteld. Los daarvan blijven we als provincie uiteraard graag met jullie in gesprek over de realisatie van vervoershubs, of dat nu specifiek over P+R's gaat of andere typen hubs.	Geen.

**Indiener: Gemeente De Ronde Venen – reactie 1 van 2 (per e-mail)**

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	Het is een uitgebreide rapportage en ik vind het moeilijk om de consequenties voor onze gemeente (snel) te achterhalen. Kunt u de consequenties voor mij duiden?	De Beleidsuitwerking P+R is vooral bedoeld om onze samenwerkingspartners meer duidelijkheid te bieden over de inzet en inbreng van de provincie op het onderwerp P+R in de diverse verstedelijkings- en mobiliteitsprogramma's voor de regio's Utrecht, Amersfoort en Foodvalley en in concrete projecten. De beleidsuitwerking heeft geen grote consequenties voor De Ronde Venen.	Geen.
2.	Zoals u wellicht weet, speelt er een uitgebreide discussie rondom Station Abcoude en het parkeren. De gemeente wil parkeerregulerende maatregelen nemen, omdat de parkeerdruk te hoog is (vooral précorona). Dit leidt tot overlast in de directe omgeving van het station en een ongewenste verkeersstroom door het centrum. Verder heb ik altijd begrepen dat het formeel geen P+R is. Wij zien (dus) geen uitgebreide functie van het station in P+R. Uiteraard zoeken we wel naar mogelijkheden om de bereikbaarheid per fiets bijvoorbeeld te verbeteren.	Wat de parkeerregimes op P+R-locaties betreft vinden wij het van belang om deze op corridor- en netwerkniveau op elkaar af te stemmen om ervoor te zorgen dat de P+R's worden gebruikt waarvoor ze bedoeld zijn. Dat moet gebeuren in samenspraak met gemeenten en de NS waarbij we ook eenvoudigweg moeten erkennen dat de belangen en wensen van de verschillende partijen niet altijd met elkaar overeen komen zoals nu bij station Abcoude het geval is. Wat de status van de parkeervoorziening betreft: er bestaat niet zoiets als een formele P+R. We vermoeden dat u hiermee bedoelt dat het parkeerterrein niet van de NS is zoals bij veel andere stations wel het geval is. Echter, P+R's hoeven niet exclusief van de NS te zijn. De P+R-terreinen bij station Breukelen zijn bijvoorbeeld provinciaal eigendom. Wat bij station Abcoude wringt is dat het P+R-terrein enkele jaren geleden met subsidie vanuit Goedopweg juist is uitgebreid om overlast in omliggende buurten te voorkomen. Kennelijk kijkt de gemeente nu dus anders naar de (gewenste) functie van deze parkeervoorziening dan een aantal jaren geleden.	Geen.
3.	Voor de carpoolplaats bij de afrit van de A2-Abcoude zien we juist wel mogelijkheden om een grote rol in P+R te vervullen. We zijn in gesprek met uw collega's van OV om de lijn 126 (die hier halteert) te versterken. Ook hebben we al diverse verbeteringen aangebracht door vergroting van het terrein, het verbeteren van de haltevoorzieningen (winddicht) en de fietsenstalling (overkapping, uitbreiding). Allemaal in overleg met uw collega's. We zien ook mogelijkheden in relatie tot de ontwikkeling van de nabijgelegen woningbouwlocatie.	Wat de carpoolplaats bij de afrit A2 Abcoude betreft moet er naar onze mening goed nagedacht worden of een P+R-functie hier wenselijk en mogelijk is. De vraag is welke doelgroep(en) je hier met een P+R zou willen bedienen. Wil je hier automobilisten vanaf de A2 "afvangen"? De afrit Abcoude bevindt zich al relatief dicht op de eindbestemming van lijn 126, Amsterdam Bijlmer Arena. En deze bestemming is in principe ook al per spoor bereikbaar. Of is de P+R-functie vooral bedoeld voor de inwoners van Abcoude? De halte bevindt zich in principe op fietsafstand voor de inwoners van Abcoude. Als je hier ook parkeren (op grote schaal) zou willen faciliteren ontstaat er misschien een ongewenste verkeersstroom in Abcoude, nu richting de A2 in plaats van richting het treinstation.	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
4.	Verder mis ik de carpoolplaats bij de afrit van de A2-Vinkeveen in het overzicht. Ook hier komen de buslijnen 126 (Mijdrecht-Amsterdam Zuidoost) en 130 (Breukelen-Uithoorn via Mijdrecht).	Wat uw opmerking over de carpoolplaats A2 Vinkeveen betreft: hier lopen we (opnieuw) tegen een definitiekwestie aan. Nergens is vastgelegd wanneer iets (alleen) een carpoolplaats is en wanneer het gaat om een P+R. Als u kijkt naar de inventarisatie die door Witteveen+Bos is uitgevoerd staan er diverse locaties op de kaart die oorspronkelijk zijn aangelegd als carpoolplaats maar die door Witteveen+Bos zijn aangeduid als P+R omdat er (toevallig) ook een OV-halte in de directe nabijheid is. Waarom deze locatie door Witteveen+Bos dan ook niet is aangeduid als P+R is ons niet duidelijk. Gegeven het feit dat hier meerdere buslijnen hier langskomen lijkt het ons logisch om deze locatie op de kaart op te nemen als P+R. Of hier ook potentie ligt om deze locatie ook door te ontwikkelen als P+R zal afhankelijk zijn van de doorontwikkeling van het buslijnnennet en maatregelen die op de N201 genomen worden. Ook zal goed gekeken moeten worden of je deze locatie wel of juist niet zou (moeten) willen benutten om automobilisten vanaf de A2 "af te vangen".	Carpoolplaats A2 Loenersloot (afrit A2 Vinkeveen) toegevoegd aan overzichtskaarten in hoofdstuk 2.

**Indiener: Gemeente De Ronde Venen – reactie 2 van 2 (per e-mail)**

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	De gemeente kijkt niet anders naar de functie van het parkeren rondom Station Abcoude. Wat we zien is dat (precorona) het (uitgebreide) parkeerterrein weer volstaat en dat mensen weer in de wijk en op het bedrijventerrein parkeren. Dit geeft overlast. Deze overlast willen we verminderen door het parkeren te reguleren. Het is niet zo dat we het parkeerterrein (en de functie van parkeren en reizen) verkleinen. Wat ik bedoel met een formele P+R-functie is, dat we de opmerking kregen dat we niet kunnen reguleren, omdat het een P+R-functie heeft. In de beleidsuitwerking zou u aandacht kunnen besteden aan de (uniforme) wijze van regulering. Die is er nu niet.	Wat P+R Abcoude betreft vinden we het vreemd dat werd aangegeven dat men niet zou kunnen reguleren omdat het terrein een P+R-functie heeft. Er zijn legio P+R's, of ze nu in bezit zijn bij de NS of gemeente, waar op één of andere manier wordt gereguleerd. Volgens ons gaat het hier om parkeerplaatsen die formeel gezien gewoon deel uitmaken van het openbare areaal en dus heeft de gemeente de vrijheid om daar een vorm van parkeerregulering op toe te passen. Waar het in dit geval om gaat is waar men de parkeerplaatsen voor wil gebruiken. Kennelijk was het enkele jaren geleden geen bezwaar dat de parkeerplaatsen werden gebruikt als P+R, nu wordt daar door u anders over gedacht. In de Beleidsuitwerking P+R hebben we aangegeven dat wij vinden dat er per corridor goed gekeken moet worden naar afstemming van de parkeerregimes bij de P+R's (zie paragraaf 9.7 van de beleidsuitwerking).	Geen.
2.	De carpoolplaats bij de afrit van de A2 in Abcoude zou een functie kunnen vervullen in het afvangen van verkeer richting Amsterdam. Bij Bijlmer-Arena kun je overstappen op de metro. Bijlmer-Arena is dus geen eindpunt. Dit jaar hebben we de carpoolplaats nog uitgebreid, juist in	Over de locatie A2 Abcoude blijven we wat twijfels houden. We vragen ons af of het aantrekkelijk voor reizigers is om tweemaal in korte tijd te moeten overstappen, eenmaal bij Abcoude van de auto op de bus en vervolgens kort daarna bij Bijlmer/Arena van de bus op de metro. We denken dat reizigers dan liever	Tekst over OV-ontwikkelingen en kansen A2 inclusief locaties Carpoolplaats Loenersloot A2 en Abcoude toegevoegd aan paragraaf 9.2.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
	overleg met de provincie. Vanuit OV kan het aantrekkelijk zijn om meer reizigers te trekken.	doorrijden naar de Arena om daar te parkeren. We kunnen ons wel voorstellen dat de locatie A2 Abcoude aantrekkelijk is wanneer er evenementen in of nabij de Arena zijn en daar onvoldoende parkeerruimte is. Dan heb je echter wel de vraag of dit een parkeerbehoefte is die je bij Abcoude moet willen faciliteren omdat je dan in feite gaat concurreren met het spoor. Uit breder mobiliteitsoogpunt hebben we het liefste dat mensen zo dicht mogelijk bij huis op de trein stappen en zo richting Amsterdam reizen en niet eerst over de A2 rijden om vlak voor Amsterdam over te stappen. En we begrijpen dat de trein niet voor iedereen een optie is maar je kunt het gebruik van een parkeerterrein moeilijk reguleren naar doelgroep.	
3.	En het is toch juist interessant om de vraag over de carpoolplaats in Vinkeveen met deze beleidsuitwerking te beantwoorden? De gemeente werkt in ieder geval samen met uw collega's van OV aan het verbeteren (strekken) van de buslijnen in De Ronde Venen.	Het zou inderdaad interessant zijn om de vraag over de carpoolplaats Vinkeveen in de beleidsuitwerking te beantwoorden. We hebben echter niet de tijd om in de Beleidsuitwerking P+R heel diep op locaties zoals deze in te gaan. Dit geldt overigens niet alleen voor carpoolplaats Vinkeveen maar voor meer locaties. Zoals ik al aangaf is de vraag of deze locatie potentie heeft om verder door te ontwikkelen als P+R afhankelijk van een aantal andere zaken zoals de doorontwikkeling van het buslijnennet en de maatregelen die al dan niet op de N201 genomen gaan worden. Dit zijn zaken waar nu nog geen (definitieve) duidelijkheid over is. Ook speelt hier de vraag of je moet willen dat automobilisten op de A2 gebruik (gaan) maken van deze voorziening.	De locatie Carpoolplaats A2 Loenersloot is als mogelijke locatie nieuwe/volwaardige P+R als onderdeel van een zoekgebied op de A2 toegevoegd aan het kaartbeeld in figuur 9.1. Daarnaast tekst over OV-ontwikkelingen en kansen A2 inclusief locaties Carpoolplaats Loenersloot A2 en Abcoude toegevoegd aan paragraaf 9.2.

#### Indiener: Regio Foodvalley (per brief)

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	Wij zijn erg blij dat de provincie Utrecht beleid maakt over P+R terreinen bij stations die een bijdrage kunnen leveren aan provinciale doelen. Wij vinden het als regio wenselijk dat provincie Utrecht bij de realisatie van deze beleidsuitwerking een regisserende rol pakt om de uitgangspunten van het beleid te realiseren. Voor ons betekent dit een samenwerkingspartner als het gaat bij de ontwikkeling van strategisch gelegen P+R terreinen en financiële middelen om de kwaliteit en/of capaciteit van strategisch gelegen P+R terreinen te vergroten. Omdat de regio Foodvalley gelegen is in twee provincies, roepen wij de provincie Utrecht op bij de verdere ontwikkeling ook samen te werken met provincie Gelderland bij de ontwikkeling van P+R terreinen in regio Foodvalley.	We zijn blij dat u het voornemen van de provincie om beleid vast te stellen over P+R waardeert. Uiteraard zullen wij bij de verdere uitwerking van het beleid samenwerken met onze partners binnen de regio Foodvalley, waaronder de provincie Gelderland.	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
2.	<p>P+R terreinen bij stations kunnen een belangrijk rol vervullen in het mobiliteitssysteem van de provincie en de regio's. Wij vinden het belangrijk dat deze beleidsuitwerking aansluit bij de ontwikkelingen en uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie Arnhem – Nijmegen – Foodvalley. Verder zal dit beleid aan moeten sluiten bij het bestaande knooppunten beleid en het desbetreffende uitvoeringsprogramma van de provincie Utrecht, en dat dit beleid en uitvoeringsprogramma worden voortgezet. Tenslotte vinden wij het van belang dat er aansluiting wordt gevonden bij ons netwerk van mobipunten, zoals beschreven in het rapport van Advier over de uitrol van mobipunten binnen regio Foodvalley. Dit laatste document kunt u vinden in bijlage 1 en 2.</p>	<p>De Beleidsuitwerking P+R vloeit voort uit en sluit aan bij het knooppuntenbeleid van de provincie Utrecht zoals beschreven in hoofdstuk 1 van de beleidsuitwerking. De Verstedelijkingsstrategie Arnhem – Nijmegen – Foodvalley is één van de documenten die wij hebben gebruikt als input voor het bepalen van onze positie van P+R.</p> <p>Wij danken u voor het toezenden van het rapport van Advier over de uitrol van mobipunten binnen de regio Foodvalley. Wij hebben naar aanleiding hiervan een alinea over de mobipunten toegevoegd aan paragraaf 3.4 (Meer landschap meer stad – Groene Metropool Arnhem Nijmegen Foodvalley 2040).</p>	<p>Alinea over de mobipunten toegevoegd aan paragraaf 3.4 (Meer landschap meer stad – Groene Metropool Arnhem Nijmegen Foodvalley 2040).</p>
3.	<p>In H8 van de beleidsuitwerking op P+R terreinen wordt gesteld dat er drie kerngebieden binnen provincie Utrecht te definiëren zijn, namelijk Utrecht, USP en Amersfoort. Vervolgens wordt er een kaart gepresenteerd hoe deze gebieden verbonden worden met andere stedelijke kerngebieden buiten provincie Utrecht middels pijlen op het kaartje bij H8. Wij begrijpen de toegevoegde waarde niet van deze passage en pijlen die naar buiten de provincie wijzen. Welke rol gaan P+R terreinen binnen of net buiten provincie Utrecht vervullen om de automobilititeit naar de drie kerngebieden te verminderen?</p>	<p>De kaart in hoofdstuk is bedoeld om de ligging van de drie kerngebieden in het OV-netwerk binnen de provincie te visualiseren. De pijlen visualiseren de belangrijkste OV-verbindingen naar andere stedelijke gebieden in Nederland.</p> <p>De P+R-terreinen binnen of net buiten de provincie Utrecht zijn bedoeld als overstappunten om vandaar met het OV (of de fiets) naar de kerngebieden te reizen. Dit beperkt de noodzaak om met de auto naar deze kerngebieden te reizen. Daarnaast geldt voor een groot aantal P+R-voorzieningen in de provincie Utrecht dat op deze plaatsen ook overgestapt kan worden op OV-verbindingen naar stedelijke gebieden buiten de provincie. Dit beperkt de noodzaak om met de auto naar deze gebieden te reizen.</p>	<p>Geen.</p>
4.	<p>Het P+R terrein bij station Rhenen wordt vandaag de dag goed gebruikt. Gemeente Rhenen voorziet dat de capaciteit op termijn niet meer toereikend zal zijn en dat uitbreiding in de toekomst gewenst is. We denken dat dit kan worden uitgewerkt in de knooppuntenagenda en een relatie heeft met project Rijnbrug. Op dit moment staat de bereikbaarheid van het P+R terrein van station Rhenen in de spitsen onder druk door de files op de N233 en N225 bij station Rhenen i.r.t. Rijnbrug. We roepen de provincie Utrecht op om samen met provincie Gelderland te werken aan een oplossing hiervoor. Naast de P+R terreinen kan de overstap van auto op fiets en bus worden verbeterd. Hiervoor zal er iets moeten gebeuren met de ligging van de bushaltes en de capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen bij station Rhenen. Verder zien we mogelijkheden voor het introduceren van</p>	<p>De provincie Utrecht spant zich al lange tijd in om tezamen met de andere regiopartners een adequate oplossing te vinden voor de problematiek rondom de Rijnbrug. Wij gaan daarnaast graag met de regio Foodvalley, gemeente Rhenen en andere partners (vervoerbedrijven) in gesprek naar de mogelijkheden om het functioneren van het station Rhenen en de relatie van het station met de directe omgeving te verbeteren.</p>	<p>Geen.</p>

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
	deelmobiliteitsconcepten en e-laadvoorzieningen bij dit station.		
5.	Het P+R terrein van station Veenendaal-De Klomp wordt goed gebruikt. Zo goed zelfs, dat er tekorten zijn in capaciteit en er een grote uitbreiding gewenst is. We zijn blij om te lezen dat provincie Utrecht dit erkent en ook wil meewerken aan een uitbreiding van de P+R voorzieningen bij station Veenendaal-De Klomp. Wij roepen provincie Utrecht daarom op om samen met gemeenten Ede en Veenendaal, regio Foodvalley en provincie Gelderland samen te werken bij de verdere ontwikkeling van station Veenendaal-De Klomp. Naast de P+R zal er veel meer moeten gebeuren om station Veenendaal-De Klomp tot regionale poort van Foodvalley om te bouwen. Hierbij moeten alle ketenvoorzieningen worden verbeterd en er zal meer capaciteit moeten worden toegevoegd om te kunnen voorzien in de toekomstige ontwikkelingen en de rol die Veenendaal-De Klomp gaat vervullen binnen regio Foodvalley. Daarnaast kan Veenendaal-De Klomp ook een rol vervullen bij de afvang van autoverkeer van de A12 in de richting van Utrecht en Arnhem vanwege haar unieke ligging nabij de snelweg.	Wij delen het belang dat u hecht aan de doorontwikkeling van station Veenendaal-De Klomp en omgeving, inclusief de P+R-voorzieningen. Wij gaan graag het gesprek met de regiopartners aan over de wijze waarop dit kan plaatsvinden.	Geen.
6.	Stations Veenendaal Centrum en West hebben allebei ongeveer een even groot P+R terrein. Binnen de beleidsuitwerking van provincie Utrecht wordt de suggestie gewekt dat er bij station Veenendaal Centrum geen opgave is en bij station Veenendaal West een inpassingsvraagstuk is. Wij willen provincie Utrecht erop attenderen dat een beleidsuitwerking voor het Veenendaalse netwerk van treinstation onvoldoende is, zoals nu in het beleid beschreven. De provincie lijkt de suggestie te wekken om beide P+R terreinen in de huidige vorm te willen behouden en eventueel lichtelijk uit te willen breiden. We zijn verbaasd om te lezen dat er geen opgave is voor station Veenendaal Centrum, terwijl er in de omgeving van dit station veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden (inbreiding, verdichting en realisatie van woningen). De gemeente Veenendaal heeft een woningbouwopgave van ongeveer 9.000 woningen die binnenstedelijk of in nabijheid van bestaande en nieuwe OV-knooppunten moet worden gerealiseerd. De ruimte van bestaande P+R terreinen van stations Veenendaal Centrum en -West zal hard nodig zijn voor verbeteringen aan het knooppunt te realiseren. Wij zien deze stations in de toekomst als intrastedelijke herkomststations waar	Wij zijn het eens met uw visie op beide stations. We hebben niet de indruk willen wekken dat wij voorstander zijn van het behoud van deze P+R-terreinen in de huidige vorm of deze zelfs zouden willen uitbreiden. Wij vinden het erg belangrijk dat bij stedelijke verdichting rondom een station er gekeken wordt naar de ruimtelijke inpassing van de P+R en nagedacht wordt over de benodigde capaciteit ervan. Zeker wanneer er zwaarder ingezet wordt op lopen en fietsen is het zeer wel denkbaar dat de capaciteit van een P+R-voorziening wordt verkleind. Wij zullen Veenendaal Centrum als locatie met inpassingsopgave toevoegen aan het kaartbeeld in paragraaf 9.1 en als locatie benoemen in paragraaf 9.4. En uiteraard gaan wij graag met de gemeente Veenendaal en andere partners in gesprek over de opgaven en kansen bij deze stations.	Veenendaal Centrum is als locatie met inpassingsopgave toegevoegd aan het kaartbeeld in paragraaf 9.1 en als locatie benoemd in paragraaf 9.4 (Inpassen bestaande P+R's bij verstedelijking).

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
	Veenendalers voornamelijk wandelend of met de fiets naartoe gaan om naar Utrecht te reizen. De rol van de auto zal bij deze stations minder groot worden en worden opgevangen door Veenendaal-De Klomp. Deze transitie of visie missen wij in het concept P+R beleid. Mocht er in de toekomst een P+R station nodig op de spoorlijn Rhenen — Utrecht bij Veenendaal, dan zou een toekomstig station Veenendaal Zuid/Rhenen Noord nabij de N233 een logischere P+R locatie zijn.		
7.	We vinden het jammer dat station Hoevelaken niet genoemd wordt in het beleid. Juist station Hoevelaken kan in de toekomst een belangrijke schakel in het P+R netwerk bieden. Hoevelaken heeft al een zeer sterke gerichtheid op Amersfoort. Met de doorontwikkeling van de spoorcorridor Amersfoort-Apeldoorn wordt Hoevelaken een goed bediend station. Bovendien zijn er rondom het station grote woningbouwontwikkelingen voorzien, zowel in Hoevelaken zelf (korte termijn) als aan de Amersfoortse zijde van het station (Buitengebied/Stoutenburg, middellange termijn). Dit biedt kansen om Hoevelaken verder met het stedelijk OV van Amersfoort te verknopen. In het licht van deze ontwikkelingen zien wij graag het potentieel van station Hoevelaken als P+R locatie verder onderzocht.	Wij zien station Hoevelaken vooralsnog niet als een belangrijke potentiële uitbreidingslocatie voor P+R. Belangrijke overweging hierbij is dat dit station geen directe koppeling met het hoofdwegennet heeft. In dit opzicht zien wij Barneveld-Noord als een locatie met meer potentie. De grote woningbouwontwikkelingen vinden plaats op locaties die op overwegend loop- en fietsafstand van het station plaatsvinden. In dat licht zien wij de P+R bij station Hoevelaken meer als een locatie met een inpassingsopgave. Wij zullen Hoevelaken als locatie met inpassingsopgave toevoegen aan het kaartbeeld in paragraaf 9.1 en als locatie benoemen in paragraaf 9.4.	Hoevelaken is als locatie met inpassingsopgave toegevoegd aan het kaartbeeld in paragraaf 9.1 en als locatie benoemd in paragraaf 9.4 (Inpassen bestaande P+R's bij verstedelijking).
8.	De mogelijke ontwikkeling van station Nijkerk Corlaer is nadrukkelijk opgenomen in het OV- netwerkperspectief van de provincie Utrecht, maar ontbreekt in de Beleidsuitwerking P+R. Bij dit station liggen in de toekomst mogelijk betere kansen voor P+R dan bij het bestaande station Nijkerk (betere bereikbaarheid vanaf de A28 en ontwikkeling als mobipunt). Deze optie zien we graag verder onderzocht.	Nijkerk Corlaer is niet opgenomen in het OV- Netwerkperspectief 2025-2035 van de provincie Utrecht. De locatie wordt wel genoemd in het Ontwikkelbeeld 'Regio Amersfoort Centraal' van de regio Amersfoort. Wij hebben op het kaartbeeld in paragraaf 9.1 het gebied rondom de A28 aan de noordzijde van Amersfoort gedefinieerd als een zoekgebied voor hetzij uitbreiding van een bestaande P+R (Vathorst), dan wel de realisatie van een nieuwe P+R. De locatie Corlaer kan tot dit zoekgebied gerekend worden. We zullen deze locatie daarom ook noemen in de tekst in paragraaf 9.2.	Nijkerk Corlaer genoemd in de tekst in paragraaf 9.2 (Toevoegen nieuwe of volwaardige P+R's) in passage over P+R's nabij Amersfoort.
9.	We denken dat de provincie Utrecht een goede eerste aanzet heeft gemaakt met het concept beleid op P+R binnen de provincie en net daarbuiten. We roepen de provincie Utrecht wel op om samen met De regio Foodvalley te werken aan een regio specifieke aanpak om P+R voorzieningen in regio Foodvalley naar een hoger niveau te tillen.	We zijn blij dat u het voornemen van de provincie om beleid vast te stellen over P+R waardeert. Uiteraard zullen wij bij de verdere uitwerking van het beleid samenwerken met onze partners binnen de regio Foodvalley. Wij gaan graag met de regiopartners in gesprek over de wijze waarop dit gestalte kan krijgen.	



**Indiener: Gemeente Amersfoort (per e-mail)**

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	<p>Voor ons worden de P+R's een belangrijk onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Wij willen met ons Amersfoortse Programma Mondriaan dat een andere verkeersstructuur voor Amersfoort gaat betekenen (met autoverkeer meer naar de stadsranden en ringwegen brengen en radialen naar de binnenstadgarages), in combinatie met een nieuwe Parkeervisie 2035, inzetten op stadsrandparkeren met overstapmogelijkheden naar groen vervoer stad in, samen met parkeermogelijkheden voor bewoners (vanaf tweede auto), ter ontlasting van parkeren in de woonwijken. Verder zetten we ook in op buurthubs met aanbod van diverse vormen van deelmobiliteit. Voor ons zijn de P+R's dus meer dan een vorm van flankerend beleid, maar echt een onderdeel van ons systeem. In uw opsomming van voorwaarden op pag. 4 zou u ook kunnen opnemen dat de P+R een functie kan vervullen voor bewonersparkeren (met name in de avond en nacht), wat de exploitatie van de P+R kan helpen. Daar proberen wij in onze Parkeervisie 2035 wel op in te zetten.</p> <p>De huidige Amersfoortse P+R's zouden we opnieuw moeten beoordelen op bovenstaande beleidsvoornemens. We zien kansen voor nieuwe P+R's bij de Lockhorsterweg, bij de Laak in Vathorst, bij de Bunschoterstraat/Maatweg, bij Hoevelaken (A1 vanuit Apeldoorn), en bij de Stichtse rotonde.</p>	<p>Het is duidelijk dat u P+R als belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem ziet. Voor ons als provincie geldt dat ook, al is dat misschien niet in de mate waarin dat voor de gemeente geldt. Dit heeft mogelijk te maken met een verschil in perspectief. Als gemeente bent u gefocust op de opgaven en mogelijke oplossingen in de stad Amersfoort, als provincie bekijken we de zaak meer vanuit regionaal perspectief (waarbij we uiteraard ook oog proberen te houden voor de lokale belangen). Dat blijkt bijvoorbeeld in de locaties die we op het oog hebben voor nieuwe of uit te breiden P+R's. We zijn als provincie niet principeel tegen stadsrand-P+R's maar zijn hier wel iets voorzichtiger in omdat we willen voorkomen dat het reizen via een stadsrand-P+R gaat concurreren met bijvoorbeeld het reizen per trein. Als mensen via een P+R reizen hebben we eigenlijk het liefst dat ze dit zoveel mogelijk aan de herkomstzijde van hun reis doen en in mindere mate aan de bestemmingszijde. Vandaar dat we de locaties die u noemt niet als zodanig in onze Beleidsuitwerking P+R hebben opgenomen al hebben we de locatie Lockhorsterweg (Leusden-Zuid) nu tezamen met de locatie Soesterberg opgenomen als zoekgebied op de overzichtskaart in paragraaf 9.1 van de beleidsuitwerking. Tegelijkertijd geven we aan dat deze overzichtskaart geen blauwdruk is. Op basis van nader onderzoek, ontwikkelingen of kansen zouden er locaties bij kunnen komen, dan wel locaties afvallen. Wat het combineren van P+R met bewonersparkeren betreft, dat zien we eerder als een kans (in specifieke situaties) dan een voorwaarde. Vandaar dat we dit niet in de opsomming van de voorwaarden voor de realisatie van een nieuwe P+R of uitbreiding van een bestaande P+R hebben opgenomen. We hebben wel aangegeven dat we het combineren van P+R met bewonersparkeren als een kans of aandachtspunt zien bij het inpassen van P+R's in een binnenstedelijke situatie (paragraaf 9.4 van de beleidsuitwerking).</p>	<p>Locatie Lockhorsterweg (A28 Leusden-Zuid) is als mogelijke nieuwe P+R tezamen met mogelijke uitbreidingslocatie Soesterberg als zoekgebied opgenomen in de overzichtskaart in paragraaf 9.1.</p>
2.	<p>Eind maart heeft de Stuurgroep Goedopweg het Plan van Aanpak Regionale opschaling deelmobiliteit en MaaS vastgesteld. We denken dat u in het stuk ergens een koppeling zou kunnen maken met het PvA over het stimuleren van deelmobiliteit, waar ook het een en ander over P+R's staat. Daar zit een koppeling naar uw stuk over de uitbreiding van een P+R naar een meer mobiliteitshub.</p>	<p>Dank voor het toesturen van het Plan van Aanpak. We hebben naar aanleiding hiervan in paragraaf 9.5 (Kwaliteitsverbetering en innovatie) ook een passage opgenomen over het voornemen minimaal 25 deelmobiliteitshubs te realiseren in de regio's Utrecht en Amersfoort.</p>	<p>In paragraaf 9.5 (Kwaliteitsverbetering en innovatie) is een passage opgenomen over het voornemen van Goedopweg om minimaal 25 deelmobiliteitshubs te realiseren in de regio's Utrecht en Amersfoort.</p>

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
3.	Bij hoofdstuk 8 wordt wel ingegaan in de rol van P+R in de transitie van het Utrechtse Mobiliteitssysteem en de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven en verdere doorvoering van parkeerregulering in stedelijke gebieden. Maar ik zie geen koppeling met stadsrandparkeren en OV en fietsverbindingen naar de wijken of economische kerngebieden. Daar ligt wat mij betreft een rol voor PU om ervoor te zorgen dat hier goede OV-verbindingen zijn. In de beleidsuitwerking wordt zoals ik het lees vooral ingezoomd op de P+R bij de stations. En volgens mij willen we naar Amersfoort Centraal en Schothorst/Hoefkwartier niet onnodig auto's het gebied in trekken als we aan de andere kant met MaaS en lagere parkeernormen proberen om het autogebruik in die gebieden zo laag mogelijk te houden.	De Beleidsuitwerking P+R zoomt niet alleen maar in op P+R bij de stations. We geven nadrukkelijk aan dat we ook kansen zien voor nieuwe P+R's of uitbreiding van bestaande P+R's langs BRT-assen. Deze P+R's zijn in het algemeen juist niet gekoppeld aan treinstations. Verder spelen we als provincie met de doorontwikkeling van het OV-netwerk zoals beschreven in ons OV-Netwerkperspectief 2025-2035 en het regionale fietsnetwerk ook in op de verstedelijkingsopgaven en -kansen zodat reizigers naar gebieden zoals Amersfoort Centraal en Schothorst/Hoefkwartier in de toekomst voldoende alternatieven hebben wanneer er maatregelen worden genomen om het autogebruik in die gebieden zo laag mogelijk te houden.	Geen.

#### Indiener: NS en ProRail (per e-mail)

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	Op het eerdere rapport dat door Witteveen en Bos is opgesteld hebben wij als spoorse partijen ook input geleverd. We gaan ervanuit dat deze input ter harte is genomen en is verwerkt in deze nieuwe beleidsuitwerking.	<p>We hebben de rapportage van Witteveen+Bos als bouwsteen gebruikt maar niet zozeer als uitgangspunt voor de beleidsuitwerking. We hebben vanuit de rapportage met name de volgende drie zaken verwerkt in de beleidsuitwerking:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De notie dat onze partners (waaronder NS/Prorail) een belangrijke rol voor de provincie zien weggelegd ten aanzien van P+R.</li> <li>2. Het overzicht van bestaande P+R's in de provincie (hoofdstuk 2 van de beleidsuitwerking).</li> <li>3. De adaptieve ontwikkelpaden voor uitbreiding van P+R's om inzicht te bieden in investerings- en exploitatielasten (paragraaf 5.2 van de beleidsuitwerking).</li> </ol> <p>U heeft destijds richting Witteveen+Bos aangegeven dat u een belangrijke coördinerende rol voor de provincie ziet als het gaat om de onderlinge relatie tussen P+R's en de ruimtelijke ontwikkelingen rondom en ruimtelijke kwaliteit van P+R's. Zoals in ons gesprek is aangegeven vinden wij het gegeven de gezamenlijke opgaven rondom verstedelijking logisch dat de samenwerkingsverbanden voor de regio Utrecht (U Ned), regio Amersfoort en regio Foodvalley een coördinerende rol vervullen ten aanzien van de doorontwikkeling van P+R. Op dit niveau moeten relevante partijen bij elkaar worden gebracht en gezamenlijke afspraken worden gemaakt over te nemen processtappen of te nemen maatregelen. Als provincie spelen we binnen deze samenwerkingsverbanden een</p>	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
		belangrijke rol en kunnen we ook zaken agenderen en aanjagen, bijvoorbeeld ten aanzien van P+R.	
2.	In het stuk mist een beschrijving voor wie de P+R bedoeld is. Wie is de doelgroep die we met de P+R willen bereiken? Een vervolgvraag daarop kan zijn of dit op termijn ook mogelijkheden biedt voor prijsdifferentiatie?	De beleidsuitwerking richt zich vooral op P+R-voorzieningen die bedoeld zijn om de dagelijkse verkeersstromen naar stedelijk gebieden te beïnvloeden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om woon-werkverkeer, zakelijke verplaatsingen, het volgen van onderwijs en winkelbezoek. De exacte doelgroep kan uiteraard per P+R-voorziening verschillen. En mede afhankelijk van de functie van de P+R en te bedienen doelgroepen zouden vormen van parkeerregulering of prijsdifferentiatie ingezet kunnen worden. In de paragrafen 9.7 (Afstemming parkeerregimes) en 9.8 (Aandacht voor effectiviteit) hebben we inmiddels expliciete verwijzingen naar doelgroepen opgenomen.	In de paragrafen 9.7 (Afstemming parkeerregimes) en 9.8 (Aandacht voor effectiviteit) zijn expliciete verwijzingen naar doelgroepen opgenomen.
3.	Zoals aangegeven mag wat ons betreft het stukje 'benutten' van de P+R er nog wat explicieter in. Bijvoorbeeld bij de 'Kansen voor doorontwikkeling' benoemen dat bij P+R waar een vraag voor uitbreiding of inpassing ligt of waar sprake is van parkeeroverlast, je ook benuttingskansen zoals regulering wilt onderzoeken (p.38-40). Fijn dat het bij 9.7, afstemming over de corridor, wel staat benoemt als mogelijke optie.	We hebben in de paragrafen 9.3 (Uitbreiding van bestaande P+R's) en 9.4 (Inpassing van bestaande P+R's bij verstedelijking) de mogelijkheid voor het toepassen van parkeerregulering in de tekst opgenomen.	In de paragrafen 9.3 (Uitbreiding van bestaande P+R's) en 9.4 (Inpassing van bestaande P+R's bij verstedelijking) is de mogelijkheid voor het toepassen van parkeerregulering in de tekst opgenomen.
4.	Fijn dat is opgenomen dat afstemmen over de corridor als belangrijk wordt ervaren. Uniformiteit in regime of in uitstraling van de P+R concepten op de corridor mag expliciet genoemd worden. Bij de rol van de provincie m.b.t. de opgaven op de spoorcorridors wordt vooral verwezen naar een coördinerende rol voor gemeenten. We verwachten dat de provincie hierin wel een rol pakt in het kader van afstemming over de corridor. Dit staat nu niet benoemd (p.48).	Zie onze eerdere opmerking over de coördinerende rol over de samenwerkingsverbanden voor de regio Utrecht, regio Amersfoort en regio Foodvalley bij onderdeel 1.	Geen.
5.	We zijn blij te lezen dat de provincie oog heeft voor mogelijke modal shift van gehele OV reis naar auto en P+R en dat de provincie inzet op een selectieve en gerichte aanpak als het gaat om uitbreidingen. Op het moment dat er op locaties wel sprake is van grootschaligere uitbreidingen aan de spoorcorridors, vraagt NS om ook met ons in gesprek te gaan en aandacht te hebben voor eventuele effecten op de bezetting in de treinen. Vooral omdat de verwachting is dat de P+R met name een rol heeft op die relaties waar ook in de trein een duidelijke spitsrichting te zien is.	Dit is een logisch aandachtspunt vanuit NS gezien. Uiteraard moeten we in dat geval met elkaar in gesprek.	Geen.
6.	Bij de kosten voor P+R zou het goed zijn expliciet te benoemen dat er aan het aanbieden van eventuele nevenfuncties ook kosten zitten verbonden (zoals een	We hebben dit niet meegenomen bij de kosten maar wel benoemd in paragraaf 9.5 (Kwaliteitsverbetering en	In paragraaf 9.5 (Kwaliteitsverbetering) is aangegeven dat voor het toevoegen van nieuwe voorzieningen voldoende gebruikers aanwezig moeten zijn.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
	toilet, maar ook horeca). Onze ervaring is dat er een bepaalde massa noodzakelijk is om sommige nevenfuncties interessant te maken.	innovatie) in de passage over het toevoegen van voorzieningen.	
7.	Verder willen we nog onder de aandacht brengen dat NS Stations vanuit het OV-fiets format open staat voor de mogelijkheid om OV-fietsen te plaatsen bij OV-knooppunten. Dat hoeven niet per se treinstations te zijn, maar sommige P+R locaties zouden daar ook onder kunnen vallen. Dit is waarschijnlijk geen materiaal voor dit document, maar in de concrete uitwerking van sommige P+R's kunnen we daarin eventueel iets betekenen.	Inderdaad goed om in het achterhoofd te houden wanneer er naar concrete locaties gekeken wordt.	Geen.

**Indiener: Gemeente Utrecht (per e-mail)**

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
1.	<p>"Wij beschouwen P+R-voorzieningen als instrument dat in een flankerende rol een nuttige bijdrage kan leveren aan de transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem." Wat ons betreft is dat te bescheiden. Wij zien P+R als cruciaal onderdeel van de ketenreis. We verwachten dat de ketenreis (en specifiek auto-ov en auto-fiets) in de toekomst een veel groter aandeel in gaat nemen, omdat we enerzijds in het stedelijk gebied niet meer ruimte aan de auto kunnen en willen geven en daarom in meer gebieden sterker inzetten op restrictief parkeerbeleid. En anderzijds omdat we zien dat de (afstand van de) inkomende pendel toeneemt en niet verwachten dat de OV-kwaliteit in met name het minder stedelijke gebied voldoende zal zijn om alle reizigers al bij hun voordeur te verleiden het OV te gebruiken.</p> <p>Wat ons betreft is het P+R instrument daarom niet een flankerend middel, maar een noodzakelijk instrument dat benodigd is voor de mobiliteitstransitie.</p>	Met het woord 'flankerend' zeggen wij niet dat P+R geen belangrijk instrument is. Wij zien het vooral als een maatregel die andere en "zwaardere" maatregelen zoals stedelijke verdichting, (strenger) parkeerbeleid, versterking en uitbouw van het OV en fietsnetwerk en mobiliteitsmanagement kan ondersteunen. Dat moet echter wel op een gerichte en doordachte manier gebeuren omdat de realisatie en exploitatie P+R-voorzieningen kostbaar en om te voorkomen dat er sprake is van negatieve neveneffecten zoals beschreven in hoofdstuk 6 van de beleidsuitwerking.	Geen.
2.	Misschien symbolisch, maar door het P+R te blijven noemen suggereert het stuk dat we doen wat we blijven doen. Dit sluit wat ons betreft niet aan bij dat we de ketenreis – en dus de hubs- echt naar een hoger plan willen trekken. In verlengde daarvan missen we de visie van de provincie op ook de lokale en bovenregionale hubs.	Deze Beleidsuitwerking P+R is juist opgesteld omdat we te maken hebben met een grote verstedelijkings- en mobiliteitsopgave en we zaken anders gaan doen (zie ook paragraaf 1.2 van de beleidsuitwerking). De vraag is welke rol een relatief bekend instrument als P+R daarin kan spelen, al dan niet in doorontwikkelde en verbeterde vorm. We hebben ervoor gekozen de term P+R te gebruiken omdat dit een algemeen bekende term voor de overstap tussen de auto en een andere vervoerwijze is. Zie ook het tekstkader in paragraaf 1.5. In deze beleidsuitwerking richten we ons op P+R-voorzieningen die bedoeld zijn om de dagelijkse verkeersstromen naar stedelijk gebied te beïnvloeden.	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
		Dit gaat dus met name om voorzieningen met een regionale of bovenregionale functie.	
3.	We missen een visie op systeemintegratie met bijvoorbeeld parkeergarages, reisinformatie, Mobility as a Service en verkeersmanagement.	Deze zaken benoemen we in paragraaf 9.5 van de beleidsuitwerking.	Geen.
4.	We missen een visie op de rol van P+R in relatie tot het functioneren van de Ring Utrecht.	<p>Voor de provincie ligt de focus op de inzet van P+R als middel om (meer) ruimte te scheppen voor gezonde mobiliteit in stedelijke kerngebieden waaronder de stad Utrecht (zie paragrafen 8.2 en 8.3).</p> <p>En als mensen via een P+R reizen hebben we eigenlijk het liefst dat ze dit zoveel mogelijk aan de herkomstzijde van hun reis doen en in mindere mate aan de bestemmingszijde (in dit geval dus de Utrechtse zijde). Dit zorgt ervoor dat een zo groot mogelijk deel van de reis met het OV (of de fiets) wordt afgelegd en het wegennet zoveel mogelijk ontlast wordt, niet alleen de Ring Utrecht, maar ook de toeleidende wegcorsidors.</p> <p>Er doet zich echter wel een dilemma voor dat wij ook benoemen in paragraaf 9.4 met betrekking tot de Ringhubs in Utrecht. U heeft de ambitie de aanwezige P+R-voorzieningen langs de Ring Utrecht om te bouwen tot Ringhubs waarin een deel van de parkeerbehoefte van bewoners van de stad moet worden opgevangen. Wij hechten er waarde aan dat hierbij ook goed gekeken wordt naar de capaciteit voor bezoekers van de stad. Aan de ene kant is het gewenst de Ring Utrecht en het stedelijk wegennet zoveel mogelijk te ontlasten. Dit pleit voor een beperking van het gebruik door bezoekers. Anderzijds dragen bezoekers bij aan het passagiersaanbod dat benodigd is voor het kunnen bieden van hoogfrequent OV op het 'Wiel met spaken' in de stad. Dit is een dilemma waar we als regiopartners goed naar moeten kijken.</p>	Geen.
5.	We missen een visie op de benodigde/ gewenste OV bediening om de P+R goed te laten functioneren. Speciale aandacht daarbij voor de betaalbaarheid van het OV en de continuïteit in de dienstregeling, die door corona extra onder druk staat.	We hebben in de beleidsuitwerking geen specifieke vereisten opgenomen ten aanzien van de zaken zoals de OV-bediening. We hebben wel aangegeven dat P+R-voorzieningen moeten aansluiten op het bestaande (regionale) OV- en/of fietsnetwerk en bijdragen aan een betere benutting en versterking hiervan. De ambitienetwerken uit het provinciale OV-netwerkperspectief 2025 – 2035 en Regionaal Toekomstbeeld Fiets gelden hierbij als uitgangspunt. Uiteraard vormt de betaalbaarheid van het OV een belangrijk aandachtspunt, niet alleen voor de kortere termijn (met de gevolgen van corona) maar ook voor de langere termijn in relatie tot de gewenste schaa sprong.	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
6.	Ten aanzien van de rollen van de provincie klinkt ook hier wat bescheidenheid/ terughoudendheid, door zinsneden als “in principe zijn we bereid”, “we kunnen”, etc. we missen de rol van aanjager, enthousiasmeur/ coördinator. In de verdere tekst leest deze beleidsuitwerking wat terughoudend. Klopt het dat de provincie ten aanzien van P+R wat afwachtend zal optreden of neemt de provincie zelf initiatieven om meer en betere P+R's van de grond te krijgen? In onze optiek is de aanjaag/coördinatiefunctie hartstikke nodig, omdat alle stakeholders individueel een (te) klein belang en/of positie hebben om het P+R-systeem op niveau te krijgen.	<p>De rollen van de provincie ten aanzien van P+R zijn ingegeven door de taken van de provincie en instrumenten die zij tot haar beschikking heeft. Ze sluiten aan bij de sturingsfilosofie voor opgaven in het ruimtelijk domein zoals verwoord in de provinciale Omgevingsvisie: <i>“We bieden ruimte voor ontwikkelingen die passen bij de Utrechtse kwaliteiten, met het principe ‘lokaal wat kan, provinciaal wat moet’ als basis en met de nadrukkelijke wens de doelen in samenwerking te halen.”</i></p> <p>De doorontwikkeling van P+R/hubs vergt de inzet van vele partijen. Gegeven de gezamenlijke opgaven rondom verstedelijking vinden wij het logisch dat de samenwerkingsverbanden voor de regio U16 (U Ned), regio Amersfoort en regio Foodvalley hierin een coördinerende rol vervullen. Binnen deze samenwerkingsverbanden hebben wij als provincie onze eigen rollen, onder andere als concessieverlener voor het regionaal OV. Maar uiteraard kunnen wij zaken die we van groot belang achten agenderen en proberen aan te jagen. Uiteindelijk zal de kar echter wel gezamenlijk getrokken moeten worden.</p>	Zinsnede over agenderende en aanjagende rol provincie binnen samenwerkingsverbanden opgenomen in paragraaf 10.3.
7.	Als één van de belangrijkste overwegingen (p4) wordt gegeven dat het gaat om kostbare investeringen en exploitatie. Dit suggereert dat de provincie maar beperkt bereid is hier een verliesgevende exploitatie/investering op te doen, terwijl deze voor de leefbaarheid van de stad en regio wel essentieel is. Dit scheidt onduidelijkheid over de prioriteit van de provincie of zij vooral wil bijdragen aan de leefbaarheid of dat het geheel niet te verliesgevend mag zijn. Dit terwijl de provincie ook weer aangeeft geen rol als eigenaar te voorzien voor zichzelf (pagina 6).	Uiteraard willen wij als provincie bijdragen aan de leefbaarheid van stad en regio. Wij geven hier aanzienlijke bedragen aan uit, zowel in de vorm van eenmalige investeringen als in de vorm van bijvoorbeeld exploitatiebijdragen voor het regionaal en lokaal openbaar vervoer. Maar ook de provincie moet zorgvuldige keuzes maken ten aanzien van haar uitgaven. We beschikken bijvoorbeeld niet over de financiële middelen om op grote schaal exploitatietekorten van P+R's op te vangen. Wij zijn daarom een voorstander van gezamenlijk onderzoek met de regiopartners naar nieuwe manieren om de realisatie, maar met name ook de exploitatie van P+R-voorzieningen te bekostigen binnen het bredere kader van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven.	Geen.
8.	Wij zouden hier graag lezen wat de provincie proactief gaat doen om van P+R's een succes te maken.	De provincie vervult een belangrijke proactieve rol ten aanzien van P+R's als het gaat om de doorontwikkeling van het OV- en fietsnetwerk. De doorontwikkeling van deze netwerken vormt een randvoorwaarde voor het kunnen functioneren van P+R's. Daarnaast geven we aan dat we bereid zijn mee te investeren in P+R's. Zoals hierboven al gesteld ligt de coördinerende rol wat ons betreft bij de regionale samenwerkingsverbanden voor de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley. Hierbinnen kunnen wij wel een agenderende aanjagende rol	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
		vervullen. Zie ook de beantwoording bij onderdeel 6 van uw reactie.	
9.	We constateren dat de gehanteerde indeling anders is dan de indeling in de Regionale Parkeerstrategie van U Ned. Daarmee missen we de nadruk op het verschil tussen de P+R's die primair bedoeld zijn voor bewoners en de P+R die vooral bedoeld zijn voor bezoekers/werknemers. Daarmee mist wat ons betreft ook wat scherpte in de afweging van de locatie van de (nieuwe) P+R's: de P+R voor bewoners liggen bij de ring Utrecht, zodat die auto's niet (ver) de stad in hoeven, P+R voor bezoekers/werknemers liggen buiten de ring (voordat men de file inrijdt) op een plek die aansluit bij het bestaande HOV netwerk (bus/tram/trein).	De beleidsuitwerking richt zich vooral op P+R-voorzieningen die bedoeld zijn om de dagelijkse verkeersstromen naar stedelijk gebieden te beïnvloeden. We hebben het dus over voorzieningen voor bezoekers/werknemers. Ten aanzien van de ligging van de P+R's voor deze doelgroep zie de beantwoording bij onderdeel 4 van uw reactie.	In paragraaf 1.7 en de Samenvatting is verduidelijkt dat de beleidsuitwerking is gericht op P+R-voorzieningen voor bezoekers/werknemers, niet voor bewonersparkeren.
10.	Het beoogde gebruik (door welke doelgroepen etc.) zou een mooi haakje/bruggetje kunnen zijn naar de gewenste/ benodigde voorzieningen en kwaliteitseisen per P+R.	Nadenken over het beoogde gebruik en de benodigde voorzieningen en kwaliteitseisen per P+R beschouwen wij als een vervolgstap op deze beleidsuitwerking. We pakken dit graag met onze partners binnen de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley op.	Geen.
11.	Is de lijst op pagina 5 limitatief? Het lijkt ons goed om toe te voegen of dit lijstje compleet is, dan wel nog aangevuld kan worden.	Wij nemen aan dat hiermee de lijst van stedelijke gebieden waarvoor P+R ingezet kan worden bedoeld wordt. In paragraaf 8.3 van de beleidsuitwerking is aangegeven waarom deze gebieden expliciet zijn genoemd maar dat dit niet per definitie wil zeggen dat andere (kern)gebieden per definitie niet bereikbaar zouden zijn via P+R.	Deel toelichtende tekst uit paragraaf 8.3 ook opgenomen in Samenvatting.
12.	Binnen Utrecht lijken opeens flink wat meer P+R's te zijn opgenomen, dan wij nastreven met onze Ringhubs (zie bijgaand figuur).	Er zijn op dit moment al meer P+R-voorzieningen binnen Utrecht dan er Ringhubs zijn. Het gaat dan met name om de P+R's bij treinstations zoals Lunetten, Vleuten en Terwijde. Uiteraard kan bekeken worden of het voor de toekomst noodzakelijk, dan wel wenselijk is deze P+R-voorzieningen te behouden.	Geen.
13.	We missen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zoekgebied A2/ BRT Amstelveen-Utrecht (Lage weide?) Leidsche Rijn</li> <li>• Zoekgebied A12-zone</li> <li>• A2/N210-SUNIJ lijn</li> <li>• A28: Zeist noord</li> <li>• Rijnsweerd</li> </ul> Zoeklocatie voor een Ringhub Overvecht	Het is de vraag of P+R's op deze locaties wenselijk zijn uit het oogpunt van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• concurrentie met de aanwezige OV-verbindingen (met name parallel aan snelwegcorridors);</li> <li>• de druk op het (hoofd)wegennet nabij deze locaties;</li> <li>• concurrentie met andere P+R's op de desbetreffende corridor;</li> <li>• kosten voor de (ruimtelijke) inpassing.</li> </ul> De locatie Zeist-Noord/Den Dolder staat niet op de kaart maar is in paragraaf 9.2 wel benoemd als mogelijke locatie voor de langere termijn.  Tegelijkertijd hebben we in de beleidsuitwerking aangegeven dat de overzichtskaart in paragraaf 9.1 geen	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
		blauwdruk is. Op basis van ontwikkelingen of kansen zouden er locaties bij kunnen komen, dan wel locaties af kunnen vallen. Hierover gaan we graag met onze partners in gesprek.	
14.	Zoekgebied A27 Noord wat uitbreiden aan de zuidkant: bij bijvoorbeeld Maartensdijk en/of de Darwindreef zijn mogelijkheden om op bestaande busverbindingen richting Overvecht, CS en USP aan te sluiten, zeker als er door enorme woningbouw bij Almere meer autoverkeer richting Utrecht komt.	We hebben Maartensdijk als zuidelijke rand van het zoekgebied aangehouden. Het is de vraag of het wenselijk is om P+R-locaties aan de rand van het stedelijk gebied te realiseren of dat het niet beter is om dit op iets grotere afstand van de stad te doen, mits hier hoogwaardig openbaar vervoer aanwezig is, bijvoorbeeld in de vorm van de trein of Bus Rapid Transit.	Geen.
15.	Waarom zoekgebied Soesterberg en Leusden-Zuid? Deze 2 locaties liggen toch voor de hand/ bestaan al?	Soesterberg is een bestaande locatie, bij Leusden-Zuid bevindt zich nu nog geen P+R. Met het oog op de ontwikkeling van Amersfoort en de doorontwikkeling van het OV-netwerk is het de vraag welke van beide locaties het beste (door)ontwikkeld kan worden.	Geen.
16.	P+R De Meern lijkt ons een zeer kansrijke. In de tekst staat dit wat gek: "Wij zien weinig meerwaarde in het toevoegen van nieuwe P+R-voorzieningen langs corridors zoals de A12-west en A12-oost. Deze voorzieningen vormen al snel ongewenste concurrentie voor de aanwezige spoorcorridors. Daarnaast zijn er op deze corridors geen nieuwe busverbindingen voorzien voor de toekomst. Mogelijke uitzondering is een (kleinere) P+R-voorziening bij De Meern die aansluit op busverbindingen richting Papendorp en Utrecht CS.". Liever wat positiever: Langs de corridor A12-oost zien functioneren de bestaande P+R's Bunnik en Driebergen-Zeist goed. Bij de A12-West zien we meerwaarde in een P+R voorziening bij De Meern die aansluit op busverbindingen richting Papendorp, Utrecht CS en USP.	We zien De Meern als een interessante locatie om nader te bekijken maar de potentie en mogelijkheden van deze locatie vergen wel nadere studie. Vandaar dat we gekozen hebben voor deze formulering.	Geen.
17.	Ringhub Westraven beschouwen wij als opwaardering van de bestaande faciliteit van P+R naar Ringhub (P7).	Wij vinden het belangrijk dat hierbij ook goed gekeken wordt hoe dit past in de verdere doorontwikkeling van de A12-zone.	Geen.
18.	Zoals u leest hadden we op een wat stevigere rol/visie gehoopt. Het lijkt ons daarom extra belangrijk hier de komende tijd over in gesprek te blijven. Wellicht ook een goed onderwerp om de bestuurders van gedachten over te laten wisselen?	Zoals bij de beantwoording bij onderdeel 6 van uw reactie is aangegeven zijn de rollen van de provincie ten aanzien van P+R ingegeven door de taken van de provincie en instrumenten die zij tot haar beschikking heeft. Daarnaast staan wij een gerichte en doordachte doorontwikkeling van het P+R-netwerk voor om daarmee het instrument P+R zo effectief mogelijk benutten en ongewenste neveneffecten te voorkomen. Uiteraard kan dit alleen in samenwerking met onze partners. Wij gaan het gesprek met de gemeente Utrecht graag aan, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau.	Geen.



Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
19.	Samenvatting, 2e voorwaarde voor realisatie: Betere benutting OV (in termen van exploitatie) is vermoedelijk niet voor alle afzonderlijke OV-verbindingen haalbaar, dus zouden wij zeggen "betere benutting <i>en/of</i> versterking hiervan". Met als aanvullende voorwaarde dat de maatschappelijke baten (dus inclusief leefbaarheid, minder files, etc.) wel opwegen tegen de kosten.	Betere benutting en versterking van de OV-verbindingen is wat ons betreft het uitgangspunt uit het oogpunt van de betaalbaarheid van het OV-systeem.	Geen.
20.	In het verhaal en de literatuurlijst missen wij het landelijke Actieprogramma Ketens & Knopen. Dit is in concept gereed en wordt in juni vastgesteld op de landelijke OV- en Spoortafel. Hierin krijgen de provincies een belangrijke coördinerende taak bij de ontwikkeling van multimodale hubs. Wij hebben de indruk dat deze nieuwe rol nog te weinig in de P+R-nota is terug te vinden. U verwijst wel naar het uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten 2019-2023, maar hierin is deze nieuwe rol met bijbehorende acties nog niet opgenomen.	Wij verwijzen in de beleidsuitwerking wel naar het landelijk Toekomstbeeld OV waar het Actieprogramma Ketens & Knopen onder valt. Het klopt dat de provincies een belangrijke coördinerende rol vervullen in de zin van het houden van overzicht ten aanzien van de knooppuntontwikkeling binnen de regio en het vormen van een verbindende schakel tussen het lokale en landelijk niveau. Wij vinden echter dat bij de concrete doorontwikkeling van P+R de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley een belangrijke coördinerende rol vervullen. Op dit niveau moeten relevante partijen bij elkaar worden gebracht en gezamenlijke afspraken worden gemaakt over te nemen processtappen of te nemen maatregelen. Als provincie kunnen wij hierbij een agenderende en aanjagende rol vervullen. Zie verder ook de beantwoording bij onderdeel 6 van uw reactie.	Geen.
21.	In bijlage 2 is een samenvatting opgenomen van de hubstudies van RWS. Toch missen we hierin de conclusie uit het 2e rapport (van Studio Bereikbaar) dat de corridorhubs tot wel 10.000 reizigers per corridor kunnen afvangen. Die potentie betekent een forse bijdrage aan de mobiliteitstransitie ten behoeve van leefbaarheid en ontlasten van de Ring Utrecht. In hoofdstuk 6 en 8 zetten jullie hier vraagtekens bij. We hebben de indruk dat we hier nog onvoldoende met elkaar en met RWS over in gesprek zijn geweest om nu al conclusies te trekken.	Het klopt dat Studio Bereikbaar de conclusie trekt dat corridorhubs tot wel 10.000 reizigers per corridor kunnen afvangen. Dit is echter een theoretische conclusie, simpelweg gebaseerd op de herkomsten en bestemmingen van het autoverkeer op het desbetreffende wegvak. Studio Bereikbaar gaat niet in op mogelijke ongewenste neveneffecten zoals het trekken van reizigers vanuit parallelle OV-verbindingen en het "opvullen" van de vrijkomende capaciteit op de snelweg door nieuw autoverkeer. Wij zijn als provincie in principiële zin niet tegen corridorhubs maar vinden wel dat een kritische blik nodig is op welke corridors deze hubs toegepast worden. Zo zijn wij in principe een voorstander van nieuwe hubs langs de A27-zuid, zoals Meerkerk, maar staan wij in het algemeen iets kritischer tegenover hubs op snelwegcorridors die parallel aan een spoorcorridor gelegen zijn. En uiteraard gaan wij graag hierover het gesprek aan met u en Rijkswaterstaat.	Geen.
22.	In Utrecht Nabij is als ambitie benoemd om bij de stadsrand-P+R's en de regiopoorten de multimodale hubs te combineren met verstedelijking. Onze Utrechtse ervaringen laten zien dat dit belangrijke mogelijkheden om de investeringen te dekken en OV/P+R-exploitatie te verbeteren. Dat vraagt wel om integrale gebiedsgerichte	Wij hebben in de Beleidsuitwerking P+R aangegeven dat we een voorstander zijn van gezamenlijk onderzoek met de regiopartners naar nieuwe manieren om de realisatie, maar met name ook de exploitatie van P+R-voorzieningen te bekostigen binnen het bredere kader van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven.	Geen.

Onderdeel	Reactie	Beantwoording provincie Utrecht	Aanpassing Beleidsuitwerking n.a.v. reactie
	benadering van deze knooppunten, bijvoorbeeld door de parkeerruimte van de (autoluwe) woningbouw te combineren met de P+R en door vooral de sociale woningbouw rond de knooppunten te concentreren. Ook de hub-studie van RWS geeft aan dat hub-investeringen deels kunnen worden betaald uit gronduitgifte. Ook hierover hebben we nog onvoldoende met elkaar en RWS het gesprek gevoerd. Ook is het logisch om NS-stations hierbij te betrekken vanuit hun kennis, ervaring en belangen.		
23.	Specifiek voor de A27 noord mis ik het Actieprogramma Gooicorridor als bron. Hierin is opgenomen dat we met de deelnemende partijen gaan zoeken naar de juiste plek voor een hubs/P+R vanuit Almere/'t Gooi richting stad Utrecht (A27).	Het zoekgebied voor een hub langs de A27-noord is inderdaad mede ingegeven door het Actieprogramma Gooicorridor. Het staat niet zozeer als bron genoemd maar in paragraaf 10.3 staat de Gooicorridor wel benoemd als één van de concrete projecten waarin wij participeren.	Geen.