

## Bijlage 1 Lijst met wijzigingen in het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029

Op 13 februari 2024 is het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (BBP) vastgesteld in het college van Gedeputeerde Staten (zie Statenbrief 'Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029', UTSP-390784346-384, 13 februari 2024). In de maanden maart en april heeft er een participatieproces plaatsgevonden, waarbij er met stakeholders is gesproken en waarin het Ontwerp BBP ter inzage heeft gelegen. Dit heeft geleid tot een lijst met wijzigingen: inhoudelijke aanvullingen en aanscherpingen op het Ontwerp BBP, om zodoende te komen tot het Definitief BBP.

De lijst met wijzigingen is afkomstig uit de Nota van Beantwoording, vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten op 14 mei 2024 (zie Statenbrief 'Nota van beantwoording Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma', UTSP-390784346-510, 14 mei 2024), aangevuld met enkele ambtelijke aanscherpingen.

In deze bijlage is de volledige lijst met wijzigingen opgenomen. Zo wordt inzicht geboden welke aanvullingen en aanscherpingen er in het Definitief BBP zijn gedaan ten opzichte van het Ontwerp BBP.

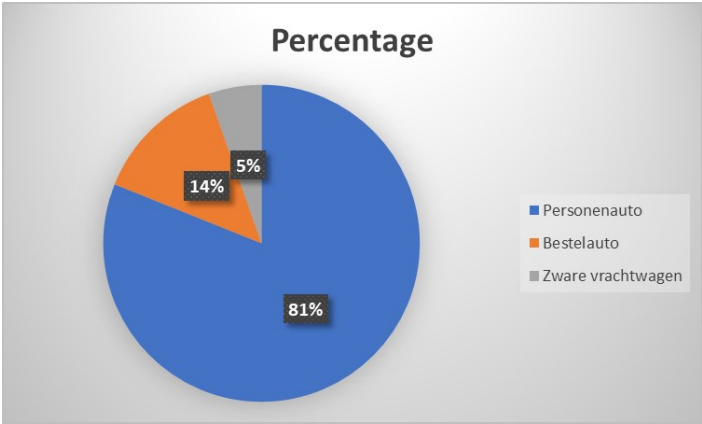
| Hoofdstuk/<br>paragraaf          | Aanpassing/ aanvulling   | Reden en bron                                 | Status en<br>opmerkingen |
|----------------------------------|--|---|--------------------------|
| 1.1,<br>hoofdstuk 4              | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen we de hoofdpunten uit de spooragenda op.<br>Daarnaast benoemen wij de spooragenda expliciet als kader voor het Bereikbaarheidsprogramma.  | Mondelinge<br>zienswijze<br>stakeholdersessie | Gereed                   |
| 1.2                              | Onder gezamenlijke kaders voegen we het woord 'Regio' toe bij Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal.  | Zienschw. 6                                   | Gereed                   |
| 1.3                              | Gesteld wordt dat dit voor mobiliteit betekent dat er efficiënt met de ruimte moet worden omgegaan en dat er samenhang moet zijn met de keuze van nieuwe woon- en werklocaties. We voegen hieraan het woord 'bestaande' toe (bestaande en nieuwe woon- werklocaties).  | Zienschw. 11                                  | Gereed                   |
| 2.2, 3.2,<br>hoofdstuk 4<br>en 5 | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de bereikbaarheidskaders van de Regio Foodvalley toe (paragraaf 2.2, 3.2), zodat de kaders/ambities van Foodvalley zich juist verhouden tot de ambities in andere regio's van de provincie. Voor de inhoudelijke hoofdstukken maken we een nadere analyse over de aanvullingen van ambities van de Regio Foodvalley | Zienschw. 2                                   | Gereed                   |
| 2.3                              | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma zullen we nader toelichten dat bereikbaarheid één van de motieven is voor bedrijven/ voorzieningen om zich ergens te vestigen. Naast bereikbaarheid spelen   | Zienschw. 9                                   | Gereed                   |

|                            |  |             |  |
|----------------------------|--|-------------|--|
|                            | meer motieven, die we met ons beleid niet of nauwelijks kunnen beïnvloeden. We zullen hierbij ook het verschil tussen stad en kleine dorpen benoemen.  |             |  |
| 2.3                        | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma proberen we de figuren met betrekking tot de bereikbaarheidsmaat zo aan te passen dat de kleuren voor elke vervoerwijze staan voor hetzelfde aantal te bereiken voorzieningen   | Zienschw. 6 | Gereed   |
| 2.4, hoofdstuk 4           | Het personeelstekort is naast de veranderende reispatronen als gevolg van corona inderdaad ook een verklarende factor voor de afname van reizigers in het OV. En aangezien dit personeelstekort naar verwachting ook nog zal spelen in de periode van het Bereikbaarheidsprogramma zullen we dit ook als factor toevoegen aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma. | Zienschw. 3 | Gereed   |
| 2.4, hoofdstuk 4           | We voegen de verklaring van de afname van het gebruik van het OV als gevolg van personeelstekort toe aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma en nemen dit mee als aandachtspunt om dit beter te beheersen in de komende jaren.   | Zienschw. 1 | Gereed   |
| 3.1 (en elders waar nodig) | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we consistent spreken over 'Metropool regio Utrecht'. We zullen ook beschrijven/ illustratief weergeven welk geografisch gebied hiermee bedoeld wordt.   | Zienschw. 6 | Gereed   |
| Hoofdstuk 4                | We voegen de ambitiekaart OV regio Foodvalley toe aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma.   | Zienschw. 2 | Gereed. Hierover is wel tekstueel iets opgenomen. De kaart zelf is niet toegevoegd. Deze kent namelijk tegenstrijdigheden met onze eigen ambitiekaart. Daarbij zijn ook geen ambitiekaarten van andere regio's of gemeenten overgenomen. |

|             |   |                           |        |
|-------------|---|---------------------------|--------|
| Hoofdstuk 4 | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we duidelijker toelichten wat we verstaan onder de verschillende hoogwaardige OV producten, zoals BRT, U-Link/U-liner en HOV.   | Zienschw. 3               | Gereed |
| Hoofdstuk 4 | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma opnemen dat voor de regio Amersfoort de mobiliteitsagenda wordt uitgewerkt, inclusief het ontwikkelen van een U-Link en U-Liner netwerk voor de regio Amersfoort.  | Zienschw. 7               | Gereed |
| Hoofdstuk 4 | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen we specifiek op dat we inzetten op de (door)ontwikkeling van het Sternet en de introductie van U-Link verbindingen.  | Zienschw. 5               | Gereed |
| Hoofdstuk 4 | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we spreken over het 'versterken' van het publieke mobiliteitssysteem in plaats van het 'koesteren'.   | Zienschw. 6               | Gereed |
| Hoofdstuk 4 | We nemen in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voor de regio Amersfoort op dat de mobiliteitsagenda wordt uitgewerkt, inclusief het ontwikkelen van een U-Link en U-Liner netwerk voor de regio Amersfoort. We zullen bovendien een duidelijkere toelichting opnemen wat we verstaan onder de verschillende hoogwaardige OV producten. | Zienschw. 6               | Gereed |
| 4.1         | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we alle vervoerders toe die de opereren op spoorverbindingen in de provincie Utrecht (zo ook RRRReis, Valleilijn en Merwedelingelijn).  | Zienschw. 6, Zienschw. 12 | Gereed |
| 4.1         | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we 'U-Link' toe aan de zinsnede "de bestaande en te ontwikkelen regiopoorten, knooppunten en hubs (Park+Ride locaties) worden zoveel mogelijk verbonden met de nieuwe en verbeterde U-liner verbindingen"   | Zienschw. 13              | Gereed |
| 4.2         | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma voegen we het belang toe provincie overschrijdende OV verbinding en de samenwerking met betrokken provincies, zoals (Gelderland, Noord Holland, Flevoland en Zuid Holland).   | Zienschw. 6               | Gereed |
| 4.3         | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zorgen we ervoor dat 'Barneveld en Nijkerk' één keer genoemd wordt in de tekst bij Regiopoorten.   | Zienschw. 6               | Gereed |
| 4.3         | In het definitief BBP verwijzen we naar het programma corridorhubs van U Ned  | Zienschw. 11              | Gereed |
| 4.3         | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen we ook Bunnik op als regiopoort in de overzichtskaart met knooppunten in de provincie Utrecht.   | Zienschw. 3               | Gereed |
| 5.1         | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de afstand van '15km' toe aan de zinsnede: "fiets volwaardig alternatief voor afstanden tot kilometer (en verder) .  | Zienschw. 6               | Gereed |
| 5.1         | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma verduidelijken wij de tekst onder figuur 23 dat het getoonde netwerk nog indicatief is.  | Zienschw. 2, Zienschw. 6  | Gereed |

|                      |  |                      |  |
|----------------------|--|----------------------|--|
| 5.3                  | In de tekst voegen we de programmalijn corridorhubs toe. We zullen daarnaast in het definitief Bereikbaarheidsprogramma consequent spreken over corridorhubs in plaats van parkeerhubs.  | Ziensw. 6            | Gereed   |
| 5.3                  | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de A27 Zeewolde-Eemnes en de A1/A30 toe aan kader 6.  | Ziensw. 6            | Gereed   |
| 5.4                  | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma zullen we het begrip 'terugsluis' toelichten.  | Ziensw. 3            | Gereed   |
| 5.4                  | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma vullen we de paragraaf 'Regionale mobiliteitsprogramma' aan met een aantal belangrijke elementen uit de RMP-samenwerking.   | Ziensw. 6            | Gereed   |
| 5.4                  | in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma vullen we de tekst aan met onze rol in het uitbreiden van elektrische laadinfrastructuur.  | Ziensw. 13           | Gereed   |
| 5.4                  | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma scherpen we de tekst in de paragraaf 'Regionale mobiliteitsprogramma' aan van om helder te maken dat wij de huidige samenwerking voortzetten en dat we inzetten op de RMP speerpunten. | Ziensw. 9            | Gereed   |
| 5.4                  | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma nemen we de aanvulling op dat we in het kader van de 'Regionale mobiliteitsprogramma's' de verduurzaming van mobiliteit monitoren.   | Ziensw. 3            | Gereed   |
| Diverse hoofdstukken | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt waar mogelijk verkeersveiligheid nog meer benadrukt  | CDA                  | Gereed.<br>Gecontroleerd of verkeersveiligheid voldoende wordt benadrukt, beoordeeld dat dit er nu goed in staat |
| Hoofdstuk 1 en 2     | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt duidelijker de koppeling gemaakt met relevante kader vanuit Europees beleid.   | Volt                 | Gereed   |
| 5.5                  | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt een link gemaakt met de (nog op te stellen) visie die richting geeft bij inzet op innovaties.  | Volt                 | Gereed   |
| Hoofdstuk 5          | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt een specifieke actielijn voor digitalisering opgenomen.  | Volt                 | Gereed, is paragraaf 5.5   |
| 4.3, 4.4             | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen wij toevoegen dat ook ruimte nodig is voor het goed en veilig ontsluiten van oversteken, bushaltes en knooppunten voor voetgangers.  | Zienswijze Wandelnet | Gereed   |
| 4.3, 4.4             | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma vervangen wij 'via veilige looproutes' in 'via veilige en logische looproutes'.  | Zienswijze Wandelnet | Gereed   |

|           |   |                          |        |
|-----------|---|--------------------------|--------|
| 4.3       | In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe 'voor de voetgangers via veilige en logische looproutes' bij de tekstpassage in paragraaf 4.3  | Zienswijze Wandelnet     | Gereed |
| 6.2       | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen wij 'voetgangervoorzieningen' expliciet op bij de assets die we onderhouden.   | Zienswijze Wandelnet     | Gereed |
| 6.3       | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe dat we bij het afsluiten van werkvakken geschikte omleidingen voor alle verkeersdeelnemers instellen, waarbij we de omrijdtijd zoveel mogelijk beperken.  | Zienswijze Wandelnet     | Gereed |
| Bijlage 1 | In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe dat we ook onze infrastructuur voor voetgangers maximaal beschikbaar houden.  | Zienswijze Wandelnet     | Gereed |
|           | <p>Er staat nog ergens 'waterstaf' ipv 'waterstof' maar ik ga ervanuit dat dat in de volgende versie gecorrigeerd is. Aanpassen formulering 'Naar schatting heeft binnen de provincie Utrecht ruim 10% van het wegverkeer een logistieke functie.' Volgens mij klopt dat namelijk niet. Ik heb het net gecontroleerd op cbs.nl, 19% heeft een logistieke functie:</p> <p>Nederlandse bestelauto's legden in 2022 gezamenlijk ruim 19,1 miljard kilometer af. (<a href="https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-bestelautos">https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-bestelautos</a>)</p> <p>In 2022 legden alle Nederlandse personenauto's samen 114,3 miljard kilometer af. (<a href="https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-personenautos">https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-personenautos</a>)</p> <p>Zware vrachtoertuigen reden in 2022 7,6 miljard kilometer op Nederlands grondgebied (<a href="https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-vrachtoertuigen-bussen">https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/verkeersprestaties-vrachtoertuigen-bussen</a>)</p> | Ambtelijke mail dd. 19-2 | Gereed |



|             |  |  |        |
|-------------|--|--|--------|
|             |  |  |        |
|             | Uit het regio-overleg mobiliteit kwam een kanttekening bij ons BBP: de bestuurlijke kopgroep RMP vindt de aandacht voor CO2 reductie en de paragraaf over het RMP te dun. Tekst over RMP uitbreiden  | Ambtelijke mail 1-3                    | Gereed |
|             | Verwijzen naar vastgestelde Klimaataanpak en cijfers die daar in staan als kader   | N.a.v. behandeling Klimaataanpak in PO | Gereed |
|             | Aangezien de meerjarendoelen gelijk zijn aan de output zoals deze in de indicatorentabel is opgenomen in het BBP, heb ik deze nog even naast elkaar gezet. Op basis daarvan nog een paar kleine aanpassingen gedaan voor publieke mobiliteit.  | Ambtelijke mail 5-3                    | Gereed |
|             | Nuance bij opsomming vlotte en veilige infra: we werken <u>zoveel mogelijk</u> overdag en in het weekend   | Ambtelijke mail 19-2                   | Gereed |
|             | <p>Meerjarendoel voor 6.3.1 als volgt wijzigen:</p> <p>Op basis van gezamenlijk onderzoek komen tot een uitvoerings- en investeringsagenda tussen Rijk en regio om de woningbouwopgave te kunnen realiseren met de bereikbaarheidsmaatregelen die daarvoor noodzakelijk zijn.</p> <p>Het is naast schaalprong soms ook kleiner bier. Deze formulering doet daar meer recht aan en sluit aan bij de NOVEX terminologie.</p> | Ambtelijk mail 4-3                     | Gereed |
| Hoofdstuk 7 | De financiële tabel en toelichtende tekst zijn aangepast nav besluitvorming over de kadernota 2025-2028  | Kadernota 2025-2028                    | Gereed |