

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Beleidsuitwerking P+R	TELEFOONNUMMER	+31652769539
DATUM	05-07-2022	E-MAILADRES	remco.haakma@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-486857015-671	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Remco Haakma	TEAM	ET2
NUMMER PS	PS2022MM53	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
BIJLAGEN	1. Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht 2. Rapportage Bouwstenen Integrale visie op P+R 3. Overzicht reacties stakeholders op concept Beleidsuitwerking P+R met beantwoording		

Geachte dames en heren,

**Essentie / samenvatting:**

Wij hebben de Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht vastgesteld. Deze beleidsuitwerking is een resultaat binnen de Actielijn 4 'Kennis delen, onderzoek en monitoring' van het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019-2023.

De Beleidsuitwerking P+R gaat over specifieke overstappunten van de auto op andere vervoerwijzen zoals het OV of de fiets om naar stedelijke gebieden te reizen ('Park and Ride' of 'Parkeer en Reis') en de rol die deze voorzieningen spelen in de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven van de regio. De Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht geeft op de volgende drie vragen antwoord:

1. Welke rol spelen P+R-voorzieningen in de gewenste transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem?
2. Welke kansen zien wij voor de doorontwikkeling van het netwerk van P+R's?
3. Welke rol(len) kunnen en willen wij hierbij spelen?

Met de Beleidsuitwerking P+R willen wij samenwerkingspartners en stakeholders meer duidelijkheid bieden over de onze inzet en inbreng op het onderwerp P+R in de diverse verstedelijkings- en mobiliteitsprogramma's voor de regio's U16, Amersfoort en Foodvalley en in concrete projecten. Daarnaast vormt de beleidsuitwerking een bouwsteen voor het op te stellen Bereikbaarheidsprogramma 2024-2027, het provinciale beleidskader voor mobiliteit voor de komende jaren.

**Inleiding:**

*Aanleiding*

De provincie Utrecht (hierna: de provincie) staat voor de komende decennia voor een groot aantal uitdagingen in het ruimtelijk domein. Eén van de grootste uitdagingen is het voorzien in de grote behoefte aan woningen en werklocaties. De mobiliteitsgroei die hiermee gepaard gaat moet voor een belangrijk deel opgevangen worden door het beter integreren van infrastructuurnetwerken voor auto, OV en fiets en lopen. Multimodale knooppunten spelen hierin een centrale rol. De provinciale Omgevingsvisie en de verstedelijkingsstrategieën voor de regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley zetten in op het realiseren van nieuwe woon- en werklocaties binnen bestaande

steden en dorpen, en rondom bestaande of nieuwe knooppunten. Deze knooppunten moeten vooral aansluiting bieden op hoogwaardige OV-hoofdverbindingen en vlotte interlokale fietsroutes en ontsloten worden via aantrekkelijke lokale loop- en fietsroutes van en naar de directe omgeving.

Binnen de brede context van de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven is de behoefte ontstaan ook na te denken over de doorontwikkeling van een specifiek type knooppunt, namelijk P+R ('Park and Ride' of 'Parkeer en Reis'). P+R's zijn voorzieningen die zijn gericht op de overstap tussen de auto en een andere vervoerwijze. Deze andere vervoerwijze is in de meeste gevallen het OV (trein, metro, tram of bus), maar het kan ook gaan om de fiets, deelfiets of deelscooter of een 'looprit' van meer dan 1 kilometer. Volgens een inventarisatie van adviesbureau Witteveen+Bos bevinden er zich momenteel 54 P+R's in de regio Midden-Nederland waarvan 38 binnen de grenzen van de provincie. Omdat de provincie betrekkelijk klein van omvang is strekken de 'daily urban systems' van steden zoals Utrecht en Amersfoort (gebieden in en rondom de stad waarbinnen zich de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen afspelen) zich uit tot buiten de provinciegrenzen. Dit betekent dat er zich ook buiten de provincie P+R-voorzieningen bevinden die bijdragen aan de bereikbaarheid van de provincie Utrecht. De P+R bij station Veenendaal-De Klomp op het grondgebied van de provincie Gelderland is hier een voorbeeld van.

Bij de realisatie en exploitatie van een P+R-voorziening zijn doorgaans meerdere partijen betrokken zoals gemeenten, Rijksoverheid, NS (als de P+R zich bij een treinstation bevindt), stads- en streekvervoerders, parkeerexploitanten en vastgoedeigenaren. Ook de provincie is een belangrijke speler, met name in onze rol als concessieverlener voor het stads- en streekvervoer. Daarnaast treden wij in een aantal gevallen als mede-investeerder op. We zijn echter ook zelf eigenaar van een P+R-voorziening, namelijk de P+R bij station Breukelen. Onze taken en rollen ten aanzien van P+R zijn op dit moment niet vastomlijnd en kunnen per voorziening verschillen. Dit zorgt soms voor onduidelijkheid, niet alleen bij partners maar ook binnen de provinciale organisatie en politiek zelf.

Met deze beleidsuitwerking willen wij onze samenwerkingspartners meer duidelijkheid bieden over onze inzet en inbreng op het onderwerp P+R in de diverse verstedelijkings- en mobiliteitsprogramma's voor de regio's U16 (U Ned), Amersfoort en Foodvalley en in concrete projecten. Daarnaast vormt de beleidsuitwerking een bouwsteen voor het op te stellen Bereikbaarheidsprogramma 2024-2027, het provinciale beleidskader voor mobiliteit voor de komende jaren.

#### *Algemene uitgangspunten provinciale inbreng en inzet op het gebied van P+R*

Ten aanzien van de provinciale inbreng en inzet op het gebied van P+R hanteren wij de volgende algemene uitgangspunten:

- a. Wij beschouwen P+R-voorzieningen als instrument dat in een flankerende rol een nuttige bijdrage kan leveren aan de transitie van het Utrechtse mobiliteitssysteem. De focus ligt hierbij op de inzet van P+R als middel om meer ruimte te scheppen voor gezonde mobiliteit in stedelijke kerngebieden. Dit zijn gebieden waar een dusdanige verdichting en intensivering van functies plaatsvindt dat er onvoldoende ruimte overblijft om de auto volledige toegang te bieden.
- b. Wij zijn voorstander van een selectieve en gerichte aanpak, met name daar waar het om uitbreiding van het aantal P+R-voorzieningen en/of het aantal parkeerplaatsen gaat.
- c. Ten aanzien van het toevoegen van nieuwe, dan wel het uitbreiden van bestaande P+R's, zien wij vooral kansen op plaatsen waar een kwaliteitssprong van het OV plaatsvindt en de kans op concurrentie met andere OV-lijnen gering is. Daarnaast zien wij een opgave en kansen ten aanzien van de ruimtelijke inpassing van bestaande P+R's in stedelijke verdichtingsgebieden (met name bij NS-stations), kwaliteitsverbetering en innovatie, duurzaamheid en parkeerregulering.
- d. Om tot resultaten te komen is samenwerking met partners zoals het Rijk, gemeenten, vervoerbedrijven en andere private partijen noodzakelijk. Hierbij opereren wij zoveel mogelijk binnen de landelijke en regionale samenwerkingsverbanden rondom de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven in de provincie. Afhankelijk van de locatie en functie van de P+R-voorziening zullen wij één of meerdere van de volgende rollen innemen: cofinancier, kennisverstrekker, partner, OV-concessieverlener, eigenaar of kadersteller op basis van de Omgevingsvisie.

**Toelichting:***Voorgeschiedenis en relatie met Omgevingsvisie*

In het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019-2023 is aangekondigd dat wij binnen de looptijd van het uitvoeringsprogramma onderzoek zouden doen naar kansen en bedreigingen met betrekking tot P+R. Het is een beoogd resultaat binnen de Actielijn 4 'Kennis delen, onderzoek en monitoring' van dit uitvoeringsprogramma. Op 14 juli 2020 bent u middels een Statenbrief (kenmerk 2020MM124) geïnformeerd over de beoogde procesaanpak om te komen tot "een integrale visie op P+R". Vervolgens is adviesbureau Witteveen+Bos ingeschakeld om deze visie op te stellen met het doel deze in de loop van 2021 vast te stellen. In dat kader hebben er in 2021 ook een tweetal gesprekken met de Statencommissie MME plaatsgevonden over P+R onder begeleiding van Witteveen+Bos. Uiteindelijk heeft Witteveen+Bos in 2021 een rapport opgesteld (zie bijlage) dat een aantal bouwstenen aanreikt voor onze positiebepaling maar nog geen duidelijke richting formuleert. Er is vervolgens voor gekozen om zelf een beleidsdocument op te stellen over P+R en de taken en rollen die wij hierin kunnen en willen vervullen.

De Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht is de nadere uitwerking op een beleidsterrein dat onder de Omgevingsvisie provincie Utrecht valt. Conform de afgesproken werkwijze op basis van de Omgevingsvisie is het College van Gedeputeerde Staten bevoegd om deze nadere uitwerking vast te stellen.

*Participatie*

Bij de totstandkoming van de Beleidsuitwerking P+R zijn verschillende belanghebbenden betrokken:

- Rijk (I&W, Rijkswaterstaat, ProRail);
- Gemeenten en regio's (U10/U16, Amersfoort en Foodvalley);
- Vervoermaatschappijen (NS, Q-buzz, Keolis);
- Deelmobiliteitsaanbieders;
- Belangenverenigingen zoals ANWB, ROCOV, Fietsersbond;
- Overige partijen zoals Utrecht Science Park, Jaarbeurs.

Deze partijen zijn in het voorjaar van 2021 benaderd voor deelname aan een tweetal stakeholderbijeenkomsten onder begeleiding van Witteveen+Bos. De rapportage van Witteveen+Bos is ook aan de stakeholders toegestuurd.

De stakeholders hebben een concept van de Beleidsuitwerking P+R ontvangen en zijn in de gelegenheid gesteld hierop te reageren. Met een aantal stakeholders zoals de partners binnen U Ned (regio U16), de regio Amersfoort, de regio Foodvalley, Rijkswaterstaat en de NS hebben aparte gesprekken plaatsgevonden. Een aantal stakeholders heeft bovendien per mail of schriftelijk gereageerd op het conceptstuk. Naar aanleiding hiervan is de beleidsuitwerking nog op enkele kleine punten aangepast. Een overzicht van de ontvangen reacties en de beantwoording daarvan is ter kennisname bijgevoegd.

In het algemeen is positief gereageerd op de concept Beleidsuitwerking P+R. De stakeholders waarderen het dat wij de moeite hebben genomen onze standpunten en inzet ten aanzien van dit specifieke onderwerp te verwoorden. De meeste ontvangen vragen en opmerkingen hadden betrekking op concrete locaties en waarom deze al dan niet zijn in de visie zijn opgenomen als locatie voor een nieuwe P+R of uitbreiding of inpassing van een bestaande P+R. Alleen de gemeente Utrecht heeft aangegeven enigszins teleurgesteld te zijn dat wij niet meer inzetten op P+R en hierin geen steviger rol oppakken.

**Financiën:**

De totale investeringskosten voor de doorontwikkeling van het netwerk van P+R-voorzieningen zoals beschreven in de beleidsuitwerking worden – afhankelijk van het aantal te realiseren parkeerplaatsen en te nemen verkeersmaatregelen – grof geschat op 200 tot meer dan 400 miljoen euro. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met extra structurele exploitatiekosten voor de P+R-voorzieningen en eventuele extra inzet van OV. Een deel van deze kosten is te dekken door bijvoorbeeld het invoeren van betaald parkeren of extra reizigersopbrengsten in het OV. Er zullen echter waarschijnlijk altijd aanvullende financiële middelen nodig zijn om de exploitatielasten te dragen.

Gegeven de grote opgaven op het gebied van verstedelijking en mobiliteit moeten wij onze beschikbare financiële middelen zorgvuldig en gericht inzetten. Wij hebben de ambitie om als provincie de komende decennia fors te investeren in een schaa sprong van het OV-systeem en fietsnetwerk. Hiermee bieden wij onder andere de (kansrijke) verbindingen tussen P+R-locaties en de stedelijke kerngebieden. Gegeven deze ambities en focus zijn wij van mening dat de primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de realisatie, uitbreiding, verbetering en exploitatie van de P+R-voorzieningen zelf bij andere bestuurlijke en/of private partijen ligt. We zijn in principe wel bereid om te bekijken of cofinanciering door de provincie tot de mogelijkheden behoort. Voorwaarde is dat de voorstellen voor realisatie, uitbreiding of verbetering aansluiten bij de uitgangspunten en voorwaarden die in de beleidsuitwerking beschreven zijn. Een uitzondering betreft P+R-voorzieningen die een essentiële rol spelen in de schaa sprong van het OV-systeem. Bij de realisatie, uitbreiding of verbetering van deze P+R's geven we een actieve invulling aan onze rol als cofinancier. Om welke P+R-locaties het hier concreet gaat wordt nader onderzocht in de corridoruitwerking van het OV-netwerkperspectief en in het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2027.

Cofinanciering van P+R-voorzieningen is weliswaar meegenomen in de verkenningen voor de Groeisprong 2040 maar nog niet gedekt in de Kadernota 2022 of Begroting 2023. De toekenning van financiële middelen zal altijd plaats moeten vinden binnen een bredere afweging met andere maatschappelijke doelen. De beschikbare ruimte voor provinciale bijdragen aan de realisatie, uitbreiding of verbetering van P+R-voorzieningen zal nader bepaald worden in het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2027 en de daaruit volgende Uitvoeringsprogramma's. Wij zijn 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.

**Vervolgprocedure / voortgang:**

De Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht is op de provinciale website geplaatst. Onze partners en stakeholders krijgen de beleidsuitwerking toegezonden. In de periodieke nieuwsbrief over multimodale knooppunten wordt een bericht over de vaststelling van de beleidsuitwerking opgenomen.

De Beleidsuitwerking P+R vormt het kader en uitgangspunt voor de provinciale inbreng in projecten en programma's zoals de Aanpak 2030, het Knooppuntenprogramma en de Mobiliteitsstrategie 2040 voor de regio U16 (U Ned), de verkenning naar de integrale aanpak van de multimodale corridors in de regio Amersfoort en de doorontwikkeling van de OV-corridor Breda – Gorinchem – Utrecht. Daarnaast vormt de beleidsuitwerking een bouwsteen voor het op te stellen Bereikbaarheidsprogramma 2024-2027.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen