

De Heuvelrugcorridor

Knooppuntontwikkeling rondom de Utrechtse Heuvelrug

Philip Geleijnse



PROVINCIE  UTRECHT

Colofon

Afstudeerscriptie 'De Heuvelrugcorridor'

In opdracht van
Hogeschool Utrecht
Provincie Utrecht

Startdatum Stage
02-02-2014

Tekst en opmaak
Philip Geleijnse

Cursuscode
TROP-V15AFO-14

Uitgave
Definitief
2 juni 2015
Utrecht

Provincie Utrecht
Provinciehuis
Afdeling Mobiliteit, Economie en
Cultuur
Archimedeslaan 6, 3584 BA, Utrecht

030 258 9111

Hogeschool Utrecht
Faculteit Natuur & Techniek
Ruimtelijke Ordening & Planologie
Nijenoord 1, 3552 AS, Utrecht

088 – 481 82 83

Afstudeerder

Naam: Philip Geleijnse
Adres: Rembrandtpark 30-2
Telefoon: 06 29 011 088
E-mail: philip.g@outlook.com
Studentnummer: 1586530
E-Mail HU: philip.geleijnse@student.hu.nl
E-mail Stage: philip.geleijnse@provincie-utrecht.nl

Begeleider Provincie Utrecht

Naam: Ewout Fennis
Telefoon: 030 258 2064
E-mail: ewout.fennis@provincie-utrecht.nl

Begeleiders Hogeschool Utrecht

Naam 1^e begeleider: Piet Deenen
Telefoon: 06 8335 7271
030 274 6599
E-mail: piet.deenen@hu.nl

Naam 2^e begeleider: Tim de Bruin
Telefoon: 06 467 445 29
030 215 50 80
E-mail: tim.debruin@enmorgen.nl



Voorwoord

Voor u ligt mijn afstudeeronderzoek met als thema knooppuntontwikkeling rondom de Utrechtse Heuvelrug. Gedurende vijf maanden heb ik met bloed, zweet en tranen gewerkt om tot een dekkend en betrouwbaar onderzoek te komen.

Mijn dank gaat uit naar alle meewerkende partijen die mij hebben kunnen helpen met het onderzoek door hun inspanningen, al was het in de vorm van gesprekken of contact per e-mail. Ik heb alle informatie goed kunnen gebruiken.

Ook gaat mijn dank uit naar iedereen binnen de Provincie Utrecht die mij heeft geholpen om de juiste gegevens te verkrijgen en natuurlijk mijn begeleider Ewout Fennis en de docenten van school. Ook heb ik veel steun gehad aan de stagiairs met wie ik gedurende vijf maanden heb kunnen optrekken.

Speciale dank gaat uit naar mijn vriendin, familie en vrienden voor de onvoorwaardelijke steun en motivatie die ik van ze heb gekregen, ook in tijden waarin ik dit echt nodig had.



Samenvatting

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe. Steeds meer mensen verhuizen richting de Randstad terwijl de oostzijde van het land steeds meer met krimpgebieden te maken krijgt. Toename in de mobiliteitsbehoefte van mensen, een stijgende welvaart, meer werkgelegenheid en toename van het aantal eenpersoonshoudens zorgen er voor dat de mobiliteit in Nederland blijft toenemen. Om deze ontwikkelingen op te vangen wordt er ingezet op het verbeteren van de infrastructuur. Voor het spoor betekent dit onder andere ontwikkeling van multimodale knooppunten gepaard met frequentieverhogingen van treinen. Invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer dient dit laatste mogelijk te maken.

Op het traject Utrecht – Arnhem zullen 6 intercity's per uur gaan rijden. Daarnaast rijden 6 sprinters per uur tussen Breukelen en Driebergen-Zeist. De ambitie om de Heuvelrugcorridor met deze sprinterfrequentie te bedienen gedurende de gehele werkdag brengt kosten met zich mee. Het aantal reizigers op de corridor is namelijk niet voldoende om deze bediening dekkend te kunnen exploiteren. De gedachtegang van de Provincie Utrecht is dat het toevoegen van ruimtelijke ontwikkelingen in de vorm van woningen, werkplekken of voorzieningen rondom stations wellicht tot reizigersgroei kan leiden en zo de kosten zal drukken.

Deze gedachtegang heeft geleid tot de hoofdvraag van dit onderzoek: *'Welke kansen en mogelijkheden zijn er voor de Provincie Utrecht op het gebied van Transit Oriented Development (TOD) en andere ruimtelijk-gebonden maatregelen om de vervoersvraag op het spoor te verhogen in het onderzoeksgebied?'*

De theorie achter TOD of knooppuntontwikkeling is zeer uitgebreid. Zo kan het openbaar vervoer enerzijds zorgen voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat, terwijl ruimtelijke ontwikkeling nabij een OV-knooppunt kan zorgen voor reizigersgroei. Om van een station een vitaal knooppunt te maken is politieke wilskracht en draagvlak essentieel. **Frequentieverhogingen**, goede

ketenmobiliteit en **ruimtelijke ontwikkeling** kunnen, wanneer goed op elkaar afgestemd, zorgen voor een **opwaartse spiraal** in de ruimtelijke kwaliteit en vervoerskwaliteit.

De kansen en mogelijkheden voor verdichting en groei van het aantal reizigers op de corridor zijn door het analyseren en beoordelen van verschillende aspecten in beeld gebracht. Dit zijn de aspecten; **beleidsruimte en draagvlak**, **ontwikkeldruimte in de vervoersvraag**, de **kwaliteit van de bestaande situatie** van een station en de omgeving én **ontwikkeldruimte rondom een station**, zowel gepland als verder mogelijk buiten bestaande plannen.

Hieruit blijkt dat de stations **Utrecht Vaartsche Rijn**, **Driebergen-Zeist**, **Veenendaal Centrum** en potentieel station **Ede West** de meeste potentie hebben om bij te dragen aan een **hogere vervoersvraag**. Op het gebied van **verdichting** bieden voornamelijk station **Veenendaal Centrum**, **Ede-Wageningen** en potentieel station **Ede West** veel ontwikkeldruimte.

De Provincie Utrecht kan samenwerken met gemeenten om verdichting rondom deze stations beter van de grond te krijgen, maar dit is slechts één van de opties om meer mensen in de trein te krijgen. Op verschillende andere stations kunnen door het verbeteren van voor- en natransport en de voorzieningen hiervoor verbindingen richting belangrijke gebieden vanuit meer stations beter bereikbaar worden.

Het bieden van een directere opstap vanaf station Bunnik op de bus richting Rijnsweerd en Utrecht Science Park kan van station Bunnik een tweede poort richting Utrecht Science Park maken. Belangrijk is dat er goede relaties tussen station en bestaand stedelijk gebied zijn. Station Veenendaal-de Klomp kan op dit gebied worden verbeterd.

Of de genoemde maatregelen voldoende reizigers toevoegen om de gewenste sprinterfrequentie kostendekkend te kunnen exploiteren, kan niet met een absoluut antwoord worden gezegd. Wel toont dit onderzoek aan dat merendeel van de stations op de Heuvelrugcorridor door middel van verdichting, verbetering van de ketenmobiliteit of een combinatie hiervan een bijdrage kunnen leveren aan de reizigersgroei.

Summary

The spatial contradictions within the Netherlands are increasing. More people are moving to the Randstad while the eastern part of the country copes with population decrease. Increase in mobility of people, a climbing economy, increasing job availability and one-person households cause mobility requirements to also increase. To adapt to these developments, infrastructure needs to be improved. For railway traffic, development of multimodal hubs and increase in train frequency is necessary. Implementation of the PHS (Programme Highfrequency Railway transport) will bring about increase in train frequency.

On the route Utrecht – Arnhem, a frequency of 6 intercity trains an hour will be realized. Next to that, 6 sprinters an hour will drive between Breukelen and Driebergen-Zeist. The ambition to serve the Heuvelrugcorridor with this train frequency during the whole workday will bring extra costs along with the increase. The amount of people travelling on this corridor is not big enough to cover the costs of exploitation. The trail of thought of the Province of Utrecht goes as following: Adding real estate close to a trainstation can cause growth in the amount of people travelling by train.

This trail of thought has led to the main question of this research-paper: *'Which opportunities and possibilities could the Province of Utrecht utilize regarding the subject of Transit Oriented Development (TOD) and other spatial-bound measures, to cause growth in the amount of people travelling by train within the Heuvelrugcorridor?'*

The theory behind TOD is very broad. Good transit can create locational advantages, while urban development around transit hubs can cause growth in the amount of commuters. To turn a station into a vital multimodal hub, political willpower and support of involved parties is essential. **Increase in frequency, good chain-mobility and urban development** can, when properly tuned, cause an **upward spiral** in both urban and transport quality.

The chances and possibilities for urban intensification and growth of the amount of commuters by train on the Heuvelrugcorridor have been thoroughly analyzed and graded by weighing multiple aspects. These aspects are; room in policy and support base, room for increase in the amount of commuters, quality of the current situation of a station and its surroundings and lastly, room for development around a station based on planned development and room for further development outside of existing plans.

Results point out that the stations **Utrecht Vaartsche Rijn**, **Driebergen-Zeist**, **Veenendaal Centrum** and a possible future station **Ede West** have high potential to add to an increase in the amount of people travelling by train. Urban intensification is best possible around the stations **Veenendaal Centrum**, **Ede-Wageningen** and a possible future station **Ede West**.

The Province of Utrecht could cooperate with municipal governments to stimulate urban intensification around these stations. This is only one of the options available to the Province to stimulate more people travelling by train. On different other train stations, by improving transport from and to a train station and improving facilities for this, new connections with important areas can be established.

Offering a frequent and direct bus connection to travel between Bunnik, Utrecht Science Park and Rijsweerd, could make Bunnik a second gateway to Utrecht Science Park. Important is that good relations between stations and the urban area. Station Veenendaal-de Klomp could be improved on this manner.

It is hard to say if mentioned measures could create enough extra commuters to realize a cost efficient exploitation of the railway lines. This research does prove that the majority of the stations alongside the Heuvelrugcorridor offer possibilities that add to the amount of people travelling by train by both urban intensification and improvements in chain-mobility or a combination of the two.

Inhoudsopgave

Colofon.....	2
Voorwoord.....	3
Samenvatting	4
Summary	5
1. Introductie	7
1.1. Aanleiding.....	8
1.2. Probleemstelling	8
1.3. Doelstelling	8
1.4. Onderzoeksvraag	8
1.5. Onderzoeksopzet.....	9
1.6. Leeswijzer	10
1.7. Definities.....	10
2. Context.....	12
2.1. Ruimtelijk kader	13
2.2. Beleidskader	15
2.3. Theoretisch kader	20
3. Draagvlak.....	24
3.1. Gemeente Utrecht.....	25
3.2. Gemeente Bunnik	26
3.3. Gemeente Zeist en Utrechtse Heuvelrug	26
3.4. Gemeente Veenendaal	27
3.5. Gemeente Ede.....	28
3.6. Gemeente Rhenen	28

3.7. Standpunten	28
3.8. Conclusie.....	30
4. Onderzoeksmethodiek.....	31
4.1. Modellen uit de Theorie.....	32
4.2. Beoordelingsmethodiek & Criteria.....	33
4.3. invloedsgebied	34
4.4. Verantwoording gegevens.....	34
4.5. Weging en beoordeling criteria	35
5. Analyse en beoordeling	36
5.1. Station Utrecht Vaartsche Rijn	39
5.2. Station Bunnik	41
5.3. Station Driebergen-Zeist.....	43
5.4. Station Maarn	45
5.5. Station Veenendaal West.....	47
5.6. Station Veenendaal Centrum	49
5.7. Station Veenendaal-de Klomp	51
5.8. Station Rhenen	53
5.9. Station Ede-Wageningen.....	55
5.10. Mogelijk station Ede West	57
5.11. Beoordeling corridor	59
6. Conclusie en aanbevelingen	60
6.1. Conclusie.....	61
6.2. Aanbevelingen	63
7. Bronnenlijst	64
8. Bijlagen	68



1. Introductie



1.1. Aanleiding

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is een programma van de NS, ProRail en goederenvervoerders in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om 'spoorboekloos reizen' op diverse drukke trajecten in Nederland mogelijk te maken. In 2010 is hier een voorkeursbesluit over genomen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010). Onder het motto 'Elke Tien Minuten een Trein (ETMET)' een proef gedaan op de zogenaamde 'A2 Corridor' tussen Eindhoven en Amsterdam Centraal (Joolen, 2010). Op basis van deze proef en vervolgprouwen is besloten om het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer door te zetten. Op diverse trajecten, waaronder het traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen willen de partijen 'spoorboekloos reizen' vanaf 2020 mogelijk maken.

Om te voldoen aan de ambities die de PHS voorschrijft, streeft men op het traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen naar een treinbediening van 6 intercity's en 6 (maatwerk) sprinters per uur. Dit zorgt voor een sterke toename van treinen op het spoorwegennet, waarvoor de nodige aanpassingen worden getroffen.

1.2. Probleemstelling

In 2012 is er een bestuurlijke afspraak gemaakt om voor de invulling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) op de corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen, de frequentie van sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist te verhogen naar 6 per uur. In de voorkeursvariant zullen 3 treinen doorrijden naar Ede-Wageningen en 3 naar Rhenen vanaf 2023 (Provincie Utrecht [1], 2011). De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben aangegeven dat voor de exploitatie daarvan een substantiële bijdrage van de regionale partijen nodig is. Het Rijk zal namelijk niet meebetalen aan de voorgestelde sprinterbediening in de daluren. Naar verwachting zullen in 2017 onderhandelingen starten over de financiering.

De Provincie Utrecht vraagt zich af of er kansen zijn om een eventuele exploitatiebijdrage te kunnen beperken door de vervoersvraag op het spoor in de regio te verhogen, door bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkeling rondom

stations toe te voegen of de ontsluiting van stations te verbeteren. De Provincie Utrecht acht het toevoegen van ruimtelijke ontwikkelingen als duurzame oplossing, omdat het voor lange termijn potentiële vervoersvraag levert. Het ontwikkelen van knooppunten en binnenstedelijk bouwen zijn dan ook ambities welke beschreven staan in de Mobiliteitsvisie en de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie van de Provincie Utrecht.

1.3. Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is het doen van voorstellen en aanbevelingen aan de Provincie Utrecht ter verhoging van de vervoersvraag op binnen het traject Utrecht – Ede-Wageningen/Rhenen door inzicht te geven in de kansen en mogelijkheden die er zijn op het gebied van Transit Oriented Development rondom de verschillende stations.

De Provincie krijgt met dit onderzoek informatie en onderbouwing over het toepassen van Transit Oriented Development binnen de corridor. Op deze manier kan de Provincie een afweging maken voor een eventuele exploitatiebijdrage en heeft de Provincie informatie om beter onderbouwd de onderhandelingen in te gaan.

1.4. Onderzoeksvraag

De hoofdvraag welke zal worden beantwoord in dit onderzoek luidt als volgt:

'Welke kansen en mogelijkheden zijn er voor de Provincie Utrecht op het gebied van Transit Oriented Development (TOD) en andere ruimtelijk-gebonden maatregelen om de vervoersvraag op het spoor te verhogen in het onderzoeksgebied?'

Om antwoord te geven op de hoofdvraag, is deze opgesplitst in aspecten/deelvragen. De aspecten zijn:

- Ruimtelijke ontwikkeling
- Gebruik stations
- Draagvlak
- Potentiële vervoersvraag

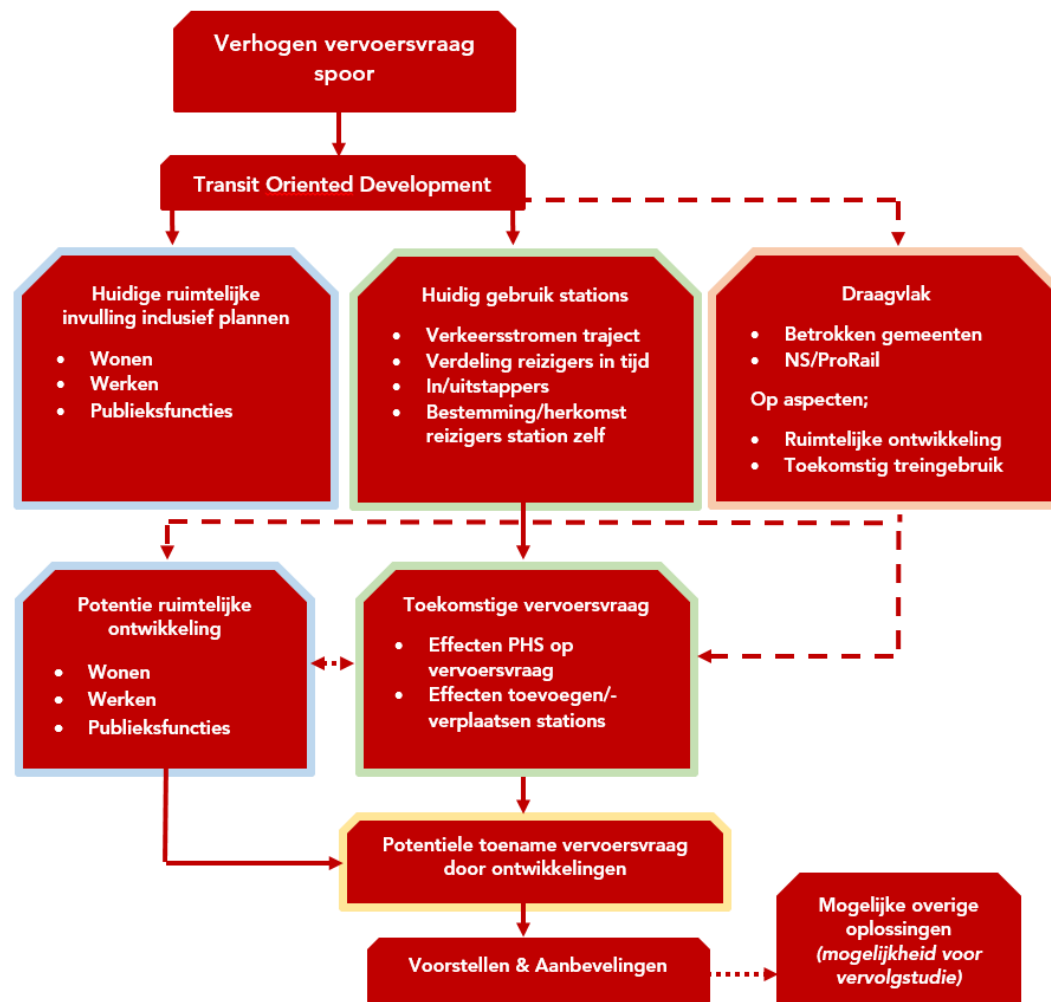
Hieruit vloeien de onderstaande deelvragen:

- 'Waaruit bestaat de huidige ruimtelijke invulling rondom stations en wat staat er gepland, zowel kwalitatief als kwantitatief?'
- 'Welke potentie heeft het toevoegen van ruimtelijke ontwikkeling rondom stations?'
- 'Wat is het huidige gebruik van de stations en de vervoersvraag binnen het onderzoeksgebied?'
- 'Welke effecten hebben toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het netwerk op het de vervoersvraag binnen het onderzoeksgebied?'
- 'Bestaat er draagvlak bij betrokken partijen voor ruimtelijke ontwikkeling ter verhoging van de vraag naar OV?'
- 'Wat kan er worden verondersteld over de toename van de vervoersvraag op basis van de potentiële ruimtelijke ontwikkeling, het draagvlak hiervoor en de verwachte en potentiële ontwikkelingen op het netwerk?'

De deelvragen leggen de focus op de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling, de fysieke capaciteit hiervoor en het politieke draagvlak. Dit zijn de belangrijkste vragen die de Provincie Utrecht beantwoord wil krijgen. Het onderzoeksresultaat bestaat uit voorstellen en aanbevelingen welke ingaan op de kansen voor verdichting rondom stations en wat de Provincie Utrecht hiermee zal kunnen doen.

1.5. Onderzoekopzet

Het onderzoek verloopt in hoofdopzet als weergegeven op de onderstaande afbeelding.



Afbeelding 1. Onderzoekopzet

Het doel van het onderzoek is het inzicht geven in de mogelijkheden om de vervoersvraag op de betreffende spoorcorridor te verhogen. Dit wil de Provincie bereiken onder meer door het toevoegen van ruimtelijke ontwikkeling (woningen, bedrijf- en kantoorfuncties en voorzieningen) ofwel verdichting rondom stations. Dit is het gegeven waar vanuit wordt gegaan tijdens dit onderzoek, vandaar dat de focus ligt op het verkennen van de mogelijkheden die er op het gebied van verdichting.

Om dit in beeld te brengen wordt gekeken naar verschillende aspecten. Zo wordt naar de huidige situatie van stations gekeken, de toekomstige ontwikkelingen die worden verwacht en het draagvlak wat er is op het gebied van verdichting. Op basis hiervan kunnen verder in het onderzoek beoordelingscriteria worden opgesteld, waarop in beeld kan worden gebracht wat het station kan bijdragen aan een toename in de vervoersvraag, maar ook wat de potentie is voor verdichting.

1.5.1. Werkwijze

Om een beeld te krijgen van de onderzoeksomgeving, de beleidskaders en de theorie achter TOD ofwel knooppuntontwikkeling worden de belangrijkste relevante documenten geïnventariseerd. Wanneer er een dekkend beeld is gevormd, wordt overgegaan tot analyse en beoordeling van de stations middels de beoordelingscriteria gevormd in het hoofdstuk onderzoeksmethodiek. Uiteindelijk volgt een overzicht van de corridor en worden de kansen en mogelijkheden behandeld. Hieruit volgt de onderzoeks-conclusie met aanbevelingen voor de Provincie Utrecht.

1.6. Leeswijzer

Hoofdstuk 1 definieert het onderzoek. Hoofdstuk 2 bevat de ruimtelijke, theoretische en beleidscontext. Hoofdstuk 3 gaat in op het draagvlak en gemeentelijk beleid rondom de betreffende stations. Hoofdstuk 4 onderbouwt de onderzoeksmethodiek. Hoofdstuk 5 analyseert en beoordeelt de stations op de in hoofdstuk 4 vastgestelde beoordelingscriteria. Hoofdstuk 6 bevat de conclusies en aanbevelingen. Tot slot bevat hoofdstuk 7 de geraadpleegde bronnen. Hoofdstuk 8 bevat de bijlagen welke bestaan uit interviews en gebruikte GIS-data.

1.7. Definities

Corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen

De corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen omvat het gebied rondom de spoorverbinding tussen Schiphol en Nijmegen.

Heuvelrugcorridor

Binnen deze scriptie wordt gerefereerd naar het traject Utrecht – Ede-Wageningen/Rhenen met omliggend gebied als de 'Heuvelrugcorridor' vanwege de dominante aanwezigheid van dit gebied.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Integrale structuurvisie van het Rijk met een doorkijk naar 2040. Hierin worden alle nationale belangen op gebied van ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur, mobiliteit, economie, energie en leefbaarheid met betrekking tot de fysieke leefomgeving benoemd (Rijksoverheid [1], 2014).

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

Beleidsdocument welke de aandachtspunten van het heden en de verwachte toekomstige ontwikkelingen tot 2028 op de agenda zet door middel van een aantal ambities op het gebied van verbeteren van dienstverlening, betrouwbaarheid, reistijd, gemak en informatievoorziening. Deze worden in de LTSA naar doelen omgezet.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Rijksambitie in samenwerking met NS en ProRail om de frequentie van treinen op het spoor te verhogen en 'spoorboekloos reizen' mogelijk te maken op 4 vastgestelde corridors. (Ministerie van Infrastructuur en Milieu [2], 2011)

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

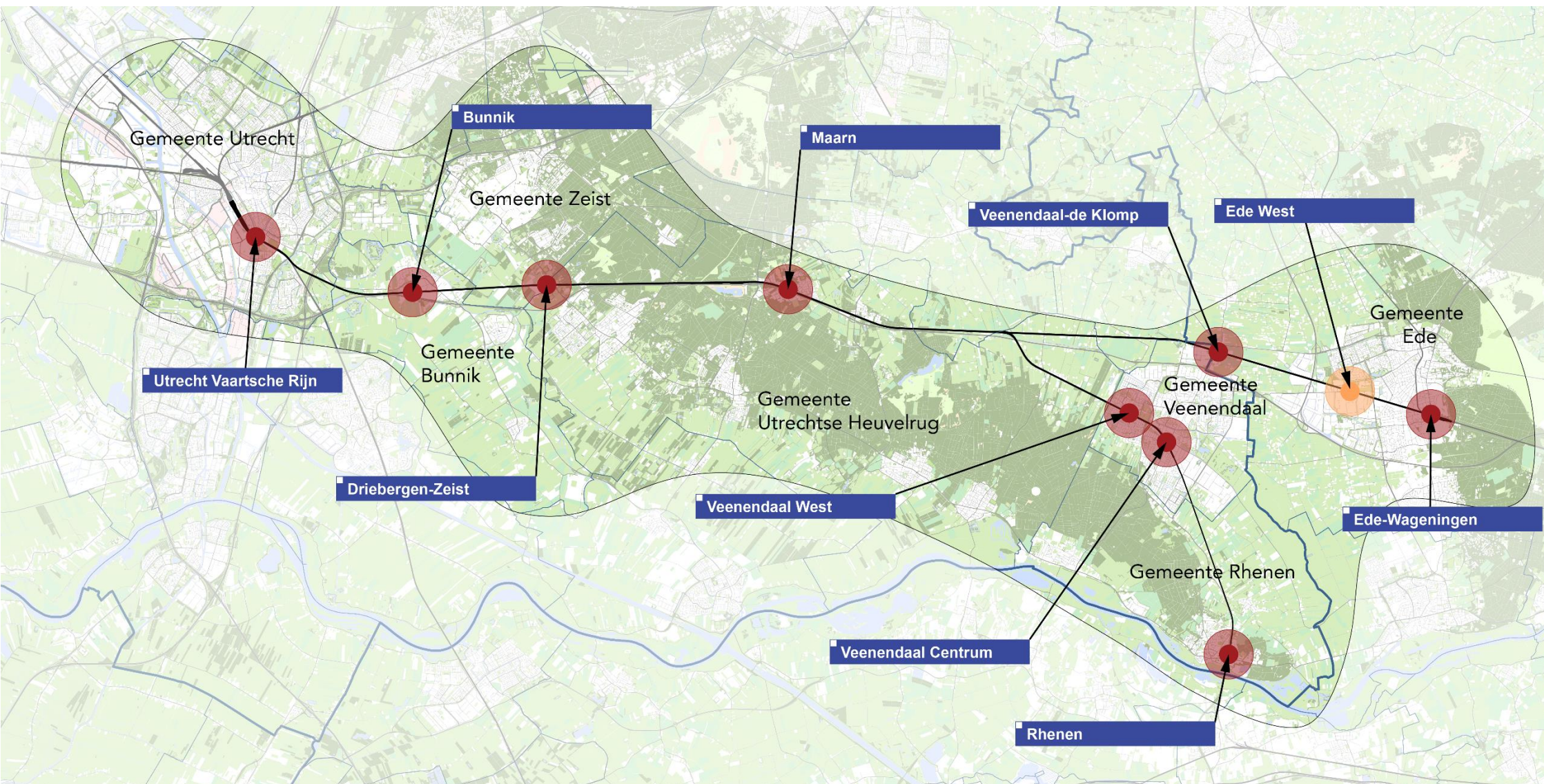
Programma van het Rijk welke per regio en per project met nationaal belang de financiële investeringen weergeeft.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS)	Beleidsdocument met welke de ambities en belangen van de Provincie Utrecht verwoordt voor een bepaald tijdvak.		bestuursorgaan wordt gerefereerd. Er wordt een kleine letter gebruikt om het grondgebied van de provincie aan te duiden.
Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)	Het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan geeft de visie en ambities van de betreffende weer op het gebied van verkeer en mobiliteit. De Provincie kan middels de Planwet verkeer en vervoer regelen dat gemeentelijk beleid in overeenstemming is met het Provinciale beleid (Planwet verkeer en vervoer, art. 5 lid e.).	Utrecht Science Park (USP)	Het kenniscentrum van de regio Utrecht. Een knooppunt op internationaal niveau. Veel onderzoeksinstituten, onderwijsinstellingen en bedrijven vestigen zich hier. Dit maakt het USP een plek met veel werkgelegenheid wat zorgt voor veel mobiliteit. Vaak wordt naar dit gebied gerefereerd als 'de Uithof'.
Transit Oriented Development (TOD) & Knooppuntontwikkeling	Transit Oriented Development (TOD) betreft de integratie van ruimtelijke ontwikkeling (locatie en dichtheid van wonen en werken) en de ontwikkeling van openbaarvervoernetwerken (welke lijnen, locatie en aantal van de haltes, frequenties). TOD is onder meer complex omdat het verschillende domeinen betreft waar ook zeer verschillende actoren actief zijn (Platform31, 2013). In Nederland wordt hier doorgaans de naam Knooppuntontwikkeling aan gegeven. De nuance zit hem in de reikwijdte van de term. Knooppuntontwikkeling betreft vaak het gebied rondom een station terwijl TOD dit in corridorverband brengt.	Wageningen University and Research Centre (WUR)	Het kenniscentrum van de regio FoodValley. Een knooppunt op internationaal niveau. Veel onderzoeksinstituten, onderwijsinstellingen en bedrijven vestigen zich hier. Dit maakt het WUR een plek met veel werkgelegenheid wat zorgt voor veel mobiliteit.
Ruimtelijke ontwikkeling	Binnen deze scriptie wordt hiermee bedoeld het (toevoegen van) woon en werkfuncties en publieke voorzieningen zoals detailhandel en maatschappelijke functies.	Regio FoodValley	Intergemeentelijk samenwerkingsverband welke de focus legt op de food-sector.
Verdichting	Het toevoegen of uitbreiden van functies aan een gebied en intensiever gebruik maken van beschikbaar grondgebied.		
De Provincie Utrecht versus de provincie Utrecht.	Binnen deze scriptie wordt 'de Provincie' met een hoofdletter geschreven wanneer naar het		

2. Context



2.1. Ruimtelijk kader



Afbeelding 2. Onderzoeksgebied (Eigen bewerking, vectoren afkomstig van OpenStreetMap)

2.1.1. Onderzoeksgebied

De begrenzing van het onderzoeksgebied is gebaseerd op de betrokken gemeenten bij de stations welke binnen de scope vallen. Hoewel sommige stations een grotere regionale functie hebben wordt er vooral gekeken naar de directe stationsomgeving. De gedachtegang hierachter is dat de trein een aantrekkelijker vervoersmiddel is wanneer mensen nabij een station wonen of werken.

Het gebied kenmerkt zich door de prominente aanwezigheid van de Utrechtse Heuvelrug. Binnen dit onderzoek wordt daarom de spoorcorridor Utrecht – Ede-Wageningen/Rhenen ook wel de ‘Heuvelrugcorridor’ genoemd. Het onderzoeksgebied beperkt zich aan oostzijde door de Gemeente Utrecht en aan de Westzijde door de gemeente Ede en Rhenen. De stations welke binnen het onderzoek worden meegenomen zijn:

- Utrecht Vaartsche Rijn
- Bunnik
- Driebergen-Zeist
- Maarn
- Veenendaal West
- Veenendaal Centrum
- Rhenen
- Veenendaal-de Klomp
- Ede West (mogelijk toekomstig station)
- Ede-Wageningen

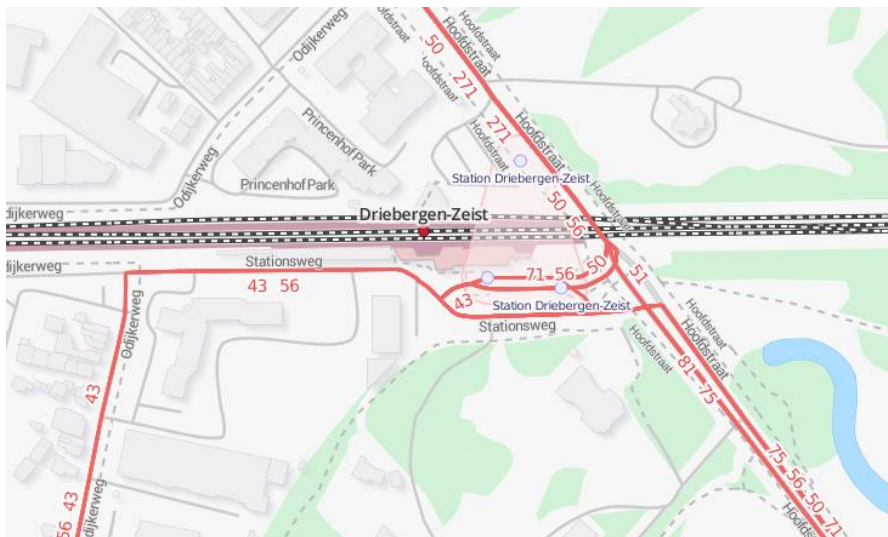
Station Veenendaal-Zuid is hierin niet meegenomen. Hoewel de Structuurvisie 2025 van Veenendaal dit station wel opneemt laten de rode contouren in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie geen nieuwe uitbreidingswijken toe. Dit maakt nieuwe ontwikkelingen rondom station Veenendaal Zuid lastig haalbaar. Een mogelijk station Veenendaal Zuid is op langere termijn wel interessant. In dit onderzoek valt dit station echter buiten de scope.

Station Ede West is wel meegenomen binnen het onderzoek, vanwege de afstand (2,75km) tot station Ede-Wageningen en de binnenstedelijke ligging van dit station. Alle bestaande stations aan de Heuvelrugcorridor zijn meegenomen in de analyses, om een dekkend beeld te krijgen van de potentie van alle betrokken stations.

2.1.2. Typering

Het economisch zwaartepunt van de Heuvelrugcorridor bevindt zich aan de zijde van de Gemeente Utrecht met 321.916 inwoners en het stadsgewest Utrecht telt 647.000 inwoners (CBS, 2014). Tot het stadsgewest horen onder andere de gemeente Zeist en Bunnik. Aan de oostzijde van de corridor bevindt zich het zwaartepunt van de regio FoodValley met zo’n 330.000 inwoners in totaal (Regio FoodValley, 2011). De zeven gemeenten welke binnen de begrenzing van het onderzoeksgebied vallen tellen gezamenlijk zo’n 640.000 inwoners.

Utrecht Science Park (USP) en Wageningen University and Research (WUR) zijn de twee kenniscentra binnen het gebied. Veel studenten en werknemers reizen juist naar deze twee gebieden. Station Vaartsche Rijn biedt in de toekomst een nieuwe toegangspoort tot USP. Ede-Wageningen vormt de toegangspoort voor WUR. Veel reizigers uit een grotere regio reizen voornamelijk naar deze gebieden. De SVIR benadrukt de relatie tussen de Utrechtse regio en FoodValley (Ministerie van Infrastructuur en Milieu [3], 2012) Tussen deze twee economische kerngebieden bestaat het gebied vooral uit kleinere dorpen gelegen om de Utrechtse Heuvelrug. Deze dorpen concentreren zich niet direct aan de spoorlijn maar spreiden zich over het gebied. Ook Zeist ligt voor de omvang van de stad ver verwijderd van een spoorlijn. Dit maakt dat voor- en natransport richting stations zeer belangrijk is, omdat stations in het gebied ook door veel mensen in de regio wordt gebruikt. Deze functie is vooral voor Driebergen-Zeist weggelegd gezien de buscorridor die gekoppeld is aan dit station.

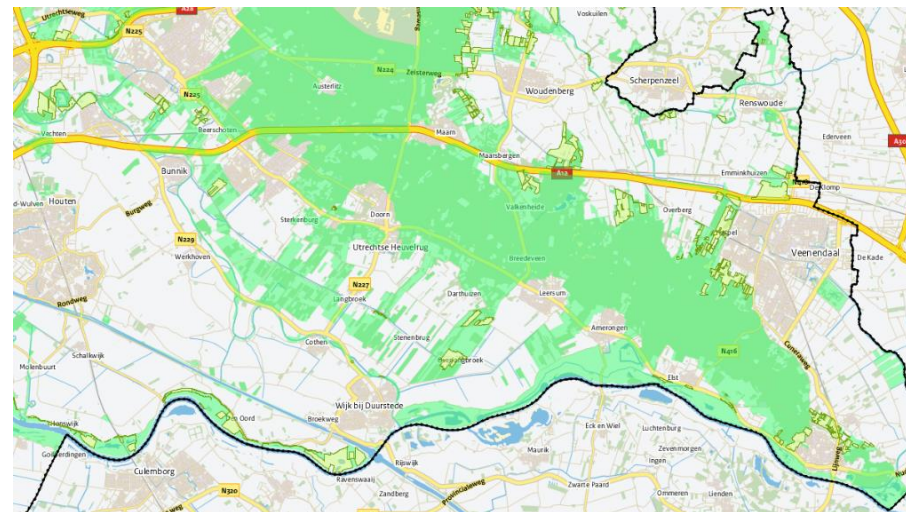


Afbeelding 3. Buslijnen langs Driebergen-Zeist (OpenStreetMap Transport)

De Heuvelrugcorridor kent dus eigenlijk twee zwaartepunten; Station Ede-Wageningen en Utrecht Centraal/Vaartsche Rijn. Aan de oostzijde van de Utrechtse Heuvelrug reist een groot deel van de treinreizigers in de richting van Arnhem. Dit is ongeveer 50% vanuit Veenendaal-de Klomp (Provincie Utrecht [4], 2009). Dit is voor Driebergen-Zeist slechts 16%.

De Utrechtse Heuvelrug vormt tegelijkertijd een fysieke barrière voor ontwikkelingen. De Utrechtse Heuvelrug behoort in zijn geheel namelijk tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en is een nationaal park. Grootchalige ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied onwenselijk.

Op ruimtelijk gebied worden naast de EHS en de groene contouren ook uitbreidingen gelimiteerd door de vastgestelde rode contouren in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie.



Afbeelding 4. Ecologische Hoofdstructuur & groene contouren Utrechtse Heuvelrug (Provincie Utrecht [3], 2013) (Basiskaart Webkaart Utrecht)

2.2. Beleidskader

Er zijn verschillende belangrijke beleidsstukken op verschillende schaalniveaus met verschillende abstractieniveaus van toepassing op het onderzoeksgebied en onderwerp. Gemeentelijk beleid wordt gezamenlijk met interviews in hoofdstuk 4 behandeld. De beleidsstukken:

Op rijksniveau:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Lange Termijn Spooragenda (LTSA)
- Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Op provinciaal niveau:

- Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2028 (PRS)
- Mobiliteitsvisie 2028
- Mobiliteitsprogramma 2018

Op regionaal niveau:

- Gebiedsvisie regio FoodValley

Op gemeentelijk niveau:

- Structuurvisies
- Gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen
- Overige relevante gemeentelijke documenten.

De belangrijkste punten met betrekking op het onderzoek uit deze documenten worden in deze paragraaf samengevat. Te beginnen met beleid op rijksniveau gevolgd door provinciaal beleid. Het regionaal- en gemeentelijk beleid wordt niet uitgebreid samengevat. Dit komt terug bij het behandelen van het draagvlak van de decentrale overheden.

2.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. Het samenbrengen van ruimte en mobiliteit benadrukt het belang van een integrale aanpak waarbij mobiliteitsvraagstukken ook ruimtelijke vraagstukken zijn en omgekeerd.

Ruimtelijke verschillen nemen toe, in ruim de helft van de gemeenten zal in de nabije toekomst gevolgen ondervinden van een krimpende bevolking (krimpregio's). Kwaliteit van vastgoed staat steeds meer boven kwantiteit. Er is minder financiële ruimte voor nieuwe plannen en projecten.

De **mobiliteitsbehoefte**, welvaart, werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens zorgt voor blijvende toenemende mobiliteit tot 2040, ook in de krimpregio's.

De **ruimtelijke structuur** van Nederland bestaat uit een netwerk van compacte steden in stedelijke regio's omringd door een open en natuurlijk landelijk gebied. Het is belangrijk de cultuurhistorische en natuurlijke waarden van internationaal onderscheidende kwaliteit te koesteren en versterken (Ministerie van Infrastructuur en Milieu [3], 2012).

Het Rijk zet zich in op 13 nationale belangen, waaronder ketenmobiliteit en de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Investerings voor het

infrastructurele netwerk vinden plaats op de plekken waar het meeste rendement kan worden behaald. Hieronder valt ook het netwerk van multimodale knooppunten. Spoorboekloos reizen op de drukste trajecten met 6 intercity's en 6 sprinters per uur moet in de nabije toekomst mogelijk worden en de spoorinfrastructuur wordt minder complex gemaakt. Het beter benutten van het bestaande mobiliteitssysteem is één van de speerpunten van het Rijk om het meeste rendement te behalen.

Het Rijk vindt de brainports waaronder Utrecht Science Park (USP) en de Valleys waaronder de FoodValley van nationale betekenis. Het rijk zoekt in samenwerking met marktpartijen en andere overheden naar nieuwe vormen van financiering voor projecten in deze gebieden. Het Rijk spreekt bovendien over een belangrijke relatie tussen Utrecht Science Park en Wageningen University and Research centre (WUR).

Op het gebied van OV en ruimtelijke ontwikkeling voor de **MIRT-regio Utrecht** zijn er de volgende speerpunten:

- Het goed laten functioneren van de 'draaischijf' Nederland (weg, spoorweg en vaarweg) inclusief een goed regionaal openbaar vervoer en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden.
- Het op lange termijn stimuleren van regionale ontwikkeling langs de A12-zone.

2.2.2. Lange Termijn Spooragenda

Uitwerking van de SVIR op gebied van spoorvervoer gebeurt via de Lange Termijn Spooragenda. Het hoofddoel: De Kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeteren zodat de reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zal gebruiken (Ministerie van Infrastructuur en Milieu [4], 2013). De LTSA heeft dus zowel op goederen als personenvervoer betrekking.

De LTSA formuleert 10 ambities welke ingevuld worden door eenduidige, functionele doelen. De doelen zijn opgesplitst in drie categorieën met de volgende hoofddoelen m.b.t. personenvervoer:

- Een aantrekkelijk product voor de klant
 - Verbeteren 'deur-tot-deur' reistijd
 - Verbeteren van het reisgemak
 - Regie over eigen reis
- Kwaliteit spoorsysteem
 - Verhogen van de veiligheid
 - Verhogen van de betrouwbaarheid
 - Borgen leidende positie als duurzaam transportmiddel
- Capaciteit spoorsysteem
 - Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer

Frequentieverhoging, betere aansluiting op andere modaliteiten en verbeteren van de kwaliteit van P&R en fietsvoorzieningen zijn doelen die worden nagestreefd. Ook het verbeteren van het reisgemak door de toegankelijkheid te verbeteren, betere informatievoorziening te bieden en aantrekkelijkere stations te creëren draagt bij aan de doelen. Het spoor dient wel betaalbaar te blijven, zo ook voor de reiziger.

2.2.3. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Frequentieverhoging is een belangrijk doel welke het Rijk wil nastreven. In 2007 is de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor verschenen (LMCA). De voorgaande netwerkanalyse heeft toen vijf corridors aangestipt welke voor frequentieverhoging in aanmerking kwamen. LMCA Spoor heeft aanleiding gegeven voor planstudies op de betreffende corridors.

LMCA Spoor trekt een belangrijke conclusie over de groei van de Sprintermarkt. Hierover wordt gezegd:

'De groei van de Sprintermarkt wordt mede bepaald door de ruimtelijke ontwikkelingen rondom kleine en middelgrote stations en de relatie met het overige aansluitende regionaal OV.' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2007)

Uit de resultaten is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer verschenen wat een groot deel van de aanleiding vormt voor dit onderzoek. Over de PHS is in 2010 een voorkeursbeslissing genomen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010) met betrekking tot de gewenste treinbediening op de PHS trajecten. Voor de corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen betekende dit 6 Intercity's en 6 sprinters per uur. De minister heeft in 2012 het meerderheidsbesluit van decentrale overheden in grote delen overgenomen. Dit betrof de voorkeursvariant waarbij is gekozen voor een sprinterbediening van 6 sprinters richting Driebergen-Zeist waarvan 3 doorrijden naar Ede-Wageningen en 3 naar Rhenen. De variant waarbij IC's stoppen te Driebergen-Zeist en Veenendaal-De Klomp werd minder breed gedragen.

De decentrale overheden wensen ook dat de sprinters ook in de daluren allen door blijven rijden richting Ede-Wageningen en Rhenen. Het Rijk heeft aangegeven niet bereid te zijn om mee te betalen aan de verwachte exploitatietekorten voor de gewenste frequentie van treinen in de daluren. Ook dienen om de voorkeursvariant mogelijk te maken in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor ook een aantal aanpassingen aan de spoorinfrastructuur te worden gedaan. De projecten:

- Doorstroomstation Utrecht, ontvlechting van de sporen ter verbetering van de doorstroming.
- Ongelijkvloers maken overwegen op diverse locaties binnen de Heuvelrugcorridor.
- Extra perronsporen te Rhenen en Ede-Wageningen.
- Een keerspoor bij Driebergen-Zeist
- Vernieuwing station Driebergen-Zeist.

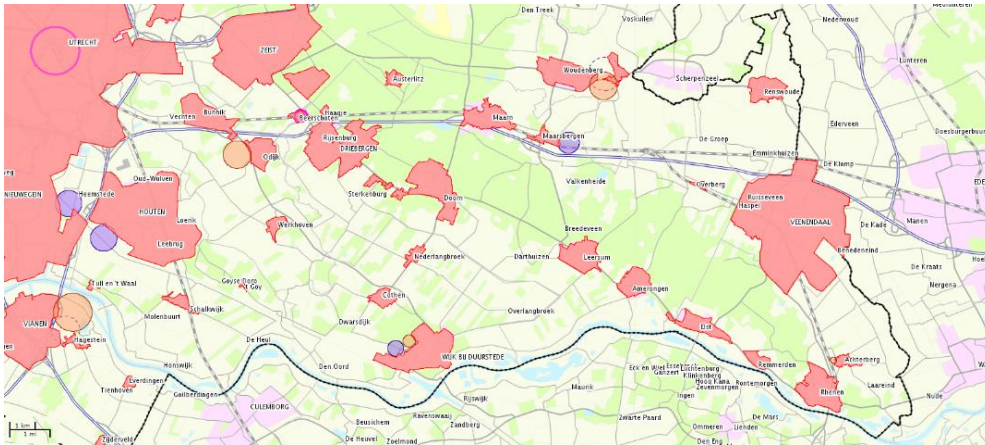
Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is opgenomen in de MIRT-projectboeken. Het MIRT-projectboek spreekt over een totaal budget van 2.480 miljoen (Rijksoverheid [2], 2014).

2.2.4. Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijft de ambities voor de termijn 2013 – 2028 op gebied van de fysieke leefomgeving.

De Provincie wil de voorgenomen ontwikkeling tot 2028 binnenstedelijk, compact en intensief bij OV-knooppunten concentreren, met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteiten en landelijke kernkwaliteiten (Provincie Utrecht [3], 2013).

De ambitie is om minstens twee derde van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnenstedelijk te realiseren. Om grootschalige uitbreidingswijken te beperken en de landelijke kwaliteit te behouden zijn er in de PRS rode contouren opgenomen. Hierbinnen heeft de gemeente beleidsvrijheid om te ontwikkelen. Daarbuiten dient er in samenwerking met de provincie tot een oplossing te worden gekomen.



Afbeelding 5. Rode contouren van de woonplaatsen nabij de spoorcorridor. Binnen deze contouren hebben gemeenten beleidsvrijheid op gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Kaart opgehaald van Ruimtelijkeplannen.

De Provincie Utrecht heeft een woningbouwprogramma van ruim 68.000 woningen opgenomen in de PRS, hiervan kan 80% binnen de rode contouren worden gerealiseerd. Het grootste deel van dit programma (ruim 40.000 woningen) wordt in de regio Utrecht gerealiseerd. 6.500 in de regio zuidoost. Voor de Heuvelrugcorridor zijn nabij Woudenberg en Odijk nog uitbreidingslocaties opgenomen.

Het accent bij ontwikkeling van bedrijventerreinen ligt op de revitalisering, intensivering en/of herstructurering van bedrijventerreinen. Nieuwe locaties, zowel binnenstedelijk als uitbreidingsgebieden mogen alleen worden ontwikkeld als hiervan de noodzaak is aangetoond. Er wordt op regionaal niveau samengewerkt op gebied van bedrijventerreinenbeleid.

De Provincie wil vraag en aanbod op de kantorenmarkt zoveel mogelijk in evenwicht brengen. Dit zowel kwantitatief als kwalitatief. Op dit moment is er veel leegstand en is er nog een grote, niet gerealiseerde plancapaciteit aanwezig. Hierom wordt geen ruimte gegeven voor nieuwe, niet gerealiseerde kantoorlocaties. Dit wordt alleen toegestaan in gebieden waar kantoorontwikkeling substantieel bijdraagt aan de versterking van het (groot)stedelijk milieu of de ruimtelijke kwaliteit. Dit betreft vooral goed ontsloten locaties in de vorm van knooppunten zoals; Utrecht Centraal, Amersfoort, Driebergen-Zeist en toekomstig knooppunt Leidsche Rijn Centrum. Rondom deze knooppunten is kantoorontwikkeling toegestaan, mits de noodzaak met toepassing van de ladder duurzame verstedelijking is aangetoond. Voor Driebergen-Zeist is kantoorontwikkeling toegestaan voor zover de bestaande afspraken hierin voorzien. Dit betreft ongeveer 30.000 m² BVO.

Op gebied van verkeer en vervoer beschrijft de PRS een zevental beleidsmaatregelen.

Deze maatregelen lopen conform de ladder van Verdaas, waarbij van minder naar meer ingrijpende maatregelen worden gewerkt. De treden:

- Op gebied van RO: compact bouwen zodat reisafstanden kort zijn, zo veel mogelijk rondom knooppunten bouwen;
- Prijsbeleid: keuzen van gebruikers beïnvloeden door bijvoorbeeld gericht betaald parkeren in te voeren;
- Mobiliteitsmanagement; telewerken, carpoolen en telefonisch vergaderen;
- Openbaar vervoer en fiets: zorg voor goed OV en optimale fietsroutes;
- Benutten: verbeter de efficiëntie van bestaande wegen;
- Aanpassen huidige wegen: wegverbreding komt pas in beeld wanneer bovenstaande punten onvoldoende invloed hebben;
- Nieuwe infrastructuur; aanleggen van nieuwe verbindingen als laatste optie.

De Provincie Utrecht zal zich richting het Rijk blijven inzetten voor voldoende spoorstations in de regio. Ook spreekt de PRS over het randstadspoor en de verhoging van de frequentie van treinen. Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen zal de barrière werking van het spoor moeten verminderen. Busvervoer is niet opgenomen in dit onderdeel, omdat dit niet als specifieke ruimtevrager wordt beschouwd. De Mobiliteitsvisie werkt de ambities op gebied van verkeer en vervoer verder uit.

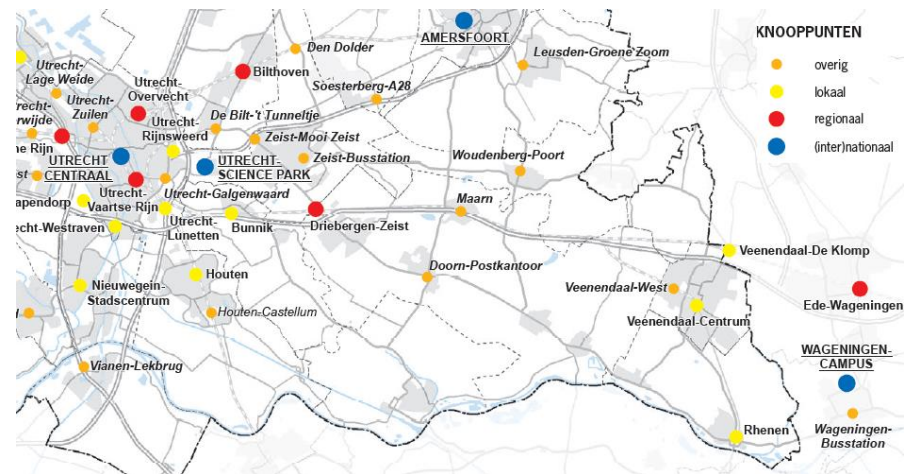
2.2.5. Mobiliteitsvisie en programma Provincie Utrecht

Verbinden van netwerken, versterken van netwerken en verbinden van vraag en aanbod zijn de hoofdpijlers van de mobiliteitsvisie (Provincie Utrecht [2], 2014). Er wordt gestreefd naar een netwerk van ketenmobiliteit waarbij vraag en aanbod in balans zijn.

De mobiliteitsvisie benadrukt het belang van knooppunten en ziet deze als belangrijke schakels in het verbinden van netwerken. Ruimtelijke ordening en mobiliteit versterken elkaar op knooppunten, goede knooppunten dragen bij aan stijging van de vastgoedwaarde in de directe omgeving, terwijl dichte

bebouwing rondom knooppunten kansen biedt voor hoogwaardig openbaar vervoer. Voornamelijk Utrecht Science Park dient goed ontsloten te blijven.

Het **mobiliteitsprogramma** beschrijft dat binnen de Provincie Utrecht knooppuntontwikkeling geen doel op zich is, maar vooral van betekenis moet zijn voor mobiliteitsontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling. Er dienen dus prioriteiten in knooppunten aangebracht te worden, maatwerk en doeltreffendheid is belangrijk, waar nodig neemt de Provincie Utrecht de regie. De Provincie hanteert hier vier typen in.



Afbeelding 6. Typen knooppunten in zuidoost Utrecht. Er worden vier typen gehanteerd; Overige knooppunten van kleine schaal, lokale knooppunten met een grotere reikwijdte, regionale knooppunten en internationale knooppunten.

2.3. Theoretisch kader

De hoofdvraag van dit onderzoek berust sterk op het thema Transit Oriented Development (TOD)/knooppuntontwikkeling. De vraag van de Provincie Utrecht focust zich vooral op de kansen voor verdichting rondom stations. De gedachtegang is dat ruimtelijke ontwikkeling rondom stations de vervoersvraag op het spoor positief kan beïnvloeden door de nabijheid van een station. Hierdoor zullen mensen eerder geneigd zijn om de trein te pakken. Het stimuleren van de vervoersvraag kan op meerdere manieren, zo ook door middel van het bieden van een goede ketenmobiliteit of het beïnvloeden van gedrag en bieden van goede reisinformatie. In deze paragraaf wordt het theoretisch kader gevormd. Dit wordt gebruikt om de potentie voor ruimtelijke ontwikkeling rondom stations te beoordelen. Daarnaast wordt gekeken naar de lessen die te leren zijn uit referentieprojecten in zowel binnen als buitenland.

2.3.1. Wat is Transit Oriented Development

Het PBL hanteert de onderstaande definitie:

‘Transit Oriented Development (TOD) is de Engelse term voor wat wij in Nederland meestal knooppuntontwikkeling noemen. Het gaat daarbij om het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van vervoersknopen (denk aan treinstations, maar ook metro- of sneltramhaltes). Het omgekeerde wordt ook vaak tot TOD gerekend: het realiseren van nieuwe stations/haltes op plekken waar al veel ruimtelijke ontwikkelingen zijn geconcentreerd. Bij TOD gaat het om knooppunten waar meerdere vervoerwijzen samenkomen, waaronder in ieder geval openbaar vervoer (meestal meerdere vormen), lopen en fietsen en vaak ook de auto (PBL, 2015).’

De term ‘Transit Oriented Development’ is oorspronkelijk uit Amerika komen overwaaien, de lage woningdichtheid en beperkte compactheid van de steden hebben gezorgd voor veel autoafhankelijkheid. Dit heeft veel negatieve effecten opgeleverd. TOD probeert in Amerika deze effecten te beperken (Platform31, 2013).

TOD wordt ook vaak gezien als een manier van planning waarbij het OV netwerk gelijktijdig met nieuwbouwprojecten wordt aangelegd. Hoewel dit voor sommige locaties in de wereld wel op deze manier wordt toegepast zoals in Kopenhagen, wordt er in Nederland weinig nieuwe spoorinfrastructuur aangelegd.

In Nederland ligt bij TOD vooral de nadruk op het beter benutten van het bestaande spoornetwerk en de ruimte er omheen (BNA Onderzoek, 2014). De gedachte is dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom stations extra reizigers over een langere termijn kunnen opleveren.

In Nederland heeft het OV en knooppuntontwikkeling in het verleden nog een weinig leidende rol gespeeld. De eerste Nota’s Ruimtelijke Ordening die waren opgesteld richtten zich vooral op de woningopgave en spreiding daarvan. Dit kreeg meer aandacht sinds de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988), waarbij het ABC-beleid in beeld kwam. Dit beleid benoemde drie typen vestigingslocaties voor bedrijven. Een A locatie stond voor centraal gelegen stationslocaties, een B locatie voor multimodaal bereikbare locaties aan de stadsrand en de C locaties waren nauwelijks bereikbaar voor openbaar vervoer (Vereniging Deltametropool[1], Provincie Noord-Holland, 2013).

Het ABC locatiebeleid heeft beperkt succes gehad omdat de A locaties qua werkgelegenheidsgroei achter bleven en B locaties zorgden voor een sterke druk op het autonetwerk. De autolocaties waren tevens meer in trek dan de OV-locaties (Hans Hilbers, 2009). Sinds de Vierde Nota Extra (VINEX) zijn er sleutelprojecten. De eerste generatie legde de focus nog weinig op stationsgebieden. De focus bij de tweede generatie sleutel- projecten lag juist op belangrijke internationale knooppunten.

De afgelopen jaren is er steeds meer aandacht besteed aan knooppuntontwikkeling en het belang ervan wordt steeds vaker benadrukt in beleidsstukken. De hoger liggende gedachte achter TOD betreft het creëren van leefbare steden en gebieden. TOD is hierin dus ook geen doel maar slechts een middel (R. Cervero, 2002) (W. Tan, 2012). Bij het toepassen van TOD dient te worden gekeken naar de kwaliteiten in de gehele regio waarbinnen de

betreffende vervoersas zich bevindt. Het omvormen van ieder station tot een multimodaal knooppunt heeft weinig zin wanneer dezelfde functies op iedere plek aanwezig zijn. Dit kan leiden tot knooppuntkannibalisme. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen bijvoorbeeld, dient meer te worden geselecteerd op de juiste knopen om knooppuntkannibalisme te voorkomen. (Snellen, 2013).

2.3.2. Voorbeelden

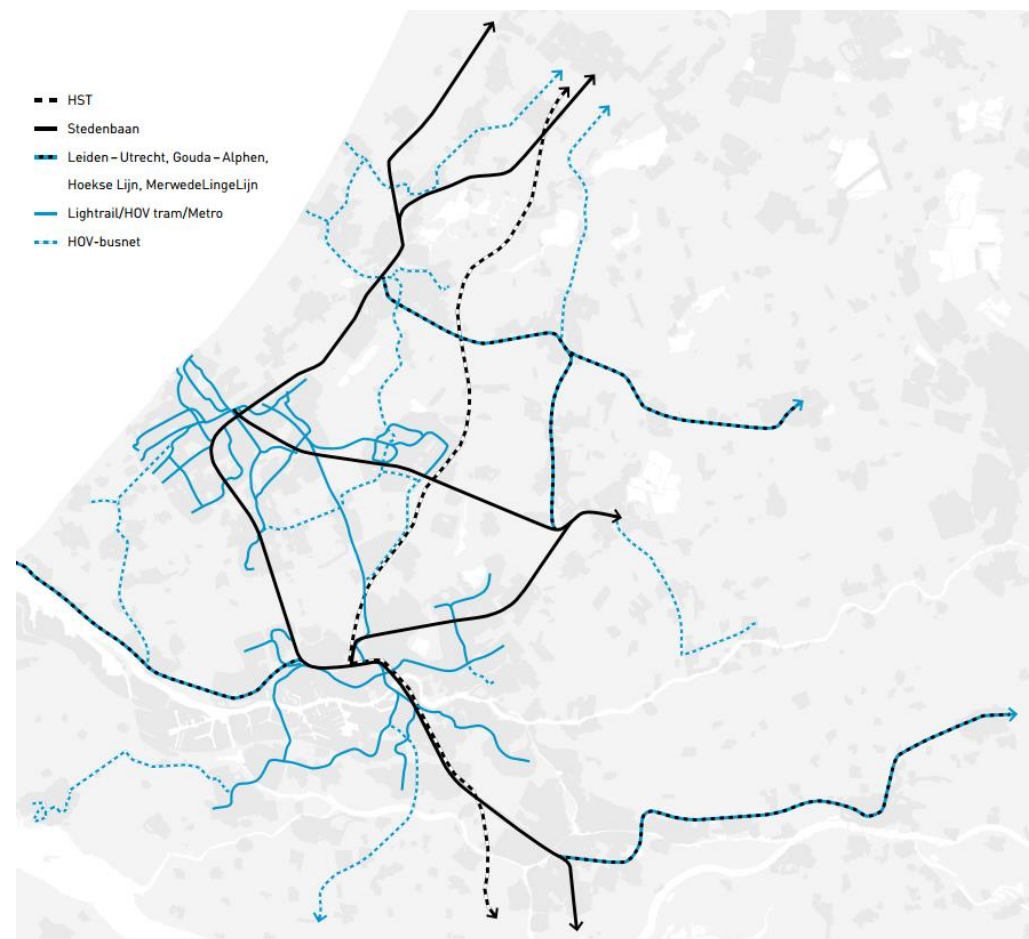
Een historisch voorbeeld waarbij het spoor een hoofdrol speelde bij de stedelijke ontwikkeling is het 'Finger Plan' van Kopenhagen. In plannen van 1989 werd de maximale radius tot een station geïntroduceerd, om het spoorgebruik maximaal te benutten (Hartoft-Nielsen, 2013). Doordat de spoorverbindingen zo integraal zijn opgenomen in de planvorming en daardoor een zeer goede bereikbaarheid boden, werden locaties langs dit netwerk zeer aantrekkelijk voor nieuwbouw.

Ørestad is een recent voorbeeld van TOD en één van de nieuwe vingers van Kopenhagen. Om het gebied aantrekkelijk te maken voor het OV en de fiets is er sterk ingezet op het metronetwerk. Het netwerk is sinds dag één van de realisatie in gebruik genomen en tegelijkertijd heeft men expres ingezet op een laag aantal, dure, parkeerplaatsen om het OV op deze manier verder te stimuleren. Het feit dat het metronet zeer centraal in het netwerk is aangebracht, goed in het zicht is geplaatst en een zeer frequente treinbediening kent, maakt het OV hier de belangrijkste vorm van transport (Knowles, 2012). In Kopenhagen wordt TOD dus ook in de vorm toegepast waarbij het OV netwerk nieuwe concentraties ruimtelijke ontwikkelingen aanwakkerde, in plaats dat stations op plekken binnen bestaande bebouwing zijn gevestigd.



Afbeelding 7. 'Finger Plan' Kopenhagen (Egnsplankontoret, 1947)

In Nederland zijn er regio's met projecten waarin vanuit de gedachte van TOD wordt gewerkt. Dit zijn: Stedenbaan, Knooppuntontwikkeling in de Stadsregio Arnhem – Nijmegen en in vroeg stadium de Zaancorridor. De eerste twee zullen omdat deze al in verder stadium zijn, worden beschreven.



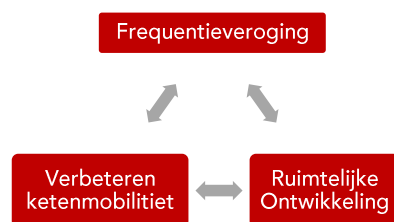
Afbeelding 8. Netwerk Stedenbaan, samenhang met OV netwerk (Zuidvleugel [2], 2015)

Sinds het jaar 2000 werken overheden en vervoerders binnen de zuidvleugel van de Randstad bovenregionaal samen aan het concept 'Stedenbaan' (J. Brouwer, 2007).

De partners binnen Stedenbaan werken aan een OV-netwerk waar zo veel mogelijk mensen werken, wonen en recreëren rond multimodale knooppunten. De focus om ruimtelijke ontwikkeling rondom knooppunten te realiseren gaat gepaard met het stimuleren van betere ketenmobiliteit. Ook frequentieverhogingen van treinen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor dragen bij aan aantrekkelijker OV. De combinatie van ruimtelijke ontwikkeling rondom knooppunten, verbeterde ketenmobiliteit en frequentieverhogingen kan zorgen voor een opwaartse spiraal in het OV gebruik en een gunstigere bekostiging hiervan.

De aanpak van Stedenbaan is interessant vanwege de 3 pijlers waaruit wordt gewerkt. Ketenvoorzieningen, netwerkontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling versterken elkaar en zorgen voor vitale knopen. Hoewel er in de periode tot en met 2012 nog sterk werd vastgehouden aan kwantitatieve doelstellingen is er sinds 2013 meer aandacht besteed aan het creëren van allianties tussen publieke en private partijen (Platform31, 2013).

De publicatie 'Knooppuntontwikkeling in Nederland' pleit voor focus op koppeling van concrete doelstellingen aan de juiste partners door middel van het juiste instrumentarium. De Provincie Zuid-Holland wil de voorkeur voor OV-locaties opnemen in haar visie voor Ruimte en Mobiliteit en gemeenten dienen eisen te kunnen stellen aan de kwaliteit van de plek, dichtheid, diversiteit en afstand tot HOV. Subsidies kunnen gericht worden ingezet. De koppeling tussen verschillende instrumentaria dient ook te worden verbeterd.



Afbeelding 9. De drie pijlers binnen Stedenbaan die kunnen zorgen voor een opwaartse spiraal.



Afbeelding 10. Knooppunten spoornetwerk stadsregio Arnhem – Nijmegen (KEI, 2009)

Voor stations in de regio Arnhem - Nijmegen is een studie uitgevoerd naar de ontwikkelkansen van knooppunten in de regio. Knooppuntontwikkeling staat sinds het Regionaal Plan 2005 – 2020 van de Stadsregio Arnhem Nijmegen als één van de belangrijkste pijlers in het beleid opgeschreven. Een lange tijd bleef dit bij bolletjes op kaarten welke kansrijke knooppunten aanstipten. Hierna is een verkenning uitgevoerd naar 13 knooppunten in de regio, dit heeft knooppuntnotities per station opgeleverd. De keuze voor deze knooppunten is het gevolg van de inzet die de betrokken gemeenten hebben getoond tegenover de opgave voor knooppunt-ontwikkeling.

Het overzichtsdocument 'Knooppunten!' (Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2011) heeft vanuit de verkenning per station 10 bestuurlijke aanbevelingen opgeleverd op het gebied van knooppuntontwikkeling voor de regio.

De publicatie 'Knooppuntontwikkeling in Nederland' (Platform31, 2013) heeft ook haar blik geworpen op TOD in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, bestuurlijke wilskracht en daadkrachtig beleid wordt als essentieel beschouwd. Deze bestuurlijke wilskracht is in Kopenhagen altijd sterk geweest omdat er standvastig aan één planningsmodel is vastgehouden de afgelopen decennia. De analysefase voor knooppunten in de Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft er toe geleid dat er een overschot is aan kansrijke knooppunten. De ontwikkelcapaciteit van deze knooppunten ligt hoger dan de verwachte behoefte. Er dienen dus keuzes gemaakt te worden.

Om tot goede afstemming tussen betrokken gemeenten te komen pleit de publicatie voor een bottom-up aanpak waarbij het netwerk wordt geprikkeld om ontwikkelingen te bevorderen. Door te prioriteren tussen knooppunten ontstaat er meer schaarste aan te ontwikkelen gebied, dit levert meer zekerheid op aan ontwikkelaars waardoor daadwerkelijke ontwikkeling sneller van start kan gaan. Ook dient men zich niet blind te staren op ontwikkeling rondom knooppunten, vraaggerichtheid en aandacht voor kwaliteit is leidend.

Het inzetten op het herstructureren van bestaande locaties kan veel rendement opleveren wanneer het gaat om knooppuntontwikkeling. Vaak wordt er gesproken over het realiseren van nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in hoge dichtheden zonder dat er voldoende aandacht wordt besteed aan het verbeteren van het bestaande aanbod. Er kan bijvoorbeeld voor worden gekozen om bij de aanpak van kantoorleegstand de prioriteit te leggen op stationslocaties.

2.3.3. Lessen voor de heuvelrug

Er zijn veel studies uitgevoerd op het gebied van TOD, zowel voor buitenlandse als binnenlandse gebieden. De keuze voor Kopenhagen komt voort uit het idee dat de ruimtelijke spoorstructuur van Kopenhagen in zekere zin lijkt op die van de provincie Utrecht. De gebieden zijn niet 1 op 1 te vergelijken en in de provincie Utrecht speelt het landschap een grotere rol en vindt tot op heden minder ruimtelijke ontwikkeling langs het spoor plaats. Ook interessant is de doortastendheid en het beleid wat tot de huidige resultaten heeft geleid.

Er is gekozen voor Stedenbaan en de Arnhem – Nijmegen omdat dit projecten zijn met betrekking tot knooppuntontwikkeling welke al langer spelen en de resultaten al zichtbaar zijn.

Uit de praktijkvoorbeelden zijn lessen te trekken welke toe kunnen worden gepast op de Heuvelrugcorridor:

- **Politieke wilskracht** en **draagvlak** zijn essentieel om tot succesvolle knooppuntontwikkeling te komen.
- **Frequentieverhogingen**, goede **ketenmobiliteit** en het toevoegen van **ruimtelijke ontwikkeling** zorgen, wanneer in balans, voor een opwaartse spiraal in de ruimtelijke- en vervoerskwaliteit
- Stel **prioriteiten** en maak **keuzes**. niet ieder station maakt een goed knooppunt en leent zich voor nieuwe gebiedsontwikkeling.
- Het toevoegen van nieuwbouw in is niet altijd de beste optie, **kiezen voor het bestaande** levert veel rendement op.
- Kijk naast de ruimtelijk-programmatische opgaven ook naar het aantrekkelijker maken van stationsgebieden als verblijfsgebied.
- Maak stations goed **toegankelijk** aan beide zijden van het spoor.
- Leg de **relatie** tussen het station en de bestaande stad.
- **Anticipeer** op ontwikkelingen door HOV strategisch in te zetten.
- TOD moet niet worden gezien als een doel op zich, maar een **middel** om een vitale omgeving te creëren.
- Het **proactief aanbieden** van een goede OV ontsluitingen kan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen naar een nieuw knooppunt trekken.
- Ruimtelijke ontwikkeling alleen is niet genoeg om een vitaal knooppunt te creëren. Het voor- en natransport dient ook goed geregeld te zijn net als het aanbod van stationsvoorzieningen.

3. Draagvlak



De betrokken partijen hebben verschillende standpunten op het gebied van verdichting rondom stationsgebieden en variërend beleid op gebied van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Om een beeld te krijgen van de standpunten van partijen en het draagvlak voor knooppuntontwikkeling zijn de belangrijkste bevindingen op dit gebied in deze paragraaf verwerkt. Beleid van decentrale overheden is geïnterviewd en samengevat. Ook zijn er met gemeenten en NS gesprekken gevoerd over het draagvlak op gebied van knooppuntontwikkeling, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. De combinatie van deze gesprekken en het beleid van deze partijen geeft brengt het draagvlak onder deze partijen in beeld. De afgenomen interviews zijn te lezen in bijlage 1.

3.1. Gemeente Utrecht

Relevante documenten: Ambitiedocument 2012, GVVP Utrecht, Actualisering Woonvisie Utrecht april 2015, Ruimtelijke visie Rotsoord, Dynamisch Stedelijk Masterplan Utrecht.

Utrecht zet actief in op verbetering van de ketenmobiliteit. Knooppuntontwikkeling rondom onder andere Vaartsche Rijn is vooral gericht op het bieden van een goede overstap tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Actieve inzet op verdichting rondom knooppunten heeft voornamelijk betrekking op Utrecht Centraal. De visie op Rotsoord (J. van Haaften, 2011) heeft hoge ambities op gebied van functiemenging. Uit het beleid komen met betrekking tot knooppunten drie belangrijke standpunten naar voren;

- Knooppunten dienen levendig te zijn met een verscheidenheid aan functies en goede OV en langzaam-verkeer verbindingen (Gemeente Utrecht [1], 2012).
- Knooppunten dienen als poort naar de centrumgebieden van Utrecht. De centrumgebieden zijn voornamelijk toegankelijk voor fiets- en voetgangers en OV. De Uithof en Leidsche Rijn centrum worden gezien als centrumgebieden.

- Utrecht neemt een terughoudende rol op zich met betrekking tot stedelijke herontwikkeling van gebieden. De regie is bij Rotsoord nog in handen van de gemeente, bij de Kruisvaertkade heeft Utrecht slechts een faciliterende rol. Bij de Merwedekanaalzone heeft Utrecht nog wel een acterende rol (Gemeente Utrecht [2], 2011).

Op basis van gemeentelijk beleid en het afgenomen interview kan het onderstaande worden gezegd over het draagvlak voor verdichting rondom stationsgebieden en knooppuntontwikkeling.

De gemeente Utrecht onderschrijft het belang van knooppuntontwikkeling, echter is er bij de realisatie van station Vaartsche Rijn minder gekeken naar de mogelijkheden voor verdichting rondom het station. Bij de locatiekeuze van station Vaartsche Rijn is vooral gekeken naar wat het station voor de bestaande omgeving kon betekenen en de nabijheid van bestaande woningen, werkplekken en publieksfuncties.

De belangrijkste functie van station Vaartsche Rijn is het ontlasten van Utrecht Centraal door een goede overstap te bieden voor reizigers richting de Uithof. Het is geen station dat primair was bedoeld om nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in gang te zetten, maar vooral van betekenis voor de bestaande omgeving.

Echter zijn er wel kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling rondom station Vaartsche Rijn en is de gemeente Utrecht ook actief bezig met het transformeren van Rotsoord. De gemeente Utrecht wil ook ontwikkeling op de Kruisvaertkade, dit is een braakliggend gebied wat ook is bestemd voor nieuwe woningbouw. Wat dat betreft is er zowel draagvlak als ruimte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling rondom station Utrecht Vaartsche Rijn.

3.2. Gemeente Bunnik

Relevante documenten: Bestemmingsplan Dorp Bunnik, Toekomstvisie Bunnik, Woonvisie 2010+, Verkeersbeleidsplan Bunnik 2014-2025.

De Gemeente Bunnik heeft een terughoudend karakter wat betreft ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer. De gemeente heeft weinig invloed op het busnet en de aansluiting hiervan op de treinstations. Ook zet Bunnik niet in op grootschalige verdichting rondom het station. Bunnik wil haar dorps karakter behouden (Gemeente Bunnik [1], 2013). In Odijk-West is ruimte voor zo'n 1.500 woningen. Dit gebied is echter ver verwijderd van het station. Het verkeersbeleid van Bunnik is samen te vatten in drie kernpunten (Gemeente Bunnik [2], 2014):

- Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving dienen in balans te zijn.
- Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk om de woonkernen geleid.
- De inrichting van eigen wegen voldoet zoveel mogelijk aan de richtlijnen van het CROW. Op de wegen die daar redelijkerwijs niet aan kunnen voldoen ligt de nadruk op verkeersveiligheid.

Op basis van gemeentelijk beleid en het afgenomen interview kan het onderstaande worden gezegd over het draagvlak voor verdichting rondom het station en knooppuntontwikkeling.

Bunnik positioneert zich terughoudend tegenover de ontwikkeling van haar stationsgebied. Er is geen wens om het station tot een knooppunt te ontwikkelen en Bunnik ziet vooral een lokale functie weggelegd voor het station. Het bedient de lokale bevolking en bedrijven. Ook wordt het station gebruikt door mensen die vanuit hier fietsen richting de Uithof. Er is geen wens om dit te veranderen en uit te breiden. Ook zal de kwaliteit van de busverbinding met het station verder afnemen wanneer de Groeneweg/Runnenburg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De overweg wordt bij ingebruikname van de nieuwe spoor kruisingen namelijk opgeheven.

Op de vraag of er draagvlak is voor verdere ruimtelijke ontwikkeling is het antwoord duidelijk; Bunnik wil de situatie graag houden zoals het is en wil geen grootschalige ruimtelijke ontwikkeling stationsgebied.

3.3. Gemeente Zeist en Utrechtse Heuvelrug

Relevante documenten: Structuurvisie Zeist, Structuurvisie Utrechtse Heuvelrug, Actualisatie GVVP Zeist 2014-2023, GVVP Utrechtse Heuvelrug, Gebiedsvisie Driebergen-Zeist.

De structuurvisies, GVVP's en de gebiedsvisie voor Driebergen-Zeist tonen een eenduidig beeld over de ambities voor Openbaar Vervoer en gebiedsontwikkeling. De cultuurhistorische en het landschappelijke waarden rondom station Driebergen-Zeist dienen te worden gewaarborgd terwijl er wel ruimte wordt gegund voor functies als wonen en bedrijvigheid (Gemeente Zeist [1], 2011).

Gebiedsontwikkeling rondom de stations zal op initiatief van de markt plaatsvinden terwijl de gemeenten hierin zullen faciliteren. Op goed openbaar vervoer wordt wel gestuurd voor zover dit mogelijk is voor de gemeenten (Gemeente Zeist [2], 2013) (Gemeente Utrechtse Heuvelrug [2], 2009). De wens is om de huidige kwaliteit te behouden en wat betreft de busverbinding te versterken. Samen willen zij inzetten op verbetering van de stationsomgeving en ketenmobiliteit rondom dit station. De rol van station Driebergen-Zeist wordt groter en er wordt ruimte geboden voor 30.000 m² kantoorontwikkeling en bestaande bedrijfsgebieden worden getransformeerd naar woongebieden. Wat betreft station Maarn is de wens vooral om de uitstraling van het station te verbeteren en busverbindingen beter te laten aansluiten (Gemeente Utrechtse Heuvelrug [1], 2010).

Op basis van gemeentelijk beleid en het afgenomen interview kan het onderstaande worden gezegd over het draagvlak voor verdichting rondom het station en knooppuntontwikkeling.

Voor het stationsgebied van Driebergen-Zeist is een uitgebreide gebiedsvisie samengesteld in samenwerking met gemeente Utrechtse Heuvelrug. Op de vraag of er draagvlak is voor het intensivering rondom station Driebergen Zeist is het antwoord ja. Er wordt weliswaar vooral vanuit de markt geredeneerd en de gemeenten zullen zich niet actief bezighouden met het ontwikkelen van nieuw vastgoed.

De ruimte is er wel voor. Dit is ook zo opgenomen in de gebiedsvisie, er is ruimte gereserveerd voor wonen en ruimte voor nieuwe bedrijven. De huidige bedrijven/kantorenterreinen worden grotendeels getransformeerd. De functie van station Driebergen-Zeist is van regionale aard, voor- en natransport van het station is zeer belangrijk.

Wat betreft station Maarn is er geen behoefte aan grootschalige verdichting rondom het station. De potentie is vooral te halen uit het verbeteren van de busverbindingen met het station. De relatie Woudenberg-Maarn kan worden verbeterd. Er is ooit nagedacht over verplaatsing van het station naar Maarsbergen, dit heeft het in de maatschappij niet gehaald.

3.4. Gemeente Veenendaal

Relevante beleidsstukken: Structuurvisie 2025, GVVP Veenendaal, Gebiedsvisie Regio FoodValley

De structuurvisie, het GVVP en de Gebiedsvisie Regio FoodValley vullen elkaar aan. De Structuurvisie 2025 is erg ambitieus op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Hoewel compact bouwen een wens is, wordt er ook naar buurgemeenten gekeken voor verdere ruimtelijke ontwikkeling. Compact en hoger bouwen zorgen voor beter gebruik van de bestaande ruimte. Oude bedrijventerreinen, waaronder het Ambacht zijn zoeklocaties voor herontwikkeling tot woongebieden (Gemeente Veenendaal [1], 2009). Ook station Veenendaal Zuid staat op langere termijn op de agenda. Op het gebied van openbaar vervoer spelen de volgende ambities (Gemeente Veenendaal [2], 2012):

- Vanuit 80% van alle woningen in Veenendaal is er binnen 800 meter toegang tot de trein en/of binnen 600 meter toegang tot de bus.
- Elke 15 minuten een bus op de verbindende OV corridor
- Elke 30 minuten een bus op de overige bus-routes
- Snellere verbindingen naar de omliggende kernen

Het OV hoeft niet per se concurrerend te zijn ten opzichte van de auto. Wel wil Veenendaal meer mensen verleiden om gebruik te maken van OV. De verbinding tussen de treinstations en het koopcentrum hebben prioriteit. Verwacht wordt dat bij verlies van de IC status van Veenendaal-De Klomp meer mensen via Ede-Wageningen zullen reizen. Veenendaal-de Klomp biedt met een directe aansluiting op de A12 als knooppunt van wegverkeer en OV uitermate veel kansen als werkplek (Regio FoodValley, 2013).

Op basis van gemeentelijk beleid en het afgenomen interview kan het onderstaande worden gezegd over het draagvlak voor verdichting rondom het station en knooppuntontwikkeling.

Hoewel Veenendaal vooral auto en fiets georiënteerd is, ziet de Gemeente Veenendaal het OV als een gelijkwaardige vervoersmethode. Er wordt gestreefd naar robuuste verbindingen richting Ede, Wageningen, Amersfoort, ziekenhuis Gelderse Vallei en de WUR campus wat betreft het busnet.

Wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen biedt het Stationskwartier bij Veenendaal Centrum veel kansen maar heeft de nabijheid van het station geen leidende rol gespeeld bij de visievorming. Andere ontwikkellocaties zijn Ritmeester en het oude CSV gebied. Bij dit laatste gebied zijn ontwikkelingen al gestart.

Wat betreft Veenendaal-de Klomp is bedrijventerrein De Klomp een ontwikkeling, hier houdt Ede zich mee bezig. Station Veenendaal Zuid is pas interessant wanneer daar meer omheen wordt ontwikkeld, de focus ligt voor nu vooral op ontwikkeling van Veenendaal Oost en binnenstedelijke projecten.

3.5. Gemeente Ede

Relevante beleidsstukken: GVVP Ede, Gebiedsvisie Regio FoodValley

Ede kent op gebied van openbaar vervoer verschillende ambities:

- Het verder optimaliseren van het buslijnnennet, waaronder relaties van Ede-Wageningen richting de Kenniscampus Ede, de WUR en Ede, Wageningen en Veenendaal Centrum.
- Het uitbreiden van de ketenmobiliteit.
- Optimale ontsluiting van grote woon- en werkgebieden op het spoorwegennet (mogelijk station Ede West)
- Een toegankelijk OV-systeem voor iedereen.

De ambitie om station Ede West te realiseren is er één op langere termijn, de woon- en werkgebieden Veldhuizen en Frankeneng liggen ver van het bestaande station Ede-Wageningen af (Gemeente Ede, 2014).

Op regionaal niveau speelt de Kennis-as Ede-Wageningen een belangrijke rol. Dit betreft de zone tussen station Ede-Wageningen en de binnenstad van Wageningen. Er wordt gestreefd naar een innovatief leerwerklandschap, waarbij kennis, innovatie en het bedrijfsleven samenkomen. Het World Food Centre, de Kenniscampus van Ede en Wageningen University and Research centre spelen hier een rol in. Hoogfrequente OV vanaf station Ede Wageningen richting Wageningen dient in stand te worden gehouden.

Op basis van gemeentelijk beleid en het afgenomen interview kan het onderstaande worden gezegd over het draagvlak voor verdichting rondom het station en knooppuntontwikkeling.

Knooppuntontwikkeling speelt vooral een rol rondom station Ede-Wageningen, dit station wordt binnen niet al te lange termijn herontwikkeld. Hieromheen staat veel programma gepland, zoals het World Food Center, de Accell-Group met bezoekerscentrum, nieuwe kantoren, studentenhuisvesting en een woonwijk op het voormalig ENKA-terrein.

Ook wenst Ede de komst van een nieuw station 'Ede West', ter hoogte van de Marconistraat. Dit station kan bestaande woongebieden zoals Ede Veldhuizen,

Kernhem en bedrijventerreinen aan de Frankeneng ontsluiten. De ontwikkeling kan profiteren van de gewenste fietsverbinding die op deze locatie is gepland. Er is nog niet direct nagedacht over verdichting rondom dit mogelijke station ten koste van bestaande sportvelden en volkstuinen. De komst van dit station kan alleen wanneer de sprinterbediening doorgaat. De focus van de gemeente Ede de komende jaren ligt vooral op station Ede-Wageningen. Omdat dit ook een IC-station is, is het onduidelijk in hoeverre de ontwikkelingen zullen bijdragen aan de bezetting van sprinters.

Wat betreft station Veenendaal-de Klomp wordt er door Ede niet direct gekeken naar nieuwe ruimtelijke ontwikkeling welke georiënteerd is op dit station. De geplande ontwikkelingen waarbij ruimte wordt geboden aan bedrijven in een hogere milieucategorie berust op oude afspraken. De omgeving van station Veenendaal-de Klomp is op dit moment ook niet direct georiënteerd op het station.

3.6. Gemeente Rhenen

Relevante beleidsstukken: Integrale Structuurvisie Rhenen

Op het gebied van stedelijke ontwikkeling biedt de nieuwe wijk Vogelenzang ruimte voor zo'n 240 woningen. Verdere stedelijke ontwikkeling gebeurt door middel van herstructurering van bestaande gebieden, verbetering en verdichting van het bestaande gebied (Gemeente Rhenen, 2010).

Op gebied van OV is er de wens om in de toekomst een spoorverbinding richting Kersteren te reactiveren. Over verdichting rondom het stationsgebied, met uitzondering van de nieuwe wijk Vogelenzang wordt niet gesproken. Ook over het verbeteren van de ketenmobiliteit wordt niet gesproken.

Er zijn geen gesprekken gevoerd met de gemeente Rhenen. Verdere beleidsstukken heb ik niet tot mijn beschikking gehad.

3.7. Standpunten

Op basis van de afgenomen interviews (bijlage 1) en het gemeentelijk beleid is een profiel geschetst van de belangen en standpunten van de betrokken partijen. Deze beknopte actorenanalyse dient een beeld te geven van het draagvlak wat

er is voor ruimtelijke ontwikkeling rondom stationslocaties en de standpunten die actoren hierbij innemen. Ook NS/ProRail is hierin opgenomen. Dit interview is eveneens terug te lezen in bijlage 1.

Actoren	Standpunten over en draagvlak voor verdichting rondom stations.
NS/ProRail	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer invoeren, Reizigersgroei t.b.v. kostendekkingsgraad treinen. Aantrekkelijke stationsgebieden met voldoende functies. Verdichting rondom stationsgebieden betekent meer potentiële reizigers en dus een hogere kostendekkingsgraad. Een sprinterbediening van 6 treinen per uur is essentieel om ook 6 IC's te laten rijden en zo de PHS doelstellingen te vervullen.
Het Rijk	Minder leegstand, PHS invoeren om concurrentiekracht te vergroten en agglomeratievoordelen te behalen. Spitsdruk verminderen. EHS en Natura 2000-gebieden waarborgen. Door te verdichten rondom knooppunten kan uitbreiding van steden worden beperkt en de natuur worden behouden. Gezonde verstedelijking.
Provincie Utrecht	Verkorten reisafstanden zowel in tijd als in afstand door frequentieverhoging om aantrekkelijk en concurrerend te blijven. Binnenstedelijk verdichten en beperken uitbreidingswijken. Knooppuntontwikkeling kan de rode druk op groene gebieden beperken. Behouden en versterken landschappelijke kernkwaliteiten Utrechtse Heuvelrug.

Gemeente Utrecht	Druk op Utrecht Centraal verminderen door Vaartsche Rijn als overstapstation te realiseren. Transformeren Rotsoord en ontwikkelen van de Kruisvaertkade. Verbinding met de Uithof verbeteren, frequentieverhoging betekent meer sprinters die stoppen op Vaartsche Rijn en dus een betere relatie met de Uithof. Verbeteren overstap tussen vervoersmiddelen om de auto buiten de binnenstad te houden.
Gemeente Bunnik	OV-aanbod op peil houden voor eigen lokale bevolking. Dorps karakter behouden en doorgaande verkeersstromen zoveel mogelijk om de kernen heen leiden. Fietsrelatie met de Uithof behouden maar relatie met de Uithof niet uitbreiden naar het busnet.
Gemeente Zeist	Nieuw station Driebergen-Zeist realiseren om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Versnippering omgeving Driebergen-Zeist verminderen door functies specifiek te concentreren. Functiemenging om het gebied gedurende de gehele dag levendig te houden. Behoud cultuurhistorische waarden. Gebied organisch ontwikkelen.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	Haar groene karakter behouden, ruimtelijke ontwikkeling rondom station Driebergen-Zeist. Dit wel organisch met behoud van cultuurhistorische waarden. Verbeteren aansluiting busnet op station Maarn en knooppunt Doorn Postkantoor. Verbeteren stationsomgevingen en versterken knooppuntfunctie Driebergen-Zeist. Ruimtelijke ontwikkeling binnen bestaande kernen afwikkelen.

Gemeente Veenendaal	Vergroten en/of behouden huidige kwaliteit OV-bereikbaarheid. Transformeren Stationskwartier en hier verdichten. Initiatieven voor ontwikkeling aan de markt overlaten. Leegstand kantoren terugdringen en door ruimtegebrek woningopgaven binnenstedelijk oplossen. Een aantrekkelijk en goed bereikbaar winkelhart.
Gemeente Rhenen	Vogelenzang ontwikkelen. Relatie Rhenen – Kersteren verbeteren. Frequentieverhoging is welkom maar naast Vogelenzang is er weinig ruimte om verder te verdichten.
Gemeente Ede	Stationsgebied Ede-Wageningen ontwikkelen en verdichten rondom dit station door middel van een sterke, gevarieerde ruimtelijke programmering. De komst van het World Food Centre en andere publiekstrekkingen en andere publiekstrekkingen zullen zorgen voor extra vervoersstromen. Daarnaast dienen de relaties met de WUR en de kenniscampus van Ede ook te worden versterkt. Het ENKA-terrein zal een stevig woningbouwprogramma krijgen. De wens voor station Ede West kan alleen met de komst van de sprinterbediening.

voor de sprinterbediening vanwege de grote regionale functie die station Ede-Wageningen bekleedt en het feit dat dit een volwaardig IC-station is.

Interessant is de onbekende beleidsruimte voor ontwikkeling rondom de gewenste locatie voor station Ede West. In de ontwikkelingsvisie en het bestemmingsplan voor bedrijventerrein de Klomp is niet direct een relatie gelegd met de nabijheid van het station en er is ruimte voor bedrijvigheid in een hogere milieucategorie opgenomen.

Rondom station Bunnik, Maarn en Rhenen lijkt de minste beleidsruimte en draagvlak voor verdichting te zijn.

3.8. Conclusie

Beleidsruimte en draagvlak voor ruimtelijke ontwikkeling rondom stationslocaties is er met name rondom Utrecht Vaartsche Rijn bij de Kruisvaertkade en Rotsoord, rondom Driebergen-Zeist, Het stationskwartier nabij station Veenendaal Centrum en rondom station Ede-Wageningen.

Opvallend is dat de gemeente Utrecht, Zeist, Utrechtse Heuvelrug en Veenendaal allen hebben gekozen om deze gebieden organisch te gaan ontwikkelen. Alleen Ede is actief bezig met het verder ontwikkelen van het stationsgebied van Ede-Wageningen. Dit zal echter minder betekenis hebben

4. Onderzoeksmethodiek



Om te bepalen welke potentie er is voor verdichting rondom stationsgebieden dient er een model te worden toegepast welke beoordeelt in hoeverre een stationsgebied interessant is voor verdichting. Op basis van dit oordeel wordt bepaald in hoeverre ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan een stijging in de vervoersvraag.

4.1. Modellen uit de Theorie

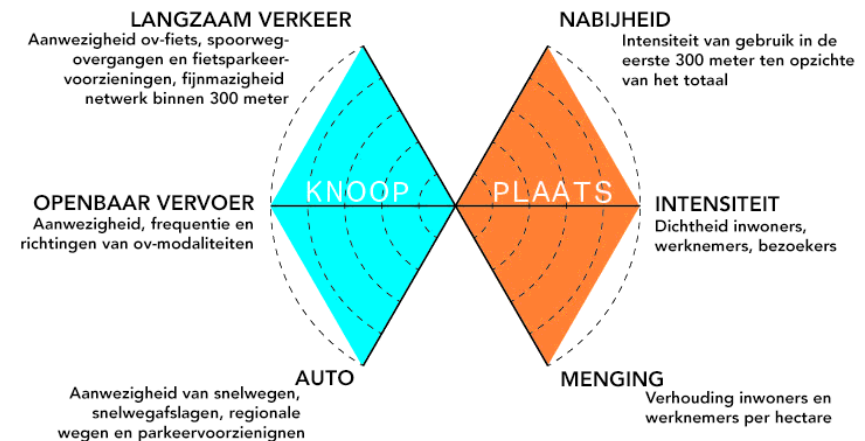
Er zijn verschillende modellen welke de waarde van een knooppunt beoordelen. De bekendste hiervan is het Knoop-Plaatswaarde model van Bertolini (Bertolini, 1999).

Het Knoop-Plaatswaarde model kent een vijftal criteria (R. van Bendegem, 2006). Dit zijn:

- Capaciteit van de plaatswaarde
 - *De omvang van het vastgoedprogramma in m². Dit betreft het totale aantal m² aan activiteiten en voorzieningen.*
- Complementariteit plaatswaarde
 - *De complementariteit geeft de mate van differentiatie (mix van activiteiten), specialisatie (clustervorming) of intensivering (functiemenging) binnen een knooppunt aan. Differentiatie biedt ook mogelijkheden om functies over verschillende knooppunten binnen het netwerk te verdelen zodat er clustervorming en meervoudig grondgebruik op knooppunten ontstaat en het netwerk als geheel wordt versterkt.*
- Kwaliteit plaatswaarde
 - *Aan de hand van het imago, de zichtbaarheid van de locatie en de kwaliteit van de stedelijke en groenstructuur en de mate van sociale veiligheid wordt de kwaliteit van de plaats beoordeeld.*
- Vervoersdiensten knoopwaarde
 - *Om de aanwezigheid van vervoersdiensten te beoordelen wordt onderscheid gemaakt tussen de auto (inclusief taxi), het openbaar vervoer (treinvervoer onderverdeeld in internationaal, IC, sprinter en lightrail, metro, tram en busvervoer onderverdeeld stad, streek en Interliner).*

- Ketenmobiliteit knoopwaarde
 - *De ketenmobiliteit wordt beoordeeld op de frequentie en snelheid van de verbindingen, de reistijd, overstap- en wachttijden en de aanwezigheid van stallingen, parkeerplaatsen en bushaltes.*

Op dit model zijn door de jaren in verschillende onderzoeken meerdere iteraties van dit model gebruikt. Interessant is het 'vlindermodel' (Vereniging Deltametropool [3], 2013). Het Vlindermodel kan door middel van concrete formules worden beoordeeld. Dit is ook gedaan voor de Zaancorridor in het boek Maak Plaats! (Vereniging Deltametropool[1], Provincie Noord-Holland, 2013).



Afbeelding 11. Vlindermodel gebaseerd op het Knoop- Plaatswaarde model van Bertolini (Vereniging Deltametropool [3], 2013).

4.2. Beoordelingsmethodiek & Criteria

Het Knoop-Plaatswaarde model is niet geheel dekkend om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden. Dit heeft meerdere redenen. Allereerst dient niet alleen de waarde van een knooppunt te worden beoordeeld, maar is er een link tussen ruimtelijke ontwikkeling en de stijging in vervoersvraag. Om hier uitgebreid op in te gaan zijn meer gegevens van de NS nodig. Deze vallen onder het bedrijfsgeheim van de NS en zijn daarom niet in zijn geheel toegankelijk. Daarnaast zijn niet alle beschikbare gegevens te kwantificeren. Zo is er in de onderzoeksperiode onvoldoende tijd geweest om het aantal vierkante meter per functie in een gebied te achterhalen. Uitspraken kunnen over de kansen voor verdichting rondom een knoop en de bijdrage aan de vervoersvraag kunnen dus niet worden gekwantificeerd. Deze onderwerpen kunnen slechts kwalitatief worden beoordeeld.

Het Knoop-Plaatswaarde model houdt ook geen rekening met politiek draagvlak en limitaties uit beleid. Omdat dit vraagstuk niet alleen over de potentie van een knooppunt gaat in de zin van ruimte, maar de vraag van de Provincie Utrecht ook is gericht op het draagvlak wat er is onder betrokken partijen zoals decentrale overheden. Hierom dienen er meer factoren te worden beoordeeld dan alleen de waarde van een knooppunt. Ook wordt er binnen dit onderzoek niet beoordeeld op de ketenmobiliteit, omdat het onderzoek is toegespitst één aspect van TOD: de potentie tot verdichting rondom stations.

De keuze om de focus hierop te leggen komt vanuit een praktische factor: De beschikbare tijd, en een theoretische factor: de gedachtegang van de Provincie Utrecht; dat verdichting rondom stations de duurzaamste structurele oplossing is om meer reizigers met de trein te laten reizen voor langere termijn.

Beoordeling van de potentie voor ruimtelijke ontwikkeling zal worden gedaan op basis van de volgende criteria:

Draagvlak en beleidsruimte

Binnen dit onderzoek wordt het draagvlak onder gemeenten en de bestaande beleidsruimte als zeer belangrijk beschouwd. Zoals de lessen die uit voorbeeldprojecten van TOD zijn geleerd beschrijven is politieke wilskracht en draagvlak essentieel om van een station een vitaal knooppunt te maken. Wanneer er weinig bestuurlijke ambitie is om meer in te zetten op OV bereikbaarheid of intensivering/verdichting rondom stations waarbij gericht wordt ontwikkeld op de aanwezigheid van dit station, dan zal dit tot lange, ingewikkelde processen kunnen leiden en een verslechterde relatie tussen overheden. Wanneer er sprake is van een groter provinciaal belang heeft de Provincie meerdere instrumenten om ontwikkeling af te dwingen. Afdwingen is echter niet de insteek van dit onderzoek.

Beoordeling van dit aspect geschiedt op basis van de uitgevoerde interviews en geïnventariseerde beleidsstukken. De interpretatie van deze resultaten vormen hiervan de onderbouwing.

Ontwikkelruimte vervoersvraag

Omdat er gegevens en prognoses over reizigersaantallen beschikbaar zijn van de NS en van eerder uitgevoerde studies zoals Sprintstad op de corridor Utrecht – Ede Wageningen/Rhenen (Vereniging Deltametropool [2], 2013), zullen de gegevens hiervan worden gebruikt om een oordeel te geven over de 'rek' die er zit in een station.

Bestaande situatie

De bestaande markt wordt beoordeeld op verschillende aspecten. Dit gebeurt deels op basis van het Knoop-Plaats model. De capaciteit en complementariteit wordt beoordeeld op basis van kwantitatieve gegevens. Dit zijn: gegevens over het aantal werkplekken, leerlingplaatsen van voortgezet en hoger onderwijs en het aantal inwoners. Er zijn geen gegevens beschikbaar over oppervlakten van bestaande functies. Ook het autobezit rondom een stationsgebied en de

huishoudensgrootte worden gezien als indicatoren voor de afhankelijkheid van openbaar vervoer. De gedachtegang is dat in gebieden waar de huishoudensgroottes en het autobezit relatief hoog liggen, het OV een kleinere rol speelt. Wanneer de huishoudensgrootte meer richting een- of tweepersoonshuishoudens neigt met een lager autobezit kan worden verondersteld dat het OV een voordelig alternatief is.

Omdat er in het onderzoek, buiten veldwerk, geen kwantitatieve gegevens over stationsvoorzieningen en toegankelijkheid van stations zijn, kunnen hier geen harde uitspraken over worden gedaan. Wel wordt de kwaliteit van de stationsomgeving hier toegelicht en kan dit bij extreem zichtbare gevallen meewegen in de bestaande situatie van het station.

Fysieke ontwikkelingsruimte

De fysieke ontwikkelruimte van de omgeving wordt beoordeeld op basis van bestaande plannen en ontwikkelingen. De omvang hiervan is niet bij iedere gemeente te kwantificeren, daarom wordt er kwalitatief beoordeeld. Daarnaast wordt gekeken naar de ruimte die buiten bestaande plannen nog is om te verdichten. Het aantal hectare hiervan is niet gekwantificeerd. De ruimte wordt naar verhouding beoordeeld. Zo zullen kleinere ontwikkellocaties in dorpen een relatief groter aandeel hebben in een stijging van de vervoersvraag dan in grotere stedelijke gebieden.

4.3. invloedsgebied

Het invloedsgebied welke wordt gebruikt voor het onderzoek bedraagt 800 meter. Dit is gebaseerd op de maximale afstand die men bereid is te lopen naar een station (F. van der Blij, 2010). Er is uitgegaan van loopafstand omdat dit verreweg de belangrijkste vervoerswijze is bij natransport (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2014). De fiets is zeer belangrijk voor het voortransport, echter gaat het binnen dit onderzoek voornamelijk om ontwikkelingen direct rondom knooppunten. Ook heeft de nabijheid van een station binnen 500 meter nog aanzienlijke invloed op de vastgoedprijs van kantoren (Zuidvleugel [1], 2015).

Er is daarom gekozen om verzameling van gegevens en uitspraken te beperken tot een cirkel met een straal van 800 meter, uitspraken blijven echter niet beperkt tot dit gebied maar houden ook rekening met belangrijke ontwikkelingen en locaties buiten het invloedsgebied.

Een cirkel is niet altijd representatief voor de daadwerkelijke afstand tot een station. In sommige gevallen kunnen er grote grenzen zijn gevormd door de aanwezigheid van grote kanalen of verkeersaders. Een preciezere berekening van gegevens is in sommige gevallen mogelijk door afstanden te berekenen via een model die gegevens verzameld van voetgangers die binnen 15 minuten loopafstand van een station wonen of werken. Dit model is bij dit onderzoek niet beschikbaar geweest waardoor de cirkeltheorie wordt toegepast.

4.4. Verantwoording gegevens

Demografische gegevens en reizigersaantallen voornamelijk zijn afkomstig van CBS en het LISA werkgelegenheidsregister. Deze gegevens zijn verzameld door het GIS team binnen de Provincie Utrecht. Omdat deze gegevens in de meeste gevallen alleen beschikbaar zijn voor gebieden binnen de provincie Utrecht, zijn er voor de stations Veenendaal-De Klomp, Ede-Wageningen en mogelijk station Ede West ook andere bronnen gebruikt. Hiervoor zijn gegevens van de gemeente Ede gebruikt en gegevens van de planning support tool 'Sprintstad'. De gegevens van Sprintstad zijn gebaseerd op een straal van 1200 meter terwijl het onderzoek een invloedsgebied van 800 meter hanteert. Om dit te corrigeren zijn gegevens geïnterpoleerd met inachtneming van verandering in bebouwingsdichtheid. De getallen zijn met 40 tot 60% verkleind afhankelijk van de bebouwingsdichtheid rondom een station waar dit nodig is.

4.5. Weging en beoordeling criteria

Per station zullen de vier beoordelingscriteria worden onderbouwd en toegelicht. Om inzicht te krijgen in deze onderbouwing wordt er een kwalitatief oordeel per criterium in de vorm van een + of – toegekend.

Een beoordelingstabel ziet er als volgt uit:

Onderwerp	Beoordeling	Onderbouwing
Draagvlak en Beleidsruimte		
Ontwikkeldruimte Vervoersvraag		
Bestaande situatie		
Fysieke ontwikkelingsruimte		
- - <i>zeer zwak</i> - <i>zwak</i> 0 <i>neutraal</i> + <i>sterk</i> ++ <i>sterk</i>		

De aspecten onderling wegen even zwaar. Enerzijds wordt **draagvlak** als zeer belangrijk beschouwd om knooppuntontwikkeling van de grond te krijgen en zal dit meer meewegen dan andere criteria. Echter heeft de Provincie instrumenten om buiten draagvlak om wanneer blijkt dat andere factoren zeer hoog scoren alsnog op basis van provinciaal belang ontwikkelingen toch mogelijk te maken. Maatschappelijk en politiek gezien is dit niet wenselijk. De afweging hierin leidt tot een weging van 25%.

Ontwikkeldruimte in de vervoersvraag geeft de relatieve 'rek' in een station weer. Dit is een belangrijke factor om een beeld te krijgen van de potentie van een station. Ook deze factor weegt mee voor 25% omdat dit een belangrijk deel van de vraag van de Provincie beantwoordt.

De **bestaande situatie** en **fysieke ontwikkelingsruimte** wegen ook beiden voor 25% mee. Dit is omdat de oordelen over de bestaande 'markt' en omgeving van een station veel zeggen over het gebruik van een station. De fysieke ontwikkelingsruimte beoordeelt alle potentiële ruimte voor verdere verdichting, inclusief toekomstige nog te realiseren ontwikkelingen. Omdat dit de fysieke potentie voor verdichting weergeeft is dit ook erg belangrijk voor het oordeel over de uiteindelijke potentie voor verdichting rondom een station.

5. Analyse en beoordeling



In dit hoofdstuk worden de stationslocaties afzonderlijk beoordeeld op de kansen en mogelijkheden die er zijn voor verdichting. Op basis hiervan kan vervolgens de totale corridor worden beoordeeld en wordt antwoord gegeven op de vraag of er voldoende potentie is voor verdere ruimtelijke ontwikkeling rondom de betreffende stations en of dit voldoende is om een aanzienlijke toename in de vervoersvraag te bewerkstelligen. Beoordeling gebeurt op vier aspecten:

- **Draagvlak en beleidsruimte**
Beoordeling van draagvlak en de beschikbare beleidsruimte per station is essentieel om een vitaal knooppunt van een station te maken. Beoordeling geschiedt via de uitgevoerde draagvlak en beleidsinventarisatie.
- **Ontwikkeldruimte vervoersvraag**
Beoordeling geeft de 'rek' die er in een station zit weer. Beoordeling geschiedt via reizigersgegevens afkomstig van NS en de planning support tool SprintStad.
- **Bestaande situatie**
Beoordeling van de bestaande situatie gaat in op de demografie en functieverdeling rondom een station, dit schetst een beeld van de 'markt' van een station. Beoordeling wordt gedaan op basis van demografische gegevens binnen een straal van 800 meter afkomstig van CBS, het LISA werkgelegenheidsregister en planning support tool SprintStad.
- **Fysieke ontwikkelingsruimte**
Beoordeling van de aard, omvang en mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling. Beoordeling wordt gedaan zowel op basis van bestaande plannen als potentiële extra ontwikkelruimte.



(Acquire Publishing)



(Wikipedia)



(Eigen werk)



(Necostaalbouw)



(Wikipedia)



(Wikipedia)



(NL Wandel)

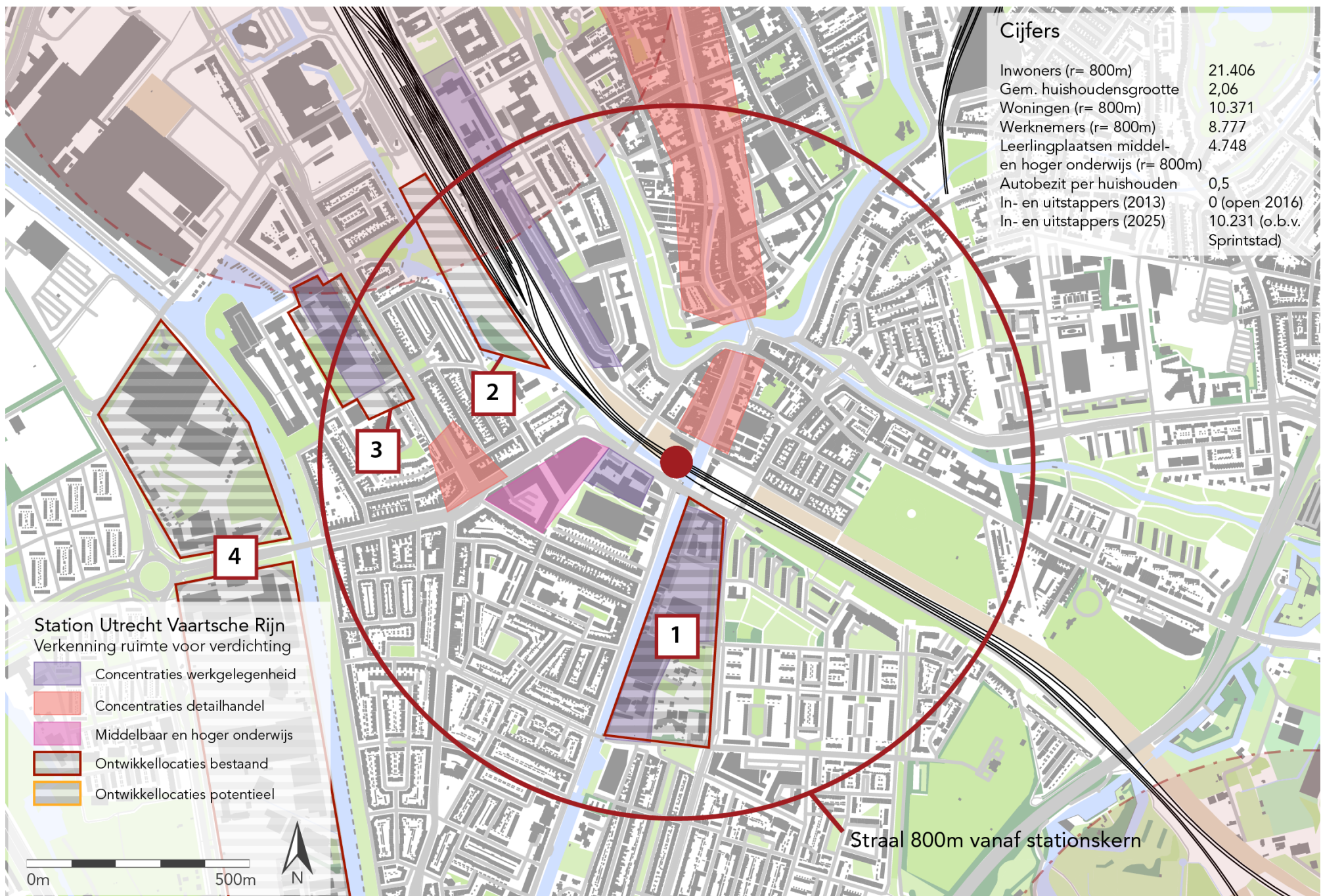


(NL Wandel)



(Straatkaart)

Afbeelding 12. Bestaande stations aan de Heuvelrugcorridor.



Afbeelding 13. Overzichtskaart station Utrecht Vaartsche Rijn met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigers aantallen.

5.1. Station Utrecht Vaartsche Rijn

Station Utrecht Vaartsche Rijn wordt het nieuwe sprinterstation van Utrecht en ligt een kilometer ten zuiden van station Utrecht Centraal. Het station bevindt zich in hoog stedelijk gebied met veel functiemenging. De nabijheid van de binnenstad van Utrecht, detailhandel, het ROC en goede OV ontsluiting maakt dat de nieuwe locatie een grote markt aan kan doen. Het ontlasten van station Utrecht Centraal voor reizigers richting de Uithof is de primaire bestaansreden van dit station. Het gebied waar het station zich in bevindt kent een gezonde verhouding woon- werk en bezoekerslocaties waardoor er een levende omgeving heerst gedurende de gehele dag.

Station Vaartsche Rijn zal door de functie van overstapstation en poort naar bezoekersgebieden veel gebruikt worden ongeacht er verdicht wordt of niet. Dit vanwege de dichtbebouwde omgeving met veel functiemenging en goede overstapmogelijkheden.

5.1.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Vaartsche Rijn kent een viertal ontwikkellocaties welke zich binnen of nabij de invloedssfeer van het station bevinden. Dit zijn Rotsoord, de Kruisvaertkade, Parkhaven en de Merwedekanaalzone.

1. Rotsoord

De strook Rotsoord bestaat uit oude bedrijfspanden welke veelal leegstaan. De ambitie van de gemeente Utrecht is om dit gebied organisch te transformeren naar een cultureel gebied met veel functiemenging. De exacte omvang van de woningbouwopgave is niet gevonden maar het betreft een relatief grote strook welke wordt getransformeerd. De gemeente Utrecht spreekt over het creëren van een nieuwe hotspot (Gemeente Utrecht [1], 2012).

2. Kruisvaertkade

Het afgelopen decennia zijn er verschillende plannen geweest om de Kruisvaertkade opnieuw te ontwikkelen. Er zijn plannen om eengezinswoningen in het gebied aan het water te realiseren. De komst van de Kruisvaartbusbaan en de nabijheid van Utrecht Centraal maakt deze ontwikkeling minder interessant voor station Vaartsche Rijn. Er wordt gesproken over 500 woningen (DUIC, 2012).

3. Parkhaven

Parkhaven, ook Veilinghaven bestaat uit de herontwikkeling van Dichterswijk. Oude woningen maken plaats voor nieuwbouw. De laatste fase van het project is nog niet gebouwd. Het aandeel van nieuwe woningen is weinig noemenswaardig. Ook de nabijheid van Utrecht Centraal zal er voor zorgen dat Vaartsche Rijn niet voor iedereen de meest voor de hand liggende keuze is.

4. Transformatie Merwedekanaalzone

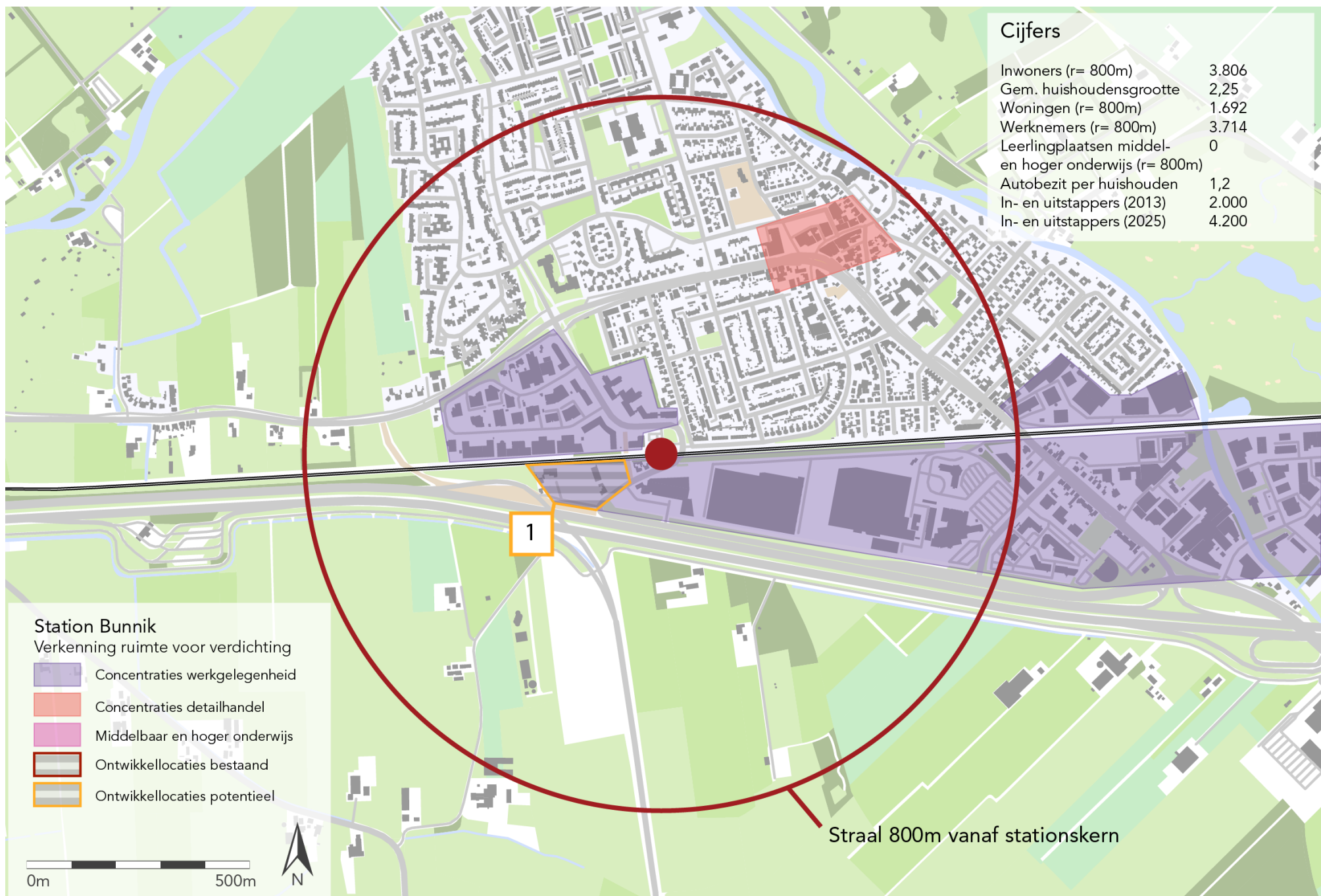
De transformatie van de Merwedekanaalzone is één van de weinige projecten waar de gemeente nog een 'acterende' rol op zich neemt voor delen van het gebied (Gemeente Utrecht [2], 2011). De gehele Merwedekanaalzone wordt getransformeerd tot een woongebied met veel functiemenging.

5.1.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

Tijdens gesprekken met de gemeente Utrecht en op basis van het huidige grondgebruik rondom station Vaartsche Rijn zijn er geen voor de hand liggende verdere potentiële ontwikkellocaties aan te wijzen.

5.1.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	+	Knooppuntontwikkeling is sterk en concreet in het beleid van de gemeente Utrecht opgenomen. Het beeld om stations als poorten naar het centrum van Utrecht te gebruiken en het aanwijzen van Vaartsche Rijn als belangrijke knoop toont duidelijke ambitie om de volledige potentie uit het station te halen. Gemeente ontwikkelt Rotsoord en de Kruisvaertkade echter meer vanuit de markt.
Ontwikkeldruimte Vervoersvraag	++	Prognose Sprintstad raamt 10.000 sprinterreizigers per dag. Door overstapmogelijkheden naar USP is de verwachting dat veel reizigers dit station als alternatief voor Utrecht Centraal gaan gebruiken. Koppeling van corridors vergroot de potentie van het station als overstapstation verder.
Bestaande situatie	++	Hoog aantal inwoners, veel werkplekken, laag autobezit en hoge OV-afhankelijkheid. Overstapmogelijkheden en nabijheid onderwijsinstellingen zorgen voor een diverse en grote markt. Imago stationsomgeving door hoog stedelijke omgeving goed.
Fysieke ontwikkelingsruimte	+	Veel lopende ontwikkelingen spelen al gedurende langere tijd. Gemeente laat een groot deel van de gebiedsontwikkeling aan de markt over. Verdere ruimte tot verdichting nabij het station is schaars. Rotsoord en ontwikkeling van de kades zal verder wel meer bezoekerslocaties toevoegen.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 14. Overzichtskaart station Bunnik met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigers aantallen.

5.2. Station Bunnik

Station Bunnik bevindt zich op de grens van woon- en werkgebied. Het station biedt goede bereikbaarheid aan de nabijgelegen kantoren. Er zijn geen commerciële voorzieningen rondom het station aanwezig. Het station wordt voornamelijk gebruikt door forenzen, waardoor vooral in de spitsuren veel mensen aanwezig zijn. In de omgeving is veel grootschalige, arbeidsextensieve bedrijvigheid te vinden enerzijds en kantoren anderzijds. Het grootste voorbeeld van arbeidsextensieve bedrijvigheid is Vrumona. Het bedrijf strekt zich uit over een groot oppervlak en heeft weinig relatie met het station.

Station Bunnik kent een goede fiets-bereikbaarheid richting de Uithof. Dit is een van de redenen waarom reizigers gebruik maken van dit station. In de spits rijdt er een bus richting Rijnsweerd en de Uithof. Overige busverbindingen bevinden zich niet direct aan het station.

De gemeente Bunnik heeft als wens om de lokale functie van het station te behouden. Ook is er vanuit de gemeente weinig animo om te gaan verdichten rondom het station om meer potentie uit het station te halen. Toch wordt er door NS tot en met 2025 een reizigersgroei naar 4.200 reizigers verwacht. Dit is waarschijnlijk het gevolg van de invoering van PHS en de relatie met de Uithof, omdat de ruimtelijke ontwikkeling die binnen de Gemeente Bunnik plaatsvindt relatief ver van het station ligt en de bus relaties op dit moment niet optimaal zijn.

5.2.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Bunnik heeft een sterke wens om dorps te blijven, er zijn dan ook geen grote ontwikkellocaties op gebied van vastgoed. Wel worden er ondergrondse spoorkruisingen gerealiseerd voor fiets- en autoverkeer. Hiermee wordt het doorgaand verkeer om de plaats heen geleid, inclusief busverkeer.

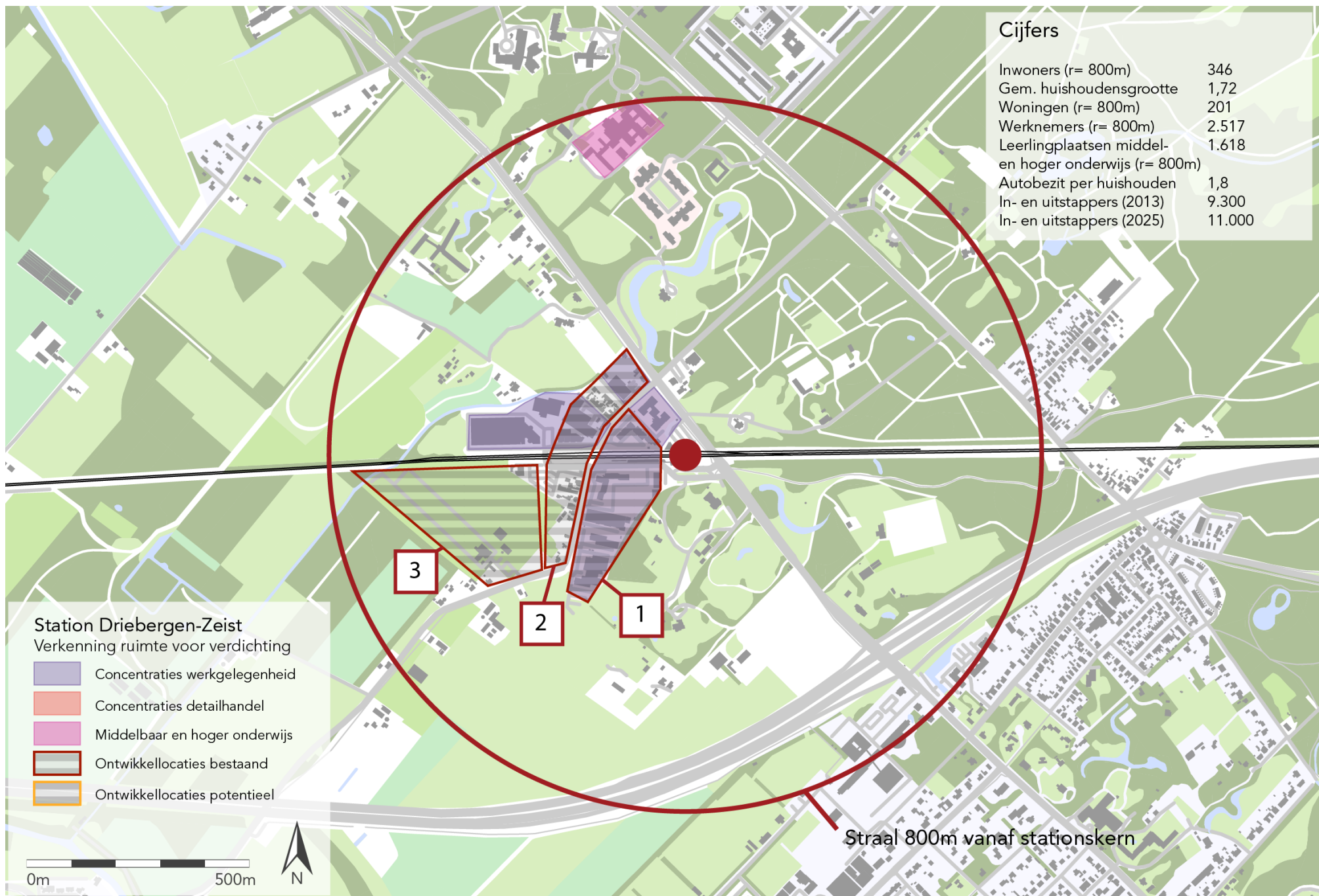
Er zijn dus geen ontwikkellocaties te vinden binnen het vastgestelde invloedsgebied. Wel dient rekening te worden gehouden met Odijk-West, waar ruimte is gereserveerd om de bouw van 1.500 woningen op te vangen. Dit kan positieve effecten hebben op de vervoersvraag van station Bunnik. Er moet echter beter worden gekeken naar de aansluiting van het busnetwerk op station Bunnik, wil de ontwikkeling van Odijk-West aanzienlijk effect hebben op station Bunnik.

5.2.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

Ontwikkellocaties binnen het invloedsgebied zijn met inachtneming van beleidskaders en behoud van het landschap moeilijk te vinden. De versnippering ten zuiden van station Bunnik kan worden aangepakt (Zie [1]), er is weinig ruimte voor een ontwikkellocatie van grotere omvang.

5.2.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	--	Bestuurlijk is er weinig draagvlak om te verdichten rondom station Bunnik. Zowel uit beleid als uit het interview met Theo van der Hurk blijkt dat Bunnik haar lokale functie en dorps karakter wil behouden.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	+	De NS verwacht dat het aantal reizigers tot aan 2025 zal groeien naar 4.200. Dit heeft te maken met de verwachte frequentieverhoging die de PHS zal bewerkstelligen (6x sprinter per uur). De verwachte ontwikkeling bij Odijk-West kan ook bijdragen aan reizigersgroei op dit station. Tot slot kan ook de relatie met de Uithof bij verbetering van de ketenmobiliteit veel betekenen voor reizigers richting het station.
Bestaande situatie	-	Relatief laag aantal inwoners, veel arbeidsextensieve bedrijven. Aantal werkplekken en inwoners binnen invloedsgebied in goede balans. Autobezit en huishoudensgrootte zijn gemiddeld. Geen commerciële voorzieningen nabij station. Voorzieningen ketenmobiliteit beperkt, imago stationsomgeving neutraal. Een aanzienlijk aantal kantoorlocaties aan de oostzijde van Bunnik ver van het station verwijderd.
Fysieke ontwikkelingsruimte	0	De gemeente Bunnik ontwikkelt zelf geen nieuwe locaties nabij het station. Odijk-West biedt ruimte voor zo'n 1.500 woningen, dit kan een positief effect hebben op de vervoersvraag mits de ketenmobiliteit wordt versterkt. Verdere ruimte voor ontwikkeling alleen mogelijk bij transformatie arbeidsextensieve bedrijfslocaties.
-- zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 15. Overzichtskaart station Driebergen-Zeist met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigers aantallen.

5.3. Station Driebergen-Zeist

Station Driebergen-Zeist is een station met een grote regionale functie. De gunstige ligging aan een hoogfrequente bus-as welke Zeist en een groot aantal dorpen op de Heuvelrug verbindt met het station zorgt dat veel reizigers uit de regio gebruik maken van het station.

De stationsomgeving bestaat vooral uit kantoren en bedrijven gecombineerd met kleinschalige woningbouw. Er is op dit moment nog weinig functiemenging. Dit zorgt er voor dat de stationsomgeving met name in de spitsuren levendig is. Met de plannen om station Driebergen-Zeist op de schop te nemen zal ook de omgeving organisch worden getransformeerd. De gebiedsvisie laat zien dat er zal worden gestuurd op de vermindering van versnippering rondom het station en de transformatie van leegstaande kantoren naar woningen. Ook wordt er ruimte geboden voor duurzame nieuwe kantoren (Gemeente Utrechtse Heuvelrug, Gemeente Zeist, 2014).

Het station zal, waar het nu nog veroorzaker is van vele verkeersopstoppen, ruimer worden met ongelijkvloerse kruisingen. Het station krijgt een duurzaam karakter en het voorzieningenniveau zal ten minste op peil worden gehouden.

5.3.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Driebergen-Zeist kent een viertal ontwikkellocaties welke zich binnen de invloedssfeer van het station bevinden. De locaties verschillen in functie en type ontwikkeling.

1. Kantoren

De strook bestaande kantoren ten oosten van de Odijkerweg en ten zuiden van het spoor blijft bestemd voor kantoren. Er is ruimte opgenomen voor maximaal 30.000 m² nieuwbouw voor kantoren binnen een straal van 250 meter van het station. Nieuwe kantoren dienen een duurzame uitstraling te hebben.

2. Wonen

Ten westen van de Odijkerweg worden huidige bedrijven getransformeerd naar wonen. Er wordt ruimte geboden voor kleinschalige woningbouw in lijn met de bestaande lintbebouwing. Ten noorden van het spoor zal er ruimte zijn voor dichtere woningbouw dan ten zuiden van het spoor. Hier wordt ook gedacht aan beperkte stapelbouw.

3. Bijzondere functies

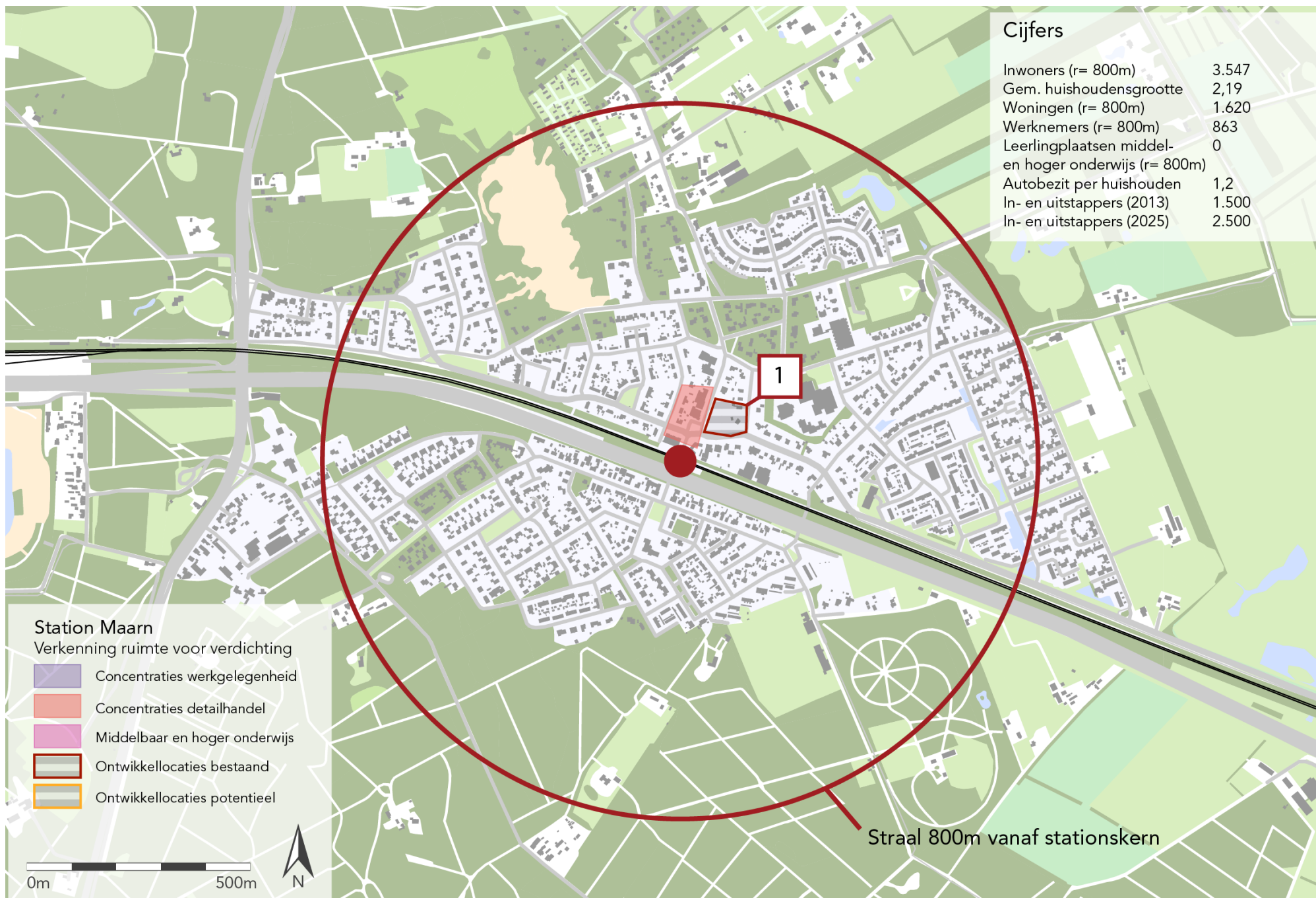
In de bestaande groengebieden zal beperkte bebouwing worden toegelaten. Voor gebied 3 wordt een bijzondere kantoorvorm voorzien.

5.3.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

Vanwege streng ruimtelijk beleid buiten de rode contouren van Driebergen-Zeist en de ligging in een landgoederenzone én ligging in de EHS is het niet realistisch om te speculeren over uitbreiding van het Driebergen-Zeist in het groen. Verdichting wordt organisch binnen de bestaande contouren opgelost.

5.3.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	+	Gemeenten ontwikkelen Driebergen-Zeist organisch. De markt komt met initiatieven. Of deze relatie hebben met de nabijheid van het station wordt in het midden gelaten. Er zijn geen beperkingen op parkeerimte. Beleid staat tot 30.000 m ² kantoorontwikkeling toe. Wel beperkt beleid zich tot kleinschalige ontwikkeling. Rode Contouren, de EHS en cultuurhistorische waarden staan verdere uitbreiding niet toe.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	++	Er wordt groei naar 11.000 reizigers verwacht in 2025. Verdichting rondom station Driebergen-Zeist zal beperkt plaatsvinden. Driebergen-Zeist heeft haar reizigersaantallen alleen niet te danken aan ruimtelijke ontwikkeling rondom het station maar aan de goede bereikbaarheid die verder zal toenemen. Verdere verbetering van de relatie met de Uithof kan verder bijdragen aan een positieve vervoersontwikkeling. De sterkte van Driebergen-Zeist zit hem juist in de goede ketenmobiliteit. De stijging in vervoersvraag is daarom weinig afhankelijk van verdichting rondom het station zelf.
Bestaande situatie	0	Relatief weinig woningen, veel autobezit van deze bewoners. Het gebied bestaat vooral uit kantoren en bedrijven met enkel wat lintbebouwing. Aanwezigheid leerlingplaatsen en goede ontsluiting van het busnet dragen positief bij aan de waarde van dit station. Stationsvoorzieningen niet altijd gunstig gelegen, wel commerciële voorzieningen aanwezig op station.
Fysieke ontwikkelingsruimte	+	Gemeente laat een groot deel van de gebiedsontwikkeling aan de markt over. De transformatie van het stationsgebied brengt kansen met zich mee. Versnippering van het gebied zal worden tegengegaan en de toevoeging van woongebieden leidt tot meer functiemenging. Verdere ruimte tot verdichting rondom het station is schaars vanwege de beperkingen door Rode Contouren van de Provincie en cultuurhistorische waarden. Ruimte wordt wel geboden aan nieuwe duurzame ontwikkelingen.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 16. Overzichtskaat station Maarn met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigersaantallen.

5.4. Station Maarn

Station Maarn is een zeer lokaal station zonder bijzondere regiofunctie. Nabij het station stopt een beperkt aantal bussen en er zijn geen concentraties bedrijven of kantoren aanwezig rondom het station. De omgeving is dorps met veel kleinschalige woningbouw in het groen. Het landschappelijke, groene karakter van Maarn is een kwaliteit. Er is een klein cluster van voorzieningen direct nabij het station te vinden.

Het station bevindt zich direct naast de A12, echter heeft het geen relatie met de A12 of een P+R functie. Het station wordt 2x per uur bediend, in de spits 4x. Het autobezit in Maarn ligt iets lager dan omliggende dorpen.

5.4.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

1. Centrumplan Maarn

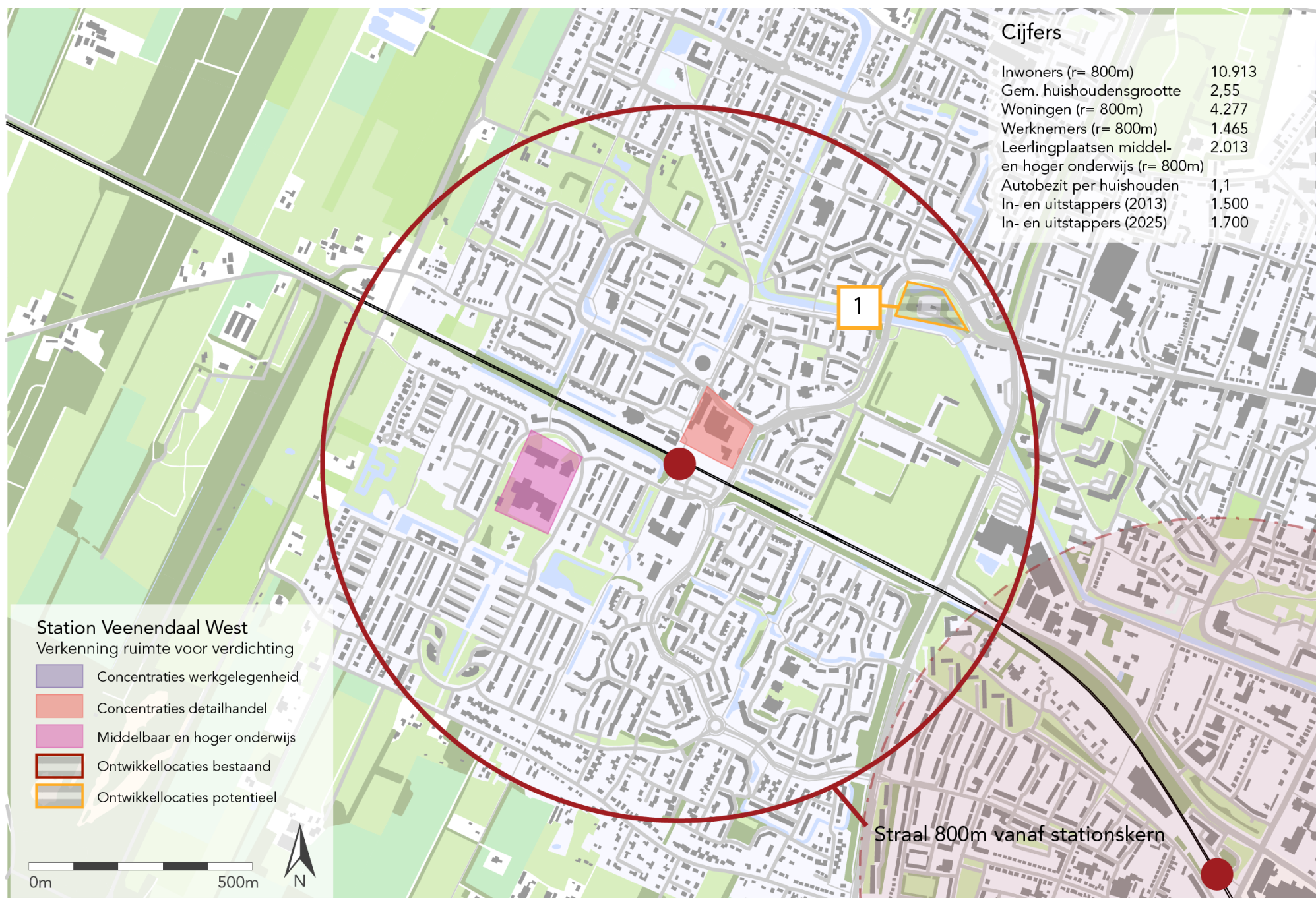
In het dorpshart van Maarn wordt op moment van schrijven gebouwd aan een multifunctioneel bouwblok. Verdere projecten spelen niet. In het centrum van Maarn wordt gewerkt aan de bouw van een supermarkt, 2 appartementen, horeca / winkel en een bovengronds parkeerterrein (Gemeente Utrechtse Heuvelrug [3], 2014). Dit zal weinig toevoegen aan de vervoersvraag voor station Maarn.

5.4.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

Er zijn verder geen kansrijke mogelijke ontwikkellocaties aan te wijzen binnen het vastgestelde invloedsgebied.

5.4.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	-	Beleidsfocus is gericht op station Driebergen-Zeist. De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft echter wel de wens om de busverbindingen met het station te verbeteren. De wens om de beperkte potentie die het station heeft te benutten is er wel. EHS beperkt uitbreidingsruimte aanzienlijk. Draagvlak voor grootschalige verdichting is er vanwege het ruimtelijke karakter van Maarn niet.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	+	Er zijn geen noemenswaardige ontwikkelingen geconstateerd in de potentiële vervoersvraag. NS voorziet wel een stijging naar 2.500 reizigers in 2025. Dit heeft te maken met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer waarbij er mogelijk sprinters richting Ede gaan rijden. Verbetering van de ketenmobiliteit kan bijdragen aan verdere groei van het aantal reizigers.
Bestaande situatie	0	Markt bestaat vooral uit bewoners van Maarn en Maarsbergen, er is weinig bedrijvigheid aanwezig in het gebied. Hierdoor is er sprake van vervoersstromen in één richting. Door de beperkte omvang van Maarn zal verdichting zeer geringe gevolgen hebben tenzij de omvang van Maarn wordt verdubbeld wat zeer onwaarschijnlijk is. Detailhandel aanwezig op beperkte afstand van het station. Stationsomgeving oogt neutraal en kent weinig opvallendheden.
Fysieke ontwikkelingsruimte	--	Maarn is een kern direct gelegen in de natuur van de Utrechtse Heuvelrug. De bebouwing is 'af'. Er zijn geen voor de hand liggende locaties om verder te verdichten. Het centrumplan draagt weinig bij aan nieuwe woon- en werkplekken.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 17. Overzichtskaart station Veenendaal West met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigersaantallen.

5.5. Station Veenendaal West

Station Veenendaal West ontsluit de gehele wijk Veenendaal West. De nabijheid van het Lichtus College draagt bij aan vervoersstromen van leerlingen. De omgeving bestaat vooral uit woningen. Direct aan het station is een winkelcentrum gelegen met voorzieningen op wijkniveau. Het station zelf heeft geen commerciële voorzieningen.

Het invloedsgebied van het station karakteriseert zichzelf door laagbouw in middelhoge dichtheden. Het station bezit een lokale functie en er is aansluiting met de buurtbus richting Overberg en een bus richting Veenendaal Centrum en Amersfoort via Veenendaal de Klomp.

5.5.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Er zijn in het invloedsgebied van het station geen bestaande ontwikkellocaties of projecten aanwezig.

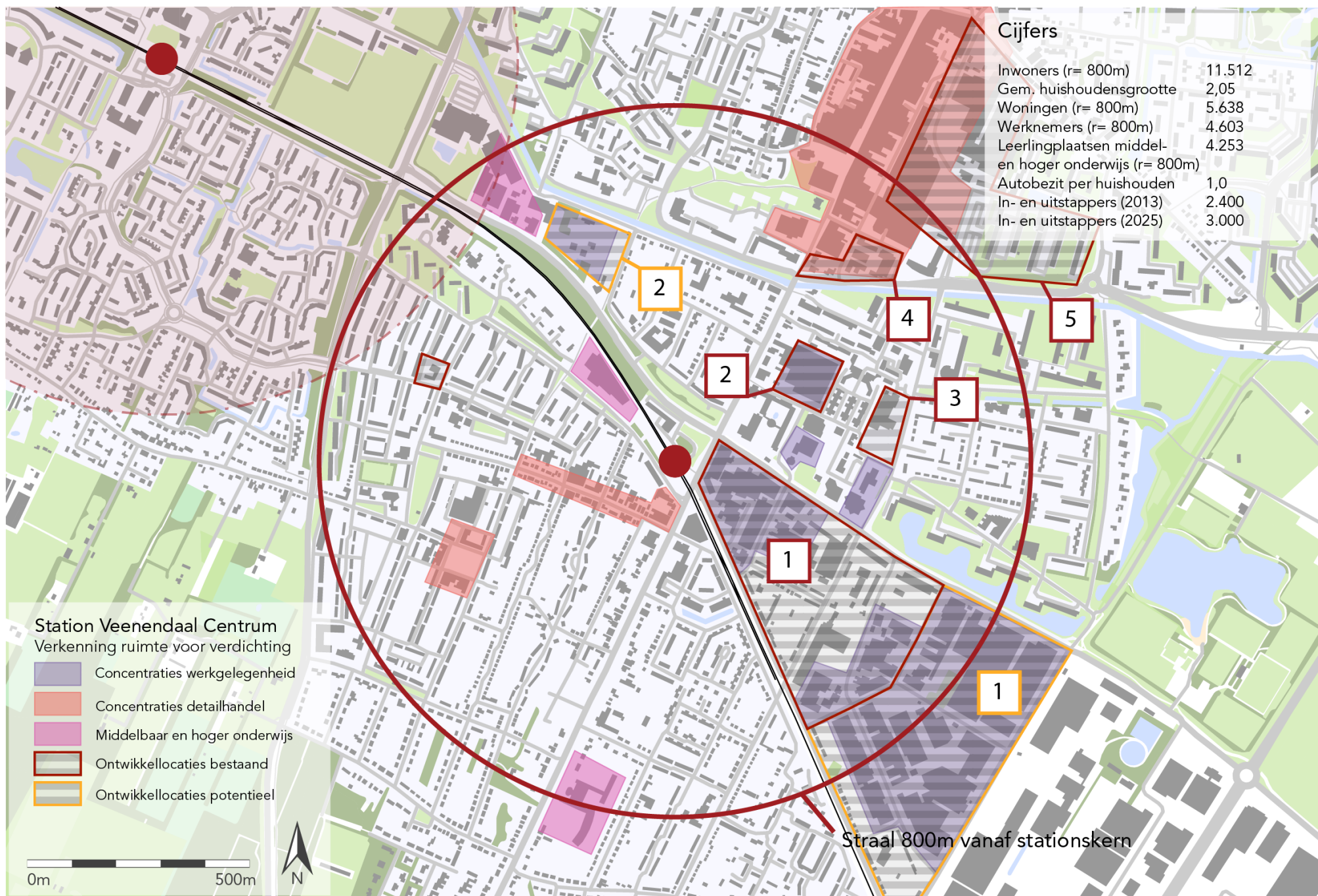
5.5.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

1. Panhuis

Binnen het invloedsgebied biedt het Panhuis ruimte voor een stedelijk accent in de vorm van hoogbouw. Plannen zijn er ooit voor geweest maar zijn terug de koelkast in gegaan. Dit is de enige locatie in het invloedsgebied dat zich goed zal lenen nieuwe woningbouw.

5.5.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	0	De wijk Veenendaal West is 'af'. Gemeente Veenendaal heeft geen plannen voor verdichting rondom station Veenendaal West. In stand houden van de buslijn richting Amersfoort is wel een streven.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	0	Prognose NS voorziet slechts een lichte stijging in aantal reizigers op dit station. PHS zal in de spits juist voor minder treinen op dit traject zorgen, maar over de gehele dag meer. Dit verklaart de lichte stijging in het aantal reizigers.
Bestaande situatie	0	Weinig ontwikkeling in bestaande bevolking, wel groot aantal huishoudens ontsloten. Nabijheid school draagt bij aan standhouden van de vervoersvraag. Stationsomgeving kent geen opvallende voorzieningen of functies. Nabijheid winkelcentrum op wijkniveau. Voornamelijk woongebied, stationsvoorzieningen op orde. Bushaltes niet direct aan het station gevestigd.
Fysieke ontwikkelingsruimte	--	Ruimte om te verdichten is nauwelijks aanwezig, de gemeente heeft geen plannen voor het gebied. Het Panhuis biedt ruimte voor een stedelijk accent.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 18. Overzichtskaart station Veenendaal Centrum met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigersaantallen.

5.6. Station Veenendaal Centrum

Station Veenendaal Centrum, het meest centraal gelegen station van de woonplaats ligt ongeveer op 600 meter van het koopcentrum. Het station kent busverbindingen richting Veenendaal West, De Klomp, Amersfoort, Ede, Driebergen-Zeist en Wageningen. Direct aan het station zijn geen commerciële voorzieningen aanwezig. Ten zuiden van het station bevindt zich een strook detailhandel aan de Patrimoniumlaan en op de hoek van de Kerkewijk. Binnen het invloedsgebied van het station zijn veel projecten en toekomstige ontwikkelingen in gang gezet. Binnen het invloedsgebied bevinden zich ook drie middelbare scholen en één MBO. Dit zorgt voor een groot aantal leerlingen die potentieel gebruik kunnen maken van het station. De variatie van woon- en werkgebieden en bezoekersgebieden zorgen dat het station in tegenstelling tot de meeste andere stations op de corridor iets meer tweerichtingsverkeer kent. Het overgrote deel van de reizigers reist echter in de richting Utrecht.

5.6.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Veenendaal Centrum kent een vijftal ontwikkellocaties van redelijk formaat welke zich voor het grootste deel binnen het invloedsgebied bevinden.

1. Stationskwartier

Het Stationskwartier van Veenendaal is het grootste transformatieproject binnen het invloedsgebied van het station. Het gebied is opgedeeld in vier deelgebieden (Gemeente Veenendaal [3], 2015). Voor een groot deel van de gebieden is op dit moment invulling gevonden, het resterende te ontwikkelen gebied wordt organisch ontwikkeld op basis van vraag vanuit de markt. Exacte aantallen over de omvang van ontwikkelingen zijn niet beschikbaar.

2. Zuidzijde Centrum

Aan de zuidzijde van het Koopcentrum van Veenendaal worden twee grote appartementencomplexen met ruimte voor horeca en detailhandel gebouwd. Het betreft 167 appartementen in complex 'Het Stempel' en 33 appartementen in het complex 'De Valk'.

3. Brouwerspoort & Schrijverspark

Brouwerspoort is het grootschalige centrumproject van Veenendaal. Hier wordt gewerkt aan nieuwe woon, werk en winkelruimte. De totale omvang welke nog

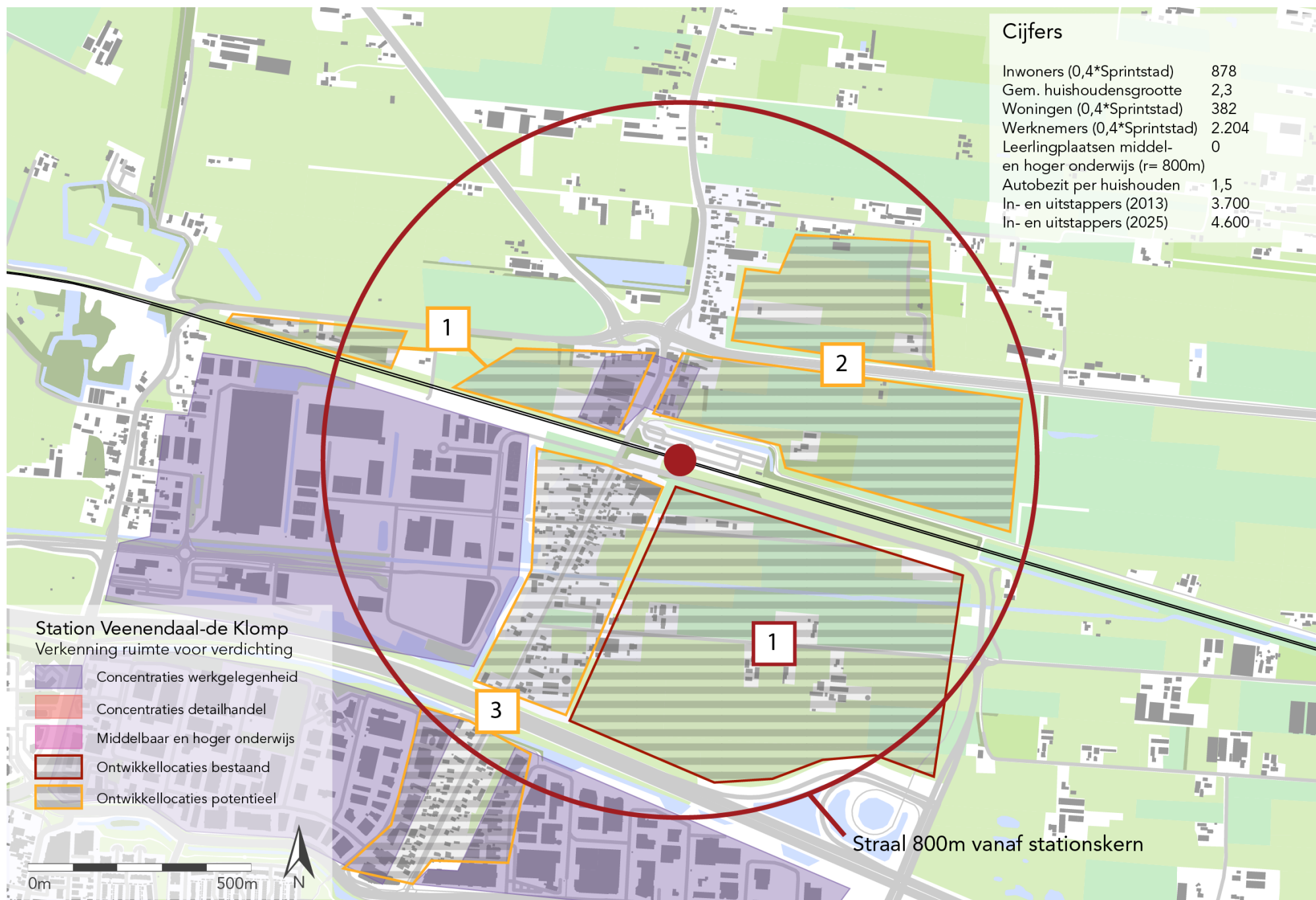
gerealiseerd wordt is niet bekend. Niet alle plannen komen hier nog van de grond. Schrijverspark wordt geherstructureerd. Oude appartementen maken plaats voor nieuwe.

5.6.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

Het stationskwartier [1] biedt verdere ruimte tot transformatie. De bedrijfspanden aan de oostzijde van het stationskwartier staan voor een deel leeg en liggen er verloederd bij. De omvang van dit gebied biedt zeer veel ruimte tot verdichting. Verdere ruimte bestaat uit kleine postzegelplannen. Deze plannen dragen relatief weinig aan verdere verdichting rondom het station.

5.6.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	0	Gemeente Veenendaal neemt een faciliterende rol op zich bij gebiedsontwikkeling in het stationskwartier. De Gemeente Veenendaal laat veel ontwikkeling aan de markt over. Dit is, gezien de tijdsgeest waarbij woningen niet meer als warme broodjes over de toonbank gaan, een logische aanpak. Echter wordt er nog niet direct rekening gehouden bij ontwikkeling met de nabijheid van het station. Ook kan, wanneer de gemeente een meer acterende rol op zich neemt, ontwikkeling sneller van de grond komen.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	+	NS voorziet 600 extra reizigers na invoering van PHS in 2025. Gezien de potentie voor ruimtelijke ontwikkeling rondom het station en de centrale ligging in de woonplaats met drie middelbare scholen nabij kan deze prognose naar interpretatie zeker worden gehaald. Wanneer meer wordt geïnvesteerd de busverbindingen van en naar dit station, kan er nog meer rendement uit het station worden gehaald.
Bestaande situatie	++	Hoog aantal inwoners binnen invloedsgebied, veel verschillende functies in het gebied. Centrum met veel bezoekers uit de regio relatief nabij. Leegstand in de voorzieningenruimte op het station zelf. De nabijheid van scholen en de goede balans tussen woon, werk en bezoekerslocaties zorgt voor een meer gevarieerd reizigersaanbod.
Fysieke ontwikkelingsruimte	++	Ontwikkelingen in het centrum, transformatie van het stationskwartier naar woongebied en kleinere postzegellocaties bieden voldoende ontwikkelruimte in de nabije omgeving van het station. Daarbij komt dat het stationskwartier nog verder richting het oosten kan worden getransformeerd. Dit kan, wanneer rekening wordt gehouden met de nabijheid van het station, sterk bijdragen aan de stijging van de vervoersvraag.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 19. Overzichtskaart station Veenendaal-De Klomp met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigers aantallen.

5.7. Station Veenendaal-de Klomp

Station Veenendaal-de Klomp, een station gelegen net buiten de gemeentegrenzen van Veenendaal, ligt relatief ver verwijderd van de woongebieden van Veenendaal. De lintbebouwing aan de Stationsstraat/Veenendaalseweg vormt de enige brug van woningbouw richting het station. De lage dichtheden waarin rondom het station is gebouwd wekken echter de indruk dat het station midden in de weilanden ligt.

Het station wordt ontsloten door buslijnen richting Ede, Veenendaal, Wageningen, Driebergen-Zeist, en Amersfoort. Binnen het invloedsgebied van het station bevindt zich een deel van bedrijventerrein 'De Batterijen'. Bedrijfspanen die zich hier bevinden zijn voornamelijk arbeidsextensief. De loopverbinding richting het bedrijventerrein is weinig toegankelijk.

Het station vervult een sterke P+R functie. Recent zijn het aantal parkeerplaatsen rondom het station verder uitgebreid. De nabijheid van een aansluiting op de A12 maakt dat het station zich goed leent als overstappunt.

5.7.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Veenendaal-de Klomp kent een grootschalige lopende ontwikkeling.

1. Bedrijventerrein De Klomp

Bedrijventerrein De Klomp is een bedrijventerrein dat in het kader van bedrijventerreinontwikkeling langs de A12 wordt ontwikkeld. Het is het laatste gebied dat in het kader van ISEV (Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Ede Veenendaal), wordt ontwikkeld. Het bedrijventerrein biedt ruimte aan bedrijven tot aan milieucategorie 4.2. Bij ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft vooral de directe ligging van de A12 een rol gespeeld, de nabijheid van station Veenendaal-de Klomp heeft weinig invloed gehad. Het bedrijventerrein wordt op basis van vraag vanuit de markt ontwikkeld.

5.7.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

1. Ten noorden van bedrijventerrein de Batterijen.

Met de komst van de nieuwe onderdoorgang welke aansluit op de Voorpoort ontstaat er een nieuwe verkeersdynamiek. Wanneer voetgangersroutes naar dit gebied worden versterkt biedt dit kansen tot nieuwe ontwikkeling. Het gebied valt binnen de Rode Contouren van de PRS.

2. Bestaande kern De Klomp.

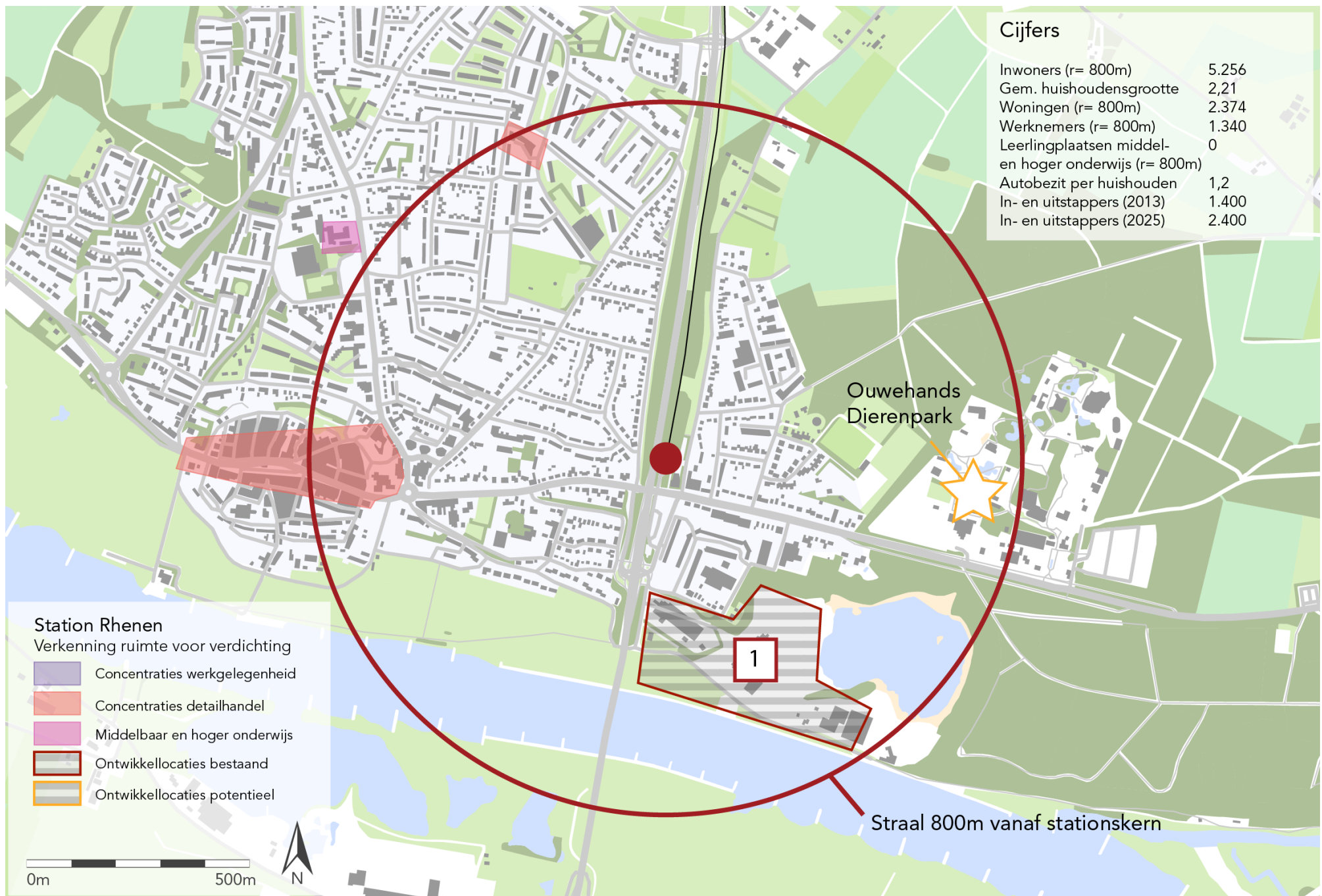
De bestaande kern van De Klomp zou kunnen worden verdicht. Er zijn hier geen harde beleidslimitaties, het maatschappelijk draagvlak is niet bekend. Wel staat dit gebied opgenomen in de Structuurvisie van Veenendaal als zoeklocatie voor verdere ruimtelijke ontwikkeling.

3. Stations-as

De as ten zuiden van het station zou om een betere relatie te krijgen met de bebouwde kom van Veenendaal kunnen worden verdicht. Dit zal echter betekenen dat bestaande kavels moeten worden verkleind of uitgekocht. Een versterkte relatie met het stationsgebied heeft het voordeel dat het station een natuurlijker link krijgt met de bestaande stad en wordt daardoor een logischere route om naar toe te reizen. Dit idee komt voor uit de lessen van §2.3.3.

5.7.3. Beoordeling

Beoordeling		Motivatie
Onderwerp		
Draagvlak en Beleidsruimte	0	Het station ligt op grondgebied van gemeente Ede. Ede geen plannen voor dit station. Veenendaal heeft zich wel ingezet voor verbetering van de P+R locaties. De omliggende ruimtelijke ontwikkeling houdt geen rekening met de aanwezigheid van het station.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	+	Station Veenendaal-de Klomp loopt op dit moment voor op de vervoersprognoses. Het aantal reizigers is nu 1/3 ^e van het aantal reizigers op Driebergen-Zeist. Verwacht wordt dat deze stijging tot 2025 door blijft zetten. De P+R locatie heeft een hoge bezettingsgraad en is recent uitgebreid. Het station is zeer afhankelijk van een goede ketenmobiliteit. Wanneer hierin verder wordt geïnvesteerd kan dit leiden tot verdere toename van het aantal reizigers via dit station.
Bestaande situatie	0	Laag aantal inwoners binnen invloedsgebied. Relatief veel werkgelegenheid nabij het station, looproutes laten te wensen over. Station ligt in een landelijk gebied met weinig opvallendheden. Buiten een kiosk op het station zijn er geen voorzieningen in de buurt van het station.
Fysieke ontwikkelingsruimte	0	Station Veenendaal-de Klomp ligt in een open landschap met weinig beleidslimitaties. Verdichting in en rondom de Klomp kan groot effect hebben op de vervoerswaarde van het station. De bebouwde relatie met Veenendaal mist echter en de komst van een bedrijventerrein in een hoge milieucategorie zorgt ervoor dat er geen goede relatie met het bestaande woongebied van Veenendaal kan worden getrokken waardoor nieuwe ontwikkelgebieden geïsoleerd zijn van de stad. Het is dus essentieel dat, voor er wordt nagedacht over verdichting rondom het station, eerst een robuuste link wordt gelegd met de bestaande stad.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 20. Overzichtskaart station Rhenen met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigersaantallen.

5.8. Station Rhenen

Station Rhenen is het eindstation van de Veenendaallijn, ook mensen uit de Betuwe maken gebruik van dit station. Het aantal in- en uitstappers is beperkt en er geldt een constante treinbediening van twee treinen per uur. De nabijheid van Ouwehands Dierenpark trekt recreatieve reizigers.

Het station bevindt zich in een dal naast de N233. Aan weerszijden van het station is woningbouw aanwezig. Bedrijvigheid is weinig aanwezig. De ontwikkeling van de wijk Vogelenzang heeft enige bedrijvigheid weggehaald uit het gebied in ruil voor woningbouw. Door de complexe landschappelijke situatie in Rhenen en het feit dat de afgelopen jaren al flink is herontwikkeld en verdicht o.a. in het centrum en Vreewijk, is er weinig ruimte om verdere verdichting binnen het invloedsgebied van het station mogelijk te maken.

5.8.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Op dit moment wordt de wijk Vogelenzang verder ontwikkeld. Er heerst een divers woningaanbod, waaronder huurwoningen. Een groot deel van de woningen valt echter in een hoge prijs categorie. De nabijheid van de Provinciale weg in combinatie met koopwoningen in een dure categorie maakt het minder aannemelijk dat de trein hier het primaire vervoersmiddel zal worden.

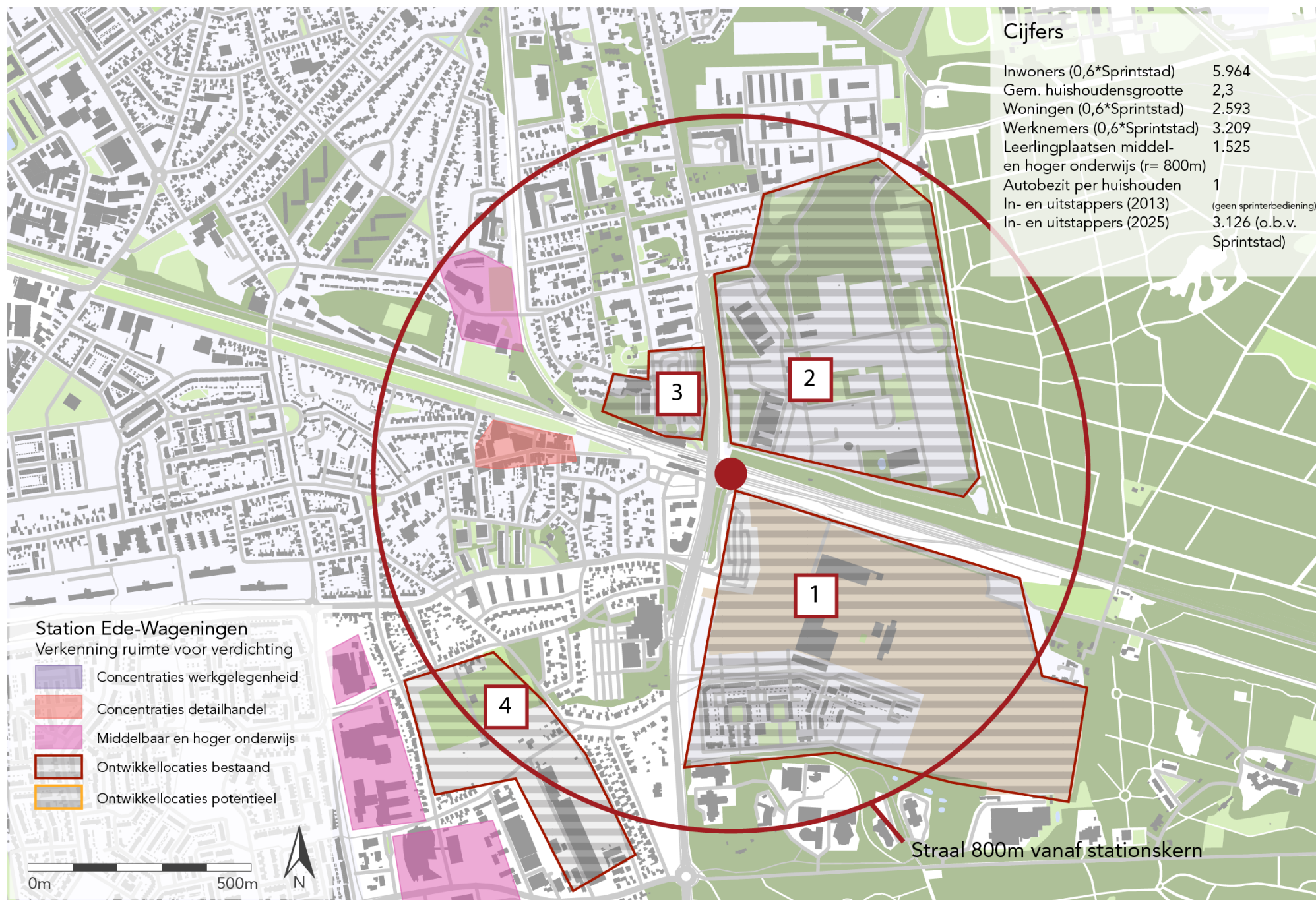
5.8.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

Er zijn verder geen kansrijke mogelijke ontwikkellocaties aan te wijzen binnen het vastgestelde invloedsgebied.

Door gebrek aan gesprekken met de gemeente Rhenen is het beeld van de mogelijkheden voor het station minder dekkend. Bevindingen zijn gebaseerd op demografische gegevens, reizigersprognoses, geïnventariseerde bestaande ontwikkelingen en relevant beleid.

5.8.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	-	Gemeente ontwikkelt Vogelenzang maar door de keuze voor woningen in een hogere prijs categorie wordt het OV niet direct de meest logische optie als primair vervoersmiddel.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	+	Station trekt reizigers uit grotere regio. Extra perronspoor om 3 sprinters mogelijk te maken betekent hogere frequentie wat kan leiden tot meer reizigers. PHS prognose bevestigt dit.
Bestaande situatie	0	Relatief weinig inwoners woonachtig binnen het invloedsgebied. Landschappelijke variaties maakt dat afstanden langer kunnen zijn dan de gewenste 800 meter (Het station bevindt zich in een dal). Buiten het nabijgelegen tankstation en het restaurant op de brug zijn er weinig voorzieningen nabij het station. Het Centrum van Rhenen bevindt zich op ongeveer 800 meter afstand. Het station biedt weinig ruimte voor uitbreiding, parkeer en fietsenstallingen zijn doorgaans bezet. Ouwehands Dierenpark vormt een trekker voor recreatieve reizigers. Het structurele effect op de vervoersvraag is echter beperkt.
Fysieke ontwikkelingsruimte	-	Het landschap van Rhenen laat verdichting rondom het station lastig toe. De omgeving is verder al volgebouwd en de belangrijkste gebieden zijn reeds getransformeerd. Verdere verdichting rondom het station is hierdoor niet realistisch.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 21. Overzichtskaart station Ede-Wageningen met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigersaantallen.

5.9. Station Ede-Wageningen

Station Ede-Wageningen is het grootste station binnen het onderzoeksgebied. Het station zal in de komende jaren op de schop gaan. Herontwikkeling van het stationsgebied zal gepaard gaan met nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Station Ede-Wageningen vormt de toegangspoort richting de kenniscampus van Ede en het WUR-gebied. De omgeving van het station heeft op dit moment een versnipperd karakter. Lage appartementen wisselen het straatbeeld af met vrijstaande villa's en oude laagbouw.

5.9.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

Het stationsgebied van Ede-Wageningen kent een viertal ontwikkellocaties welke zich (enigszins) binnen de invloedssfeer van het station bevinden. Dit zijn het ENKA-terrein, World Food Center, Oud stationsgebied en woningbouw Park Reehorst.

1. ENKA-terrein

Het ENKA-terrein wordt ontwikkeld ten behoeve van woningbouw. In het gebied staan zo'n 1.300 nieuwe woningen gepland. De ontwikkelingen zijn hier al van start gegaan. Dichter bij het station is ruimte voor 16.000 m² kantoren en 40.000 tot 50.000 m² woningbouw. In dit gebied wil ook de Accell-Group zich gaan vestigen met een Fiets Experience Center van 7.000 m². Dit zou goed moeten zijn voor 150.000 bezoekers op jaarbasis.

2. World Food Center

Het World Food Center (WFC) zal zich gaan vestigen ten noordoosten van het station. Deze ontwikkeling zal naar verwachting 350.000 bezoekers per jaar genereren.

3. Transformatie oude stationsgebied

Het noordwestelijke deel van station Ede-Wageningen zal na verplaatsing van parkeerterreinen en het busstation worden getransformeerd. De precieze programmering van dit gebied is nog niet concreet. Er wordt hier pas ontwikkeld na 2020.

4. Woningbouw Park Reehorst

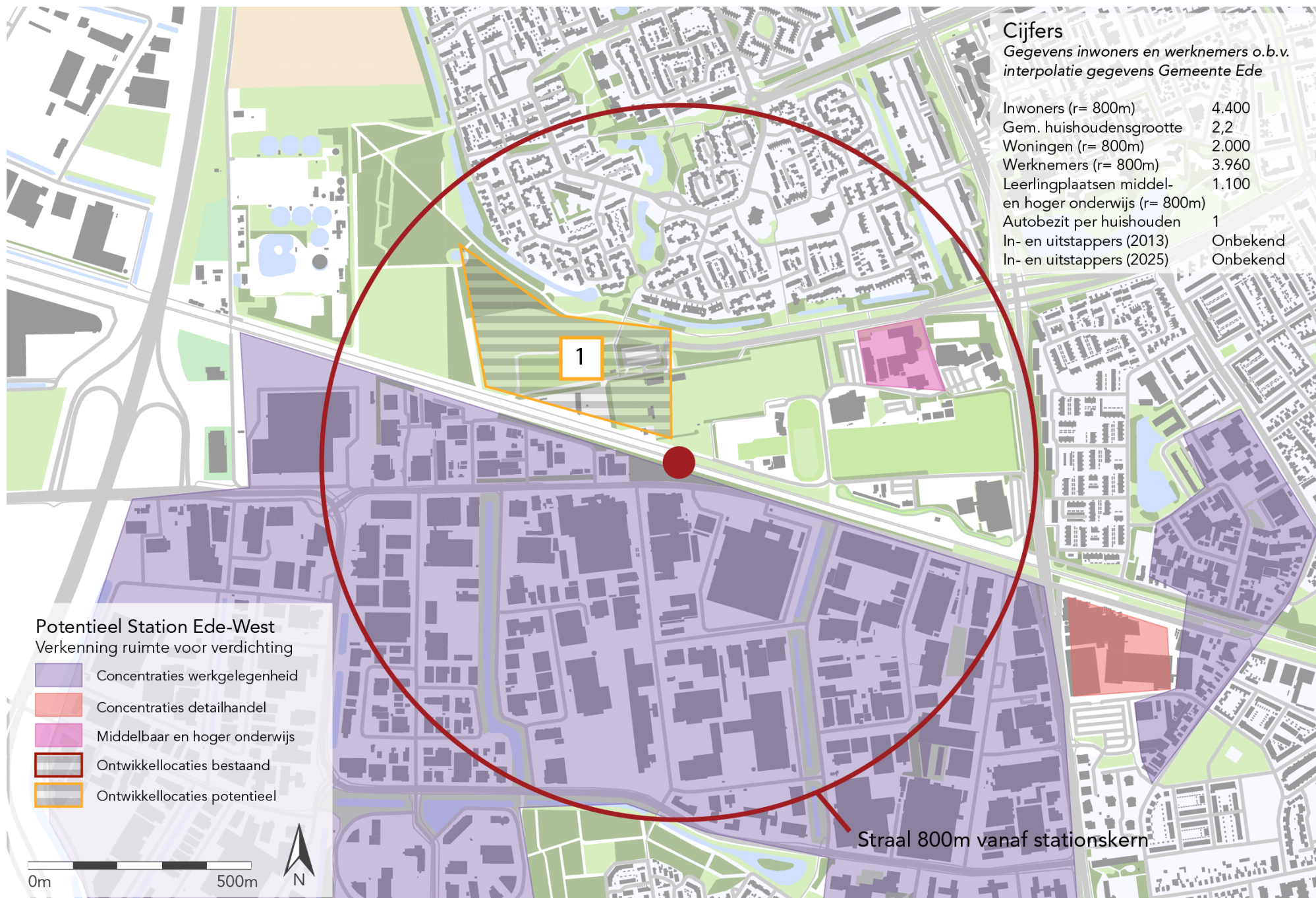
Park Reehorst zal in verschillende woningtypen ruimte bieden voor zo'n 160 nieuwe woningen (Synchroon Ontwikkelaars, 2013). De ontwikkeling is reeds gestart.

5.9.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

De ontwikkelingen rondom station Ede-Wageningen zijn van erg grote schaal. Verdere ruimtelijke ontwikkellocaties zullen voornamelijk bestaan uit transformatie van kleinere gebieden. Deze ruimten zijn dermate klein dat deze niet zijn opgenomen in de analyse.

5.9.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	++	De gemeente Ede houdt zich actief bezig met het ontwikkelen van de projecten en wil de maximale potentie uit het station halen. Ook zet zij sterk in op sterkere verbindingen in regionaal verband.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	+	Wat betreft de sprinterbediening verwacht Sprintstad ongeveer 3000 reizigers uit de richting Utrecht per dag in de sprinters. De IC status maakt dat het lastig oordelen is over het aandeel van de ontwikkelingen rondom station Ede-Wageningen voor de sprinterbediening. Wel zorgen de geplande ontwikkelingen er voor dat er nog meer stromen bezoekers richting Ede-Wageningen komen.
Bestaande situatie	++	De kwaliteit van de stationsomgeving kent een zeer hoge druk op fietsenstallingen. Dit geeft een rommelig beeld. Met de herontwikkeling van het station worden de huidige problemen echter al aangepakt. Het station kent een goed voorzieningenniveau en verbindingen richting belangrijke locaties zijn robuust. Er wonen relatief weinig mensen rondom het station in verhouding tot de omvang van Ede. Dit is omdat het station niet erg centraal in de kern van Ede ligt. De gevarieerde stationsomgeving en sterke verbindingen met de Kenniscampus en de regio rondom Ede en de IC status maken dat dit station uit een grote regio reizigers kan aantrekken.
Fysieke ontwikkelingsruimte	++	Het ENKA-terrein biedt ruimte voor 1300 woningen, tegelijkertijd is dicht bij het station ruimte voor kantoorontwikkeling en verdere woningbouw. Het World Food Center en het fiets-experience center zullen gezamenlijk naar verwachting 500.000 bezoekers per jaar zal trekken.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 22. Overzichtkaart mogelijk station Ede-West met belangrijkste concentraties van groepen functies, ontwikkellocaties, demografische gegevens en reizigersaantallen.

5.10. Mogelijk station Ede West

Ede wenst ten hoogste van de kruising Marconilaan-Frankeneng een nieuw station Ede West te ontwikkelen. Dit om ook de bedrijventerreinen aan de Frankeneng en de westzijde van de stad beter te ontsluiten.

De locatie van het station bevindt zich tussen sportvelden en bedrijventerreinen. Het eerste woongebied ligt op zo'n 300 meter van het station. Station Ede West kan alleen worden gerealiseerd wanneer er bij invoering van de PHS zal worden gekozen voor de sprinterbediening richting Ede-Wageningen.

Het station zal liggen aan een doorgaande fiets-as tussen Kernhem en Rietkampen. Verwacht wordt dat men in plaats van station Ede-Wageningen of Veenendaal-de Klomp gaan kiezen voor station Ede West omdat dit dan dichterbij ligt.

De sportvelden zorgen echter dat de potentie van het station niet volledig uit de verf komt. Wanneer er zal worden ontwikkeld op de sportvelden kan het station veel meer reizigers aan doen. Er is nog niet veel verdiept in de mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bij realisatie van het station.

5.10.1. Ontwikkellocaties & lopende projecten

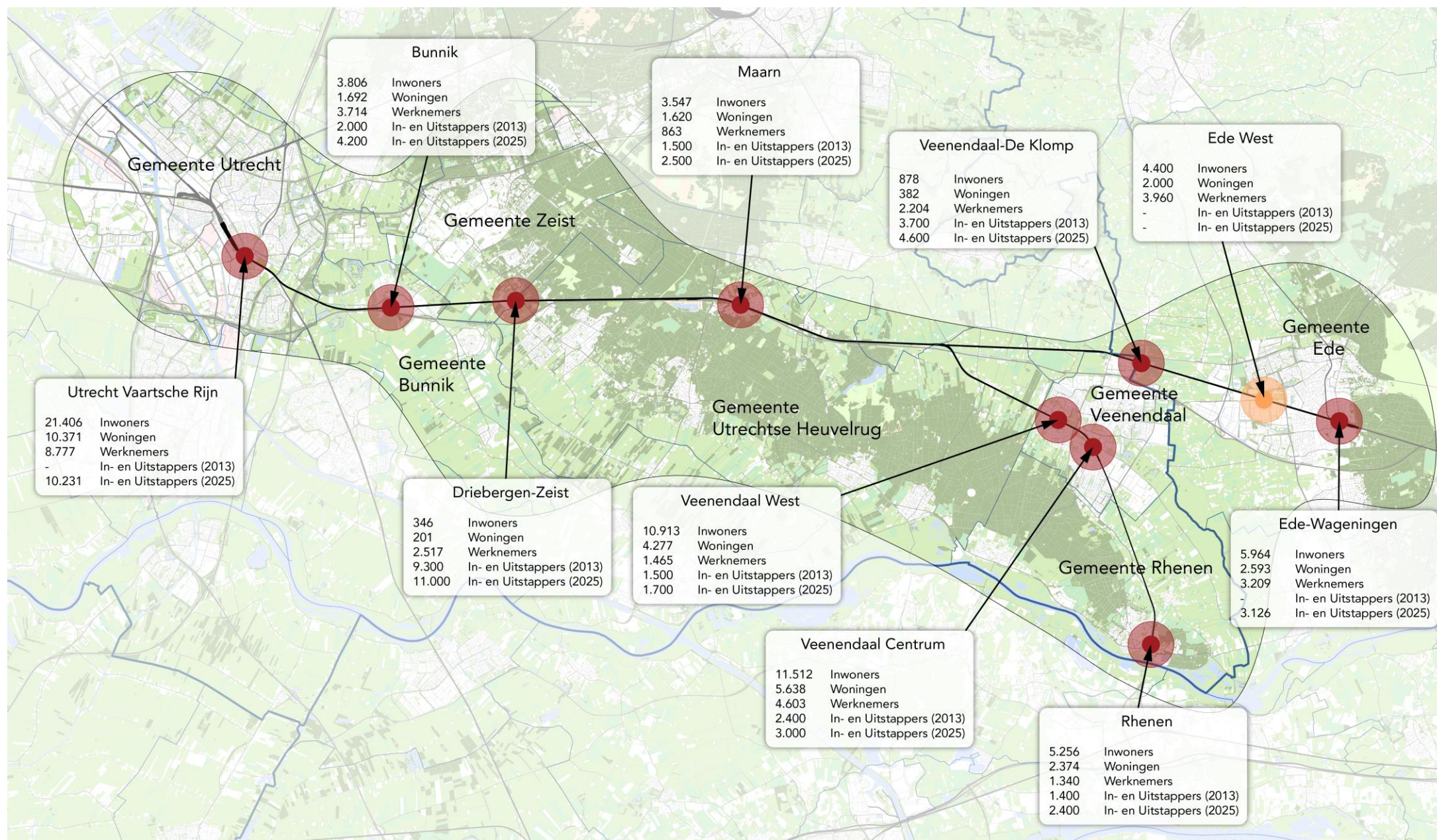
Er zijn in het invloedsgebied van het station geen ontwikkellocaties of projecten aanwezig.

5.10.2. Verdere ruimte ontwikkellocaties

Kansen zijn er bij de nabijgelegen volkstuinen aan de Inschoterweg en op de bestaande sportvelden gelegen aan de locatie van het mogelijke nieuwe station. Maatschappelijk draagvlak kan vanwege de recreatieve voorzieningen in het gebied lastig zijn te winnen. De stijging van de waarde van de grond bij ontwikkeling van een mogelijk station kan de grond erg duur maken voor sportvelden of volkstuinen. Met verdichting rondom het station kunnen er ook meer nieuwe reizigers worden gewonnen dan wanneer er alleen wordt gekeken naar de bestaande markt.

5.10.3. Beoordeling

Onderwerp	Beoordeling	Motivatie
Draagvlak en Beleidsruimte	+	De gemeente Ede heeft haar wens opgenomen in het GVVP en onderzoekt de mogelijkheden voor het mogelijke nieuwe station. De gemeente benadrukt dat het station kan bijdragen aan een stijging in de vervoersvraag op de sprintercorridor. Over verdichting rondom het station is nog niet nagedacht.
Ontwikkelruimte Vervoersvraag	+	Wanneer er niet zal worden verdicht rondom het station zullen de belangrijkste ontwikkelingen zijn dat reizigers zich zullen herverdelen over de stations Ede-Wageningen, Ede West en Veenendaal-de Klomp. Het station zal geen regiofunctie bekleden en is dus direct afhankelijk van de functies om het station heen. Wanneer de sprinter gekoppeld zal worden aan een verbinding richting Arnhem wordt de relatie tussen Ede West en Arnhem een stuk sterker omdat dit overstappen op Ede-Wageningen scheelt.
Bestaande situatie	+	Het station zal in eerste instantie al bestaande markt aanspreken. Binnen het invloedsgebied zijn zowel bedrijven als woongebieden en een middelbare school aanwezig, echter is er geen sprake van functiemenging. Het station zal voornamelijk gebruikt worden door forenzen, vanwege de goede balans tussen woon- en werkgebieden zullen er reizigersstromen in twee richtingen plaatsvinden.
Fysieke ontwikkelingsruimte	-/+	Het station zal, wanneer gerealiseerd, geplaatst zijn in een al ontwikkelde omgeving. Er zijn vanuit de Gemeente geen plannen voor ruimtelijke ontwikkeling rondom het station. Wanneer de sportvelden deels worden ingeleverd ontstaat er een groot gebied voor nieuwe woningbouw. Afhankelijk van de standpunten over daadwerkelijke verdichting in dit gebied is de beoordeling overwegend positief of overwegend negatief.
- - zeer zwak - zwak 0 neutraal + sterk ++ zeer sterk		



Afbeelding 23. Overzichtskaart Heuvelrugcorridor met belangrijkste demografische gegevens, reizigersaantallen en prognoses.

5.11. Beoordeling corridor

Op basis van de beoordeling van de verschillende onderwerpen per station kan nu een matrix worden opgesteld om een beeld te krijgen van de meest kansrijke stations. Een hoge uitkomst betekent dat er veel ruimte is om de vervoersvraag te doen stijgen. De focus ligt op de mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling, maar enkele stations halen juist ook hun kracht uit de knooppuntfunctie die zij al bezitten.

Ieder onderwerp kent een gelijke weging, de argumentatie hiervoor is terug te lezen in hoofdstuk 4. Door te plussen en minnen komt er onder de streep een getal naar voren. Wanneer dit getal positief is, indiceert dit dat dit station veel potentie heeft om verder tot een knooppunt te worden ontwikkeld, omdat het station veel zou kunnen bijdragen aan verdere reizigersgroei op de corridor.

Onderwerp	Station	Utar	Bnk	Db	Mrn	Vndw	Vndc	Klp	Rhn	Edw	Ew
Draagvlak en Beleidsruimte		+	--	+	-	0	0	0	-	++	+
Ontwikkelruimte Vervoersvraag		++	+	++	+	0	+	+	+	+	+
Bestaande situatie		++	-	0	0	0	++	0	0	++	+
Fysieke ontwikkelingsruimte		+	0	+	--	--	++	0	-	++	-/+
Totaal		6	-2	4	-2	-2	5	1	-1	7	2/4

Afkortingen stations:

- Utvar = Utrecht Vaartsche Rijn
- Bnk = Bunnik
- Db = Driebergen-Zeist
- Mrn = Maarn
- Vndw = Veenendaal West
- Vndc = Veenendaal Centrum
- Klp = Veenendaal-de Klomp
- Rhn = Rhenen
- Edw = Ede West
- Edw = Ede Wageningen

5.11.1. Toelichting resultaten

De matrix laat zien dat Utrecht Vaartsche Rijn, Driebergen-Zeist, Veenendaal Centrum, Ede-Wageningen en (mits er wordt verdicht) Ede West de meeste potentie bieden om verder ontwikkeld te worden tot een knooppunt.

De stations op de corridor dienen echter ieder een andere functie. Station Utrecht Vaartsche Rijn, Driebergen-Zeist, en in mindere mate Veenendaal-de Klomp zijn stations die hun krachten voornamelijk halen uit de overstapmogelijkheden naar andere vervoersmiddelen. Zo vormt Utrecht Vaartsche Rijn een poort richting Utrecht Science Park en verbinden de busnetwerken van Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp het station met de omliggende plaatsen.

Station Ede-Wageningen is uniek in dit opzicht. Het station kent een functie als poort naar het WUR gebied, maar de sterke draagvlak voor verdichting rondom het station en de ontwikkelingen die de komende jaren zullen plaatsvinden, geven de directe omgeving van het station veel functies georiënteerd op het station. Wat dat betreft zal Ede-Wageningen in de toekomst een zeer hoogwaardig knooppunt worden, voor zover dit al niet het geval is.

Veenendaal Centrum biedt veel kansen voor verdichting rondom het station. De functies binnen het bestaande invloedsgebied zijn goed in balans. De ruimte is er en de infrastructuur is redelijk op peil. Geconstateerd wordt dat het beleid echter weinig nadruk legt op de relatie met het station. Dit is een kans die kan worden opgepakt om meer potentie uit het station te halen. Veenendaal Centrum zal voornamelijk winst moeten zoeken in verdichting georiënteerd op het station.

Ede West zal afhankelijk van de relatie met Arnhem en de ruimte die wordt geboden voor verdichting direct rondom het station, tot een sterk station kunnen uitgroeien. Kanttekening is dat het station voor een deel van bestaande reizigersstromen zal profiteren.

Bunnik zal haar winst kunnen halen uit het verbeteren van de relatie met de Uithof. Draagvlak voor verdichting rondom het station is er echter niet en het verkeersbeleid draagt niet bij aan een betere ketenmobiliteit. Station Maarn en Veenendaal West zijn gebieden welke al 'af' zijn. Doordat de omgeving van goede kwaliteit is, is er weinig ruimte voor transformatie of verdichting. De lokale functie van de stations beperkt de rek in reizigersontwikkeling.

6. Conclusie en aanbevelingen



6.1. Conclusie

De hoofdvraag binnen deze scriptie luidde als volgt:

'Welke kansen en mogelijkheden zijn er voor de Provincie Utrecht op het gebied van Transit Oriented Development (TOD) en andere ruimtelijk-gebonden maatregelen om de vervoersvraag op het spoor te verhogen in het onderzoeksgebied?'

Om antwoord te geven op deze vraag is er gekeken naar alle stations op de Heuvelrugcorridor. De filosofie van de Provincie Utrecht is dat het toevoegen van ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, publieksfuncties) rondom stations kan leiden tot een verhoogde vervoersvraag op de corridor. Dit gedachtegoed is destijds in overleg met mijn stagebegeleider en docenten als uitgangspunt genomen. Natuurlijk zijn er veel meer mogelijkheden om de vervoersvraag op de corridor te verhogen. Hier is ook naar gekeken maar dit is niet de focus van het onderzoek. In de loop van het onderzoek hebben zich nuances voorgedaan ten opzichte van de oorspronkelijke hoofdvraag. De vraag is niet zo zeer **welke** kansen en mogelijkheden er voor de Provincie Utrecht zijn om de vervoersvraag op het spoor te verhogen, maar meer **waar** deze kansen en mogelijkheden aanwezig zijn en in **welke vorm**.

Er is per station afzonderlijk gekeken wat de mogelijkheden zijn voor het toevoegen van ruimtelijke ontwikkeling op basis van vier beoordelingscriteria en wat dit kan bijdragen aan de vervoerswaarde van het station. Op basis hiervan is kwalitatief beoordeeld hoeveel potentie er is voor reizigersgroei op het station. Het beknopte antwoord op deze hoofdvraag luidt als volgt:

Stations die de beste kansen en mogelijkheden bieden om de vervoersvraag op het spoor te verhogen op het gebied van TOD en andere ruimtelijk-gebonden maatregelen zijn: Utrecht Vaartsche Rijn, Driebergen-Zeist, Ede-Wageningen, Veenendaal Centrum en in zekere mate potentieel station Ede West.

6.1.1. Conclusie per station

Om dieper in te gaan op welke kansen en mogelijkheden er voor ieder station zijn, of wat een station juist beperkt, worden de bevindingen van het onderzoek per station in deze paragraaf geconcludeerd:

Station Utrecht Vaartsche Rijn:

Utrecht Vaartsche Rijn bevindt zich zeer gunstig in hoog stedelijk ontwikkeld gebied. Daarnaast biedt het station een zeer goede verbinding met internationaal knooppunt Utrecht Science Park door de overstapmogelijkheden op de Uithoflijn. Het draagvlak is groot om van Utrecht Vaartsche Rijn een hoogwaardige poort naar de binnenstad en USP te maken. Station Vaartsche Rijn is hierom al een gezond knooppunt zonder dat hieromheen verder verdicht hoeft te worden. De huidige ontwikkelingen en projecten rondom het station dragen echter verder bij aan de vervoerswaarde van station Vaartsche Rijn. Om nog meer potentie uit het station te halen kunnen busverbindingen vanuit Houten en Nieuwegein richting Rijnsweerd via Vaartsche Rijn lopen.

Station Bunnik

Voor knooppuntontwikkeling zal niet naar Bunnik moeten worden gekeken. Het aantal woningen binnen het invloedsgebied van het station in combinatie met het draagvlak wat ontbreekt om te verdichten rondom stationslocaties en het ontbreken van significante ruimte hiervoor sluit station Bunnik uit voor verdere verdichting. Om de vervoersvraag van station Bunnik te verhogen dient te worden gekeken naar andere maatregelen zoals het verbeteren van de ketenmobiliteit. Hierin liggen wel kansen. Station Bunnik zou net als Vaartsche Rijn als een OV poort richting Utrecht Science Park kunnen fungeren door het bieden van goede busverbindingen aansluitend op de treinfrequenties.

Station Driebergen-Zeist

Station Driebergen-Zeist en de omgeving hiervan zal in de nabije toekomst een kwaliteitsimpuls krijgen. Door de transformatie van delen van het bedrijventerrein om het spoor heen kunnen meer woningen worden gerealiseerd. De relatie van Driebergen-Zeist met het netwerk en de regionale functie die het station bezit maken verdichting rondom het station niet noodzakelijk om tot verhoging van

de vervoersvraag te komen. Dit komt omdat de bestemming van reizigers die in- en uitstappen op Driebergen-Zeist vaak buiten het stationsgebied ligt. De robuuste buscorridor is essentieel voor de reizigersgroei op Driebergen-Zeist. Versterking hiervan kan leiden tot verhoging van het aantal in- en uitstappers op dit station.

Station Maarn

De kleinschaligheid binnen Maarn, het ontbreken van bedrijvigheid en de lokale functie die het station bezit zorgt er voor dat er niet zal moeten worden gekeken naar mogelijkheden tot verdichting binnen Maarn, of het inzetten op Maarn als knooppunt. In plaats daarvan dient te worden gekeken naar het verbeteren van de aansluiting met het busnet zodat de regio beter gebruik kan maken van dit station.

Station Veenendaal West

Verdichting rond station Veenendaal West is fysiek niet mogelijk. De ruimtelijke kwaliteit in de omgeving is op orde dus op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, met uitzondering van het Panhuis, valt niet veel te winnen. Het verhogen van de frequentie van de busverbinding met dit station kan wel leiden tot positieve reizigersontwikkeling.

Station Veenendaal Centrum

Hoewel station Veenendaal Centrum vooral een lokale functie vervult trekt het via de busverbindingen in de verschillende richtingen ook reizigers uit de omgeving. Rond Veenendaal Centrum valt veel te verdichten en te transformeren. Station Veenendaal Centrum zal haar reizigersgroei voornamelijk moeten halen uit deze verdichting, omdat het station geen overstap station is richting belangrijke bestemmingen. Probleem met Veenendaal Centrum is dat de ruimte en visie aanwezig is om te verdichten, maar de het belang van TOD/knooppuntontwikkeling nog niet sterk wordt onderschreven door de gemeente Veenendaal. De ambities op gebied van OV zijn conservatief voor een plaats van dit formaat.

De faciliterende rol die de gemeente speelt bij de herontwikkeling van het stationskwartier zou kunnen worden veranderd naar een meer sturende rol. Om

de herontwikkeling van het gebied verder in gang te zetten kan een rol weggelegd zijn voor de Provincie Utrecht. Dit kan door middel van intensieve samenwerking en mogelijk ook in de vorm van subsidies.

Station Veenendaal-de Klomp

Veenendaal-de Klomp kent in mindere mate een functie als overstapstation. Bussen reizen richting de verschillende dorpen en richting Veenendaal. De ruimtelijke relatie met Veenendaal is slecht zichtbaar en het station ligt ver verwijderd van het kerngebied van Veenendaal. Veenendaal-de Klomp kan haar winsten voor een groot deel behalen door verbetering van de aansluiting met het busnetwerk. Dit zal de reizigersgroei op dit station bevorderen. Daarnaast biedt de omgeving van het station veel ontwikkelruimte, maar zal ontwikkeling in de vorm van woningbouw of detailhandel moeilijk mogelijk zijn omdat de bestaande bedrijventerreinen het station scheiden van de kern. Dit wordt verder versterkt met de komst van bedrijventerrein De Klomp. Kansen voor verdichting rondom station Veenendaal-de Klomp zijn er alleen wanneer de relatie met de bestaande stad worden verbeterd.

Station Rhenen

Er is fysiek weinig ruimte voor verdichting rondom station Rhenen. Om deze reden zal niet moeten worden gekeken naar station Rhenen voor verdichting. De nabijheid van Ouwehands Dierenpark zal weinig invloed hebben op de structurele vervoersvraag van dit station omdat hier vooral incidentele reizigers heen gaan. Wanneer er door wordt gegaan met het tweede perronspoor en er drie treinen per uur mogelijk worden gemaakt kan dit een stijging in het aantal reizigers betekenen. Frequentieverhoging zelf kan bij dit station dus zelf leiden tot reizigersgroei.

Station Ede-Wageningen

Binnen het onderzoeksgebied zal Ede-Wageningen, in de toekomst, het voorbeeld zijn van een zeer succesvol knooppunt. Wat het effect is van ruimtelijke ontwikkeling op een toekomstige sprinterbediening is lastig te interpreteren omdat Ede-Wageningen directe IC-verbindingen met Utrecht en Arnhem heeft. Net als Veenendaal Centrum wordt wel verwacht dat verdichting

rondom dit station kan leiden tot een noemenswaardige groei van het aantal reizigers. Belangrijke kansen voor Ede-Wageningen liggen in de relatie met de Kenniscampus en WUR.

Station Ede West

Station Ede West biedt kansen om het bestaande omliggende gebieden te ontsluiten. Het gaat hier om zowel woon- als werkgebieden. De woon- en werkgebieden zijn gescheiden waardoor er niet over het gehele dagdeel overal veel mensen aanwezig zijn. Verwacht wordt dat, afhankelijk van de treinbediening, station Ede West voornamelijk bestaande reizigers die nu via Ede-Wageningen reizen zal krijgen (Veldhuizen, Rietkampen etc. rijden nu nog met de bus richting Ede Wageningen). Dezelfde situatie kan ontstaan bij Veenendaal-de Klomp. Mensen uit Kernhem reizen nu met de bus richting Veenendaal-de Klomp.

Om meer nieuwe reizigers te trekken zijn er kansen voor verdichting rondom het station. Deze verdichting zal ten koste gaan van bestaande volkstuinen en sportvelden in het gebied. De haalbaarheid hiervan is nog niet onderzocht, de Gemeente Ede heeft hier ook nog geen standpunt over. Mogelijke koppeling aan de lijn richting Arnhem zou kunnen worden onderzocht. Een rechtstreekse verbinding naar Arnhem per sprinter maakt dat Ede West vanuit twee richtingen kan worden gebruikt.

6.1.2. Conclusie voor de Heuvelrugcorridor

De stations Utrecht Vaartsche Rijn, Driebergen-Zeist, Veenendaal Centrum, Ede-Wageningen en (mits er wordt verdicht) Ede West bieden de meeste potentie om bij te dragen aan een hogere vervoersvraag.

Op het gebied van **verdichting** bieden voornamelijk Veenendaal Centrum, Ede-Wageningen en Ede West de meeste ontwikkelruimte met inachtneming van het beleid. Ontwikkelruimte rondom andere stations brengt veel limitaties met zich mee, zowel in beleid als beschikbare fysieke ruimte.

Juist omdat de meeste ruimte voor reizigersgroei slechts bij enkele stations op de corridor beschikbaar is, kan de vraag worden gesteld of het voorkeursmodel voor de sprinterbediening op basis van deze resultaten niet verder op maat kan

worden gemaakt door bijvoorbeeld directere links tussen potentiële knooppunten te leggen.

Op basis van de lessen die voort zijn gekomen uit de praktijkvoorbeelden (§2.2.3) valt er ook het één en ander te zeggen over de Heuvelrugcorridor.

- **Politieke wilskracht** en **draagvlak** verschilt sterk per gemeente.
- **Frequenties**, **ketenmobiliteit** en **ruimtelijke ontwikkeling** zijn het meeste in balans op de stations die hoog scoren in de beoordelingsmatrix
- **Prioriteit** dient eveneens te liggen bij de stations die hoog scoren in de beoordelingsmatrix van §5.11
- Ede West en station Vaartsche Rijn zijn goede voorbeelden waar de **bestaande bebouwing** goed bijdraagt aan het rendement van de stations.
- **Relatie met de bestaande stad** dient voor groei op station Veenendaal-de Klomp te worden gemaakt met Veenendaal. Alleen dan kan verdichting rondom het station succesvol worden.

6.2. Aanbevelingen

Het onderzoek en de conclusies geven aanleiding om de volgende aanbevelingen aan de Provincie te doen.

- Zorg voor een goed aansluitend busnetwerk. Het bieden van een directere opstap op de bus bij station Bunnik richting Rijnsweerd en de Uithof, aansluitend op de stoppende treinen kan van Bunnik een poort maken richting deze gebieden.
- Verdichting is slechts één van de opties om reizigersgroei op de corridor te bewerkstelligen. Bij veel stations kan juist door het bieden van goede mogelijkheden op het gebied van voor- en natransport veel potentie worden gehaald uit een station.
- Zorg voor een goede balans tussen frequentieverhogingen, ketenmobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling.
- Investeer daar waar het meeste rendement kan worden behaald en prioriteer daarom tussen stations.
- Werk nauw samen met gemeenten om binnenstedelijke projecten met oriëntatie op het spoor van de grond te krijgen.

7. Bronnenlijst



- Bertolini, L. (1999). Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application. *Planning Practice & Research*, Vol. 14, No. 2, 199 - 210.
- BNA Onderzoek. (2014). *Onder Weg!* Amsterdam: BNA Onderzoek.
- CBS. (2014, april 18). *Bevolking; Geslacht, leeftijd, burgerlijke staat en regio, 1 januari*. Opgehaald van CBS Statline: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=03759ned&D1=0,3,6,9,12&D2=129-132&D3=11,33,65,87,781-782&D4=25-26&VW=T>
- DUIC. (2012, 04 03). *Dichterswijk wacht na aanleg Kruisvaartbusbaan ook project Kruisvaertkade*. Opgehaald van De Utrechtse Internet Courant: <http://www.duic.nl/nieuws/dichterswijk-wacht-na-aanleg-kruisvaartbusbaan-ook-project-kruisvaertkade/>
- Egnsplankontoret. (1947). *Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn*. Kopenhagen: Tutein & Koch.
- F. van der Blij, J. V. (2010). *HOV op loopafstand, Het invloedsgebied van HOV haltes*. Amsterdam: TransTec Adviseurs, Stadsregio Amsterdam.
- Gemeente Bunnik [1]. (2013). *Bestemmingsplan Dorp Bunnik 2012*. Bunnik: mRO bv.
- Gemeente Bunnik [2]. (2014). *Verkeersbeleidsplan Bunnik 2014-2025*. Bunnik: Keypoint Consultancy.
- Gemeente Ede. (2014, 01 15). *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Ede - Deel A: Kadernota*. Opgehaald van Gemeente Ede: www.ede.nl/fileadmin/RIS/bijlagen/cd3c481e-eda1-4be6-9ea3-cb9f758a183f.pdf
- Gemeente Rhenen. (2010). *Integrale Structuurvisie gemeente Rhenen 2010 - 2020*. Rhenen: BügelHajema.
- Gemeente Utrecht [1]. (2012). *Ambitiedocument 2012*. Utrecht: Gemeente Utrecht.
- Gemeente Utrecht [2]. (2011, 06 28). *Dynamisch Stedelijk Masterplan - Agenda Binnenstedelijk Bouwen*. Opgehaald van Utrecht: http://www.utrecht.nl/images/DSO/D_S_M/DSM_juni_2011.pdf
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug [1]. (2010). *Structuurvisie 2030 "Groen dus Vitaal"*. Doorn: Gemeente Utrechtse Heuvelrug.
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug [2]. (2009). *Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan: Sturen naar duurzame mobiliteit*. Doorn: Gemeente Utrechtse Heuvelrug.
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug [3]. (2014, 03 21). *Centrumplan Maarn*. Opgehaald van Heuvelrug: http://www.heuvelrug.nl/actueel/bouwprojecten_44741/item/centrumplan-maarn_55437.html
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug, Gemeente Zeist. (2014). *Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist 2030*. Eindhoven: 12N Stedenbouw.
- Gemeente Veenendaal [1]. (2009, 11 5). *Structuurvisie Veenendaal 2025*. Opgehaald van Gemeente Veenendaal: http://geo.veenendaal.nl/ro/NL.IMRO.0345.SVVeenendaal-0001/d_NL.IMRO.0345.SVVeenendaal-0001.pdf
- Gemeente Veenendaal [2]. (2012, 10 29). *Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan 2012 - 2025*. Opgehaald van Fietsberaad: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/GVVP%20Veenendaal.pdf>
- Gemeente Veenendaal [3]. (2015, 04 01). *Bouwprojecten*. Opgehaald van Gemeente Veenendaal: <http://www.veenendaal.nl/nieuwbouw-veenendaal/#c728>
- Gemeente Zeist [1]. (2011). *Structuurvisie Zeist 2020, Zeist schrijf je met een Q*. Zeist: Gemeente Zeist.
- Gemeente Zeist [2]. (2013). *Concept actualisatie gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Zeist 2014-2023*. Zeist: Gemeente Zeist.

Hans Hilbers, D. S. (2009, November). *Mobiliteit beïnvloeden met ruimtelijk beleid, openbaarvervoeraanbod of prijsbeleid. Doen of niet doen?* Opgehaald van CVS-Congres: http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs09_204.pdf

Hartoft-Nielsen, P. (2013, 06 27). *The Copenhagen Finger Plan and the 'proximity-to-station' policy*. Opgehaald van Verdus: <http://kennisdeling.verdus.nl/upload/documents/Presentatie%20Peter%20Hartoft-Nielsen.pdf>

J. Brouwer, A. S. (2007). *De grenzeloze regio; Praktijkboek regionale strategieën*. Den Haag: Sdu Uitgevers.

J. van Haften, H. v. (2011). *Herijking visie Rotsoord 2006*. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Joolen, O. v. (2010, 06 26). *Proef met elke tien minuten een trein*. Opgehaald van NOS: <http://nos.nl/artikel/167576-proef-met-elke-tien-minuten-een-trein.html>

KEI, N. (2009). Knooppuntontwikkeling in corridorverband: economische betekenis en institutionele prikkels. *Knooppuntontwikkeling in corridorverband: economische betekenis en institutionele prikkels*. NICIS KEI, Amsterdam. Opgehaald van NICIS KEI: https://niciskei.files.wordpress.com/2010/02/090831_kan_abstract11.jpg

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2014, 10 01). *Mobiliteitsbeeld 2014*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Opgehaald van kimnet.nl/sites/kimnet.nl/subsites/mobiliteitsbeeld-2014/documents/R2_1_Vervoerwijze_bij_voor_en_natransport.pdf

Knowles, R. D. (2012). Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark: from the Finger Plan to Ørestad. *Elsevier Ltd.*, 11.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu [2]. (2011, 09 01). *Reizen zonder spoorboekje*. Opgehaald van Prorail: http://www.prorail.nl/sites/default/files/phs_reizen_zonder_spoorboekje.pdf

Ministerie van Infrastructuur en Milieu [3]. (2012, 03 13). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Opgehaald van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-4.pdf>

Ministerie van Infrastructuur en Milieu [4]. (2013). *Lange Termijn Spooragenda*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2007). *Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2010, 06 04). *Rapportage en voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer*. Opgehaald van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/04/rapportage-en-voorkeursbeslissing-programma-hoogfrequent-spoorvervoer/voorkeursbeslissing-phs.pdf>

Natuurlijk Zeist-West. (sd). Standpunten Stationsomgeving en A12 Driebergen-Zeist. *Luchtfoto van de stationsomgeving*. Natuurlijk Zeist-West, Zeist.

PBL. (2015, 01 19). *Wat is Transit Oriented Development (TOD) en waarom is dat zo populair?* Opgehaald van Planbureau voor de Leefomgeving: <http://www.pbl.nl/vraag-en-antwoord/wat-is-transit-oriented-development-tod-en-waarom-is-dat-zo-populair>

Platform31. (2013). *Knooppuntontwikkeling in Nederland*. Den Haag: Platform31. Provincie Utrecht [1]. (2011, 11 14). *Beslisnotitie Treinbediening Utrecht – Arnhem*. Opgehaald van Stateninformatie Provincie Utrecht: <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Commissie-Milieu--Mobiliteit-en-Economie/2012/11-juni/14:00/Memo-GS-van-gedeputeerde-Van-Lunteren-Stand-van-zaken-treinbediening-Programma-Hoogfrequent-Spoorvervoer-2012MME64/2012MME64-memo-G>

Provincie Utrecht [2]. (2014, 07 07). *Mobiliteitsvisie provincie Utrecht - verbinden, vernieuwen en versterken*. Opgehaald van Provincie Utrecht: <https://www.provincie-utrecht.nl/publish/pages/289150/mobiliteitsvisie.pdf>



Provincie Utrecht [3]. (2013, 03 01). *Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2028*. Opgehaald van Ruimtelijkeplannen: http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/transform/NL.IMRO.9926.SV1212PRS-VA01/pt_NL.IMRO.9926.SV1212PRS-VA01.xml#NL.IMRO.s4436

Provincie Utrecht [4]. (2009, 01 01). Verdeling Reizigers Veenendaal-de Klomp gemiddelde werkdag 2009. Utrecht, Utrecht, Nederland.

R. Cervero, C. F. (2002). *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review*. Washington: Transportation Research Board. Opgehaald van http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rrd_52.pdf

R. van Bendegem, I. B. (2006). Operationalisatie van de knoop- en plaatswaarde dynamiek in stedelijke netwerken. *Tijdschrift Vervoerswetenschap, Jaargang 42, nummer 1*, 16-24.

Regio FoodValley. (2011, 06 01). *Strategische Agenda Juli 2011*. Opgehaald van Regio Foodvalley: http://www.regiofoodvalley.nl/fileadmin/documenten/110715_RFV_Strategische_Agenda_web_juli_2011_.pdf

Regio FoodValley. (2013, 12 01). *Gebiedsvisie Regio FoodValley*. Opgehaald van Regio FoodValley: http://www.regiofoodvalley.nl/fileadmin/documenten/Gebiedsvisie_Regio_FoodValley_2013_-_december_2013.pdf

Rijksoverheid [1]. (2014, 09 16). *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)*. Opgehaald van Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordering-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>

Rijksoverheid [2]. (2014, 09 16). *MIRT Projectenboek 2015 - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer*. Opgehaald van Mirtprojectenoverzicht: <http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl/pdfviewer.aspx?pid=tcm%3a341-358698>

Snellen, D. (2013). *De kracht van multimodale knooppunten*. Den Haag: ROM B.V.
Stadsregio Arnhem Nijmegen. (2011). *Knooppunten!* Amsterdam: Noordzuiden.
Synchroon Ontwikkelaars. (2013, 10 16). *Start Eerste Fase*. Opgehaald van Park Reehorst: <http://www.parkreehorst.nl/tag/park-reehorst-nieuwbouw-edo-start-eerste-fase/>

Vereniging Deltametropool [2]. (2013). *TOD in de lage landen, verkenning van een Utrechtse corridor*. Utrecht: Vereniging Deltametropool.

Vereniging Deltametropool [3]. (2013, 10 01). *Knooppuntontwikkeling: Typologieën en Vlindermodel*. Opgehaald van Vereniging Deltametropool: http://www.deltametropool.nl/nl/knooppuntontwikkeling_vlindermodel

Vereniging Deltametropool[1], Provincie Noord-Holland. (2013). *Maak Plaats!* Haarlem: Provincie Noord-Holland.

W. Tan, H. K. (2012, 05 12). *Knooppuntontwikkeling in een nieuw perspectief*. Opgehaald van NICIS-KEL: https://niciskei.files.wordpress.com/2012/05/120503_niciskei_bijdrage-voor-deltametropool-2.pdf

Zuidvleugel [1]. (2015, 02 05). *Stedenbaan, Ruimtelijke Ontwikkeling*. Opgehaald van Zuidvleugel: <http://www.zuidvleugel.nl/content/ruimtelijke-ontwikkeling>

Zuidvleugel [2]. (2015, 01 23). *Monitor Stedenbaan 2014*. Opgeroepen op 04 25, 2015, van Zuidvleugel: http://www.zuidvleugel.nl/files/documenten/monitor_2014_web_hr.pdf



8. Bijlagen

Interviews	69
- NS Spoor	69
- Gemeente Utrecht	69
- Gemeente Bunnik	70
- Gemeente Zeist	72
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug	73
- Gemeente Veenendaal	73
- Gemeente Ede	75
GIS data per station	77



Interviews

De uitkomsten van de afgenomen interviews met betrokkenen zijn in deze bijlage weergegeven. Dit betreffen gesprekken en e-mailcontact met:

- NS Spoor
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Bunnik
- Gemeente Zeist
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug
- Gemeente Veenendaal
- Gemeente Ede

De gemeente Rhenen heeft helaas geen reactie gegeven op de vragen.

Interview met NS Spoor

Op 24 april 2015 omstreeks 12 uur heb ik een gesprek gehad met Nancy Mulder en Niels Herber van de NS bij het regiokantoor in Amsterdam. De setting van het gesprek was erg open en ging vooral over de standpunten van de NS over het Programma Hoogfrequent spoorvervoer en knooppuntontwikkeling.

Hoe wordt er rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkeling bij de reizigersprognoses van de stations?

Knooppuntontwikkeling rondom sprinterstations is sterk van belang om het kostenplaatje rond te krijgen. De IC is kostendekkend, maar dit geldt niet voor de sprinters. Het verhogen van de frequentie van sprinters van 4 naar 6 per uur is belangrijk om de IC-treinbediening mogelijk te maken, omdat de dienstregelingen dan over elkaar heen passen. Wanneer de sprinter niet 6 keer per uur kan rijden en er dus een kwartierligging ontstaat, past dit niet optimaal in de dienstregeling.

Wat is er nodig om knooppuntontwikkeling van de grond te krijgen?

Het is belangrijk dat gemeenten de urgentie begrijpen van het leggen van de focus op stationslocaties. Er dient actiever te worden ingezet op knooppuntontwikkeling, door middel van concrete acties, geen papieren tijgers.

In hoeverre speelt knooppuntontwikkeling/TOD een rol bij NS?

Het beter benutten van knooppunten zorgt voor meer vervoersvraag rondom de stations. Op deze manier kunnen frequentieverhogingen beter worden gedragen.

Waar liggen voor de NS de meeste kansen voor knooppuntontwikkeling?

Veenendaal heeft voor de sprintermarkt op dit moment het grootste aantal reizigers en heeft al voor een deel verdicht rondom stations, vooral bezig blijven dus De grootste reizigersstromen komen vanuit deze plaats.

Wat betekent de voorgestelde treinbediening voor de P+R locaties?

Hier kan veel over worden gespeculeerd, men kan andere stations gaan kiezen of niet meer met de trein gaan. Echter kan het ook nieuwe reizigers aantrekken. Een echte voorspelling is dus lastig te maken.

Opmerkingen

Het gesprek met de NS is niet geheel volgens vooraf opgestelde vragen gegaan, echter is het waardevol geweest om te horen hoe de NS tegenover de ontwikkelingen op de corridor staan. De NS pleit voor snelle doorvoering van de PHS maar om dit rendabel te maken dienen er exploitatiebijdragen te komen of de vervoersvraag omhoog te worden gekrikt. Dit kan door middel van knooppuntontwikkeling en zeker door middel van het toevoegen van ruimtelijke ontwikkeling. Bestuurlijke doortastendheid is hierbij essentieel. De NS heeft het beeld dat veel gemeenten vaak wel beleid schrijven hierop, maar concrete acties nog achter blijven.

Interview gemeente Utrecht

Op 17 april 2015 omstreeks 9 uur heb ik een gesprek gehad met Rob Tiemersma, beleidsadviseur Mobiliteit bij de gemeente Utrecht. De focus lag op station Vaartsche Rijn en de rol die dit station in de toekomst gaat spelen. Op basis van notities die ik heb gemaakt beschrijf ik de kern van het gesprek.

Wat was oorspronkelijk de ambitie voor station Vaartsche Rijn?

Vaartsche Rijn is oorspronkelijk gerealiseerd als station voor de directe (woon)omgeving en als overstapstation om de verbinding vanuit Houten en Driebergen-Zeist naar de Uithof en Galgenwaard te bekorten. Later is ook de poortfunctie naar Rotsoord en de zuidelijke binnenstad (Ledig Erf, Museumkwartier) toegevoegd en de functie om de druk op Utrecht Centraal te verlichten. De verwachting is namelijk dat Utrecht Centraal in 2025 op haar capaciteit zit.

Is er bij de realisatie van Vaartsche Rijn ook gekeken naar de mogelijkheid om er ruimtelijk programma omheen te realiseren?

De locatie van Vaartsche Rijn is op deze plek gekomen omdat het station iets zou kunnen betekenen voor de bestaande bebouwing. Station Vaartsche Rijn kan ook een betekenis hebben voor de bredere omgeving wanneer het beter aansluit op het tangentiële busnetwerk, vooral naar de Merwedekanaalzone, Nieuwegein en Rijnsweerd Noord.

Voorziet u al knelpunten voor station Vaartsche Rijn?

Of de capaciteit voor fietsparkeren toereikend is, is nog onzeker. Het is lastig te zeggen of het station veel gebruikt gaat worden voor fietsen. Mocht er onvoldoende capaciteit zijn, dan kan er op het water nog een fietsboot worden gemaakt om extra fietsenstalling te realiseren. Ook de capaciteit van de Uithoflijn lijkt in 2025 te zijn bereikt.

Waar ziet u kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling rondom het station?

Rotsoord zal de komende tijd worden herontwikkeld. Er zijn een aantal leegstaande bedrijfspanden en autogarages welke worden herbestemd tot wonen en werken. De wens is dat er veel functiemenging in het gebied komt. De ontwikkeling zou een nieuwe hotspot kunnen betekenen welke nieuwe reizigers kan trekken.

Daarnaast verwachten we in de nabijheid ontwikkelingen aan de Ooster- en Westerkade, de verbindingroutes tussen Vaartsche Rijn en Ledig Erf. En in de directe omgeving ligt het binnenstedelijke bouwproject Kruisvaartkwartier. Dit is

bestemd voor nieuwe woningbouw, voor zover de plannen nu reiken blijft dit bij eengezinswoningen. Het gebied kent verder weinig ruimte tot ontwikkeling, behalve de strook bij het Merwedekanaal. Dit ligt echter relatief ver van station Vaartsche Rijn af, waardoor dit minder effect kan hebben op de vervoersvraag, omdat ook Utrecht Centraal dichtbij ligt.

Telefonisch interview gemeente Bunnik

Op 14 april 2015 omstreeks half 11 heb ik telefonisch contact gehad met Theo van der Hurk, beleidsmedewerker verkeer en vervoer van de gemeente Bunnik. Mijn vraag was hoe de gemeente staat Bunnik tegenover ruimtelijke ontwikkeling rondom station Bunnik. Uit notities die ik heb gemaakt tijdens het gesprek is het gesprek als volgt verlopen.

TvdH: Station Bunnik dient eigenlijk twee functies, allereerst dient het station vooral een lokaal doel voor de omliggende bedrijven en woningen, daarnaast wordt het station gebruikt door fietsers vanuit de richting Arnhem die een kortere route richting de Uithof (en Rijnsweerd) willen volgen. Er zijn plannen om de fietsenstalling uit te breiden om extra capaciteit toe te voegen, maar we hebben als gemeente geen middelen om dit verder onder de aandacht te brengen bij reizigers op het traject. De fietsroute van station Bunnik naar de Uithof is deels sterk verbeterd. Het deel op grondgebied van de gemeente Utrecht kan nog wel verbeterd worden, maar dat moet Utrecht aanpakken.

PG: Als ik het goed begrijp behoudt de gemeente Bunnik dus graag haar lokale functie en haar fietsfunctie, maar wat betekent het busnet voor de gemeente Bunnik?

TvdH: De focus ligt niet zo zeer op het busnet, doorgaande verbindingen stoppen veelal verder van het station af en dienen dus vooral een lokaal doel. Er zijn geen plannen om de busverbinding dichterbij het station toe te brengen.

PG: Wordt er dan nog gekeken naar een mogelijke P+R functie voor station Bunnik, waardoor men haar auto al voor de binnenstad kwijt kan?

TvdH: Een P+R functie voor Bunnik is niet direct aan de orde, de afslag bij de A12 is al een zwaar belast punt dus voor een P+R functie is het handiger als automobilisten uitwijken naar Driebergen-Zeist. Met de nieuwe verbinding onder het spoor door bij Bunnik zal ook de spoorwegovergang bij station Bunnik worden afgesloten, waardoor autoverkeer niet direct meer langs het station wordt geleid.

TvdH: Er wordt echter wel gekeken naar extra parkeervoorziening ten zuiden van station Bunnik om het parkeerprobleem aan de noordzijde van het station op te lossen.

PG: Ik denk ook even out of the box voor mijn onderzoek, ik krijg het idee dat er weinig ruimte is voor ruimtelijke ontwikkeling rondom het station, behalve de paar kavels die ik tijdens mijn veldonderzoek ben tegen gekomen. Naast het bestaande ruimtelijk programma en geplande ontwikkeling probeer ik ook te kijken naar de ruimte die er kan ontstaan buiten de huidige plannen. Wat als nou bijvoorbeeld Vrumonaweg zal gaan, wat zal dat betekenen voor de kansen voor ruimtelijke ontwikkeling in Bunnik?

TvdH: Eén van de projecten die je waarschijnlijk hebt gezien is onder andere de ondertunneling van een fietsroute onder het spoor door. Naast de kavels waar je ontwikkeling hebt gezien is er weinig ruimte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Vrumona haalt ook haar grondwater uit dit gebied en we verwachten niet dat dit bedrijf weg zal gaan van haar locatie. Ik wil hier niet over speculeren. Mocht het bedrijf ooit weggaan dan ontstaat er natuurlijk wel veel ruimte.

PG: Dat begrijp ik, het is natuurlijk ook erg speculatief en wat dat betreft is daar eigenlijk geen uitspraak over te doen. Naast ruimtelijke ontwikkeling probeer ik voor mezelf ook in beeld te krijgen wat er nog meer mogelijk is. Ik krijg het idee dat de gemeente Bunnik dus kleinschalig wil blijven en vooral haar lokale functie wil behouden.

TvdH: Dat klopt, wat is nog even om het scherp te krijgen de gedachtegang van de Provincie Utrecht achter dit onderzoek?

PG: De Provincie Utrecht heeft mij gevraagd te onderzoeken wat er mogelijk is op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling rondom stations, dit omdat de PHS voorkeursvariant met 6 sprinters per uur richting Driebergen-Zeist ook in de daluren extra geld nodig zou hebben, waaraan het Rijk niet wil meebetalen. De gedachtegang is dat er met het toevoegen van ruimtelijke ontwikkeling rondom stations, structureel potentiële reizigers dicht bij het station komen te wonen, waardoor de kosten kunnen worden gedrukt.

TvdH: Ik begrijp de gedachtegang, al is het nog erg speculatief.

PG: Dat klopt, ik vroeg mij eigenlijk af hoeveel belang Bunnik heeft bij de 6 sprinter-stops per uur, ik zou me kunnen voorstellen dat er ook treinen kunnen gaan rijden vanuit Veenendaal welke alleen stoppen te Driebergen-Zeist en station Maarn en Bunnik overslaan.

TvdH: Meer stops is altijd mooi meegenomen, ik zie ook niet hoe het overslaan van Bunnik veel verandert aan het plaatje. Op groter schaalniveau begrijp ik inderdaad de gedachtegang, maar het overslaan van station Bunnik, dat liever niet. Daarnaast zullen bepaalde problemen bij de nog bestaande gelijkvloerse spoorwegovergangen blijven. Dit maakt deze routes wel minder aantrekkelijk voor sluipverkeer.

PG: Dat begrijp ik, ik verwacht ook niet dat dit veel aan reistijd oplevert. De vraag was vooral bedoeld om te kijken hoe de gemeente Bunnik in het PHS verhaal staat. Ik denk dat ik een goed beeld heb gekregen van de manier waarop Bunnik staat tegenover ruimtelijke ontwikkeling rondom het station. Ik begrijp dat er eigenlijk weinig ruimte is en dat uitbreiding niet echt gewenst is. Zo te horen behouden jullie graag de lokale functie en de functie voor fietsers richting de Uithof. Als ik het zo mag stellen is er weinig draagvlak voor nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkeling rondom station Bunnik.

TvdH: Inderdaad

Interview gemeente Zeist

Op 23 april 2015 omstreeks 10 uur heb ik een gesprek gehad met Jan Peter Gulman bij de Gemeente Zeist. De focus lag op station Driebergen-Zeist en de rol die dit station heeft en de mogelijkheid tot ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van notities die ik heb gemaakt tijdens het gesprek beschrijf ik de kern van het gesprek.

In hoeverre wordt bij de herontwikkeling van Driebergen-Zeist rekening gehouden met kansen voor ruimtelijke ontwikkeling rondom het station?

Dit staat specifiek beschreven in de gebiedsvisie voor Driebergen-Zeist. Het intensiveren van functies, waaronder woningbouw is wel iets wat in de visie is opgenomen. De ruimte die er is, zal door de markt worden ingevuld. Er wordt niet specifiek gestuurd op het aanwakken van ontwikkeling, wanneer een ontwikkelaar een project wil uitvoeren in het gebied, dan zal de gemeente hierbij meehelpen.

De bestaande bedrijvigheid rondom Driebergen-Zeist, bestaat dit uit bedrijven welke veel werknemers trekken, of is het gebied meer arbeidsextensief?

Dit verschilt, in het gebied is wel een zeer belangrijke speler op het gebied van golfcaddy's, ook zijn er veel kantoren en is er veel dienstverlening. Het aantal werknemers ligt in de toekomst niet zo hoog dat het voor knelpunten zorgt noch dat het vervoersaanbod niet toereikend is. Hier is bij de uitbreiding van de infrastructuur rekening mee gehouden.

Welk doel dient station Driebergen-Zeist vooral?

De omliggende kernen maken veel gebruik van het station, Driebergen-Zeist is wat dat betreft geen doorsnee station omdat het vrij groot is voor de functies die er in de omgeving liggen. Het voor- en natransport per bus speelt een grote rol. Zowel de dorpen op de Utrechtse Heuvelrug als Zeist maakt veel gebruik van het station. Zeist is wat dat betreft vooral een overstapstation, waar men kan

overstappen op andere vervoersmodaliteiten. Veel belangrijke bestemmingen liggen buiten het stationsgebied in de stedelijke kernen.

Wat is de staat van de kantoren (en woning)markt binnen de gemeente Zeist en vooral rondom Driebergen-Zeist en hoe wordt hier mee omgegaan?

De kantorenmarkt is vergelijkbaar met de rest van Nederland. Ook in Zeist is er veel leegstand, er is geen specifiek beleid op leegstand maar er zijn wel afspraken gemaakt tussen U10-gemeenten¹. Er is een rem op nieuwe kantorenontwikkeling, maar er is geen specifiek leegstandsbeleid. Driebergen-Zeist is wat alle regionale locaties betreft het meest kansrijk en een uitzonderlijke locatie, vanwege de goede bereikbaarheid per OV, auto en fiets, welke in de toekomst alleen maar toeneemt. Hierdoor is er in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie ook ruimte voor nieuwe kantoorontwikkeling rond het gebied opgenomen. Ruimtelijke ontwikkeling rondom Driebergen-Zeist brengt tegelijkertijd uitdagingen met zich mee vanwege de cultuurhistorische waarden rondom het gebied. De gebiedsvisie voor station Driebergen-Zeist heeft onder meer als doel om die cultuurhistorische waarden te versterken.

Waar ziet u kansen voor ruimtelijke ontwikkeling binnen uw gemeente?

Het stationsgebied van Driebergen-Zeist biedt kansen voor ruimtelijke ontwikkeling, dit benadrukken we ook in onze gebiedsvisie. Zeist heeft verder weinig ruimte voor grootschalige locaties voor gebiedsontwikkeling. Projecten worden overgelaten aan de markt.

Is er draagvlak voor ruimtelijke ontwikkeling rondom Driebergen-Zeist?

Dit is er in principe zeker, de gebiedsvisie is door de gemeenteraden van Utrechtse Heuvelrug en Zeist vastgesteld. De gebiedsvisie geeft daarbij de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling aan. Het gaat vooral om organische gebiedsontwikkeling waarbij de markt initiatiefnemer is. Proactief ontwikkelen door gemeenten gebeurt hier dus niet.

¹ Gemeenten die deel uitmaken van de regio Utrecht, dit zijn de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen, Woerden en Zeist.

E-mailcontact met gemeente Utrechtse Heuvelrug

Hoe staat uw gemeente tegenover het toevoegen van functies rondom station Maarn en ziet u hier meerwaarde in?

Het toevoegen van extra functies in het centrum van Maarn is bijzonder ingewikkeld. Al snel moet er dan meerlaags worden gebouwd wat erg gevoelig ligt in de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Maarn in het bijzonder. OP dit moment wordt in het centrum een supermarkt herbouwd, met minder woningen er boven dan in het oorspronkelijke plan. Hiertegen was veel verzet en uiteindelijk bleken de woningen ook nauwelijks verkoopbaar.

Wat is de functie van station Maarn, wordt het station vooral gebruikt door inwoners van Maarn, Maarsbergen en Doorn, of kent het een grotere regionale functie?

Station Maarn is inderdaad zeer lokaal. Vooral de inwoners van Maarn en Maarsbergen maken er gebruik van. In sommige gevallen ben je vanuit Doorn via Maarn sneller in Utrecht dan via Driebergen. Dit is echter een onlogische reis waardoor weinig mensen er gebruik van maken. Ik weet eerlijk gezegd niet hoeveel mensen vanuit Woudenberg gebruik maken van dit station. Het is dichtstbijzijnde station en biedt een goede verbinding met Utrecht en de rest van de randstad. Als je de OV verbinding tussen Woudenberg en station Maarn en het parkeren rondom het station zou kunnen verbeteren zit hier wellicht nog enige potentie in.

Welke ontwikkelingen vinden op dit moment plaats rondom station Maarn en welke ontwikkelingen staan nog in de planning?

Als je het over RO ontwikkelingen hebt dan is dat zeer beperkt. Alleen enkele inbreidingsplannetjes van bescheiden omvang (+/- 10 woningen) en de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt met enkele woningen.

In hoeverre ziet u ruimte voor verdichting rondom station Maarn en is hier überhaupt draagvlak voor?

Zoals al eerder aangegeven is hiervoor geen draagvlak. Er is geen behoefte aan grote uitbreidingsplannen en/of verdichting in onze gemeente.

Voor zover ik heb kunnen analyseren en wat ik uit de beleidsdocumenten kan opmaken is er weinig mogelijk om station Maarn verder te ontwikkelen als een knooppunt. Met uitzondering van het verbeteren van de ketenmobiliteit. Het verbeteren van het aansluitende busnetwerk lijkt een grote wens voor station Maarn.

Dit heb je juist geconcludeerd! Tijdens het opstellen van onze structuurvisie hebben wij nog de discussie gevoerd of we het station moesten verplaatsen naar Maarsbergen omdat daar destijds wel een groot uitbreidingsplan was voorzien en je ook Woudenberg beter kon bedienen. Dit heeft het in de maatschappij allemaal niet gehaald.

Het blijft wel een wens vanuit de gemeente om te bekijken of je niet meer buslijnen via station Maarn kan laten lopen, bijvoorbeeld vanuit Amerongen en Leersum.

Interview gemeente Veenendaal

Op 16 april 2015 omstreeks half twee heb ik een gesprek gehad met Roel Dobbels en Jan van Manen bij de gemeente Veenendaal. De focus van het gesprek lag op de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling rondom alle stations van de gemeente Veenendaal, inclusief Veenendaal-de Klomp en mogelijkheden voor station Veenendaal Zuid. Op basis van notities die ik heb gemaakt beschrijf ik de kern van het gesprek.

Ziet u OV als een belangrijk onderdeel in het mobiliteitspatroon van Veenendaal en wat zou u willen verbeteren?

Autobereikbaarheid in Veenendaal is belangrijk, de stad is veelal auto en fiets georiënteerd maar we zien OV als een gelijkwaardig vervoersmiddel. Het streven is dan ook dat OV een goed alternatief is voor de auto. De busverbindingen kunnen beter en we streven hier naar een frequentie van een busverbinding iedere 15 minuten op de noord-zuid as en een verbinding per 30 minuten op andere routes. Wij streven naar een goed treinaanbod voor de verschillende stations naar de verschillende windrichtingen. Wij zetten in op goeie fietsparkeervoorzieningen bij stations en P+R voorzieningen bij de Klomp. Voor het regionale busvervoer zetten we in op directe snelle verbindingen met

omliggende stedelijke kernen (Ede, Wageningen en Amersfoort) en bestemmingen als de WUR campus en ziekenhuis Gelderse Vallei. De laatste jaren is veel geïnvesteerd in het toegankelijk maken van bushaltes en goede fietsenstallingen. Ook wordt op onze vraag het (winkel-)centrum beter bediend door bussen, hiertoe zijn twee nieuwe centrumhaltes gerealiseerd.

Hoe zou u de oriëntatie van de gemeente Veenendaal beschrijven, is de stad meer georiënteerd op Arnhem of op Utrecht?

Gevoelsmatig waarschijnlijk Utrecht, maar dit is lastig te zeggen. Gezien de betere treinverbinding met Utrecht zou je verwachten dat men vanuit Veenendaal meer naar Utrecht reist en dat dit in Ede en Wageningen meer gericht is op Arnhem. Het is echter lastig te zeggen.

Hoe omschrijft u de gezondheid van de kantorenmarkt in Veenendaal?:

Er is op dit moment veel leegstand, dit is ook waarom het stationskwartier wordt getransformeerd naar woongebied. Op deze manier wordt de link tussen Petenbos en de Grote Pekken ook beter en niet onderbroken door bedrijvigheid. Leegstand is echter een probleem waar meerdere gemeenten mee te maken hebben.

Hoewel er veel leegstand in Veenendaal is wordt er toch een bedrijventerrein op de Klomp ontwikkeld, waarom wordt hier niet gekozen voor het realiseren van een woongebied om de relatie met station Veenendaal-de Klomp te versterken?

Het is het grondgebied van Ede en er is belang bij dit bedrijventerrein. De focus voor ontwikkeling van Ede ligt voornamelijk bij de binnenstedelijke opgaven voor Ede zelf.

Zoekgebieden Veenendaal Centrum:

Stationskwartier: Veel kansen maar weinig rekening gehouden met het station. Vooral organische gebiedsontwikkeling en transformatie van bedrijvigheid naar wonen. Bedrijvigheid nog aan Brinkersteeg.

Ritmeester: Eigenaar pand wil eieren duur verkopen.

Oud CSV gebied: ontwikkeling gestart.

T' Goeie spoor: Dit was alleen voor een prijsvraag, nog niet direct daadwerkelijke ontwikkeling verwacht, wel toegestaan. Biedt ruimte voor één appartementencomplex, wel lastig met milieunormen.

Hoogspanningsgebied: Wanneer dit ondergronds gaat blijft het transformatiestation, geen ontwikkeling mogelijk.

Zoekgebieden Veenendaal West:

Panhuys: Van de baan.

T' Hoorntje: Van de baan.

Zoekgebieden Veenendaal de Klomp:

Bedrijventerrein de Klomp, vooral extensief dus weinig werknemers.

Mogelijk rondom de Klomp maar dit valt buiten de rode contouren. Focus: Bedrijventerreinen.

Zoekgebieden Veenendaal Zuid:

In de structuurvisie is station Veenendaal Zuid opgenomen, dit is echter alleen mogelijk wanneer hier uitbreidingswijken komen. Omdat Veenendaal Oost nog niet is volgebouwd en er nog voldoende capaciteit binnenstedelijk te behalen is, zal ontwikkeling hier lang op zich laten wachten. Dit gebied valt bovendien ook buiten de rode contouren van de PRS, waardoor er wel een erg sterk verhaal moet komen wil men hier uitbreidingswijken gaan bouwen. Station Veenendaal Zuid is dus ook niet interessant wanneer het alleen om Petenbos gaat. De wijk is door gebrek aan OV al tientallen jaren auto-georiënteerd.

Hoe staat het met de woningmarkt in Veenendaal?

Woningen gingen vroeger als warme broodjes, echter is ontwikkeling teruggeschroefd naar 200-250 woningen per jaar.

Interview gemeente Ede

Op 30 april 2015 omstreeks half 1 heb ik een gesprek gehad met Pierre Leenaerts en collega's bij de gemeente Ede. De stations welke werden behandeld waren Ede-Wageningen, mogelijk station Ede West en Veenendaal-de Klomp. Focus van de vragen lag op de mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling rondom deze stations.

Wat zijn de plannen rondom Ede-Wageningen en ziet u nog ruimte voor verdere nieuwe ontwikkeling?

Station Ede-Wageningen kent in de nieuwe situatie vier 'kwadranten'. Voor alle kwadranten zijn plannen uitgewerkt. De noordwestelijke kwadrant waar nu het parkeerterrein is zal ook nieuwe ontwikkelingen doormaken. Dit is de minst uitgewerkte kwadrant, de invulling voor nieuw ruimtelijk programma is hier nog niet heel concreet en wordt pas ontwikkeld na 2020.

De zuidoostelijke kwadrant kent al wel concrete ontwikkelingen. De zuidoostelijke kwadrant beslaat het voormalige ENKA-terrein. Voor het grotere deel van het ENKA-terrein staan zo'n 1300 nieuwe woningen gepland. Daarnaast is er dicht bij het station ruimte voor 16000m² kantoren en 40.000 tot 50.000 m² woningbouw. Ook wil de Accell-Group zich gaan vestigen in de oude westhal, hier komt een fiets-experience center. Het gaat hier om zo'n 7000 m². Er wordt verwacht dat dit jaarlijks zo'n 150.000 bezoekers zal trekken.

De grootste ontwikkeling die wij voorzien is in de noordoostelijke kwadrant. Hier zijn oude kazernes al omgevormd tot hotel en ook is hier het 'Akoesticum'. Dit is een trainingscentrum voor dans en muziek. In de toekomst komt hier ook het 'World Food Centrum' (WFC). Deze ontwikkeling kent ook een bezoekerscentrum. De ontwikkeling zal zo'n 350.000 bezoekers per jaar trekken. Daarnaast biedt het gebied ook veel werkgelegenheid.

Verbindingen met de Kenniscampus van Ede en Wageningen University and Research (WUR) groeien met respectievelijk 4000 en 3000 studenten.

Ziet u verder nog potentiële locaties voor ruimtelijke ontwikkeling rondom Ede-Wageningen naast de geplande ontwikkelingen?

Dit zullen vooral kleinschalige locaties zijn, grootschalige ontwikkelingen zijn niet meer goed mogelijk naast de huidige plannen rondom Ede-Wageningen.

Wat is de achterliggende gedachte bij station Ede-West en hoeveel potentie denkt u dat dit station zou kunnen hebben? Waarom juist deze locatie?

Het idee van de locatie komt deels vanuit de plannen voor een fietsroute welke wij willen aanleggen om de bedrijventerreinen aan de Frankeneng te verbinden met Veldhuizen en Kernhem. Ook liggen deze gebieden erg ver van het station af, waardoor de locatie van het station gebieden kunnen ontsluiten welke nu nog ver van Ede-Wageningen af liggen. Ook zou mogelijk de relatie met het ziekenhuis kunnen worden gelegd.

Ede-West wordt vooral ingestoken vanuit bereikbaarheid per fiets, mede door de ligging van de fietsroute.

Hoewel Ede West veel reizigers zal krijgen ten koste van Ede-Wageningen en Veenendaal-de Klomp doordat busverbindingen die nu richting deze stations gaan, worden er door de kortere afstand ten opzichte van het station naar verwachting ook nieuwe doelgroepen aangedaan, waardoor 50 reizigers richting Veenendaal-de Klomp in de toekomst bijvoorbeeld 60 reizigers naar Ede West kunnen betekenen.

Ik zat zelf te denken aan een locatie voor station Ede-West ter hoogte van de viaducten bij de Frankeneng. Dit ook vanwege de directe route met het Ziekenhuis en het feit dat hier meer arbeidsintensieve kantoren dicht bij het station liggen. Waarom juist daar?

Het station ligt in een erg mooie lijn, daarnaast is het lastig om ter hoogte van het viaduct een goede toegankelijkheid voor het station te bieden, hoewel dit ook een vraagstuk zal zijn voor de voorkeurslocatie.

Is er nog rekening gehouden met mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling welke gepaard kan gaan met het nieuwe station Ede West? Denk aan de sportparks? Dit zou bijvoorbeeld voor een deel naar de randen van Ede kunnen worden gebracht.

Hier is nog niet specifiek rekening mee gehouden, maar het is een logische redenering dat een station nieuwe ontwikkelingen met zich mee kan brengen. De komende jaren gaan we nog niet inzetten op Ede West want Ede-Wageningen krijgt op dit moment de volledige aandacht.

Het station kan er overigens ook alleen komen wanneer er wordt gekozen voor de sprinterbediening op dit traject. Bovendien heeft Utrecht er ook belang bij wanneer dit station wordt aangelegd omdat er dan 6 sprinters op Vaartsche Rijn zullen rijden.

Hoe staat het eigenlijk met de kantoren (-en bedrijven)markt in Ede?

Wat betreft kantoren heb ik daar geen gegevens voor en kan ik daar eigenlijk niks over zeggen. Winkelleegstand is wel een probleem in Ede.

Waarom is er gekozen voor een bedrijventerrein bij Veenendaal-De Klomp? Hoe is de planvorming hier tot stand gekomen en is er rekening gehouden met de aanwezigheid van station Veenendaal-de Klomp wanneer er wordt gekeken naar het type bedrijven waar De Klomp voor bestemd is?

Er wordt over nagedacht over het type bedrijvigheid wat we graag willen zien op het bedrijventerrein. Dit gaat tot milieucategorie 4.2. Dit zijn wat zwaardere bedrijven, er wordt vooral ingezet op bedrijven in de 'food' categorie. Er is bij het type bedrijvigheid niet direct rekening gehouden met de aanwezigheid van station Veenendaal-de Klomp.

Het bedrijventerrein wordt ontwikkeld op basis van de vraag die de markt heeft. Er zijn vragen geweest ook vanuit de gemeente Veenendaal of er juist bedrijven kunnen komen die ook treinreizigers kunnen trekken maar daar is vooralsnog niet specifiek naar gekeken.

Ik vraag me dan toch af, waarom juist deze locatie, voor dat soort bedrijven?

Dit komt uit het ISEV-verband, dit is de Interregionale structuurvisie Ede-Veenendaal. Meer dan 10 jaar geleden is gezegd, we gaan langs de A12 ontwikkelen. Veenendaal zat vast met haar grond en is naar haar buurman gaan kijken. De huidige bedrijventerreinen zijn nu ingevuld, dus bedrijventerrein de Klomp was de enige locatie welke zich leende voor bedrijven in een hogere milieucategorie.

Ziet u verder nog mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling rondom Veenendaal-de Klomp?

De kantorenmarkt ligt op dit moment niet goed, er zijn afspraken gemaakt over de functies die rondom de Klomp komen. Woningbouw is relatief lastig gezien

de grote bundel bedrijvigheid die de Klomp scheidt van de rest van Veenendaal. Over de noordoostzijde van De Klomp kan pas worden nagedacht nadat bedrijventerrein De Klomp is bebouwd.

Opgesomd lijken de meeste kansen tot ruimtelijke ontwikkeling te liggen rondom station Ede-Wageningen. Vanwege de IC-status van dit station is de vraag in hoeverre dit kan leiden tot meer reizigers in de sprinters. De daadwerkelijke winsten zullen vooral rondom Ede West en Veenendaal-de Klomp behaald moeten worden, maar rondom Ede West lijkt relatief weinig ruimte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en hier is niet direct rekening mee gehouden bij de motivatie van het station. Veenendaal-de Klomp heeft veel omliggende ruimte maar de hoofdfunctie is bedrijvigheid welke ruimte biedt voor bedrijven in een relatief hoge milieucategorie. De vraag of hier veel werknemers met de trein zullen komen en of deze er überhaupt zijn. Kantoorontwikkeling ligt hier niet direct voor de hand.

GIS data per station

De GIS-data is afkomstig van LISA, CBS en Provinciale Databases. Alle gegevens zijn genomen in een straal van 800 meter vanuit het hart vanuit het station om een beeld te schetsen van de samenstelling van de stationsomgeving.

Populatie

Station	Oppervlakte (ha)	Totaal Populatie	Totaal Bewoners	Inwonersdichtheid
Veenendaal West	201,062	12053	10913	54,277
Maarn	201,062	4203	3547	17,641
Rhenen	201,062	6165	5256	26,142
Bunnik	201,062	7605	3806	18,928
Driebergen-Zeist	201,062	3029	346	1,719
Veenendaal-De Klomp	201,062	1125	32	0,158
Veenendaal Centrum	201,062	16108	11512	57,255
Utrecht Vaartsche Rijn	201,062	29073	21406	106,465
Ede-West	201,062	0	0	0,000

Populatie gebruiksdoel

Aantal van Gebruiksdoel	Kolomlabels									
Rijlabels	Bunnik	Driebergen Zeist	Maarn	Rhenen	Utrecht	Vaartsche Rijn	Veenendaal Centrum	Veenendaal De Klomp	Veenendaal West	Eindtotaal
bijeenkomstfunctie	23	4	8	17		25	66		11	154
gezondheidszorgfunctie	11	2	2	3		7	45		16	86
industriefunctie	33	11	3	4		68	51	65	2	237
kantoorfunctie	87	50	11	12		24	110	54	6	354
logiesfunctie	1	1	75			1		1		79
meerdere gebruiksfuncties	3	9	5	7		397	8	1	6	436
onderwijsfunctie	8	3	2	3		10	20		9	55
overige gebruiksfunctie	84	7	123	72		304	269	3	82	944
sportfunctie	2	1		1		1	5		5	15
winkelfunctie	48	2	15	49		12	166	3	32	327
woonfunctie	1692	201	1620	2374		10371	5638	8	4277	26181
woonfunctie en overige gebruiksfuncties	11	7	7	18		396	10		1	450
Eindtotaal	2003	298	1871	2560		11616	6388	135	4447	29318

Publieksfuncties rondom stations

Aantal van Publieksfunctie	Kolomlabels				
Rijlabels	Cultuur, sport en recreatie	Gezondheids- en welzijnszorg	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	Logies-, maaltijd- en drankverstrekking	Eindtotaal
Bunnik	18	65		71	166
Driebergen-Zeist	5	10		17	37
Maarn	27	47		30	111
Rhenen	16	34		81	147
Utrecht Vaartsche Rijn	326	256		235	895
Veenendaal Centrum	28	113		153	339
Veenendaal West	19	82		71	180
Veenendaal-De Klomp				36	37
Eindtotaal	439	607		694	1912

Nabijgelegen middelbaar- en hoger onderwijs Provincie Utrecht

Station	School	Aantal leerlingen
Veenendaal Centrum	Christelijk Lyceum Scholengemeenschap voor Mavo Havo Lyceum	2019
Veenendaal Centrum	Rembrandt College Openbare Scholengemeenschap voor Mavo Havo Ath	1048
Veenendaal Centrum	Christelijke Scholengemeenschap voor VMBO en Praktijkonderwijs	1186
Veenendaal West	Ichtus College Scholengemeenschap voor Atheneum Havo Mavo	2013
Driebergen-Zeist	Katholiek Scholengemeenschap De Breul voor Gymnasium Atheneum Havo en Mavo	1618
Utrecht Vaartsche Rijn	ROC Midden Nederland	4748

Werkplekken rondom stations

Rijlabels	Som van Totaal werkenden personen
Bunnik	3714
Driebergen-Zeist	2517
Maarn	863
Rhenen	1340
Utrecht Vaartsche Rijn	8777
Veenendaal Centrum	4603
Veenendaal West	1465
Veenendaal-De Klomp	1076
Eindtotaal	24355