

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Nota van Uitgangspunten en OV-netwerkperspectief	TELEFOONNUMMER	0653730169
DATUM	22-03-2022	E-MAILADRES	anne.koot@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-2051524397-1162	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Anne Koot	TEAM	EOV
NUMMER PS	PS2022MM02	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit		
BIJLAGEN	1. Nota van Uitgangspunten 2. OV-netwerkperspectief 3. Nota van Beantwoording		

Gevraagde besluiten:

1. de Nota van Uitgangspunten vast te stellen;
2. het OV-netwerkperspectief vast te stellen;
3. de Nota van Beantwoording vast te stellen;
4. akkoord gaan met het procesvoorstel t.a.v. de financiën.

Inleiding:

In maart 2020 hebben wij u op de hoogte gesteld van de voorbereidingen voor de verlening van de nieuwe OV-concessies per december 2023 (2020MM28). De huidige concessies lopen op dat moment af. Inmiddels is door de ontwikkelingen rondom COVID-19 de situatie aanzienlijk veranderd. De onzekerheid rondom de te verwachten reizigers(opbrengsten) en financiële effecten zorgen er op dit moment voor dat er onvoldoende marktwerking is die tot een (goed) aanbod zal leiden. Om die reden hebben we besloten dat, onder voorbehoud van het besluit over verlenging van de huidige concessies dat in september 2022 is voorzien, de nieuwe OV-concessies eind 2025 zullen ingaan. Daarover hebben wij u eerder geïnformeerd (2021MM67).

Sindsdien hebben wij belangrijke vervolgstappen gezet. In november 2021 hebben wij de Ontwerp Nota van Uitgangspunten en het Ontwerp OV-netwerkperspectief ter informatie aan u toegezonden (2021MM141). Na het vrijgeven van de documenten heeft een uitgebreid consultatieproces plaatsgevonden. De reacties die wij op verschillende manieren op de documenten hebben ontvangen zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording. Het definitief Ontwerp OV-netwerkperspectief en het definitieve Ontwerp Nota van Uitgangspunten zijn hier het resultaat van.

In de Nota van Uitgangspunten staan de voorstellen voor de nieuwe OV-concessies. Gekoppeld aan de doelen van de concessie (flexibiliteit, duurzaamheid, excellente uitvoering, een zo breed mogelijke groep reizigers en een eerlijke prijs) is een aantal door u vast te stellen uitgangspunten geformuleerd.

Het OV-netwerkperspectief beschrijft hoe de provincie Utrecht de toekomst van het openbaar vervoer netwerk ziet in de periode 2025-2035 met een doorkijk naar 2050. De keuzes die hieraan ten grondslag liggen worden omschreven. Het OV-netwerkperspectief geeft aan de concessie inschrijvende partijen en samenwerkingspartners een beeld van de ambities van de provincie en het is richtinggevend voor een aantal onderdelen van het op te stellen programma van eisen. De provincie zoekt een vervoerder die vanuit zijn expertise kan ondersteunen bij het realiseren van deze ambities.

De beide documenten maken onderdeel uit van de voorbereiding voor de nieuwe OV-concessies en bepalen in hoge mate de toekomst van ons OV. Daarnaast is er een sterke samenhang met andere opgaven of processen zoals het werken aan goede knooppunten, ontwikkeling van het spoor en het realiseren van voldoende doorstroming.

Toelichting:

In april 2021 heeft u de contouren voor de participatie vastgesteld (PS2021MM04).

Bij het opstellen van de documenten hebben we input gekregen door:

- onderzoek (mede door interviews) naar mobiliteitsarmoede en toegankelijkheid/inclusiviteit;
- een panelonderzoek naar een aantal specifieke onderwerpen uit de Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief. De samenstelling van het panel was breed. Er is extra inspanning gepleegd om voldoende jongeren aan te trekken. Circa 800 panelleden hebben meegedaan;
- kennisdelingssessies met o.a. gemeenten, ROCOV (Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer), lokale bestuurders en statenleden;
- verdiepingssessies met gemeenten.

Tijdens de inspraakperiode zijn de volgende activiteiten ontplooid:

- openstellen inspraakmogelijkheid via de website, aangekondigd via verschillende (reguliere en social media) kanalen, zoals gebruikelijk bij de reguliere vervoerplannen, circa 700 reacties;
- toelichtende bijeenkomsten met gemeenten en het ROCOV Utrecht;
- een marktconsultatie met potentiële inschrijvers;
- focusgroepen ter verdieping van een aantal onderwerpen uit de beide ontwerpdocumenten;
- een digitale sessie voor raadsleden en statenleden op 24 november 2021.

In de Nota van Beantwoording wordt dieper ingegaan op de inspraakreactie, onze reactie hierop en tot welke wijzigingen de inspraak heeft geleid.

De hoofdlijnen van de inspraakreacties kunnen we samenvatten in de volgende punten:

- over het algemeen een positieve reactie, heldere en duidelijke documenten;
- meer aandacht voor de balans tussen stad en regio, groeien en koesteren;
- het belang van flexibiliteit;
- meer inzet op Mobility as a Service ("MaaS") ter bevordering van een samenhangend systeem;
- samenhang OV-vangnet en Aanvullend Openbaar Vervoer ("AOV") en doelgroepen vervoer sterker maken;
- grensoverschrijdende samenwerking met aangrenzende provincies borgen;
- lagere en integrale tarieven;
- meer fijnmazig OV en garanties. groeien en koesteren;
- behoefte aan verdere uitwerking ambitienetwerken;
- wensen voor nieuwe specifieke verbindingen en/of stations.

Doelen en brede welvaart indicatoren:

De provincie Utrecht werkt aan goede en duurzame bereikbaarheid per OV om hiermee bij te dragen aan een gezonde verstedelijking, een vitaal landelijk gebied en een efficiënt ruimtegebruik. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de door u vastgestelde Omgevingsvisie. Meer tevreden reizigers en een efficiënt ingericht OV zijn subdoelen die u ook heeft vastgesteld in het huidige mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Door in te zetten op goed OV in de hele provincie draagt het OV bij aan brede welvaart met in het bijzonder de volgende indicatoren:

- tevredenheid met reistijd van en naar het werk of onderwijs;
- emissies van fijnstof naar lucht;
- tevreden met de woonomgeving.

Financiën:

Uitvoering geven aan de Nota van Uitgangspunten en OV-netwerkperspectief heeft financiële consequenties. Belangrijkste notie voor de provinciale begroting op lange termijn is dat om het voorzieningenniveau in het OV op peil te houden en de reizigersgroei te faciliteren, de structurele lasten van de provincie meestijgen en dat dit een claim zal leggen op toekomstige begrotingen vanaf 2025.

Onzekerheid van de markt: meer kosten om het voorzieningenniveau op peil te houden

Een risico op een structureel hogere of lagere prijs bij een aanbesteding is er altijd. Gezien de omstandigheden is er op dit moment een forse onzekerheid als gevolg van de verstoorde marktsituatie. Er is in de twee jaar sinds begin coronacrisis geen aanbesteding in het Nederlandse OV meer gehouden, omdat geen vervoerder een reële bieding kon doen. De meerjarige effecten van COVID op het reisgedrag en reizigersaantallen zijn bovendien nog onduidelijk. Op basis van het rapport van het Kennisinstituut van Mobiliteit over reizigersherstel in het OV is de verwachting nu dat tussen de 94% en 100% van het aantal reizigers in 2019 eind 2025 weer in het OV zitten, maar deze schattingen worden steeds vaker ook als te optimistisch gezien. Tot nu toe verloopt het herstel in de provincie Utrecht trager dan het landelijk gemiddelde. Dit heeft te maken met het grote aantal kantoor- en studieforensen in ons OV. Het aantal reizigers eind 2025 is sterk bepalend voor de opbrengsten en daarmee ook de benodigde subsidie voor de concessies. Tot slot zijn er onzekerheden rondom de kosten van Zero Emissie. De businesscase hiervoor kan sluitend zijn maar kan ook nog een financiële inspanning vergen. Komende maanden hopen we hier meer zicht op te krijgen door te leren van de resultaten van de meest recente aanbestedingen. De recente ontwikkelingen rondom de energieprijzen als gevolg van de oorlog in Oekraïne kunnen bovendien van invloed zijn op onze aanbesteding.

Een indicatie van de benodigde subsidie zal blijken uit de eerste aanbestedingen van regionaal OV die de komende periode weer op gang moeten komen. En ook uit de uitkomsten van de verlengingsonderhandelingen voor onze huidige OV-concessies. Die uitkomst is medio 2022 duidelijk en bepaalt het prijspeil van ons OV in de komende jaren richting de start van de nieuwe concessies in december 2025.

De ambitie van het coalitieakkoord 2019-2023 is versterking van het OV. De praktijk echter is, door de onvoorziene COVID-19 gevolgen, dat er nu meer inzet nodig is om het bestaande niveau te kunnen handhaven. Als deze extra middelen niet beschikbaar komen is het risico dat er verder afgeschaald moet worden. Dit kan een negatieve spiraal in werking zetten: minder aanbod betekent minder reizigers, betekent minder opbrengsten enz. Het huidige aanbod in stand houden is ook nodig om straks na het herstel de in Utrecht voorziene groei weer op te kunnen vangen. In de officiële Rijksprognoses (Integrale Mobiliteits-analyse IMA-2021) is op langere termijn de reizigersgroei in de provincie Utrecht het hoogste van het land.

Effecten van groei

Groei kost geld, het OV is immers niet geheel kostendekkend. Dus meer OV-aanbod laten rijden, omdat er meer reizigers zijn, betekent ook meer kosten. In de huidige concessieperiode zijn de kosten van de groei grotendeels binnen het bestaande budget opgevangen. Is ergens groei nodig dan gaat dat doorgaans ten koste van OV op een andere plek. In de U-OV concessie geldt nu dat reizigersopbrengsten ten dele geïnvesteerd worden in een uitbreiding van het OV-aanbod. Wij stellen voor om dit uit te breiden naar beide concessies en ook te intensiveren door een uitbreiding van de exploitatiebijdrage. Hiermee is het mogelijk om stapsgewijs beter mee te groeien met de verwachte toename van het aantal reizigers en om de groei op de ene plek niet ten koste te laten gaan van het OV elders.

Voor de te verwachten groei en de daarmee samenhangende kostenverhoging zijn twee scenario's (op basis van de landelijke vastgestelde scenario's in de IMA-2021 van het Rijk) denkbaar:

- 1-scenario (Laag) Beperkte ontwikkeling: Jaarlijks gemiddeld 1,5% reizigersgroei, gedurende 10 jaar groeiend naar circa 16 %.

2- scenario (Hoog) Forse ontwikkeling: Jaarlijks gemiddeld 3,1% reizigersgroei, gedurende 10 jaar groeiend naar circa 35 %.

Om hierop in te spelen verwachten wij - op basis van ervaringen in de periode 2015-2019 - dat dit neerkomt op een jaarlijkse groei van de structurele kosten van 0,5 tot 1 miljoen euro per jaar. Op dit moment gaat het om een indicatie en is geheel afhankelijk hoe de reizigersgroei ontwikkeld. Met de jaarlijkse Kadernota zullen wij voor toekomstige concessiejaren voorstellen voorbereiden voor extra budget die passen bij de ingezette groei. Uiteindelijk bent u bij de jaarlijkse Kadernota aan zet om hierop bij te sturen. Deze flexibiliteit past bij uitgangspunten in de Nota van Uitgangspunten.

Aanpassingen infrastructuur en knooppunten

Subsidies die beschikbaar zijn binnen het lopende mobiliteitsprogramma 2019-2023 gaan wij gericht inzetten om de ambities te ondersteunen. Denk hierbij aan de doorstromingsprojecten voor U-link en U-liner, verbeteren toegankelijkheid bushaltes, meer fietsenstallingen voor goede ketenreis OV en fiets, en multimodale knooppunten (inclusief P+R). Ook na 2023 zijn investeringen in de infrastructuur nodig om de ambities te verwezenlijken. In het nieuwe bereikbaarheidsprogramma 2023-2028 gaan wij hiervoor voorstellen opnemen.

Praktische uitwerking stallingslocaties

In 2028 is het de bestuurlijk vastgelegde ambitie dat de concessies volledig Zero Emissie rijden. Dat stelt eisen aan zowel het energienetwerk als aan de tijdige beschikbaarheid van stallingslocaties met tank/laadmogelijkheid. Het onderzoek hiernaar is gaande en indien dit leidt tot (voor)investeringen leggen wij u dit separaat voor.

Procesvoorstel financiën

Nota van Uitgangspunten

Er is op dit moment nog een aantal onzekerheden zoals hierboven ook uiteengezet. Op basis van de huidige inzichten verwachten wij dat om het voorzieningenniveau op peil te houden en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het huidige netwerk naar verwachting structureel extra financiële middelen nodig zijn. De bandbreedte van de extra begrotingslasten raamden wij eerder op 6 tot 12 mln euro in het eerste concessiejaar. Hierover hebben wij u eerder ook geïnformeerd (Statenbrief 2021MM141). Onderhandelingen over verlenging laten zien dat de exploitatiekosten (DRU-prijs) inderdaad stijgen en dat we eerder aan de bovenkant van de bandbreedte uitkomen dan aan de onderkant.

Het uitstellen van de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten om meer zicht te hebben op de financiële situatie is niet wenselijk. Dit zou betekenen dat we pas eind van dit jaar de Nota van Uitgangspunten zouden kunnen vaststellen. Er is dan onvoldoende tijd om het Programma van Eisen op te stellen en tijdig gereed te zijn voor de aanbesteding. De landelijk afgesproken aanbestedingskalender betekent voor ons dat we in het voorjaar van 2023 onze aanbesteding moeten starten. Het is noodzakelijk dat we ons houden aan deze landelijk afgesproken planning om te voorkomen dat er te veel aanbestedingen tegelijk op de markt worden gebracht.

In de Kadernota 2023-2026 worden aan uw Staten diverse voorstellen gedaan voor het beschikbaar stellen van aanvullende middelen. Hierin zal ook het voorstel worden opgenomen om de structurele budgetten voor de concessie van het OV vanaf het eerste concessiejaar 2026 substantieel te verhogen, mogelijk tot wel € 12 miljoen. Na integrale afweging en vaststelling van de Kadernota is daarmee de financiële bandbreedte bekend waarbinnen de concessies worden aanbesteed.

Binnen het door u in de Kadernota vastgestelde bedrag stelt GS in het voorjaar 2023 het bestek vast waarbij de actuele marktsituatie richting geeft aan de financiële uitgangspunten van het bestek.

In de komende jaren is een belangrijk herijkingsmoment waarbij u de mogelijkheid heeft om via uw budgetverantwoordelijkheid bij te sturen in de Kadernota 2025-2028. De gunning van de concessie heeft dan plaatsgevonden en het benodigde bedrag om het huidige voorzieningenniveau te blijven rijden is bekend.

In de Kadernota 2018 zijn in het hoofdstuk Financiën, bijstellingen algemene dekkingsmiddelen en stelposten, financiële spelregels opgenomen voor de exploitatiesubsidie van de OV-concessies. Na de gunning van de concessie dienen de spelregels te worden aangepast aan de nieuwe situatie.

OV-netwerkperspectief

Het OV-netwerkperspectief gaat uit van twee periodes. 'Benutten' tot 2035 waarbij wij zonder omvangrijke investeringen in infrastructuur inzetten op het meegroeien van het OV-aanbod met de reizigersgroei. Dit is ook de beoogde periode van de nieuwe concessies vanaf december 2025 tot december 2035. Het OV-netwerk wordt tijdens deze periode stapsgewijs uitgebreid en/of aangepast. De mate waarin is afhankelijk van de reizigersgroei en de door u beschikbaar gestelde financiële ruimte. In de eerste helft 2024 wordt een voorstel voor de uitbreiding van het OV-budget aan u voorgelegd in Kadernota 2025-2028. Op dat moment verwachten wij meer zicht te hebben op het herstel van het OV-gebruik na COVID-19 en de mate waarin de rijkprognoses (IMA-2021) voor de provincie Utrecht behaald kunnen worden. Toekomstige budgetten voor infra- en haltesubsidies aan gemeenten en kleinschalige investeringen werken wij uit als onderdeel van het nieuwe bereikbaarheidsprogramma 2023-2028; in het huidige mobiliteitsprogramma 2019-2023 zitten dergelijke budgetten ook.

Voor de periode na 2035 zijn er meer onzekerheden en afhankelijkheden. Zo kunnen nieuwe inzichten vanuit lopende onderzoeken, beschikbaarheid van financiële middelen en keuzes van partners (bv nieuwe stations, spoorinfrastructuur en OV-doorstroming op gemeentelijke wegen en rijkswegen) van invloed zijn op de uitwerking, haalbaarheid en fasering van de OV-netwerkambities. Als ook nieuw rijksbeleid in het kader van de mobiliteitstransitie. Belangrijke trajecten die hierop van invloed zijn:

- de lopende MIRT-verkenning 2030 OV en wonen in de regio Utrecht, waarin wij samen met het Rijk en gemeenten werken aan een OV-maatregelpakket. Eind 2022 worden drie voorkeurspakketten opgeleverd. Keuzes bus versus tram en Lunetten-Koningsweg zijn ook onderdeel van de scope. Voor de MIRT-verkenning hebben de samenwerkende partners 75% van het budget gereserveerd (380 van de 500 mln euro). Planning is om dit jaar aanvullende afspraken te maken over aanvullende financiering. Deze MIRT-verkenning is opgenomen als studieproject in het MIP (provinciale bijdrage 25%, 85 mln euro);
- de uitwerking van Groeisprong Utrecht 2040. Hierin maken we, als onderdeel van een integrale aanpak, de financiële consequenties en eventuele dekkingsmogelijkheden inzichtelijk van vijf groeiopgaven uit de Omgevingsvisie. De resultaten worden medio mei met u gedeeld. Op basis van deze resultaten nemen wij voorstellen op voor een 'begrotingsgroeisprong' in de Kadernota 2023.

Vervolprocedure / voortgang:

De definitieve versie van de Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief vormen de kaders voor de concessieverlening. Op basis van deze kaders wordt een programma van eisen opgesteld en ter besluitvorming aan GS voorgelegd. Gemeenten en ROCOV worden in de gelegenheid gesteld een advies/reactie hierop te geven. Het streven is het programma van eisen in de eerste helft van 2023 vast te stellen. Vervolgens worden de aanbestedingsdocumenten door GS vastgesteld en daarna start de aanbestedingsprocedure. Het tijdpad voor dit proces is als volgt:

Mei 2022	vaststelling Nota van Uitgangspunten en OV-netwerkperspectief door PS
Juli 2022	Kadernota 2023-2026 vaststellen financiële bandbreedte nieuwe concessies
Najaar 2022	adviesperiode concept Programma van Eisen
Eerste helft 2023	vaststelling Bestek door GS
Juni 2023	Publicatie Tendered
Eerste helft 2024	Gunning van de nieuwe concessies
Eerste helft 2024	Kadernota 2025-2028 effectuering aanbestedingsresultaat, consequenties reizigersgroei en herijking spelregels
Dec 2025	Start nieuwe concessies.

Het OV-netwerkperspectief zal een uitwerking krijgen voor de kortere termijn in de vorm van uitvoeringsagenda's (2025-2030) en ingebracht worden in bestaande en toekomstige studietrajecten voor de langere termijn. Daarin gaan wij aan de slag met belangrijke partners zoals gemeenten, spoorsector en het Rijk. De geschetste ambities worden stapsgewijs verder geconcretiseerd. Soms kan dat ook nieuwe inzichten opleveren. Het is nadrukkelijk een perspectief en geen blauwdruk.

Juridische en andere relevante kaders:

Het aanbesteden van openbaar vervoer en het gunnen van concessies is een wettelijke taak van Gedeputeerde Staten die is vastgelegd in Wet personenvervoer 2000 (art. 20, lid 2; artikel 61, lid1).

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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

Ontwerpbesluit

Besluit op 11-05-2022 tot vaststelling van Nota van Uitgangspunten, OV-netwerkperspectief en Nota van Beantwoording.

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 11-05-2022.

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 22-03-2022 met nummer UTSP-2051524397-1162, van afdeling MOB, team EOV.

Overwegende dat:

- de kaders voor de nieuwe concessie en de ambities voor de netwerkontwikkeling van het OV in de provincie Utrecht bijdragen aan goede en duurzame bereikbaarheid per OV en daarmee aan een gezonde verstedelijking;
- we onze ambities voor het OV-netwerk hiermee hebben vastgelegd;
- we willen groeien en koesteren, behoud van het bestaande en uitbreiding van het OV bij groei van het aantal reizigers;
- we met de start van de nieuwe concessie zoveel mogelijk aansluiten bij het huidige OV-aanbod;

Besluiten:

1. de Nota van Uitgangspunten vast te stellen;
2. het OV-netwerkperspectief vast te stellen;
3. de Nota van Beantwoording vast te stellen;
4. akkoord gaan met het procesvoorstel t.a.v. de financiën.

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Griffier,
mr. C.A. Peters

.....

MAART 2022



PROVINCIE  UTRECHT

DEFINITIEF ONTWERP NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

OV-CONCESSIES UTRECHT BINNEN EN UTRECHT BUITEN





INHOUD

PUBLIEKSSAMENVATTING	6
1. DOEL EN POSITIE VAN DE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN	10
De OV-concessies en de Nota van Uitgangspunten	10
Rol en positie van de NvU	11
Evaluatie huidige concessies	12
Doorlopen proces	13
Bijzondere omstandigheden door de gevolgen van COVID-19 voor het OV	14
Opvolging aanbevelingen rekenkamer over sturing in de Utrechtse OV concessies	14
2. KADERS EN DOELEN VAN DE AANBESTEDING	15
Trends en ontwikkelingen	15
Omgevingsvisie en Mobiliteitsprogramma, het provinciaal kader voor de OV ambities	19
Meer tevreden reizigers en efficiënt ingericht OV	20
Visie op (netwerk)ontwikkeling (OV-netwerkperspectief)	21
Wat willen we bereiken met de concessieverlening, uitwerking in doelen	22
3. EEN FLEXIBELE EN WENDBARE CONCESSIE	24
Uitgangspunt 1: De concessiehouders als partner in de ontwikkeling en als uitvoerder van vervoer	24
Uitgangspunt 2: Een flexibele concessie met transitie, groei en herijkingsmomenten	25
Uitgangspunt 3: Ontwikkeling tijdens de concessie, niet alleen bij start	26
Uitgangspunt 4: Zowel innovatie als betrouwbaarheid zijn belangrijk	27
Uitgangspunt 5: De verantwoordelijkheid voor de opbrengsten hebben we allebei	27
Uitgangspunt 6: We verlenen twee concessies: “Utrecht Binnen” en “Utrecht Buiten” aan twee verschillende vervoerders.	28
Uitgangspunt 7: Concessieduur van minimaal 10 jaar	29
Uitgangspunt 8: De concessiehouder in zijn kracht: <i>het</i> mobiliteitsaanspreekpunt voor de reiziger	30
Uitgangspunt 9: Samenhang OV-AOV en doelgroepenvervoer, ruimte voor ontwikkeling	31
4. EEN DUURZAME CONCESSIE	33
Uitgangspunt 10: Ambitie 100% Zero Emissie in 2028, de concessiehouders maken het waar	33
Uitgangspunt 11: Provincie bereidt netaansluitingen op strategische locaties voor	34
Uitgangspunt 12: Laad- of tank voorzieningen regelen de concessiehouders	34
Uitgangspunt 13: De concessiehouders regelen de energie-inkoop	35
Uitgangspunt 14: Eigendom, beheer en onderhoud van de bussen bij de concessiehouders	35
Uitgangspunt 15: Circulariteit	36



INHOUDSOPGAVE (VERVOLG)

5. EXCELLENTE UITVOERING VAN DE CONCESSIONS	37
Uitgangspunt 16: De Provincie benoemt KPI's, monitort de uitvoering en rekt daarop af	37
Uitgangspunt 17: U-OV als huisstijl en concept in de hele provincie	37
Uitgangspunt 18: De Provincie stelt de tarieven vast en de concessiehouders zorgen voor betaalgemak	38
Uitgangspunt 19: Begrijpelijke en volledige reisinformatie	38
Uitgangspunt 20: MaaS-waardige concessiehouders	39
Uitgangspunt 21: Hoog basis niveau van sociale veiligheid houden we vast	40
Uitgangspunt 22: Goed werkgeverschap	40
<hr/>	
6. EEN BREDE REIZIGERSGROEP	41
Uitgangspunt 23: Beschikbaarheid van het OV, ook als er geografische verschillen zijn	41
Uitgangspunt 24: Het OV draagt bij dat een zo breed mogelijke groep reizigers kan meedoen aan de samenleving	42
<hr/>	
7. FINANCIËN	44
Uitgangspunt 25: Inzetten op groei van de opbrengsten en uitbreiding budget nodig	44
<hr/>	
8. AANBESTEDINGSSTRATEGIE	46
Uitgangspunt 26: We besteden aan en niet in.	46
Uitgangspunt 27: De concessies verlenen we aan de concessiehouders die zich onderscheiden op de doelen van de concessie	47



VOORWOORD

Voor u ligt het definitief ontwerp Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessies in de provincie Utrecht. Deze Nota van Uitgangspunten beschrijft, samen met het OV-netwerkperspectief, de ambities voor het OV in de provincie en vormt de basis voor de aanbesteding van de nieuwe concessies.

Mobiliteit zit in een transitie. De noodzaak om over te schakelen van fossiele brandstoffen naar zero-emissie mobiliteit en digitale en technologische ontwikkelingen zullen ons mobiliteitssysteem doen veranderen. De visie op wat goede en gezonde bereikbaarheid is in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen verandert ook. Een gezonde verstedelijking en bereikbaarheid en nabijheid van onze voorzieningen zijn meer dan ooit voorwaarden voor de toekomst. De situatie rondom COVID-19 heeft ons extra uitdagingen en mogelijkheden laten zien. Mogelijkheden zoals thuiswerken waarvan we de structurele effecten nog niet op waarde kunnen schatten. Tegelijkertijd zorgt COVID-19 ook voor nieuwe opgaven. De grens tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, eigen mobiliteit en privaat mobiliteitsaanbod vervaagt steeds meer. Onze wens en/of noodzaak tot verplaatsen verandert niet, de manier waarop en de mate waarin wellicht wel.

De verdergaande verstedelijking in Utrecht en de (daarmee gepaard gaande) steeds groter wordende drukte in het Utrechtse verkeerssysteem zet zich voort. Het OV zal ook in de toekomst moeten bijdragen aan het bereikbaar houden van de Utrechtse regio door het faciliteren van de mobiliteitsstromen vanuit bestaande en nieuwe woongebieden naar de economische kerngebieden. Het is daarmee een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoersstromen groot zijn en de (parkeer)ruimte steeds schaarser. Het OV-systeem draagt bij aan een vitale Utrechtse regio. De woon-en werklocaties en sociaal-recreatieve voorzieningen binnen de provincie Utrecht zijn op een efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar. We streven naar een OV-systeem waar zoveel mogelijk mensen gebruik van willen en kunnen maken, een zo inclusief mogelijk systeem waarbij ook voldoende aandacht is voor de sociale functie van het OV.

Dit definitief ontwerp Nota van Uitgangspunten is met name gericht op de uitgangspunten voor de twee concessies. Het gelijktijdig vast te stellen OV-netwerkperspectief beschrijft de ontwikkelrichting van het OV-netwerk dat we tijdens de concessieperiode met de nieuwe concessiehouders willen realiseren. Samen geven de documenten een beeld van de beoogde ontwikkeling van het OV in de concessieperiode. Over beide documenten heeft het college van Gedeputeerde Staten de reactie van velen gehoord. Deze reacties zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording. We merken meer dan ooit dat de wereld niet stil staat. We blijven waar mogelijk inspelen op de veranderingen.

Goed openbaar vervoer voor onze reizigers is een grote opgave waar de provincie graag aan werkt. We staan er niet alleen voor. Ik zie uit naar de samenwerking met de wegbeheerders, andere overheden en in de nabije toekomst de nieuwe concessiehouders!

Gedeputeerde Arne Schaddelee

Mobiliteit | Recreatie | Toerisme | Vergunningverlening en Handhaving | Participatie | Communicatie



PUBLIEKSSAMENVATTING

EXCELLENT OV VOOR EEN GROEIENDE PROVINCIE

Utrecht is een van de snelst groeiende provincies van Nederland. Daar moeten we in de nieuwe concessies voor het openbaar vervoer (2025-2035) rekening mee houden. Want al die nieuwe Utrechters zijn straks in beweging. Net als de huidige inwoners en al die mensen die door of naar onze provincie reizen, willen ze vooruit.

Ook onze duurzaamheidsambities zijn onlosmakelijk verbonden met de nieuwe concessies. Samen met onze concessiehouders (de vervoerders) gaan we op weg naar een OV zonder emissie, 100% duurzaam. Comfortabel meebewegend met de wensen en reisbehoeftes van de hele Utrechtse bevolking. Een nieuwe concessie is een bijzonder contract. Een zakelijk huwelijk waarin de provincie en de nieuwe vervoerders in voor- en tegenspoed vorm zullen geven aan de toekomst van het Utrechtse openbaar vervoer.

In de Nota van Uitgangspunten (NvU) lees je wat we vragen van onze nieuwe concessiehouders, én wat we bieden. Want we gaan het samen doen. Partners in OV.

In deze samenvatting van de NvU schetsen we de belangrijkste veranderingen in de nieuwe concessies en de sterke punten die we willen behouden. Net als in de NvU zelf laten we in 26 uitgangspunten zien waar we op letten bij het kiezen van nieuwe ov-partners. Zodat ook na 2025 elke reiziger in de provincie Utrecht een beroep kan doen op krachtig, flexibel en groen openbaar vervoer. Voor af en toe of elke dag. In de NvU zie je hoe we samen met de nieuwe concessiehouders het OV-netwerk in de provincie Utrecht verder ontwikkelen. Wil je een volledig beeld krijgen van de toekomst van het Utrechtse OV? Lees dan ook het OV-netwerkperspectief, waarin de provincie richting geeft aan toekomstige ontwikkelingen en het openbaar vervoerlijnnennet.

*** UITGANGSPUNT 1: De concessiehouders als partner in de ontwikkeling en als uitvoerder van vervoer**

We zoeken niet zomaar een concessiehouder, maar een partner. Nee, niet als modewoord; echt in de praktijk! Een partner die meedenkt en meedoet. Die er samen met ons, met vervoerders van buiten de provincie en met andere partijen alles aan doet om de reiziger snel en betrouwbaar van A naar B te laten reizen.

*** UITGANGSPUNT 2: Een flexibele concessie met transitie, groei en herijkingsmomenten**

Zekerheden zijn onzekerheden geworden, zagen we toen COVID-19 de wereld overnam. De afgelopen periode heeft ons geleerd dat mensen snel wennen aan nieuwe reispatronen en nieuwe manieren van werken. Daarom gaan we de nieuwe concessies niet in beton gieten maar kiezen we voor flexibiliteit. Maar wel met 'herijkingsmomenten' zodat onze concessiehouders hun werk goed in kunnen richten voor de korte en middellange termijn.

*** UITGANGSPUNT 3: Ontwikkeling tijdens de concessie, niet alleen bij start**

Dat er zaken veranderen als het OV door een nieuwe concessiehouder wordt verzorgd, is logisch. Maar daar willen we de reiziger zo min mogelijk mee lastigvallen. Daarom zoeken we partners die net als wij geloven in voortdurend ontwikkelen. Geen 'big bang' bij de start van de nieuwe concessie maar gewoon verder gaan waar we gebleven zijn. Op de goede weg naar beter.

*** UITGANGSPUNT 4: Zowel innovatie als betrouwbaarheid zijn belangrijk**

We willen nogal wat. Duurzaam openbaar vervoer, veilig, toegankelijk en snel. Alles om onze reizigers excellent openbaar vervoer te kunnen bieden. Maar die ambities mogen niet ten koste gaan van de betrouwbaarheid. Want voor de reizigers is het belangrijk dat de bus gewoon blijft rijden.

*** UITGANGSPUNT 5: De verantwoordelijkheid voor de opbrengsten hebben we allebei**

Ja, de uitvoering van het openbaar vervoer in Utrecht ligt bij de concessiehouders. Maar dat betekent niet dat de provincie er niets mee van doen heeft. We doen het samen; we dragen samen de verantwoordelijkheid. Voor de ontwikkeling én de opbrengsten.

*** UITGANGSPUNT 6: We verlenen 2 concessies: Utrecht Binnen en Utrecht Buiten**

We verdelen het Utrechtse OV in 2 delen: het vervoer in het hart van de provincie, inclusief de tram, en het vervoer in de cirkel eromheen. We verlenen dus 2 concessies: Utrecht Binnen en Utrecht Buiten. We hebben de voorkeur voor twee verschillende concessiehouders.

*** UITGANGSPUNT 7: Concessieduur van minimaal 10 jaar**

De reiziger moet op het OV kunnen bouwen. In dat kader vinden we continuïteit heel belangrijk. We kiezen voor de nieuwe concessies dan ook een termijn van 10 jaar, met een mogelijkheid om nog eens met 5 jaar te verlengen.

*** UITGANGSPUNT 8: De concessiehouder in zijn kracht: het mobiliteitsaanspreekpunt voor de reiziger**

Iedereen moet het OV weten te vinden. De concessiehouder zorgt daarvoor. Hij is het aanspreekpunt in de regio. Want we zien als provincie een belangrijke rol weggelegd voor bijvoorbeeld deelmobiliteit voor het eerste en laatste stuk van de reis die onze reizigers afleggen, bijvoorbeeld van hun huis tot de bushalte. We vinden dat de nieuwe concessiehouders hier in ieder geval informatie over moeten geven aan de reizigers, ook als zij het vervoer zelf niet uitvoeren. We vragen van de concessiehouders dat ze verder kijken dan alleen OV.

*** UITGANGSPUNT 9: Samenhang OV-AOV en doelgroepenvervoer, ruimte voor ontwikkeling**

Openbaar vervoer is er voor iedereen maar dat betekent niet dat we voor iedere voordeur een tram of bus kunnen laten rijden. Teveel vervoer bieden voor te weinig reizigers is helaas onbetaalbaar. Daarom hebben we standaard OV, flexibel OV en een OV-vangnet. De afstemming tussen deze vormen van OV en het doelgroepenvervoer dat de gemeenten verzorgen, is heel belangrijk. We blijven daarom samenwerken om dit te blijven verbeteren.

*** UITGANGSPUNT 10: Ambitie 100% zero emissie in 2028, de concessiehouders maken het waar**

Zero emissie in 2028, oftewel openbaar vervoer zonder uitstoot. Dat vraagt om nieuwe bussen, en voldoende capaciteit van het Utrechtse energienetwerk. Kortom: dit uitgangspunt is nog een uitdaging. Een uitdaging waar ook de nieuwe concessiehouders een belangrijke rol in hebben.

*** UITGANGSPUNT 11: Provincie bereidt netaansluitingen op strategische locaties voor**

Om met elektrische zero-emissie-bussen te kunnen rijden, zijn netaansluitingen in en buiten stallingen nodig. Er is al een aantal aangepaste stallingen met een netaansluiting. De Provincie gaat onderzoeken wat er aanvullend nodig is qua netaansluitingen op strategische stallinglocaties om op tijd met de zero-emissie-bussen te kunnen rijden. Het aanleggen van een goede netaansluiting neemt namelijk veel tijd in beslag.

*** UITGANGSPUNT 12: Laad- of tankvoorzieningen regelen de concessiehouders**

Of ze nu rijden op benzine, diesel, waterstof of elektriciteit: alle voertuigen in het openbaar vervoer moeten regelmatig 'bijtanken'. Hoe en waar, dat laten we als provincie graag over aan de toekomstige concessiehouders. Onze voorkeur gaat uit naar opladen in of vlakbij de stallingen.

*** UITGANGSPUNT 13: De concessiehouders regelen de energie-inkoop.**

Wie duurzaam wil werken, moet letten op energiegebruik. We kijken daarom bij het verlenen van de concessies onder meer naar slim gebruik van energie en naar de soort energie die gebruikt wordt, bij voorkeur regionaal opgewekte, groene energie.

*** UITGANGSPUNT 14: Eigendom, beheer en onderhoud van de bussen bij de concessiehouders**

De provincie is niet de aangewezen instantie om bussen aan te schaffen en te onderhouden. Dat laten we graag over aan de vakmensen. In de nieuwe concessies komt dan ook duidelijk te staan dat de concessiehouders verantwoordelijk zijn voor inkoop, beheer, onderhoud en uiteindelijk inzet van de bussen.

*** UITGANGSPUNT 15: Circulariteit**

Duurzaamheid is meer dan alleen zero emissie. Ook circulariteit draagt bij aan een beter milieu en klimaat. Door bussen bijvoorbeeld zo lang mogelijk te gebruiken en goed op te letten wat er met afgedankte batterijen van elektrische voertuigen gebeurt, kunnen concessiehouders het openbaar vervoer nóg duurzamer maken.

*** UITGANGSPUNT 16: De provincie benoemt KPI's, monitort de uitvoering en rekt daarop af**

We vragen veel als provincie, en gaan bewaken of de nieuwe concessiehouders dat ook waarmaken. Dat doen we op een vaste, transparante manier: met vooraf opgestelde criteria. Deze zogeheten KPI's (Kern Prestatie-Indicatoren) gaan onder meer over klanttevredenheid, reisinformatie en rituitval.

*** UITGANGSPUNT 17: U-OV als huisstijl en concept in de hele provincie**

De afgelopen jaren was het al op steeds meer plekken te zien: ons merk U-OV. Het heeft een goede naamsbekendheid en springt in het oog. Daarom willen we U-OV uitrollen over de hele provincie. We zoeken meerdere concessiehouders; die moeten dus goed samen kunnen werken om onder één vlag te opereren.

*** UITGANGSPUNT 18: De provincie stelt de tarieven vast en de concessiehouders zorgen voor betaalgemak**

De provincie is verantwoordelijk voor het vaststellen van de tarieven van het openbaar vervoer. De vervoerders doen ons voorstellen hiervoor binnen de afspraken die we hebben gemaakt. Maar 'wat kost het' is niet de enige vraag die belangrijk is voor de reiziger. 'Kan ik makkelijk afrekenen' is zeker ook een aandachtspunt. We zoeken concessiehouders die het betaalgemak voor de reiziger kunnen vergroten. Ook voor de reiziger die digitaal minder vaardig is.

*** UITGANGSPUNT 19: Begrijpelijke en volledige reisinformatie**

We vinden het heel belangrijk dat de nieuwe concessiehouders begrijpelijke en volledige reisinformatie hoog op hun prioriteitenlijst hebben staan. Voor iedereen. De reiziger moet daar altijd op kunnen rekenen.

*** UITGANGSPUNT 20: MaaS-waardige concessiehouders**

Mobility as a service (MaaS), openbaar vervoer met digitale diensten en betaalgemak, heeft volgens ons de toekomst. MaaS is mobiliteit op maat voor de reiziger; daarmee bedienen we onze reizigers het best. De nieuwe concessiehouders moeten dus MaaS-waardig zijn. Ze willen net als wij de kwaliteit van het openbaar vervoer in de provincie verhogen met online toepassingen zoals apps en moeten daarvoor ook met andere partijen samenwerken.

*** UITGANGSPUNT 21: Hoog basisniveau van sociale veiligheid houden we vast**

De reizigers gaven de (sociale) veiligheid in het Utrechtse openbaar vervoer in 2020 een mooie 8,2 als rapportcijfer. Dat willen we graag zo houden. We verwachten dan ook dat onze nieuwe concessiehouders samen met de gemeenten, de politie en de Provincie actief werken aan de verbetering van de sociale veiligheid voor alle reizigers.

*** UITGANGSPUNT 22: Goed werkgeverschap**

We verwachten van onze nieuwe vervoerders niet alleen dat ze goed voor de reizigers zorgen, maar ook dat ze goed voor hun medewerkers zorgen. Daarom gaan we alleen in zee met concessiehouders die zich houden aan de cao Stad- en streekvervoer. Ook vinden we het belangrijk dat een concessiehouder zorgt dat binnen zijn bedrijf ook mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan het werk kunnen.

*** UITGANGSPUNT 23: Beschikbaarheid van het OV, ook als er geografische verschillen zijn**

In sommige delen van de provincie is het OV heel druk en in andere delen rustiger. Daarom hebben we ook verschillende typen OV: lijnen die vaak rijden en lijnen die minder vaak rijden, maar ook lijnen die met een kleine bus worden gereden en andere weer met grote (gelede) bussen. De reizigers betalen met hun kaartje een deel van de kosten. Maar lang niet alles. De Provincie betaalt in de hele provincie mee aan het OV. We blijven ook in de nieuwe concessie OV in de hele provincie bieden, in drukke én rustige gebieden.

*** UITGANGSPUNT 24: Het OV draagt eraan bij dat een zo breed mogelijke groep reizigers kan meedoen aan de samenleving**

De provincie Utrecht wil dat iedereen mee kan doen in de samenleving. Ook het openbaar vervoer moet zo toegankelijk mogelijk zijn. Dus moeten de concessiehouders bijvoorbeeld zorgen voor aangepaste bussen, maar ook voor duidelijke reisinformatie die voor iedereen goed te begrijpen is. Zodat elke Utrechter, zoveel mogelijk zelfstandig, gebruik kan maken van het OV.

*** UITGANGSPUNT 25: Inzetten groei van de opbrengsten en uitbreiding budget nodig**

Onze ambities zijn groot: emissieloos openbaar vervoer, zoveel mogelijk circulariteit, vooral een goed OV-aanbod voor een steeds bredere en fors groeiende groep reizigers. Het is logisch dat hoge eisen en meer reizigers ook hogere kosten met zich meebrengen. Daarom willen wij de groeiende reizigersopbrengsten weer in ons OV investeren.

*** UITGANGSPUNT 26: We besteden aan en niet in**

In de vier grote steden in Nederland mag wettelijk gezien gekozen worden voor 'inbesteden': zelf het openbaar vervoer organiseren met een vaste concessiehouder in plaats van aanbesteden. Maar als provincie Utrecht besteden we voor de hele provincie aan, omdat we geen redenen hebben om niet op de ingeslagen weg door te gaan.

*** UITGANGSPUNT 27: De concessies verlenen we aan de concessiehouders die zich onderscheiden op de vier gekozen doelen voor de concessie**

Als provincie zetten we in op kwaliteit, betrouwbaarheid, duurzaamheid en flexibiliteit, tegen een eerlijke prijs. Een stevige verlanglijst, waar alleen écht goede concessiehouders aan kunnen voldoen. We zoeken de beste.



1. DOEL EN POSITIE VAN DE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

DE OV-CONCESSIES EN DE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

De provincie Utrecht is wettelijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer per bus en tram in de provincie. Zij is concessieverlener. Met een concessie verleent de Provincie het alleenrecht op het uitvoeren van het openbaar vervoer aan een concessiehouder (een vervoerder). De grondslag voor de concessieverlening is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000), het Besluit personenvervoer 2000 (Bp 2000) en de PSO verordening (Verordening (EG) 1370/2007 over openbaar personenvervoer per spoor en over de weg).

Op dit moment zijn in de provincie twee concessies verleend:

- De concessie Tram en Bus Regio Utrecht die grotendeels de gemeenten van het WGR samenwerkingsverband U10 bevat. Qbuzz rijdt hier sinds december 2013 onder de naam U-OV.
- De concessie Provincie Utrecht die de overige gemeenten bevat. Keolis rijdt hier sinds december 2016 onder de naam Syntus Utrecht.

De huidige concessies eindigen in december 2023 en worden naar verwachting verlengd met twee jaar tot december 2025. Door middel van een aanbestedingsprocedure verlenen Gedeputeerde Staten de concessies aan nieuwe concessiehouders. Een concessieverlening is een mooi moment om te zorgen dat de ambities, plannen en actuele zaken in nieuwe afspraken met de nieuwe concessiehouders goed worden vastgelegd. Het is echter niet het enige moment hiervoor. Met name de ontwikkeling van het netwerk op basis van de reizigersvraag en verkeerssituatie is een continu proces dat in de huidige concessies en in de nieuwe concessies voortdurend plaatsvindt. Deze Nota van Uitgangspunten (NvU) beschrijft de kaders voor de concessieverlening.

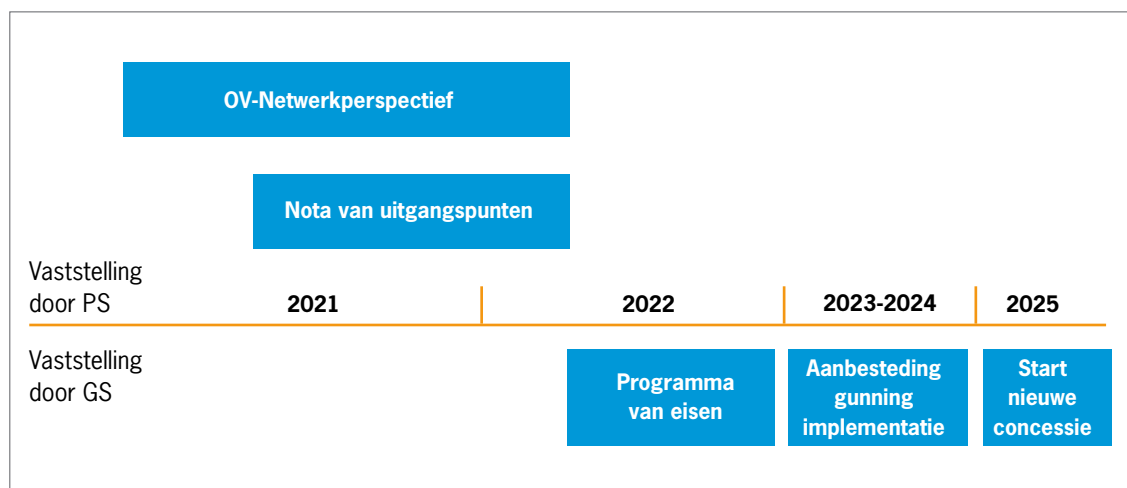


ROL EN POSITIE VAN DE NVU

Het proces om te komen tot de nieuwe concessieverlening kent een aantal stappen. Dit document betreft stap 2, de ontwerp NvU.

- Stap 1** We evalueren de huidige concessies (najaar 2020, met een extern evaluatierapport)
- Stap 2** We leggen de uitgangspunten en de kaders voor de ontwikkeling vast in een ontwerp NvU (najaar 2021)
- Stap 3** We stellen na de inspraak de definitieve NvU vast (voorjaar (2022)
- Stap 4** We stellen een Ontwerp Programma van Eisen (PvE) vast (zomer 2022)
- Stap 5** We stellen het definitieve Programma van Eisen en de aanbestedingsdocumenten vast (Q1 2023)
- Stap 6** We gaan de markt op: de daadwerkelijke aanbesteding (2023)
- Stap 7** We verlenen de concessies (2023/2024)
- Stap 8** De nieuwe concessiehouder implementeert de nieuwe concessie (2024/2025)
- Stap 9** De nieuwe concessies gaan in (december 2025)

NB: tijdpad stap 7 tot en met 9 onder voorbehoud van verlenging huidige concessies.



Figuur 1.1. Schema producten in het aanbestedingsproces (op basis van start 2025)

Naast de concessieverlening van de nieuwe concessies gaat ook de uitvoering en ontwikkeling van de huidige concessies uiteraard gewoon door. Op dit moment sterk onder invloed van de ontwikkelingen rondom COVID-19 en de transitieplannen die dit met zich meebrengt.

In de NvU worden dus de uitgangspunten voor de nieuwe concessies vastgelegd; onder meer voor wat betreft de scope, financiële kaders, de rolverdeling en de vertaling van een aantal ambities. De NvU wordt vastgesteld door Provinciale Staten.

Gelijktijdig met de Nota van Uitgangspunten is een OV-netwerkperspectief opgesteld. In het OV-netwerkperspectief beschrijven we de bouwstenen en handvatten waarmee we de provinciale ambities gedurende de komende concessieperiode in het OV-netwerk willen vertalen. Het OV-netwerkperspectief is de basis voor de ontwikkeling van het netwerk tijdens de concessieperiode. Het geeft een beeld van de ontwikkelingen, stelt hoofdkeuzes vast en geeft handelingsperspectief waar nodig. Het netwerkperspectief gaat over de periode 2025-2030, met een doorkijk naar 2040. Het is geen blauwdruk of investeringsvoorstel maar draagt bij aan een gedegen handelingsperspectief voor de vervoerders.

De NvU en het OV-netwerkperspectief doorlopen gelijktijdig het besluitvormingsproces. Op basis van de NvU wordt vervolgens een (ontwerp) Programma van Eisen (PvE) uitgewerkt, dat de basis vormt voor de aanbestedingsstukken, de daadwerkelijke uitvraag aan marktpartijen. De planning is dat dit eind 2022/ begin 2023 plaatsvindt.

EVALUATIE HUIDIGE CONCESSIONS

In 2020 heeft als voorbereiding op de nieuwe concessieverlening een onafhankelijke, externe evaluatie van de huidige concessies plaatsgevonden. In deze evaluatie is gekeken naar 2 zaken: de geleverde prestaties van de vervoersbedrijven en de ervaringen met de samenwerking tussen de belangrijkste betrokken partijen (vervoerders, provincie Utrecht, gemeenten en het ROCOV).

Zowel door de Provincie als door de vervoerders is tussen 2015-2019 (de onderzochte jaren) sterk geïnvesteerd in het OV. Gebleken is dat de investeringen in het OV efficiënt zijn ingezet. Het heeft geleid tot meer OV-aanbod en een sterke toename van het aantal reizigers. We presteren daarmee goed; ook landelijk gezien. De kostendekkingsgraad was, pre-COVID-19, conform de verwachtingen. De reizigersgroei was zelfs boven verwachting. Het gevoerde beleid voor de ontwikkeling van het OV-netwerk, waarbij veel is ingezet op de ontwikkeling van ons HOV-netwerk (hoogwaardig openbaar vervoer - snelle busverbindingen met minder haltes en hogere frequenties) heeft het gewenste effect gehad en geeft aanleiding tot het doorzetten van dit beleid en dus tot het verder uitbreiden van het HOV-netwerk.

De huidige kwaliteit van ons OV-netwerk is hoog. 93,5 % van de inwoners heeft binnen een straal van 600 meter toegang tot openbaar vervoer met minimaal (maar in veel gevallen veel meer) op maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 en 19.00 ten minste ieder uur een verbinding met het reguliere OV, flex- of buurtbus. Met de politieke ambities om meer te bouwen rondom OV- knooppunten zal dit percentage eerder toe- dan afnemen. Samen met het OV-vangnet (op dit moment de OV-functie van de regiotaxi) bieden we een provinciedekkend OV-systeem.

De klanttevredenheid is toegenomen en ligt boven de streefwaarde die was vastgesteld. Ook dit is goed in vergelijking met andere concessies in Nederland. De uitgebreide participatie over de vervoerplannen wordt gewaardeerd.

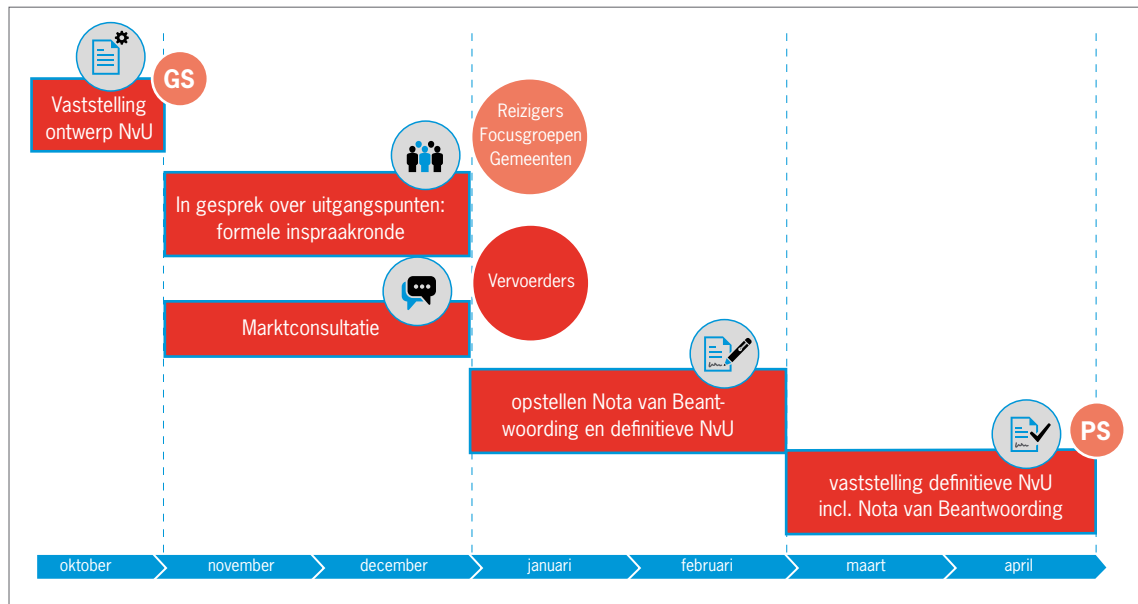
De volgende aandachtspunten zijn meegegeven voor de nieuwe concessies:

- **Samenwerking:** streef naar continuïteit in personeel en teamsamenstellingen bij zowel de vervoerder als de Provincie en behoud de onderlinge toegankelijke 'korte lijntjes'. Intensiveer, ten behoeve van de concessie-overschrijdende verbindingen, zoveel mogelijk de onderlinge samenwerking met concessieverleners en -houders uit naastgelegen concessiegebieden.
- **Organisatie:** verduidelijk de onderlinge rollen en verantwoordelijkheden binnen de driehoeksverhouding Provincie (beleid) – vervoerder – trambedrijf en onderzoek waar de (interne) organisatie mogelijk efficiënter ingevuld kan worden.
- **Betrekken stakeholders:** behoud de participatietrajecten en betrek stakeholders in een vroegtijdig stadium bij ontwikkelplannen (ten behoeve van het draagvlak).
- **Opbrengstverantwoordelijkheid:** overweeg welke vorm van opbrengstverantwoordelijkheid passend is, en zo ja in welke vorm, voor de volgende concessie(s). De vorm moet enerzijds zorgen voor een positieve prikkel voor de vervoerder om een zo goed mogelijk product te leveren en anderzijds zorgen voor een goede samenwerkings- en aanstuuringsvorm vanuit de concessieverlener. Ook moet hierbij een afweging gemaakt worden over het spreiden van de risico's. Mocht er bij een nieuwe aanbesteding worden gekozen voor meerdere concessies kies dan zoveel mogelijk voor gelijke uitgangspunten in beide concessies, ten behoeve van de eenduidigheid (opbrengstverantwoordelijkheid, bekostiging voor sociale veiligheid etc.).

- **Ontwikkeltaak:** zorg voor voldoende flexibiliteit en ruimte in de concessies om met de ontwikkeltaak in te kunnen spelen op de dynamiek van de regio en op ruimtelijke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.
- **Boetes en bonussen:** overweeg bij het bepalen van de vorm en hoogte van een boete of bonus op welke elementen en bijbehorende KPI's deze worden gebaseerd. Zorg daarbij voor zo SMART mogelijk geformuleerde criteria, waarmee boetes en bonussen op eenduidige wijze kunnen worden toegepast.
- **Duurzaamheid:** overweeg of aanvullende duurzaamheidseisen op het inkoopbeleid, ook op andere aspecten dan de materieelvloot, van toegevoegde waarde kunnen zijn.
- **Ontsluiting:** leiden wijzigingen in de lijnvoering lokaal tot een substantiële afname van de OV-bereikbaarheid? Onderzoek daar dan de mogelijkheden om dit op te vangen met maatwerkvervoer of andersoortige creatieve vervoervormen (als onderdeel van de ontwikkeltaak).

Deze aandachtspunten zijn in deze Nota van Uitgangspunten meegenomen of worden in het later op te stellen Programma van Eisen verder uitgewerkt.

DOORLOPEN PROCES



Figuur 1.2. Doorlopen stappen van ontwerp naar definitieve Nota van Uitgangspunten

De ontwerp NvU is begin november 2021 vrijgegeven voor inspraak door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. In de voorbereidende fase voor de ontwerp NvU en de keuzes die hierin zijn gemaakt, is met diverse stakeholders gesproken over deelonderwerpen. In een tweetal kennisdelingssessies is de kennis met diverse stakeholders gedeeld en verdiept.

In de maanden november en december, is met verschillende partijen het gesprek gevoerd over de uitgangspunten uit dit document. Er is voor een ieder de gelegenheid geweest om een reactie te geven op de ontwerp NvU via een enquête. Via sociale media hebben we de aandacht gevestigd op deze mogelijkheid. We hebben gesproken met inwoners in focusgroepen en ambtelijke en bestuurlijke informatiebijeenkomsten gehouden.

Ook is een marktconsultatie gehouden onder marktpartijen voor een algemene reactie en een reactie op een aantal specifieke vraagstukken.

Alle reacties zijn verzameld in een Nota van Beantwoording.

BIJZONDERE OMSTANDIGHEDEN DOOR DE GEVOLGEN VAN COVID-19 VOOR HET OV

Door COVID-19 is net als overal elders in het land het aantal reizigers in de beide Utrechtse OV-concessies tijdelijk sterk teruggelopen, en is een groot financieel probleem ontstaan voor zowel de concessiehouders als de provincie. Daarnaast is de marktsituatie zodanig dat aanbesteden niet mogelijk was. Om die reden overlegt de provincie met de huidige concessiehouders over een mogelijke verlenging van de huidige concessies. Ondanks het huidige herstel is het vrijwel zeker dat de komende jaren het aantal reizigers nog niet op het niveau van voor de crisis zal zitten. Dit is conform landelijk gehanteerde prognoses: naar verwachting zullen mensen meer thuis blijven werken en studeren en hebben sommige reizigers de overstap naar de (elektrische) fiets of de auto gemaakt. Dit heeft negatieve impact op het OV-gebruik. Midden in deze periode een nieuwe concessie verlenen, vergt een goede monitoring van de effecten en risico's van de veranderende mobiliteit. Zowel de concessieverlener als de concessiehouders zijn gebaat bij een goede, ook financieel toekomstbestendige, concessie. In de uitgangspunten die we formuleren, speelt dit aspect soms meer en soms minder een rol. Op sommige onderdelen zijn nu nog onzekerheden maar we verwachten dat deze in de loop van het proces naar de daadwerkelijke aanbesteding helderder worden.

OPVOLGING AANBEVELINGEN REKENKAMER OVER STURING IN DE UTRECHTSE OV CONCESSIONS

De Randstedelijke Rekenkamer heeft eind 2021 een rapport gepubliceerd over de Sturing in de Utrechtse OV-concessies. De aanbevelingen uit dat rapport zijn door de Provincie overgenomen. Enkele van deze aanbevelingen hebben betrekking op de realisatie en herijking van de doelen en de normen, prikkels en het beoordelingskader. Deze aanbevelingen zijn in de NvU verwerkt en krijgen en vervolg in de uitwerking in het PvE. In bijlage 1 is een nadere toelichting opgenomen.





2. KADERS EN DOELEN VAN DE AANBESTEDING

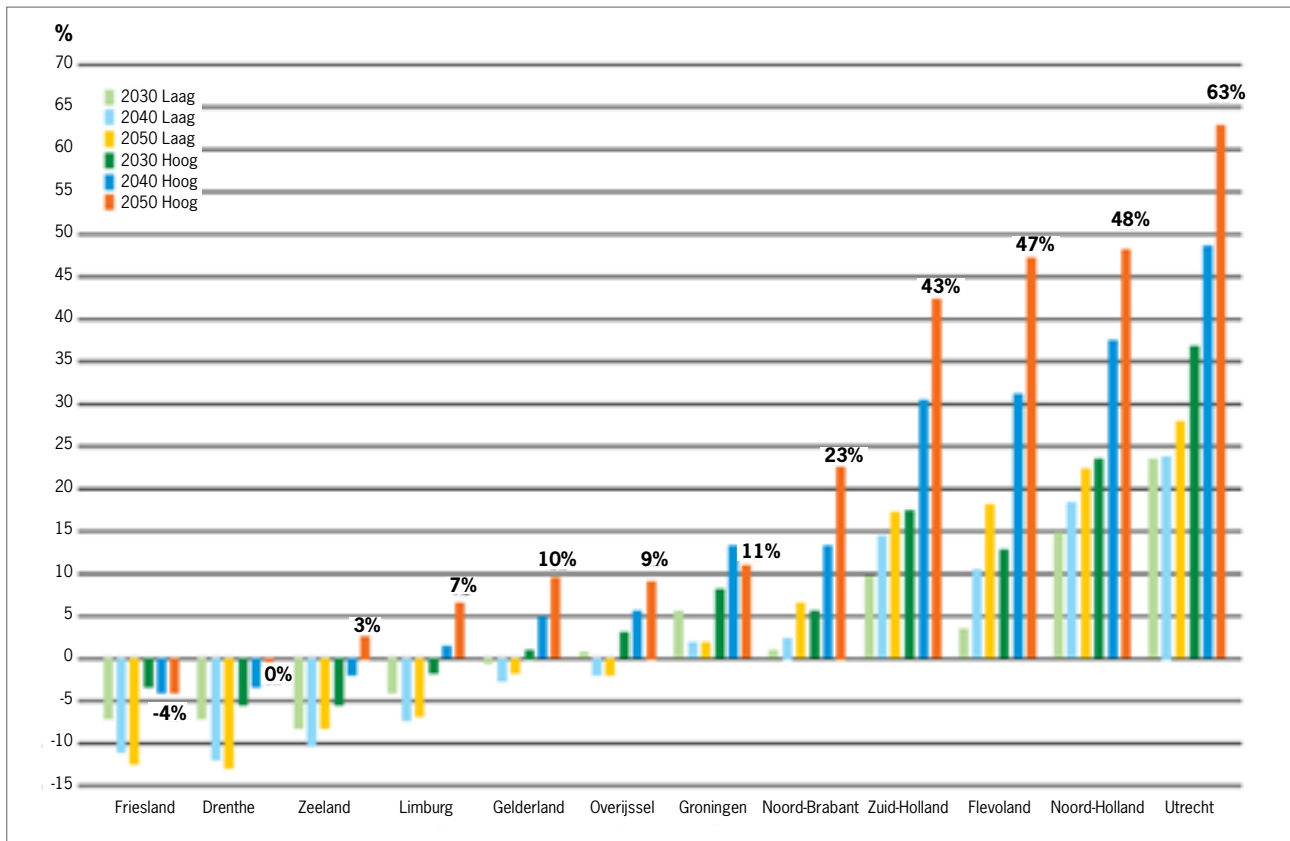
Bij de aanbesteding van de nieuwe concessies maken we nieuwe afspraken met vervoerders. De kaders voor deze afspraken moeten passen bij de trends en ontwikkelingen die we tijdens de concessieperiode zien en bij de visie/ambitie, het beleid en de doelen die we hebben voor het openbaar vervoer. Dit hoofdstuk beschrijft deze trends en kaders. Die resulteren vervolgens in de doelen die we stellen voor de aanbesteding zelf. Hoe selecteren we een concessiehouder die de grootste bijdrage levert aan het realiseren van onze doelen voor het OV? In de volgende hoofdstukken werken we de doelen uit tot concrete uitgangspunten.

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

PROVINCIE UTRECHT KENT STERKSTE OV-GROEI IN NEDERLAND

In 2021 heeft het Rijk de vierjaarlijkse integrale mobiliteitsanalyse gepubliceerd. Daarin zijn prognoses opgenomen voor het OV in Nederland. Er is een laag en hoog scenario met verschillende ontwikkelingen op het gebied van ruimte (ruimtelijke spreiding, bevolking, economische groei) en mobiliteit (autobezit en autokosten, verandering van gedrag e-bike en thuiswerken). De effecten van COVID-19 vallen naar verwachting binnen de bandbreedte van deze scenario's. De nieuwe prognose laat zien dat de provincie Utrecht evenals de andere Randstadprovincies sterk groeit. De provincie Utrecht groeit zelfs bovengemiddeld. Belangrijke verklaring voor de sterke groei is de verstedelijkingsopgave in deze gebieden. De bevolking in de Randstad groeit met bijna 30%. Effecten van nieuwe OV-maatregelen zoals een OV-schaalsprong zijn in de prognose nog niet meegenomen.

Het Rijk verwacht knelpunten in zowel het spoornetwerk als het tram- en busnetwerk. Verbindingen van en naar Utrecht Centraal kennen extra groei. De capaciteit van het tramnetwerk in Utrecht zal niet meer toereikend zijn tijdens de spits en op diverse busverbindingen is uitbreiding nodig. Daarnaast worden in de ochtendspits op verschillende intercityverbindingen naar Utrecht overvolle treinen verwacht. Voor de sprinterverbindingen worden geen capaciteitsknelpunten verwacht. In de periode 2025-2035 gaat het om een groei van 16% tot 35%. Deze groei vindt grotendeels in en rondom de stad Utrecht plaats. Dit komt door de woningbouwontwikkeling in dit gebied en doordat Utrecht Centraal een belangrijk OV-knooppunt is in het regionale en nationale OV-netwerk. De groei vormt een forse uitdaging voor het OV-netwerk. Om hierop in te spelen is het noodzakelijk om het voorzieningenniveau uit te breiden en/of keuzes te maken in de inrichting van het OV-netwerk.



Figuur 2.1: Ontwikkelingen groei OV op basis van IMA

RUIMTE VOOR OV NEEMT AF

Betrouwbaarheid en snelheid zijn essentieel voor goed OV. Deze factoren leiden tot een beter OV-product en dus een hogere reizigerstevredenheid én tot lagere exploitatiekosten. Betrouwbaarheid en snelheid hebben mede betrekking op de OV-doorstroming. Om dit goed te organiseren, is ruimte nodig. Binnen hoogstedelijke gebieden en het centrumgebied van kleine en grote kernen is de druk op de ruimte hoog. Daarnaast is er steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Gemeenten kiezen vaker voor het versmallen van wegen en het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/h. Daarnaast wordt vaker gesproken over ‘shared spaces’ en autoluwe gebieden. Deze keuzes in de weginrichting beïnvloeden de doorstroming en daarmee ook de algehele kwaliteit van het OV. Het gaat veelal om projecten die weliswaar beperkte effecten hebben maar wel structureel doorwerken in het OV-systeem. Hierdoor neemt rijtijd en onbetrouwbaarheid toe en is het soms noodzakelijk om te kiezen voor het verleggen van routes naar wegen die verder weg liggen van het centrum. Zonder deze keuzes in het netwerk en/of omvangrijke investeringen in het netwerk verslechtert de OV-kwaliteit en de kostenefficiëntie. In het OV-netwerkperspectief wijzen wij belangrijke verbindingen aan waarop wij samen met wegbeheerders willen werken aan de doorstroming en een goede OV-kwaliteit voor inwoners en bezoekers van de provincie.

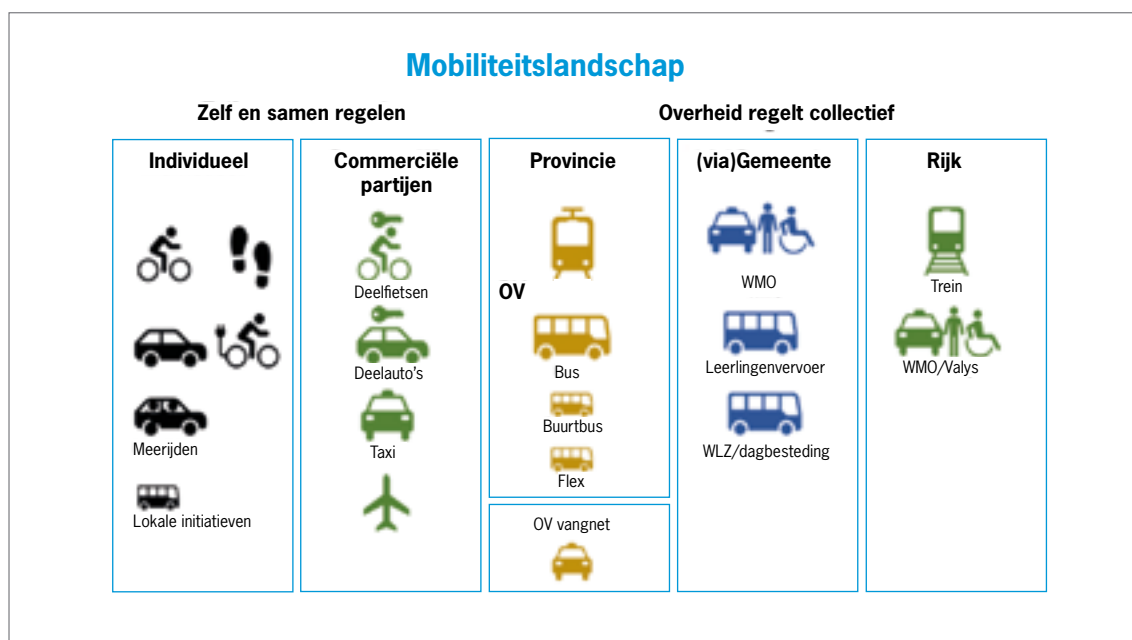
LANGDURIGE WERKZAAMHEDEN SNELWEGENNET

De komende jaren staat er een aantal grootschalige en langdurige infraprojecten op stapel in en rond de stad Utrecht. Voor deze projecten (de Ring Utrecht, Knooppunt Hoevelaken en de A27 Houten – Hooipolder) zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de hinder tijdens de werkzaamheden beperkt te houden. Samen met werkgevers in de regio maken we de reiziger in actieve communicatie en mobiliteitsmanagement bewust van mijden, spreiden en goede alternatieven (het OV, de fiets en thuiswerken). Alle programmaonderdelen van ‘Goed op weg’ (communicatie, werkgeversbenadering, gebiedsaanpak, doelgroepenaanpak, MaaS & deelmobiliteit, talking traffic) gaan een bijdrage leveren aan de vermindering van hinder, en passen bij de mobiliteitstransitie.

Voor de uitwerking van het OV-netwerkperspectief is het in dit kader van belang dat in het OV wordt gefocust op het behoud van de bestaande reizigers en het winnen van nieuwe. Dat vraagt om een slimme combinatie van OV en P+R.

MOBILITEITSTRANSITIE

Het mobiliteitsaanbod kent vele aanbieders. Bovendien is de afgelopen jaren het aanbod aan mobiliteitsvormen fors uitgebreid. Zo hebben deelfietsen, deelauto's, meerrijd-platformen en elektrische fietsen het mobiliteitslandschap veranderd. De reiziger heeft meer keus. En naar verwachting zet deze trend zich verder voort. Bijvoorbeeld met meer soorten deelfietsen, deelscooters en stepjes die door mensen zelf worden geregeld. Of met lokale initiatieven die vanuit de samenleving worden georganiseerd, zoals een Buur(t)mobiel, Automaatje, Dorpsbus of Wijkopper. In het totale mobiliteitsaanbod is de primaire verantwoordelijkheid van de Provincie het aanbieden van collectief openbaar vervoer. Dat doen we door het aanbieden van OV in de vorm van de lijnbus en tram, en aanvullend OV (AOV) in de vorm van flex, buurtbus en een OV-vangnet. Dit laatste wordt op dit moment ingevuld door de OV-functie van de Regiotaxi.



Figuur 2.2. Mobiliteitslandschap

Het aanbieden van Mobiliteit als dienst (Mobility as a Service, MaaS) is een ontwikkeling die ook het OV zal raken. MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto of -scooter, maar ook de trein, tram of (water)taxi. Misschien later zelfs de eigen auto of fiets. Vooral het combineren van al deze soorten vervoer in een ketenreis maakt reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk.

MaaS zal het aanbod aan vervoersmogelijkheden beter ontsluiten en de keten van de reis voor de reizigers versoepelen. Sommige opgaven blijven echter bestaan. Het zoeken naar de juiste en betaalbare oplossingen in het AOV zal blijven. We blijven open staan om ook in dit deel van het OV-systeem te zoeken naar innovatieve oplossingen en optimale systemen tegen acceptabele kosten. De ontwikkeling van MaaS of op termijn zelfs de zelfrijdende auto kunnen het AOV in de toekomst wellicht veranderen. Een meer datagedreven aanbod van mobiliteit kan bijdragen aan een efficiencyslag.



DIGITALE TRANSITIE

In de afgelopen jaren is een trend van digitalisering doorgezet. De toenemende digitalisering van onze samenleving betekent ook iets voor mobiliteit. Het verplaatsingsgedrag verandert of kan veranderen door meer werken op afstand. Digitale en technologische innovaties in de mobiliteitssystemen (voertuigen, infrastructuur) en als gevolg van MaaS gaan in de loop van de concessieperiode het mobiliteitssysteem veranderen. De aansluiting van verschillende vervoervormen en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer kunnen beter door het inspelen op nieuwe technologieën en de beschikbaarheid van data. Het gebruik van data zetten wij waar mogelijk ook in voor het vergroten van de (verkeers)veiligheid, het vergroten van de doorstroming en het slim omgaan met duurzame bronnen en assets in en rond het openbaar vervoer. We stimuleren de toepassingen en het gebruik van (voorspellende) data in het OV om de kwaliteit voor de reizigers te verbeteren en de kostprijzen wellicht (iets) te verlagen.

ENERGIETRANSITIE EN CIRCULAIRE SAMENLEVING

De ambitie van de provincie Utrecht is om uiterlijk in 2040 energieneutraal te zijn. De transitie naar zero-emissie mobiliteit vormt een belangrijke uitdaging. In de Regionale Energiestrategie (RES) is de aanpak beschreven voor verduurzaming van personenmobiliteit, de logistieke sector, havens, recreatievaart, binnenvaart, kust- en zeevaart, grond-, weg- en waterbouw (GWW), het inkoopbeleid van overheden en het openbaar vervoer. Ook wordt gekeken naar duurzame energiedragers en de benodigde laad- en tankinfrastructuur. Met het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer uit 2016 en het collegeakkoord ligt de ambitie voor verduurzaming van het OV hoog: in 2028 is het openbaar vervoer in de provincie Utrecht 100% uitstootvrij.

In de provinciale beleidsvisie Circulaire Samenleving sluit de Provincie aan bij de landelijke doelstellingen rondom circulariteit: een volledig circulaire samenleving in 2050 en een halvering van het gebruik van primaire abiotische grondstoffen (zoals mineralen, metalen en fossiele brandstoffen) in 2030. De Provincie streeft met deze beleidsvisie drie doelen na:

- het verminderen van de milieudruk van materiaalgebruik;
- het verbeteren van de leveringszekerheid van producten, componenten en materialen;
- het ontwikkelen van een toekomstgerichte regionale economie.

Elektrificatie van personenvervoer biedt oplossingen voor emissievrije verplaatsingen. Maar het brengt ook nieuwe uitdagingen met zich mee. Met de productiegroei van elektrische voertuigen en de bijbehorende laadinfrastructuur neemt ook de druk op grondstoffenlevering en de milieu-impact van de maakindustrie toe. In het productieproces worden kritieke materialen gebruikt als kobalt en lithium en vervuilende materialen als koper, zink en staal. Een innovatieve en circulaire organisatie van personenvervoer heeft tot doel de leveringszekerheid van producten en materialen voor schoon vervoer te verbeteren en de milieu-impact van het bijbehorende materiaalgebruik te verminderen. Dit wordt gekoppeld aan de ontwikkeling van nieuwe circulaire verdienmodellen. Onze ambitie is om ook in deze concessie een bijdrage te leveren aan circulariteit.

INCLUSIEVE MOBILITEIT

De provincie Utrecht streeft naar een inclusieve samenleving, een samenleving waarin iedereen kan meedoen en niemand uitgesloten wordt. Voor dat 'meedoen' zal iemand zich geregeld moeten verplaatsen. Mobiliteit is dan ook een belangrijke voorwaarde voor sociale inclusie. Niet alleen de beschikbaarheid van een vorm van vervoer ('hebben') is belangrijk – ook de fysieke toegankelijkheid en betaalbaarheid ('kunnen') zijn bepalend, net als de bereidheid om een vervoersmiddel te gebruiken ('willen'). In dit verband wordt ook wel gesproken over mobiliteitsarmoede. Voorbeelden van maatregelen die mobiliteits-armoede tegengaan, zijn speciale (vrijwilligers-)vervoersdiensten als ANWB Automaatje, gratis OV voor ouderen en minima en fietsstimuleringsprojecten. Mobiliteitsarmoede gaat dus niet alleen over de beschikbaarheid van OV.

Vanuit haar Sociale Agenda heeft de provincie Utrecht de ambitie om veerkracht, inclusiviteit, participatie en acceptatie van kwetsbare groepen te versterken en eenzaamheid, discriminatie en laaggeletterdheid te bestrijden. In de, in ontwikkeling zijnde, Sociale Agenda wordt concreet verbinding gemaakt met alle beleids-terreinen van de provincie Utrecht. De Sociale Agenda heeft als doel om met een sociale bril (menschgericht en gebruikersgericht) naar activiteiten van de Provincie te kijken en te bezien in hoeverre het inclusiever kan.

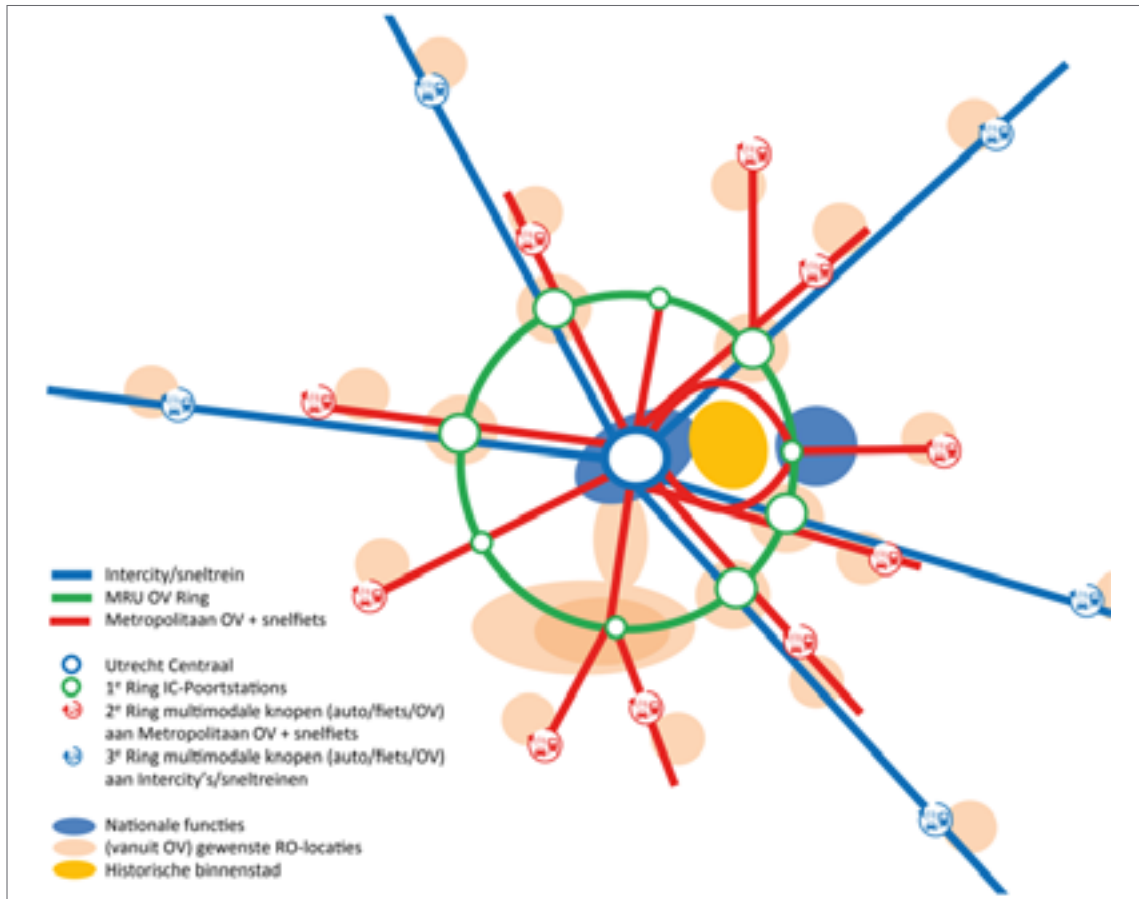
Voor de nieuwe OV-concessie stellen we als doel dat een zo breed mogelijke reizigersgroep gebruik kan maken van het OV. We gaan de vervoerders uitdagen hier voorstellen voor te doen.

OMGEVINGSVISIE EN MOBILITEITSPROGRAMMA, HET PROVINCIAAL KADER VOOR DE OV AMBITIES

In de Omgevingsvisie heeft Provinciale Staten besloten dat we wonen, werken en bereikbaarheid als integrale opgave zien. OV is hierbij een vitaal onderdeel van schone, gezonde en veilige bereikbaarheid. Grootchalige woningbouwontwikkeling en groei van werklocaties is alleen mogelijk door (grote) investeringen in bereikbaarheid. De ontwikkeling van bestaande en nieuwe knooppunten is noodzakelijk om een snelle en slimme overstap tussen de verschillende vervoerwijzen (nationaal, regionaal en lokaal) mogelijk te maken. Daarbij zetten we primair in op ontsluiting van (nieuwe) OV-knooppunten en vergroten van het fietsgebruik. Relevant voor de reiziger is de kwaliteit van de gehele verplaatsing.

Het OV is een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoerstromen groot zijn en de ruimte schaars is. De provincie beschikt over een robuust OV-netwerk zowel in stedelijk als landelijk gebied. Dit betekent dat het OV nauw verbonden is met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de provincie. Dit komt onder meer tot uiting in de keuze om bij de verstedelijkingsopgave bij voorkeur te bouwen bij (toekomstige) OV-knooppunten. Ook wordt het in de toekomst steeds belangrijker om het provinciale bus- en tramnetwerk goed te verbinden met het landelijke spoornetwerk en eventuele regionale of landelijke lightrailprojecten in de provincie.

De ambitie uit de Omgevingsvisie is om het mobiliteitssysteem door te ontwikkelen en de reiziger voor korte verplaatsingen zoveel mogelijk te laten fietsen of lopen. Knooppunten met goede voorzieningen zijn essentieel in deze visie. Het openbaar vervoer richt zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand en is het meest effectief bij korte reistijden, directheid, hoge betrouwbaarheid, gebundelde stromen, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor fiets- en last-mile-oplossingen.



Figuur 2.3 Ontwikkeling mobiliteitssysteem

In de Omgevingsvisie is het concept 'wiel -met-spaken' als conceptueel model voor het OV-netwerk gepresenteerd. Het ontlasten van Utrecht CS en de bereikbaarheid van Utrecht Science Park zijn topprioriteiten.

Het OV heeft ook een sociale taak om diegenen die niet de beschikking hebben over andere vervoermogelijkheden bereikbaarheid te bieden. Maar op sommige plaatsen en tijden zullen de stromen te gering zijn voor lijngebonden openbaar vervoer. Uitgangspunt is namelijk dat we daar waar de vraag klein is (gemiddeld minder dan 6 reizigers per rit) geen openbaar vervoer met een lijngebonden bus aanbieden maar een vervoersvoorziening in de vorm van 'maatwerk'.

MEER TEVREDEN REIZIGERS EN EFFICIËNT INGERICHT OV

In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 en uitvoeringsprogramma OV 2019-2023 werken we aan verbeteringen op korte en middellange termijn met de volgende doelen als kader:

- Meer OV reizigers zijn tevreden;
- Het OV is efficiënt ingericht.

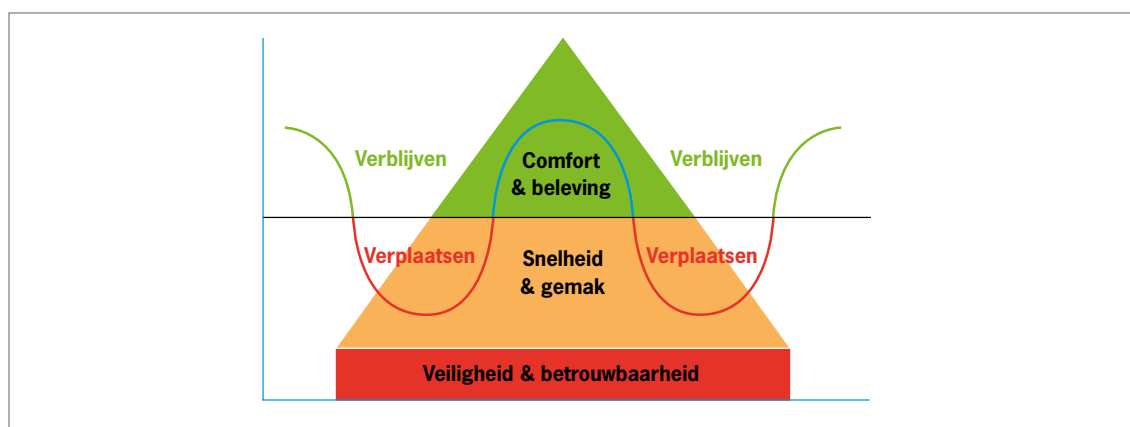
MEER OV-REIZIGERS ZIJN TEVREDEN

Om de doelen voor het OV te realiseren, stellen we de reizigers centraal. Een gewaardeerd OV-systeem dat aansluit bij de vraag van de reizigers en op een kostenefficiënte manier is ingericht, komt tot stand door keuzes te maken vanuit de behoefte van de huidige en potentiële OV-reiziger.

De in het OV vaak gebruikte 'klantwenspiramide' geeft inzicht in de samenhang tussen die behoeften. De piramide is een kapstok voor het stellen van prioriteiten en het maken van keuzes. Van onder naar boven staan in de piramide (figuur 2.4):

- veiligheid en betrouwbaarheid;
- snelheid en gemak;
- comfort en beleving.

Het versterken van de onderscheidende rol van het OV in stad en regio vraagt om inspanningen op alle elementen van de klantwenspiramide. De focus ligt eerst op activiteiten die zorgen voor veilig en betrouwbaar vervoer (de basis). We investeren daarom in passende infrastructuur en strategische assets. Aanvullend daarop investeren we in de volgende twee lagen van de piramide. Dit om bestaande reizigers te behouden en nieuwe reizigers aan te trekken. Het resultaat is een stevige bijdrage van het OV aan de bereikbaarheid van de stad en de regio.



Figuur 2.4 : klantwenspiramide

HET OV IS EFFICIËNT INGERICHT

De regio Utrecht groeit hard, waardoor ook een grote groei in het OV zal optreden. Deze groei zal zich vooral concentreren op de dikke vervoerstromen die steeds drukker worden. Tegelijkertijd zien we dat dunne lijnen ondanks die groei achterblijven. Omdat de budgetten voor OV niet evenredig meegroeiën, zullen we meer OV binnen het beschikbare budget moeten organiseren. Dit vraagt om meer kostenefficiëntie in het OV als geheel. Dat geldt dus voor zowel dikke als dunne lijnen. De betaalbaarheid staat onder druk.

Zowel in de Nota van Uitgangspunten als in het OV-netwerkperspectief geven we binnen deze kaders vorm aan het OV.

VISIE OP (NETWERK)ONTWIKKELING (OV-NETWERKPERSPECTIEF)

De evaluatie van de lopende concessie(s) heeft ons laten zien dat we pre COVID-19 onze ambities hebben gehaald. Het OV-netwerk is de afgelopen jaren gemiddeld genomen ten goede veranderd. Mede dankzij de investeringen maakten pre COVID 19 meer reizigers dan ooit gebruik van het OV.

Het continueren van een stijgende lijn van meer reizigers vormt een duurzame financiering van het openbaar vervoer. Een openbaar vervoersysteem dat enerzijds aansluit bij de vraag van reizigers maar ook ruimte en kansen biedt aan reizigersgroei en daardoor leidt tot meer inkomsten waardoor er blijvend voorzieningen kunnen worden geboden. Dit is zeker één van de invullingen van het doel van efficiënt OV. We zijn ons er zeer van bewust dat het OV een middel is dat gebruik maakt van schaarse publieke middelen. Budgetbeheersing en reizigersgroei moeten zo veel mogelijk samengaan.

Daarvoor is het nodig een netwerk te bieden dat in staat is om de grote groei te accommoderen maar dat ook voor een zo breed mogelijke groep reizigers aantrekkelijk is. Het OV heeft immers meerdere functies en dat heeft direct effect op de wensen voor het netwerk. De sociale functie van het OV is van belang voor mensen die geen alternatief hebben. De bereikbaarheidsfunctie moet zorgen voor het bieden van een concurrerend milieuvriendelijk vervoerproduct als alternatief voor de auto.

Reizigers stellen niet altijd dezelfde eisen aan het OV en hun eisen zijn niet altijd verenigbaar. Zo eist de minder mobiele reiziger een meer fijnmazig netwerk maar trekken we meer reizigers met een snel en direct netwerk. Het kiezen voor meer accent op een van de functies, dus bijvoorbeeld voor een veel fijnmaziger netwerk, zou leiden tot een onevenwichtigheid. Het aantal reizigers zal afnemen doordat de routes langer worden, de inkomsten lopen terug en een negatieve spiraal dreigt.

In het OV-netwerkperspectief beschrijven we de opbouw van het netwerk. Bovenin in de hiërarchische opbouw de spoorverbindingen en onderin het aanvullend OV (AOV - invulling van maatwerk uit de Omgevingsvisie). Zoals de naam AOV impliceert is het aanvullend op het regulier openbaar vervoer. Als er geen regulier OV-aanbod is, vult AOV dit gat, zodat er toch een toereikend OV-aanbod is. Behalve maatwerk in de vorm van flex of buurtbus bieden we een OV-vangnet aan dat wordt ingevuld door de Regiotaxi.

De Regiotaxi is openbaar vervoer van deur tot deur, van en naar een opstapplaats of een halte van het OV. Flex, buurtbus en OV-vangnet worden dus aangeboden als aanvullend OV (AOV).

Het zoeken naar de balans tussen de functies van het OV, de wensen van reizigers en de opgave om de reizigersgroei te faciliteren, heeft de afgelopen jaren geleid tot het netwerk zoals we dat nu kennen. We verwachten dat dit netwerk medio 2025 (na COVID-19) voor wat betreft de omvang weer gelijk is aan het netwerk van begin 2020. Het netwerk van 2025 nemen we als uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk. We vragen de concessiehouders bij de concessieverlening dan ook niet om een nieuw netwerk aan te bieden. We bouwen voort op het netwerk dat we in 2025 hebben. We blijven de balans tussen de verschillende functies en de wensen van reizigers bewaken. We ontwikkelen in stappen richting onze ambitienetwerken en de hoofdkeuzes uit het OV-netwerkperspectief. Uiteraard binnen de financiële kaders die we hebben vastgesteld.

AMBITIES

Op basis van het beschreven beleidskader is de ambitie om in deze concessie duurzaam openbaar vervoer te bieden dat kwaliteit biedt voor reizigers (nu en in de toekomst) in de vorm van goede, toegankelijke en betrouwbare reismogelijkheden. De ambitie is om het voorzieningenniveau in het openbaar vervoer op een zo hoog mogelijk niveau te houden om daarmee reizigersgroei te realiseren en te faciliteren en hiermee een duurzame financiering te behouden. De uitdaging is om openbaar vervoer zoveel mogelijk op maat aan te bieden op reisrelaties en tijdstippen dat er veel vraag is maar ook op plekken waar er minder vraag is. Een zo breed mogelijke groep reizigers moet gebruik kunnen maken van het aanbod aan openbaar vervoer. Onze hoofddoelen, meer tevreden reizigers en een hogere kostenefficiëntie, blijven voor het OV als geheel in stand.

WAT WILLEN WE BEREIKEN MET DE CONCESSIEVERLENING, UITWERKING IN DOELEN

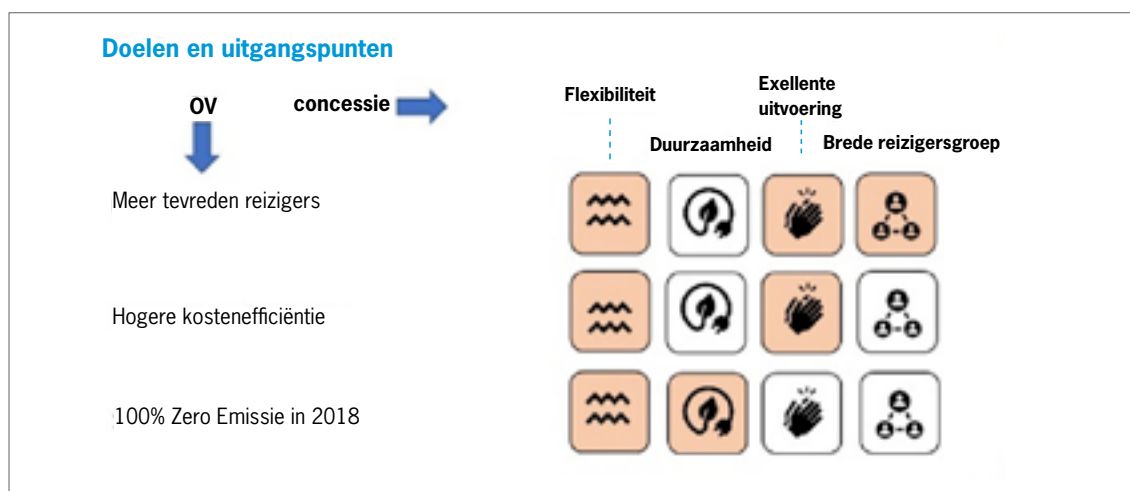
Met de concessieverlening kunnen we invulling geven aan een deel van de ambities. We kunnen regelen hoe we in de loop van de concessie kunnen meebewegen in de ontwikkelingen en de grote opgaven die er voor ons aankomen. Hiervoor is regie en sturing nodig in een **flexibele concessie**. **Duurzaamheid** van de voertuigen en de werkwijze van de vervoerder regelen we eveneens in de concessieverlening. Met de concessieverlening

maken we afspraken over de uitvoering – die moet excellent zijn om voor onze reizigers een kwalitatief goed product te kunnen bieden. Waar mogelijk scheppen we met de concessie voorwaarden om een zo **breed mogelijke groep reizigers** gebruik te laten maken van het OV. We komen daarmee tot de volgende vier doelen voor de concessieverlening:

1. Een concessie verlenen die **flexibel** is en wendbaar om uitbreiding en verandering van het OV mogelijk te maken als gevolg van technische, ruimtelijke ontwikkelingen of nieuwe infrastructuur (schaalsprong, minder hinder).
We starten met het netwerk dat we in 2025 hebben. Dat willen we tijdens de concessieperiode verder ontwikkelen. Daarvoor is flexibiliteit nodig en voldoende regie en sturing.
2. **Duurzaamheid** waar mogelijk, met als eis 100% zero emissie in 2028.
We willen met deze concessie een grote stap maken in onze opgave in de energietransitie.
3. **Exellente uitvoering** van het OV om hiermee de doelen ‘meer tevreden reizigers’ en ‘een efficiënt ingericht vervoer’ te realiseren. Alleen met een goede uitvoering kunnen we kwaliteit bieden voor de reizigers.
4. Meer aandacht voor de sociale aspecten van het OV zodat een zo **breed mogelijke groep reizigers** er gebruik van kan maken. We vinden het belangrijk dat het OV een bijdrage levert aan het kunnen meedoen aan de samenleving. Daarom willen we ons extra inspannen voor een betere toegankelijkheid van het OV.

Dit willen we bereiken tegen **een eerlijke prijs** en binnen de voor deze concessie(periode) ter beschikking gestelde financiële kaders.

In het onderstaande schema zijn de doelen voor het OV en de doelen voor de concessie in samenhang in beeld gebracht.



Figuur 2.5 doelen voor OV en doelen voor de aanbesteding/concessieverlening

De aanbestedingsstrategie is gericht op het selecteren van concessiehouders die met hun aanbod de grootste bijdrage leveren aan deze doelen waardoor de Provincie de ambities voor de ontwikkeling van de concessie tijdens de concessieperiode waar kan maken.

In de volgende hoofdstukken beschrijven we de uitgangspunten waarmee we deze doelen willen bereiken.



3. EEN FLEXIBELE EN WENDBARE CONCESSIE

UITGANGSPUNT 1

De concessiehouders als partner in de ontwikkeling en als uitvoerder van vervoer

De reizigers (en de Provincie) zijn gebaat bij een voortdurende ontwikkeling van het openbaar vervoer. Deze ontwikkeling vindt plaats in de huidige concessies en gaat onverminderd door in de nieuwe concessies. Er staan bijvoorbeeld grote veranderingen op stapel die de komende jaren van invloed zijn op het OV. Zo zijn er plannen voor grote infrastructurele werkzaamheden en verstedelijking. De nieuwe OV-concessies moeten flexibel zijn om hier op in te kunnen spelen. Flexibiliteit is echter niet vanzelfsprekend en vraagt om samenwerken en regie gedurende de hele concessieperiode.

In het samenwerkingsmodel of regiemodel dat we voor ogen hebben onderscheiden we drie niveaus:



De concessie betreft het tactische en operationele niveau van het regiemodel. Op het tactische niveau werken concessieverlener en concessiehouder samen in partnerschap. De concessieverlener stuurt hierbij op het

behalen van de beleidsdoelen en de concessiehouder stuurt op een kwalitatieve en doelmatige exploitatie. De uitvoering van het vervoer ligt volledig bij de concessiehouders. De Provincie heeft daarbij een controlerende en corrigerende taak.

WAT GAAN WE DAN ANDERS DOEN IN VERGELIJKING MET NU?

Voorwaarde voor goed partnerschap is dat we concessiehouders zoeken met samenwerkings- en ontwikkelkracht. We maken hiermee niet de keuze voor een heel ander sturingsmodel. In de huidige concessie Tram en Bus Regio Utrecht hebben we goede ervaringen opgedaan met het partnerschap. Daarmee konden we flexibeler inspelen op de dynamiek in dit concessiegebied. In de concessie Provincie Utrecht werken we in de praktijk ook deels al op deze wijze maar was het formeel niet zo geregeld. We gaan het nu voor de hele provincie regelen. We geven hiermee invulling aan de wens tot meer regie op het OV, passend bij de (transitie)opgaven. Kiezen voor samenwerken betekent ook kiezen voor gezamenlijke verantwoordelijkheden. Bijvoorbeeld voor de opbrengsten. Het betekent ook dat we sommige zaken meer voorschrijven dan in de vorige concessies zoals het merk U-OV voor de hele provincie.

Daarvoor is het noodzakelijk:

- dat we onze meerjaren financiën op orde hebben;
- dat we de risico's van de opbrengsten kunnen dragen;
- dat we professioneel concessiebeheer blijven doen;
- dat we de (financiële) kaders waarbinnen we ontwikkelen helder hebben;
- dat we goede afspraken maken over de samenwerking.

SAMENWERKEN MET DERDEN ESSENTIEEL

Goed openbaar vervoer is geen zaak van Provincie en concessiehouders alleen. Ook andere stakeholders dragen hun steentje bij.

De **gemeenten** in onze provincie en Rijkswaterstaat dragen ook bij aan goed OV, door te zorgen voor voldoende kwaliteit van de infrastructuur en kwaliteit van de haltevoorzieningen, naast de provinciale bus- en tram-infrastructuur.

Met onze **collega-concessieverleners** van andere provincies stemmen we regelmatig af over grensoverschrijdende verbindingen en (mogelijkheden voor) ontwikkelingen aan de randen van onze concessies.

Het **ROCOV** geeft ons en de concessiehouders gevraagd en ongevraagd advies. Het ROCOV is een brede groep vertegenwoordigers van verschillende belangenverenigingen die een wettelijk adviesrecht heeft. Daarnaast zijn andere partijen zoals grote werkgevers of scholen en lokale stakeholders bij de verdere ontwikkeling van het OV betrokken. In de aanbestedingsstukken geven we de concessiehouders kaders mee voor deze samenwerking.

UITGANGSPUNT 2

Een flexibele concessie met transitie, groei en herijkingsmomenten

We bouwen in de concessie momenten in waarop we binnen de kaders van de aanbesteding de concessie kunnen herijken. Gezien de grote opgave willen we ons OV-netwerk snel en adequaat aan kunnen passen aan nieuwe ontwikkelingen of omstandigheden. We willen een concessie die flexibel en wendbaar is, waarin we onze ambities kunnen waarmaken en bij tegenslag (snel) kunnen handelen. Redenen om flexibel te willen zijn, zijn onder meer:

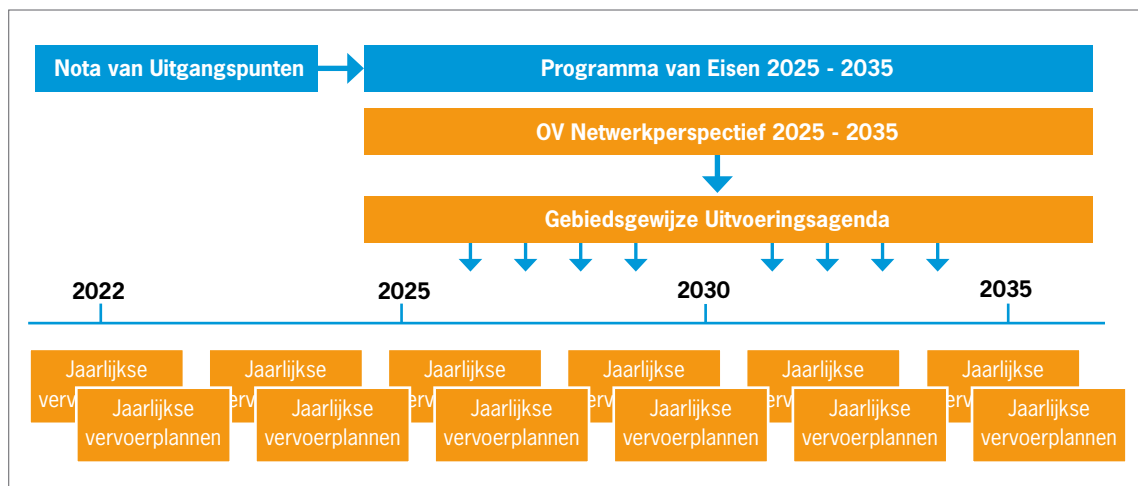
- We weten nog niet wat de invloed is van veranderende mobiliteitspatronen als gevolg van COVID-19. De effecten van de coronapandemie zijn wellicht het eerste jaar van de concessie nog niet uitgewerkt.
- Grootchalige werkzaamheden, waaronder die aan de ring Utrecht, kunnen voor langere tijd veel invloed hebben op de exploitatie van het OV.
- De complexe stedelijke omgeving met de ambities voor ruimtelijke ontwikkelingen en het OV (toekomstbeeld OV) geeft richting maar ligt nog niet vast.
- De infrastructurele mogelijkheden worden met name in de steden complexer. Oplossingen voor snel en goed OV vergen meer dan ooit nauwe samenwerking met meerdere partijen en wellicht oplossingen die we nu nog niet kunnen overzien.

We bouwen minimaal 2 herijkingsmomenten in, afhankelijk van de concessieduur. We kijken dan terug op de realisatie en vooruit naar de ontwikkelingen. Binnen de kaders van de aanbesteding/concessieverlening passen we doelstellingen en de businesscase indien nodig aan.

UITGANGSPUNT 3

Ontwikkeling tijdens de concessie, niet alleen bij start

We willen het netwerk continu blijven ontwikkelen tijdens de concessieperiode. We streven ernaar dat de overgang van de oude naar de nieuwe concessies geen big bang is die leidt tot grote veranderingen in het netwerk. Voor de start van de nieuwe concessies ontwikkelen we het netwerk en tijdens de concessieperiode gaan we daarmee verder zoals we dit in het OV-netwerkperspectief beschrijven. We selecteren concessiehouders met ontwikkelkracht voor de duur van de hele concessie en niet alleen bij de start van de concessie.



Gedurende de concessieperiode zullen de veranderingen in het netwerk via de jaarlijkse vervoerplannen hun beslag krijgen. Voor deze plannen wordt een proces opgenomen in de concessieafspraken waarin diverse stakeholders worden betrokken en de gelegenheid (of recht) hebben om advies te geven.

Deze aanpak past bij de wens tot meer regie en ontwikkelen in partnerschap. Daarnaast past het bij de huidige en toekomstige ontwikkelingen in de regio. De huidige ontwikkelingen rondom COVID-19 en de plannen voor de concessieperiode (netwerkontwikkelingen en grote wegwerkzaamheden) kennen nog uitdagingen. Het werken vanuit het bestaande aanbod zorgt voor helderheid in het aanbestedingsproces. In de vorige aanbesteding van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht is deze aanpak ook gehanteerd.

UITGANGSPUNT 4

Zowel innovatie als betrouwbaarheid zijn belangrijk

We vinden dat onze concessiehouders innovatief moeten zijn. In het partnerschap zoeken we gezamenlijk naar innovaties in het product voor de reizigers, in het netwerk, en in de logistieke operatie (datagedreven planning). Een van de belangrijkste kwaliteitsaspecten voor de reizigers is de betrouwbaarheid. Het is de basis van de kwaliteit van OV. Dat betekent dat innoveren niet ten koste mag gaan van de betrouwbaarheid. Bussen en trams moeten op tijd blijven rijden. Tegelijkertijd moeten we helder en scherp zijn over wat we zoeken in innovatie. Willen we het innovatiefste jongetje van de klas zijn? Of willen we het beste product voor de reizigers dat op dat moment betrouwbaar beschikbaar is? We kiezen voor het laatste.

We bewaken de balans tussen het zijn van een proeftuin en het bieden van een betrouwbaar product heel nauwgezet. Dit betekent dat we op sommige momenten kiezen voor innovatie binnen de concessie maar op sommige momenten voor innovatie buiten de concessie of voor beproefde technieken. Op regelmatige basis, tijdens de herijkingsmomenten, verkennen we het innovatielandschap en bepalen we de innovatie-agenda voor de dan komende jaren. We zetten daarmee innovatie hoger op de agenda in het concessie-beheer dan voorheen.

UITGANGSPUNT 5

De verantwoordelijkheid voor de opbrengsten hebben we allebei

De opbrengstverantwoordelijkheid ligt zowel bij de concessieverlener als bij de concessiehouders. Dat wil zeggen dat het effect van mee- en tegenvallende reizigersopbrengsten bij beiden merkbaar zal zijn. Zij het niet in gelijke mate.

De vraag is welke partij de verantwoordelijkheid voor de ontwikkelingsfunctie heeft: de concessieverlener of de concessiehouder. Wie ontwikkelt de verschillende facetten van het openbaar vervoer, zoals het ontwerp van het lijnennet en de dienstregeling, reisinformatie en de marketing? De positionering van de ontwikkelingsfunctie hangt nauw samen met de verdeling van de opbrengstverantwoordelijkheid. Wanneer de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, zal dit hem eerder stimuleren om hoge kwaliteit te bieden om op deze manier zoveel mogelijk opbrengsten te genereren. Dit betekent dat de vervoerder voldoende vrijheid én de instrumenten moet hebben om het openbaar vervoer te kunnen ontwikkelen. Wanneer de concessieverlener de ontwikkelingsfunctie op zich neemt, heeft hij een directere invloed op de ontwikkeling van het OV-aanbod en kan daarmee zorgen dat dit OV-aanbod optimaal bijdraagt aan de realisatie van de beleidsdoelen. Het betekent wel dat de concessieverlener over voldoende menskracht en expertise moet beschikken om deze functie goed te kunnen uitvoeren. In de concessie kiezen we voor het model van samenwerken en samen ontwikkelen op tactisch niveau. Dit betekent ook gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen. Uitgangspunt is dat de risico's gelegd worden bij de partij die ze het beste kan dragen en beïnvloeden. Als het gaat om het beïnvloeden van de reizigersopbrengsten dan hebben de concessiehouders niet overal invloed op. Stimuleren van de reizigersgroei is één van de ambities die we uiteraard van onze nieuwe concessiehouders verlangen. De Provincie is echter degene die uiteindelijk besluit over de wijzigingen in het netwerk en de tarieven. Daarnaast is het de Provincie die investeert in infrastructuur waarmee het OV efficiënter en aantrekkelijker wordt.

De wijze waarop we de verdeling willen hanteren, werken we uit in de aanbestedingsstukken. Uitgangspunt is dat er via de opbrengstverantwoordelijkheid voldoende prikkel voor de concessiehouders moet zijn om te blijven werken aan meer tevreden reizigers maar dat de risico's daar liggen waar ze gedragen en beïnvloed kunnen worden. Tijdens de herijkingsmomenten controleren we of bijzondere ontwikkelingen zoals de schaa sprong-OV of meer P+R-vervoer andere afspraken nodig maken.

Het (deels) dragen van de opbrengstverantwoordelijkheid betekent dat binnen de provincie een goede risico-reservering voor beide concessies nodig is. In de huidige concessie Tram en Bus Regio Utrecht is de opbrengstverantwoordelijkheid gedeeld. In de concessie Provincie Utrecht ligt de verantwoordelijkheid nu bij de concessiehouder. We gaan dit nu voor de hele provincie hetzelfde regelen. Dit is in overeenstemming met een van de aanbevelingen uit de evaluatie van de huidige concessies (zie ook hoofdstuk 1).

UITGANGSPUNT 6

We verlenen twee concessies “Utrecht Binnen” en “Utrecht Buiten” aan twee verschillende vervoerders.

We verlenen twee concessies en doen dat bij voorkeur aan twee verschillende concessiehouders.

- Concessie Utrecht Binnen, het middengebied van de provincie, inclusief Tram;
- Concessie Utrecht Buiten, de cirkel hier omheen.

Hoe meer reizigers binnen een concessiegebied kunnen reizen hoe beter het is. Hoewel veel afstemming in de praktijk geregeld wordt, zijn grenzen van concessies altijd plaatsen waar reizigers last van kunnen hebben, het kan bijvoorbeeld leiden tot meer overstappen. We gaan hier meer en beter over afstemmen met onze buurprovincies.



Figuur 3.1 schematische weergave concessieindeling

Eén grote concessie voor de hele provincie zou voor de reizigers een pluspunt zijn. De recente marktontwikkelingen en een marktconsultatie hebben echter duidelijk gemaakt dat het aanbesteden van grote concessies minder gewenst is vanwege de grote risico's die hiermee zijn gemoeid voor de concessiehouders en daarmee ook voor de reizigers en de Provincie.

In de afweging hoeveel concessies dan zinvol zijn en hoe de indeling zou moeten plaatsvinden, is gekeken naar zowel de productgerichte indelingen als geografische indelingen in twee of meer concessies. Uitgangspunt is dat het tramsysteem in zijn geheel in één concessie ondergebracht dient te worden.

Een concessie-indeling naar producttype (bijvoorbeeld tram en U-link apart in een concessie) is als onvoldoende flexibel beoordeeld, zowel voor de reizigers en de exploitatie als het beheer.

Meer dan twee concessies leidt tot meer concessiegrenzen. Dat is niet gunstig voor reizigers, geeft meer druk op de beheersorganisatie en is minder flexibel om in de praktijk materieel en personeel uit te wisselen. De vervoerkundige samenhang in het centrale deel van de provincie is dermate groot dat een splitsing in bijvoorbeeld een oost/west of noord/zuid niet wenselijk is. Een concessie voor het centrale deel van de provincie en een concessie met het omliggende gebied leidt tot zo min mogelijk overstappen voor reizigers en is logistiek goed uitvoerbaar. Verdere detaillering van lijnen op concessiegrenzen vindt in het PvE plaats.

De voorkeur is om de twee concessies aan verschillende concessiehouders te verlenen. De aanbesteding wordt hier op ingericht. Voor dit uitgangspunt zijn verschillende redenen:

- er is sprake van risicospreiding in geval van (financieel) onvermogen van de concessiehouder(s);
- gezonde concurrentie tussen de concessiehouders tijdens de concessie houdt beide concessiehouders (en de concessieverlener) scherp;
- de kennisontwikkeling vindt met twee concessiehouders plaats.

De concessies lijken qua gebied sterk op de huidige concessies. We overwegen wel om een aantal lijnen te schuiven van de concessie Binnen naar de concessie Buiten. Dit doen we op basis van vervoerkundige argumenten, en om de concessies meer in balans te brengen qua vervoeromvang.

De concessies zijn niet identiek. Niet qua omvang, niet qua verhouding tussen kosten en opbrengsten en niet qua type gebied. Met deze gezamenlijke NvU en een grotendeels identiek PvE zijn de concessies wel vergelijkbaar. In beide concessies, en dat is anders dan in de huidige situatie, heeft de provincie meer regie. Bijvoorbeeld als het gaat om het faciliteren van groei.

De concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten staan uiteraard niet op zichzelf. Afstemming met andere concessies vindt altijd plaats en is altijd nodig. Zowel met bus-concessies van andere vervoerautoriteiten als met het spoornetwerk.

Voor het gezamenlijk exploiteren van lijnen over de concessiegrenzen heen, zoals nu op enkele plaatsen in het netwerk, gaan we een goede oplossing vinden. Dat doen we ook al in de huidige praktijk; we streven ernaar dat de reiziger niets merken van concessiegrenzen door goede afstemming tussen concessiehouders. In overeenstemming met een van de aanbevelingen uit de externe evaluatie willen we de onderlinge samenwerking met concessieverleners en -houders uit naastgelegen concessiegebieden intensiveren. We nemen het initiatief om tot een structurele afstemming met onze buurprovincies te komen.

UITGANGSPUNT 7

Concessieduur van minimaal 10 jaar

De concessies worden uitgegeven voor een periode van 10 jaar, met de toevoeging dat binnen 3 jaar na het begin van de concessies per concessie besloten kan worden of deze, rekening houdend met de afschrijvings-termijn van de activa en wettelijke bepalingen, met een periode van maximaal 5 jaar wordt verlengd.

Het grote voordeel van een lange concessie is dat er voldoende tijd is om de concessie te laten renderen. Dit is uiteindelijk goed voor de reizigers. Door voldoende flexibiliteit in te bouwen hoeft de lange concessieduur geen beperking te zijn. Het geeft juist de mogelijkheid om het partnerschap goed vorm te geven en op te bouwen. Of er daadwerkelijk sprake zal zijn van een verlenging naar 15 jaar wordt dus in de eerste periode van de concessie bepaald en kan alleen als dit juridisch mogelijk is.

UITGANGSPUNT 8

De concessiehouder in zijn kracht: het mobiliteitsaanspreekpunt voor de reizigers

De concessiehouder is voor de reizigers *het mobiliteitsaanspreekpunt* in de regio. We verwachten van de concessiehouder dat hij een centrale rol speelt en oog heeft voor de hele vervoersketen van de reizigers. We zien ontwikkelingen in mobiliteit waarbij mensen niet langer betalen voor bezit van vervoermiddelen maar voor het gebruik ervan. Daarnaast zien we nu al experimenten waarbij het mogelijk is dat ook anderen dan de concessiehouders de mobiliteitsdiensten van de concessiehouders aanbieden en verkopen. De zog. Maasdienstverleners. Dat kan natuurlijk ook andersom. Dat onze concessiehouders diensten aanbieden van andere vervoerders of exploitanten.

Deze ontwikkelingen vallen onder de term Mobility As a Service (“MaaS”). Met MaaS verandert de rol van de concessiehouder. We willen dat de concessiehouder doet waar hij goed in is en dat hij meebeweegt op de ontwikkelingen. Heel concreet betekent dit dat hij:

1. Het OV binnen de concessie excellent uitvoert (rol: exploitant, aanbieder van OV diensten)
2. Informatie verschaft over vormen van mobiliteit die relevant zijn voor de ketenreis van de reizigers (rol: MaaS-dienstverlener)
3. Onderdeel is van de ontwikkelingen rondom MaaS (rol: ontwikkelaar en maaswaardige concessiehouder, zie ook uitgangspunt 20)

Dat betekent niet dat hij alle vormen van vervoer in de keten zelf gaat uitvoeren en dat bijvoorbeeld deelmobiliteit onderdeel uit zou moeten maken van de concessie. In de wereld van MaaS wordt deze combinatie, deelfiets en OV, aan elkaar gekoppeld door de Maasdienstverleners. De Maasdienstverleners bieden diensten aan die door anderen worden uitgevoerd.



Dat deelmobiliteit toekomst heeft blijkt ook uit ons panelonderzoek. Met name jonge reizigers denken in de toekomst meer gebruik te maken van deelmobiliteit. De verwachting is dat een deelfiets, deelauto of deelscooter meer en meer een onderdeel wordt van de ketenreis van de reizigers. Bij de grootste verstedelijkingsopgaven voor deze concessieperiode wordt er voor nieuwbouwlocaties volop ingezet op deelmobiliteit. Deelmobiliteit versterkt het openbaar-vervoeraanbod en vooral de combinatie fiets en OV is een sterke combi met toekomstperspectief. Wie er (financieel) verantwoordelijk is voor het aanbod aan deelmobiliteit is nog niet duidelijk. Is dat de 'markt' of zijn de overheden verantwoordelijk? Zowel het product als de organisatie en de governance zijn nog volop in ontwikkeling. Landelijk worden inmiddels de krachten gebundeld en wordt gewerkt aan een programma deelmobiliteit. Binnen de Provincie ontwikkelen we een visie over hoe we in de toekomst om willen gaan met deelmobiliteit ter versterking van het mobiliteitsaanbod. Dit kan mogelijk leiden tot een gewijzigd uitgangspunt voor de concessies. We toetsen in de loop van de periode naar de aanbesteding of dit uitgangspunt nog passend is. Mocht nieuw beleid om een gewijzigd uitgangspunt vragen dan heroverwegen we dit uitgangspunt.

UITGANGSPUNT 9

Samenhang OV-AOV en doelgroepenvervoer, ruimte voor ontwikkeling

Een goed OV systeem is een toegankelijk systeem en een totaalsysteem. Een totaalsysteem bestaat uit spoor, tram en verschillende typen buslijnen. Afhankelijk van de vraag of het gebied kunnen we trams en U-liners rijden of moeten we juist kiezen voor ontsluitende lijnen of flexvervoer. Het aanvullend OV (AOV - invulling van maatwerk uit de Omgevingsvisie) is een wezenlijk onderdeel van dit totale OV-systeem. Als er geen regulier OV-aanbod is, vult AOV dit gat, zodat er toch een toereikend OV-aanbod is. Behalve maatwerk in de vorm van flex of buurtbus bieden we een OV-vangnet. Het OV-vangnet wordt op dit moment ingevuld door de Regiotaxi die voor de gemeenten het WMO vervoer verzorgt. Het OV-vangnet (nu dus de Regiotaxi) is openbaar vervoer van deur tot deur, van en naar een opstapplaats of een halte van het OV. Voor de Regiotaxi is de afspraak gemaakt dat de organisatie en verantwoordelijkheden per 2023 worden overgedragen naar de gemeenten. Op alle raakvlakken tussen verschillende soorten openbaar vervoer is goede afstemming nodig om voor de reizigers een goed systeem te behouden. Ook tussen OV – AOV en doelgroepenvervoer. Die afstemming is alleen mogelijk met een goede samenwerking tussen gemeenten en Provincie.

Sinds eind 2019 werken gemeenten en Provincie samen in het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV aan:

- 1 overdracht van taken naar gemeenten;
- 2 vernieuwing van het doelgroepenvervoer;
- 3 vernieuwing van het AOV en het vergroten van de toegankelijkheid.

Uitgangspunt van het programma is een toegankelijk en samenhangend vervoerssysteem voor iedereen. Een systeem dat betaalbaar is en blijft. Voor de komende jaren betekent dat investeren in kansen die er liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer en vanuit het perspectief van de reizigers werken aan innovatieve oplossingen. In Uitgangspunt 24 gaan wij verder in op toegankelijkheid.

In het blijven ontwikkelen van de samenhang tussen doelgroepen vervoer en (A)OV zien we een belangrijke rol voor onszelf, samen met de gemeenten. We zetten daarom het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV door, ook na 2023.

We verlangen van de concessiehouder dat hij meedenkt en meedoet aan oplossingen en ontwikkeling van het raakvlak tussen OV en doelgroepenvervoer. Maar we creëren ook ruimte voor initiatieven voor AOV buiten de concessie, ook als deze onder de definitie Openbaar Vervoer vallen.

De buurtbussen worden op dit moment uitgevoerd binnen de concessies. Dit willen we zo houden. De aard van het vervoer past bij het reguliere OV, het is OV in de zin van de wet. De uitvoering wordt op efficiënte wijze geregeld door de concessiehouders en dat heeft meerwaarde.

Voor het flexvervoer gaan we in eerste instantie uit van plaatsing binnen de concessies. De huidige flexsystemen zijn lokaal en sterk gekoppeld aan het daar beschikbare reguliere OV. Afhankelijk van de ontwikkelingen tijdens de looptijd van de concessies behouden we ons het recht voor om voor dit flexvervoer of nieuwe vormen van flexvervoer in de loop van de concessieperiode een andere keuze te maken. Dit doen we omdat we verwachten dat juist in dit type vervoer wellicht ontwikkelingen gaan plaatsvinden (datagedreven, Mobility As a Service). Die kunnen ertoe leiden dat de organisatie van het vervoer effectiever buiten de concessie geregeld worden.

We verlangen van de concessiehouder dat hij het mobiliteitsaanspreekpunt in de regio is. Dat hoeft niet te betekenen dat hij het vervoer ook uitvoert. Voor het OV-vangnet kiezen we op dit moment voor de huidige koppeling met de Regiotaxi. Dat betekent dat we in ieder geval voor de komende jaren aan sluiten bij de plannen van de gemeenten/WMO-regio's met de Regiotaxi. Het gaat dan om een periode van 3 tot 5 jaar, afhankelijk van de contractduur van de gemeenten voor het vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO). De begrote financiële middelen van de Provincie voor het OV-vangnet blijven hiervoor beschikbaar. Door hiervoor te kiezen wordt het OV-vangnet op een efficiënte manier uitgevoerd. De doorontwikkeling van het OV-vangnet is onderdeel van Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV.

In de concessie creëren we ruimte om op termijn de rol van de concessiehouder t.a.v. het OV-vangnet te wijzigen. Dit maken we mogelijk als onderdeel van de tussentijdse herijking en binnen de kaders van de concessie/aanbesteding. Dat zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat de regiefunctie op het OV-vangnet naar de concessiehouders gaat. Op dit moment is daar geen aanleiding voor omdat de ontwikkeling binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV nog volop gaande is.

Resumerend dragen we met uitgangspunt 1 tot en met 9 bij aan onze doelstelling om een concessie te verlenen die flexibel is en wendbaar om uitbreiding en verandering van het OV, als gevolg van technische of ruimtelijke ontwikkelingen of nieuwe infrastructuur (schaalsprong OV, minder hinder), mogelijk te maken. Hiermee geven we ook invulling aan een van de aanbevelingen van de externe evaluatie en dragen we zorg voor voldoende flexibiliteit en ruimte in de concessies om met de ontwikkeltaak in te kunnen spelen op de dynamiek van de regio en ruimte-lijke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.





4. EEN DUURZAME CONCESSIE

UITGANGSPUNT 10

Ambitie 100% Zero Emissie in 2028, de concessiehouders maken het waar

Vanaf 2028 zijn alle bussen in onze OV-concessies zero emissie. Dat is onze ambitie en dat is ons uitgangspunt. Hoewel wij volledig inzetten op het behalen van deze ambitie, kunnen we niet om de dreigende beperkingen van het energienetwerk heen. Dat betekent niet dat we onze ambitie aan de kant zetten als blijkt dat het energienetwerk onvoldoende capaciteit heeft, maar dat wij binnen onze mogelijkheden en samen met andere betrokken partijen (netwerkbeheerders, gemeenten, concessiehouders) alles op alles zetten om het energienetwerk geschikt te krijgen en geschikt te houden voor laadinfrastructuur voor onze elektrische voertuigen.

De concessiehouders maken de afwegingen rondom de omvang van het wagenpark en de vlootsamenstelling. We leggen deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouders omdat zij hierdoor het vervoeraanbod, de materieelvloot, de energiedragers (omvang batterijpakket/waterstof) en bijlaadinfrastructuur zelf in kunnen vullen en optimaliseren in relatie tot het dagelijkse operationele proces. Een uitgekiende planning met goede omlopen is noodzakelijk om zero emissie in 2028 mogelijk te maken. Laadinfra en bussen horen veelal bij elkaar.

We hebben de voorkeur de instroom van de nieuwe zero-emissie-busvloot (circa 450 ZE-bussen) gespreid te laten plaatsvinden in de eerste jaren van de concessie (dus vanaf eind 2025 tot eind 2028). Voor een zeer beperkt aantal (20) dieselbussen kan eventueel een uitzondering worden gemaakt tot 2030, mogelijk als reserve. Voor deze bussen kiezen we niet voor een vervroegde afschrijving maar benutten we de (technische) levensduur. Dat past bij onze circulaire doelstellingen. Dit geeft voldoende ruimte voor een betrouwbare transitie naar zero emissie.

De komende periode onderzoeken we de haalbaarheid van een aantal bijzondere voertuigen (extra lange voertuigen en kleine voertuigen). Bij de kleine voertuigen (buurtbussen) speelt op dit moment enerzijds de mogelijkheid voor het optimaliseren van de toegankelijkheid en anderzijds het gewicht (van accu's) in relatie tot het klein rijbewijs.

We schrijven geen aandrijftechniek voor. De mogelijkheid om te kiezen voor een andere techniek zoals bijvoorbeeld waterstof blijft voor de concessiehouders aanwezig. Het stimuleren van waterstof als energiedrager is geen specifiek doel van deze concessieverlening en geen doel van het OV. We maken het uiteraard niet onmogelijk maar laten de keuze aan de concessiehouders. De verwachting is dat waterstof pas tijdens de looptijd op (grote) schaal van deze concessie haalbaar zal worden.

UITGANGSPUNT 11

Provincie bereidt netaansluitingen op strategische locaties voor

De Provincie onderzoekt welke voorbereidingen nodig zijn om de netaansluitingen tijdig gereed te hebben. De belangrijkste reden hiervoor is dat de doorlooptijden voor het realiseren van een netaansluiting lang en onzeker zijn. Een tijdige start met dit proces kan dus noodzakelijk zijn. Als we de nieuwe concessiehouders hier verantwoordelijk voor maken kunnen zij pas na de verlening van de concessie starten met het aanvragen en realiseren van de netaansluitingen. Het risico op niet tijdig realiseren van deze netaansluitingen met consequenties voor de implementatie is groter als de schaal van de transitie naar zero emissie groter is. En die is in de provincie Utrecht met de introductie van 450 ZE-bussen groot.

Op dit moment is een aantal grote stallingen als strategische assets aangemerkt. Strategisch wil zeggen dat deze assets voor de uitvoering van de dienst beschikbaar moeten zijn. Deze grotere stedelijke stallingen worden als (verplicht) te huren voorziening aan te concessiehouders aangeboden. Met de beoogde zero emissie in 2028, wat laden en of tanken op de stallingen noodzakelijk maakt, is het wellicht wenselijk dit aantal uit te breiden met de middelgrote stallingen.

Parallel aan de vaststelling van de NvU en het opstellen van het PvE voeren we een verdiepend onderzoek uit naar de noodzaak van nieuwe strategische stallingslocaties, de mate van haalbaarheid van dit voornemen, de financiële consequenties en de mogelijkheden van aansluitingen en capaciteit op het energienetwerk. Als dit verdiepende onderzoek tot andere of nieuwe inzichten leidt, dan heroverwegen we dit uitgangspunt.

UITGANGSPUNT 12

Laad- of tank voorzieningen regelen de concessiehouders

De verantwoordelijkheid over en de invulling van 'opportunity charging' (laadinfrastructuur in de openbare ruimte) of tankvoorzieningen laten we aan de concessiehouders over, net als het realiseren van de laadinfrastructuur in de stalling.

Uit de meest recente praktijk blijkt dat de laadstrategie nauw luistert en de concessiehouders hier het beste zicht op hebben. De actieradius van de aan te schaffen bussen in samenhang met de vormgeving van de dienstregeling bepaalt grotendeels welke laadinfra voor bijladen nodig is. Het vooraf helemaal vastleggen en aanleggen door de Provincie kan leiden tot onnodige investeringen. Dit neemt niet weg dat het op cruciale plekken, knooppunten en eindpunten, raadzaam is om bij infrastructurele werken op voorhand rekening te houden met mogelijk te plaatsen laadinfrastructuur. Zoals bijvoorbeeld bij werkzaamheden aan kabels en leidingen. We stimuleren het laden in de stallingen of tanken in de omgeving. Dit geeft meer flexibiliteit en minder inpassingsproblemen in de openbare ruimte. De ervaring leert echter dat het plaatsen van voorzieningen in de openbare ruimte niet altijd te voorkomen is om de transitie betaalbaar te houden.

Om het proces voor de inschrijvende marktpartijen zo efficiënt en transparant mogelijk te maken, voeren we vooraf een verkenning uit naar de locaties waar, op basis van het huidige netwerk en de huidige actieradius, bijladen nodig zou zijn. Daarnaast voeren we een verkenning uit op welke locaties al dan niet mogelijkheden aanwezig (kunnen) zijn. We sluiten hierbij voor voorhand geen locaties uit. Dit is informatie die aan de marktpartijen wordt meegegeven. De verkenning vindt plaats in samenspraak met de wegbeheerders en de netbeheerder.

UITGANGSPUNT 13

De concessiehouders regelen de energie-inkoop

We streven naar concessiehouders die slim omgaan met energie, het gebruik (en de kosten) zo laag mogelijk houden en op een zo gunstig mogelijk wijze gebruik maken van het energienetwerk. We geven er de voorkeur aan dat concessiehouders gebruik maken van regionaal duurzaam opgewekte energie.

De gehele energie-inkoop en het gebruik van alle bijbehorende assets (inclusief energieopwekking en storage) leggen we in één hand in de hele concessieperiode en wel bij de uitvoerende partij: de nieuwe concessiehouders. Bij energiegebruik is de hele keten belangrijk. Het vervoerkundig inzetmodel en de materieelkeuze werken door in de hele keten en de belasting van het energienetwerk (laden op piekmomenten voorkomen). Energiebeheer en -strategie (behoefte en kosten) moeten integraal onderdeel van de exploitatie zijn om het efficiënt te doen. De concessiehouders hebben het beste zicht op het hele energieproces en het meeste belang bij een goede energiestrategie en -inkoop. Bovendien is de vervoerder een grootverbruiker en heeft hij de beste marktpositie om de beste prijs te realiseren. Dit in afwijking van de huidige wijze van het inkopen van energie voor de tram via een provinciaal contract.

We streven naar concessiehouders die slim omgaan met energie, het gebruik zo laag mogelijk houden en op een zo gunstig mogelijk wijze gebruik maken van het energienetwerk. Het heeft onze voorkeur dat zij gebruik maken van regionaal en duurzaam opgewekte energie.

UITGANGSPUNT 14

Eigendom, beheer en onderhoud van de bussen bij de concessiehouders

In de huidige situatie zijn de concessiehouders verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de bussen. Dat geldt in toenemende mate ook voor energielaadinfrastructuur en zero-emissie-exploitatie, waarbij de samenhang met de energieplanning cruciaal is. Wij willen de concessiehouder eindverantwoordelijk houden voor het gehele proces rondom de exploitatie. Dat betekent dat inkoop, beheer, onderhoud en uiteindelijke inzet van de bussen de verantwoordelijkheid blijven van de concessiehouder. Dit geldt ook voor het circulair verantwoord afscheid nemen van bussen, laadinfrastructuur en onderdelen (met name batterijen), zie uitgangspunt 15. Wel willen wij zekerheden inbouwen voor het beschikbaar houden van het materieel en laadinfrastructuur in het geval van een tussentijdse beëindiging van de concessie en de mogelijkheid bieden om de investeringen af te schrijven conform de economische levensduur.

Voor wat betreft het eigendom en het beheer en/of onderhoud van de trams sluiten we aan op de uitkomsten van de verkenning naar de positionering van het trambedrijf. De uitkomsten van de verkenning zijn op dit moment nog niet bekend en er heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. Vooralsnog gaan wij niet uit van een wijziging in de situatie, behoudens de energie-inkoop en eventuele uitbestede contracten over de reiniging. De concessiehouder van de Concessie Binnen, waarbinnen de tram valt, krijgt bij een ongewijzigde situatie te maken met contracten over het materieel en met de verantwoordelijkheden en taken die vallen onder de Wet lokaal spoor. Hierover en over de verkeersleiding worden nadere voorschriften opgenomen in het PvE.



UITGANGSPUNT 15

Circulariteit

In aansluiting op de doelen uit de Beleidsvisie Circulaire Samenleving 2050 zijn al in voorgaande uitgangspunten voor de concessies keuzes gemaakt die bijdragen aan circulariteit. Het verlengen en volledig benutten van de levensduur van bestaande bussen in de concessies (uitgangspunt 10) draagt bij aan het verminderen van de milieudruk van materiaalgebruik. Daarbij zorgt het beleggen van de verantwoordelijkheden rondom de verwerving, het beheer en onderhoud van het ZE-materieel in combinatie met de implementatie, exploitatie en energie-inkoop ervoor dat concessiehouders maximale grip hebben op de leveringszekerheid van producten, componenten en te verbeteren materialen. Dit doordat concessiehouders het vraagstuk integraal kunnen benaderen. Als het gaat om substituties voor kritieke materialen, dan komen vanuit circulair perspectief alternatieven in beeld op functioneel- of productniveau in plaats van op grondstofniveau. Hebben we een specifiek product echt nodig, of kunnen we onze vraag ook op een andere manier invullen? Wat levert een verschuiving van 'bezit' naar 'gebruik' op? Zijn producten langer en efficiënter te gebruiken door de levensduur te verlengen, reparatie te vereenvoudigen of ze zo te ontwikkelen dat ze opnieuw zijn in te zetten?

Als concessieverlener stuurt de Provincie op het bevorderen van circulariteit in het openbaar vervoer met circulaire gunningscriteria en door ruimte te bieden in het PvE. Daarbij stellen we verschillende vragen:

- Hoe reduceren we het gebruik van primaire abiotische grondstoffen (denk aan batterijen en laadinfra) in het materieel?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat we minder nieuwe bussen en onderdelen nodig hebben om de exploitatie mogelijk te maken?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat door verbeterd rijgedrag en slimme laadscenario's de levensduur van een batterij en andere onderdelen wordt verlengd?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat er vernieuwende ketensamenwerking ontstaat waarbij afgedankte batterijen van de bussen toegepast worden als 'second-life battery' voor de opslag van lokaal opgewekte energie?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat materialen (van bijvoorbeeld bedrijfskleding of het interieur van de bussen) in gebruik blijven en geen afval worden?

Resumerend maken we met uitgangspunt 10 t/m 15 in de nieuwe concessies een mooie stap in onze opgave in de energietransitie. Hiermee komen we ook tegemoet aan een van de aanbevelingen uit de externe evaluatie waarin wordt geadviseerd of aanvullende duurzaamheidseisen op het inkoopbeleid, ook op andere aspecten dan de materieelvloot, van toegevoegde waarde kunnen zijn.



5. EXCELLENTE UITVOERING VAN DE CONCESSIONS

UITGANGSPUNT 16

De Provincie benoemt KPI's, monitort de uitvoering en rekent daarop af

De Provincie wil een excellente uitvoering van de concessies en zal, volgens het samenwerkings- of regiemodel, door monitoring toezien op de uitvoering van de concessies en de geleverde prestatie. We benoemen hiervoor een aantal kernprestatie-indicatoren (KPI's). Deze hebben in ieder geval betrekking op de klanttevredenheid, de reisinformatie, stiptheid en regelmaat, en de rituitval. We dragen hierbij zorg voor zo SMART mogelijk geformuleerde criteria, zodat boetes en bonussen op eenduidige wijze kunnen worden toegepast. Aan specifieke onderdelen kan een bonus-malusregeling gekoppeld worden, bijvoorbeeld om bepaalde streefcijfers telkens te verbeteren. Daarnaast zal de concessie een boetebeding kennen voor wanneer de concessiehouder de concessiebepalingen niet nakomt.

Tijdens herijkingsmomenten kijken we terug en vooruit, zowel naar de samenwerking als naar de uitvoering en de behaalde resultaten. Waar nodig stellen we de monitoring(seisen) bij of leggen we andere accenten. Dit alles binnen de kaders van de concessie. Vanwege de lange concessieduur zijn deze herijkingsmomenten belangrijke momenten waarop (bij)sturing plaatsvindt.

UITGANGSPUNT 17

U-OV als huisstijl en concept in de hele provincie



Het merk U-OV rollen we uit over de hele provincie. We nemen hierin een initiërende rol. Doel van de marketing is het behoud van bestaande reizigers en het werven van nieuwe reizigers. De concessiehouders ontwikkelen hiervoor jaarlijks een operationeel marketingplan op basis van strategische uitgangspunten die de Provincie meegeeft. De concessiehouder heeft hiervoor ieder jaar een budget beschikbaar. De hoogte van dit budget ligt tijdens de concessieperiode (met indexatie) vast.

De Provincie en ook de reizigers zien het openbaar vervoer in de provincie als één geheel, ook al zijn er verschillende uitvoerders in beide concessies. Daarom kiezen we ervoor in de nieuwe concessies het merk U-OV in de hele provincie te gebruiken. U-OV is inmiddels een sterk merk. De reizigers en niet-reizigers herkennen het merk als van Utrecht. Over het merk is goed nagedacht. De attentiewaarde van de kleur in het straatbeeld is groot. Daarnaast is het merk functioneel en makkelijk uit te leggen. Het is bruikbaar voor beide concessiehouders. De merkwaarden van U-OV zijn betrouwbaarheid, gemak en comfort.

Het gebruik van hetzelfde merk door twee concessiehouders stelt eisen aan de samenwerking en afstemming tussen beide concessiehouders op het gebied van klantenservice en marketing. Uitgangspunt is dat er voor de reizigers geen verwarring mag ontstaan waar zij moeten zijn voor vragen of klachten.

U-OV is een koepelmerk, waaronder productformules kunnen hangen, die de reiziger iets vertellen over het soort openbaar vervoer waar hij mee te maken heeft. Het gebruik van de productformule U-link zetten we voort op de hoogfrequente lijnen in de brede agglomeratie rond de stad Utrecht. Voor het hoogwaardige segment in de regio, waar de nadruk meer op snelheid ligt, onderzoeken we of we hier een nieuwe productformule zoals U-liner zouden willen aanbieden. Voor de flexvervoer in de concessies hanteren we de naam U-flex. De productformules ontwikkelen we in samenspraak met concessiehouders en gemeenten door tot concepten die zichtbaar zijn in en buiten het voertuig. Dit doen we eventueel in afstemming of samen met onze omliggende concessieverleners. De inbreng en kennis van de concessiehouders zien wij hier als meerwaarde.

UITGANGSPUNT 18

De Provincie stelt de tarieven vast en de concessiehouders zorgen voor betaalgemak

De Provincie is verantwoordelijk voor het vaststellen van de tarieven na een voorstel van de concessiehouders. De concessiehouders zorgen voor betaalgemak voor de reizigers. Voor het OV mag van de reizigers en grootverbruikers een passende prijs worden gevraagd met aantrekkelijke tariefproposities. Voor tarieven binnen de provincie kiezen we voor het voortzetten en stapsgewijs verder ontwikkelen van het bestaande Utrechtse tarievenhuis. We kiezen op dit moment niet voor het structureel verlagen van de tarieven, om te borgen dat er voldoende middelen zijn om de kwaliteit van het OV op peil te houden en te verbeteren, en onze ambities waar te maken. Zie ook uitgangspunt 24.

De Provincie ziet de combinatie fiets en OV en P+R en OV als belangrijk voor de bereikbaarheid en belangrijk voor het functioneren van het OV. Voor de reizigers moet het betaalgemak van dit type producten, bijvoorbeeld door een eenvoudig te gebruiken combiticket, voorop staan. Samen met de betrokken partners willen we hieraan werken. De concessiehouders hebben hierin een initiërende rol.

Voor reizen van en naar andere provincies streven we naar betere (landelijke) spraken om grensoverschrijdende tarieven eenvoudiger te maken voor de reiziger. We zijn daarin ook afhankelijk van onze collega-concessieverleners.

Binnen deze kaders doen de concessiehouders ieder jaar een gezamenlijk tariefvoorstel aan de Provincie. Dit is ook de huidige praktijk. Gedeputeerde Staten neemt hierover het besluit.

Concessiehouders vervullen een actieve rol bij de ontwikkeling en introductie van nieuwe betaalsystemen/productdragers in het OV, zoals op dit moment het betalen met bankpas (OVPay) en mobiele telefoon (apps, barcodes, QR-codes). Naast het reizen op saldo is daarbij ook reizen op rekening mogelijk. We volgen hiermee de landelijke ontwikkelingen.

UITGANGSPUNT 19

Begrijpelijke en volledige reisinformatie

Overall en altijd begrijpelijke en volledige reisinformatie is het uitgangspunt. De concessiehouders staan iedere dag in contact met reizigers. De interactie van de concessiehouder met de klant voor, tijdens en na de reis moet meer dan goed verlopen. Het gaat dan om de marketing, reisinformatie, tarieven, betaalmogelijkheden en serviceverlening.

We zoeken concessiehouders die klantvriendelijkheid in de brede zin van het woord hoog in het vaandel hebben staan en dat aan het rijdend personeel weten over te brengen. Bijvoorbeeld door middel van trainingen of instructies. Onze nieuwe vervoerders weten de reizigers te verleiden en te ontzorgen en zoeken altijd naar nieuwe technieken die dit ondersteunen.

Heldere reisinformatie voor álle (potentiële) reizigers is van groot belang voor het aantrekken en behouden van reizigers. Reisinformatie staat niet op zichzelf, maar is een belangrijk onderdeel van de marketingstrategie voor het openbaar vervoer. Reisinformatie moet één geheel vormen met de branding van het vervoerproduct en promotieacties. Communicatie met de reiziger (reisinformatie, klantenservice en promotie) behoort tot de kerntaken van de concessiehouders. Van de concessiehouders wordt verwacht dat zij de reisinformatie en de middelen waarmee de informatie wordt verstrekt afstemmen op de behoefte van verschillende doelgroepen zodat de dynamische en statische reisinformatie voor iedereen toegankelijk en beschikbaar is. Dus niet alleen voor de ervaren reiziger die goed kan lezen maar bijvoorbeeld ook voor mensen met een beperking of laag- of andersgeletterden zoals genoemd in de uitgangspunten voor de Sociale Agenda van de Provincie. De vervoeder heeft de kennis en ervaring. De Provincie heeft hierin een kaderstellende rol.

In het PvE vragen we in ieder geval om het laagdrempelig leveren van real time reisinformatie. Zowel via digitale media als in het voertuig en bij haltes. Social media en uitstekende webcare horen hierbij. De concessiehouders passen zich aan aan ontwikkelingen op dit gebied en hebben een vooruitstrevende rol in het verkennen en implementeren van nieuwe mogelijkheden. We vinden het belangrijk dat ze niet alleen informatie leveren over hun eigen producten maar over de hele reisketen. Daaronder verstaan we ook het aanvullend OV en beschikbare deelmobiliteit. Onze concessiehouders zijn daarmee een vraagbaak voor de hele ketenreis van onze reizigers.

UITGANGSPUNT 20

MaaS-waardige concessiehouders

In Uitgangspunt 8 beschrijven we dat onze concessiehouder het mobiliteitsaanspreekpunt in de regio is. In de ontwikkeling van MaaS is hij daarmee een MaaS dienstverlener. We verwachten van onze concessiehouder dat hij dit mobiliteitsaanspreekpunt ook echt is. Dat betekent voor de concessiehouder een goede samenwerking met aanbieders van andere mobiliteitsdiensten om de ketenreis van de reiziger te optimaliseren.

In de wereld van MaaS is dit echter geen exclusief recht. Ook andere vervoerders of organisaties kunnen MaaS dienstverlener zijn. Dat betekent dat de producten van onze concessiehouders ook door derden moeten kunnen worden aangeboden.

MaaS richt zich op dit moment op het gecombineerd aanbieden van multimodale (vraaggestuurde) mobiliteitsdiensten aan reizigers via een digitaal platform, bijvoorbeeld een mobiele app. Het zogenaamde plannen-boeken-betalen. Dit gebeurt door middel van op maat gemaakte reismogelijkheden, realtime informatie en de mogelijkheid tot betaling en afhandeling van transacties. Het gaat om de inzet van digitale diensten voor reis- en betaalgemak. Met als doel het reizen per openbaar vervoer makkelijker te maken en daarmee meer reizigers van dienst te zijn.

We stellen eisen aan de concessiehouder over het beschikbaar stellen en meewerken aan MaaS-platformen. Het betreft het leveren van data, meewerken aan het door derden aanschaffen van vervoersbewijzen en verkoopvoorwaarden. We sluiten ons daarbij zoveel mogelijk aan bij de landelijke systemen voor het plannen, boeken en betalen van de reis en bij de landelijke MaaS-apps. Met de concessiehouders regelen we de beschikbaarheid van data en we stellen in het PvE (maaswaardige besteks)eisen aan de wijze waarop zij andere MaaS-providers moeten faciliteren.

UITGANGSPUNT 21

Hoog basis niveau van sociale veiligheid houden we vast

We eisen een hoog basisniveau van sociale veiligheid en vinden dat de verantwoordelijkheid van de concessiehouders voor sociale veiligheid geldt in de voertuigen én op de haltes.

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer is een belangrijk thema. Landelijk is afgesproken dat op sociale veiligheid niet wordt geconcurrerd. Dit onderwerp mag daarmee geen onderdeel van de gunning zijn. De concessiehouders conformeren zich aan de landelijke afspraken die over sociale veiligheid worden gemaakt. Reizigers waardeerden de algemene veiligheid in 2020 met een 8,2. Hoewel dit een mooie waardering is, blijft sociale veiligheid in de provincie Utrecht een aandachtspunt. In de huidige concessieperiode is extra geïnvesteerd in het bevorderen van de sociale veiligheid. Van de nieuwe concessiehouders wordt verwacht dat zij actief bijdragen aan het in stand houden van de sociale veiligheid voor reizigers en personeel in en rondom het openbaar vervoer in het concessiegebied en deze waar mogelijk verder verbeteren.

Wij vinden de samenwerking met partijen als gemeenten en politie om de sociale veiligheid te verbeteren van groot belang. Een goede samenwerking is nodig om te komen tot een verbetering van de objectieve veiligheid (aantal incidenten) en de subjectieve veiligheid (veiligheidsgevoel van reizigers en personeel). Ook op dit punt is intensieve samenwerking tussen de concessiehouders van groot belang. Zij rijden namelijk door elkaars gebied. Een intensieve samenwerking leidt tot een beter resultaat bij lagere kosten.

In de implementatieperiode maken de concessiehouders een plan van aanpak waarin zij de sociale veiligheid in dit gebied analyseren en een maatregelenpakket opstellen. Via een jaarlijks plan sociale veiligheid actualiseren zij dit plan jaarlijks.

UITGANGSPUNT 22

Goed werkgeverschap

We hechten aan goed werkgeverschap en eisen dat onze concessiehouders zich houden aan alle wet- en regelgeving. We gaan ervan uit dat het welzijn en de veiligheid van het personeel is geborgd en dat afspraken (over bijvoorbeeld rij- en pauzetijden) worden nageleefd uit de cao Stad- en Streekvervoer of een minimaal gelijkwaardige andere passende cao. Voor de overgang van het personeel van de oude naar de nieuwe concessie geldt wat daarover is opgenomen in de Wet personenvervoer 2000.

De Provincie stelt social return als voorwaarde. Van de concessiehouders wordt verwacht dat zij een bijdrage leveren aan het scheppen van werkgelegenheid voor mensen die moeilijk toegang hebben tot de arbeidsmarkt. De uitwerking vindt plaats in de aanbestedingsstukken volgens het door de Provincie vastgestelde beleid voor social return.

Samenvattend is ons doel een excellente uitvoering van het OV om hiermee de doelen meer tevreden reizigers en een efficiënt ingericht vervoer te realiseren. Met uitgangspunt 16 tot en met 22 wordt bijgedragen aan een goede uitvoering en het bieden van kwaliteit aan de reizigers.



6. EEN BREDE REIZIGERSGROEP

UITGANGSPUNT 23

Beschikbaarheid van het OV ook als er geografische verschillen zijn, groeien en koesteren.

Het OV-netwerk van de provincie Utrecht kent grote verschillen. Er zijn gebieden met veel reizigers en grote vervoersstromen waar 'te volle bussen' een van de verbeterpunten is volgens de reizigers. Dit zijn gebieden met veel aanbod en voor reizigers veel alternatieven. Maar er zijn ook gebieden waar de inwoners de beschikbaarheid van het OV als onvoldoende ervaren: een lagere frequentie en niet op alle dagen van de week beschikbaar van OV en onvoldoende beschikbare alternatieven.

In het OV-netwerk zoeken we voortdurend een balans tussen de (te verwachten) vraag naar OV en het aanbod dat daarbij past en de beschikbaarheid en kwaliteit die we willen en kunnen bieden binnen onze financiële kaders. Daarom hebben we ook verschillende typen OV: lijnen die vaak rijden en lijnen die minder vaak rijden, maar ook lijnen die met een kleine bus worden gereden en andere weer met grote (gelede) bussen. De verschillen in drukte heeft niet alleen te maken met verschillende gebieden, maar ook met tijden en periode van de week (werkdagen vs weekenddagen). Het lijnennet is daarvan een afgeleide van de vraag naar vervoer, en kent daarom verschillende typen OV-lijnen. Hoogfrequente lijnen, scholierenlijnen, ontsluitende lijnen, flexvervoer, buurtbuslijnen en een OV-vangnet. Samen vormen ze het OV.

Het OV is niet kostendekkend, dus de Provincie draagt bij aan de dagelijkse exploitatie alle buslijnen.

In de gebieden met veel reizigers is een financiële bijdrage nodig om te zorgen dat de reizigers vervoerd kunnen worden. In gebieden met minder reizigers is een financiële bijdrage nodig voor het in stand houden van het OV. Beide zijn belangrijk en het is dan ook niet een keuze of/of maar een keuze en/en. We zetten in op groeien én we koesteren wat we hebben. De indeling van de concessies of beter gezegd de verschillen in de concessie Binnen en Buiten zijn niet van invloed op het al dan niet kunnen groeien van een concessie. Een concessie waar meer moet worden gekoesterd kan meer overheidsbijdrage (lees: subsidie) vergen dan een concessie waar meer wordt gegroeid.

Uit de evaluatie van de huidige concessies (voor COVID-19) blijkt dat het aantal inwoners dat ontsloten wordt binnen loopafstand van een OV-halte licht is toegenomen. Er is sterk geïnvesteerd in het OV. De vervoervraag, het vervoeraanbod en de klanttevredenheid zijn toegenomen. De meeste mensen hebben OV op loopafstand. We kunnen trots zijn op ons netwerk, en we zetten ons in om in heel de provincie goed OV te blijven bieden, passend bij de vervoervraag.

Voor de start van de nieuwe concessies nemen we het bestaande netwerk als uitgangspunt en ontwikkelen dat verder door in de nieuwe concessie. In dat netwerk groeien we en koesteren we. De wijze waarop is beschreven in het OV-netwerkperspectief.

UITGANGSPUNT 24

Het OV draagt bij dat een zo breed mogelijke groep reizigers kan meedoen aan de samenleving

De Provincie streeft naar een inclusieve samenleving, een samenleving waarin iedereen kan meedoen en niemand uitgesloten wordt. Het OV levert daar, naast de beschikbaarheid, een bijdrage aan voor een zo breed mogelijke groep reizigers door:

- a. het toegankelijk zijn/maken van het OV;
- b. sociaal veilig OV (zie ook uitgangspunt 21);
- c. betaalbaar OV.

Naast beschikbaarheid en toegankelijkheid is ook betaalbaarheid een voorwaarde om gebruik te kunnen maken van het OV. De Provincie stelt de tarieven vast (zie uitgangspunt 18). Eventuele aanpassingen in tariefstellingen voor bepaalde (doel)groepen zijn mogelijk in de huidige concessies en straks ook in de nieuwe concessies. Hiervoor regelen we apart financiële afspraken en financiële dekking, net als bij de komende proef met gratis OV voor reizigers met een kleine beurs. Deze proef start naar verwachting begin 2022. De tussentijdse resultaten zullen waarschijnlijk tijdig in de PvE-fase beschikbaar zijn.

In het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV werken we samen met de gemeenten aan de kansen die er liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer en werken we vanuit het perspectief van de reizigers aan innovatieve oplossingen. De contouren van het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV zetten we door, ook na 2023. We streven er met de gemeenten naar dat zoveel mogelijk mensen met het OV kunnen reizen. Om dit te kunnen bereiken is er binnen de concessie meer aandacht nodig voor de

- OV ambassadeurs/ coaches om het gebruik van OV makkelijker te maken
- Mentale toegankelijkheid/bejegening
- Fysieke toegankelijkheid

Op de laatste twee onderwerpen gaan we onderstaand dieper in.

FYSIEKE EN MENTALE TOEGANKELIJKHEID

Het openbaar vervoer heeft de afgelopen jaren al forse stappen gezet in toegankelijkheid. Maar er zijn er nog stappen te maken. Op dit moment heeft de Provincie subsidieregelingen voor de gemeenten om toegankelijkheid van het OV te bevorderen; dit is met name gericht op het toegankelijk maken van haltes vanuit de wegbeheerders- taak. Daarnaast sluiten we aan bij de initiatieven die ook landelijk worden ontplooid in het kader van bijvoorbeeld Iedereen Onderweg.





In de nieuwe concessies stellen we, net als in de huidige concessies, eisen aan de toegankelijkheid van die aspecten van het OV waarvoor de concessiehouder verantwoordelijk is. Het materieel moet voldoen aan artikel 4 lid 1 van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dient toegankelijk zijn voor reizigers met een functiebeperking, dient te beschikken over minimaal één rolstoelopstelplaats en ruimte hebben voor bagage, kinderwagens en rollators. Alle reizigers moeten in staat worden gesteld zelfstandig gebruik te maken van het aangeboden openbaar vervoer. De transfer van de halte (van de wegbeheerder) van/naar het voertuig (van de concessiehouder) verdient daarbij specifieke aandacht. De inrichting van de voertuigen, inclusief deurconfiguratie en de noodzakelijk betaalafhandelingen, zijn zo op elkaar afgestemd dat reizigers makkelijk het voertuig in en uit kunnen komen. Dit proces moet – zeker op de dragende lijnen en in de drukke HOV-infrastructuur - zo soepel mogelijk verlopen. Dat draagt bij aan een comfortabele en vlotte rit voor alle reizigers en beperkt verstoringen in de (OV-)verkeersafwikkeling. Uiteraard kan in voorkomende gevallen de chauffeur of servicepersoneel een rolstoelgebruiker of een reiziger met een ander functiebeperking helpen als diegene daar behoefte aan heeft. Maar zelfstandigheid is –zeker op dragende lijnen- het uitgangspunt. De kleinere bussen en met name de buurtbussen zijn (nog) niet optimaal toegankelijk. Zij vallen ook niet onder het genoemde Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ook de haltevoorzieningen voor het AOV laten nog te wensen over. Het ministerie onderzoekt op dit moment de mogelijkheden van het toegankelijk maken van de buurtbussen. We gaan ervan uit dat we de resultaten van dit onderzoek in het PvE kunnen opnemen.

Het verbeteren van de toegankelijkheid en het comfort van het materieel zit veelal in kleine zaken. Het is van belang om tijdig zoveel mogelijk van die zaken te herkennen. Dit doen we onder meer door in de implementatiefase, het moment waarop de inrichting van de bussen deels wordt bepaald, op de juiste momenten toetsmomenten in te bouwen.

In deze aanbesteding van de concessie stellen we eisen aan de toegankelijkheid maar dagen we de inschrijvers ook uit om (meer) bij te dragen aan inclusiviteit en hier (niet vrijblijvende) voorstellen voor te doen. Het gaat daarbij om alle vormen van toegankelijkheid die binnen de mogelijkheden van de concessiehouders liggen. We vragen in het bijzondere aandacht van de inschrijvers voor de mentale toegankelijkheid: informatievoorziening, comfort en bejegening gericht op het wegnemen van drempels die diverse (potentiële) reizigersdoelgroepen ervaren.

Met bovengenoemde acties doen we wat binnen de concessie en de concessieverlening in onze mogelijkheden ligt. Daadwerkelijke toegankelijkheid is echter zo sterk als de zwakste schakel. Ook buiten de scope van de concessie zal gewerkt moeten worden aan een inclusieve verplaatsing voor iedereen. Recentelijk voerden we een gebruikersonderzoek uit naar de verbeteringen van de toegankelijkheid van OV en AOV. Waar mogelijk nemen we de resultaten van dat onderzoek mee in het PvE. Aan een aanpak voor het verbeteren van de toegankelijkheid buiten de scope van de concessie wordt gewerkt.

Samenvattend is een belangrijk doel dat we meer aandacht geven aan de sociale aspecten van het OV. Met uitgangspunt 23 en 24 beogen we dat een zo breed mogelijke groep reizigers gebruik kan maken van het OV en mee kan doen aan de samenleving.



7. FINANCIËN

UITGANGSPUNT 25

Inzetten op groei van de opbrengsten en uitbreiding budget nodig

Uitvoering geven aan de Nota van Uitgangspunten en OV-netwerkperspectief heeft financiële consequenties. Belangrijkste notie voor de provinciale begroting op lange termijn is dat om het voorzieningenniveau in het OV op peil te houden en het faciliteren van de reizigersgroei, de structurele lasten van de provincie meestijgen en dat dit een claim zal leggen op toekomstige begrotingen vanaf 2025.

EFFECTEN VAN GROEI

Groei kost geld, het OV is immers niet geheel kostendekkend. Dus meer OV-aanbod laten rijden, omdat er meer reizigers zijn betekent ook meer kosten. In de huidige concessieperiode zijn de kosten van de groei grotendeels binnen het bestaande budget opgevangen. Is ergens groei nodig dan gaat dat doorgaans ten koste van OV op een andere plek. In de huidige concessie Tram Bus Regio Utrecht geldt nu dat reizigersopbrengsten ten dele geïnvesteerd worden in een uitbreiding van het OV-aanbod. Wij stellen voor om dit uit te breiden naar beide concessies en ook te intensiveren door een uitbreiding van de exploitatiebijdrage. Dit stelt ons in staat om stapsgewijs beter mee te groeien met de verwachte groei van het aantal reizigers en de groei op de ene plek niet ten koste te laten gaan van het OV elders.

Voor de te verwachten groei en de daarmee samenhangende kostenverhoging zijn twee scenario's (op basis van de landelijke vastgestelde scenario's in de Integrale Mobiliteitsanalyses van het Rijk) denkbaar:

- 1-scenario (Laag)** Beperkte ontwikkeling: Jaarlijks gemiddeld 1,5% reizigersgroei, gedurende 10 jaar groeiend naar circa 16 %.
- 2-scenario (Hoog)** Forse ontwikkeling: Jaarlijks gemiddeld 3,1% reizigersgroei, gedurende 10 jaar groeiend naar circa 35 %.

Om hierop in te spelen verwachten wij - op basis van ervaringen in de periode 2015-2019 - dat dit neerkomt op een jaarlijkse groei van de structurele kosten van 0,5 tot 1 miljoen euro per jaar. Op dit moment gaat het om een indicatie en is geheel afhankelijk hoe de reizigersgroei zich ontwikkelt. Met de jaarlijkse Kadernota zullen wij voor toekomstige concessiejaren voorstellen voorbereiden voor extra budget die passen bij de ingezette groei. Uiteindelijk is PS bij de jaarlijkse Kadernota aan zet om hierop bij te sturen. Deze flexibiliteit past bij uitgangspunten in deze Nota van Uitgangspunten.

AANPASSINGEN INFRASTRUCTUUR EN KNOOPPUNTEN

Subsidies die beschikbaar zijn binnen het lopende mobiliteitsprogramma 2019-2023 gaan wij gericht inzetten om de ambities te ondersteunen. Denk hierbij aan de doorstromingsprojecten voor U-link en U-liner, verbeteren toegankelijkheid bushaltes, meer fietsenstallingen voor goede ketenreis OV en fiets, en multimodale knooppunten

(inclusief P+R). Ook na 2023 zijn investeringen in de infrastructuur nodig om de ambities te verwezenlijken. In het nieuwe bereikbaarheidsprogramma 2023-2028 gaan wij hiervoor voorstellen opnemen.

EXPLOITATIEBIJDRAGE

Er is op dit moment nog een aantal onzekerheden, zoals de gevolgen van COVID-19 en inmiddels ook de actuele situatie ten aanzien van de energieprijzen en de recente ontwikkelingen in Oekraïne. Op basis van de huidige inzichten verwachten wij dat om het voorzieningenniveau op peil te houden en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het huidige netwerk naar verwachting structureel extra financiële middelen nodig zijn t.o.v. de huidige exploitatiebijdrage die reeds is voorzien.

In de Kadernota 2023-2026 ligt de integrale afweging voor om een verhoging van de structurele lasten vast te stellen voor het eerste concessiejaar 2026. Het wordt daarmee onderdeel van het meerjarenperspectief. PS stelt op dat moment de financiële bandbreedte vast waarbinnen de concessies door GS worden aanbesteed.

In de komende jaren verwachten wij een belangrijke herijkingsmoment waarbij PS de mogelijkheid heeft om hierop via de budgetverantwoordelijkheid bij te sturen namelijk de Kadernota 2025-2028. De gunning van de concessie heeft dan plaatsgevonden en het benodigde bedrag om het huidige voorzieningenniveau te blijven rijden is bekend.

In de Kadernota 2018 zijn in het hoofdstuk Financiën, bijstellingen algemene dekkingsmiddelen en stelposten, financiële spelregels opgenomen voor de exploitatiesubsidie van de OV-concessies. Na de gunning van de concessies dienen de spelregels te worden aangepast aan de nieuwe situatie.





8. AANBESTEDINGSSTRATEGIE

UITGANGSPUNT 26

We besteden aan en niet in

De uitvoering van openbaar vervoer is conform de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) alleen toegestaan op grond van een door de OV-autoriteit verleende concessie (art 19 lid 1). De Wp2000 verplicht alle OV-autoriteiten in Nederland in beginsel om deze concessies Europees aan te besteden (art. 61 lid 1).

In de Wet Personenvervoer 2000 wordt een uitzondering gemaakt voor de vervoerautoriteiten van de regio's rond de 4 grote steden, om het vervoer in die regio's 'in te besteden' (art. 63a) aan een eigen ('in house') vervoerder van de OV-autoriteit. Voor de provincie Utrecht geldt deze uitzonderingspositie alleen voor het voormalige gebied van de Bestuur Regio Utrecht (BRU), dat wil zeggen voor de huidige Tram en Bus Regio Utrecht concessie minus de later toegevoegde delen van de gemeente Vijfheerenlanden. Voor de rest van de provincie geldt deze uitzonderingspositie op het openbaar aanbesteden van de OV-concessies niet.

Inbesteden betekent dat de OV-autoriteit (aanbestedende dienst) het openbaar vervoer zelf organiseert, met een eigen vervoerder waaraan de concessie wordt verleend via een enkelvoudige onderhandse procedure (op grond van een Programma van Eisen, net als bij een openbare Europese aanbesteding). Onder een eigen vervoerder wordt verstaan (art. 63a lid 2 van de Wet personenvervoer 2000): "een vervoerder waarop de concessieverlener net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent", dus een vervoerbedrijf dat functioneert als 'eigen dienst' van de OV-autoriteit. Deze formulering sluit aan bij de Europese regelgeving hierover (artikel 5 lid 2 van de Europese PSO-verordening 1370/2007), waarbij wordt toegevoegd dat in geval van een samenwerking van overheden, ten minste één bevoegde plaatselijke overheid deze zeggenschap moet hebben.

We kiezen niet voor inbesteden maar voor aanbesteden van het gehele provinciale OV, onder meer om de volgende redenen:

- a. de provincie Utrecht beschikt op dit moment niet over een vervoerbedrijf waar het zeggenschap over heeft (of eenvoudig kan verkrijgen) als ware het een eigen dienst;
- b. de concessieverlening van de U-OV-concessie heeft niets aan het licht gebracht dat aanleiding zou kunnen zijn om niet meer aan te besteden maar in te besteden en daarmee af te wijken van de ingeslagen weg;
- c. het tijdpad en proces naar een eigen vervoerbedrijf betekent veel meer inspanningen en geeft veel onzekerheden voor bijvoorbeeld het personeel. Het tijdpad naar de concessieverlening (ook inbesteden is een lang durig proces) zou onder druk komen te staan om tijdig de besluitvorming hieromtrent goed te doen en de uitvoering tijdig gereed te hebben. Gezien het vorige punt is er geen aanleiding om dit pad in te slaan.

UITGANGSPUNT 27

De concessies verlenen we aan de concessiehouders die zich onderscheiden op de doelen van de concessie

De provincie Utrecht stelt zich op als een integere, betrouwbare, zakelijke en professionele opdrachtgever die ruimte biedt aan de concessiehouders om hun expertise maximaal in te zetten. Door de veranderende markt, de onzekerheden rondom COVID-19 en de onder druk staande budgetten is de ambitie om het voorzieningenniveau zo hoog mogelijk te houden en een hoge kwaliteit te bieden voor reizigers.

Gezien deze ontwikkelingen gaan we in de loop van de voorbereiding van de aanbesteding meerdere malen in dialoog met marktpartijen via marktconsultaties om te toetsen of onze aanpak, onze eisen en ons gunningsmodel aansluiten bij de verwachtingen en mogelijkheden van de markt. Uitgangspunt is dat we via de aanbesteding de concessies verlenen aan concessiehouders die maximale maatschappelijke waarde bieden voor de beschikbare publieke middelen, wat voor deze concessies betekent dat deze concessiehouders zich hebben onderscheiden op de doelen van de concessies. De strategie is daarmee gericht op het selecteren van een inschrijving:

- a. van een concessiehouder met (vervoerkundige) ontwikkelkracht in partnerschap;
- b. van een concessiehouder die een excellente uitvoeringskwaliteit biedt en die doet wat hij belooft;
- c. waarin flexibiliteit aanwezig is om mee te bewegen met de trends en ontwikkelingen;
- d. die betrouwbaar invulling geeft aan de duurzaamheidsambities en een zo breed mogelijke groep reizigers bereikt;
- e. tegen een eerlijke prijs.

In de aanbesteding sluiten we zoveel mogelijk aan bij het huidige netwerk, wat de basis is voor de ontwikkeling uit het OV-netwerkperspectief. Als het budget het toelaat, willen we geen grote (netwerk)veranderingen aan begin van de nieuwe concessies. Voor goede verbetervoorstellen staan we uiteraard open.

We besteden aan volgens de gangbare openbare procedure. We besteden beide concessiegebieden tegelijkertijd aan in één aanbesteding met twee percelen. Daarbij hebben we de voorkeur om op beide percelen een verschillende concessiehouder te selecteren. De beste combinatie (op de percelen) wint de aanbesteding.





BIJLAGE

BIJLAGE 1.

OPVOLGING AANBEVELING REKENKAMER OVER STURING IN DE UTRECHTSE OV CONCESSIES

De Randstedelijke Rekenkamer heeft eind 2021 een rapport gepubliceerd over de Sturing in de Utrechtse OV concessies. De aanbevelingen uit dat rapport zijn door de provincie overgenomen.

AANBEVELING 1A (AAN GS EN PS)

“Formuleer tijdens de fase van kaderstelling de doelen zodanig dat deze gedurende de hele looptijd van de concessie voor provincie en vervoerder een richtpunt blijven vormen.”

Wijze van verwerking in de NvU

Op pagina 23 staan de doelen van de concessieverlening omschreven. In de verdere uitwerking van de aanbesteding en de implementatie van de nieuwe concessies zullen deze doelen verder geoperationaliseerd worden en voorzien van meetbare kpi's.

AANBEVELING 1B (AAN GS EN PS)

“Toets, in aanvulling op aanbeveling 1a, gedurende de looptijd van de concessie tussentijds de realisatie van de geformuleerde doelen gezamenlijk met de concessiehouder en stel de doelen zo nodig bij, bijvoorbeeld tijdens een periodieke herijking (zie aanbeveling 2c).”

Aanbeveling 2c (aan GS)

“Zorg voor een aantal standaard periodieke herijkingsmomenten in de concessies, in aanvulling op procedures die er zijn om de concessie tussentijds aan te passen aan veranderende omstandigheden.”

Wijze van verwerking in de NvU

Aanbeveling 1b en 2c liggen in elkaars verlengde. In Uitgangspunt 2 “Een flexibele concessie met transitie, groei en herijkingsmomenten” staat dat we minimaal twee herijkingsmomenten inbouwen, afhankelijk van de concessieduur. We kijken dan terug op de realisatie en vooruit naar de ontwikkelingen. Binnen de kaders van de aanbesteding/concessieverlening passen we doelstellingen en de businesscase indien nodig aan. In Uitgangspunt 3 “Ontwikkeling tijdens de concessie, niet alleen bij de start” ligt vast dat ook los van deze grotere herijkingsmomenten er veel wendbaarheid en flexibiliteit in de concessie zit om tussentijds aan te passen aan veranderende omstandigheden, onder meer via de jaarlijkse vervoerplancyclus.

AANBEVELING 2A (AAN GS)

“Definieer duidelijke normen, met name op het gebied van rituitval of punctualiteit, zodat voor zowel vervoerder als provincie duidelijk is wat de inhoud van de afspraken is.”

Wijze van verwerking in de NVU

In Uitgangspunt 16 “De provincie benoemt KPI's, monitort de uitvoering en rekt daarop af” is geborgd dat in de verdere uitwerking van de aanbestedingsstukken en inrichting van het concessiebeheer ook SMART normen worden uitgewerkt en gehanteerd voor rituitval en punctualiteit.

AANBEVELING 2B (AAN GS)

“Waarborg dat de financiële prikkels gebaseerd zijn op eenduidige, objectieve regels. Werk beoordelingskaders verder uit en maak zoveel mogelijk aspecten meetbaar.”

Wijze van verwerking in de NVU

In Uitgangspunt 2 “De verantwoordelijkheid voor de opbrengsten hebben we allebei” is geborgd dat de wijze waarop we de verdeling willen hanteren, uitgewerkt wordt in de aanbestedingsdocumenten. Uitgangspunt is dat er via de opbrengstverantwoordelijkheid voldoende prikkel voor de concessiehouders moet zijn om te blijven werken aan meer tevreden reizigers maar dat de risico's daar liggen waar ze gedragen en beïnvloed kunnen worden. Tijdens de herijkingsmomenten controleren we of bijzondere ontwikkelingen zoals de schielsprong-OV of meer P+R-vervoer andere afspraken nodig maken. Deze uitwerking in de aanbestedingsdocumenten zal zoveel mogelijk aspecten meetbaar maken en gebaseerd zijn op objectieve en eenduidige regels. Hetzelfde geldt voor eventuele boetebepalingen en bonus/ malusregelingen, die genoemd staan in Uitgangspunt 16.

De overige aanbevelingen uit het Rekenkamerrapport betreffen niet de Nota van Uitgangspunten. Opvolging van die aanbevelingen vindt in een ander traject plaats



MAART 2022



PROVINCIE  UTRECHT

DEFINITIEF ONTWERP

OV-NETWERKPERSPECTIEF 2025-2035 MET DOORKIJK NAAR 2050





INHOUD

SAMENVATTING	6
1. INLEIDING	9
1.1 Het belang van OV in de provincie Utrecht	9
1.2 Onze wettelijke taken als OV-autoriteit	9
1.3 Wat is het OV-netwerkperspectief?	10
1.4 Samen werken aan beter OV	12
1.5 Leeswijzer	13
2. HET OV-NETWERK IN DE PROVINCIE UTRECHT	14
2.1 Kenmerken van het OV-netwerk	14
2.2 Samenhangende vervoersgebieden in de provincie Utrecht	17
2.3 Maatgevende ontwikkelingen voor het OV-netwerk	18
3. NETWERKONTWIKKELING IN PERSPECTIEF	21
3.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht	21
3.2 Balans tevreden reizigers en efficiënt ingericht OV	22
3.3 Waarom netwerkontwikkeling?	23
4. HOOFDKEUZES ALS BASIS VOOR DE NETWERKONTWIKKELING	27
4.1 Hoe gaan we om met groei?	28
4.2 Hoe bouwen we ons netwerk op?	29
4.3 Stappen we over of rijden we door?	31
4.4 Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?	33
4.5 Waar en wanneer organiseren we aanvullend OV?	34
4.6 Bus, lightrail of BRT?	36
4.7 Maaiveld of ongelijkvloers?	39
5. AMBITIENETWERKEN OP HOOFDLIJNEN	40
5.1 Benutten (<2035)	42
5.2 Uitbreiden (2035-2050)	52



INHOUDSOPGAVE (VERVOLG)

6. DOELBEREIK EN EFFECTEN	62
6.1 Mobiliteitseffecten van het ambitienetwerk	62
6.2 Bijdrage ambitienetwerken aan realisatie netwerkdoelen	63
6.3 Financiële effecten op hoofdlijnen	65
<hr/>	
7. VAN AMBITIES NAAR UITVOERING	67
7.1 Uitwerking in samenwerkingsprojecten en programma's	68
7.2 Brede inzet vanuit provinciale uitvoeringsprogramma's	70
7.3 Vervoerplanproces en concessiebeheer	73
<hr/>	
AFKORTINGEN	74
<hr/>	
BIJLAGEN	75
Bijlage 1. Inhoudelijke bouwstenen	75
Bijlage 2. Recente ontwikkelingen in het OV-netwerk	77
Bijlage 3. Daily urban system, woon-werkrelaties	80
Bijlage 4. Resultaten doorrekeningen ambitienetwerken	82



VOORWOORD

Voor u ligt het definitief ontwerp OV-netwerkperspectief. Het OV-netwerkperspectief beschrijft, samen met de Nota van Uitgangspunten, de ambities voor het OV in de provincie Utrecht en vormt de basis voor de aanbesteding van de nieuwe concessies.

Mobiliteit zit in een transitie. De noodzaak om over te schakelen van fossiele brandstoffen naar zero-emissie mobiliteit, en digitale en technologische ontwikkelingen zullen ons mobiliteitssysteem doen veranderen. De visie op wat goede en gezonde bereikbaarheid is in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen verandert ook. Een gezonde verstedelijking en bereikbaarheid, en nabijheid van onze voorzieningen zijn meer dan ooit voorwaarden voor de toekomst. De situatie rondom COVID-19 heeft ons extra uitdagingen en mogelijkheden laten zien. Mogelijkheden zoals thuiswerken waarvan we de structurele effecten nog niet op waarde kunnen schatten. Tegelijkertijd zorgt COVID-19 ook voor nieuwe opgaven. De grens tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, eigen mobiliteit en privaat mobiliteitsaanbod vervaagt steeds meer. Onze wens en/of noodzaak tot verplaatsen verandert niet, de manier waarop en de mate waarin wel.

De verdergaande verstedelijking in Utrecht en de (daarmee gepaard gaande) steeds groter wordende drukte in het Utrechtse verkeerssysteem zet zich voort. Het OV zal ook in de toekomst moeten bijdragen aan het bereikbaar houden van de Utrechtse regio door het faciliteren van de mobiliteitsstromen vanuit bestaande en nieuwe woongebieden naar de economische kerngebieden. Het is daarmee een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoersstromen groot zijn en de (parkeer)ruimte steeds schaarser. Het OV-systeem draagt bij aan een vitale Utrechtse regio. De woon-en werklocaties en sociaal-recreatieve voorzieningen binnen de provincie Utrecht zijn op een efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar. We streven naar een OV-systeem waar zoveel mogelijk mensen gebruik van willen én kunnen maken, een zo inclusief mogelijk systeem waarbij ook voldoende aandacht is voor de sociale functie van het OV.

Dit definitief ontwerp OV-netwerkperspectief beschrijft de ontwikkelrichting van het OV-netwerk. De gelijktijdig vast te stellen Nota van Uitgangspunten beschrijft de uitgangspunten voor de aanbesteding van de twee concessies. Samen geven deze twee documenten een beeld van de beoogde ontwikkeling van het OV in de concessieperiode. Over beide documenten heeft het college van Gedeputeerde Staten de reactie van velen gehoord. Deze reacties zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording en op basis van de reacties zijn deze definitieve documenten tot stand gekomen en aan Provinciale Staten voorgelegd.

Goed openbaar vervoer voor onze reizigers is een grote opgave waar de provincie graag met volle inzet aan werkt. We staan er niet alleen voor. Ik zie uit naar de samenwerking met de wegbeheerders, andere overheden, reizigersorganisaties en in de nabije toekomst de nieuwe vervoerders!

Gedeputeerde Arne Schaddelee

Mobiliteit | Recreatie | Toerisme | Vergunningverlening en Handhaving | Participatie | Communicatie



PUBLIEKSSAMENVATTING

MEEGROEIEN MET DE REIZIGERSSTROMEN

Ons land groeit. Nee, niet in oppervlakte. Zeker niet. Wel qua woningen, bedrijvigheid en het meest impactvolle: inwoners. Binnen vijftien jaar komen er alleen al in Utrecht meer dan 100.000 nieuwe woningen bij. Onze provincie hoort daarmee tot de snelstgroeiende van Nederland. En al die nieuwe Utrechters zijn in beweging. Net als de huidige inwoners en al die mensen die door of naar onze provincie reizen, willen ze vooruit. Efficiënt van A naar B.

In het OV-netwerkperspectief (NWP) beschrijft de provincie Utrecht hoe zij de toekomst ziet van het openbaar vervoernetwerk in samenhang met de maatschappelijke opgaven en ontwikkelingen die op ons afkomen. In deze samenvatting vind je de belangrijkste conclusies uit het document. Het NWP gaat over de periode 2025-2035 en blik alvast vooruit naar 2050. Natuurlijk is dit best spannend, want niemand kan de toekomst voorspellen. We kijken echter vol vertrouwen vooruit. Naar een toekomst waarin onze prachtige provincie het krachtige, duurzame en flexibele openbaar vervoer krijgt dat het verdient.

Tegelijk met het NWP buigt de provincie zich over de nieuwe OV-concessies. Wil je een volledig beeld krijgen van de toekomst van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht? Lees dan ook de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de aanbesteding van de nieuwe vervoersconcessies. Daarin is aangegeven wat van de toekomstige vervoerders verwacht wordt om reizigers zo goed mogelijk te bedienen en hoe de relatie tussen de provincie als opdrachtgever en de vervoerders geregeld wordt.

TEVREDEN REIZIGERS – EN DAT WILLEN WE ZO HOUDEN

De gebruikers van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht zijn over het algemeen tevreden¹. En waarom ook niet? Utrecht heeft een uitgebreid OV-netwerk waar de afgelopen jaren al veel in is geïnvesteerd. Bijna alle inwoners (ruim 93%) hebben binnen 600 meter van hun woning toegang tot het openbaar vervoer. Dat willen we natuurlijk graag zo houden en biedt een goede basis voor een mobiliteitstransitie naar meer duurzame vervoersalternatieven, met een sterke rol voor OV. Maar de provincie Utrecht groeit snel. In woneraantal, werk- en studieplekken en gebruik van het OV. Bovendien verwachten we de komende jaren dat de doorstroming van het OV onder druk komt te staan, door de herinrichting van wegen en de daarbij horende werkzaamheden. Om alle huidige en nieuwe reizigers tevreden te houden, moeten we keuzes maken en focus aanbrengen.

BENUTTEN EN UITBREIDEN

We kijken in het NWP vooruit in twee stappen. In de periode 2025-2035 **benutten** we de kansen voor goed openbaar vervoer die we nog hebben in de huidige en geplande infrastructuur. De samenhang in de

1. Provincie Utrecht, Jaar- en trendrapportage OV (2019)

mobilitetsketen willen we hierbij vergroten met meer P+R en de combinatie OV en fiets. Intussen onderzoeken we de investeringen die we moeten doen om ook op de langere termijn de inwoners van en reizigers in de provincie tevreden te houden en bij te dragen aan de verdere verstedelijkingsopgave. De periode 2025-2035 noemen we de periode van het benutten, van 2035-2050 gaan we het OV-netwerk **uitbreiden** door de oplevering van nieuwe, grootschalige infrastructurele projecten. Het jaar 2035 is daarbij geen “harde” datum en kan afhankelijk van urgentie, besluitvorming en realisatie anders uitpakken.

SCHAALSPRONG

Zoals gezegd moet het OV-aanbod meegroeien met de aantallen inwoners en werknemers in onze provincie, en met de stijgende vraag naar goed openbaar vervoer. Die schaa sprong maken we niet met een paar extra bussen en trams. Veel van onze lijnen zitten nu al vol of zullen over een aantal jaren tegen grenzen aanlopen. Dit geldt ook voor de infrastructuur, waar OV, fiets, auto en voetgangers dezelfde ruimte delen. Goed openbaar vervoer gaat niet alleen over een extra bus of tram, maar ook over de vraag of er in die bus of tram een zitplaats voor je is. Of je over moet stappen. Of je ook in de vroege ochtend of late avond nog kunt reizen. En of je makkelijk bij de halte kunt komen of van de halte bij je plaats van bestemming. Oók als je geen rijbewijs hebt of slecht ter been bent. Al die onderdelen van een goed OV-systeem moeten meegroeien bij zo'n schaa sprong.

WAT KIEZEN WE?

We concentreren ons in het NWP op een paar grote keuzes waar we voor staan om een schaa sprong te kunnen maken.

- **Hoe gaan we om met groei?** – We willen dat het OV-systeem een grotere maatschappelijke bijdrage gaat leveren. De verstedelijkingsopgave en mobiliteitstransitie gaan leiden tot meer OV-gebruik. Die groei faciliteren we door een goed product te bieden, maar deze groei kost ook geld. Daar mag de reiziger niet onder lijden; het OV moet kwalitatief goed blijven. Daarom gaan we bestaande OV-verbindingen nog beter benutten, meer reizigers trekken, gericht capaciteit uitbreiden, waar en wanneer noodzakelijk, en extra financiële ruimte zoeken.
- **Hoe bouwen we ons netwerk op?** – Het OV is een systeem. Dat systeem wordt volgens ons gedragen door een goed spoornetwerk van intercity's en sprinters. Op plekken zonder spoornetwerk vullen wij het aan met snelbussen. Deze hoofdverbindingen sluiten op knooppunten aan op stedelijke bus- en lightraillijnen die vaak rijden. De gewone bussen en het flexvervoer maken het OV-netwerk compleet en brengen het dichtbij de voordeur van bijna elke reiziger.
- **Stappen we over of rijden we door?** – Het kan efficiënter zijn om reizigers over te laten stappen dan om met één lijn door te rijden naar verder gelegen bestemmingen. Maar omdat reizigers een overstap vaak vervelend vinden, proberen we dit ook in de toekomst te beperken en waar nodig wel met goede kwaliteit te bieden.
- **Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?** – Helaas kunnen we niet elke voordeur of elke werkplek in de provincie perfect aan laten sluiten op het OV én gelijktijdig reizigers in het OV sneller vervoeren met minder stops. We kiezen daarom in de toekomst vaker voor verbindende snelle lijnen. Maar alleen als een ontsluitend busnet beschikbaar is of flexvervoer, fiets en deelmobiliteit met bijvoorbeeld deelscooters een mooie aanvulling zijn.
- **Waar en wanneer organiseren we aanvullend OV?** – Iedereen die zelfstandig kan reizen, moet dat ook met het OV kunnen doen. Dat vinden we onze sociale plicht. Daarom zijn al onze bussen en trams toegankelijk en is er buiten de reguliere lijnen een systeem van flex- en aanvullend vervoer. De buurtbus en het OV-vangnet (nu onderdeel van de gemeentelijke Regiotaxi) spelen daarbij ook in de toekomst een belangrijke rol.
- **Bus, lightrail of BRT?** – Een lightrailverbinding vraagt om een grote investering en is niet eenvoudig of op korte termijn aan te leggen. Op lijnen met veel reizigers, waar een gewone bus niet genoeg capaciteit biedt, willen we daarom vaker inzetten op Bus Rapid Transit (BRT). Een snelle bus, comfortabel, meer capaciteit, uitstraling en gericht op korte en lange afstanden met infrastructuur van hoge kwaliteit.

- **Maaiveld of ongelijkvloers?** – Op plekken in de stad Utrecht als knooppunt Utrecht Centraal ontmoeten bussen en trams ander verkeer en vele voetgangers en fietsers elkaar op dezelfde hoogte. Om dat veilig en vlot te laten verlopen en om ook voor de fiets en voetganger een kwaliteitssprong te realiseren, is er meer ruimte nodig. Daarom willen we daar in de toekomst overgaan op ongelijkvloers OV. Een ondergrondse tram (metro) kan zonder belemmeringen doorrijden en geeft bovengronds ruimte voor andere belangrijke opgaven.

EEN BLIK VOORUIT

Hoe ons openbaar vervoer er na 2030 of 2040 uitziet? Dat is natuurlijk nog niet precies uit te tekenen. Maar als het aan ons ligt:

- zijn bestaande woon- en werkgebieden en nieuwe verstedelijkingslocaties goed bereikbaar met openbaar vervoer;
- maken we meer en beter gebruik van het spoornetwerk, bijvoorbeeld met extra sprinters en nieuwe stations;
- rijdt op de middellange afstand de BRT U-liner, een mooi alternatief voor de auto, die aansluit op ander OV, P+R en de fiets;
- gaan we in de steden aan de slag met U-link, een stedelijk netwerk met snelle BRT-bussen die vaak rijden;
- maken we nieuwe lightrailtrajecten op verbindingen met veel reizigers en waar de druk op de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling voor alle verkeersdeelnemers te groot wordt. Daarbij zetten we in op een ondergrondse oplossing in de stad Utrecht met een 'metrotram';
- blijft er een fijnmazig OV-netwerk voor onze inwoners behouden dat wijken en dorpen met elkaar, de belangrijkste knooppunten en bestemmingsgebieden verbindt;
- kunnen reizigers in gebieden waar of op tijden wanneer er te weinig animo is voor een vaste lijn, rekenen op een goed alternatief;
- is de bereikbaarheid van Utrecht Science Park verbeterd en Utrecht Centraal geen overbelast knelpunt meer.



Extra sprinters in de provincie Utrecht



1. INLEIDING

1.1 HET BELANG VAN OV IN DE PROVINCIE UTRECHT

De rol van het OV in het regionale en landelijke mobiliteitssysteem (de structuur van spoor-, weg- en waterwegen) binnen de provincie Utrecht is groot en wordt steeds groter. Jaarlijks verplaatsen ruim 62 miljoen reizigers zich via de Utrechtse tram- en busverbindingen om deel te nemen aan de vele maatschappelijke activiteiten in dit gebied. Of dit nu is om onderwijs te volgen, culturele activiteiten te bezoeken, te winkelen of te werken. Ons OV maakt dit voor alle inwoners en bezoekers mogelijk op een wijze waarbij de omgeving zo min mogelijk wordt belast. De provincie Utrecht staat voor een grote opgave op het gebied van bereikbaarheid. De groei van woningen, arbeidsplaatsen en inwoners zet de komende decennia door. Tot 2040 zijn er 133.200 tot 165.700 nieuwe woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Door de omvangrijke verstedelijkingsopgave en de economische groei neemt ook de hoeveelheid verkeer en verkeersbewegingen in de provincie Utrecht fors toe. Een groei van die omvang, met behoud en versterking van de unieke Utrechtse kwaliteiten zoals een gezonde en veilige samenleving en een aantrekkelijke leefomgeving, vraagt om een schaa sprong in denken én een schaa sprong in het OV. Zonder passende ingrepen komt de bereikbaarheid in het gedrang en kunnen inwoners en bezoekers onvoldoende deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. Die bereikbaarheid en inclusiviteit wil de provincie graag blijven organiseren. Maar wel op een duurzame, gezonde en veilige manier.

Goed OV in de provincie Utrecht is ook belangrijk voor de rest van Nederland. Centraal gelegen in Nederland heeft Utrecht een sterke economische positie. Doordat Utrecht zo centraal ligt, komt er veel verkeer doorheen: zowel veel herkomst- en bestemmingsverkeer (dus inkomend en uitgaand verkeer) als doorgaand verkeer. Utrecht is daarmee een knooppunt van wegen en spoorverbindingen. Als Utrecht goed bereikbaar is met het OV, profiteert dus het hele OV- en mobiliteitssysteem in Nederland daarvan. Utrecht is de draaischijf in het Nederlandse verbindingennetwerk.

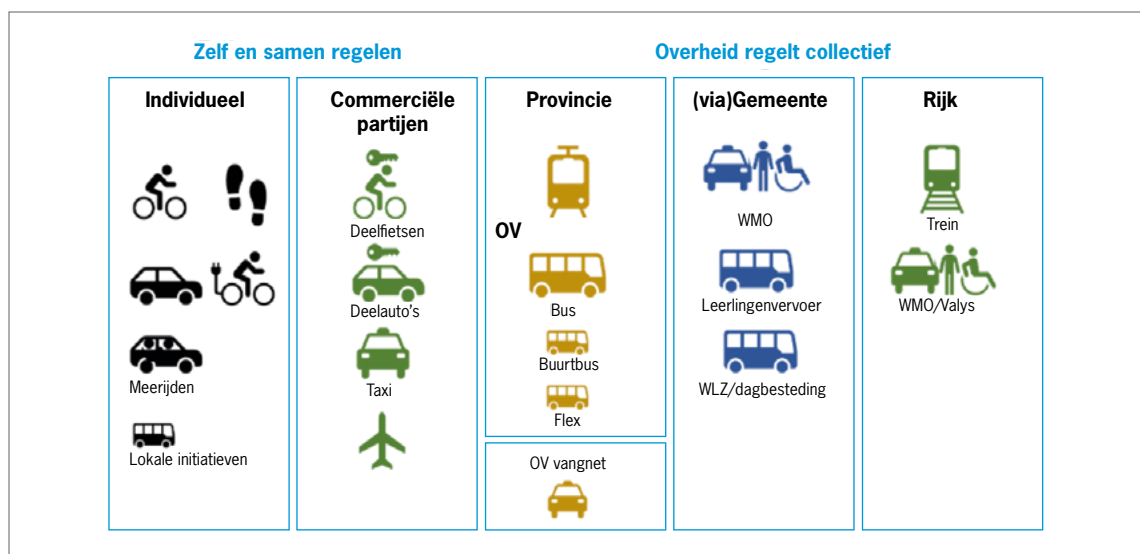
De voorbereiding voor het OV van de toekomst begint vandaag. Door COVID-19 is net als elders in het land het aantal reizigers in de Utrechtse OV-concessies in het voorjaar van 2020 sterk teruggelopen. Ondanks het huidige herstel, is het vrijwel zeker dat de komende jaren het aantal reizigers nog niet op het niveau van voor de crisis zal zitten. De verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) is dat waarschijnlijk pas in 2025 het aantal reizigers weer uitkomt op het niveau van 2019. Hoewel naar verwachting meer mensen thuis blijven werken en sommige reizigers de overstap hebben gemaakt naar de (elektrische) fiets of de auto, is de verwachting tegelijk dat OV-gebruik fors groeit door de verstedelijkingsopgave en de veranderende rol van de auto in de stad als het gevolg hiervan. Daarmee blijft het OV ook in de toekomst een belangrijke rol spelen in onze provincie!

1.2 ONZE WETTELIJKE TAKEN ALS OV-AUTORITEIT

In het totale mobiliteitsaanbod is de primaire wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie het reguleren van het collectief regionaal openbaar vervoer. Wij geven de concessies (vergunningen) uit voor het OV per bus en tram. Dit gebeurt op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000). Wij zijn dus de opdrachtgever voor

de vervoerders, stellen geld beschikbaar voor de exploitatie en stellen de jaarlijkse tarieven- en vervoerplannen vast. Wij zijn ook verantwoordelijk voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van het tramsysteem op grond van de Wet Lokaal Spoor (WLS).

Het collectief openbaar vervoer is een deel van het mobiliteitsaanbod voor inwoners en bezoekers van de provincie (figuur 1-1). Dit mobiliteitsaanbod kent vele opdrachtgevers en aanbieders. In de afgelopen jaren is het aanbod aan mobiliteitsvormen fors uitgebreid. Zo hebben deelfietsen, deelauto's, meerijplatformen en elektrische fietsen het landschap aan mobiliteitsoplossingen veranderd. De keuze voor de reiziger is groter geworden, en naar verwachting zet deze trend zich voort. Bijvoorbeeld met meer soorten deelfietsen, deelscooters en -stepjes die door mensen zelf worden geregeld. Of met lokale (vrijwilligers)initiatieven die de samenleving zelf organiseert, zoals een Buur(t)mobiel, Automaatje, Dorpsbus of Wijkhopper. In het OV-netwerkperspectief (NWP) staan wij stil bij onze wettelijke taken, maar leggen wij ook de verbinding met andere oplossingen om goede reizen van deur-tot-deur mogelijk te maken.



Figuur 1-1: Mobiliteitslandschap

1.3 WAT IS HET OV-NETWERKPERSPECTIEF?

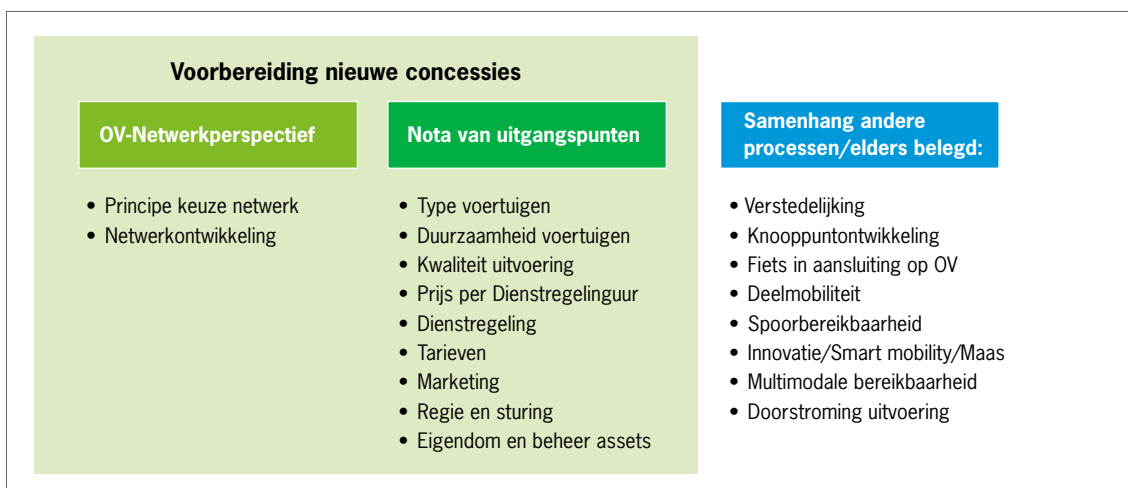
Het NWP beschrijft hoe de provincie Utrecht de toekomst van het OV-netwerk ziet in de periode 2025-2035 met een doorkijk naar 2050. We onderscheiden daarbij twee fases: de periode tot 2035 en de periode daarna. Het jaartal 2035 is daarbij geen harde grens, maar een indicatieve scheidslijn tussen beide periodes. In de periode tot 2035 willen we zonder grootschalige nieuwe infrastructuur werken aan goed OV, met gerichte aanpassingen in het lijnennetwerk. Het **'benutten'** staat daarbij centraal. De periode daarna staat in het teken van omvangrijke investeringen die nu in verschillende trajecten worden voorbereid, het **'uitbreiden'**. De uitwerking van de schaa sprong OV is het grootste vraagstuk en voor deze periode zijn er logischerwijs meer onzekerheden en afhankelijkheden.

Het NWP is geen blauwdruk. Dat kan ook niet; de periode van 10 tot 25 jaar is daarvoor te lang. Er komen heel veel ontwikkelingen op ons af op het gebied van verstedelijking, nieuwe infrastructuur en mobiliteit. Enerzijds vormen deze een basis voor de inhoud van het NWP, anderzijds geeft het NWP een richting aan die voor andere ontwikkelingen en studies behulpzaam kan zijn. Dit vereist zowel flexibiliteit als kaders om afwegingen en keuzes te maken. Zo kunnen nieuwe inzichten vanuit lopende onderzoeken, beschikbaarheid van financiële middelen en keuzes van partners (bv nieuwe stations, spoorinfrastructuur en OV-doorstroming op gemeentelijke wegen en rijkswege n) van invloed zijn op de uitwerking, haalbaarheid en fasering van de ambities op de korte en lange termijn.

SAMENHANG OV-NETWERKPERSPECTIEF EN NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

Het NWP vormt samen met de Nota van Uitgangspunten (NvU) de basis voor de voorbereiding van de nieuwe OV-concessies. Deze twee documenten geven op onderdelen kaders over hoe het OV er in de toekomst uit gaat zien. Waar we in het NWP focussen op de netwerkontwikkeling en de te maken keuzes hierin, gaat het in de NvU over de organisatie van het OV (zowel intern als extern) en de uitvoering. Beide documenten maken duidelijk wat de provincie als opdrachtgever met het OV voor ogen heeft. Vervoerders die gaan inschrijven op de nieuwe concessies moeten daarmee in hun biedingen rekening houden. Ook voor gemeenten en andere samenwerkingspartners geven deze documenten inkleuring aan de OV-ambities van de provincie. Ze zien wat de provincie biedt en nastreeft in de komende concessieperiode. Dit komt de samenwerking tijdens de OV-concessieperiode ten goede. Uiteraard zijn beide documenten op elkaar afgestemd.

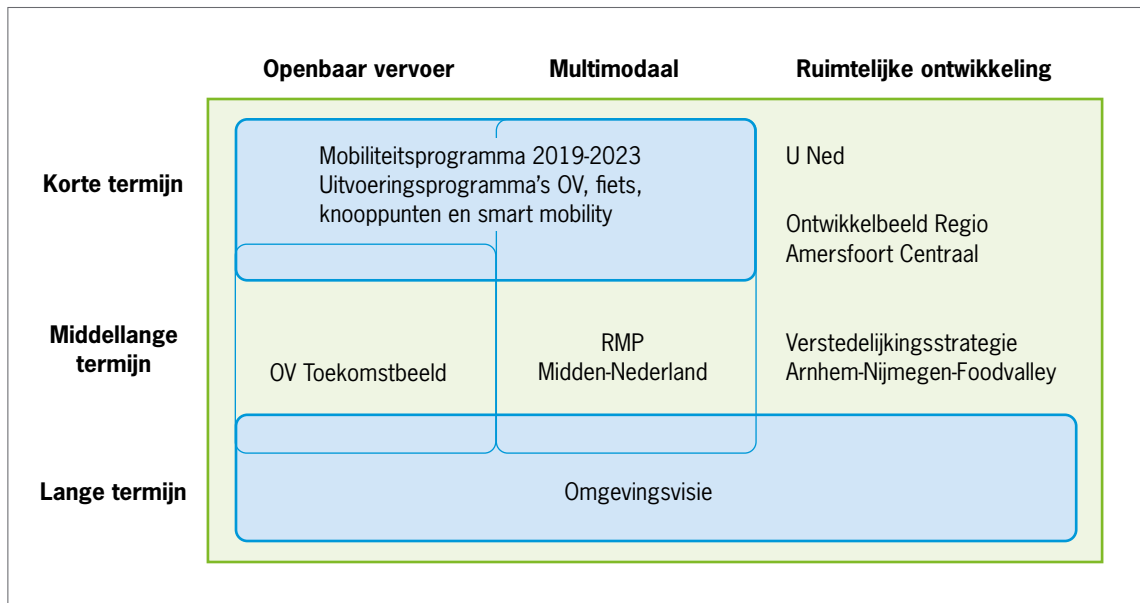
Voor een goed functionerend OV-systeem is meer nodig dan een netwerk en een goede uitvoering door vervoerders. De ontwikkeling van knooppunten inclusief voorzieningen en optimale doorstroming op tram- en busroutes, maken het OV-systeem onderdeel van het mobiliteitssysteem.



Figuur 1-2: Thematische verdeling van onderwerpen in het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten

SAMENHANG MET PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

Het NWP en de NvU leggen de focus op het OV op de middellange termijn (2025-2035) en geven een doorkijk naar 2050. Ook buiten het NWP en de NvU wordt gewerkt aan de verbetering van het OV-systeem. Een groot aantal onderwerpen werken wij uit in de trajecten van het programma U-Ned, het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal en de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Daarin werken wij intensief samen met partners in de regio en soms ook het Rijk. Denk hierbij aan de uitwerking van de verstedelijkingsopgave, multimodale bereikbaarheid en de voorbereiding van omvangrijke investeringen in de infrastructuur. Daarnaast geven wij in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Midden-Nederland samen met belangrijke partners invulling aan de nationale en internationale klimaatafspraken. OV speelt hierin een belangrijke rol in de transitie naar schone, slimme en energiezuinige mobiliteit. Met de spoorsector en het Rijk werken wij aan verkenningen naar verbetering van het landelijke spoornetwerk in het Toekomstbeeld OV (TBOV). Tot slot werken wij vanuit uitvoeringsprogramma's aan een betere OV-doorstroming, meer verknoping met fiets, aantrekkelijke knooppunten, meer P+R en de toepassing van innovatie. Het gaat hier om projecten voor de korte termijn maar ook om de uitwerking van kaders en instrumenten voor de langere termijn. Voor het NWP en bovengenoemde projecten en programma's zijn de ambities vanuit de omgevingsvisie leidend voor onze inzet.



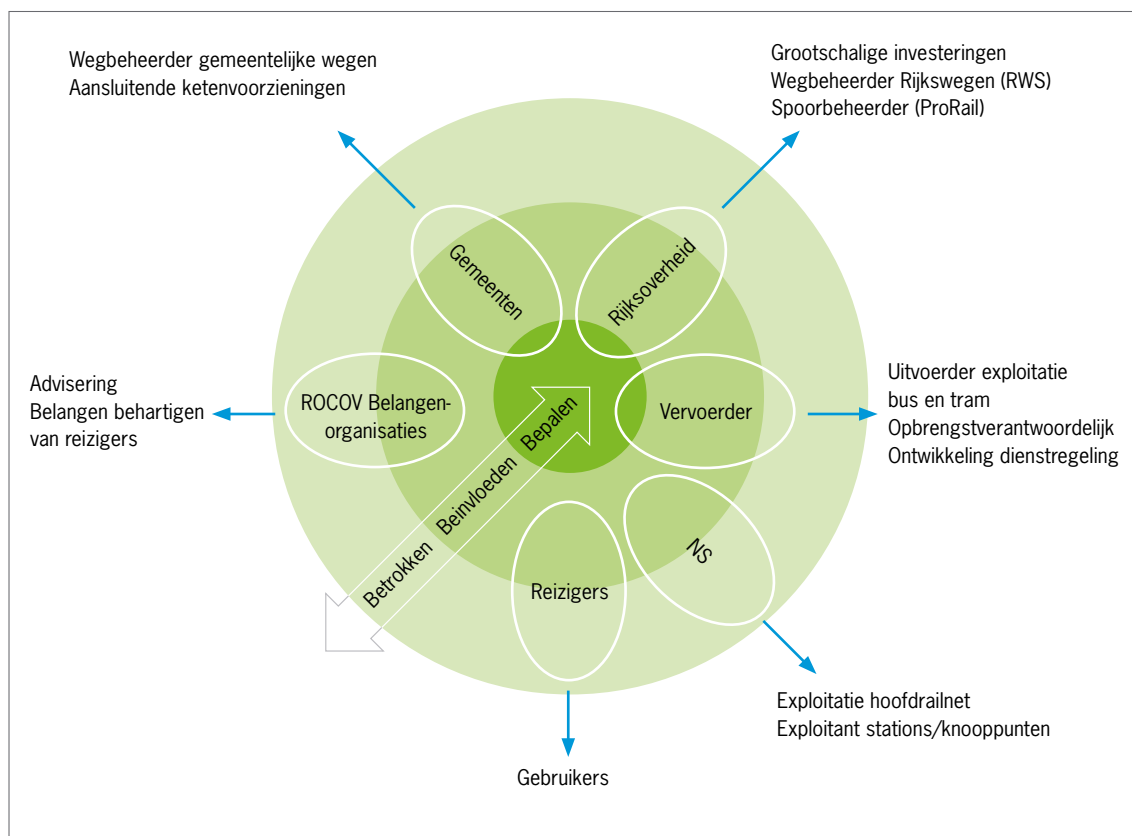
Figuur 1-3: Samenhang (beleids)programma's en projecten

Binnen dit speelveld zijn diverse OV-studies uitgevoerd als onderdeel van of ter voorbereiding op deze projecten en programma's. De belangrijkste zijn de regionale uitwerking TBOV Midden Nederland (2019), Resultaten deelstudies HOV Utrecht Science Park (USP) – Zeist – Amersfoort (2020-2021) en Samen OV versnellen in Utrecht/OV in de binnenstad (2020-2021). Deze studies leverden ook bouwstenen op voor dit NWP. De resultaten op hoofdlijnen zijn opgenomen in bijlage 1.

1.4 SAMEN WERKEN AAN BETER OV

Goed openbaar vervoer is geen zaak van provincie en vervoerders alleen. We werken intensief samen met de rijksoverheid, omliggende provincies, gemeenten en belangenorganisaties. De opgave voor het OV hangt namelijk samen met de totale mobiliteit in Nederland. Bovendien zijn de gemeenten en het Rijk beheerder van wegen die wij gebruiken voor ons OV. De inrichting, en het gebruik van die wegen bepaalt grotendeels de kwaliteit van het OV. Daarnaast hebben gemeenten een groot belang bij optimaal OV voor hun inwoners en om hun ambities waar te kunnen maken op het gebied van gezonde verstedelijking en mobiliteitstransitie.

Vervoerders (bus, tram en trein) zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de exploitatie en medeverantwoordelijk voor de kwaliteit van de uitvoering. Dat vraagt om goede afstemming tussen het Rijk, de regio en de betrokken vervoerders. Samen dragen we zorg voor goed OV binnen de provincie en op grensoverschrijdende verbindingen.



Figuur 1-4: Samenwerkingspartners in OV

1.5 LEESWIJZER

In **hoofdstuk 1 (Inleiding)** hebben wij stilgestaan bij het belang van goed OV, onze taken, waarom wij een NWP maken, de samenhang met de nieuwe OV-concessies en lopende projecten en programma's. In **hoofdstuk 2 (OV in de provincie Utrecht)** gaan we in op het huidige OV-netwerk van de provincie Utrecht en de toekomstige ontwikkelingen die effect hebben op het OV-netwerk. **Hoofdstuk 3 (Netwerkontwikkeling in perspectief)** gaat in op onze ambities vanuit de omgevingsvisie en de doelen voor OV-netwerkontwikkeling. In **hoofdstuk 4 (Hoofdkeuzes als basis voor de netwerkontwikkeling)** werken wij de keuzes uit en leggen wij de basis voor het opstellen van de ambitienetwerken:

- Hoe gaan we om met groei?
- Hoe bouwen we ons netwerk op?
- Stappen we over of rijden we door?
- Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?
- Waar en wanneer organiseren we Aanvullend OV?
- Bus, lightrail of BRT?
- Maaiveld of ongelijkvloers?

In **hoofdstuk 5 (Ambitienetwerken op hoofdlijnen)** brengen we de ambities en keuzes samen en geven we aan wat een keuze betekent voor de reiziger. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen benutten (tot het jaar 2035) en uitbreiden (de periode 2035-2050). In **hoofdstuk 6 (Doelbereik en effecten)** gaan wij in op de mobiliteitseffecten en laten we zien hoe de keuzes in ambitienetwerken bijdragen aan de gestelde doelen. In **hoofdstuk 7 (Van ambitie naar uitvoering)** geven we aan hoe we de ambitienetwerken in de komende periode verder willen uitwerken.

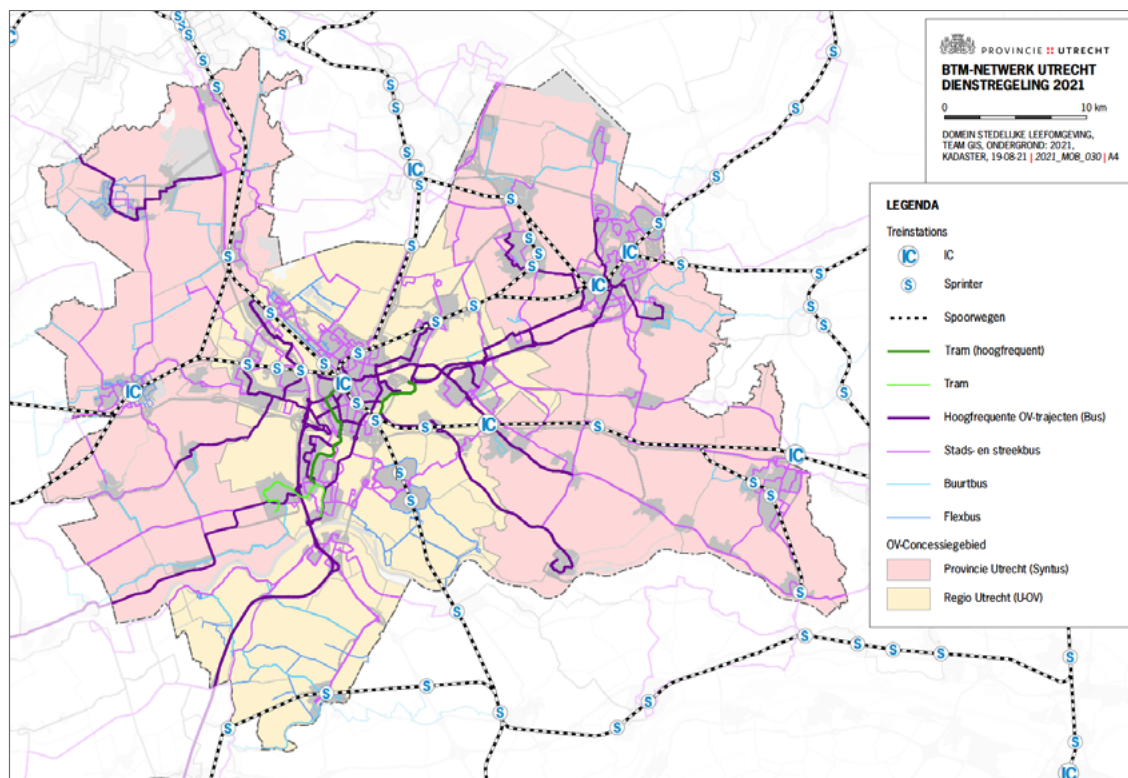


2. HET OV-NETWERK IN DE PROVINCIE UTRECHT

De provincie Utrecht beschikt over een uitgebreid en fijnmazig OV-netwerk. Afgelopen jaren is stapsgewijs gewerkt aan de verbetering hiervan met nieuwe infrastructuur, betere knooppunten, nieuw duurzaam materieel en optimalisatie van de dienstregeling. Het resultaat is een groei – tot COVID-19 in 2020 toesloeg – van het aantal reizigers en een stijgende, hoge waardering door reizigers. Het huidige netwerk bestaat uit trein, tram, HOV-verbindingen (met hoge frequentie), reguliere buslijnen, buurtbussen en flexvervoer.

Deze onderdelen vormen samen het OV-netwerk van deur-tot-deur voor reizigers. Dit netwerk, het gebruik en de waardering ervan geven een goede basis voor de toekomst. In, van en naar de provincie Utrecht. In dit hoofdstuk staan wij stil bij het functioneren van het huidige OV-netwerk en geven wij een doorkijk naar de ontwikkelingen die op ons afkomen.

2.1 KENMERKEN VAN HET OV-NETWERK



Figuur 2-1: Het OV-netwerk in de provincie Utrecht (2021)

De belangrijkste kenmerken van het huidige netwerk zijn:

- Internationale trein- en busverbindingen (ICE, Berlijntrein, nachttreinen en internationale busdiensten).
- Intercity- en sprinter-verbindingen binnen de provincie Utrecht en naar andere delen van het land:
 - Hoofdrailnetconcessie (NS-Ministerie IenW), inclusief deelfietssysteem (OV-Fiets);
 - Valleilijn Amersfoort – Ede-Wageningen (Connexion-Gelderland);
 - Merwedelingelijn Dordrecht-Leerdam-Geldermalsen (Qbuzz-Zuid Holland).
- Concessies: Regio Utrecht (U-OV - Qbuzz) en Provincie Utrecht (Syntus Utrecht - Keolis) met:
 - 2 tramlijnen;
 - Meer dan 50 buslijnen;
 - 10 buurtbuslijnen;
 - 5 flexsystemen (Woerden, Mijdrecht, Houten, Vijfheerenlanden, Utrecht NoordWest/Maarssen);
 - 1 deelfietssysteem (Keobike).

Het knooppunt Utrecht Centraal ligt centraal in het spoorwegnetwerk; vanuit veel windrichtingen is Utrecht per trein te bereiken zowel met intercity als sprinter. Ook zijn er internationale treinverbindingen naar Duitsland en verder. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en Randstadspoor is de afgelopen jaren geïnvesteerd in viersporigheid van diverse trajecten en in keervoorzieningen. Dit heeft het mogelijk gemaakt om elke 10 minuten een intercity te laten rijden op de corridors Amsterdam/Schiphol – Utrecht – Eindhoven/Arnhem. De sprinters hebben nog beperkt van de nieuwe infrastructuur kunnen profiteren.

Belangrijke bestemmingen in het bus- en tramnetwerk zijn Utrecht Centraal, de Utrechtse binnenstad, Amersfoort Centraal, de Amersfoortse binnenstad en Utrecht Science Park (USP). Nogal wat buslijnen hebben een directe en rechtstreekse route en rijden naar knooppunten in de steden of daarbuiten (vaak stations). De ontsluitende buslijnen, waaronder buurtbussen en flexsystemen, maken het OV-netwerk compleet. De diverse vormen van OV in de provincie Utrecht zijn op knooppunten met elkaar verbonden en vormen op die manier een compleet en integraal netwerk van OV-verbindingen.



Knooppunt Amersfoort Centraal (trein en bus)

In de afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen doorgevoerd in het netwerk. Zo is tramlijn 22 als nieuwe tramverbinding geïntroduceerd tussen Utrecht Centraal en USP, zijn verschillende busbanen opgeleverd en knooppunten verbeterd. Buslijnen in de streekconcessies zijn vaker gaan rijden. Verder hebben wij de eerste stappen gezet in de introductie van verschillende OV-concepten zoals U-link en de flexsystemen U-flex en Syntus flex (zie overzicht in bijlage 2).

FEITEN EN CIJFERS (PRE-CORONA)

Treinnetwerk (intercity en sprinter):

- Ruim 200.000 reizigers per dag via station Utrecht Centraal (in- en uitstappers), waarvan circa 31% bus & tram als voor- en natransport heeft.
- Circa 45.000 reizigers per dag via station Amersfoort Centraal (in- en uitstappers, waarvan circa 24% bus als voor- en natransport heeft).
- In de periode 2014 – 2019 is het aantal in- en uitstappers op de twee grootste knooppunten, Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal, van de provincie Utrecht gestegen met respectievelijk 13 en 18 procent.
- Provinciebreed steeg in vijf jaar (2014-2019) tijd het aantal in- en uitstappers op sprinterstations met bijna 43 procent en op IC-stations met 16 procent. Stations met veel nieuwe woningen in de omgeving groeien sterk (Vleuten, Utrecht Terwijde, Amersfoort Vathorst). In absolute zin is Utrecht Vaartsche Rijn (opening 2017) een grote stijger met ruim 9.200 in- en uitstappers in 2019.
- De drukste treinverbinding in de provincie is die tussen Utrecht en Amsterdam met circa 130.000 reizigers op een gemiddelde werkdag.
- Een ander druk traject is de verbinding tussen Utrecht en Woerden en verder naar Leiden en Gouda, Rotterdam en Den Haag met circa 90.000 reizigers op een gemiddelde werkdag.

Regionaal OV (tram en bus):

Jaarcijfers 2019	U-OV bus	U-OV tram	Syntus	Som van concessies
Aantal instappers	41.157.000	5.577.000	15.950.000	62.684.000
Aantal reizigerskilometers	221,1 mln	32,1 mln	133,8 mln	387,0 mln
Klantwaardering	7,8	7,7	7,9	7,9
Kostendekking	71 % (excl. kosten trams en traminfra)		49 %	
Aantal dienstregelingen	905.000	45.000	600.000	1.550.000

- Het openbaar vervoer met tram en bus in de provincie Utrecht is de afgelopen jaren fors gegroeid. In de periode 2014-2019 ging het om een groei van 23%. De groei vond plaats in beide concessies. Het aantal reizigers in de tram is de afgelopen periode min of meer constant gebleven op de verbinding Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein. Met de komst van tramlijn 22 vond een verschuiving van reizigers van de bus naar de tram plaats en is er OV-groei gerealiseerd.
- Doordeweeks maken ruim 200.000 reizigers per dag gebruik van bus en tram, waarvan 75% van de bus en 25% van de tram.
- Met merendeel van de provinciale OV-reizigers (75%) maakt gebruik van het OV in en rondom de stad Utrecht.
- Tussen de 33 en 38 procent van de reizigers is student, naar schatting heeft tussen de 8 en 20 procent van de reizigers een OV-abonnement. OV-reizigers in Utrecht zijn relatief jong, 81% van de OV-reizigers is jonger dan 45 jaar. Van de OV-reizigers heeft 44% geen rijbewijs.
- Ruim 93% van de inwoners in de provincie heeft binnen 600 meter van hun woonlocatie toegang tot het openbaar vervoer. Dat is vergeleken met overig Nederland hoog.
- Jaarlijks geeft de provincie Utrecht circa € 90 miljoen uit aan de exploitatie van het OV om het verschil tussen kosten van de vervoerder en reizigersopbrengsten te dekken.

Bronnen: NS Reizigersgedrag, Treinreiziger.nl, OV-klantbarometer 2019, Provincie Utrecht en Evaluatie RHDHV

2.2 SAMENHANGENDE VERVOERSGEBIEDEN IN DE PROVINCIE UTRECHT

Het gebruik van het OV-netwerk is een afgeleide van de ruimtelijk-functionele organisatie, de 'daily urban system'. Een daily urban system is een samenhangend gebied waarbinnen veel dagelijkse verplaatsingen plaatsvinden. Het centraal stellen van deze gebieden helpt om het OV aan te laten sluiten bij de dagelijkse vervoersbehoefte van de inwoners.

Binnen de provincie Utrecht bestaan meerdere samenhangende gebieden die zich aftekenen op basis van woon-werk-relaties (bijlage 3). De verplaatsingspatronen overstijgen soms de provincie Utrecht. De volgende gebieden komen naar voren en zien we ook herkenbaar terugkomen in de opbouw van het huidige OV-netwerk:

- **Utrecht en omgeving**

De gemeente Utrecht heeft in de provincie de meeste inwoners en werkgelegenheid. Daarmee heeft de stad grote aantrekkingskracht en genereert veel mobiliteit, zowel in- als extern. Bijna de helft van de werkende inwoners van de gemeente Utrecht werkt binnen de gemeentegrenzen (circa 86.000 inwoners). De meeste omliggende gemeenten zijn voor woon-werkverkeer gericht op de gemeente Utrecht. Circa 25% van de inwoners werkt hier. In twee richtingen is tussen Utrecht en Nieuwegein, Woerden, Stichtse Vecht, Zeist en Houten een sterke relatie te zien: er is sprake van een samenhangende agglomeratie met meerdere werk- en voorzieningenlocaties en een kris-kras mobiliteitspatroon. Ook de belangrijkste werk- en voorzieningenlocaties in de regio Amsterdam/Schiphol, Hilversum, Amersfoort en in de Metropoolregio Rotterdam-Haaglanden hebben een sterke relatie met Utrecht en omgeving; het OV heeft hierin een groot aandeel vanwege de goede verbindingen van en naar deze werk- en voorzieningenlocaties, die ook vaak gelegen zijn in de nabijheid van de stations.

- **Amersfoort en omgeving**

In Amersfoort werken bijna 29.000 inwoners in eigen stad. Voor het oostelijk deel van de provincie Utrecht is de gemeente Amersfoort de centrumgemeente waarin de belangrijkste werk- en voorzieningenlocaties zijn geconcentreerd. Baarn, Nijkerk, Soest en Leusden zijn sterker gericht op Amersfoort dan op de stad Utrecht. Voor inwoners van Amersfoort en omgeving geldt uiteraard ook dat deze gericht zijn op werk- en voorzieningenlocaties buiten de eigen regio; dit betreft hoofdzakelijk de bestemmingsgebieden in de regio Utrecht, Hilversum en Amsterdam. Ook hierin heeft het OV - trein en naar USP ook de bus - een hoog aandeel.

- **Noordwest**

De gemeente De Ronde Venen is in woon-werkrelaties sterker gericht op de provincie Noord-Holland (9.600 werkenden), dan op de provincie Utrecht (3.600 werkenden). Bijna een kwart (4.500) van de werkende inwoners werkt in Amsterdam en 3.600 werkenden in Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn. Ook voor hoger onderwijs en andere voorzieningen is de oriëntatie sterker op Amsterdam gericht, maar is de verbinding naar de Utrechtse regio (inclusief Breukelen/Woerden) ook belangrijk voor het dagelijkse verplaatsingspatroon.

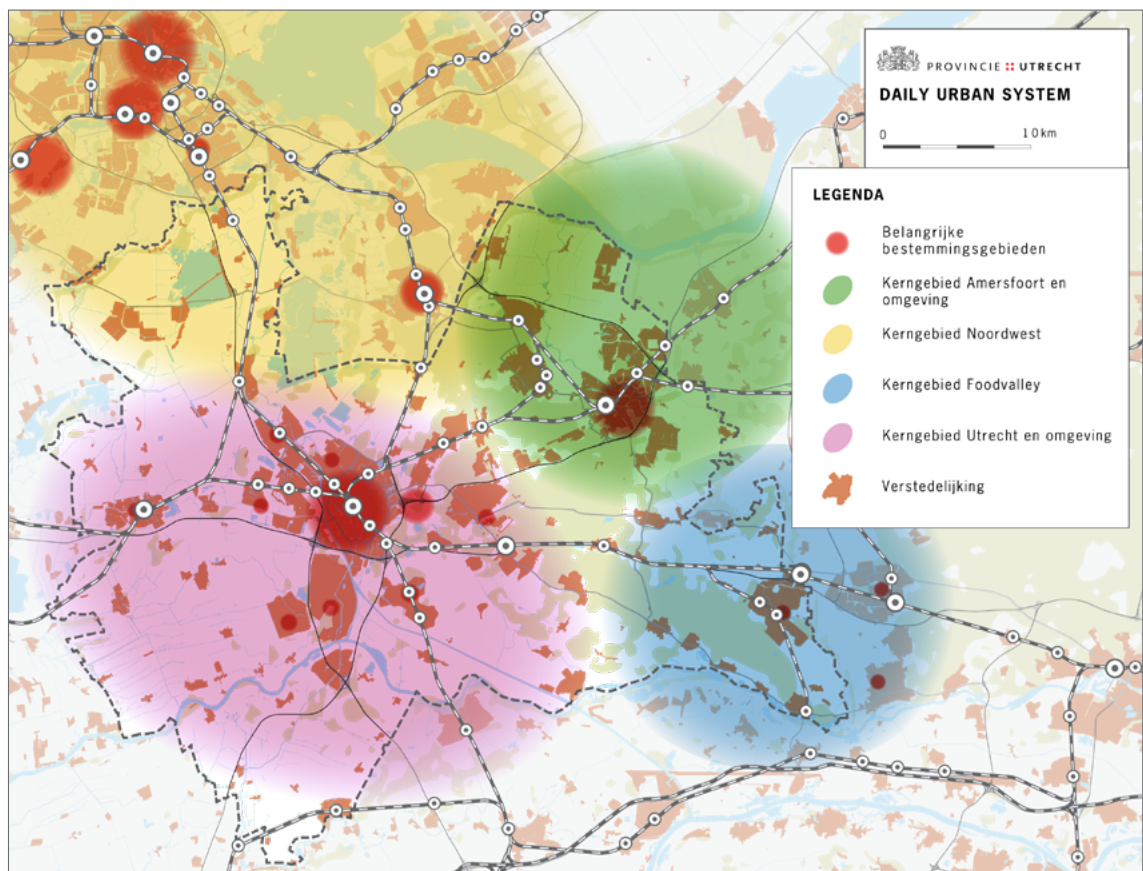
- **Foodvalley**

De gemeenten in de Foodvalley (vooral Barneveld, Ede, Veenendaal en Wageningen) kennen sterke onderlinge woon-werkrelaties. Het zwaartepunt ligt in Ede met circa 23.000 inwoners die in eigen gemeente werken. Ook voor onderwijs en overige voorzieningen is er sprake van een grote interne afhankelijkheid binnen dit gebied. De Foodvalley is wat betreft de externe relaties gericht op de bestemmingsgebieden in de Utrechtse en Amersfoortse regio, de Amsterdamse regio en stedelijke regio Arnhem/Nijmegen.

KERNGEBIEDEN IN DAILY URBAN SYSTEMS MET BELANGRIJKE BESTEMMINGSGEBIEDEN

Door de woon-werkrelaties te combineren met de belangrijke bestemmingsgebieden ontstaat onderstaand kaartbeeld met de kerngebieden van de daily urban systems. Dit wil overigens niet zeggen dat er geen andere dagelijkse verplaatsingspatronen zijn, maar deze zijn relatief kleiner in omvang dan wat er binnen

de kerngebieden aan verplaatsingspatronen is. Ook door deze kleinere verplaatsingspatronen te bundelen op corridors naar de bestemmingsgebieden in stedelijk gebieden, kunnen er ook aanzienlijke dagelijkse vervoersstromen ontstaan tussen de meer landelijke gebieden en (stedelijke) bestemmingsgebieden. Voorbeelden hiervan zijn de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht en Rotterdam-Schoonhoven-Utrecht. Tot slot zijn er natuurlijk ook nog aanzienlijke inkomende dagelijkse vervoersbewegingen: inwoners van buiten de provincie Utrecht die de bestemmingsgebieden bezoeken voor werk, studie, cultuur of andere activiteiten. Door de centrale ligging in Nederland zijn dit omvangrijke stromen, zowel vanuit de gehele Randstad (vooral de Amsterdamse regio), Flevoland, Gelderland/Veluwe, Rivierenland/Drechtsteden en Noord-Brabant. Het OV heeft in deze vervoersstromen een relatief groot aandeel, ook omdat veel van onze bestemmingen op of nabij OV-knooppunten liggen. Door het gunstige vestigingsklimaat in onze provincie en de groei van inwoners elders in Nederland, is een verdere autonome groei van deze inkomende pendel te verwachten.



Figuur 2-2: Kerngebieden in daily urban systems met belangrijke bestemmingsgebieden

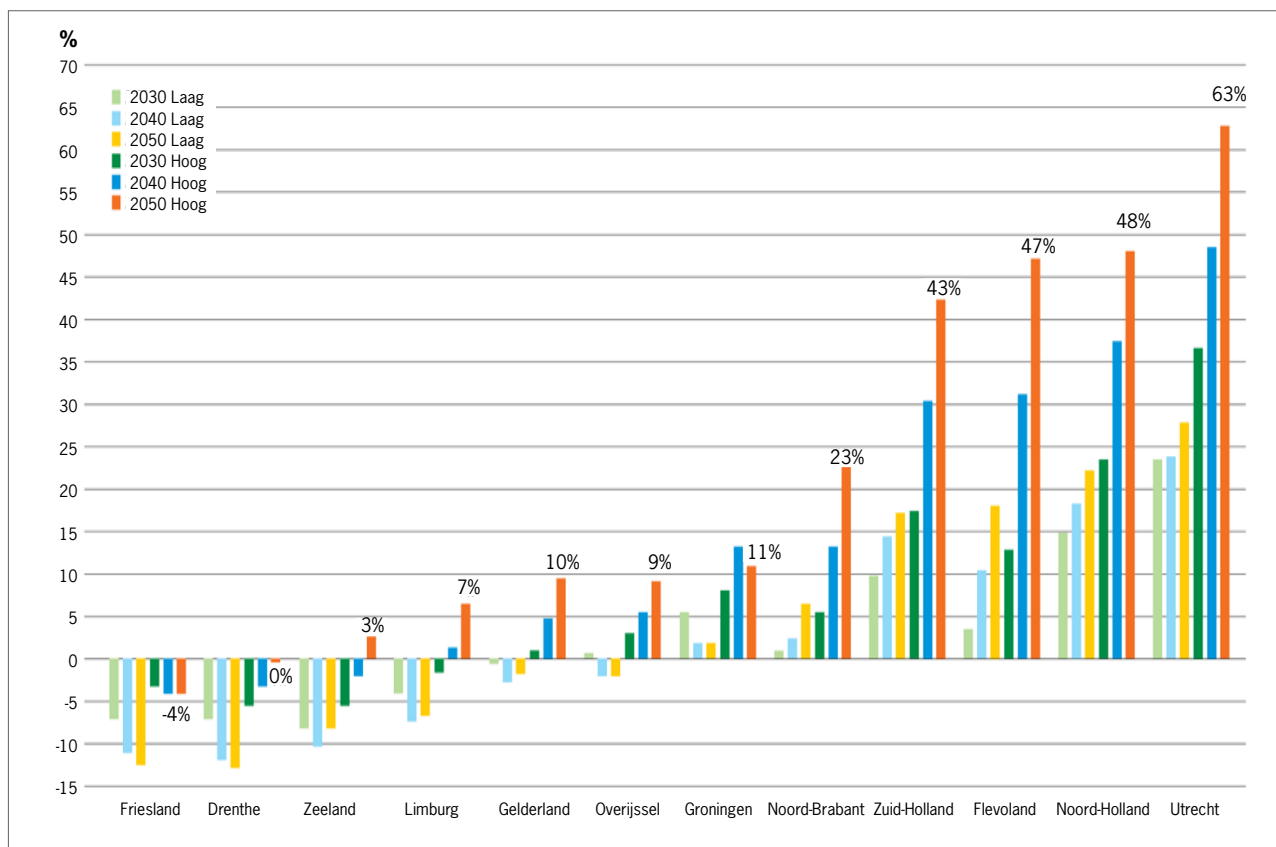
2.3 MAATGEVENDE ONTWIKKELINGEN VOOR HET OV-NETWERK

De ontwikkeling van het OV-netwerk in de provincie rust op de onderstaande drie pijlers:

1. PROVINCIE UTRECHT KENT DE STERKSTE OV-GROEI IN NEDERLAND

In 2021 heeft het Rijk de vierjaarlijkse integrale mobiliteitsanalyse gepubliceerd. Daarin zijn prognoses opgenomen voor het OV in Nederland. Er zijn twee scenario's, één met een hoge en één met een lage groei van het OV, met verschillende ontwikkelingen op het gebied van ruimte (ruimtelijke spreiding, bevolking, economische groei) en mobiliteit (autobezit en autokosten, verandering van gedrag e-bike en thuiswerken). De langetermijneffecten van COVID-19 vallen naar verwachting binnen de bandbreedte van deze scenario's. De nieuwe prognose laat zien dat de provincie Utrecht evenals de andere Randstadprovincies sterk groeit.

De provincie Utrecht groeit zelfs bovengemiddeld (figuur 2-3). Belangrijke verklaring voor de sterke groei is de verstedelijkingsopgave in deze gebieden. De bevolking in de Randstad groeit met bijna 30%. Effecten van nieuwe OV-maatregelen zoals een OV-schaalsprong in onze regio en maatregelen van de mobiliteitstransitie zoals een stringent parkeerbeleid in stedelijke gebieden zijn hierin nog niet meegenomen.



Figuur 2-3: Ontwikkeling Bus, Tram en Metro (BTM) gebruik per provincie in toekomstscenario's (Integrale mobiliteitsanalyse, IenW 2021)

Het Rijk verwacht zelf knelpunten in zowel het spoornetwerk als het tram- en busnetwerk in de provincie Utrecht. Verbindingen van en naar Utrecht Centraal kennen extra groei. De capaciteit van het tramnetwerk in Utrecht zal niet meer toereikend zijn tijdens de spits en op diverse busverbindingen is uitbreiding nodig, waar ook busbanen overbelast raken. Daarnaast worden in de ochtendspits op verschillende intercity-verbindingen naar Utrecht overvolle treinen verwacht. Voor de sprinter-verbindingen worden geen capaciteitsknelpunten verwacht.

In de periode 2025-2035 gaat het om een groei van 16% tot 35%. Deze groei vindt grotendeels in en rondom de stad Utrecht plaats. Dit komt door de woningbouwontwikkeling in en rond de stad en doordat Utrecht Centraal een belangrijk OV-knooppunt is in het regionale en nationale OV-netwerk. Deze door het Rijk geprognostiseerde groei vormt een forse uitdaging voor het OV-netwerk en sluit ook bij aan bij het beeld dat naar voren komt in regionale studietrajecten (Samen OV Versnellen in Utrecht, U Ned, Ontwikkelbeeld Amersfoort en Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley). Gelijktijdig zien we op basis van deze prognoses dat het OV binnen de provincie Utrecht niet overal zo hard groeit of zelfs nauwelijks groeit. De auto of (elektrische) fiets blijven daar een grote rol blijft spelen. Daarom wordt ketenmobiliteit met slimme combinatie van vervoerwijzes nog belangrijker. Om op deze forse groei en de verschillen binnen de provincie in te spelen, is het noodzakelijk om het voorzieningenniveau uit te breiden en keuzes te maken in de inrichting van het OV-netwerk

2. BESCHIKBARE RUIMTE VOOR OV NEEMT AF

Betrouwbaarheid en snelheid zijn essentieel voor goed en aantrekkelijk OV. Deze factoren leiden tot een beter OV-product, tot hogere reizigerstevredenheid én tot lagere exploitatiekosten. Betrouwbaarheid en snelheid hebben mede betrekking op de OV-doorstroming. Om dit goed te organiseren, is ruimte nodig. Binnen hoogstedelijke gebieden en het centrumgebied van kleine en grote kernen is de druk op de ruimte hoog. Dat heeft niet alleen invloed op de mogelijkheden om infrastructuur voor doorstroming van het OV aan te leggen, maar heeft ook gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de knooppunten. Daarnaast is er steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en de afwikkeling van langzaam verkeer. Gemeenten kiezen vaker voor het versmallen van wegen en het verlagen van de maximumsnelheid (30 km/h). Ook wordt vaker gesproken over 'shared spaces' en autoluwe gebieden. Deze keuzes in de weginrichting door wegbeheerders beïnvloeden de doorstroming van het OV en daarmee ook de algehele kwaliteit van het OV. Ook voor provinciale wegen is een verlagen van de maximumsnelheid naar 60 kmh in onderzoek. Het gaat veelal om projecten met beperkte effecten, maar ze werken wel structureel door in het OV-systeem. Hierdoor neemt rijtijd en onbetrouwbaarheid toe en is het soms noodzakelijk om te kiezen voor het verleggen van routes naar wegen die verder weg liggen van het centrum. Samen met een groeiend autoverkeer en congestie op de hoofdroutes, kan dit voor de reiziger binnen het OV-netwerk nadelig uitpakken. Zonder keuzes in het netwerk en/of omvangrijke investeringen in het netwerk verslechtert de OV-kwaliteit (reistijd) en daarmee ook de kostenefficiëntie. In dit NWP wijzen wij belangrijke verbindingen aan waarop wij samen met wegbeheerders willen werken aan betere doorstroming en een goede OV-kwaliteit voor inwoners en bezoekers van de provincie.

3. LANGDURIGE WERKZAAMHEDEN SNELWEGENNET

De komende jaren staat er een aantal grootschalige en langdurige infraprojecten op stapel in de provincie Utrecht, ook al is de planning onzeker. Voor deze projecten (de Ring Utrecht, Knooppunt Hoevelaken en de A27 Houten – Hooipolder) zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de hinder tijdens de werkzaamheden beperkt te houden. Samen met werkgevers in de regio maken we via actieve communicatie en mobiliteitsmanagement de reiziger bewust van mijden, spreiden en goede alternatieven (zoals het OV, de fiets en thuiswerken). Alle programmaonderdelen van 'Goedopweg' (communicatie, werkgeversbenadering, gebiedsaanpak, doelgroepen-aanpak, MaaS & deel-mobiliteit, 'talking traffic') gaan een bijdrage leveren aan de vermindering van hinder en passen bij de mobiliteits transitie. Voor de uitwerking van het NWP is het van belang dat het OV focust op het behoud van de bestaande reizigers en het winnen van nieuwe (spits)reizigers. Dat vraagt onder meer om een slimme combinatie van OV en P+R.



Bussen op hoofdwegen



3. NETWERKONTWIKKELING IN PERSPECTIEF

Het OV-netwerkperspectief staat niet op zichzelf; het maakt deel uit van de bredere beleidsagenda en moet invulling geven aan de provinciale doelen binnen de gestelde kaders. In dit hoofdstuk wordt dit toegelicht door eerst in te gaan op ons beleid zoals vastgelegd in onze Omgevingsvisie en het mobiliteitsprogramma 2019-2023. Op basis hiervan beschrijven we zeven doelen waar de OV-netwerkontwikkeling aan moet voldoen.

3.1 OMGEVINGSVISIE PROVINCIE UTRECHT

In de Omgevingsvisie heeft Provinciale Staten besloten dat we wonen, werken en bereikbaarheid als een integrale opgave zien. OV wordt hierbij gezien als een vitaal onderdeel van schone, gezonde en veilige bereikbaarheid. Grootschalige woningbouwontwikkeling en groei van werklocaties zijn alleen mogelijk door (grote) investeringen in bereikbaarheid. De ontwikkeling van bestaande en nieuwe knooppunten is noodzakelijk om een snelle en slimme overstap tussen de verschillende vervoerwijzen mogelijk te maken en daarmee de uitwisseling tussen nationale, regionale en lokale netwerken. Daarbij zetten we primair in op ontsluiting van (nieuwe) OV-knooppunten en vergroten van het fietsgebruik. Voor de reiziger is de kwaliteit van de gehele verplaatsing ofwel de ketenreis relevant.

Het OV dient een aantrekkelijke reismogelijkheid te zijn op routes waar de vervoerstromen groot zijn en ruimte schaars is. De provincie beschikt over een robuust OV-netwerk zowel in stedelijk gebied als landelijk gebied. Dit betekent dat OV nauw verbonden is met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de provincie. Dit komt onder meer tot uiting in de keuze om bij de verstedelijkingsopgave in principe te bouwen bij (toekomstige) OV-knooppunten. Ook wordt het in de toekomst steeds belangrijker om het provinciale bus- en tramnetwerk goed te verbinden met het landelijke spoornetwerk en eventuele regionale of landelijke lightrailprojecten in de provincie.

De ambitie uit de Omgevingsvisie is om het mobiliteitssysteem door te ontwikkelen. De reiziger maakt dan voor korte verplaatsingen gebruik van de fiets of loopt. Knooppunten met goede voorzieningen zijn essentieel in deze visie. Het OV richt zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand en is het meest effectief bij korte reistijden, directheid, hoge betrouwbaarheid, gebundelde stromen, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor fiets- en 'last mile'-oplossingen. In de Omgevingsvisie is het concept 'wiel-met-spaken' als conceptueel model voor het OV-netwerk vastgelegd. Daarbij zijn het ontlasten van Utrecht Centraal en de bereikbaarheid van het USP topprioriteiten, die ook met Rijk en regiopartners vastgelegd zijn.

Het OV heeft ook een sociale taak om diegenen die niet de beschikking hebben over andere vervoermogelijkheden bereikbaarheid te bieden. Maar op sommige plaatsen en tijden zullen de stromen te gering zijn voor lijngebonden OV. Uitgangspunt is namelijk dat we daar waar de vraag klein is (gemiddeld minder dan 6 reizigers per rit) geen OV met een lijngebonden bus aanbieden maar een vervoersvoorziening in de vorm van 'maatwerk'.



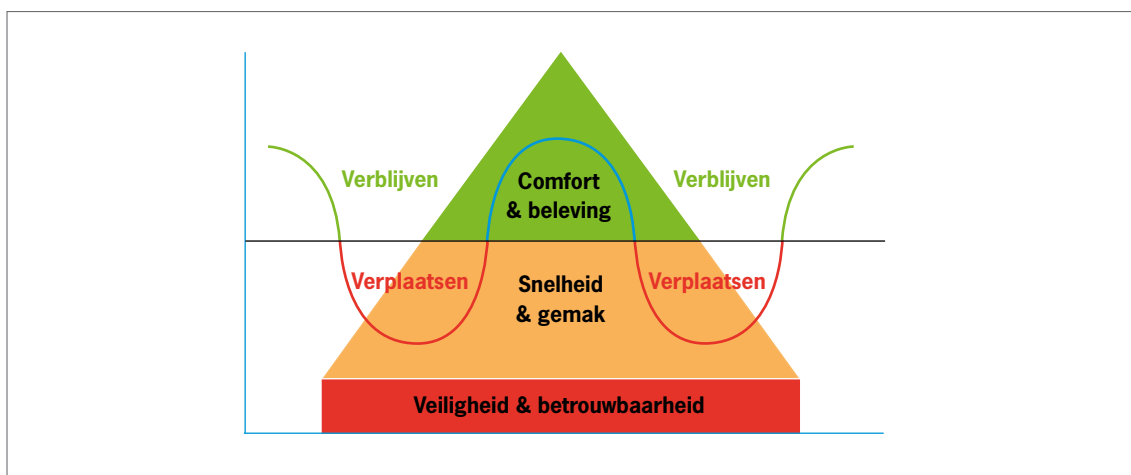
Reizigers stappen in de bus

3.2 BALANS TEVREDEN REIZIGERS EN EFFICIËNT INGERICHT OV

In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma OV werken we aan verbeteringen op korte en middellange termijn, met kaders die ook voor de lange termijn gelden.

MEER OV-REIZIGERS ZIJN TEVREDEN

Om de doelen voor het OV te realiseren, stellen we de reizigers centraal. Een gewaardeerd OV-systeem dat aansluit bij de vraag van de reizigers, komt tot stand door keuzes te maken vanuit de behoefte van de huidige en potentiële OV-reiziger. De klantwenspiramide (zoals beschreven in het mobiliteitsprogramma 2019-2023) geeft inzicht in de samenhang tussen die behoeften. De piramide is een kapstok voor het stellen van prioriteiten en het maken van keuzes. Van onder naar boven staan in de piramide: veiligheid en betrouwbaarheid; snelheid en gemak; comfort en beleving (zie figuur 3-1). In het NWP leggen wij de focus op het oranje deel van de klantwenspiramide, maar wel in het besef dat beleving en comfort voor de (keuze)reizigers doorslaggevende elementen kunnen zijn om het OV te willen gebruiken. Om meer tevreden reizigers te trekken zijn daarnaast de excellente uitvoering van de concessies (relatie met de NvU) en goede voorzieningen op halten en knooppunten van groot belang.



Figuur 3-1: klantwenspiramide

HET OV IS EFFICIËNT INGERICHT

De provincie Utrecht groeit hard, waardoor ook een grote groei in het OV zal optreden. Deze groei zal zich concentreren op de dikke vervoerstromen die steeds drukker worden. Tegelijkertijd blijven dunne lijnen qua groei achter. Als de budgetten voor OV niet meegroeien, zullen we meer OV binnen het beschikbare budget moeten organiseren. Dit vraagt om meer kostenefficiëntie in het OV, zowel bij het bestaande OV-netwerk als bij toekomstige uitbreidingen. Uiteindelijk is de omvang van de exploitatiebijdrage van de provincie aan de vervoerder in belangrijke mate leidend voor hoeveel OV er geboden wordt in de jaarlijkse vervoerplannen.

Deze kaders blijven voor ons leidend. Het openbaar vervoer is alleen toekomstvast als er sprake is van kwaliteit, veel en tevreden reizigers en een efficiënt systeem om de betaalbaarheid voor de reizigers en de provincie te garanderen. In dit NWP beschrijven we de wijze waarop we de groei in het netwerk willen organiseren op een manier die zowel bijdraagt aan de balans tussen kosten en opbrengsten (efficiency) als aan tevreden reizigers.

3.3 WELKE DOELEN HEEFT DE NETWERKONTWIKKELING?

Een goed en passend OV-netwerk is een van de manieren om onze ambities te realiseren. De vertaling van de Omgevingsvisie en het mobiliteitsprogramma naar de netwerkontwikkeling geeft ons de volgende doelen:

1. bijdragen aan de gezonde verstedelijking;
2. beter verbinden met het landelijke spoornetwerk;
3. het OV (tram en bus) op de middellange afstand versterken;
4. de sociale functie van het OV-netwerk bewaken;
5. het concept 'wiel-met-spaken' uitwerken;
6. de bereikbaarheid van het USP verbeteren en Utrecht Centraal ontlasten;
7. bestaande netwerken beter benutten.

Bij de netwerken is daarnaast een redelijke verhouding tussen kosten en opbrengsten van belang, wat in hoofdstuk 6 wordt uitgewerkt.

BIJDRAGEN AAN GEZONDE VERSTEDELIJING

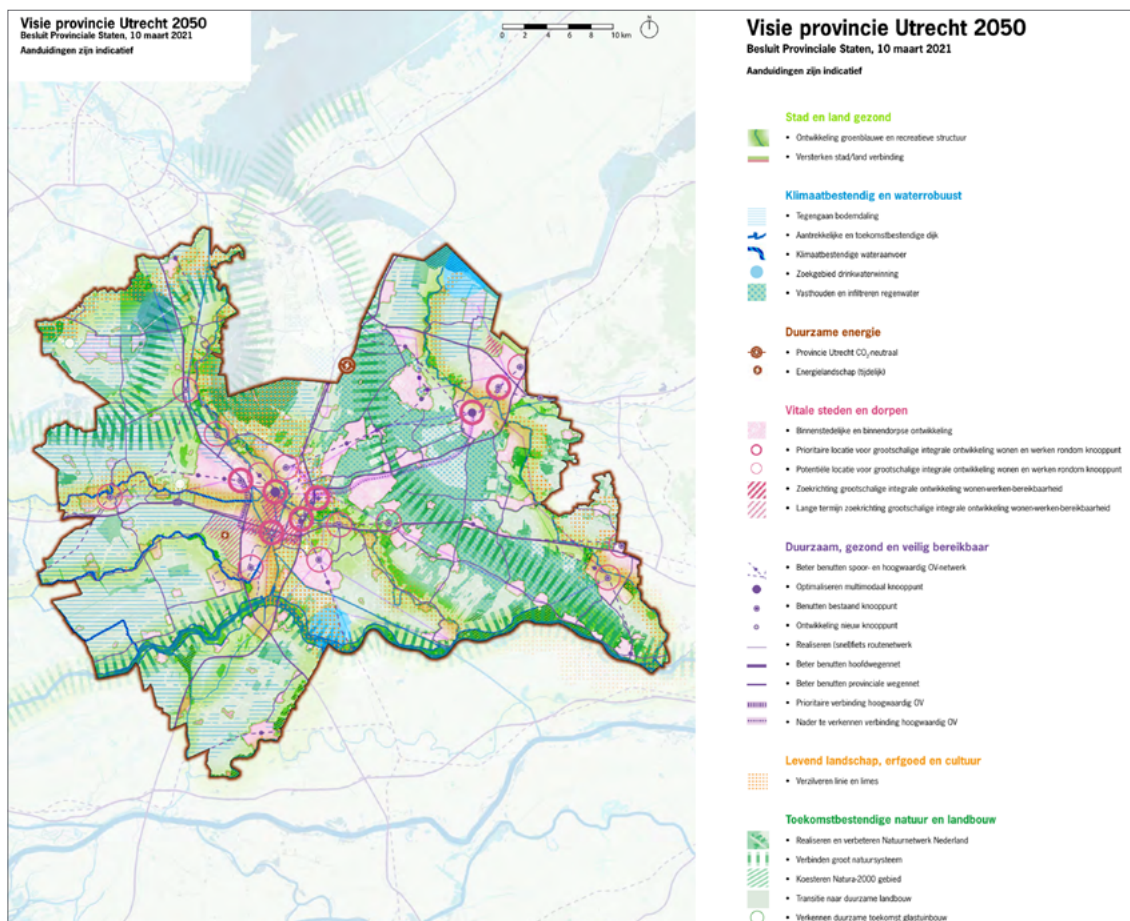
Om in te spelen op de verstedelijkingsopgave is het belangrijk dat het OV-netwerk meegroeit. De verstedelijkingsopgave brengt een grote mobiliteitsopgave met zich mee. Tot 2040 zijn er 133.200 tot 165.700 nieuwe woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Richting 2050 gaat het om een aanvullende opgave van 36.800 woningen. De nieuwe inwoners zullen de behoefte hebben om zich te verplaatsen. Door het OV-netwerk op tijd en passend mee te ontwikkelen, wordt het mogelijk om de (toekomstige) inwoners te verleiden om voor het OV te kiezen en de auto te laten staan. Bij veel stedelijke woningbouwprogramma's wordt hier al op ingespeeld met zeer lage parkeernormen en mobiliteitshubs. Het OV wordt door de ontwikkelingen en versnellingen een concurrerend en milieuvriendelijk alternatief voor de auto. Afstemming tussen woningbouw en OV is hierbij essentieel, zowel inhoudelijk als in de (bouw)fasering.

Locaties voor verstedelijking die in de omgevingsvisie zijn benoemd, vormen een belangrijk uitgangspunt voor netwerkontwikkelingen. Het gaat om prioritaire en potentiële locaties voor grootschalige integrale ontwikkelingen, wonen en werken rondom bestaande knooppunten, zoekgebieden voor integrale grootschalige ontwikkelingen in en rondom Utrecht en Amersfoort, en binnenstedelijke & binnendorpse ontwikkelingen provinciebreed.

Daarbij betekent een gezonde verstedelijking ook dat kwaliteit van de openbare ruimte sterk verbeterd wordt en er meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers wordt geboden. Het OV moet bijdrage aan het verminderen van het ruimtebeslag van de auto; ook qua inpassing van het OV-systeem in de openbare ruimte.



Gebiedsontwikkeling



Figuur 3-2: Omgevingsvisie provincie Utrecht

BETER VERBINDEN MET HET LANDELIJKE SPOORNETWERK

Het is voor reizigers belangrijk om het bus- en tramnetwerk goed te verbinden met het landelijke spoornetwerk en eventuele regionale of landelijke lightrailprojecten in de provincie. Snelle verbindingen en korte overstaptijden maken het OV voor reizigers aantrekkelijker en dragen bij aan de beoogde mobiliteitstransitie. Hier zijn zeker verdere verbeteringen mogelijk.

VERSTERKEN VAN HET OV OP DE MIDDELLANGE AFSTAND

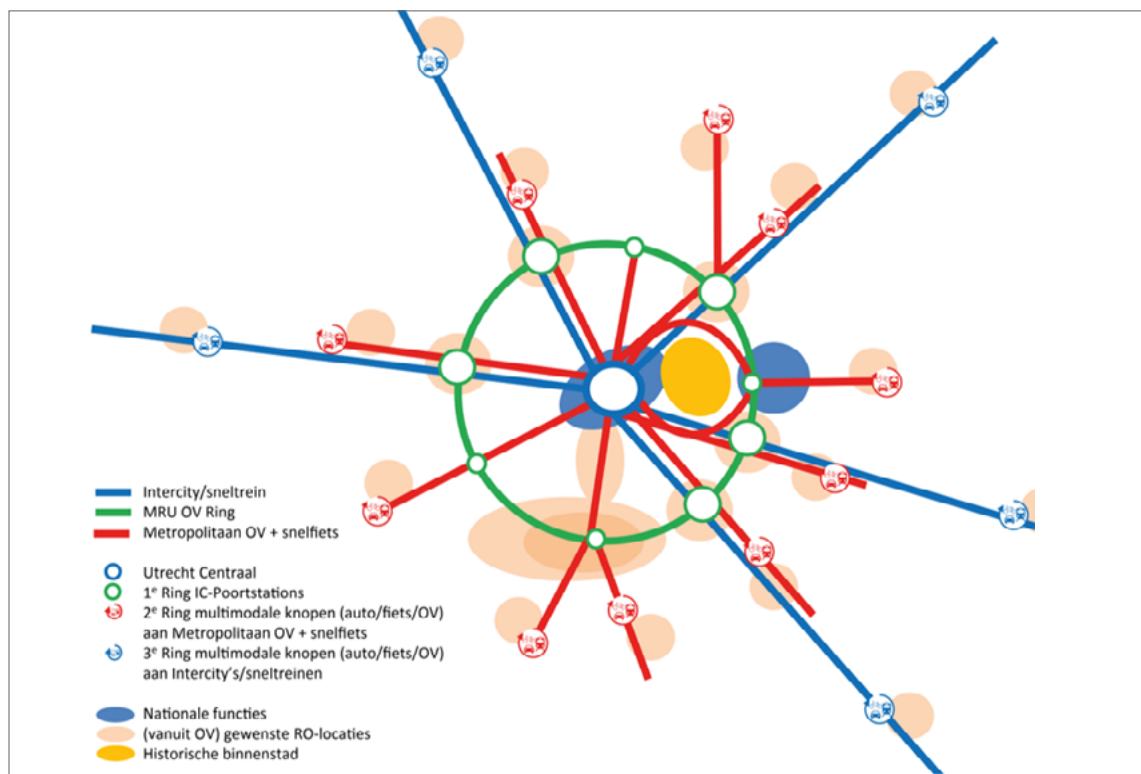
Het provinciale bus- en tramnetwerk richt zich voor een belangrijk deel op verplaatsingen op de middellange en lange afstand, vanaf ongeveer 10 kilometer. Potentiële reizigers vinden vooral korte reistijden, geen overstap, hoge betrouwbaarheid, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor 'first- en last-mile' van belang. Het versterken van de OV-functie op de middellange afstand vraagt dus om een specifieke netwerkopbouw met snelle verbindingen, hoge frequenties en een goede aansluiting op het landelijke OV-netwerk, het fietsnetwerk en hubs.

BEWAKEN VAN DE SOCIALE FUNCTIE VAN HET OV-NETWERK

Het bewaken van de sociale functie van het OV betekent dat we onze ontsluitende lijnen moeten koesteren. We streven naar een geografisch dekkend OV-systeem op basis van lijngebonden vervoer met aanvullend OV (AOV), maatwerk, in de vorm van buurtbus, flexvervoer en een OV-vangnet. Rechtstreekse lijnen zonder omwegen bieden voor veel reizigers het voordeel van een korte reistijd. Dit moet wel in evenwicht zijn met loop- en fietsafstanden naar de halte. Naast het AOV speelt fietsen naar en van OV-haltes voor een deel van de reizigers een belangrijke rol in het ontsluiten van gebieden. Deze balans tussen de functies van het OV, de wensen van de reizigers en de opgave om de reizigersgroei te faciliteren, heeft de afgelopen jaren geleid tot het fijnmazige netwerk zoals we dat nu kennen. We streven naar een gelijkblijvende kwaliteit op plekken waar voldoende vraag is naar het OV. Daarmee zorgen we ervoor dat onze inwoners in staat worden gesteld deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten. Zo wordt mobiliteitsarmoede tegengegaan. Dit moet passen binnen onze financiële mogelijkheden.

UITWERKEN VAN HET CONCEPT 'WIEL-MET-SPAKEN'

Het 'wiel-met-spaken' is een conceptueel model voor het OV-netwerk in en rondom de gemeente Utrecht dat vraagt om een nadere uitwerking. Elke schakel heeft een eigen rol en betekenis in het netwerk. Het aantal potentiële reizigers verschilt per deel van het netwerk. Dat heeft gevolgen voor de mogelijke OV-invulling. We streven naar een invulling die goed aansluit bij de reizigersstromen en bij onze ambities voor gezonde verstedelijking, en die een goede basis biedt voor de toekomst.



Figuur 3-3: Het concept wiel-met-spaken

VERBETEREN VAN DE BEREIKBAARHEID USP EN ONTLASTEN UTRECHT CENTRAAL

Er ligt een grote bereikbaarheidsopgave op en rond het knooppunt Utrecht Centraal, van en naar USP en op de verbinding tussen beide. Naar verwachting nemen deze knelpunten in de komende jaren in omvang toe door groei van het aantal reizigers. Voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk zijn het ontlasten van het knooppunt Utrecht Centraal en het versterken van de bereikbaarheid van het USP prioriteiten.

Utrecht Centraal is een belangrijke hoofdknoop waarin de afgelopen jaren fors geïnvesteerd is. In het stationsgebied zijn nog verschillende knelpunten, zoals de (te) hoge bezetting van bepaalde bus- en tramlijnen tijdens de spits (buslijn 28 en tramlijn 22), beperkte doorstroming op buscorridors en de forse overbelasting van kruispunten waar autoverkeer, bussen, zware fietsstromen en voetgangers elkaar kruisen op maaiveld. Daarbij zet de groei van deze stromen in en door dit gebied zich verder door. Het anders organiseren van de vervoersstromen van/naar Utrecht Centraal kan zowel de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers, als de doorstroming en ruimtelijke kwaliteit ten goede komen. Dit kan door het versterken van directe OV-verbindingen buitenom en/of door lijnen meer ongelijkvloers te laten kruisen.

BETER BENUTTEN VAN BESTAANDE NETWERKEN

In de afgelopen jaren is gewerkt aan een verbetering van het OV-netwerk met nieuwe lijnen en verschillende infraprojecten, zoals tramlijn 22, nieuwe knooppunten en verbetering van de OV-doorstroming. In de komende jaren bouwen wij hierop voort. We willen de bestaande en reeds geplande infrastructuur en het OV-netwerk benutten en waar mogelijk verbeteren, voordat we inzetten op nieuwe infrastructurele OV-projecten. Zijn deze nieuwe OV-projecten noodzakelijk, dan willen we deze uiteraard ook zo goed mogelijk benutten. Dit betekent een scherpe afweging bij nieuwe projecten in maatschappelijke kosten-batenanalyses.



Tramlijn 22 op station Vaartsche Rijn

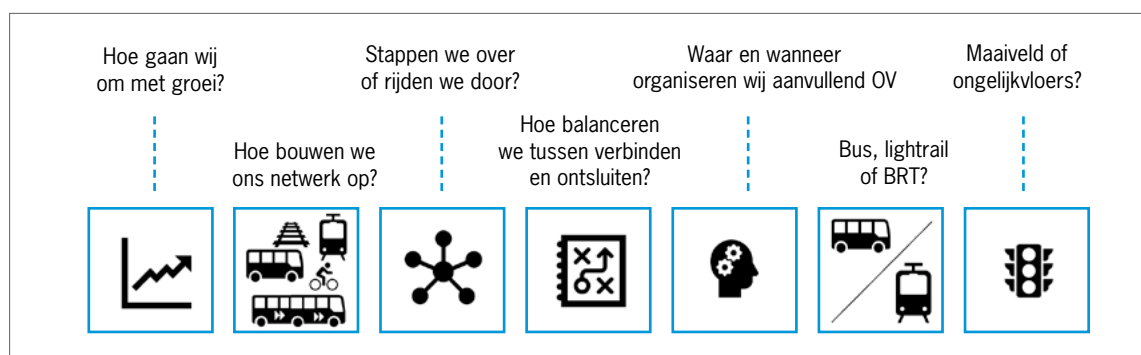


4. HOOFDKEUZES ALS BASIS VOOR DE NETWERKONTWIKKELING

De vertaling van doelen voor netwerkontwikkeling naar OV-netwerken vergt keuzes. Keuzes die op de ene plek anders kunnen uitvallen dan op de andere plek. Locatie, beschikbare infrastructuur, het aantal reizigers en het type reizigers bepalen uiteindelijk hoe we het OV-netwerk vorm moeten en kunnen geven.

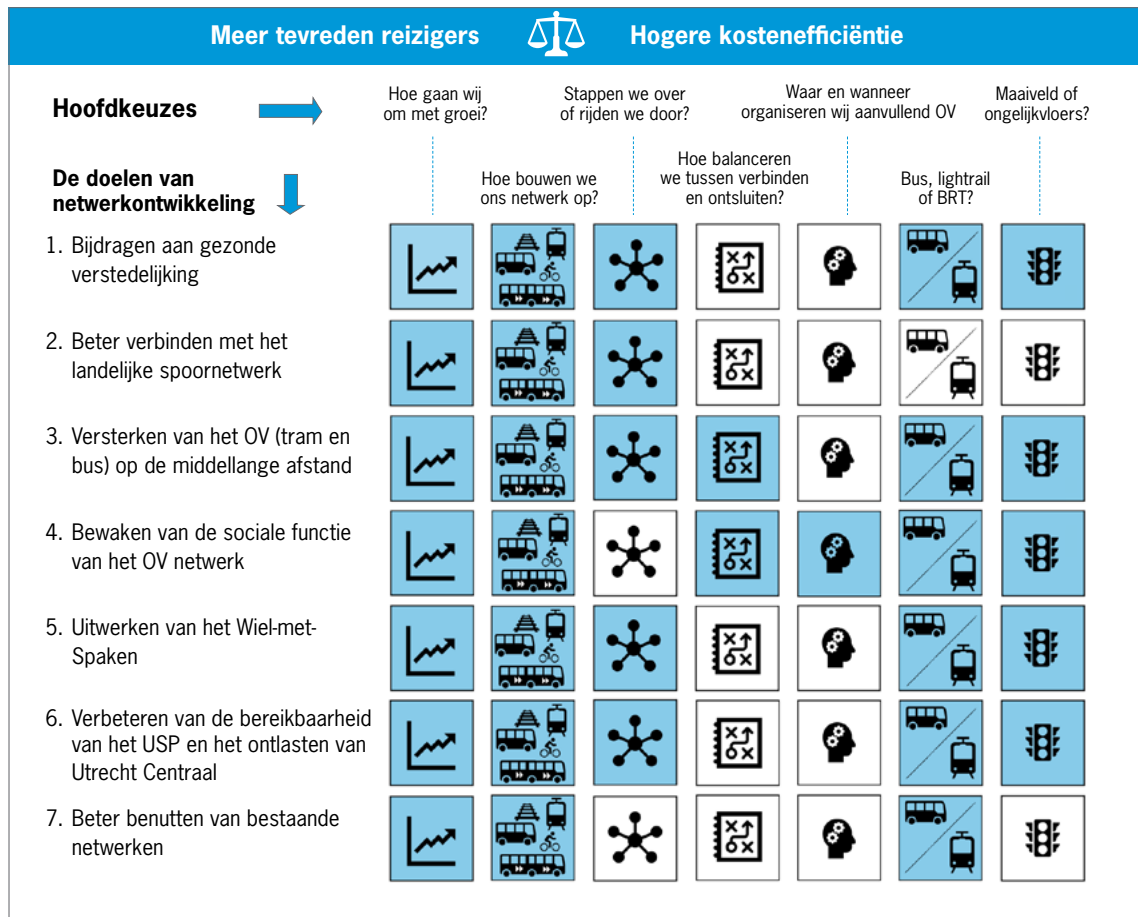
Richtinggevende hoofdkeuzes voor het netwerk zijn:

- **Hoe gaan we om met groei?** Hoe staat het met de beschikbaarheid en verdeling van financiële middelen in relatie tot het toenemend aantal reizigers? Zijn er voldoende financiële middelen om de groei op te vangen, of moeten we toe naar een andere verdeling van de middelen, of vinden we een lagere kwaliteit acceptabel?
- **Hoe bouwen we ons netwerk op?** Welke producten en welke systemen sluiten op elkaar aan?
- **Stappen we over of rijden we door?** Bieden we rechtstreekse verbindingen of laten we reizigers overstappen op andere systemen zoals tram of trein en voorkomen we daarmee dat bus, tram en/of trein parallel aan elkaar rijden?
- **Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?** Wanneer kiezen we voor verbindende snelle lijnen en wanneer juist voor ontsluitende lijnen? Wat zijn factoren die van invloed zijn op deze keuze?
- **Waar en wanneer organiseren we aanvullend OV?** Hoe zorgen we ervoor dat we een inclusief én collectief vervoersysteem blijven bieden: met klassieke OV-oplossingen, met innovatie of met beide?
- **Bus, lightrail of BRT?** Gaan we lijnen met veel reizigers exploiteren als tram, bus of iets daartussen: BRT?
- **Maaiveld of ongelijkvloers?** Blijven we ons OV-systeem op maaiveld rijden of maken we de (grote) stap naar een gedeeltelijk ongelijkvloers systeem?



De uitwerking van deze keuzes is enerzijds een tussenstap tussen doelen en ambitienetwerken, en anderzijds een toetsingskader voor de uitwerking van deze ambitienetwerken in vervoltrajecten.

Onderstaand schema vat de interactie tussen doelen en hoofdkeuzes samen. De blauwe vlakken duiden op een sterke relatie. In geval van een wit vlak is de relatie minder sterk aanwezig. De mate waarin een doel en hoofdkeuze samenvallen verschilt van geval tot geval. Sommige hoofdkeuzes raken vrijwel alle netwerkdoelen, zoals omgaan met groei. Minder groei en bestedingsruimte zorgt ervoor dat je op een andere manier invulling moet geven aan de gestelde doelen. Er zijn ook hoofdkeuzes die alleen relevant zijn voor een beperkt aantal doelen, zoals de organisatie van aanvullend OV. Deze hoofdkeuze geeft vooral richting aan de invulling van het bewaken van de sociale functie van het OV. In de volgende paragrafen worden de verschillende hoofdkeuzes nader uitgewerkt.



Figuur 4-1: Relatie hoofdkeuzes en bijdrage doelen netwerkontwikkeling

4.1 HOE GAAN WE OM MET GROEI?

Het OV-aanbod moet groeien om de verwachte extra reizigers (16% tot 35% tot 2035, zie Hoofdstuk 2) goed te kunnen vervoeren met acceptabele kwaliteit. Bovendien is meer OV nodig om de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, de woningbouwopgave (inclusief lage parkeernormen) te faciliteren, het vastlopen van het autonetwerk te voorkomen en doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te bereiken. Het versterken van de wisselwerking tussen ruimtelijk programma en OV zorgt voor minder autobezit en autogebruik. Het huidige OV-netwerk naar en binnen de stedelijke gebieden kent - zeker op langere termijn - onvoldoende ruimte om deze groei op te vangen, laat staan een extra opgave te kunnen verwerken. Daarom moeten we kiezen hoe we omgaan met de groei.

We kiezen voor:

We kiezen voor het benutten van de capaciteit en het herinvesteren van reizigersopbrengsten in combinatie met gerichte uitbreidingen van het OV-budget. Het ontwikkelen van een aantrekkelijk OV dat aansluit bij de wens van de reiziger zal meer reizigers trekken. Daar waar er sprake is van overbelasting van delen van het OV-netwerk, is uitbreiding van het OV-systeem onontkoombaar om de groei te faciliteren en kwaliteit voor de reizigers en de openbare ruimte te vergroten (OV-schaalsprong). Deze uitbreidingen lopen in de pas met de gefaseerde gebiedsontwikkeling. Gelijktijdig zetten we in op het versterken van knooppunten en door het bieden van meer kwaliteit op de belangrijkste en meest kansrijke OV-assen om meer reizigers tot het OV te verleiden vanuit omliggende woongebieden en P+R-hubs naar (stedelijke) knooppunten. Ook als daarlangs nog geen grootschalige nieuwbouw voorzien is. Al die extra reizigers zorgen voor meer inkomsten, maar meer OV vergt ook meer exploitatiekosten. We zoeken daarbij naar een balans tussen meer kwaliteit en betaalbaarheid.

Om de kostenstijging af te vlakken, werken we aan een efficiënter systeem. Dit doen wij door:

- reizigersgroei zoveel mogelijk te faciliteren op lijnen met hoge kostendekking (tram, gelede bussen, lijnen met hoge snelheid);
- doorstroming op bus- en tramroutes te verbeteren en zo ruimte vrij te spelen voor meer capaciteit;
- bij ruimtelijke programmering zoveel mogelijk rekening te houden met aanbod en door lege plaatsen in het OV goed te benutten (b.v. functiemenging met als effect afvlakking van spitspieken, meer vervoer genereren in daluren en meer vervoer in tegenspitsrichtingen).

Ook bij een efficiënt OV-systeem zullen de extra opbrengsten de extra kosten niet helemaal afdekken. Dat betekent dat en de opbrengsten moeten worden geheinvesteerd en extra budget nodig is om de benodigde capaciteit te kunnen bieden voor de extra reizigers. Voor de dekking van investeringen in nieuwe infrastructuur is bijdrage van andere overheden daarbij noodzakelijk, met name vanuit het Rijk.

Laten we het OV budget *niet* meestijgen dan zou dit twee effecten kunnen hebben:

- om de kosten voor het vervoer van de extra reizigers te financieren moeten elders in het netwerk ritten geschrapt worden;
- de reizigers passen niet meer in het OV-systeem: de bussen en trams raken te vol, reizigers blijven achter op de haltes, en er is sprake van teruglopend comfort doordat je vaker moet staan. Drukke in de bus en op haltes zorgt ook voor vertraging en heeft gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Meerdere aspecten van de klantwenspiramide komen onder druk te staan (zie Hoofdstuk 3). Als gevolg hiervan zullen minder reizigers voor het OV kiezen en verdwijnt onze mobiliteitsdoelstelling uit beeld.



De bus is vol

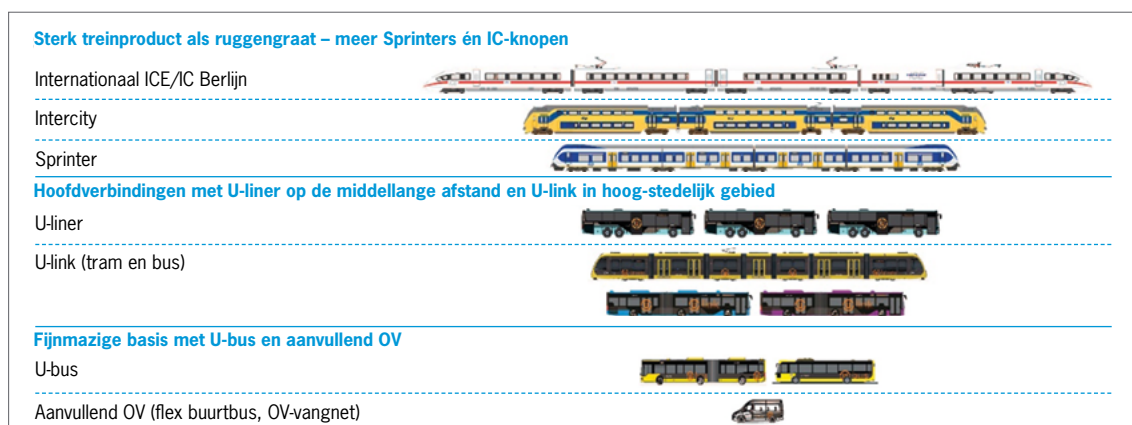
4.2 HOE BOUWEN WE ONS NETWERK OP?

Het OV is een samenhangend systeem met een hiërarchische opbouw. In de afgelopen jaren zijn eerste stappen gezet in de vernieuwing van de netwerkopbouw met herkenbare producten. Dit is gebeurd met de introductie van U-link en tramlijn 22 om de belangrijkste verbindingen een extra kwaliteitsimpuls te geven: zowel in de basis van de klantwenspiramide (snelheid & gemak) als in de top (comfort & beleving). Daarnaast is U-flex/SyntusFlex als nieuw oproepgestuurd concept voor aanvullend OV geïntroduceerd. Ook rondom de provincie Utrecht hebben in de afgelopen jaren diverse vernieuwingen plaatsgevonden, van andere overheden en vervoerders met de introductie van nieuwe snelbusproducten zoals Brabantliners, R-Net, Snelbuzz en Q-liners om het OV-netwerk te versterken. De positionering van OV-producten vormt een belangrijke basis voor de uitwerking van de ambitienetwerken.

We kiezen voor:

Als basis voor de opbouw van het netwerk redeneren wij vanuit de reiziger en nemen wij de ruimtelijk-functionele opbouw (daily urban system, zie Hoofdstuk 2) van de provincie Utrecht en de klantwenspiramide als basis. Dit doen wij door:

- de reizigersbehoefte van de meeste (potentiële) reizigers centraal te stellen en extra capaciteit te bieden om dit mogelijk te maken. Reizigersvoorkeuren als comfort, gemak, snelheid en betrouwbaarheid zijn leidend bij de invulling en optimalisering van het netwerk dat toegankelijk is en blijft voor alle reizigers;
- de belangrijkste huidige en toekomstige knooppunten en bestemmingslocaties als ankerpunt te nemen in het netwerk, en knooppunten en OV-netwerk elkaar te laten versterken. Het OV-netwerk (in combinatie met auto en fiets) moet beter aansluiten bij dagelijkse reispatronen op de middellange afstand en in het verstedelijkt gebied;
- het koesteren van een fijnmazig basis lijngedoten OV en aanvullend OV dat voorziet in de reisbehoefte van de onderkant van de OV-markt in zowel het stedelijke als landelijk gebied voor reizigers die hiervan afhankelijk zijn.



Figuur 4-2: ambitie productopbouw provincie Utrecht

Hieronder is een toelichting op figuur 4-2 over de ambitie productopbouw opgenomen. In de samenvattende tabel met de productkenmerken die bij deze ambitie horen (zie tabel 4-1).

1. Een sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én IC-knopen

Het spoornetwerk vormt de ruggengraat van het OV-systeem en is afgelopen jaren ook sterk gegroeid (zie Hoofdstuk 2). Binnen de invloedsgebieden van de treinstations zetten we als provincie Utrecht in op verdere verdichting. Daarom is het belangrijk dat de OV-bediening van de treinstations meegroeit in kwaliteit en capaciteit passend binnen het OV-netwerk dat we in de provincie Utrecht willen bieden. Wij zetten daarom in op hoogfrequenter sprinters en meer IC-knopen. Hierop kan ook de aansluiting op het onderliggend tram- en busnetwerk plaatsvinden.

2. Hoofdverbindingen met U-liner op de middellange afstand en U-link in hoog-stedelijk gebied

Om verschillende kerngebieden binnen de verschillende 'daily urban systems' met elkaar te verbinden en een kwaliteitsslag te maken in het OV op de middellange afstand, kiezen wij voor U-liner als 'snelwegbusconcept'. U-liner geeft invulling aan ontbrekende verbindingen in het spoornetwerk en verbindt tevens de meer landelijke woonkernen met de stedelijke regio's. Deze snelle busverbindingen met accent op comfort en zitplaatsen volgen het hoofdwegennet en bieden aantrekkelijke frequenties. De combinatie van de routes via het hoofdwegennet en de kwaliteitskenmerken maken deze verbindingen kansrijk voor het versterken van bestaande P+R of de ontwikkeling van nieuwe locaties. De fiets is, als voor- en natransport, onderdeel van dit kwaliteitsconcept.

Binnen de kerngebieden van de daily urban systems rondom de steden Utrecht en Amersfoort gaan we verder met de ontwikkeling van hoofdverbindingen met hoge spitsfrequenties en meer capaciteit. Het concept U-link willen wij uitbreiden in de Utrechtse regio en introduceren in de regio Amersfoort. De focus van deze verbindingen ligt op stedelijke reizen die belangrijke bestemmingen en herkomstgebieden verbinden met de belangrijkste knooppunten.

3. Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV


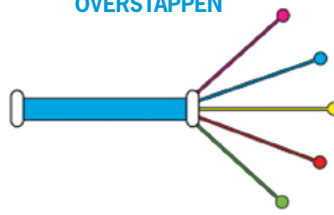
De hoofdverbindingen in het OV-netwerk (trein, U-liner en U-link) worden aangevuld door reguliere buslijnen (U-bus) en vormen van aanvullend OV. Samen vormen ze de fijnmazige basis en verbinden ze herkomsten en bestemmingen in stedelijk gebieden (wijkontsluiting) en in gebieden met minder reizigers (kleinere steden en kernen). Daarbij rijdt U-Bus met een vaste dienstregeling en volgens een vaste route. Deze verbindingen worden aangevuld door vormen van aanvullend OV zoals U-flex, buurtbus) en het OV-vangnet (op dit moment onderdeel van de Regiotaxi).

PRODUCT	GEMIDDELDE REISTIJD VOOR REIZIGERS	KENMERKEN	BEDIENING	GEWENSTE INFRASTRUCTUUR	VOORBEELDEN
Internationaal (ICE/IC Berlijn)	n/a	Alternatief voor vliegen	1x per uur	Eigen infrastructuur	Utrecht – Frankfurt Amersfoort – Berlijn
Intercity	≥30 min	Verbindingen tussen steden en nationale knooppunten	4-6x per uur	Eigen infrastructuur	Utrecht – Arnhem Amersfoort – Groningen
Sprinter	≥15 min	Verbinding tussen regiostations	4-8x per uur	Eigen infrastructuur	Houten – Vaartsche Rijn
U-liner	≥30 min	Vervoer over de middellange afstand. Comfort, met meer zitplaatsen. Verbindingen tussen stedelijke regio's (<i>Bus Rapid Transit</i>)	≥6/4x, centrale haltes	Gemengd Buiten kernen hoofdwegenet (A-wegen en N-wegen) Vluchstrook-gebruik.	Utrecht Centraal – Wijk bij Duurstede; Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer Breda – Gorinchem – Utrecht USP – Amersfoort
U-link (inclusief tram)	≤30 min	Focus op volume en snelheid. Zware verbindingen met snel en hoogfrequent vervoer binnen stedelijke netwerken (<i>Tram + Bus Rapid Transit</i>)	≥8/6, HOV-halteafstanden	Zoveel mogelijk eigen infrastructuur	Utrecht Centraal – USP Nieuwegein – Utrecht Centraal Leusden – Amersfoort
U-bus	≤30 min	Reguliere buslijn in landelijk en stedelijk gebied. Biedt goede verbinding met spoor, U-liner en/of U-link	1-6x per uur, korte halteafstanden	Gemengd	Wijk bij Duurstede – Amersfoort Woerden – Utrecht
Aanvullend OV	≤15 min	Gebiedsgerichte oplossing voor kleinere groepen reizigers	Invulling is afhankelijk van gebiedskenmerken, korte halteafstanden	Gemengd	Eiland van Schalkwijk Utrecht-Zuilen

Tabel 4-1: Kenmerken OV-netwerkopbouw

4.3 STAPPEN WE OVER OF RIJDEN WE DOOR?

Met de keuze voor een netwerkopbouw waarbij het spoor de drager is en het accent ligt op hoofdverbindingen, hoort ook een keuze over hoe we om willen gaan met directe verbindingen en het ‘doorrijden versus overstappen’. Bij het overstappen rijden bussen niet langer door maar eindigen ze bij een overstapknoppunt. Beide modellen en hun belangrijkste kenmerken staan beschreven in figuur 4-3. De keuze komt voor in situaties waar veel overlap bestaat tussen routes (bv. een buslijn die grotendeels langs een spoorlijn of een andere bus- of tramverbinding rijdt). Ook zijn er situaties waar de infrastructuur niet geschikt is om meerdere buslijnen te laten rijden, zoals in historische centra. De keuze overstappen of niet geldt ook multimodaal. Het OV-netwerk is via P+R-voorzieningen gekoppeld aan de snelwegen, waardoor automobilisten kunnen overstappen van de auto naar het OV (of fiets) om de eindbestemming te bereiken.

<p style="text-align: center;">DOORRIJDEN</p> <p>Model 1</p> 	<p style="text-align: center;">OVERSTAPPEN</p> <p>Model 2</p> 
<ul style="list-style-type: none"> • Lagere frequentie, maar wel rechtstreeks. Comfort voor reiziger; geen overstap(pen) nodig. • Voor de reiziger één tarief en geen dubbel instaptarief (combinatie bus-trein duurder dan alleen bus) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hogere frequentie en soms ook sneller (trein vaak sneller dan bus). • Efficiënter (schaalvoordelen, minder ritten “naast elkaar”) • Minder verkeersdruk in de stad en grote knooppunten (gezond stedelijk leven)

Figuur 4-3: De twee modellen en hun belangrijkste kenmerken

We kiezen voor:

We kiezen, in het belang van de reiziger, voor doorrijden naar de belangrijkste bestemmingen, tenzij:

- doorrijden geen meerwaarde biedt voor de reiziger (snelheid en reismogelijkheden);
- doorrijden zorgt voor onbetrouwbare dienstregeling door congestie (punctualiteit niet op orde);
- overstappen zorgt voor een betere verhouding tussen vervoervraag en capaciteit (frequentie en materieel);
- overstappen de mogelijkheid biedt voor verbetering op een andere verbinding (netwerkeffect).

De totale reistijd van deur-tot-deur is de belangrijkste kwaliteit van OV. De reistijd tijdens de OV-rit speelt maar een beperkte rol in de totale deur-deur reistijd. De wachttijd op de halte, overstaptijden en reizen van/naar de halte bepalen óók een groot deel van de ervaren reistijd. Een overstap is merkbaar voor reizigers en wordt over het algemeen als (zeer) negatief ervaren. Omdat overstappen zwaar meeweegt, hanteren we voor overstapknoppunten de volgende uitgangspunten:

- efficiënte overstap (korte wachttijd en korte loopafstanden);
- aandacht voor beleving, comfort en (sociale) veiligheid op overstapplaats. Voorzieningen zoals wachtruimtes en actuele reisinformatie) zijn aanwezig. Het is een prettige plek om te verblijven;
- aangenaam vervoltransport (passend bij het gebruik: genoeg capaciteit, betrouwbaar, snel & vaak, en rijdend van vroeg in de ochtend tot laat in de avond.

De kwaliteit van het OV bij P+R-voorzieningen is mede bepalend voor de bereidheid om tijdens een reis over te stappen van de auto naar het OV. Tegelijkertijd hebben P+R-voorzieningen consequenties voor het OV-netwerk en de exploitatie daarvan. Om bestaande netwerken te benutten, kiezen wij ervoor om zoveel mogelijk nieuwe P+R-locaties aan te leggen die aansluiten op het bestaande OV-netwerk of bij netwerkuitbreidingen die meer bedienen dan alleen de P+R-ontsluiting. De halteplaatsen van het sprinternetwerk van de trein, de U-liner en U-link (tram en bus) zijn dan vanuit het oogpunt van reizigerskwaliteit de goede plekken om P+R-knopen met het OV-netwerk te integreren.

Tot slot is het belangrijk dat overstappunten in het netwerk meer functioneel (“snel, toegankelijk, gemak”) en aantrekkelijker (“comfort, sociaal veilig, beleving”) worden vormgegeven. Deze prioriteiten nemen wij mee in de uitwerking van het programma Knooppunten.

4.4 HOE BALANCEREN WE TUSSEN VERBINDEN EN ONTSLUITEN?

Er is altijd een ontwerpdilemma bij het uitwerken van een OV-lijn: wil je kortere reistijd bieden met minder haltes voor doorgaande reizigers (verbinden) of juist veel haltes aandoen en dus veel oppervlakte bedienen (ontsluiten)? In tabel 4-2 staan de voor- en nadelen bij verbinden versus ontsluiten weergegeven. Wat in de ene situatie een voordeel is, is in de andere een nadeel.

VERBINDEN (MINDER HALTEN, SNELLER)	ONTSLUITEN
VOORDELEN / POTENTIE	
Kortere reistijd, sneller op de bestemming	Kortere (loop)afstand van huis naar halte en/of van halte naar bestemming
Kortere rijtijd, efficiënter voor de vervoerder, kan meer ritten rijden	Geen noodzaak voor aanvullend systeem om korte loopafstanden mogelijk te maken
Minder ritten over wegen die minder geschikt zijn voor bussen	Minder fietsenstallingen of andere aanvullende voorzieningen nodig op knooppunten

Tabel 4-2: Verbinden versus ontsluiten

Dit dilemma is herkenbaar bij keuzes die al in het huidige netwerk zijn gemaakt. Met de eerder beschreven keuze in 4.1 (Hoe bouwen we het netwerk op), kiest de provincie voor meer verbindende U-link of U-linerlijnen. Het verbindend maken van ontsluitende buslijnen is enerzijds een manier om de efficiency in het netwerk te verhogen en anderzijds een manier om meer reizigers te trekken en daarmee het OV in een bepaald gebied te behouden. De trend tot het verbindend maken van lijnen zien we ook veelvuldig elders in ons land. Redenen hiervoor zijn dat:

1. reizigers andere mobiliteitskeuzes maken (of thuiswerken) waardoor het gebruik van bepaalde lijnen of lijndelen afneemt;
2. de komende jaren de druk op de infrastructuur groter wordt. Meer wegen binnen de wijken zullen tot een 30-km-zone gaan behoren en voldoende doorstroming om kwaliteit voor de reizigers te bieden is niet overal meer mogelijk. Een ontsluitende busroute in een woonwijk ligt dan minder voor de hand;
3. de afstand waarop men zich verplaatst al jarenlang toeneemt. Bij een langere verplaatsingsafstand kiezen reizigers eerder voor een verbindende, snelle en frequentere lijn. Bij een lange reisafstand speelt de afstand naar de halte een kleinere rol;
4. andere vormen van mobiliteit en de ontwikkeling van knooppunthaltes ('hubs') met betere voorzieningen en het meer bouwen rondom knooppunten de reizigers naar verbindende lijnen trekken.

We kiezen voor:

Vanwege bovenstaande ontwikkelingen kan een verandering in het dekkende OV-systeem ook in de toekomst nodig zijn. Bij het dilemma verbinden versus ontsluiten kiezen we voor het versterken van de hoofdverbindingen met een verbindende functie (efficiënt faciliteren van de groei). Maar alleen voor zover dit mogelijk is met behoud van de sociale functie van het OV. Bij voorkeur door het koesteren van de dunne lijnen met een sociale functie. De uitwerking hiervan is maatwerk, waarbij gekeken moet worden wat er infrastructureel en vervoerkundig mogelijk is. En wat de behoefte is van alle OV-reizigers, specifiek voor de lokale sociale OV-behoefte op verschillende momenten. Deze OV-invulling kan bestaan uit verschillende maatwerkoplossingen (zie ook paragraaf 4.5). Een strak normenkader voor deze afweging, dat op iedere locatie geldt, hanteren wij daarom ook niet. We willen de huidige kwaliteit van ons OV-netwerk - die volgens de evaluatie hoog is - gebruiken als referentie en met dit netwerk verder ontwikkelen. 93,5 % van de inwoners heeft binnen een straal van 600 meter toegang tot OV. Met de ambities om meer te bouwen rondom OV-knooppunten zal dit percentage in de provincie sowieso verder toenemen. We koesteren onze ontsluitende lijnen en bij toekomstige keuzes over het strekken van lijnen wegen wij de volgende elementen af:

- huidige ontsluiting (loopafstanden/bedieningsniveau) voor verschillende tijdstippen: spits, dal, avond en weekend;
- de omvang van de reizigersstromen: we kijken hoeveel reizigers erop vooruitgaan en hoeveel reizigers worden benadeeld;
- de reizigersvraag en daarmee de behoefte aan ontsluitende of verbindend OV in kaart brengen, inclusief de trend in het OV-gebruik. Een dalende trend vraagt eerder om ingrijpen met een meer verbindende lijn. De komst van een ouderencomplex vraagt bijvoorbeeld om meer een ontsluitende lijn;
- de geschiktheid van de infrastructuur. Woonwijken zijn vanwege verkeersveiligheid, snelheid en overlast voor bewoners minder geschikt voor bussen, winkelgebieden wegens laden en lossen ook;
- de effecten op de loopafstanden en de kwaliteit van looproutes; ook voor alternatieven;
- de mogelijkheden voor vervoersalternatieven: andere ontsluitende lijnen in de buurt, aanvullend OV of verbetering van loop- en fietsroutes naar omliggende haltes.

4.5 WAAR EN WANNEER ORGANISEREN WE AANVULLEND OV?

Openbaar vervoer bestaat door de bundeling van reizigers: het is een collectief vervoersysteem en geen individueel vervoer. Deze bundeling van reizigers via een dienstregeling is naar route (niet van elke deur naar elke andere deur maar van halte naar halte) en naar tijd (niet van elke tijdstip maar in een bepaalde frequentie per uur). Dat is tegelijk de kracht (relatief hoge voertuigbenutting, weinig ruimtebeslag, lage kosten) en de zwakte (de reiziger moet zich richten op de route en tijden van het OV). Des te meer reizigers op een bepaalde verbinding, des te hoger de maatschappelijke baten (minder ruimtebeslag, meer bereikbaarheidseffecten voor meer reizigers) en ook voor de OV-exploitatie is dit gunstig: er zijn meer reizigersopbrengsten en daardoor is er minder OV-exploitatiesubsidie nodig vanuit de provinciale begroting en kunnen er veel bus- en tramlijnen worden aangeboden voor hetzelfde budget.

Door alleen te focussen op OV op drukke stromen, wordt de ongelijkheid in de mobiliteitsbehoefte versterkt: kleinere reizigersstromen worden dan minder gefaciliteerd. Inwoners die geen ander mobiliteitsalternatief hebben, kunnen hierdoor onvoldoende deelnemen aan maatschappelijke activiteiten: de zogenaamde mobiliteitsarmoede. Dit is niet alleen iets wat speelt in landelijk gebied, maar kan ook in stedelijk gebied plaatsvinden. Mobiliteitsarmoede leidt ook tot extra maatschappelijke kosten, bijvoorbeeld doordat inwoners niet kunnen deelnemen aan onderwijs, het arbeidsproces of moeten uitwijken naar andere vervoersalternatieven met hogere maatschappelijke kosten zoals het "dure" doelgroepenvervoer. De provincie Utrecht vindt daarom dat het openbaar vervoersysteem moet bijdragen aan het tegengaan van deze mobiliteitsarmoede om de kansen van alle inwoners te vergroten: het OV-systeem heeft een sociale OV-functie. Maar uiteraard kan het

OV-systeem niet op iedere mobiliteitsvraag in de provincie Utrecht een antwoord geven met een OV-lijn volgens vaste dienstregeling: het rijden van (vrijwel) lege bussen levert meer maatschappelijke kosten dan baten op. Hiervoor bieden we aanvullend OV als oplossing.

We kennen binnen het OV van de provincie Utrecht op dit moment al drie vormen van aanvullend OV (AOV): het flexvervoer, de buurtbus, en het OV-vangnet (nu de OV-functie van de regiotaxi). Met het reguliere OV en deze drie vormen van AOV bieden we op dit moment een dekkend systeem in de hele provincie. Het AOV biedt, daar waar het regulier OV niet toereikend is of het gebruik te laag is, een aanvullende mobiliteitsoplossing voor een (beperkte) groep reizigers. Het gaat dan om reizigers die zelfstandig kunnen reizen maar het reguliere OV (bus) niet binnen acceptabele afstand hebben. Minder dan gemiddeld 6 reizigers per rit op een lijn zien wij als signaal dat de reguliere bussen niet meer het passende aanbod aan OV zijn en dat een vorm van aanvullend OV te overwegen is. Dit kan ook in combinatie met regulier OV, zoals alleen tijdens daluren of in het weekend. Andersom kan aanvullend OV bij toenemend gebruik er ook toe leiden dat een reguliere buslijn (op bepaalde tijdstippen) een goede aanvulling kan zijn.

Landelijk gezien is de afgelopen decennia gezocht naar oplossingen voor aanvullende mobiliteit. Met vele vormen van haltetaxi, Opstappers en stadsbrede flexsystemen is afgelopen jaren op meerdere plekken in het land ervaring opgedaan. De ervaringen zijn wisselend en de hoge exploitatiekosten per reiziger en de beperkte kwaliteit hebben nog niet geleid tot een toekomstvaste uitrolbare landelijke oplossing. Ook de tevredenheid onder reizigers is niet altijd positief en is er vaak weerstand bij het omzetten van lijngebonden OV naar aanvullend OV. Sommige flexsystemen bleken een succes, terwijl andere systemen een beperkt gebruik lieten zien. Een algemeen gedragen conclusie is dat de ontwikkeling van aanvullend OV op dit moment altijd een vorm van maatwerk is, een specifiek bij de betreffende locatie passende vorm van vervoer voor een klein aantal specifieke reizigersgroepen.

We kiezen voor:

We blijven aanvullend OV bieden voor wie zelfstandig kan reizen, in aanvulling op de hoofdverbindingen U-link en U-liner en het koesteren van het onderliggende busnet. Daarbij volgen wij drie sporen:

1. we faciliteren initiatieven uit de samenleving in de vorm van een buurtbus. We kennen de buurtbus al langer als een succesvol initiatief uit de samenleving. Voor nieuwe kansrijke buurtbussen staan we open, zowel voor stedelijke als landelijke initiatieven. Buurtbussen worden gereden met lokale vrijwilligers en rijden volgens een vaste route met een dienstregeling;
2. is een buurtbus (geografisch) niet logisch, dan bestaat de mogelijkheid om in een beperkt gebied een flexsysteem aan te bieden. Dit zijn altijd beperkte geografische gebieden. Deze flexsystemen zijn vraaggericht en gericht op haltes van het OV;
3. de organisatie van Regiotaxi, waarmee op dit moment ook het OV-vangnet is ingevuld, wordt in 2023 overgedragen aan de gemeenten. Op dit moment heeft het de voorkeur om voor het OV-vangnet in ieder geval voor de komende jaren aan te sluiten bij de plannen van de gemeenten/WMO-regio's voor de Regiotaxi. De begrote financiële middelen van de provincie voor het OV-vangnet blijven hiervoor beschikbaar.

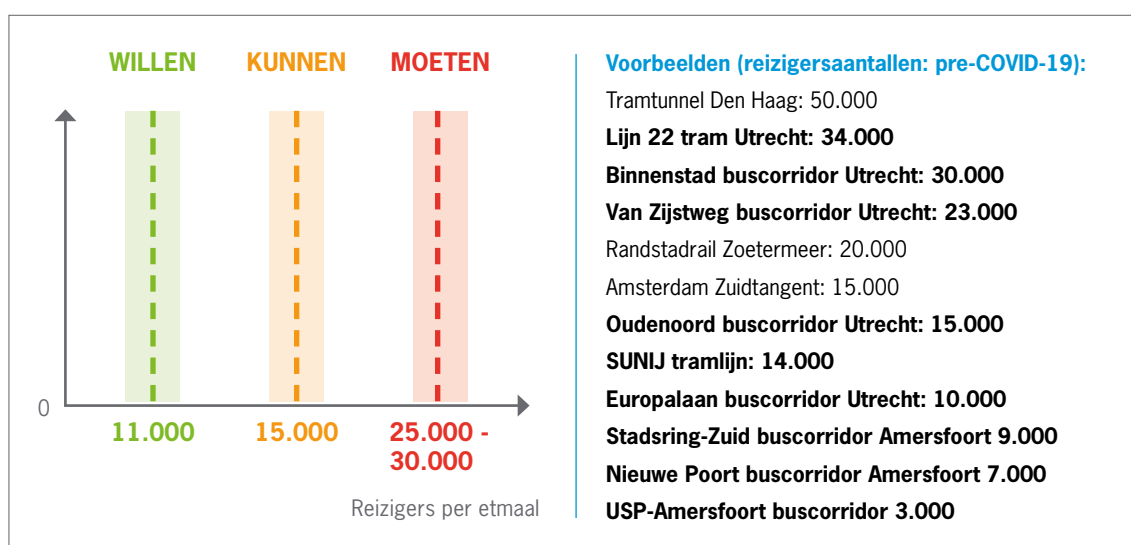
We blijven streven en zoeken naar innovaties die het aanvullend OV kunnen verbeteren in kwaliteit en kosten-efficiëntie en daarmee ons OV-systeem kunnen versterken en invulling kunnen geven aan de sociale OV-functie waar lijngebonden OV geen geschikte oplossing is. Innovatie is daarbij een middel en niet een doel.

4.6 BUS, LIGHTRAIL OF BUS RAPID TRANSIT (BRT)?

Op verbindingen met veel reizigers is de keuze aan de orde of deze als lightrailsysteem of als bus geëxploiteerd moeten worden. Het antwoord op deze vraag hangt onder meer af van het aantal reizigers, de inpassing en de kosten. Onder lightrail verstaan we een moderne vorm van een railgebonden vervoerssysteem.

Er zijn drie aanleidingen die ons voor een keuze tussen bus of een lightrail kunnen stellen op basis van algemeen gehanteerde reizigersaantallen:

1. **willen** (11.000 reizigers) – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail met een basisfrequentie van 6x per uur;
2. **kunnen** (15.000 reizigers) – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem met een frequentie van 8x per uur;
3. **moeten** (25.000-30.000 reizigers) – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.



Figuur 4-4: mogelijke keuzemomenten voor lightrail

Bovenstaande grenzen/kantelpunten hebben betrekking op de capaciteit van het systeem. Daarnaast zijn andere aspecten van belang bij de keuze tussen lightrail en bus:

Kwaliteit, imago en trambonus

Lightrail heeft een beter imago dan de bus (vaak genoemd: 'trambonus') voornamelijk door de sfeer in het voertuig, voertuigeigenschappen en reisinformatie. Dit positieve imago geldt voor de meerderheid van de reizigers, potentiële reizigers en niet-reizigers. Deze trambonus vertaalt zich in extra reizigers en geeft een impuls aan gebiedsontwikkeling. Overigens leiden hoogwaardige bussystemen met eigen infrastructuur, extra aandacht voor inpassing en uitstraling van baan, haltes en voertuig ook tot een aantrekkelijker imago en een hoger gebruik dan bij een gewone bus, zo blijkt uit voorbeelden in Nederland of daarbuiten.

Netwerk, flexibiliteit

Een lightrailnetwerk is door zijn infrastructuur beperkt flexibel: een lijn omleggen of verlengen vergt nieuwe infrastructuur. Voor een lightrail zijn bovendien aparte voertuigen nodig, op maat gesneden voor de benodigde inzet. Dat maakt flexibele capaciteitsinzet moeilijk. Een bussysteem is flexibeler als de doorstroming goed is, mits de busintensiteiten niet te hoog worden. Omdat de voertuigcapaciteit per bus lager is, is de frequentie hoger en zijn er dus meer reismogelijkheden voor reizigers. Een bussysteem kan daarbij makkelijker differentiëren in bestemmingen, meestal bestaat een drukke buscorridor dan ook uit meerdere buslijnen die samen meerdere stadsdelen en andere gebieden in de regio zonder overstap verbinden. Die flexibiliteit geldt ook

voor het toevoegen of juist inkrimpen van capaciteit om in te spelen op de reizigersvraag gedurende de dag, over de verschillende periodes in het jaar, of bij veranderingen als gevolg van (ruimtelijke) ontwikkelingen. Dit flexibele voordeel biedt een bussysteem boven lightrail, uiteraard zolang dit qua capaciteit past.

Infrastructuur

De ruimtelijke inpassing van lightrail in een stedelijke omgeving is complex vanwege de noodzakelijke vrije baan. Vanwege veiligheid en capaciteit kan ander verkeer zo'n baan niet of nauwelijks gebruiken, wat uiteraard ook voordelen heeft door bijvoorbeeld een trambaan in gras te realiseren. De voorbereiding en uitwerking van lightrail vragen de nodige tijd. Een nieuwe lightrail ligt er niet voor 2035. De aanleg van een busbaan is minder complex en korter, en heeft als voordeel dat het ook al in fases in gebruik genomen kan worden. Bovendien zijn de aanlegkosten van een lightraillijn doorgaans 2 tot 3 maal zo hoog als die van een vergelijkbare busbaan.

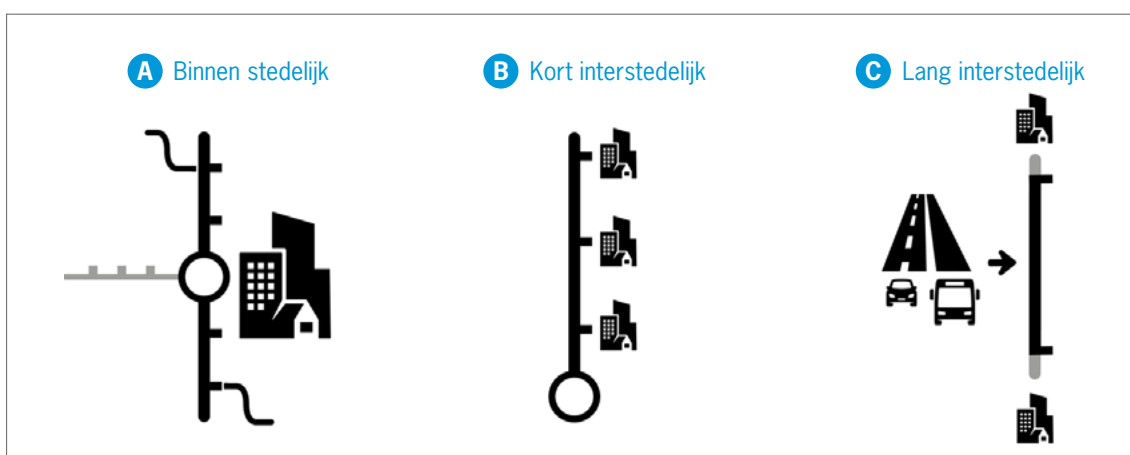
Meerkosten exploitatie

Een keuze voor lightrail brengt meerkosten met zich mee door de hogere beheer- en onderhoudskosten aan voertuigen, exploitatie (o.a. sociale veiligheid) en de complexe infrastructuur. De meerkosten per reiziger worden lager naarmate het gebruik hoger ligt, maar per saldo worden ook hoogstedelijke OV-systemen (bus of lightrail) nooit 100% kostendekkend. Daar staan andere maatschappelijke baten - zoals betere bereikbaarheid, vastgoedontwikkeling, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit - tegenover. Daarom geldt ook voor lightrail-uitbreidingen - net als bus - dat een volledige kostendekking geen eis is en dit een jaarlijkse exploitatiebijdrage rechtvaardigt; uiteraard binnen de totale provinciale OV-begrotingskaders en binnen de brede afweging tussen alle OV-doelstellingen.

Tussen bus en tram: Bus Rapid Transit als tussenstap of volwaardig alternatief?

BRT (Bus Rapid Transit) staat volop in de belangstelling. BRT is een samenhangend netwerk van zeer hoog-frequente snelle buslijnen met grote halteafstanden, comfortabele voertuigen en routes gericht op belangrijke knooppunten en verknoping met P+R. De kwaliteit van BRT is vergelijkbaar met die van spoor of lightrail. BRT wordt dan ook gezien als voorloper van een railverbinding, maar ook als volwaardig alternatief met de inzet van (grotere) zero-emissievoertuigen. BRT kan op verschillende ruimtelijke schaalniveaus een rol spelen: van binnenstedelijk tot interstedelijk (figuur 4-5).

Vanwege de hoge kwaliteit wordt BRT ook gezien als een alternatief of extra keuzeoptie voor de automobilist. Om dat te kunnen benaderen, is eigen infrastructuur op trajecten met congestie noodzakelijk. Bij verminderde doorstroming of onvoldoende betrouwbaarheid verliest BRT zijn aantrekkingskracht. Dat vraagt om nauwe afstemming met wegbeheerders (gemeenten en Rijk).



Figuur 4-5: ruimtelijke schaalniveaus BRT (Kansen voor BRT in Nederland, KiM 2020)



BRT concept (Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, IenW 2021)

We kiezen voor:

Naast de bestaande studieprojecten (Samen OV Versnellen in Utrecht) in Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Zeist, gaan we voornamelijk niet uit van meer kansen voor nieuwe lightrailverbindingen in de provincie Utrecht. Op verbindingen onder het kantelpunt van 25.000-30.000 reizigers willen wij eerst de mogelijkheden van de bus benutten. Dat doen we door de voordelen van een lightrailsysteem zoveel mogelijk te bereiken met goede hoogwaardige buslijnen met hoge frequenties, korte en betrouwbare reistijd, herkenbare haltes, comfortabel en eigentijdse zero-emissiebusen. We sluiten daarbij aan bij het kwaliteitsconcept BRT voor belangrijke verbindingen in stedelijk gebied en op de middellange afstand tussen stad en regio. We streven naar een stapsgewijze uitbouw van de hoofdverbindingen van U-link en U-liner tot hoge BRT-kwaliteit en het bereiken van een "BRT-bonus". Op de kansrijke lightrailprojecten zetten we volop in om lightrail tot een succes te maken en de "Tram-bonus" te verzilveren.



Stedelijk BRT-voorbeeld in Metz: de Mettis

4.7 MAAVELD OF ONGELIJKVLOERS?

Ambities op het gebied van gezond stedelijk leven spelen nadrukkelijk een rol in de keuze voor 'ongelijkvloers' of maaiveld. Met de toename van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en anderszins in de provincie Utrecht neemt de druk op de ruimte toe. Het OV met een bovenregionale functie wordt hierbij vaak gezien als een lokale barrière. Ook omdat de (H)OV-infrastructuur vaak gebundeld is met zware doorgaande auto- en/of fietsstromen. Een ongelijkvloerse OV-oplossing kan bijdragen aan een win-win oplossing, waarbij een hoogwaardig en toekomstvast OV-product wordt ontwikkeld, en meer ruimte ontstaat voor gezond stedelijk leven op maaiveld. De hoge kosten en beperkte flexibiliteit maken het tot een oplossing die alleen in specifieke gevallen het overwegen waard is. Alleen verbindingen met zeer hoge reizigersaantallen in hoog-stedelijk gebied komen hiervoor in aanmerking.

Bij de keuze voor maaiveld en gelijkblijvende ambities op het gebied van leefbaarheid is het alternatief om reizigersstromen om te leiden via andere routes. Dit gaat bijna altijd gepaard met extra reistijd en een afname van de bereikbaarheid in het oorspronkelijke bedieningsgebied, juist voor reizigersdoelgroepen die aangewezen zijn op het OV-systeem.



Voorbeeld maaiveld en ongelijkvloers op Europalaan in Utrecht

We kiezen voor:

Wij verkennen de mogelijkheden voor ongelijkvloerse lightrailoplossingen voor hoofdverbindingen als dit past bij de reizigersaantallen en een win-win oplevert voor OV (hoogwaardige afwikkeling voor veel reizigers, behouden van bereikbaarheid bestemmingsgebieden en verkorting reistijd) en gezond stedelijk leven (minder barrièrewerking en meer ruimte voor andere ambities op het maaiveld). Bij een keuze voor ongelijkvloers zetten wij ons in om deze lightrailverbindingen maximaal te benutten. Dat betekent ook meer overstappen in plaats van doorrijden voor diverse busverbindingen, mits daar ook voor het merendeel van de reizigers voldoende voordelen tegenover staan en de overstap voor de reiziger zo goed mogelijk wordt vormgegeven (zie paragraaf 4.3).



5. AMBITIENETWERKEN OP HOOFDLIJNEN

De OV-netwerkdoelen die zijn afgeleid uit de Omgevingsvisie en de uitwerking van hoofdkeuzes vormen de basis voor het opstellen van ambitienetwerken. Deze ambitienetwerken geven een ontwikkelrichting aan en vragen om een nadere uitwerking, met nauwe betrokkenheid van onze partners, in jaarlijkse vervoerplannen en projecten en programma's (zie Hoofdstuk 7). In de uitwerking van de ambities voor het OV-netwerk onderscheiden wij twee perioden:

- de periode tot circa 2035 waarin wij zonder omvangrijke nieuwe OV-infrastructuur willen werken aan goed OV, met gerichte aanpassingen in het OV-netwerk. Dit is de periode van de nieuwe OV-concessies waarbij wij groei organiseren door goede inzet van de bus en bestaande tramlijnen. Het 'benutten' van de bestaande of reeds geplande infrastructuur staat daarbij centraal, capaciteitsgroei en verbeteringen in het OV moeten hierop plaatsvinden;
- de periode na circa 2035, die in het teken staat van omvangrijke investeringen. In deze periode staat het 'uitbreiden' centraal. Voor deze periode zijn er logischerwijs meer onzekerheden. De ontwikkelingen zijn daarom globaal opgenomen. De uitwerking van de schaa sprong OV om de OV-groei op een verantwoorde wijze te organiseren is een belangrijk vraagstuk. Deze schaa sprong vindt grofweg plaats in de periode 2035-2050.

Bovenstaande indeling is niet zwart-wit: om medio 2035 de noodzakelijke schaa sprong te kunnen maken voor bestaande en toekomstige reizigers op het OV-netwerk is er nu al sprake van een forse urgentie om deze OV-projecten verder uit te werken, te financieren en te bouwen in samenhang met de gewenste (versnelde) woningbouwprogramma's. OV-projecten zijn complex en hebben een lange doorlooptijd.

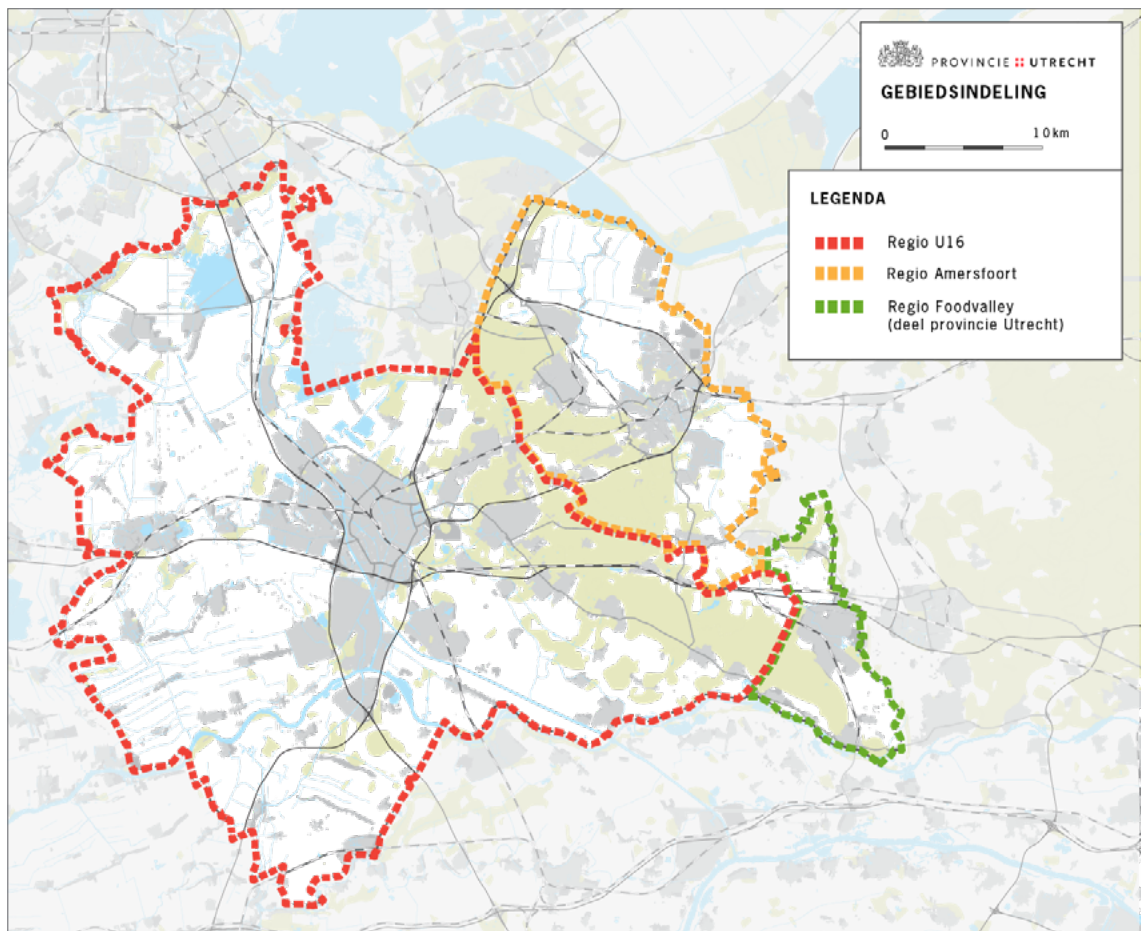
In de volgende paragrafen worden de ambities in bovengenoemde tijdsvolgorde beschreven. Voor elke periode beginnen wij met een overzicht van de ambities per gebied: regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley (figuur 5-1). Vervolgens lichten we de ambities toe waarbij we de voorgestelde OV-opbouw volgen met eerst aandacht voor het spoornetwerk, gevolgd door tram, bus en aanvullend OV (zie figuur 5-2 en beschrijving in Hoofdstuk 4).

VOORBEREIDINGSTIJD NIEUWE INFRASTRUCTUUR VRAAGT OM EEN TIJDIG BESLUIT, MAAR OOK SERIEUZE AANDACHT VOOR PASSENDE OPLOSSINGEN IN DE TUSSENTIJD

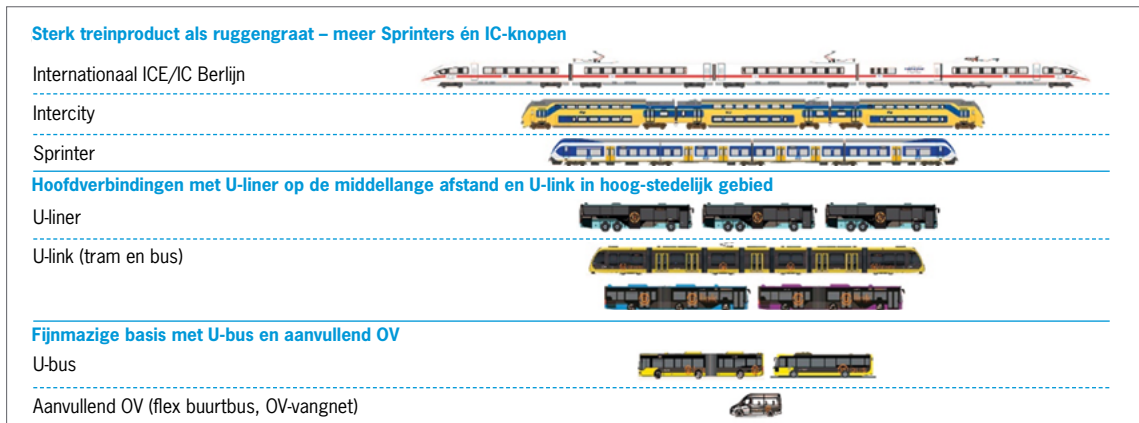
De zorgvuldige voorbereiding en de uitwerking van omvangrijke infrastructuur vraagt om de nodige tijd. Een nieuwe tramlijn in stedelijk gebied is doorgaans een complex project en is niet voor 2035 gereed:

- 2021: start planuitwerking (verkenning) en zoeken naar financiering
- t/m 2028: planvorming, voorbereiding exploitatie en realisatie/bouw
- 2035: ingebruikname gehele lijn

Deze doorlooptijden onderstrepen twee zaken. Ten eerste is het belangrijk om tijdig te starten met het verkennen en voorbereiden van nieuwe ingrepen in het OV-netwerk die nodig zijn voor de lange termijn. Ten tweede is er aandacht nodig voor de goede oplossingen in de tussentijd. Door de lange doorlooptijd kunnen investeringen van geringe omvang nog steeds nuttig zijn. Verbeteringen in de doorstroming kunnen snel terugverdiend worden door lagere exploitatiekosten. Nog belangrijker: met tussentijdse verbeteringen wordt de situatie voorkomen dat reizigers lang moeten wachten op de gewenste kwaliteitsverbetering en het OV de rug toekeren. Dit betekent dat de korte- en lange-termijnaanpak op hetzelfde moment beginnen en evenveel aandacht vragen.



Figuur 5-1: Gebiedsindeling Omgevingsvisie provincie Utrecht



Figuur 5-2: Netwerkopbouw

5.1 BENUTTEN (<2035)

Binnen de bestaande infrastructuur zijn er mogelijkheden voor verbetering van het OV-netwerk. Het lijnennetwerk van trein, lightrail en bus kan vaak nog wel aangepast worden om groei op te vangen en een eerste stap te zetten in de ambities. Daarbij bouwen we verder op bestaande investeringen:

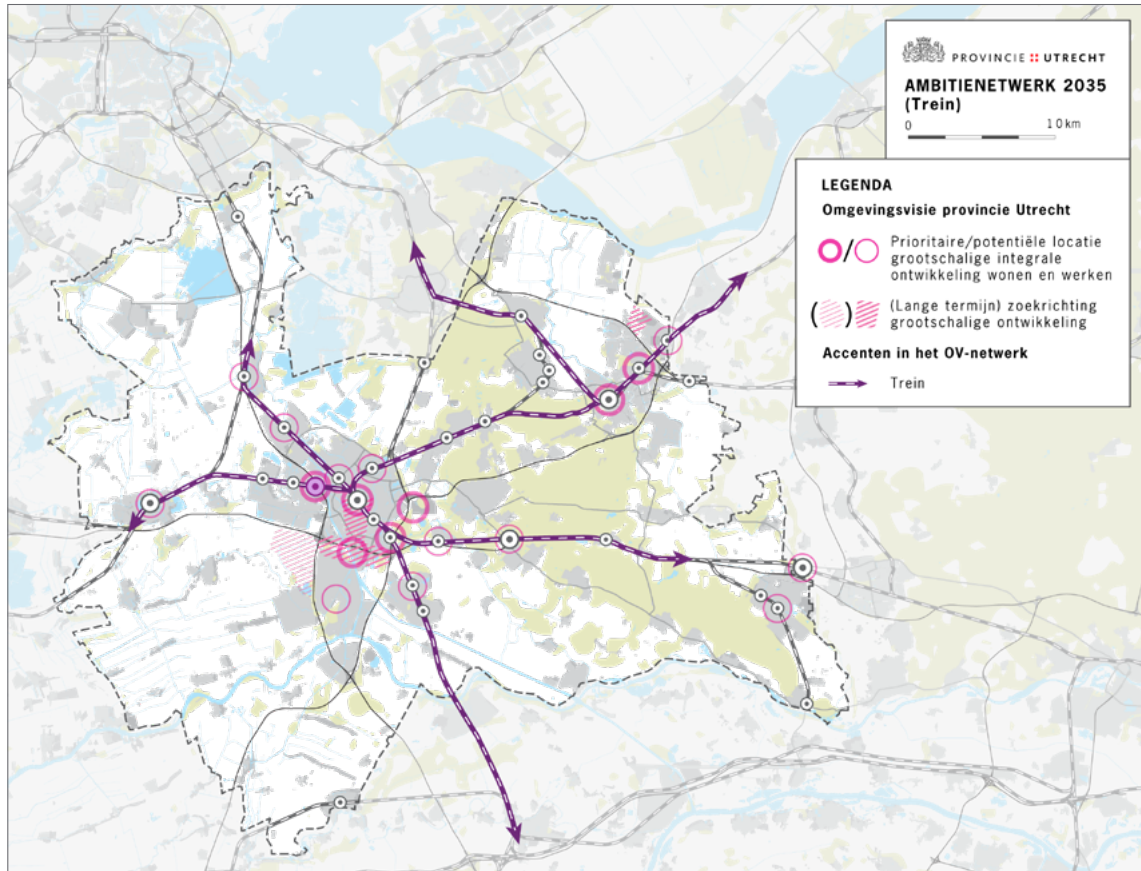
- verbeteringen in het spoornetwerk (o.a. Randstadspoor en nieuwe stations);
- verbetering van knooppunten;
- verbetering bestaande en realisering geplande P+R;
- volledige busbanen en OV-doorstromingsmaatregelen die zijn gerealiseerd, of momenteel worden voorbereid.

Ook kijken we nadrukkelijk naar aanvullende infrastructuurmaatregelen die realiseerbaar zijn in deze periode. Vaak gaat dit om optimalisaties van bestaande bus- en tramlijnen. De belangrijkste ontwikkelrichtingen zijn opgenomen in tabel 5-1 en worden vervolgens toegelicht.

	REGIO U16	REGIO AMDERSFOORT	REGIO FOODVALLEY
Sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én IC-knopen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters Woerden, Houten, Breukelen, Veenendaal ✓ Eerste stap richting IC-station Leidsche Rijn (verbinding Utrecht-Leiden) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer treinen tussen Utrecht en Amersfoort (sprinters of IC-treinen) ✓ Optimalisatie Amersfoort-Amsterdam 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters naar Utrecht vanuit Veenendaal
Hoofdverbindingen: U-liner op de middellange afstand en U-link in hoogstedelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Introductie U-liner (<i>De Ronde Venen-Amsterdam, Montfoort-Utrecht, Lopikerwaard-Utrecht, Zuid-Holland-Utrecht, Noord-Brabant-Utrecht, Amersfoort-USP, Wijk bij Duurstede-Utrecht</i>) ✓ Uitbreiding U-link Regio U16 (Overvecht, Meern-Vaartsche Rijn-USP, USP-Bilthoven en meer trams op tramlijn 22) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Introductie U-liner (<i>Bunschoten-Amersfoort, Amersfoort-USP en Amersfoort-Veenendaal</i>) ✓ Introductie U-link Regio Amersfoort (<i>Soest, Leusden, Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Introductie U-liner (<i>Amersfoort-Veenendaal/Wageningen University & Research</i>)
Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mogelijke realisatie aanvullend OV in zoekgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mogelijke realisatie aanvullend OV in zoekgebieden 	

Tabel 5-1: overzicht maatregelen <2035

MEER TREINEN OP BESTAANDE INFRASTRUCTUUR



Figuur 5-3: Ambitiekartaart 2035 Trein

Tot 2035 is uitbreiding van het aantal stations in de provincie Utrecht slechts beperkt mogelijk binnen de beschikbare infrastructuur. In deze periode blijven Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal voor de provincie Utrecht de belangrijkste knopen in het landelijke spoornetwerk. Hier komen veel IC-verbindingen samen en is een overstap mogelijk op de ICE-verbinding Amsterdam-Utrecht-Keulen of IC-verbinding Amsterdam-Amersfoort-Berlijn.

De komende jaren worden deze knooppunten verder versterkt door een hogere frequentie op IC-verbindingen (onder meer tussen Utrecht en Amersfoort) of uitbreidingen van reismogelijkheden (bijvoorbeeld een rechtstreekse verbinding Utrecht-Breda via Den Bosch). Daarnaast zijn er vier andere stations die op dit moment een rol hebben in het landelijke IC-netwerk en daarmee een belangrijke knooppuntfunctie vervullen in het provinciale OV-netwerk:

1. Regio U16: Driebergen-Zeist met een gedeeltelijke IC-bediening van 2x/u;
2. Woerden, waar de IC-treinen (2x/u) halteren op de verbinding Utrecht-Leiden;
3. Regio Foodvalley: Station Veenendaal-De Klomp met 2x per uur een IC-stop;
4. Regio Amersfoort: Amersfoort Schothorst, met (2x/u een trein naar Amersfoort, Utrecht en Den Haag).

Wij zetten ons in voor een IC-stop op station Leidsche Rijn Centrum, in elk geval op de treindienst tussen Utrecht en Leiden. Dit knooppunt in de regio U16 is een belangrijke verdichtingslocatie, waarbij binnen de bestaande infrastructuur een extra IC-stop mogelijk is op de treinverbinding Utrecht-Leiden. De haalbaarheid hiervan verkennen wij in de MIRT-verkenning 'OV & Wonen in de regio Utrecht'.



Intercity in de provincie Utrecht

Daarnaast zetten we in op een versterking van het aantal treinen tussen Utrecht en Amersfoort en een verbetering van de treindiensten tussen Amersfoort en Amsterdam. Voor Amersfoort-Amsterdam gaat het om maatregelen die effecten van keuzes elders in het spoornetwerk compenseren. Het voorkeursbesluit (september 2020) van het Rijk voor de inrichting van de spoorcorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) heeft tot gevolg dat vanuit Amersfoort Centraal meer intercity's rijden naar Amsterdam-Zuid en Schiphol, maar tegelijkertijd de rechtstreekse IC-dienst met Amsterdam Centraal komt te vervallen. Voor ongeveer een derde van de reizigers tussen regio Amersfoort en regio Amsterdam heeft dit nadelige gevolgen, waarvoor wij samen met onze partners een oplossing willen zoeken.

Tot slot willen wij binnen de beschikbare infrastructuur inzetten op het verder benutten van sprintercorridors. Deze corridors willen wij verder versterken tot dragende, frequente lijnen binnen de provincie, passend bij de daily urban systems (zie Hoofdstuk 2). De focus ligt daarbij op corridors waar veel nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn gerealiseerd of op het verbeteren van de ontsluiting van belangrijke knooppunten (potentiële verdichtingslocaties). Voor deze periode gaat het vooral om sprintercorridors in de regio U16, waarvoor de infrastructuur al is uitgebreid, bijvoorbeeld als onderdeel van het afgeronde programma Randstadspoor:

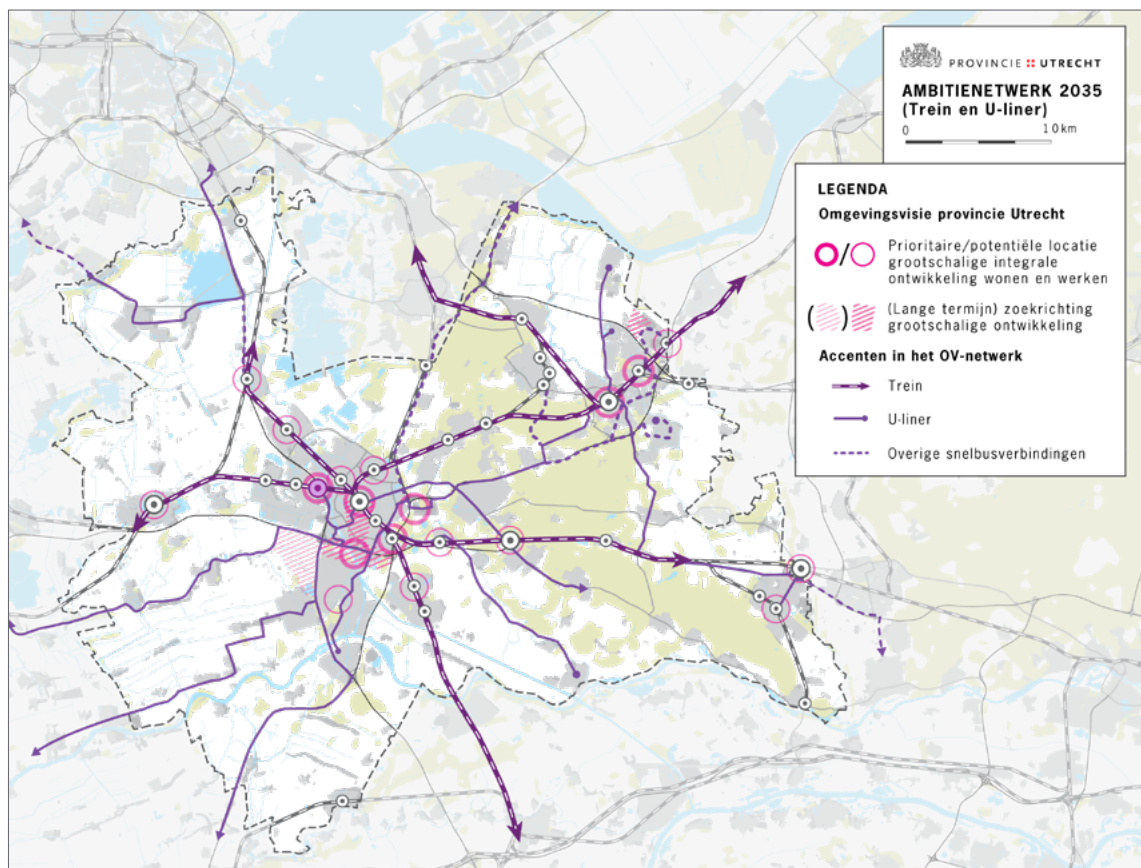
- Breukelen/Maarsse-Utrecht Centraal-Driebergen-Zeist en verder (6x per uur);
- Woerden-Utrecht Centraal-Houten Castellum en verder (8x per uur).

Voor de frequentiestap op de verbinding Breukelen-Driebergen-Zeist en verder is een aanpassing van de spoorinfrastructuur noodzakelijk. Wij willen dat deze uitbreiding wordt meegenomen in de corridorstudie Spoor A12. Het is daarom onzeker of de uitvoering van de infrastructuurmaatregelen, en daarmee de uitbreiding van de treindienst, voor 2035 gerealiseerd kan zijn. Wat betreft het trajectdeel ten oosten van Driebergen-Zeist bestaan meerdere mogelijkheden om de 6 sprinters vanuit Breukelen voort te zetten. Naast Veenendaal-Centrum en Rhenen bestaat ook de mogelijkheid om Ede-Wageningen eindpunt te laten zijn voor een deel van deze treinen. Een en ander is afhankelijk van de keuzes binnen de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en de investeringen die hiervoor gedaan worden aan de spoorinfrastructuur.

U-LINER ALS AANTREKKELIJK ALTERNATIEF OP DE MIDDELLANGE AFSTAND EN ALS AANVULLING OP HET SPOORNETWERK

U-liner is een interstedelijk BRT-netwerk op de middellange afstand. U-liners geven een structurele invulling aan de 'missing links' in het spoornetwerk. Het concept biedt een kwaliteitsverbetering voor bestaande reizigers en een aantrekkelijk alternatief voor automobilisten. Het netwerk van U-liner richt zich niet alleen op de twee hoofdknoppen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal en verbindt daardoor de verschillende daily urban systems in de provincie Utrecht en directe omgeving met daarbij de nadruk op de voorzieningenclusters (werk/onderwijs/overig). Belangrijke haltes langs deze verbindingen worden voorzien van goede overstapmogelijkheden met de fiets. Ook bestaande P+R wordt zoveel mogelijk verknoopt met deze (ver)nieuw(d)e verbindingen. Daarmee is U-liner een samenhangend mobiliteitsconcept waarmee wij tot 2035 een basis leggen voor vervolginvesteringen op de lange termijn (2035-2050). Denk daarbij aan grootschalige P+R-locaties en meer eigen infrastructuur.

U-liner maakt ook gebruik van grote delen van het hoofdwegenet in de provincie Utrecht. Voor snelle, betrouwbare U-linerverbindingen zijn op het rijkswegennet aanvullende mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk die effectief zijn tijdens congestiemomenten en tijdig realiseerbaar zijn. Zeker met het oog op toekomstige werkzaamheden aan snelwegen in en rondom Utrecht en Amersfoort. Enerzijds betekent dit een verslechtering van de doorstroming. Anderzijds bieden deze werkzaamheden een kans om automobilisten te verleiden om gebruik te maken van een hoogwaardig mobiliteitsalternatief. Daarvoor moeten wel extra verkeersmaatregelen getroffen worden.



Figuur 5-4: Ambitiekaart 2035 Trein en U-liner

Verschiede verbindingen maken onderdeel uit van dit beoogde kwaliteitsnetwerk. In het zuiden van de provincie Utrecht gaat het om de BGU-corridor (Breda-Gorinchem-Utrecht). De snelwegbussen vanuit Zuid-Holland en Noord-Brabant rijden over de A27 en A2, langs Vianen Lekbrug en Nieuwegein. Aan de zuidzijde van Utrecht vormt Vianen Lekbrug een steeds belangrijker knooppunt in het OV-netwerk, met een overstapmogelijkheid richting USP. Binnen de stad Utrecht gaat onze voorkeur uit naar de versterking van de route via Papendorp

naar knooppunt Utrecht Centraal. Daarbij benutten wij de nieuwe busbanen in de stad. Zo verbeteren de reismogelijkheden voor werknemers van bedrijven, gebruikers van de nieuwe P+R en toekomstige bewoners van Papendorp. De route via de Graadt van Roggenweg krijgt daarmee minder een regionale functie, maar blijft nog steeds veelvuldig bediend door verschillende buslijnen en lightrail, en vormt een belangrijke omleidingsroute bij verstoringen. Voorwaarde voor deze routewijziging is een nieuwe aansluiting voor bussen op de A2 (bij de HOV-baan en P+R Hooggelegen). De verbinding **Schoonhoven-IJsselstein-Utrecht** volgt binnen Utrecht dezelfde route als de BGU-corridor. In de komende jaren willen wij deze verbinding ook opwaarderen tot U-liner. Daarmee willen wij het OV-aanbod aantrekkelijker maken voor inwoners van deze kernen.



Busbaan Transwijk

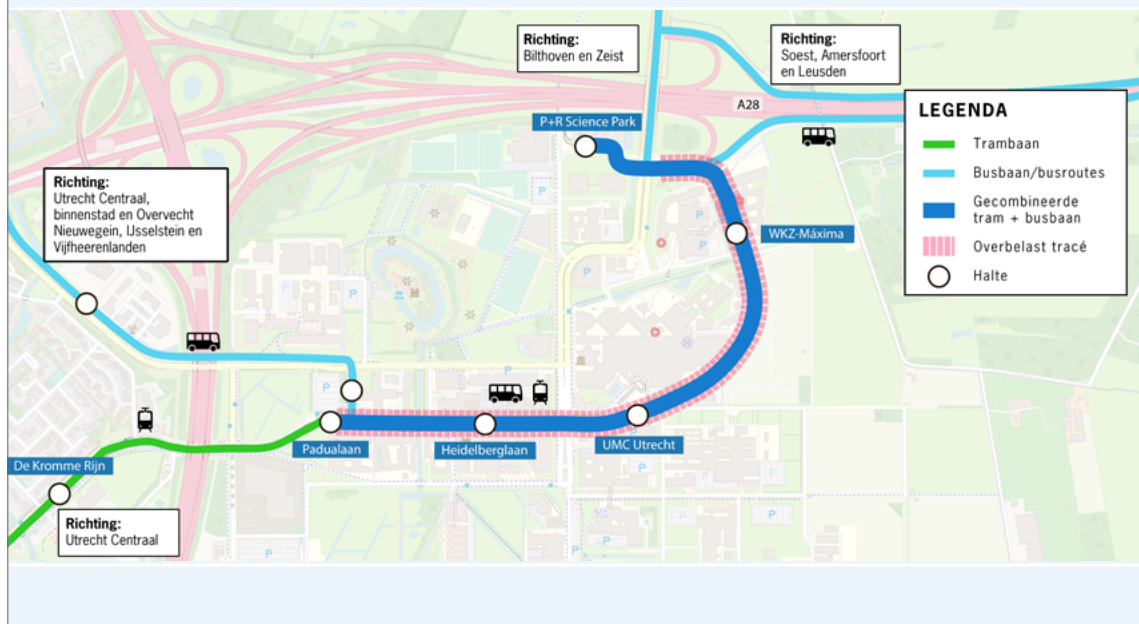
Binnen de provincie zijn er twee belangrijke oost-west verbindingen in het U-liner netwerk. De eerste verbinding is **Montfoort-De Meern-Utrecht-Zeist-Driebergen-Doorn**. We zetten in op de introductie van de U-liner naar Montfoort. Door deze lijn te koppelen aan de busverbinding naar Zeist en verder, ontstaan meer directe reismogelijkheden in de oost-west-richting. Reizigers vanuit De Meern en Montfoort krijgen een directe verbinding naar Utrecht centrum en reizigers vanuit Zeist een directe verbinding naar werkgebieden Papendorp en Oudenrijn. Ook de nieuwe P+R in Hooggelegen (Mobiliteitshub XL) aan de westzijde van Utrecht en de inwoners van gebiedsontwikkelingen (Rijnvliet, Papendorp en Beurskwartier) krijgen hiermee betere verbindingen. Deze nieuwe lijn krijgt ook een nieuwe route door Oudenrijn met nieuwe haltes om het bedrijventerrein te bedienen, waardoor de huidige spitsbuslijn op het bedrijventerrein niet meer nodig is en de autoluwe Meerndijk in de kern De Meern wordt ontlast van doorgaand busverkeer. De tweede verbinding is **Vianen-USP-Amersfoort**. Deze verbinding vormt een belangrijke schakel die bijdraagt aan een goede regionale bereikbaarheid van USP en zorgt voor een directe verbinding met de regio Amersfoort. De verbinding willen wij verder verbeteren door frequentieverhoging en gerichte doorstromingsmaatregelen (uitbreiding gebruik vluchtstrook en meer prioriteit bij VRI's). Daarbij wordt de lijn uitgebreid naar **Bunschoten-Spakenburg**. Deze U-liner verbindt de bestaande P+R Soesterberg met USP.

Voor een goede bereikbaarheid van USP zetten wij in op een **2e OV-corridor door USP met vlottere busdoorstroming, doorstromingsmaatregelen op de A28 en het verbeteren van de Waterlinieweg** voor U-liner en andere buslijnen. Met de nieuwe busbaan door USP is het mogelijk om de drukke centrale as via de Heidelberglaan te ontzien en tegelijkertijd een versnelling mogelijk te maken voor doorgaande reizigers die via USP reizen als knooppunt in het OV-netwerk.

WAAROM IS EEN 2E OV-CORRIDOR DOOR USP URGENT?

Het OV speelt een grote rol in de bereikbaarheid van USP, een belangrijk bestemmingsgebied met 27.000 werknemers en 51.000 studenten. De druk op de HOV-as door USP is groot, een hoogfrequente tram in combinatie met hoogfrequente buslijnen uit diverse windrichtingen zorgt ervoor dat de gecombineerde bus- en trambaan tegen hun capaciteitsgrenzen aanlopen. De effecten hiervan zijn nu al merkbaar: reizigers zijn langer onderweg, omdat de aantallen voertuigen (bus en tram) te hoog zijn om beide vlot door te laten stromen. Trams hebben daarom voorrang bij verkeerslichten en kruisingen, halteren op de rijbaan (bussen langs de rijbaan) en trams hebben vanwege de veiligheid ook een lagere maximale snelheid (25 i.p.v. 30 km/u) op USP. Het knelpunt is ook door het Rijk erkend sinds 2017 en benoemd in de probleemanalyse van de MIRT-verkenning. De komende jaren zullen meer trams en (doorgaande) bussen gebruik moeten maken van de HOV-as, waarbij de afwikkeling van de bussen nog meer in de knel komt. Dat betekent meer vertraging en een afbreukrisico voor het OV. Een 2e OV-corridor is noodzakelijk om het OV als aantrekkelijk alternatief te blijven positioneren voor de auto én is een voorwaarde om USP te laten functioneren als volwaardige regionale knoop in het 'wiel-met-spaken'.

Het versnellen zorgt ervoor dat reizigers die via USP reizen, sneller op hun bestemming komen en het OV snel en efficiënt functioneert. Voor de keuze van een route spelen dan ook twee aspecten een belangrijke rol: 'nabijheid' en 'snelheid'. Op USP kunnen beide assen verknoopt worden aan de west- (Botanische tuinen) en/of oostzijde (P+R). Een mogelijke routevariant hierbij is Leuvenlaan en Universiteitsweg.



Figuur 5-5: Huidige gecombineerde bus- en trambaan door USP

Het noordwesten van de provincie heeft een sterke relatie met het 'daily urban system' van Amsterdam. Deze concessie-overschrijdende corridor willen we versterken met een kwaliteitsverbetering op de verbinding **De Ronde Venen-Amsterdam Bijlmer**. De bestaande verbinding (Uithoorn)-Mijdrecht-Abcoude-Amsterdam Bijlmer wordt gestrekt via een nieuw tracé ter hoogte van Wilnis, waardoor een versnelling van deze lijnen mogelijk wordt. Daarbij sluiten wij aan bij de gemeentelijke visie op de doorontwikkeling van het OV. Voorwaarde voor de snellere route door Mijdrecht is de uitbreiding van het resterende OV-aanbod via de oude route en/of de uitbreiding van het bestaande flexvervoer naar het weekend zodat passende alternatieven blijven bestaan voor reizigers.

In het zuidoosten en oosten van de provincie Utrecht gaat het om de verbindingen **Wijk bij Duurstede-Bunnik-Utrecht Centraal en Veenendaal-Amersfoort**. De eerste verbinding is in 2020 opgewaardeerd tot U-link en kent hoge frequenties. Deze verbinding past goed bij het beoogde concept U-liner. Reizigers reizen langere afstanden en de busverbinding voldoet aan de beoogde kwaliteitskenmerken (zie beschrijving in 4.2). De tweede verbinding verbindt de daily urban systems van Foodvalley en Amersfoort, en onderliggende gemeenten. De bestaande snelwegbus via de A12 en de N226 wordt stapsgewijs uitgebouwd. Het is mogelijk ook interessant om deze verbinding te verlengen naar Wageningen University & Research en daarmee ook tussen Veenendaal en Wageningen het OV te verbeteren en de universiteitscampus beter te ontsluiten. Dat willen wij nader bekijken in de uitwerking.

Het U-liner-netwerk wordt aangevuld met verschillende andere buslijnen die samen zorgen voor een dekkend netwerk met goede reismogelijkheden op de middellange afstand:

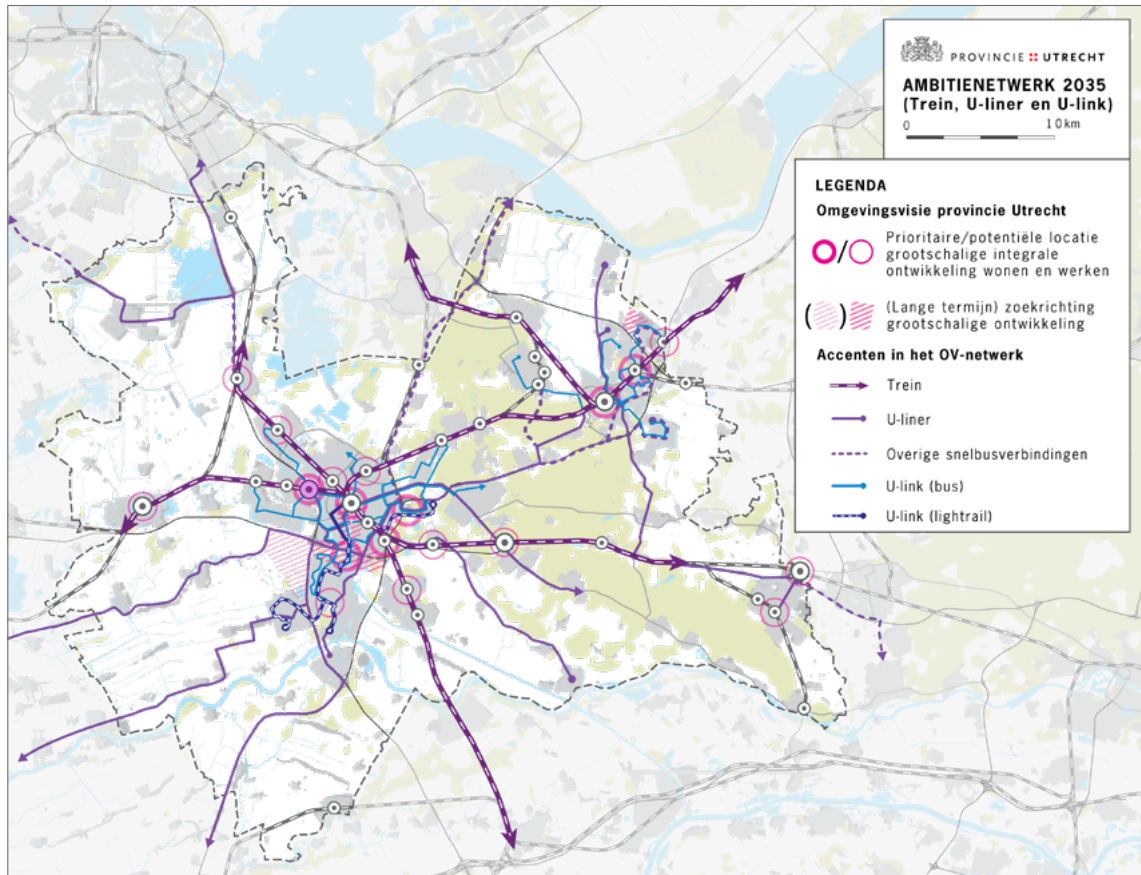
- In 2021 is als onderdeel van de concessie Noord-Holland 't Gooi & Vechtstreek gestart met een nieuwe spitsbuslijn: **Huizen-P+R A27 Noord-USP**. Deze buslijn bedient bestaande P+R-plaatsen in het Gooi (Eemnes & Blaricum). Ook zijn er kansen voor een nieuwe (tijdelijke) P+R Maartensdijk. Mogelijke verbeteringen op deze corridor hangen nauw samen met keuzes in het spoornetwerk, ontwikkeling van knooppunten, en uitwerking van de mobiliteitsaanpak voor de werkzaamheden aan de snelwegen in de provincie Utrecht. Ambitie is om hierin samen met de provincie Noord-Holland op te trekken.
- Vanuit de regio Amersfoort zijn er drie verbindingen naar USP die ook van groot belang blijven. Dit zijn de snelweg- busverbindingen tussen **Leusden, Soest en Amersfoort Vathorst**. Voor de laatste verbinding willen wij de mogelijkheden bekijken van een nieuwe route door Amersfoort Oost, waarbij ook werklocatie De Hoef en transformatielocatie Hoefkwartier bediend worden.
- De buslijn **Uithoorn-Mijdrecht-Breukelen** vormt de verbinding met Amstelveen, Amsterdam Bijlmer en Utrecht. Deze lijn gaat net als U-liner een snellere route rijden via een nieuw tracé ter hoogte van Wilnis.

UITBREIDING VAN U-LINK (TRAM EN BUS) IN REGIO U16 EN INTRODUCTIE VAN U-LINK IN REGIO AMERSFOORT

De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in de (HOV)-bus-infrastructuur, knooppunten en in het U-link-concept. U-link is een stedelijk BRT-netwerk op de korte tot middellange afstand rondom de twee belangrijkste samenhangende gebieden rondom gemeente Utrecht en Amersfoort. Het netwerk van U-link richt zich vooral op de twee hoofdknopen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. In Utrecht willen wij het netwerk uitbreiden met nieuwe verbindingen. In Amersfoort introduceren we het als nieuw concept.



U-link in de provincie Utrecht



Figuur 5-6: Ambitiekartaart 2035 Trein, U-liner en U-link

U-link in de Regio U16

Lightrail vormt samen met U-link een samenhangend netwerk. Het huidige lightrailnetwerk verbindt Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. Afgelopen jaren is hier fors in geïnvesteerd. Zo rijden er langere trams en is een doorgaande verbinding ontstaan waarbij een deel van de trams vanuit USP gaat doorrijden naar Nieuwegein-Zuid of IJsselstein. Vanwege de groei van het aantal reizigers tussen Utrecht Centraal en USP is een uitbreiding van het aantal trams van 16x naar 20x per uur noodzakelijk. Dat vraagt om gerichte aanpassingen in de infrastructuur. Ook de uitbreiding naar de avonden en weekenden biedt meerwaarde voor reizigers en gaan wij verkennen en afwegen met voorstellen voor OV-verbeteringen elders.

Met het huidige U-link-netwerk en de tram is al een forse basis gelegd voor U-link. De oost-westlijn **U-link 28 Vleuten NS-De Meern-Leidsche Rijn Centrum-Utrecht Centrum-Utrecht Oost-P+R USP** vormt hierbij de zwaarste verbinding met meer dan 25.000 dagelijkse reizigers. Vrijwel alle U-link-lijnen bedienen Utrecht Centraal en Utrecht Centrum; behalve de directe verbinding **U-Link 34 Westraven naar Zeist-Amersfoort via USP en de Waterlinieweg**. Ook de belangrijkste en grootschalige P+R-knopen aan en bij de Ring Utrecht zijn op dit netwerk aangesloten. De lijnvoering door Utrecht Centraal en USP is grotendeels transversaal, wat wil zeggen dat veel OV-lijnen niet eindigen op Utrecht Centraal of USP, maar een doorgaande verbinding bieden. Dit bespaart (logistieke) ruimte op deze knooppunten, leidt tot een betere benutting van de capaciteiten en zorgt voor meer directe verbindingen voor reizigers binnen het stedelijke gebied.

Belangrijkste nieuwe toevoeging vormt een nieuwe noord-zuid U-Link verbinding **Overvecht Noord-Utrecht Centraal-Westraven**. Deze nieuwe lijn is een opwaardering van buslijn 3 naar Overvecht die wordt doorgetrokken naar Utrecht Zuidwest via de nieuwe busbaan Merwedekanaalzone en Europalaan-Zuid. Met deze nieuwe buslijn ontstaan er meer doorgaande verbindingen en meer vervoerscapaciteit op deze corridor, waardoor nieuwe en bestaande voorzieningen en woningen beter verbonden worden met elkaar en binnen het totale OV-netwerk.

Afhankelijk van de reizigersontwikkeling en de infrastructurele kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) kunnen twee nog relatief nieuwe, maar sterk groeiende buslijnen zich doorontwikkelen tot U-Link-kwaliteit. Dit betreft buslijn 29 **De Meern-Papendorp-Station Vaartsche Rijn-Galgenwaard-Rijnsweerd-USP met verlenging naar Bilthoven NS** en buslijn 48 **Houten-Nieuwegein Stadscentrum-Papendorp-Leidsche Rijn Centrum-Maarssen NS**. Doorontwikkeling van deze lijnen is sterk gewenst, omdat hiermee de druk op knooppunt Utrecht Centraal en zijn verbindingen wordt verminderd en andere knooppunten worden versterkt.

U-link in de Regio Amersfoort

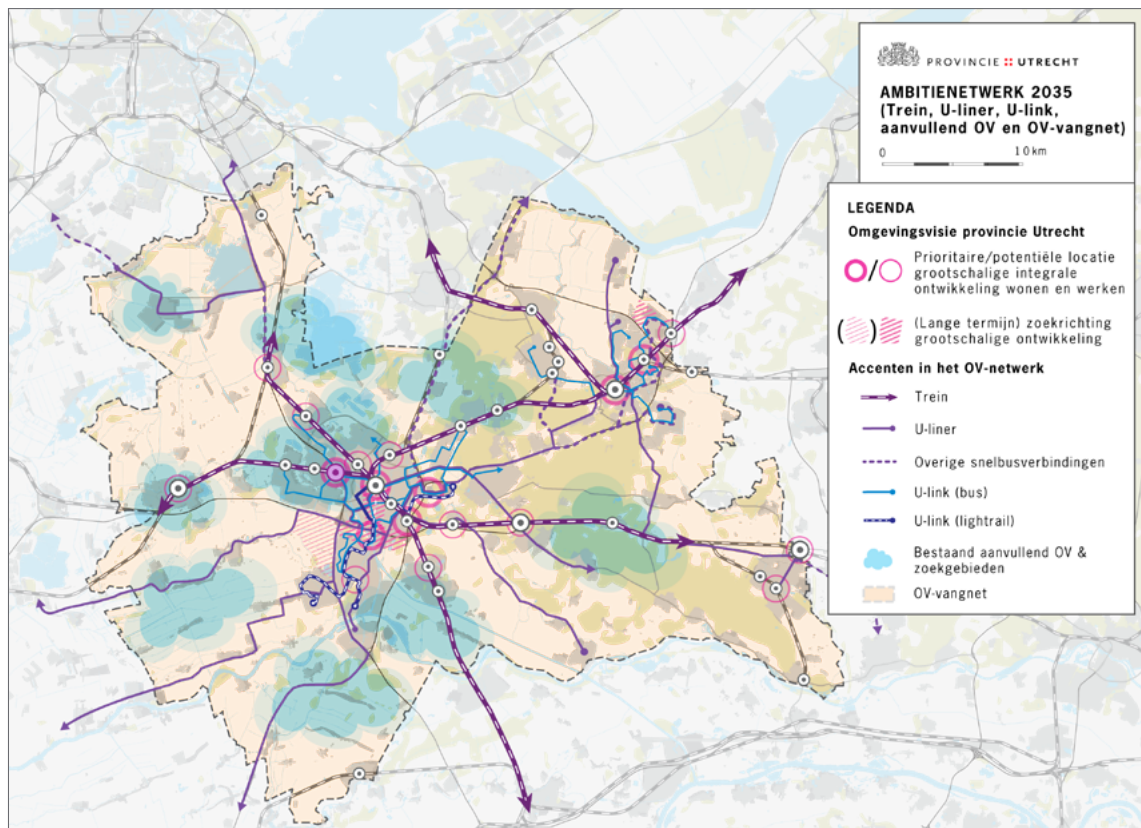
Rond Amersfoort zijn er drie kansrijke busverbindingen die we willen opwaarderen naar U-link. Door directere verbindingen te maken tussen plaatsen als **Soest en Leusden (lijnen 17 en 70)** via het Amersfoortse stadscentrum en het station wordt het mogelijk op een hoge frequentie te rijden en meer directe verbindingen te bieden. Binnen Amersfoort zijn twee trajecten voor een meer hoogwaardige stadsdienst met U-link. Tussen **Amersfoort Centraal en Kattenbroek** is het mogelijk om het aanbod te versimpelen tot een frequente buslijn met een goede overstap op U-liners naar USP op knooppunt Amersfoort Centraal. Ook tussen **Amersfoort Centraal, Nieuwland en Vathorst** is het mogelijk lijnen 5 en 7 te bundelen of een van de lijnen uit te breiden waardoor een sterke hoogfrequente verbinding ontstaat die zorgt voor snelle verbindingen met het stadscentrum en het station en ook de verstedelijkingslocatie in Vathorst-Noord ontsluit. Voor deze verbindingen is het van belang om in te zetten op verbeteren van de doorstroming waarmee stiptheid en betrouwbaarheid toenemen.

U-BUS: KOESTEREN FIJNMAZIG NETWERK IN DE PROVINCIE

De huidige buslijnen die geen onderdeel gaan uitmaken van het toekomstige U-liner- of U-linklijnen, blijven in principe als U-Bus bestaan. Hierdoor daalt het aantal U-Buslijnen wel in de komende periode. Zij bedienen grote delen van de provincie Utrecht op een fijnmazige manier, waardoor in de wijken of dorpen de OV-bediening dicht bij de voordeur of bestemmingslocatie in stand blijft. U-Bus rijdt daarbij niet parallel aan U-liner/U-link, maar vormt een aanvulling hierop door ook andere bestemmingen en verbindingen te bedienen. Dit zijn niet de hoofdstromen zoals bij U-liner, U-link en sprinters, waardoor U-Bus ook in lagere frequenties rijdt. Tenzij er sprake is van forse reistijdverliezen, is investeren in doorstromingsmaatregelen op deze lijnen dan ook minder rendabel. De verwachting is ook dat snelheidsverhoging voor U-Bus met de komst van meer 30 km/u-gebied ook moeilijk verenigbaar is. Het gebruik van U-Bus zal voor de meeste lijnen gelijk zijn ten opzichte van de huidige situatie of licht toenemen: vooral door investeringen in het OV-netwerk elders en hiervan -overstappende reizigers - profiteren. Het investeren in goede overstapvoorzieningen en knooppunten loont daarom wel. Voor een aantal gebieden, zal het wel moeilijk worden om U-Bus te blijven aanbieden: de norm van zes of meer reizigers wordt hier niet gehaald. Indien er geen potentie is voor structurele groei (b.v. door extra woningbouw) of anderszins een hoger gebruik mag worden verwacht, is inzet van U-Bus maatschappelijk niet de beste oplossing voor een vervoerkundig vraagstuk. Dit is uitgewerkt in de zoekgebieden voor aanvullend vervoer.



MEER EN BETER AANVULLEND OV



Figuur 5-7: Ambitiekaart 2035 Trein, U-liner, U-link, aanvullend OV en OV-vangnet

Zoekgebieden voor verbetering aanvullend OV

Op verschillende plaatsen in de provincie komt het aantal reizigers per rit onder de signaalwaarde van 6. Het gaat hier om landelijke en stedelijke gebieden waar wij willen onderzoeken of we, binnen de beschikbare OV-middelen in het gebied of met geringe budgetuitbreiding, het OV voor onze inwoners aantrekkelijker kunnen organiseren met aanvullend OV. Daarbij kijken wij naar nieuwe innovatieve oplossingen, maar ook naar bestaande oplossingen zoals de buurtbus en flexvervoer.

De volgende gebieden zijn op dit moment in beeld als mogelijke zoekgebieden:

- in het westen en in het noorden van onze provincie zijn veel lintdorpen met smalle wegen en scherpe bochten: het zijn wegen waar reguliere bussen vaak niet kunnen komen. Klein materieel past daar beter in het straatbeeld. De lintbebouwing zorgt er ook voor dat de vervoersvraag erg beperkt is. Aanvullende OV-oplossingen kunnen hier een rol spelen in het ontsluiten van de kleine kernen. Kernen waar we liever niet met grote bussen rijden zijn onder meer Cabauw, Polsbroek, Polsbroekerdam, Benschop, Hekendorp, Papekop, Zegveld, Baambrugge, Loenersloot, Westbroek en Tienhoven. Uitbreiden van het flexstelsel van Woerden naar Zegveld is een mogelijke oplossingsrichting;
- op de Utrechtse Heuvelrug is sprake van een lage bewoningsdichtheid met veel kernen en verschillende recreatieve bestemmingen. Deze combinatie maakt het interessant om de mogelijkheden voor aanvullend OV te verkennen. Dit dient ter aanvulling op de U-liners en de treinverbinding in het gebied. Onderzocht moet worden welke oplossing het best past voor de ontsluiting van Austerlitz, Rijsenburg en Maarsbergen.
- het openbaar vervoer van Lage Vuursche en Hollandsche Rading is sterk gericht op recreatieve bestemmingen. Het gaat nu om buslijnen met een lage frequentie en beperkte bedieningstijden. Mogelijk kan een oplossing gecombineerd worden met de ontsluiting van Bilthoven-Noord en medisch bedrijventerrein Berg en Bosch als onderdeel van de corridor USP - Bilthoven-Noord;

- grotere steden hebben doorgaans een goede OV-bereikbaarheid met een fijnmazig netwerk. Maar ook in de stad Utrecht komt het voor dat het fijnmazige OV-aanbod niet aansluit bij de behoefte van de reiziger. Op verschillende plaatsen zijn optimalisaties in het OV-aanbod gewenst waarbij aanvullend OV een rol kan spelen. Zo is het gebruik van lijnen rondom Vleuten relatief laag vergeleken met andere delen van de stad. Daarnaast vraagt het bedrijventerrein Lage Weide om meer maatwerk tijdens de daluren of reguliere werktijden. Aanvullend OV (buurtbus of flexvervoer) is op deze locaties mogelijk een interessante optie.

Vangnet in de hele provincie als basis voor iedereen

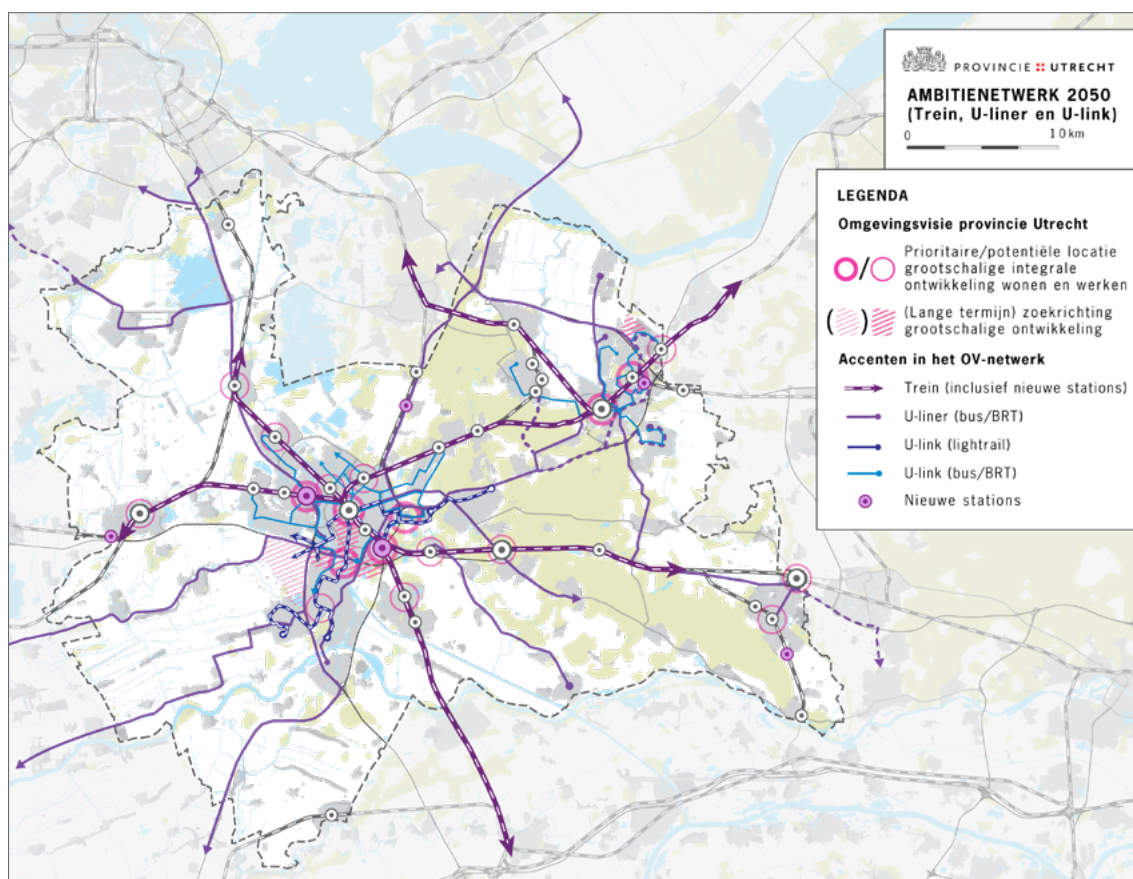
Ook in de toekomst blijft er voor alle inwoners een vorm van aanvullend openbaar vervoer beschikbaar om ook te kunnen reizen als er geen regulier openbaar vervoer wordt aangeboden (landelijke gebieden, late avonduren). De provincie blijft ook na overdracht van het opdrachtgeverschap van het Regiotaxi-vervoer aan de gemeenten bijdragen aan de OV-vangnetfunctie van Regiotaxi. Daar waar mogelijk wordt gekeken naar mogelijkheden om de Regiotaxi en aanvullend OV te integreren.

5.2 UITBREIDEN (2035-2050)

Met het benutten van het netwerk tot 2035 leggen wij de basis voor toekomstige uitbreidingen. Op het gebied van trein, lightrail en bus is het mogelijk om omvangrijke maatregelen voor te bereiden. Daarmee is het mogelijk om het spoor verder als ruggengraat van het OV-netwerk te positioneren. In deze periode willen wij met U-liner en U-link vervolgstappen zetten met bijpassende eigen infrastructuur. Nieuwe lightrail-projecten komen ook in beeld om een bijdrage te leveren aan de ambities voor mobiliteitstransitie en gezond stedelijk leven. Het totaalpakket aan maatregelen zorgt voor een OV-schaalsprong op provinciale schaal (tabel 5-2 en figuur 5-8). Het gaat hier nadrukkelijk om een doorkijk die wij samen met partners verder willen uitwerken in de komende periode.

	REGIO U16	REGIO AMDERSFOORT	REGIO FOODVALLEY
Sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én IC-knopen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters richting Woerden, Breukelen, Houten, Hilversum-Gooi-Almere, Amersfoort en Driebergen. ✓ Nieuwe sprinterstations Maartensdijk en Woerden Molenvliet ✓ Opwaarderen sprinter- station Leidsche Rijn en Lunetten-Koningsweg naar IC-knoop 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters richting Barneveld, Nijkerk, Harderwijk, Utrecht en Hilversum/Amsterdam ✓ Nieuw sprinterstation Amersfoort De Hoef 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters richting Utrecht en via Valleilijn naar Amersfoort ✓ Nieuw sprinterstation Veenendaal-Zuid
Hoofdverbindingen: U-liner op de middellange afstand en U-link in hoogstedelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren, waaronder volledige realisatie Waterlinielijn. ✓ Nieuwe lightrailverbindingen: (metrotram) Nieuwegein-Utrecht Centraal-Zeist en Papendorplijn incl. mogelijke doortrekking naar Rijnenburg (indien woningbouwontwikkeling) ✓ U-liner Leidsche Rijn – Amstelveen 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren ✓ Nieuwe U-liner verbinding Amersfoort-Hilversum ✓ Doorgroei snelwegbuslijn naar U-liner verbinding USP-Eemnes-Almere 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U-liner infrastructuur en knooppunten verbeteren

Tabel 5-2: overzicht maatregelen 2035-2050



Figuur 5-8: Ambitiekaart 2050 Trein, U-liner en U-link

MEER SPRINTERS PROVINCIEBREED EN NIEUWE IC-KNOPEN

In het toekomstige OV-netwerk blijven de knooppunten Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal de IC-hoofdknoppen in de provincie Utrecht met een (inter)nationaal profiel. Voor het sprinternetwerk zetten wij ons in voor een verdere ontwikkeling tot het dragende regionale OV-systeem in de provincie. Daarnaast is een kwaliteitsslag nodig om de gewenste verstedelijking en knooppuntontwikkeling langs deze corridors mogelijk te maken en een vervolg te geven aan het afgeronde programma Randstadspoor. We zetten in op het doorontwikkelen van het sprinterproduct naar een passend -S-bahn-achtig- vervoerssysteem binnen het daily urban system van regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley. Stapsgewijs willen wij samen met de spoorpartners toewerken naar een frequentie van 6 tot 8x per uur op de belangrijkste sprinter corridors. Onze prioriteiten daarbij zijn:

1. (Den Haag)-Woerden-Utrecht Centraal-Houten Castellum (-Tiel/Den Bosch);
2. (Amsterdam)-Breukelen-Utrecht Centraal-Driebergen Zeist (-Veenendaal-Rhenen / evt. Ede-Wageningen);
3. Utrecht Centraal-Amersfoort-Nijkerk (-Harderwijk);
4. Amersfoort Centraal-Barneveld (-Ede Wageningen);
5. Amsterdam Centraal-Hilversum-Amersfoort Centraal;
6. Utrecht-Hilversum-Almere.

OP WEG NAAR RANDSTADSPOOR 2.0: S-BAHN IN UTRECHT?

Afgelopen jaren is in de regio Utrecht geïnvesteerd in het spoor binnen het project Randstadspoor. Op diverse locaties zijn nieuwe sprinterstations, spoorverdubbelingen en keerspoeren gerealiseerd. Randstadspoor is vergelijkbaar met de voorstadtreinen in Duitsland (S-Bahn) en Parijs (RER). Deze systemen rijden in hoge frequentie (6x of hoger) met metro-achtig materieel waarmee veel mensen kunnen reizen. Ook in de MRDH en Amsterdam wordt verder invulling gegeven aan hoogfrequente verbindingen via het spoor met onder andere 'Metropolitaan OV' en de 'Airport Sprinter'.

De onderzoeken naar Randstadspoor voorspelden al een grote reizigersgroei door nieuwe stations en een hogere Bedieningsfrequentie. Dit is ook bewezen in de praktijk: de sprintersstations in de regio Utrecht kenden de afgelopen jaren de grootste groei van Nederland. Nu ook rond de stations, de OV-knooppunten, stedelijke verdichting plaatsvindt wordt het ook mogelijk om Randstadspoor verder te gaan ontwikkelen en hoogfrequenter het spoor te gebruiken. Integratie met de hoogfrequentie U-link en U-liners kan hierdoor plaatsvinden. Door de hogere spoorfrequenties worden wachttijden bij overstappen binnen het netwerk verkort; dit levert reizigers veel reistijdwinst op in deur-tot-deur verplaatsingen. Daarmee wordt de sprinter dé ruggengraat van het regionale OV-netwerk in de provincie. Deze treinen zijn zichtbaar onderdeel van het OV-aanbod in de provincie. En door het voorkomen van een dubbel opstaptarief wordt het reizen met bus, tram en trein nog aantrekkelijker.



Station Amersfoort Vathorst op de corridor Utrecht-Amersfoort-Nijkerk

Als onderdeel van deze verbeterslag willen wij de haalbaarheid van de volgende nieuwe sprinterstations verkennen:

- Amersfoort De Hoef;
- Maartensdijk (in samenhang met een P+R-knoop A27 en station Hollandse Rading bezien);
- Veenendaal-Zuid;
- Woerden Molenvliet (in samenhang met een P+R-knoop A12, mede afhankelijk de toekomstige P+R-functie in Woerden in relatie tot de gebiedsontwikkeling rondom station Woerden).

Deze stations zijn in het verleden onderzocht op inpasbaarheid, maar hebben veelal een nadelige business case voor het spoorvervoer. Daarom zijn ze alleen haalbaar in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling, een knooppuntfunctie en/of in combinatie met forse P+R om voldoende OV-reizigers aan te trekken. De mogelijkheden hiervoor willen wij graag onderzoeken.

Voor de bestaande directe verbinding Utrecht Centraal-Soest-Baarn zal gezien de prestaties van de lijn een afweging gemaakt moeten worden. Kunnen we deze directe verbinding handhaven op het spoor in relatie tot

het toenemende aantal reizigers tussen knooppunt Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal? Het inkorten van de Soesterlijn tot de verbinding Baarn-Soest-Den Dolder kan een oplossing zijn voor de capaciteitsproblemen tussen Utrecht en Amersfoort, die zich vooral voordoen tussen Utrecht Centraal-Utrecht Overvecht. Het verdient aanbeveling een studie uit te voeren naar het toekomstperspectief van de Soesterlijn, waarbij ook kansrijke eindpunten en verknopingsmogelijkheden in beeld gebracht worden.

Door de groei in het verstedelijkte gebied in de regio U16 is er in toenemende mate behoefte aan een betere aansluiting van dit gebied op het landelijke IC-netwerk, ook om de druk op het verder groeiende knooppunt Utrecht Centraal te verminderen en zo (nieuwe) OV-locaties naar een hoger bereikbaarheidsprofiel te tillen voor verdere verstedelijking. Onze inzet is dan ook om na 2035 meerdere sprinterstations door te ontwikkelen tot IC-knoop. Daarbij kiezen we voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg (corridors Regio Amsterdam-Eindhoven en Arnhem) én Leidsche Rijn Centrum (IC-verbindingen naar Den Haag en Rotterdam). Deze versterkte knooppunten zullen niet door alle IC-diensten worden aangedaan, een deel van de IC-diensten rijdt als doorgaande, snelle verbinding deze stations voorbij. Zo blijft ook voor het doorgaande reizigersvervoer naar andere landsdelen en voor reizigers naar de hoofdknoop Utrecht Centraal de reistijd concurrerend met die van de auto. Het heeft de voorkeur om op deze IC-knopen zoveel mogelijk lokaal en regionaal openbaar vervoer te verknopen en ruim voldoende ketenvoorzieningen aan te bieden. De uitwerking van beide knooppunten en eventuele onderlinge afweging maken wij in de lopende MIRT-verkenning 'OV & Wonen in de regio Utrecht'.

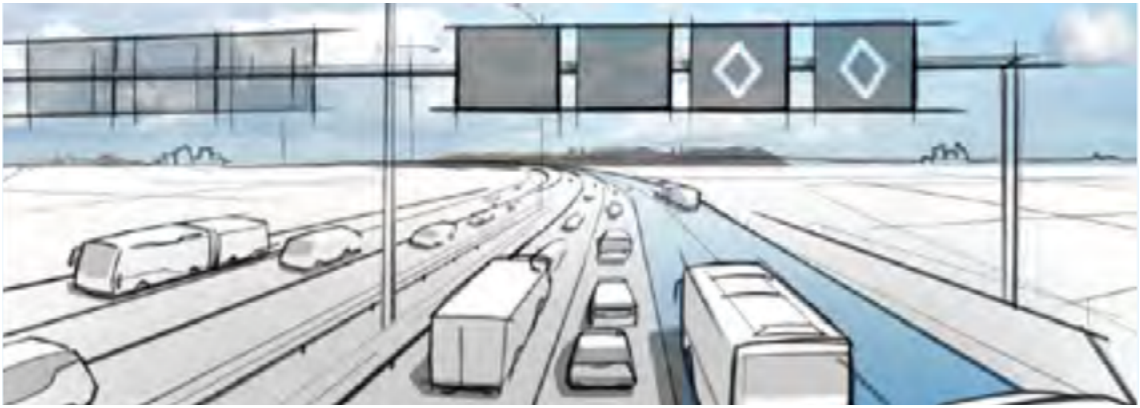
NIEUWE IC-KNOPEN DRAGEN BIJ AAN GOEDE BEREIKBAARHEID, UTRECHT CENTRAAL BLIJFT DE BELANGRIJKSTE HOOFDKNOOP

De nieuwe IC-knopen dragen bij aan de bereikbaarheid van de stedelijke regio Utrecht. Door in verschillende windrichtingen enkele IC-knopen toe te voegen, krijgen reizigers sneller toegang tot het landelijke netwerk. De potentie van deze knopen zijn onderzocht in TBOV Midden Nederland (2019). Deze studie concludeerde dat het mogelijk is om de groei op knooppunt Utrecht Centraal vrijwel te stabiliseren door een deel van de lange-afstandreizigers niet via Utrecht Centraal te laten reizen. Lunetten-Koningsweg kwam als nieuw IC-station naar voren als een knooppunt met de meeste potentie. Daar moet dan wel een aantal voorwaarden voor worden ingevuld, zoals een snelle verbinding en uitgebreid IC-aanbod.

De potentie van nieuwe IC-stations hangt - naast de gebiedsontwikkeling - sterk samen met de reisrichting en of alle IC-treinen ook halteren of dat een deel doorrijdt. Voor reizigers van Nieuwegein naar Amsterdam, Den Haag of Rotterdam v.v. biedt een reis via Lunetten-Koningsweg geen verbetering van reistijd. Voor reizigers van/naar oost – en zuidoost Nederland wel. Elk IC-knooppunt heeft zo zijn eigen rol in het netwerk. Voor veel reizigers blijft knooppunt Utrecht Centraal dan ook een belangrijke hoofdknoop in het OV-netwerk. Ook blijft Utrecht Centraal een heel belangrijke (cultureel-economische) bestemmingslocatie met de binnenstad en Jaarbeurs in de directe omgeving. En wordt versterkt door verdere gebiedsontwikkeling in de nabijheid (Beurskwartier/Merwedekanaalzone). Daarom is het van groot belang om, naast nieuwe IC-knopen, de kwaliteiten van het (inter)nationale knooppunt Utrecht Centraal te benutten en zo de gewenste mobiliteits transitie naar duurzame mobiliteit verder vorm te geven.

INTERSTEDELIJK BRT-NETWERK U-LINER VERSTERKEN EN TOEKOMSTIGE UITBREIDINGEN

Een belangrijk onderdeel van deze schaalsprong is de verdere provinciebrede doorontwikkeling van U-Liners. Deze doorontwikkeling betreft het upgraden van U-liner als BRT met fysieke ingrepen in de infrastructuur. Belangrijke maatregel hierbij is de aanleg van nieuwe P+R-locaties ('Regionale Poorten') om de overstap van auto naar OV te versterken. Afhankelijk van de ontwikkeling van drukte op het hoofdwegennet zetten wij ons in voor een goede afwikkeling van het OV. Dat vraagt rondom knelpunten mogelijk om slimme infrastructurele maatregelen zodat we reizigers een betrouwbare en korte reistijden kunnen bieden.



BRT op rijkswegen (Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, lenW 2021)

Het U-liner-netwerk wordt in de periode 2025-2035 stapsgewijs opgebouwd met frequentieverhoging en gerichte doorstromingsmaatregelen. Voor de periode na 2035 willen wij verschillende uitbreidingen met nieuwe OV-infrastructuur gaan verkennen. Het gaat hierbij om één extra corridor in de regio Amersfoort en twee corridors in de regio U16.

1. **Amersfoort Schothorst-Hilversum.** Het gaat hier om een nieuwe verbinding tussen Amersfoort Schothorst en Hilversum, met aansluitingen op het HOV-netwerk in het Gooi/Almere.
2. **Leidsche Rijn Centrum via Lage Weide-Breukelen-Amstelveen-Schiphol-Noord.** Naast de beoogde U-liner (Uithoorn-)Mijdrecht-Bijlmer NS verkennen wij in Utrecht West een nieuwe verbinding als aanvulling op het spoornetwerk. Station Breukelen wordt hierin als regioknoop verder versterkt.
3. **Almere/Huizen-P+R A27 Noord-USP.** De bestaande spitslijn is in de periode tot 2035 verder uitgebouwd en kan - met bijbehorende eigen infrastructurele voorzieningen een grotere rol in het OV-netwerk vervullen en uitgebreid worden naar Almere via de A27.

Voor de drie te verkennen verbindingen geldt dat er overlap is met spoornetwerk en samenhang met de ontwikkeling van P+R-knopen. Bij deze uitbreidingen moet een afweging gemaakt worden in een integrale corridorbenadering over het uitbreiden van de treindienstregeling en uitbreidingen van deze (deels) parallelle busverbinding.

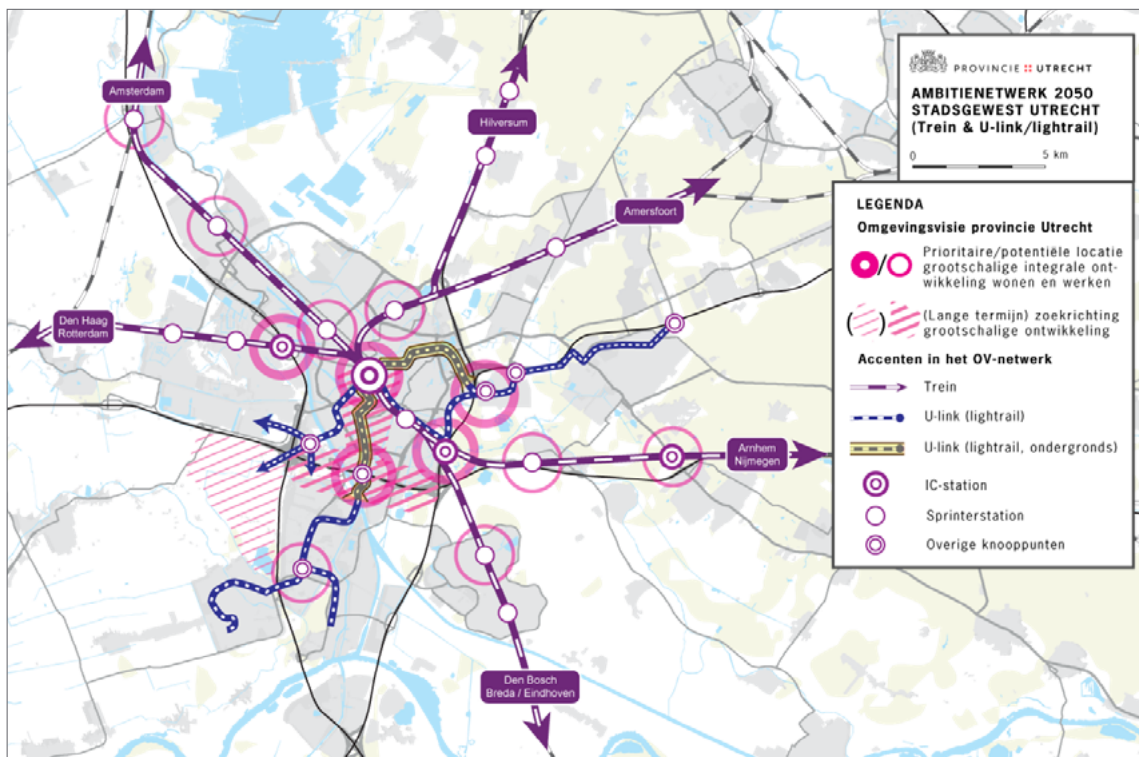
MEER LIGHTRAIL IN HET STADSGEWEST UTRECHT

De verregaande verstedelijking leidt tot capaciteits- en kwalitatieve knelpunten op het OV-netwerk. Dit speelt zich af in het stadsgewest Utrecht binnen de regio U16. In dit gebied komen veel lokale en regionale vervoerstromen samen. De toekomstige knelpunten doen zich voor op de verbindingen van/naar knooppunt Utrecht Centraal. Een schaa sprong is noodzakelijk op deze 'spaa k'-verbindingen, ondanks de gelijktijdige inzet op nevenknooppunten buiten Utrecht Centraal en het bieden van verbeterde OV-verbindingen buitenom via het OV-'wiel' (hierna: OV-ring). De keuze voor deze combinatie is noodzakelijk omdat de groeiopgave binnen de OV-ring, in samenhang met het (meegroeierende) Utrecht Centrum als nationaal en regionaal knooppunt in de regio, te groot is. Daarbij is ook binnen de OV-ring een forse inzet nodig om mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteitsoplossingen te organiseren, met fiets, voetganger en OV als hoofdbestanddelen. Dit is een ingewikkelde puzzel. Het benodigde ruimtebeslag voor onder andere fietsers en voetgangers in het centrum (stationsgebied en binnenstadsas) en de ambities voor gezonde verstedelijking zijn lastig verenigbaar met een aantrekkelijk stedelijk OV-systeem op maaiveld. Daarom kiezen we ervoor om op de zwaarste U-link corridors in te zetten op een ondergrondse lightrail-oplossing ('metrotram') met hoge vervoerscapaciteit en hoge snelheid. Daarbij denken wij aan **één sterke centrale OV-corridor via Utrecht Centrum, waarbij een ondergrondse (oost-)spaa k via de binnenstadsas naar de oostzijde van Utrecht loopt en de (zuid-)spaa k via Beurskwartier/Merwede kanaalzone de A12-zone naar Nieuwegein City loopt en verder naar IJsselstein/Nieuwegein-Zuid.** Alhoewel een gefaseerde ontwikkeling van deze metrotram waarschijnlijk is vanuit bouwfasering en de omvang van de investeringen, biedt een transversale – doorgekoppelde – exploitatie de grootste voordelen voor reizigers qua rechtstreekse reizen. Deze ambitie kent de volgende deeltrajecten die in de tijd zijn uitgezet:

GROEI IN STADSGEWEST UTRECHT VRAAGT OM MOBILITEITSKEUZES

In de studie 'Samen OV versnellen in Utrecht' (2021) is onderzocht op welke wijze het OV georganiseerd kan worden om invulling te geven aan de verstedelijkingsopgave en groei. Een belangrijk deel van deze verstedelijkingsopgave speelt zich af in het zuidwesten van Utrecht, met forse inbreidingslocaties in Utrecht en Nieuwegein. In dit gebied neemt het aantal reizigers op verbindingen naar knooppunt Utrecht Centraal toe van 50.000 reizigers (2020) naar maximaal 90.000 (2040). De groei hangt sterk samen met verstedelingskeuzes, gedragsmaatregelen en de kwaliteit en keuzes in het OV-netwerk.

Het organiseren van deze groei is belangrijk voor de realisatie van gezonde verstedelijking (met lage parkeernormen en goede leefbaarheid) en de beoogde mobiliteitstransitie met meer aandacht voor lopen, fiets en OV. Zonder omvangrijke verandering in het OV-systeem loopt het gehele mobiliteitssysteem vast op maaiveld (conflicten tram, bus, fiets en voetganger) en is het niet mogelijk om de gewenste mobiliteits-transitie te verwezenlijken.



Figuur 5-9: Ambitiekaart 2050 - Meer lightrail in het stadsgewest Utrecht

1. Merwedelij en Papendorplijn (±2035)

De Merwedelij zorgt voor snel en frequent OV voor Nieuwegein en versterkt de OV-bereikbaarheid van de verstedelijkingslocaties A12-zone en de Merwedekanaalzone. Het gaat om een ondergronds tracé tussen Westraven en Utrecht Centraal in combinatie met versnellingsmaatregelen binnen Nieuwegein. De ambitie is om via deze maatregelen de reistijd tussen stadscentrum Nieuwegein en Utrecht Centraal terug te brengen van 23 minuten naar 15 minuten en voldoende capaciteit te bieden voor gewenste verstedelijking. Uit eerste verkenningen blijkt dat het aantal dagelijkse reizigers op een dergelijke verbinding met 50.000 reizigers vergelijkbaar is met bijvoorbeeld Randstadrail in Den Haag Centrum. Belangrijke voorwaarde voor succes is een nieuwe verknoping op Utrecht Centraal met korte overstaptijden en korte loopafstanden naar directe omgeving, zoals de Utrechtse binnenstad. Ervaringscijfers van de huidige tramlijn onderstrepen het belang hiervan: de oorspronkelijke halte aan de centrumzijde kende 10.000 reizigers meer per etmaal dan de tijdelijke eindhalte aan de westzijde. Voor de realisatie van deze ondergrondse lightrailambitie zijn een

stevige ontwikkeling in de A12-zone en ondersteunende mobiliteitsmaatregelen belangrijke randvoorwaarden. Naast het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone-noord als autoluwe nieuwbouwlocaties, is verdere verdichting nabij de Europalaan-Zuid, Westraven (inclusief P+R-hub) en in Nieuwegein nodig om voldoende draagvlak (reizigers) te genereren voor deze zware OV-investering. Andersom bieden deze investeringen in de OV-infrastructuur ook juist extra kansen voor gezonde verstedelijking met een autoluwe inrichting en minder ruimtebeslag voor parkeren en ketenmobiliteit (hubs). Om dit tot een succes maken, vraagt om nauwe samenwerking en afspraken tussen verschillende overheids- en marktpartijen vanuit eigen rollen en verantwoordelijkheden.

Een snellere route vanuit Nieuwegein en IJsselstein naar Utrecht Centraal heeft gevolgen voor de bestaande tramlijn via Kanaleneiland. Deze tramlijn verliest zijn doorgaande functie omdat reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht Centrum via de nieuwe, directe verbinding door de Merwedekanaalzone gaan rijden. Een keuze voor de Merwedelijn is daarmee dan ook onlosmakelijk verbonden met een keuze over toekomst van de huidige tramlijn. Met de komst van de metrotram wordt de bestaande tramlijn vanaf Kanaleneiland 'afgebogen' naar Papendorp. De potentie hiervan ligt rond de 10.000 reizigers en aanvullende maatregelen zijn een belangrijke voorwaarde om deze samenhangende ambitie te realiseren. Zoekrichtingen hierbij zijn verdere intensivering van Papendorp, het verlengen naar Galecopperzoom (A12-zone) of Leidsche Rijn, en ontsluiting van Rijnenburg op langere termijn. Deze lijn blijft gekoppeld via Utrecht Centraal aan tramlijn 22.

2. Binnenstad (2035-2045)

De OV-verbindingen door de binnenstad zijn de drukste in Utrecht. In de binnenstad komen veel functies en belangen samen in een beperkte ruimte. Door de groei van stad en regio wordt de druk op de ruimte alleen maar groter. In totaal gaat het om 40.000 OV-reizigers per etmaal. Circa 2/3e van deze reizigers op de binnenstadsas wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad of directe omgeving. De overige zijn doorgaande reizigers waarvan herkomst en bestemming buiten de binnenstad liggen. De kwaliteit van de verbindingen is nu goed door de kortere reistijden naar omliggende wijken en kernen in de regio. Om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen (leefbaarheid, groen en verblijfkwaliteit) en tegelijkertijd goed OV te behouden, zetten wij in op het doortrekken van de ondergrondse Merwedelijn naar USP. Deze metrotram speelt een belangrijke rol in de verstedelijkingsopgave voor Rijsweerd (Noord), inclusief de bediening van de nieuwe P+R aan de A28/A27. Voor deze verbinding komt een potentie naar voren van rond de 50.000 reizigers, vergelijkbaar als op het traject Merwedelijn.

Met de komst van de metrotram wordt de druk op tramlijn 22 verminderd. De tramlijn tussen Utrecht Centraal en USP krijgt een nieuwe halte bij het nieuwe IC-knooppunt Lunetten-Koningsweg. Dat betekent dat reizigers vanuit oost- en zuidoost-Nederland naar USP voortaan kunnen overstappen op de tram op dit nieuwe knooppunt. Tramlijn 22 speelt ook een rol in de verstedelijkingsopgave in Utrecht Oost (USP/ Maarschalkerwaard).

3. Zeist-Noord (2035-2045)

Een metrotram door de binnenstad van Utrecht vormt de basis voor een mogelijke doortrekking als lightrail richting Zeist-Noord. Hierbij krijgen reizigers vanuit Zeist een verbinding naar, zowel knooppunt Utrecht Centraal als de Utrechtse binnenstad. Met deze doortrekking wordt een regionaal lightrailsysteem gerealiseerd dat nauw aansluit bij de 'daily urban system' van Utrecht en omgeving en blijven directe reisrelaties zoveel mogelijk behouden. De potentie van een lightrailverbinding naar Zeist-Noord is becijferd op 12.000 tot 18.000 reizigers. Dit vraagt om een nieuw tracé langs de A28 en een goede inpassing in Zeist-Noord met aansluiting op een Regionale Poort-ontwikkeling aan de A28 (Hub). Ook binnen USP is mogelijk een tramtracé nodig met aandacht voor de balans tussen nabijheid (bestemmingsreizigers in het gebied) en snelheid (doorgaande reizigers).



OV in de binnenstad

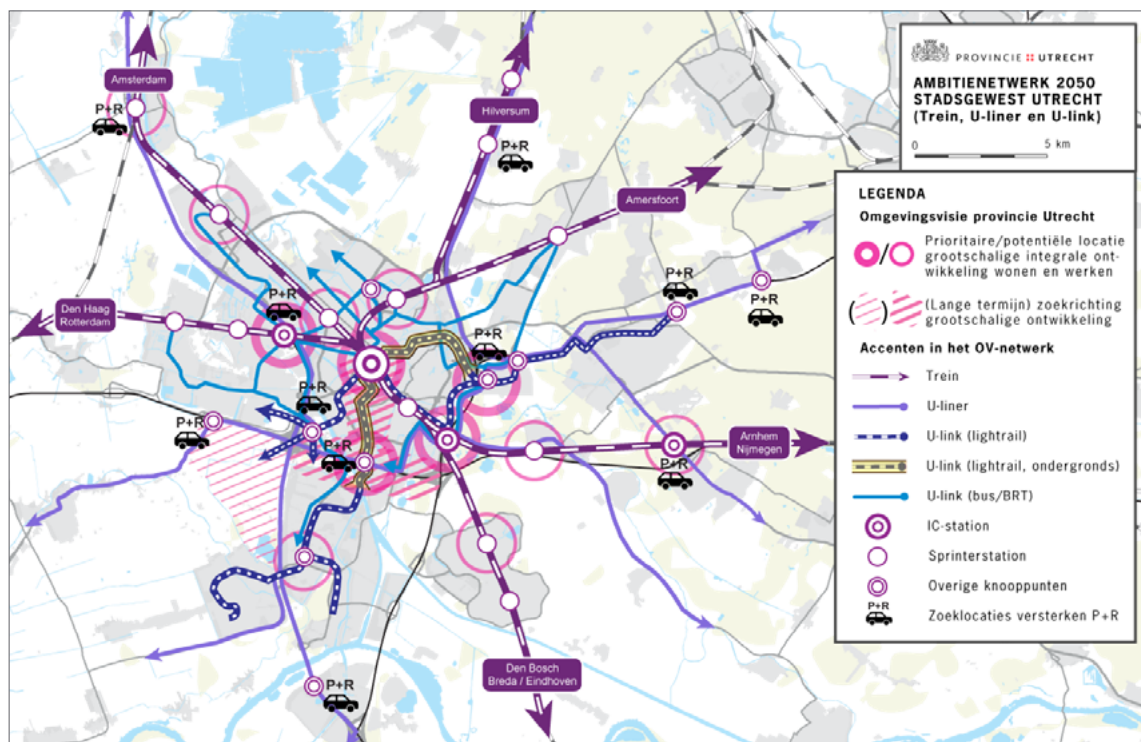
Nieuwe structuur van het provinciale busnetwerk

Realisatie van een nieuwe, sterke lightrailverbinding en het daardoor onvermijdelijke aanpassen van de HOV-busbanen op deze (deel)trajecten voor andere functies (zoals voetgangers of groenvoorzieningen) heeft ingrijpende consequenties voor de busverbindingen (inclusief U-link en U-liner). Doel van de OV-schaalsprong is om op maaiveld meer ruimte te geven aan andere functies en zo ook een bijdrage te leveren aan gezonde verstedelijking. Dit betekent dat het op deze druk gebruikte en essentiële spaakverbindingen naar knooppunt Utrecht Centraal niet – of beperkt – mogelijk is busverkeer te faciliteren. Dit geldt in ieder geval voor de binnenstadsas aan de oostzijde en voor de busroute Europalaan-Westraven. Daarnaast geldt dat bij een noodzakelijke ingreep van deze omvang, met nieuwe reismogelijkheden, overbodige paralleliteit tussen bus en lightrail moet worden vermeden. Dit vraagt om aanvullende keuzes in het netwerk. Dat betekent dat er minder busverbindingen vanuit de omliggende kernen/corridors en (regionale) P+R-knooppunten gefaciliteerd kunnen worden naar knooppunt Utrecht Centraal, en gekozen moet worden voor het principe ‘aantakken’ boven ‘doorrijden’. Dit heeft consequenties voor reizigers naar Utrecht Centrum als bestemmingslocatie of als OV-overstapknopunt. Op of nabij de randen van het kerntraject, Westraven en Biltstraat-Oorsprongpark, zullen hoogwaardige overstapknopunten moeten worden gerealiseerd, waarop parallelle buslijnen kunnen aantakken en de overstap met de fiets gemaakt kan worden. Hetzelfde geldt ook voor een locatie nabij Zeist-Noord. Er zijn echter voldoende mogelijkheden om – óók als een overstap onvermijdelijk is – voor de hele reis een hoogwaardige kwaliteit te bieden:

- **Er komt een nieuw, hoogwaardig OV-systeem dat qua frequentie en reistijden de extra overstap grotendeels moet compenseren.** Zonder aanvullende systeemkeuzes binnen de gemeente Utrecht kan de exploitatie niet meer hoogwaardig afgewikkeld worden als gevolg van het groeiende aantal bussen in combinatie met verdergaande verstedelijking (extra druk op leefbaarheid, oversteekbaarheid, afwikkeling overig verkeer). Om reizigers een goed alternatief te bieden, geldt een aantal voorwaarden: een aantrekkelijke overstap, hoge betrouwbaarheid & snelheid en frequentie. ‘Onder de streep’ moet deze metrotram een schaalsprong opleveren in kwaliteit en capaciteit t.o.v. de bestaande SUNIJ.

- **Metrotram biedt voor een groot deel van Nieuwegein en Zeist een directe verbinding.** Voor de schaa sprong zetten wij in op het verder ontwikkelen van de bestaande verbinding binnen Nieuwegein, maar ook het doortrekken naar Zeist-Noord. Daarmee worden twee gebieden met veel OV-reizigers zonder nabijheid van treinstations ook in de toekomst voorzien van een directe verbinding naar belangrijke bestemmingen.
- **Naast Utrecht Centrum – een belangrijk OV-overstapknop en bestemmingsgebied – worden meerdere, nieuwe OV-knopen met een centrumfunctie aan de OV-ring Utrecht ontwikkeld.** Dit betreft de knopen Leidsche Rijn Centrum, Westraven en Lunetten-Koningsweg. In deze knopen wordt ingezet op een passend ruimtelijk programma met centrumvoorzieningen; dit wordt uitgewerkt in het U Ned-programma. Met investeringen in de verblijfskwaliteit worden ook de noodzakelijke overstappen naar Utrecht Centrum op deze knopen aangenamer en aantrekkelijker gefaciliteerd. De uitwerking en inpassing van knopen op de OV-ring is een ruimtelijke opgave die integraal moet worden meegenomen in de gebiedsontwikkelings- en knooppuntprogramma's.
- **Er ontstaan nieuwe mogelijkheden in doorkoppelingen via de OV-ring Utrecht, waardoor reizigers die nu op Utrecht Centraal (of elders) overstappen nieuwe directe reisrelaties kunnen worden geboden zonder overstap.** Vooral door de ontwikkeling van de OV-ring met hoogwaardige businfrastructuur (zie kader BRT-corridor Waterlinielijn) en goede verknopingen op het mobiliteitsnetwerk (inclusief P+R) en nieuwe gebiedsontwikkelingen ontstaan er voor reizigers aantrekkelijke reismogelijkheden. De schaal van de ruimtelijke ontwikkelingen op deze verbindingen maken een verantwoorde, hoogwaardige busexploitatie mogelijk. Deze BRT-verbindingen bestaan uit hoogfrequente hoofdcorridors op de OV-ring Utrecht met een uitwaaiend busnetwerk naar woon- en werkgebieden in de hele provincie.

Voor **U-link, U-liner en U-bus** heeft dit gevolgen voor de routes in stadsgewest Utrecht. Inzet daarbij is om buslijnen via de OV-ring zoveel mogelijk door te laten rijden naar nieuwe bestemmingen, zoals USP en de knooppunten en beoogde verstedelijkingslocaties, zoals Leidsche Rijn en Lunetten-Koningsweg. Het gaat hier om verbindingen vanuit Montfoort, De Meern, BGU (A2/A27), Schoonhoven (A2), Bunnik/Wijk bij Duurstede en De Bilt. Voor de gebieden Nieuwegein en Zeist die directe aansluiting krijgen op de metrotram vormen we het OV-netwerk om naar een ontsluitend netwerk dat grotendeels aantakt op de geambieerde lightrailverbinding.



Figuur 5-10: Ambitiekaart 2050 - Nieuwe structuur van het provinciale busnetwerk



HOOG AMBITIENIVEAU VOOR WATERLINIELIJN: EEN KRACHTIGE COMBINATIE VAN REGIONALE BUS RAPID TRANSIT EN EEN SNELLE TRAMPENDEL

De Waterlinielijn is de OV-corridor tussen de A12-zone en het USP en vormt een belangrijke schakel in het concept 'wiel met spaken'. Veel buslijnen bieden via deze route een directe verbinding met USP en tussen gebieden ten oosten en zuiden van de stad Utrecht. Zo reizen inwoners van Vijfheerenlanden en Nieuwegein met directe verbindingen naar USP en Amersfoort, maar ook reizigers vanuit Bilthoven via deze route naar Nieuwegein en IJsselstein. Hiermee wordt Utrecht Centraal ontlast en reistijden verkort naar belangrijke bestemmingen in de regio. De rol en functie van deze verbinding zal in de komende jaren alleen maar toenemen als gevolg van:

- gebiedsontwikkeling aan de randen van de stad Utrecht;
- verbeterde overstapknoten in de A12-zone (Westraven) en USP;
- mogelijke uitbreiding en versterking van station Lunetten-(Koningsweg).

Voor de corridor als geheel is er potentie om forse stappen te zetten met Bus Rapid Transit om hierop stapsgewijs in te spelen. Samen met een 2e HOV-route door USP is een forse kwaliteitsimpuls mogelijk. Dat doen wij onder de vlag van U-liner en dat vraagt om een stevige ambitie voor de infrastructuur. Specifiek voor het noordelijke deel neemt het aantal reizigers sterk toe bij een versterkt station en zijn er kansen om bestaande traminfrastructuur tussen USP en Lunetten ook te gebruiken voor een snelle verbinding naar USP. De Waterlinielijn werken wij samen met partners uit in de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hierbij zetten wij ons in voor het realiseren van een aantrekkelijke verbinding voor zowel bestaande als nieuwe reizigers met aandacht voor een zorgvuldige inpassing in dit waardevolle (UNESCO-)gebied.



6. DOELBEREIK EN EFFECTEN

6.1 MOBILITEITSEFFECTEN VAN HET AMBITIENETWERK

Het ambitienetwerk is doorgerekend om inzicht te krijgen in de mobiliteitseffecten. De belangrijkste resultaten zijn hieronder opgenomen. De aanpak is beschreven in bijlage 4.

1. BEREIKBAARHEIDSANALYSE: IMPULS VOOR INWONERS VAN DE PROVINCIE UTRECHT

Voor de gehele provincie is bepaald hoeveel arbeidsplaatsen bereikbaar zijn voor inwoners van de provincie Utrecht met én zonder het ambitienetwerk. Dit geeft een indicatie van de bereikbaarheidseffecten voor inwoners. Een toename betekent dat een Utrechtse inwoner met dezelfde OV-reistijd vanuit zijn woning meer arbeidsplaatsen kan bereiken dan nu. Het resultaat is dat de OV-bereikbaarheid in de provincie Utrecht een impuls krijgt als gevolg van de ambitienetwerken. Zowel de verbetering met U-link en U-liner in 2035 als het brede pakket aan maatregelen voor periode tot 2050 verbetert de bereikbaarheid. Dit is zichtbaar in de steden maar ook de dorpen. Er zijn uiteraard verschillen tussen gemeenten. Deze resultaten laten zien dat de ambitienetwerken een interessante ontwikkelrichting bevatten voor de gemiddelde inwoner van de provincie Utrecht. Tegelijkertijd vormen deze resultaten ook een vertrekpunt voor de zoektocht naar optimalisaties in de vervolgaanpak.

REISTIJD WONING-WERK	EXTRA ARBEIDSPLAATSEN BINNEN ZIJN/HAAR BEREIK ALS GEVOLG VAN HET AMBITIENETWERK TEN OPZICHTE VAN 2020	
	BENUTTEN ≤ 2035	UITBREIDEN ≥ 2040+
15 min	+7%	+8%
30 min	+11%	+13%
45 min	+15%	+17%
60 min	+14%	+15%

Tabel 6-1: Het aantal extra arbeidsplaatsen (%) die een gemiddelde inwoner in de provincie Utrecht kan bereiken binnen een OV-reistijd van 15, 30, 45 en 60 minuten vanuit zijn woning, als gevolg van het ambitienetwerk

2. VERKEERSMODEL: EEN SAMENHANGEND NETWERK VAN TREIN, TRAM EN BUS MET MEER OV GEBRUIKERS

De provincie Utrecht kent meer mobiliteitsgroei dan landelijk voorzien. Het OV zal hier, mede door de uitbreidingen die onderdeel zijn van het ambitienetwerk, tot 2030 stijgen met 18 procent binnen de provincie en 31 procent van en naar de provincie. Tussen 2030 en 2040 gaat de groei in een wat lager tempo door. In 2040 is daardoor het aantal OV-reizigers binnen de provincie Utrecht 28% hoger dan in 2018, en van en naar de provincie 40 procent hoger.

Bij deze groei van het aantal OV-reizigers spelen verschillende elementen een rol. Ongeveer een derde deel komt door meer inwoners, werkgelegenheid en studenten. De meeste OV-groei (twee derde deel) zal ontstaan door het verbeterde OV-netwerk, waarbij de trein (hogere frequenties op veel verbindingen) meer groei voor zijn rekening zal nemen dan bus en tram. Dit onderstreept het belang van een samenhangend OV-netwerk van trein, tram en bus.

Het aantal OV-reizigers in 2030 en 2040 hangt ook af van het “flankerend beleid”, zoals de kosten van autobezit, autorijden en parkeerbeleid. Deze potentie gaan wij verder verkennen in de vervolgaanpak (zie Hoofdstuk 7)

6.2 BIJDRAGE AMBITIENETWERKEN AAN REALISATIE NETWERKDOELEN

De ambitienetwerken geven invulling aan de netwerkdoelen zoals beschreven in Hoofdstuk 2. Hieronder staan wij stil bij de wijze waarop de ambitienetwerken een bijdrage leveren.

NETWERKDOELEN	INVULLING AMBITIENETWERKEN
Bijdragen aan de gezonde verstedelijking	Het OV-netwerk wordt versterkt binnen het bestaande stedelijk gebied en de beoogde verdichtings- en uitbreidingslocaties in de regio U16, Amersfoort en Foodvalley. Potentiële en prioritaire uitbreidingslocaties worden ontsloten om de verstedelijkingsopgave te faciliteren door nieuwe hoogwaardige hoofdverbindingen (lightrail, U-liner of U-link) of een betere treinbediening op bestaande stations en toevoeging van nieuwe stations. Dit OV-netwerk draagt bij aan duurzame (keten)mobiliteit en het verminderen van autoverkeer. Het faciliteert het stijgende reizigersaanbod op drukke corridors en verbindt de belangrijkste (nieuwe) woongebieden met sociaal-economische voorzieningen voor toekomstige reizigers. Het OV-systeem wordt op een aantrekkelijke en veilige wijze ingepast in zijn omgeving. Dit geldt in het bijzonder voor de ondergrondse OV-ambities op de drukste OV-corridors in Utrecht en nabij Utrecht Centraal. Daar is ook de druk vanuit fiets- en voetganger momenteel het grootste en is veel kwaliteitswinst te halen in het verminderen van de barrierewerking (bijvoorbeeld tussen park Transwijk en de Merwedekanaalzone). Bovendien is het bussysteem vanaf 2028 volledig 'zero emissie'; trein en tram zijn dit uiteraard al.
Beter verbinden met het (landelijke) spoornetwerk	Het spoornetwerk krijgt een grotere rol in het OV-netwerk. We zetten in samenwerking met de spoorpartners in op het verbeteren van het treinaanbod op bestaande stations en de realisatie van twee nieuwe IC-knoppen en vier nieuwe sprinterstations. Ook de bestaande IC-knooppunten Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal worden geoptimaliseerd met aantrekkelijke verbindingen per trein, lightrail en bus. We zetten ons in om het spoor te ontwikkelen tot hoofddrager van het provinciale OV-systeem op de belangrijkste ('spaak')corridors en benutten de potentie van diverse stations als overstaphub in het mobiliteitsnetwerk. Wij onderzoeken of verdere netwerkintegratie op regionaal niveau mogelijk is tussen regionale trein (sprinters/S-bahn), lightrail en bus: een gezamenlijke branding, netwerkkaart en tariefintegratie.
Versterken van het OV (tram en bus) op de middellange afstand	Het spoornetwerk vullen wij aan met U-liner, dat een aantrekkelijk aanbod vormt voor de middellange afstand (>10 km). Samen met de verbetering van het sprinternetwerk ontstaat hiermee een dekkend netwerk van hoogwaardige OV-verbindingen: juist op afstanden waar de fiets en OV elkaar aanvullen en de auto op dit moment een dominante positie heeft. Gebiedsontwikkeling in combinatie met mobiliteitsmaatregelen bij auto, fiets én een kwalitatief beter OV versterken elkaar en zorgen voor een hoger OV-gebruik. U-liner is daarin een breed mobiliteitsconcept dat nauw samenhangt met bestaande en toekomstige P+R en nadrukkelijk aandacht heeft voor de fiets als voor- en natransport.

NETWERKDOELEN	INVULLING AMBITIENETWERKEN
Bewaken van de sociale functie van het OV netwerk	<p>We koesteren de sociale functie van het OV. Het fijnmazige OV-netwerk behouden we zoveel mogelijk of we zorgen voor goede alternatieven. Het spoor- en de hoofdverbindingen U-liner en U-link worden aangevuld met een aanbod van U-bus en AOV (inclusief het OV-vangnet). Hiermee wordt het landelijk gebied beter aangesloten op de belangrijke bestemmingen in stedelijk gebied, ook in combinatie met P+R en fiets. De reizigersgroei door verstedelijking, mobiliteitstransitie en kwaliteitsverbeteringen in het verbindende OV-netwerk, zorgen in het algemeen ook voor reizigersgroei en meer potentieel op het onderliggende OV-netwerk. In gebieden waar de reizigersaantallen beperkt zijn (<6 reizigers gemiddeld per rit), verkennen we de mogelijkheden voor nieuwe oplossingen. In totaal gaat het om vier zoekgebieden. Hierbij is innovatie een middel, en niet het doel.</p>
Uitwerken van het concept 'wiel-met-spaken'	<p>In het OV-ambitienetwerk is dit concept nader uitgewerkt met snelle (lightrail)verbindingen en hoge vervoerscapaciteit op de radiale corridors ('spaken') naar knooppunt Utrecht Centraal en directe BRT-corridors met U-link of U-liners via de OV-ring (wiel) voor reizigers die andere bestemmingen hebben dan Utrecht Centraal. Deze wielverbindingen ontsluiten ook de nieuwe IC-knopen Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg, evenals andere belangrijke knooppunten aan de OV-ring (bijvoorbeeld Westraven en Overvecht) of daarbuiten (bijvoorbeeld Vianen Lekbrug).</p>
Verbeteren van de bereikbaarheid van het USP en het ontlasten van Utrecht Centraal	<p>De bereikbaarheid van USP wordt verbeterd door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • meer trams op tramlijn 22, 2e HOV-baan door USP en doorstromingsmaatregelen op de Waterlinieweg en A28 voor U-liners; • IC-station Lunetten-Koningsweg en metrotram vanuit Merwedekanaalzone door de binnenstad en oostzijde van Utrecht (inclusief koppeling met nieuwe P+R Rijsweerd). <p>De druk (overbelasting, niet het totale aantal OV-reizigers) in het stationsgebied Utrecht Centraal wordt verminderd door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bestaande zware OV-assen uiteindelijk te vervangen door een ongelijkvloerse lightrail (metrotram). Hierdoor neemt het aantal bussen fors af in het stationsgebied, op de overbelaste toeleidende fiets & OV-routes en veranderen loopstromen in het gebied; • versterking van nevenknopen Lunetten-Koningsweg en Leidsche Rijn, en HOV-busverbindingen buitenom als uitwerking 'Wiel'. De forse groeiprognoze van Utrecht Centraal wordt hierdoor afgevlakt tot een beperkte reizigersgroei; • betere benutting bestaande capaciteit, door inzet langere bussen op U-liners en meer transversale lijnvoering van bus- en nieuwe tramverbindingen, waardoor overstapbewegingen tussen modaliteiten en extra logistieke keerbewegingen op knooppunt Utrecht Centraal worden voorkomen.
Beter benutten van bestaande netwerken	<p>Door een sterkere focus op het uitbouwen van het U-linkconcept, bestaande OV-lijnen door te ontwikkelen naar U-liners en het gebruik van bestaande (H)OV-infrastructuur worden bestaande netwerken door frequentieverhoging, inzet van langer materieel en route-optimalisaties beter benut en via knooppunten beter verbonden. Voor de langere termijn zijn grootschalige investeringen in infrastructuur nodig voor een schaa sprong in kwaliteit en capaciteit. Inzetten op nieuwe stations, BRT en nieuwe toekomstvaste (ondergrondse) oplossingen, biedt weer structuur voor verdere benutting van dit OV-netwerk en het stedelijk langzaam verkeersnetwerk. Ook voor het spoorstelsel wordt hoofdzakelijk ingezet op verdere benutting van bestaande infrastructuur, alhoewel ook hier aanvullende capaciteitsverhogende maatregelen noodzakelijk zijn om het OV-ambitienetwerk te realiseren.</p>

6.3 FINANCIËLE EFFECTEN OP HOOFDLIJNEN

De ruimtelijke ontwikkelingen en een forse groei van het aantal reizigers kunnen niet anders dan leiden tot extra inzet van OV. Groei van het aantal reizigers gaat gepaard met groei van de exploitatiekosten. Op basis van de huidige ramingen die we hieronder per periode toelichten zien we zowel bij 'benutten' (2025-2035) als bij 'uitbreiden' (2035-2050) dan ook forse financiële effecten. Belangrijkste notie op lange termijn is dat om het voorzieningenniveau in het OV op peil te houden, de ambities waar te maken en de reizigersgroei te faciliteren, de structurele lasten van de Provincie meestijgen. Dit legt een claim op toekomstige begrotingen vanaf 2025. Tegelijkertijd zijn de financiële effecten voor de ontwikkeling van het netwerk nog met onzekerheid omgeven. De OV-kosten worden immers voor een groot deel bepaald door keuzes buiten het OV-netwerk: de concessiecontracten met de vervoerders, de beschikbare infrastructuur en ruimtelijke keuzes die vervoerpatronen bepalen.

De twee belangrijkste onzekerheden van dit moment zijn:

- **Ontwikkeling van het aantal reizigers en blijvende effecten COVID-19.** De ontwikkeling van het aantal reizigers is ongewis, alhoewel er een sterk autonoom groeiend effect is door de ruimtelijke groei in de regio (met name binnenstedelijk). Het precieze aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de verre toekomst is onzeker – ook waar precies uitbreidingen gaan plaatsvinden – net als de mate waarin en wanneer mensen het OV gaan gebruiken (spits-dal). Dit hangt immers niet alleen af van het OV-netwerk, maar ook van factoren als de positie van de fiets en de auto (inclusief parkeren). Ook het aantal studenten is sterk bepalend voor het aantal OV-reizigers, net als de vorm van de OV-studentenkaart. Tot slot is de invloed van COVID-19 op langere termijn niet helder. Blijft deels thuiswerken de norm, is het gebruik van de e-bike blijvend gestegen en is er bijvoorbeeld een versterkte trek naar wonen buiten de Randstad?
- **Impact van doorstroming.** De snelheid van de OV-lijnen heeft een sterke relatie met de exploitatiekosten en de opbrengsten. Als alle Utrechtse buslijnen 1 minuut sneller worden, dalen de jaarlijkse exploitatiekosten met 2,5 procent (€ 4 miljoen). En omdat de reizigersopbrengsten stijgen (OV wordt aantrekkelijker) is het effect op het exploitatiekort en kostendekking nog sterker. Omgekeerd geldt dat een lagere snelheid leidt tot hogere kosten. Het effect onderstreept het belang om samen met partners te blijven werken aan doorstroming op de korte en lange termijn.



Nieuwe HOV-baan in stedelijk gebied

FINANCIËLE OPGAVE IN PERIODE BENUTTEN 2025-2035: BENUTTEN GEDANE INVESTERINGEN, GERICHTE UITBREIDINGEN VAN HOOFDVERBINDINGEN EN BEPERKTE INVESTERINGEN

In de periode 2025-2035 wordt door het Rijk een reizigersgroei verwacht van 16 tot 35% in de provincie Utrecht. Voor het OV-aanbod waar wij voor verantwoordelijk zijn (tram en bus) zetten wij conform de hoofdkeuze 'omgaan met groei' in op gerichte uitbreidingen van het OV-aanbod in 2035, naast het in stand houden van het

huidige voorzieningenniveau. In deze periode staat het 'benutten' van uitgevoerde investeringen en het netwerk centraal. Dit betekent een relatief laag investeringsniveau voor nieuwe infrastructurele aanpassingen; de meeste investeringen zijn afgelopen periode al gedaan of maken onderdeel uit van het lopende investeringsprogramma zoals doorstroming- en knooppuntontwikkeling en nieuwe OV-maatregelen uit het U Ned-programma. Voor het schatten van financiële consequenties is uitgegaan van:

- hogere frequenties van U-Link (incl. tramlijn 22) en U-liner. Deze uitbreiding betekent dat op de betrokken lijnen het aantal (spits)ritten stijgt met 32 procent;
- kortere busrijtijden door reeds geplande en mogelijke verbeteringen van de OV-infrastructuur.

De, noodzakelijke, uitbreidingen op U-link en U-liner en rijtijdeffecten leiden op het totale OV-netwerk van de provincie tot een toename van de provinciale bijdrage tot wellicht 15%. Dat gaat stapsgewijs, passend bij de reizigersontwikkeling. Dit stappenplan werken wij uit in een uitvoeringsagenda en vormt de basis voor toekomstige verbetervoorstellen in het jaarlijkse vervoerplanproces (zie Hoofdstuk 7).

De ambities tot 2035 hebben ook gevolgen voor het gewenste treinaanbod. Met het Rijk als concessieverlener van het hoofdrailnet zijn en blijven wij in gesprek om ook het aanbod van sprinters in lijn te brengen met de ruimtelijke opgaven en reizigersgroei.

FINANCIËLE OPGAVE PERIODE UITBREIDEN 2035-2050: GROEIENDE OV-KOSTEN ALS GEVOLG VAN INVESTERINGEN EN BEHEER & ONDERHOUD

De uitbreiding tot 2035 legt het fundament voor de verdere reizigersgroei. Aan de hand van de lijnen en gebieden waar de groei het grootst is, kunnen frequenties van lijnen verder worden verhoogd of zetten we in op het uitbreiden van het OV-systeem door buslijnen te vervangen door een (sneller) lightrailstelsel. Ook speelt in deze fase een verdere uitbreiding van het spoor (met IC-knoppen en extra frequenties op sprinter corridors) een belangrijke rol in het faciliteren en versterken van de reizigersgroei.

Het financieel perspectief is gelijk aan de eerste fase van het NWP: bij groei op snelle sterke lijnen, is de benodigde extra financiële bijdrage van de provincie lager dan de groei in reizigers en is het mogelijk om de kostenstijging af te vlakken. De exacte uitkomst hangt af van welke lijnen het hardst groeien en andere variabelen die zich slecht laten voorspellen. Voor het vervangen van buslijnen in stedelijk gebied door een lightrail vindt daarbij nog een aantal financiële effecten plaats: de bussen in stedelijk gebied zijn relatief traag vanwege interactie met ander verkeer, en daardoor duur in exploitatie: ze genereren weinig opbrengsten omdat er weinig kilometers gereden worden. Een (ondergrondse) lightrail is daarentegen in exploitatie sneller en dus effectiever. De verwachting is dat door deze doorontwikkeling van het OV-netwerk en de schaa sprong van bus naar lightrail in de Utrechtse regio de exploitatiebudgetten gelijk kunnen blijven op deze plekken. Wel is waarschijnlijk een stevige uitbreiding van beheer- & onderhoudskosten noodzakelijk. De dekking van deze kosten is nog niet geborgd.

Om het ambitienetwerk voor de periode 2035-2050 te realiseren, zijn er in tegenstelling tot de eerste periode wel veel investeringen nodig met impact op middelen van de provincie Utrecht en haar partners. De besluiten (inclusief dekking) over deze projecten moeten al eerder worden genomen, zodat de OV-ontwikkeling in gelijke pas loopt met de urgente woningbouwopgaven in de Utrechtse en Amersfoortse regio. De introductie van de Merwedelijn en Papendorplijn als onderdeel van een samenhangend maatregelenpakket wordt geraamd op een investeringspakket van 1,5 tot 2 miljard euro. De vervolgstappen met doortrekken naar de binnenstad, verlenging naar Zeist-Noord en nieuwe IC-stations bedragen 2 tot 3 miljard euro. Deze investeringen moeten nog financieel verder uitgewerkt worden (zie Hoofdstuk 7). Dit geldt ook voor aanvullende investeringen in doorstromingen en knooppunten voor U-link in regio's U16 en Amersfoort en U-liners en op de (BRT-)corridors binnen de verschillende daily urban systems.



7. VAN AMBITIE NAAR UITVOERING

Samen met onze partners gaan we de komende periode aan de slag om het OV-ambitienetwerk voor de nabije (2025-2035) en verdere toekomst (2035-2050) uit te werken en tot uitvoering te brengen. Dat doen we zoveel mogelijk binnen bestaande projecten en programma's. Op drie manieren gaan we aan de slag:

- Uitwerking in samenwerkingsprojecten en programma's (zoals U Ned en TBOV).
- Brede inzet vanuit uitvoeringsprogramma's (beleidsambities uitwerken in concrete activiteiten zoals doorstromingsprojecten met gemeenten).
- Vervoerplanproces en concessiebeheer (zoals jaarlijkse vervoerplannen).

Hieronder zijn de belangrijkste nieuwe infrastructurele projecten opgenomen voor de drie regio's. Lopende projecten die voor of tijdens 2025 worden gerealiseerd, staan niet in dit overzicht.

	REGIO U16	REGIO AMDERSFOORT	REGIO FOODVALLEY
2025-2035 Accent op benutten	<ul style="list-style-type: none"> • Meer trams op tramlijn 22 (20x per uur) • Realisatie HOV-baan Waterlinieweg en 2e HOV-baan USP • Doorstromingsmaatregelen U-link en U-liner • Halte-en knooppuntenaanpak 	<ul style="list-style-type: none"> • Doorstromingsmaatregelen U-link en U-liner • Halte-en knooppuntenaanpak 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters (6x per uur) i.c.m. IC(E) • Doorstromingsmaatregelen U-liner • Halte-en knooppuntenaanpak
2035-2050 Accent op uitbreiden	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe lightrailverbindingen Merwedelij, Papendorplijn, Binnenstad en Zeist-Noord • Opwaarderen sprinterstation Leidsche Rijn en Lunetten (inclusief nieuw station Koningsweg) naar IC-knoop. Nieuwe sprinterstations Maartensdijk en Woerden Molenvliet • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters ('S-bahn') i.c.m. IC(E) • U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren (inclusief nieuwe P+R's en volledige HOV-baan Leidsche Rijn-Overvecht-USP en mogelijke ontsluiting Rijnenburg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuw sprinterstation Amersfoort De Hoef • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters ('S-bahn') i.c.m. IC • U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren (inclusief nieuwe P+R) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuw sprinterstation Veenendaal-Zuid • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters ('S-Bahn') i.c.m. IC(E) • U-liner infrastructuur en knooppunten verbeteren (inclusief nieuwe P+R)

Een constructieve, resultaatgerichte samenwerking met onze partners is essentieel om de OV-ambities te realiseren. Dit doen we vanuit de taken die horen bij een wettelijke OV-autoriteit én vanuit onze bredere Omgevingswet- en mobiliteitstaken. Afwisselend hebben we als provincie verschillende rollen: coördinator, initiatiefnemer, regisseur, vergunnings- en subsidieverlener, opdrachtgever, uitvoerder, beheerder, kennisleverancier, en samenwerkingspartner. Bij de uitwerking van dit NWP naar daadwerkelijke realisatie van projecten en maatregelen voor reizigers zetten we desgewenst ons financiële, organisatorische en wettelijk instrumentarium in om tot uitvoering te komen.

7.1 UITWERKING IN SAMENWERKINGSPROJECTEN EN PROGRAMMA'S

In deze trajecten werken we samen met onze partners de benodigde OV-infrastructuur en knooppunten uit. Daarbij vindt ook de bredere afweging plaats tussen integrale beleidsdoelen (wonen, werken, leefbaarheid en OV). De besluitvorming over omvangrijke infrastructuurprojecten is veelal onderdeel van deze samenwerkingsprogramma's met het Rijk als partner. Hierdoor hebben deze programma's een sterke inhoudelijke relatie met het gepresenteerde ambitienetwerk 2035-2050 (zie 5.2) waarin "Uitbreiden" centraal staat.

U NED

In dit programma werken we samen met gemeenten, OV-partijen en het Rijk aan maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid (zie www.programma-uned.nl). De opgave om 125.000 woningen te realiseren tot 2040 staat centraal. Er wordt gewerkt via verschillende programmalijnen voor de korte (2025), middellange (2030) en langere (2040 e.v.) termijn. Onze ambities voor het OV-netwerk in het gebied brengen we onder in dit programma.

De belangrijkste programmaonderdelen voor het OV-netwerk zijn:

- **No Regret maatregelen 2025.** Hieronder vallen verschillende infrastructurele verbeteringen, waaronder de realisatie van de busbaan Europalaan-Zuid en doorstromingsmaatregelen op de Kardinaal de Jongweg. Deze maatregelen zijn naar verwachting gereed bij de start van de nieuwe OV-concessies in december 2025.
- **MIRT-verkenning 'OV en Wonen Regio Utrecht 2030'.** Uitwerking van infrastructurele OV-maatregelen (HOV/spoor) in Utrecht zuidwest/oost om medio 2030 de belangrijkste OV-knelpunten op te lossen en de (extra) woningbouwopgave te faciliteren, met daarbij aandacht voor de verdere opgaven na 2030. Besluitvorming is eind 2022 voorzien.
- **Gebiedsonderzoeken 2040.** Hierbij werken we aan de verstedelijkingsopgave voor de periode na 2030 voor drie knopen (Leidsche Rijn-Zuilen, de A12-zone en Lunetten/Koningsweg-USP) die liggen op de kruising van spaken en het wiel. Het eind 2020 vastgestelde verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij is leidend. De OV-bereikbaarheid én de infrastructurele inpassing in deze gebieden is een essentiële opgave in deze projecten. De gebiedsonderzoeken worden eind 2022 afgerond.
- **Mobiliteitsstrategie 2040.** Het gaat hier om een multimodale uitwerking van het mobiliteitssysteem voor geheel Midden Nederland, aansluitend bij de ruimtelijke ontwikkelingen. In de mobiliteitsstrategie wordt de samenhang tussen de modaliteiten uitgewerkt, in bijvoorbeeld ketenmobiliteit en hubs. Het provinciale OV-netwerkperspectief vormt een belangrijke inhoudelijke bijdrage voor deze Mobiliteitsstrategie 2040, die in 2023 wordt vastgesteld.

ONTWIKKELBEELD REGIO AMERSFOORT CENTRAAL! & UITVOERINGSAGENDA

We hebben met gemeenten in de regio Amersfoort een gezamenlijk perspectief voor de periode 2030-2040 opgesteld. Hiermee geven wij uitwerking aan de woningbouwopgave van 40.000 woningen in de regio Amersfoort op binnenstedelijke locaties en nabij bestaande OV-knooppunten. De ambities voor HOV uit het ontwikkelbeeld van de regio Amersfoort zijn opgenomen in het NWP. Als onderdeel van de uitvoeringsagenda gaan we samen met gemeenten een verkenning uitvoeren naar de kansen van een HOV/BRT- en fietsnetwerk in samenhang met integrale aanpak multimodale corridors. Daarin werken we de beoogde ambities in dit gebied voor verbetering van verschillende hoofdverbindingen verder uit.



Valleilijn op station Amersfoort

VERSTEDELIJKINGSPERSPECTIEF FOODVALLEY & UITVOERINGSAGENDA

Samen met onder andere de provincie Gelderland, het Rijk en betrokken gemeenten is gewerkt aan een verstedelijkingsperspectief. Het perspectief gaat in op woningbouwopgave voor 40.000 nieuwe woningen in de regio Foodvalley. Voor Veenendaal en Rhenen gaat het vooral om verstedelijking nabij de spoorlocaties, inclusief de ontwikkeling van het bedrijventerrein bij het geambieerde station Veenendaal-Zuid. Aanvullend hierop bekijken we de kansen voor (H)OV en het fietsnetwerk tussen de centra en economische centra voor het gehele gebied Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal. Daarin gaan we optrekken met gemeenten en provincie Gelderland.

LANDELIJK TOEKOMSTBEELD OV

De uitwerking van het Landelijke Toekomstbeeld OV en de daarbij behorende Ontwikkelagenda vindt plaats via een aantal onderdelen, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten op de regionale resultaten (zie U Ned-programma) en resultaten van corridorstudies voor spoorverbindingen. Daarnaast zijn er specifieke programma's waarin Rijk en regio's samen optrekken. Voor de uitwerking van het NWP zijn dit:

- **A12-corridor:** verkenning naar toekomstige treinbediening Utrecht-Arnhem en bijbehorende infrastructurele spoormaatregelen. Dat doen we samen met ProRail, de gemeenten, NS en de provincie Gelderland. Ambities voor station Lunetten-Koningsweg en meer sprinters brengen we in in dit project.
- **Herroutering goederenvervoer Rotterdam – Noord-Duitsland:** de groei van het reizigersvervoer op het spoor in de brede Randstad wordt voor een deel belemmerd door de noodzakelijke inpassing van treinpaden voor het goederenvervoer. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de ambities voor het spoor als ruggengraat van het OV-netwerk. Verkend wordt of de Betuweroute beter benut kan worden voor deze herroutering en of mogelijk vooruitlopend hierop beperking van goederenvervoer in bijvoorbeeld de spits haalbaar is.
- **BRT-verdieping naar kansrijke corridors in Nederland, waarbij voor Utrecht dit betreft:**
 - *BGU (Breda-Gorinchem-Utrecht)*, met daarbij voor Utrecht het accent op deeltraject Vijfheerenlanden-Vianen Lekbrug-A2-Papendorp die in het NWP als U-liner is opgenomen, met daarbij de ambitie om ook een directe buslijn naar USP te realiseren. In dit project werken we samen met lenW, provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland en de betrokken gemeenten (in onze regio via de U10). De uitkomsten van deze verkenning worden in 2022 vastgelegd in een intentieovereenkomst met daarin een gezamenlijke agenda voor de periode tot 2030 en een doorkijk naar 2040.
 - *Onderzoek naar andere BRT-corridors.* Dit betreft een landelijke verdiepingsstudie waarin bestaande – op te waarderen – en nieuwe BRT-corridors worden verkend. Hierin werken we samen met betrokken vervoerders collega OV-autoriteiten, lenW en Rijkswaterstaat. Voor de provincie Utrecht gaat het om de volgende BRT-snelwegcorridors (in het NWP als U-liner opgenomen):
 - Vianen-USP-A28-Amersfoort;
 - Amersfoort-Woudenberg-A12-Veenendaal/Wageningen University & Research;
 - Utrecht Leidsche Rijn-A2-Breukelen-Amstelveen-Haarlem;
 - Huizen/Almere-HOV Eemnes/Hilversum-A27 USP/A1 Amersfoort Schothorst.



Station Breukelen

MOBILITEITSAANPAK SNELWEGEN UTRECHT EN AMERSFOORT

Werkzaamheden aan snelwegen hebben gevolgen voor doorstroming op U-liner-verbindingen en het onderliggend busnetwerk. Binnen de mobiliteitsaanpak werken we samen met Rijkswaterstaat aan (aanvullende) maatregelen en een passende bouwfaserings om de hinder van grote wegwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Inzet is om reizigers te verleiden meer te reizen buiten de spits en gebruik te maken van duurzame mobiliteitsalternatieven (zoals U-liner).

7.2 BREDE INZET VANUIT PROVINCIALE UITVOERINGSPROGRAMMA'S

Het OV is onderdeel van een breder mobiliteitssysteem en raakt andere uitvoeringsprogramma's zoals knooppunten, wegen en fiets. De ambities voor het OV-netwerk hebben hier invloed op en dat vraagt extra aandacht voor raakvlakken en koppelkansen. Ook de reguliere samenwerking met wegbeheerders en gemeenten valt hieronder.



OV in gemengd verkeer

PROVINCIALE UITVOERINGSPROGRAMMA'S

Met het opstellen van het NWP geven we uitvoering aan een van de acties uit het uitvoeringsprogramma OV 2019-2023. Goed OV vraagt om een brede inzet bij alle provinciale bereikbaarheidsuitvoeringsprogramma's:

- **Wegen**

Onze ambities voor hoofdverbindingen met U-link en U-liner hebben gevolgen voor onze provinciale wegen. Andersom zijn er vanuit de bredere omgeving, verkeersveiligheid of andere modaliteiten ook ambities die effect kunnen hebben op het OV. Voor een kwaliteitsslag op deze hoofdverbindingen willen we ons inzetten voor een goede OV-doorstroming en verdere verbetering van haltevoorzieningen. Op veel plekken gaat dit goed, maar soms is aanvullende inzet nodig om ook in de toekomst het OV betrouwbaar en snel te houden. Bij ingrepen vraagt dat ook om een integrale aanpak en bredere afweging.

- **Fiets**

We willen werken aan een verbetering van de combinatie OV en fiets om meer slagkracht te krijgen op de (middel)lange afstand. We willen ons inzetten voor een OV-stallingsprogramma op knooppunten en bij overige haltes die voor de reiziger gunstig gelegen zijn in het OV- en fietsnetwerk. Ook snel-/doorfietsroutes spelen een belangrijke rol met het toenemende gebruik van de e-bike en langere fietsafstanden in het voor- en natransport. Vooral bij trein en U-liner zoeken we naar de win-win tussen fiets en OV. Ook willen we gaan werken aan een visie op deelmobiliteit om het aanbod bij knooppunten te verbeteren. Deze bouwstenen nemen we mee in onze regionale input voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

- **OV**

Het uitvoeringsprogramma OV draagt logischerwijs op vele manieren bij aan de vertaling van dit NWP naar de concrete uitvoering. Dit vindt plaats via een aantal thema's:

Programma vernieuwing doelgroepenvervoer

Momenteel werken we samen met gemeenten aan het programma 'vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend OV'. Hierbij kijken we naar een nieuwe opzet voor het doelgroepenvervoer als opvolger van de Regiotaxi en verkennen we nieuwe vormen van AOV. De resultaten uit dit project betrekken we bij de uitwerking van toekomstige AOV-oplossingen in potentiële zoekgebieden.

NWP uitvoeringsagenda U-liner en U-link

Het gepresenteerde ambitienetwerk 2025-2035 (zie 5.1) met daarin de hoofdverbindingen U-liner en U-link dient verder uitgewerkt te worden. We gaan hiermee aan de slag samen met gemeenten en ROCOV in een regionale, corridorgerichte aanpak. RWS wordt hierbij ook betrokken, afhankelijk of dat in het gebied er ook gebruik gemaakt gaat worden van Rijkswegen. Behalve de uitwerking van de U-link/U-liner-verbindingen, wordt er ook gekeken hoe het overige OV hierop kan aansluiten, hoe doorstromingsmaatregelen genomen kunnen worden, de haltevoorzieningen geoptimaliseerd kunnen worden en hoe het OV in de gehele keten versterkt kan worden (looproutes, fiets en P+R). Doel is om te komen tot een uitvoeringsagenda waarin de (toekomstige) OV-vraag en het OV-aanbod zijn uitgewerkt en vervolgstappen naar realisatie en exploitatie gezet kunnen worden. De hiervoor beschikbare subsidiemiddelen voor doorstromingsmaatregelen en betere haltevoorzieningen willen we hierin betrekken.

Samenwerking met onze gemeenten is hierbij cruciaal, omdat zij weten wat lokaal speelt, leeft en haalbaar is. We nemen de ruimte om dit traject verder uit te lijnen en goed af te bakken wat ieders doelen en aanpak zijn. De provincie start het initiatief hiervoor eerst met een pilot, bijvoorbeeld in de Lopikerwaard. Met deze pilot werken we toe naar een aanpak die we ook in de rest van de provincie kunnen uitvoeren. De aanpak van de pilot en de eerste stappen presenteren we met de gemeenten in het najaar van 2022. Daaruit volgt ook het tijdpad en de aanpak voor de rest van de corridors, zodat we gereed staan om in 2025 de verdere implementatie van U-link en U-liner in samenhang met het onderliggende OV-systeem, fiets en P+R samen met gemeenten en nieuwe vervoerders vorm te geven.

NWP uitvoeringsagenda spoor

De samenhang tussen het bus-, tram- en spoornetwerk wordt in dit NWP versterkt met het spoor als ruggengraat van het OV-netwerk. De afstemming met de spoorsector (ProRail als infrabeheerder, NS als huidige vervoerder van het landelijke, internationale en het regionale Randstadspoorproduct) én met lenW als concessieverlenende OV-autoriteit vindt bestuurlijk vooral plaats via de regionale en landelijke spoortafels. Daar sluiten wij aan om onze ambities te realiseren. We stellen als provincie Utrecht een eigen spooragenda op: een agenda waarin we onze spoorambities uit het NWP de komende periode gezamenlijk met de spoorsector kunnen uitwerken en de resultaten hiervan kunnen inbrengen bij de bestuurlijke besluitvormingstafels hierover. In deze spooragenda leggen we ook een link met ons programma Knooppunten en onze regionale OV-ambities, in het bijzonder de BRT-ontwikkeling (U-liner) op landelijke spoor/snelwegcorridors.

• Multimodale Knopen

In het uitvoeringsprogramma Knooppunten zetten we ons in voor een goede overstap binnen het OV-systeem voor de reiziger, versterken van overstappen naar andere modaliteiten (ketens), en integrale gebiedsontwikkeling bij knooppunten. Het NWP geeft richting aan de functie die knooppunten vervullen in het OV-netwerk. We werken aan een herziening van het knooppuntenprogramma, waarin we de ervaringen tot nu toe en de actuele (beleids)ontwikkelingen een plek geven. Concrete producten waaraan gewerkt wordt zijn onder meer:

- verstedelijkingsprogramma (verdichtingsonderzoek locaties);
- Verbetering treinstations (samen met gemeenten, NS en ProRail);
- provinciale P+R-visie en de ontwikkeling van hubs aan HOV-assen en stations.

REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA (RMP)

Het RMP is een landelijk instrument om op regionaal niveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan een transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. De provincie Utrecht werkt het RMP samen met gemeenten uit voor onze regio. Het provinciale mobiliteitsprogramma wordt, inclusief OV, gekoppeld aan het bereiken van de klimaatafspraken. Het NWP vormt hiervoor een belangrijke bouwsteen.



Elektrische bussen in Utrecht

7.3 VERVOERPLANPROCES EN CONCESSIEBEHEER

Het NWP is adaptief en biedt een richting voor de ontwikkeling van de exploitatie. Op basis van de ontwikkeling van het aantal reizigers willen we in jaarlijkse exploitatieplannen werken aan een stapsgewijze verbetering van het OV-netwerk. Dat vraagt om aanpassingen binnen en buiten onze OV-concessies.

In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste exploitatieprogramma's en concessie-activiteiten opgenomen waarin we de OV-ambitienetwerken verder uitwerken aan de hand van het NWP:

- **Afstemming met omliggende vervoerautoriteiten**

Belangrijk wordt de interactie tussen de verschillende vervoerders om het OV-ambitienetwerk te realiseren. Dit betreft vooral de randen van de concessies, maar meerdere gebieden kennen corridors waar (H)OV-lijnen van de provincie Utrecht andere concessies inrijden of juist andersom: lijnen die vanuit omliggende concessies tot diep in de provincie Utrecht doorrijden. Dit speelt met name in de regio Amersfoort, Foodvalley (Gelderland), de BGU-corridor/Zuid-Holland en de Noordvleugel (regio Amsterdam/Gooi/Almere). De 'concessie-grensoverschrijdende' lijnen mogen voor de reiziger niet leiden tot een minder aantrekkelijk vervoersproduct of het uitblijven van kwaliteitsverbetering. Onze inzet – samen met onze vervoerders – richt zich op het uitbouwen en verbeteren van de samenwerking met onze omliggende wegbeheerders, vervoerders en OV-autoriteiten. Dit betreft zowel de jaarlijkse afstemming rondom vervoerplannen en de afstemming rondom nieuwe concessies als het uitwerken van gezamenlijke projecten. De provincie Utrecht zal hiertoe ook structureel overleg voeren met al onze OV-autoriteiten over grensoverschrijdende lijnen en de (beleidsmatige) afstemming in plannen en uitvoering.

- **Jaarlijkse vervoerplanproces voor de provinciale concessie(s)**

In het jaarlijkse vervoerplanproces vindt de vertaling van het NWP plaats naar een dienstregeling die past bij de actuele reizigersvraag. Dit plan wordt bestuurlijk door GS getoetst en vastgesteld, na overleg met reizigers(organisaties), omliggende vervoerders en gemeenten. De interactie tussen het vervoerplanproces en de daadwerkelijke ontwikkeling en beschikbaarheid van de (OV-)infrastructuur is cruciaal. Door uitwerking in het jaarlijkse vervoerplanproces spelen we hierop in en sluiten we aan op actuele vervoerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen. De nieuwe concessies worden - op basis van de NvU - ook flexibel ingericht, waardoor er voldoende ruimte wordt geboden om dit binnen de provinciale kaders en ambities mogelijk te maken.



Utrecht Centraal



AFKORTINGEN

In dit document worden de volgende afkortingen gehanteerd:

AOV	Aanvullend openbaar vervoer
BRT	Bus Rapid Transit
(H)OV	(Hoogwaardig) Openbaar Vervoer
IC	Intercity (trein)
ICE	Internationale Hogesnelheidstrein (Amsterdam-Duitsland)
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NvU	Nota van Uitgangspunten
NWP	OV-netwerkperspectief
RMP	Regionaal Mobiliteitsprogramma regio Midden-Nederland
RWS	Rijkswaterstaat
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040
U Ned	Samenwerkingsprogramma van Rijk, provincie en gemeenten voor de regio Utrecht
USP	Utrecht Science Park (voorheen De Uithof)
WMO	Wet maatschappelijke ondersteuning



BIJLAGEN

BIJLAGE 1.

INHOUDELIJKE BOUWSTENEN

In de afgelopen periode is in een aantal gerichte OV-studies reeds gewerkt aan het toekomstige netwerk. Het NWP bouwt voort op deze afgeronde onderzoeken. We beschrijven ze kort:

OV TOEKOMSTBEELD MIDDEN-NEDERLAND (2019)

Een ontwikkelperspectief voor het OV uit 2019 waarin de gewenste ontwikkelingsrichting van het regionale OV-netwerk geschetst wordt en de schaa sprong wordt verkend. De belangrijkste vier conclusies, waar in dit NWP een nadere uitwerking aan wordt gegeven zijn:

1. Inzetten op bundeling: verdere bundeling van het OV is nodig om meer kwaliteit te kunnen leveren, met minimale hinder en gevolgen voor de omgeving. Daarbij horen investeringen in veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid en comfort. Bussen kunnen met hogere frequenties en met grotere eenheden worden ingezet.
2. Een 'wiel met spaken': Utrecht Centraal is een belangrijk knooppunt. Investeringen in het versterken van de tram- en buscorridors van en naar Utrecht Centraal (de spaken) zijn nodig. Om Utrecht Centraal te ontlasten, is het belangrijk dat er nieuwe knooppunten komen op de buitenring in de voorsteden Lunetten (Koningsweg), Overvecht en Leidsche Rijn. Dit moet gebeuren in combinatie met HOV-verbindingen tussen die stations, die niet door het centrum gaan (het wiel).
3. Inzetten op centrale route(s) door Rijnsweerd/USP: voor Rijnsweerd/USP is het belangrijk om te werken aan verbindingen die centraal door USP lopen: aantrekkelijk OV op korte loopafstand van belangrijke bestemmingen.
4. Doorontwikkelen regionale HOV-corridors: de bestaande scheiding tussen stads- en streekvervoer wordt minder scherp. Verschillende regionale verbindingen hebben de potentie om door te ontwikkelen naar HOV-corridors, zoals verbindingen naar USP, Amersfoort Vathorst, Bunschoten-Spakenburg, Veenendaal en Amsterdam (Schiphol, Zuid, Bijlmer).

SAMEN OV VERSNELLEN IN UTRECHT EN OV IN DE BINNENSTAD (2020-2021)

Recent zijn twee OV-studies uitgevoerd: 'Samen OV versnellen' en de daarmee samenhangende studie 'OV in de binnenstad' door de gemeente Utrecht en provincie Utrecht, met betrokkenheid van de U10. Beide studies zijn bedoeld om meer grip te krijgen op de samenhangende keuzes in het OV-netwerk en de bredere ruimtelijke consequenties, waarin de verdere uitwerking van 'het wiel met spaken' centraal stond. De belangrijkste lessen vanuit beide trajecten zijn:

1. Samenhang in het netwerk is groot: zoeken naar evenwichtige samenstelling van robuuste maatregel-pakketten is daarom van belang.

2. Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking en biedt kansen bij hoog ambitieniveau voor een regionale OV-schaalsprong.
3. Papendorplijn als onderdeel van een integraal netwerkconcept in Zuidwest vraagt om goede koppeling met verstedelijking en mobiliteitssysteem.
4. Structurele ingreep binnenstadsas biedt de meeste kansen voor behoud kwaliteit voor bestemmingsreizigers en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.
5. Snelle route buitenom met de Waterlinielijn: potentie afhankelijk van ruimtelijk programma en bediening station Lunetten Koningsweg.

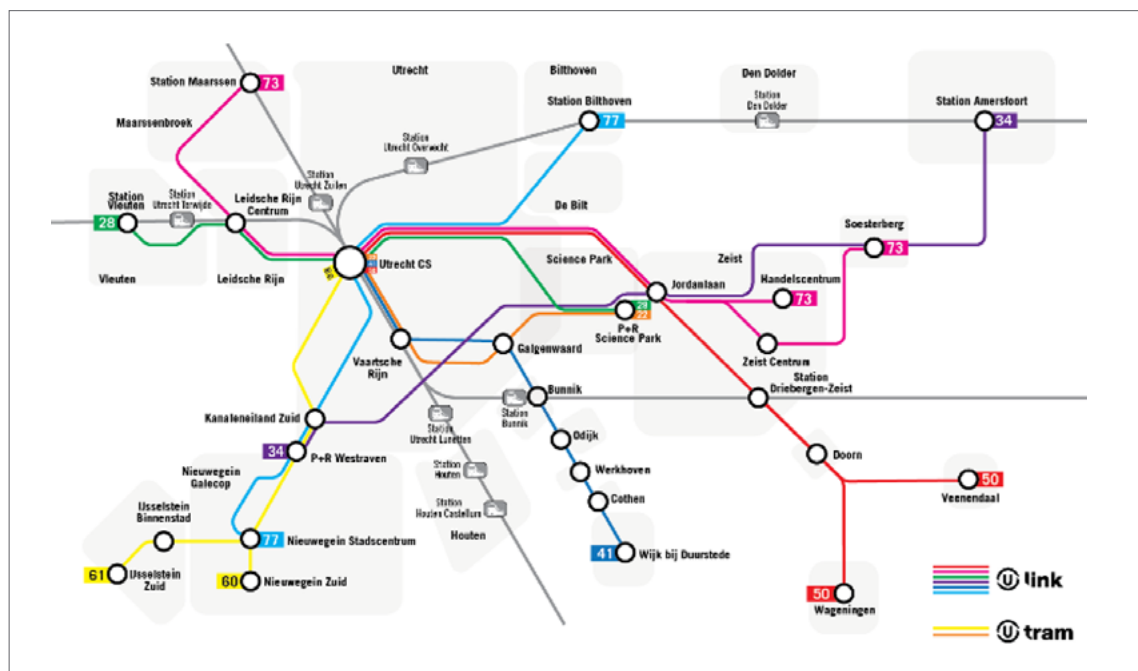
RESULTATEN DEELSTUDIES HOV USP – ZEIST – AMERSFOORT (2020-2021)

In het programma U Ned werken wij samen met Rijk en regio aan de opgaven op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid. Onderdeel van het programma was een onderzoek naar het doortrekken van de tram naar Zeist en mogelijk verder en een studie naar de inpassing van een HOV-baan tussen Zeist en USP. De belangrijkste lessen vanuit deze studies zijn:

1. Op basis van het aantal te verwachten reizigers kan er gesteld worden dat er potentie lijkt te zijn voor een tramverbinding tussen USP en Zeist.
2. Voor de verbinding tussen Zeist en Amersfoort lijkt niet voldoende reizigerspotentie te zijn om een tramverbinding te realiseren, maar de potentie is wel voldoende groot om een kwaliteitsimpuls voor de busverbinding te realiseren.
3. De studie laat zien dat gecombineerd gebruik van een HOV-baan A28 door zowel bus als tram beperkingen heeft. Dit stelt de provincie Utrecht voor de opgave om bij de keuze voor de aanleg van een HOV-baan tussen USP en Zeist te kiezen of we deze willen benutten voor de bus of voor (een doorgetrokken) tram.
4. De uitkomsten van de studie laten zien dat de keuze voor alleen een busbaan op het gebied van bereikbaarheid voor het openbaar vervoer meerwaarde biedt. De reistijd wordt korter en de betrouwbaarheid neemt toe.
5. Op het landschap hebben de mogelijke tracés een grote impact. Ook als gekozen wordt voor een tracé dat parallel aan de A28 loopt is de impact groot.

START VAN U-LINK ALS EERSTE STAP IN HOV (EIND 2019)

In 2020 is gestart met de uitrol van U-link, met de versimpeling van een aantal belangrijke corridors en het samenvoegen van bestaande buslijnen tot aantrekkelijke busverbindingen voor bestaande reizigers en om automobilisten een goed alternatief bieden. Het gaat hier veelal om drukke verbindingen van en naar Utrecht Centraal en de belangrijke verbinding tussen Westraven en USP. De zes verbindingen van U-link lopen niet alleen in het stadsgewest Utrecht maar verbinden ook omliggende gebieden zoals Amersfoort en Utrechtse Heuvelrug. Enkele rechtstreekse verbindingen kwam hiermee te vervallen. Voor het merendeel van de reizigers stonden daar meer reismogelijkheden tegenover door de hogere frequenties. De aanpak van U-link ging gepaard met de introductie van nieuwe en grotere bussen die ook voorzien werden van een eigen herkenbare huisstijl.



Routekaart van U-link

START UITHOFLIJN EN VERNIEUWING REGIONAAL TRAMSISTEEM (EIND 2019)

Het tramsysteem in Utrecht is fors uitgebreid en vernieuwd. De nieuwe tramlijn 22 vormt nu de verbinding tussen Utrecht Centraal en USP met een frequentie van maximaal 16x per uur. Met deze tramlijn is de drukke buslijn 12 vervangen in Utrecht en is ruimte ontstaan voor reizigersgroei op de verbindingen van en naar USP. Voor treinreizigers uit het zuiden en Leidsche Rijn is een nieuwe overstapmogelijkheid ontstaan op station Vaartsche Rijn. Begin 2021 is ook op het traject tussen Utrecht Centraal en IJsselstein/Nieuwegein gestart met nieuw trammaterieel. Hiervoor zijn perrons verlaagd en verlengd. Tegelijkertijd is onderhoud uitgevoerd op delen van het tracé. Dankzij deze ingreep profiteren reizigers van nieuw modern materieel, meer capaciteit en een betrouwbare dienstregeling. Op korte termijn rijden de meeste trams in het stationsgebied door en vervalt het eindpunt Jaarsbeursplein en Centrumzijde voor doorgaande reizigers.



Tramlijn 22

KNOOPPUNTEN DRIEBERGEN ZEIST EN LEIDSCHER RIJN (ZOMER 2019)

De afgelopen jaren zijn twee knooppunten verbeterd. Knooppunt Driebergen Zeist is voorzien van een nieuw trein- en busstation. Dit ging samen met het aanpakken van de stationsomgeving om ook reizigers een goede overstap te bieden tussen trein, bus en de fiets. Verder is in Leidsche Rijn met de bouw van het centrum een nieuwe knoop toegevoegd waarop het netwerk ook is aangepast.

AFRONDING HOV-BRIL STADSGEWEST UTRECHT (BEGIN 2021)

In Utrecht is in de afgelopen 20 jaar gewerkt aan de 'HOV-bril'. Het gaat om verschillende verbindingen van en naar Utrecht om belangrijke woon- en werkgebieden met elkaar te verbinden. Op deze verbindingen is gewerkt aan de realisatie van tram- of busbanen om te zorgen voor goede OV-kwaliteit met korte reistijden. Rond de eeuwwisseling is gestart met de aanleg van een busbaan door de binnenstad. Het gaat hier om een busroute Utrecht Centraal-USP door het centrum waar ook bussen uit omliggende kernen gebruik van maken. Daarna is de Noordradiaal aangelegd om Leidsche Rijn te ontsluiten. Deze route is aangevuld met de Zuidradiaal, waarvan de laatste stukken stapsgewijs zijn opgeleverd in 2019 en 2021. Door de nieuwe infrastructuur is het OV in Utrecht in staat gebleken korte reistijden te bieden in een veel drukker stad. De positie ten opzichte van de auto is sterk verbeterd.



HOV-bril (Noordradiaal, Zuidradiaal, Binnenstadsas en Om de Zuid/Tramlijn 22)



Bussen rijden op de HOV-baan richting Papendorp)



HOV-baan richting station Vleuten

EERSTE ERVARINGEN MET FLEXVERVOER (VANAF 2019)

In de afgelopen jaren is op diverse plekken gestart met flexibel vervoer. Dit is een vorm van OV waarbij niet volgens een dienstregeling of vaste route wordt gereden, maar waar op afroep een vorm van collectief vervoer beschikbaar is. Het gaat om lijnen waarvan kleinere aantallen reiziger gebruik maken. Belangrijke projecten zijn Eiland van Schalkwijk, Woerden, De Ronde Venen en Utrecht-Noord. Vaak ging de introductie gepaard met uitbreiding van het aanbod, door toevoeging van haltes en het uitbreiden van het OV-aanbod. De coronacrisis heeft een gedegen evaluatie tot heden in de weg gestaan.



U-flex in Houten

Op basis van CBS-data (december 2019) is inzichtelijk gemaakt voor gemeenten binnen de provincie Utrecht waar de meeste mensen werken. De percentages geven het aandeel van inwoners weer die in een bepaalde gemeente of regio werken. Dit geeft geen volledig inzicht in de dagelijkse verplaatsingen van personen, omdat bijvoorbeeld studenten hier niet in voorkomen en de mate van thuiswerken onbekend is. Ook geeft het geen inzicht in het OV-aandeel binnen deze woon-werkrelaties. Wel geeft het inzicht in de oriëntatie van gemeenten en samenhangende kerngebieden binnen de daily urban systems met relatief veel verplaatsingen.

	INTERN	GEMEENTE	GEMEENTE	REGIO	REGIO	REGIO
	Binnen woonplaats	Utrecht	Amersfoort	Metropool Regio Amsterdam	Foodvalley	U10
Amersfoort	36,30%	10,90%	36,30%	18,70%	6,40%	18,80%
Baarn	24,50%	8,50%	10,40%	29,20%	2,80%	14,20%
De Bilt	21,60%	28,60%	3,80%	14,60%	1,60%	65,40%
Bunnik	15,50%	25,40%	2,80%	9,90%	1,40%	66,20%
Bunschoten	50,90%	3,50%	10,50%	8,80%	4,40%	6,10%
Eemnes	15,60%	4,40%	4,40%	44,40%	0,00%	4,40%
Houten	22,60%	26,80%	5,40%	10,00%	1,90%	69,00%
IJsselstein	18,30%	24,60%	2,90%	9,10%	0,60%	68,60%
Leusden	21,80%	10,20%	21,80%	12,90%	8,20%	19,70%
Lopik	23,00%	16,20%	1,40%	4,10%	0,00%	40,50%
Montfoort	21,90%	19,20%	1,40%	6,80%	0,00%	43,80%
Nieuwegein	23,00%	31,50%	3,20%	10,10%	0,90%	69,10%
Oudewater	28,00%	12,00%	2,00%	2,00%	0,00%	24,00%
Renswoude	17,90%	3,60%	7,10%	3,60%	57,10%	7,10%
Rhenen	21,50%	4,30%	2,20%	5,40%	50,50%	12,90%
De Ronde Venen	29,40%	5,00%	0,90%	44,00%	0,50%	14,70%
Soest	24,90%	11,30%	13,60%	19,70%	2,80%	24,90%
Stichtse Vecht	19,70%	27,40%	2,90%	21,60%	0,30%	60,00%
Utrecht (gemeente)	46,10%	46,10%	2,80%	18,90%	1,20%	59,80%
Utrechtse Heuvelrug	25,40%	14,80%	4,30%	9,60%	8,10%	58,40%
Veenendaal	37,30%	5,20%	3,90%	8,20%	54,80%	13,00%
Vijfheerenlanden	31,00%	13,10%	2,20%	7,30%	0,70%	58,00%
Wijk bij Duurstede	23,10%	14,90%	5,00%	4,10%	1,70%	66,10%
Woerden	35,50%	17,40%	1,10%	11,70%	0,40%	61,90%
Woudenberg	22,70%	7,60%	12,10%	4,50%	16,70%	24,20%
Zeist	26,60%	22,70%	4,60%	11,30%	2,10%	66,70%

Tabel B3-1: Percentage van inwoners per gemeente dat werkt in gemeente/regio (Banen van werknemers naar woon-werkregio, CBS, 2019)

In de meeste gemeenten is het percentage inwoners dat ook werkt in de woongemeente het grootst. In Bunschoten werkt een absolute meerderheid van de inwoners in de eigen gemeente. Rond de gemeente Utrecht is te zien dat veel inwoners uit De Bilt, Bunnik en Nieuwegein in de gemeente Utrecht werken. Vaak is dit aandeel groter dan een kwart van de inwoners van die gemeenten. Vier gemeenten zijn heel sterk gericht op bestemmingen in de Metropool Regio Amsterdam: Baarn, Eemnes, De Ronde Venen en Stichtse Vecht. In mindere mate geldt de sterke Amsterdamse OV-oriëntatie ook voor de overige inwoners uit gemeenten in de regio U10 en regio Amersfoort. Voor veel inwoners van de gemeenten Renswoude, Rhenen en Veenendaal is de Foodvalley de werkbestemming.

Hieronder is een korte beschrijving opgenomen van de 'Verbindingswijzer' en het provinciale verkeersmodel Stravem.

1. RESULTATEN BEREIKBAARHEIDSANALYSE MET DE VERBINDINGSWIJZER

In opdracht van de provincie Utrecht heeft Movares met de Verbindingswijzer de voorgestelde ambitiewerken doorgerekend (Hoofdstuk 5). De Verbindingswijzer is een tool die inzichtelijk maakt hoeveel arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden door de inwoners in een bepaald gebied (zones van 200x200m) in een bepaalde tijd. Het geeft daarmee een indicatie van de bereikbaarheid (hoeveel arbeidsplaatsen zijn er binnen bijvoorbeeld 60 minuten te bereiken?), maar deze tool maakt niet inzichtelijk hoe groot deze stromen zijn. Er is voor gekozen om alleen naar arbeidsplaatsen te kijken om deze analyse beheersbaar te houden. Arbeidsplaatsen zijn een belangrijke indicator voor OV-gebruik (uiteraard voor woon-werkverkeer), maar arbeidsplaatsen zijn ook een goede indirecte indicator voor reizen met een ander reismotief: bijvoorbeeld naar studielocaties (onderwijs), horeca- of winkellocaties (sociaal-recreatief) of medische clusters (medisch bezoek).

De inwonersaantallen, arbeidsplaatsen en het voetgangersnetwerk zijn in alle scenario's gelijk gehouden; gevarieerd is er met het OV-netwerk: de ambitienetwerken zijn vertaald naar een globale dienstregeling en vergeleken met de dienstregeling begin 2020 (pre-corona dienstregeling).

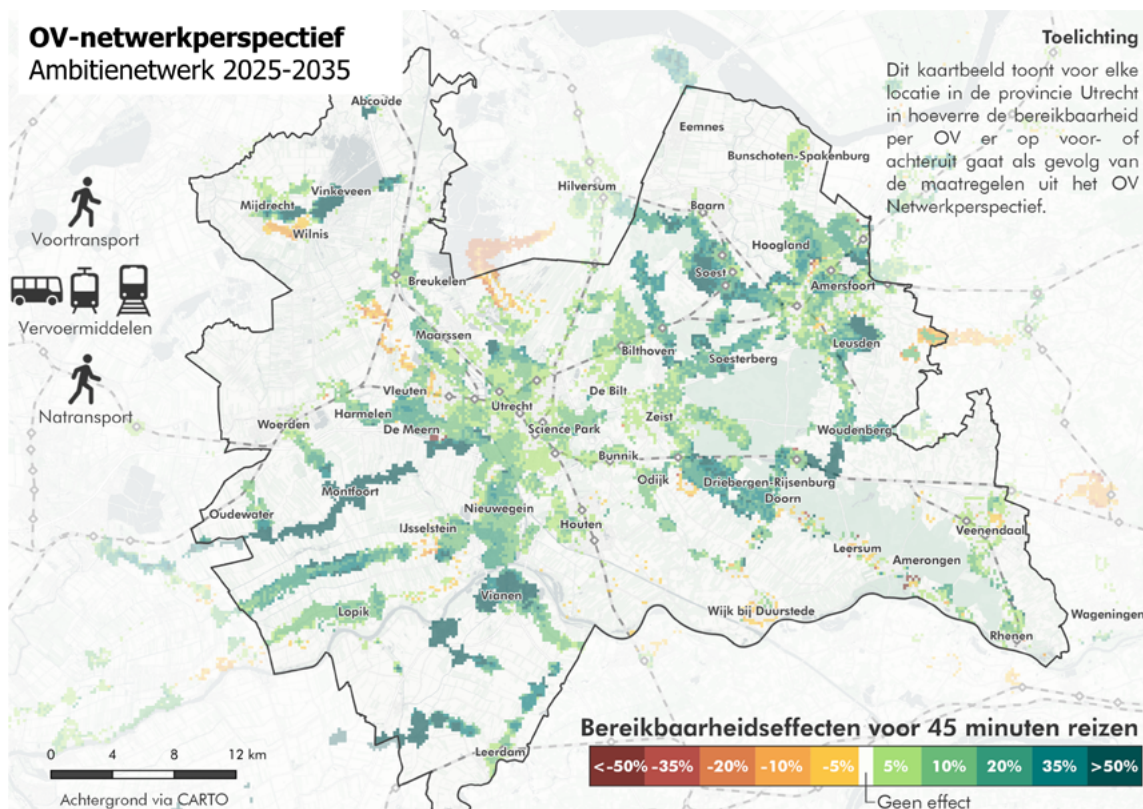
De bereikbaarheidseffecten zijn in onderstaande tabel A weergegeven, waaruit blijkt dat de bereikbaarheid met het ambitienetwerk 2025-2035 (benutten) verbetert. Vooral het aantal arbeidsplaatsen wat bereikbaar wordt binnen de 45 minuten neemt toe.

Dit is ook verklaarbaar, omdat de voorgestelde maatregelen juist inzetten op het verbeteren van de regionale OV-bereikbaarheid: hier kan het versnelde regionale OV een beter alternatief vormen voor de auto. Maar ook bij de 15-minuten-grens, is er een duidelijk positief zichtbaar. Aanvullend hierop is er een doorrekening gemaakt waarbij specifiek gekeken is naar de combinatie OV met de fiets in het vortransport (maximaal 10 minuten). Dan blijken de positieve bereikbaarheidseffecten nog groter.

De bereikbaarheid neemt in het ambitienetwerk 2035-2050 (uitbreiden) nog verder toe, maar dit effect is provinciebreed beperkter dan die tussen de huidige situatie en het voorgestelde ambitienetwerk 2025-2035. De effecten kunnen per gebied natuurlijk wel verschillend uitpakken, zowel positief als negatief. Dit is inzichtelijk gemaakt in de kaarten.

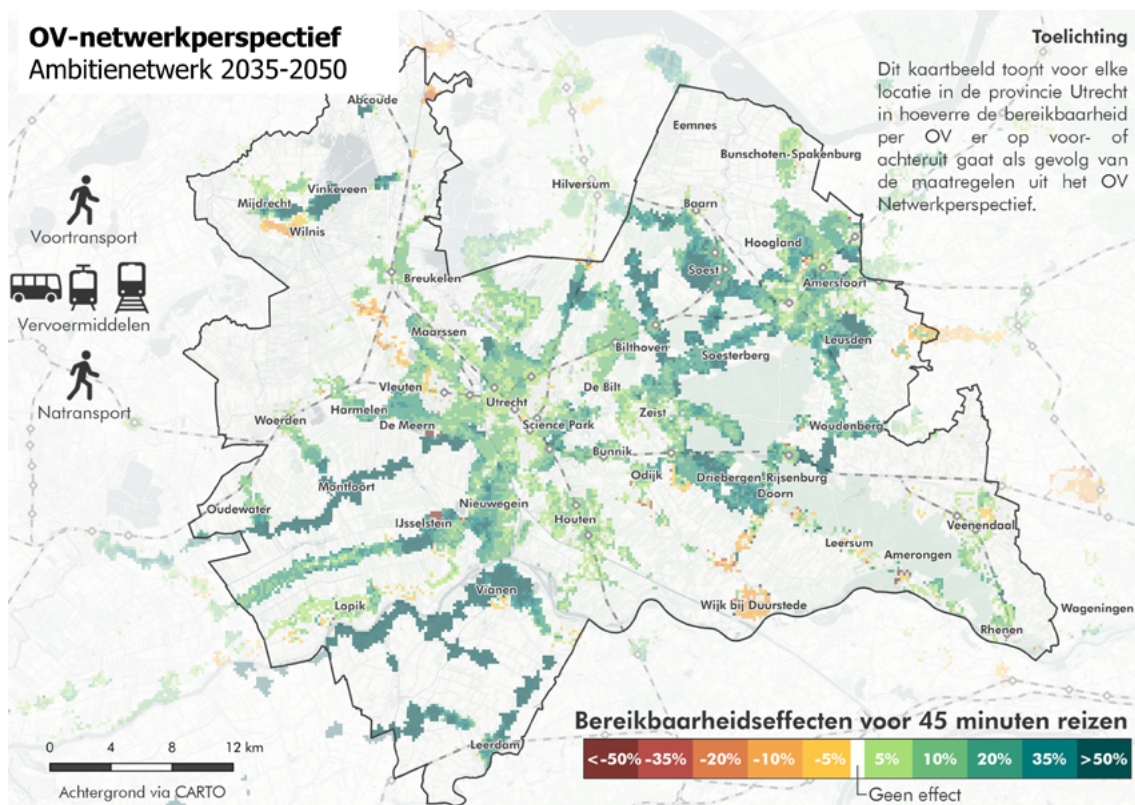
REISTIJD WONING-WERK	EXTRA ARBEIDSPLAATSEN BINNEN ZIJN/HAAR BEREIK ALS GEVOLG VAN HET AMBITIENETWERK TEN OPZICHTE VAN 2020	
	BENUTTEN ≤ 2035	UITBREIDEN ≥ 2035
15 min	+7%	+8%
30 min	+11%	+13%
45 min	+15%	+17%
60 min	+14%	+15%

Tabel A: Het aantal extra arbeidsplaatsen (%) die een gemiddelde inwoner in de provincie Utrecht kan bereiken binnen een OV-reistijd van 15, 30, 45 en 60 minuten vanuit zijn woning, als gevolg van het ambitienetwerk.



Toelichting op de kaart 2025-2035:

Duidelijk zichtbaar is dat corridors waar nu nog “gewone” (streek)bussen rijden, fors profiteren van de introductie van U-link of U-liner. Hierbij is bijvoorbeeld ook het effect zichtbaar van de gestrekte lijnvoering met minder haltes zoals duidelijk te zien is in de Ronde Venen, waar Mijdrecht en Vinkeveen profiteren en Wilnis erop achteruit gaat. Bij de aanvullende analyse waarin de fiets als voortransport is meegenomen, wordt dit voor Wilnis ook minder negatief of zelfs licht positief (afhankelijk van de locatie). Ook profiteren veel gebieden van maatregelen elders in het netwerk: doordat er nieuwe verbindingen, overstapmogelijkheden of hogere frequenties ontstaan waardoor meer arbeidsplaatsen bereikbaar worden binnen de 45 minuten. Het positieve bereikbaarheidseffect in de stad Utrecht (centrum) is relatief klein, omdat hier al veel OV-aanbod is en al veel arbeidsplaatsen bereikbaar zijn in de huidige situatie: de percentuele toename is daarom beperkt. Ook duidelijk zichtbaar is het effect van de introductie van vraagafhankelijke vervoerssystemen (rondom Kockengen en Loosdrecht), omdat deze niet zo goed te vertalen zijn naar een dienstregeling in deze tool.



Toelichting op de kaart 2035-2050:

Grotendeels zijn dezelfde effecten te zien als bij het ambitienetwerk 2025-2035. Door versnelling van de tram van/naar IJsselstein en Nieuwegein is daar sprake van een verdere verbetering. Daarbij zijn er lokaal ook negatieve effecten als gevolg van het opheffen/combineren van tramhaltes om deze versnelling mogelijk te maken. Utrecht-Oost profiteert van de komst van de IC-knoop Lunetten-Koningsweg. Het aansluiten van de U-Linerlijn op dit nieuwe knooppunt in plaats van doorrijden naar Utrecht Centraal, leidt bij Wijk bij Duurstede tot een achteruitgang van het aantal te bereiken werkplaatsen binnen de 45 minuten. Ook het nieuwe station Maartensdijk heeft een zichtbaar positief effect. (NB in dit kaartje is de buslijn door Nieuw-Loosdrecht niet vervangen door een vraagafhankelijk systeem, dit verklaart het verschil met de situatie 2025-2035)

2. RESULTATEN DOORREKENING VERKEERSMODEL:

Met het provinciale verkeersmodel Stravem is doorgerekend welke effecten het ambitienetwerk heeft op het aantal OV-reizigers, de auto en de fiets in 2030 en 2040. Ook is met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op het OV-netwerk: welke verbindingen/stations stijgen of dalen in gebruik. Het aantal OV-reizigers is in dit model gesplitst in reizigers van en naar de provincie Utrecht (vooral trein) en binnen de provincie (vooral bus en tram). De waarden van 2018 (dus pre-COVID) zijn ook opgenomen. De reeds vastgestelde plannen (zoals woningbouw, werkgelegenheid, OV-lijnen) zijn meegenomen, en ook ontwikkelingen zoals autobezit en -kosten. Hierbij is uitgegaan van dezelfde referentiesituatie als wordt gebruikt voor de MIRT-verkenning OV & Wonen 2030 en de Mobiliteitsstrategie 2040 (U Ned). Effecten van COVID-19 en niet-vastgestelde plannen buiten de provincie (zoals doortrekken Amsterdamse Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp) zijn niet meegenomen.



NOTA VAN BEANTWOORDING

SAMENVATTING EN BEANTWOORDING VAN DE REACTIES
OP DE ONTWERP NOTA VAN UITGANGSPUNTEN
EN HET ONTWERP OV-NETWERKPERSPECTIEF





INHOUD

1. INLEIDING	3
<hr/>	
2. HOOFDLIJNEN VAN INSpraakREACTIES	6
2.1 Aandacht voor balans stad en regio, groeien en koesteren	6
2.2 Het belang van flexibiliteit	7
2.3 Meer inzet op Mobility as a Service (MaaS) en een samenhangend OV-systeem	7
2.4 Integratie OV-vangnet in OV-concessie	8
2.5 Betere samenhang tussen gemeentelijk doelgroepenvervoer en OV	8
2.6 Borgen grensoverschrijdende samenwerking	9
2.7 Lagere en integrale tarieven	9
2.8 Meer fijnmazig OV en garanties, groeien en koesteren	10
2.9 Behoefte aan verdere uitwerking ambitienetwerken	11
2.10 Wensen voor nieuwe verbindingen en/of stations	12
<hr/>	
3. VERDIEPING VAN DE REACTIES	13
3.1 Gemeenten, provincies, NS en overige insprekers	13
3.2 Advies van ROCOV	14
3.3 Resultaten enquête op website ondersteund door een sociale media campagne.	14
3.4 Panelonderzoek	15
3.5 Focusgroepen	15
3.6 Marktconsultatie	16
<hr/>	
4. VERVOLGPROCES	17
<hr/>	
BIJLAGEN	18
Bijlage 1. Vragen en antwoorden op schriftelijke inspraakreacties	19
Bijlage 2. Resultaten internet enquête	79
Bijlage 3. Reacties over specifieke verbindingen	101
Bijlage 4. Factsheet Panelonderzoek	114



1. INLEIDING

De Nota van Uitgangspunten (“NvU”) beschrijft, samen met het OV-netwerkperspectief (“NWP”), de ambities voor het OV in de provincie Utrecht. Dit vormt de basis voor de aanbesteding van de nieuwe concessies.

Tijdens het opstellen van de documenten en het bepalen van de inhoud ervan zijn stakeholders op diverse momenten betrokken. Zo deden ze mee aan:

- Brede kennisdelingssessies om onderwerpen inhoudelijk te verdiepen.
- Ambtelijke sessies met de gemeenten in de provincie en met Reizigersoverleg Consumenten Openbaar Vervoer Utrecht (“ROCOV Utrecht”).
- Bestuurlijke bijpraatmomenten.
- Een panelonderzoek.
- Onderzoeken (mede door interviews) naar mobiliteitsarmoede.

Op 2 november 2021 gaf Gedeputeerde Staten de ontwerp-Nota van Uitgangspunten en het ontwerp-OV-netwerkperspectief vrij voor inspraak. Deze inspraak vond plaats tot 24 december 2021. Hierna werden stakeholders opnieuw in het proces betrokken, doordat we:

- Inspraakmogelijkheid via de provinciale website openstelden, aangekondigd via verschillende reguliere kanalen en op sociale media.
- Toelichtende bijeenkomsten hielden met gemeenten, omliggende provincies, NS, ProRail en Rijkswaterstaat en het ROCOV Utrecht.
- Een marktconsultatie met potentiële inschrijvers organiseerden.
- 3 focusgroepen samenstelden, ter verdieping van een aantal onderwerpen uit het panelonderzoek en de beide ontwerpdocumenten.
- Een digitale informatiesessie hielden voor raadsleden en statenleden op 24 november 2021.

Dit leidde uiteindelijk tot:

- 19 schriftelijke brieven van gemeenten, provincies en overige organisaties.
- Advies van ROCOV op de ontwerp-NvU en het ontwerp-NWP.
- Bijna 700 ingevulde enquêtes op de provinciale website.
- 2.800 ingevulde polls op social media.
- Bijna 800 ingevulde enquêtes in het panelonderzoek.

We beantwoorden de schriftelijke reacties individueel. De documenten zijn na vaststelling te vinden op de provinciale website van de provincie. De insprekers die aangaven hier graag op geattendeerd te worden, ontvangen een mail.

**Leeswijzer:**

Deze Nota van Beantwoording geeft een overzicht van de reacties op de beide documenten. In het volgende hoofdstuk beschrijven we allereerst een samenvatting van de reacties op hoofdlijnen. Vervolgens verdiepen we de reacties die uit verschillende inspraakactiviteiten zijn voortgekomen (gemeenten en stakeholders, advies ROCOV, inspraak enquête, panelonderzoek, focusgroepen en marktconsultatie). In het laatste hoofdstuk geven we een overzicht van het vervolgproces.



2. HOOFDLIJNEN VAN DE INSPRAAKREACTIES

Naast complimenten voor de heldere en duidelijk documenten en positieve reacties op de inhoudelijk lijn, heeft de inspraak nieuwe wensen en inzichten opgeleverd. In dit hoofdstuk geven we een samenvatting hiervan met onze reactie.

2.1 AANDACHT VOOR BALANS STAD EN REGIO, GROEIEN EN KOESTEREN

Er zijn zorgen over verschillen tussen de stad en het buitengebied. Een verdere groei van het OV in bepaalde delen van de provincie staat volgens sommigen op gespannen voet met het OV in andere delen, waar zowel de vraag naar OV als het aanbod ervan lager is. De angst is dat blijven groeien ten koste gaat van het landelijk gebied of het fijnmazige vervoer in de stadswijken.

REACTIE



Een samenhangend provinciaal netwerk van trein, tram, bus en aanvullend OV voor stad en regio is topprioriteit. Zo'n aantrekkelijk OV-systeem bereiken we alleen met een goed netwerk en goede dienstverlening.

Met de nieuwe concessies willen we groei opvangen met extra budget. De groei verwachten we in en rond de stad Utrecht, want daar wordt steeds meer gebruik gemaakt van het OV. Maar ook op andere plekken in de provincie zal groei optreden. Op de plekken waar geen of heel beperkte groei plaatsvindt, behouden we wat we nu hebben.

We kiezen dus voor versterking van hoofdverbindingen in stad en regio met behoud van een fijnmazig netwerk. Onze tweeledige inzet voor groeien en koesteren is nadrukkelijk opgenomen in het NWP en ook vastgelegd als een nieuw uitgangspunt voor de nieuwe concessie in de NvJ.



UIT DE INSPRAAK:

Het platteland heeft ook recht op OV zeker nu de trek naar het platteland groter wordt

Fijn al die investeringen

2.2 HET BELANG VAN FLEXIBILITEIT

In de reacties ligt veel nadruk op de start van de nieuwe concessie en de kans dat met deze documenten te veel vastligt voor de komende jaren als het gaat om de dienstregeling. In de reacties zien we zorgen over een gebrek aan flexibiliteit zoals bijvoorbeeld bij nieuwe woongebieden.

REACTIE



We hechten veel belang aan flexibiliteit in de concessies. Daarom zetten wij in de nieuwe concessies in op tussentijdse ontwikkeling met voldoende bijsturingmogelijkheden en juist niet op een big bang bij de start van de concessies. Er zijn meerdere herijkingsmomenten in de concessie opgenomen. We streven met de aanbesteding naar het zoveel mogelijk handhaven van het huidige netwerk als startpunt voor verdere ontwikkeling. Uiteraard kan dit alleen als de financiële resultaten van de aanbesteding dit toelaten.

Veranderingen in de dienstregeling zijn onderdeel van een jaarlijks vervoerplanproces. Binnen dit vervoerplanproces organiseren we een participatieproces voor inwoners, gemeenten, ROCOV en andere belangstellenden. Zo verrassen wij elkaar niet en betrekken we de omgeving bij verbeterstappen. Om dit te verduidelijken hebben we een extra figuur met de plancyclus opgenomen in de NvU en het NWP.

2.3 MEER INZET OP MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) EN EEN SAMENHANGEND OV-SYSTEEM

Het eisen dat de nieuwe vervoerders MaaS-waardig moeten zijn wordt als onvoldoende ambitieus gezien. We moeten de nieuwe concessiehouders volgens de insprekers meer uitdagen om daadwerkelijk onderdeel te zijn van de MaaS-ontwikkeling en het MaaS-systeem helpen versterken. Ook als dit de eigen businesscase beperkt.

REACTIE



Wij zien MaaS als een belangrijke ontwikkeling voor mobiliteit in onze provincie. De MaaS-waardige eisen garanderen dat de concessiehouders onderdeel gaan uitmaken van de MaaS-ontwikkeling.

Het principe van MaaS is dat de zogenoemde MaaS-dienstverleners van meerdere partijen de mobiliteitsdiensten verkopen en/of er informatie over verschaffen. Eén van die mobiliteitsdiensten is het openbaar vervoer. De concessiehouder heeft in de MaaS-filosofie dus geen alleenrecht meer over het verkopen van vervoerbewijzen. We hopen dat dit het OV-gebruik positief beïnvloedt. De concessiehouder heeft wél het alleenrecht op het uitvoeren van de (lijn)diensten per OV.

De reacties vragen feitelijk om de concessiehouders zelf ook MaaS-dienstverlener te laten zijn. Aangezien de potentiële concessiehouders aangeven op dit moment zelf ook ambities hebben om de MaaS-dienstverlener te zijn, gaan we hen hier meer op uitdagen. Belangrijk om hierbij te beseffen, is dat MaaS op dit moment in de fase zit van integratie van informatie en voorzichtig over integratie van plannen, boeken en betalen. De fase waarin we echt kunnen spreken over Mobility as a Service waarin een volledige integratie van mobiliteitsdiensten heeft plaatsgevonden vergt nog belangrijke en complexe ontwikkelstappen en is toekomstmuziek. De uitgangspunten bieden voldoende ruimte om hierop in te kunnen spelen.

We hebben de rol van de concessiehouders als het mobiliteitsaanspreekpunt en in de samenhang van het totaal scherper verwoord in de NvU.

2.4 INTEGRATIE OV-VANGNET IN OV-CONCESSIE

Zowel in de reacties, in sessies, als in de marktconsultatie met de vervoerders is geopperd om het OV-vangnet bij de nieuwe concessiehouders onder te brengen. De vervoerders zien dit als een keuze met voor- en nadelen. Ze geven aan niet zelf de uitvoering te willen doen, maar ze zien wel meerwaarde in het voeren van de regie voor het OV-vangnet.

REACTIE



De essentie van de vraag draait om de wens tot een goede afstemming. Die afstemming vragen we van de toekomstige concessiehouders. Daarvoor hoeft niet alles door dezelfde organisatie uitgevoerd te worden. Het overhevelen van de regie op het OV-vangnet is alleen zinvol en mogelijk, als nu duidelijk zou zijn dat we het OV-vangnet anders vorm willen geven en we bovendien ook weten hoe we dat zouden doen. Dat is nu nog niet zo. De ontwikkeling van het doelgroepenvervoer in samenhang met het aanvullend OV (AOV) en het OV-vangnet is immers nog volop gaande. We hebben aan de Utrechtse gemeenten aangegeven dat we het OV-vangnet voorlopig onder de Regiotaxi willen voortzetten.

In de NvU staat dat de afstemming en communicatie tussen het OV-vangnet en de concessiehouders beter kan en moet. Afstemming over communicatie, maar ook over mogelijke inkoop vanuit de concessie richting het doelgroepenvervoer. Hierdoor zijn er meer mogelijkheden om experimenten en afstemming goed vorm te geven.

Daarnaast houden we in de concessie de ruimte om de regiefunctie over het OV-vangnet later alsnog in de concessie onder te brengen. De concessie duurt 10 jaar en het is niet ondenkbaar dat ontwikkelingen hier aanleiding toe geven. Het moment waarop hangt af van contractduur van het doelgroepenvervoer en herijkingsmomenten van de concessie. Tegelijkertijd verlangen we van de concessiehouders dat zij het mobiliteitsaanspreekpunt zijn, om daarmee de samenhang in het netwerk te behouden.

2.5 BETERE SAMENHANG TUSSEN GEMEENTELIJK DOELGROEPENVERVOER EN OV

In de reacties uiten mensen hun zorgen over de koppeling tussen het gemeentelijke doelgroepenvervoer en het OV, en de ontwikkeling en verbetering van het AOV (zoals de buurtbus en flexvervoer) dat soms op het raakvlak van doelgroepenvervoer en OV opereert.

REACTIE



Wij zetten ons in voor een goede samenhang tussen mobiliteitsvormen. De provincie wil blijven investeren in de kansen die er liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer. Vanuit het perspectief van de reizigers blijven we werken aan innovatieve oplossingen. In het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV zetten we in op het ontwikkelen van een mobiliteitsaanbod op plekken waar weinig vraag is naar OV. We doen dit binnen twee pijlers:

- Mentale toegankelijkheid of bejegening (onder meer met OV-ambassadeurs en OV-coaches)
- Fysieke toegankelijkheid

Het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV zetten we ook na 2023 door. Daarnaast creëren we in de concessies ruimte om verbeteringen in het AOV mogelijk te houden. Het gaat hierbij om ontwikkelingen die we zowel met als zonder de concessiehouder zouden willen doen. We hebben de NvU hierop aangepast.



UIT DE INSPRAAK:

Zekerheid dat de bus komt is echt het allerbelangrijkste, dus flex vind ik niks

Ons dorp ligt aan de grens van de provincie en daarom hebben we geen goed OV

2.6 BORGEN GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

De zorg voor de OV-lijnen aan de rand van de concessies kwam terug in diverse gesprekken en reacties. Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor goede afstemming met omliggende concessies.

REACTIE



Wij erkennen dit als een belangrijk thema en nemen de oproep ter harte. Goed OV in het grensgebied vraagt inzet van meerdere partijen. We stemmen plannen regelmatig af met onze buurprovincies, zowel voor de korte als de lange termijn. Soms maken andere provincies echter afwegingen die nadelig zijn in onze provincie of andersom. Dit is niet altijd te voorkomen, maar het mag niet voor verrassingen zorgen. Dit vereist van ons als provincie om blijvend het initiatief te nemen tot afstemming en bestaand overleg te intensiveren.

2.7 LAGERE EN INTEGRALE TARIEVEN

De wens tot goedkoper OV is regelmatig genoemd in de reacties. Ook de afstemming tussen de concessies en het gebruik van makkelijke kaarten is genoemd.

REACTIE



De groeiopgave in Utrecht is fors. Voor de nieuwe concessies kiezen we er daarom voor om het aanbod fors te laten groeien en zo voldoende kwaliteit te bieden voor bestaande en nieuwe reizigers. Dit is een verandering ten opzichte van huidige concessies en heeft financiële consequenties.

Het accommoderen van groei in combinatie met lagere tarieven zorgt voor extra druk op de financiën. Daarom vinden wij lagere tarieven helaas onverantwoord. Landelijk gezien zitten de Utrechtse tarieven in de middenmoot. Wel onderschrijven wij het belang van landelijke afspraken, waarmee we grensoverschrijdende tarieven makkelijker kunnen realiseren. Ook willen wij ons inzetten voor betere tariefintegratie met de trein, zeker met oog op een samenhangend netwerk van trein, tram en bus. We zijn daarin echter ook afhankelijk van onze collega-concessieverleners en het Rijk.



2.8 MEER FIJNMAZIG OV EN GARANTIES, GROEIEN EN KOESTEREN

Er is behoefte aan meer openbaar vervoer en er is zorg over een achteruitgang van het aanbod. Mensen hebben behoefte aan bedieningsnormen en garanties. De door de provincie ontwikkelde alternatieven, zoals flexvervoer, hebben nog aandacht nodig. Niet alle alternatieven worden namelijk door iedereen enthousiast ontvangen.

Ook de wens voor een uitbreiding van de bediening in de avond en het weekend komt vaak langs. Hierbij wordt als argument gegeven dat de basis beter op orde moet zijn. De term basisbereikbaarheid wordt hier vaak gebruikt.

REACTIE



De behoefte aan meer openbaar vervoer is niet nieuw en herkenbaar in inspraakprocessen rondom OV. Veel mensen zijn voorstander van meer en goedkoper OV. Helaas is OV een collectief systeem, dat niet aan alle wensen kan voldoen. Ook is er door COVID-19 op sommige plekken tijdelijk afgeschaald. Dit was zichtbaar in de reacties. Daarnaast blijven er altijd verschillen in het aanbod, op plekken waar ook het gebruik verschilt.

Op dit moment hebben we een fijnmazig OV-netwerk, dat ontwikkeld en afgestemd is op de vraag naar OV. Een balans tussen een efficiënt systeem en tevreden reizigers. Op sommige plekken betekent dit dat er niet op alle uren van de week OV aanwezig is. Juist op die plekken zoeken we naar maatwerk in de vorm van flexvervoer of een buurtbus. Door te groeien op de hoofdverbinding en een fijnmazig netwerk te koesteren, zetten wij ons in voor goede en duurzame bereikbaarheid van gebieden.

Voor de nieuwe concessieperiode kiezen we ervoor om het aanbod fors te laten groeien en zo voldoende kwaliteit te bieden voor bestaande en nieuwe reizigers. Dit is een flinke koerswijziging ten opzichte van huidige concessies en heeft financiële consequenties. We doen dit om de groei aan te kunnen en het bestaande te kunnen behouden. Het behoud van de huidige kwaliteit is nog onder voorbehoud van de financiële effecten van de aanbesteding. Het volledige zicht op de kosten van de concessie hebben we pas na de gunning in 2024.

Nu extra investeren op plekken waar niet op alle momenten van de week OV aanwezig is, heeft direct effecten op het benodigde budget. We kiezen hier niet voor. Ter illustratie staat hieronder een indicatie van de benodigde middelen bij uitbreiding van uren in de avond en op zondag:

- Op 10 reguliere buslijnen een uitbreiding van de avond- en zondagbediening: kosten circa 4 – 5 mln euro per jaar. De verwachting is dat voor deze uitbreiding circa 5 tot hooguit 10 % van de kosten worden gedekt door de opbrengsten van extra reizigers.
- Uitbreiding van de avond- en zondagbediening op de buurtbuslijnen door de concessiehouder: kosten circa 1,5 – 3 mln euro per jaar (afhankelijk van de mogelijkheden tot inzet van bijvoorbeeld een taxi). De verwachting is dat voor deze uitbreiding circa 2 tot 3 % van de kosten worden gedekt door de opbrengsten van extra reizigers.
- Uitbreiding van de ochtend- en avonduren naar bedrijventerreinen: circa 0,25 mln euro per jaar per bedrijventerrein. Reizigersaantallen zijn sterk afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijventerrein en of de bedrijven het gebruik van het OV stimuleren.

Ter informatie: gemiddeld voor het hele lijnennet in de provincie Utrecht wordt 48 - 71 % van de kosten gedekt door de opbrengsten van reizigers.



UIT DE INSPRAAK:

de kracht van het OV is een dienstregeling, je weet zeker dat de bus komt



2.9 BEHOEFTE AAN VERDERE UITWERKING AMBITIENETWERKEN

Hoewel we complimenten ontvangen voor de heldere en duidelijke documenten, horen we ook dat uitwerking soms mist. De behoefte hieraan is groot. Uit de reacties maken we op dat betrokkenheid in deze detaillering welkom is.

Er wordt gevraagd om productformules verder uit te werken en er zijn opmerkingen over de exacte routevoering. Ook vragen mensen naar een nadere onderbouwing van de keuzes. Zo wordt in de consultatiereacties opgemerkt dat de huidige productformules geen kwaliteitsnormen hebben. Daarmee wordt de meerwaarde van meer en nieuwe productformules betwijfeld. Daarnaast mist men aandacht voor de fiets als versterkende factor in OV-gebruik.

REACTIE



Wij onderschrijven de noodzaak van een verdere gezamenlijke uitwerking van de ambities. Onterecht is het beeld ontstaan dat met deze documenten alles vastligt voor de komende jaren. Het NWP beschrijft de gewenste ontwikkelrichting voor de toekomst. Het bouwt daarmee, ook qua onderbouwing, voort op inhoudelijke studietrajecten die in de afgelopen jaren zijn afgerond. Voorbeelden zijn HOV USP-Zeist/Amersfoort, Samen OV Versnellen in Utrecht en Toekomstbeeld OV Midden-Nederland. Voor de vertaling in concrete projecten hebben we nog meerdere uitwerkingsslagen nodig, waarbij diverse stakeholders betrokken zijn.

De eerstvolgende stap is een uitwerking voor de periode 2025-2030, waarin we onze ambities voor spoor, U-link en U-liners per corridor verder detailleren. Ook brengen we daarin de wijze waarop het onderliggend net en de corridors elkaar kunnen versterken in beeld. Bij deze detaillering gaan we dieper in op de productformules, het aansluitende netwerk, halte- en fietsvoorzieningen, infrastructuur en fasering. Samen met onze partners werken we dit uit in een uitvoeringsagenda voor de trein, U-link en U-liner. Ook brengen we onze ambities in bij lopende projecten en trajecten, zoals U Ned en Toekomstbeeld OV. Hierin werken we samen met het Rijk en gemeenten aan een bredere belangenafweging en meer beslisinformatie over grotere infraprojecten. Daarnaast denken wij na over onze rol in deelfietsssystemen en werken wij aan het verbeteren van knooppunten.



UIT DE INSPRAAK:

Deelfietsprojecten slagen alleen als ze goed ingebed zijn en goed gecommuniceerd worden. Dan zijn ze voor bedrijventerreinen een welkome aanvulling

2.10 WENSEN VOOR NIEUWE VERBINDINGEN EN/OF STATIONS

De ambitiesnetwerken in het NWP spreken, gezien de reacties, het meest tot de verbeelding. Hierin komen de hoofdkeuzes tot uiting. Veel reacties in de consultatie gaan over specifieke verbindingen. Dit is veelal de roep om specifieke verbindingen of een specifiek station. Een deel daarvan komt ons bekend voor, andere verzoeken zijn nieuw.

REACTIE



Wij zijn blij met de vele ontvangen suggesties. Daar waar mogelijk geven we een positief of negatief antwoord op de genoemde suggestie. Kansrijke suggesties nemen we mee in het vervolgproces, met de uitwerking van een uitvoeringsagenda van het NWP.



UIT DE INSPRAAK:

De Max Verstappen aspiraties van diverse chauffeurs mogen wat ingetoemd worden



3. VERDIEPING VAN DE REACTIES

3.1 GEMEENTEN, PROVINCIES, NS EN OVERIGE INSPREKERS

Op 3 gemeenten na hebben alle gemeenten uit de provincie Utrecht per brief gereageerd. Van de omliggende provincies en gemeenten heeft een deel gereageerd. Daarnaast zijn reacties van enkele organisaties binnengekomen.

Over het algemeen zijn de insprekers positief. Ze noemen de NvJ en het NWP heldere en duidelijke documenten. Gemeenten zijn veelal positief over de betrokkenheid, al hadden enkele liever nog meer dialoog gehad in plaats van een formele inspraak. Samengevat betreffen de reacties:

- Gemeenten verzoeken om gezamenlijke uitwerking van de plannen in regionale uitvoeringsprogramma's.
- Het moeten behouden of versterken van het OV is een veelgehoorde reactie. Er zijn zorgen over ontsluitende lijnen en basismobiliteit en garanties hierover. Daarbij speelt ook de halteafstand in relatie tot het strekken van lijnen.
- De afstemming tussen het doelgroepenvervoer en OV komt volgens de gemeenten onvoldoende terug.
- MaaS als mobiliteit van de toekomst wordt volgens de reacties onderbelicht.
- Integrale regionale tarieven zijn volgens de reacties waardevol en moeten behouden blijven.
- Ambities worden hier en daar nog gemist: is dit wel de schaa sprong die we nodig hebben? Hierin moet de nuance worden gemaakt dat partijen grote waardering hebben en steun uiten voor de ambities die we presenteren voor het spoor, lightrail en BRT. Er zijn enkele opmerkingen over de techniekkeuze (bus of lightrail op Waterlinielijn/Wiel) en het feit dat sommige ambities eerder uitgevoerd mogen worden (voor 2035).
- Twijfels over de flexibiliteit in relatie tot OV in nieuwe woongebieden en de mobiliteitstransitie.
- Diverse netwerksuggesties en de cijfermatige onderbouwing bij onderdelen.

De reactie van bovenstaande insprekers is onderdeel van de reacties die zijn opgenomen en van een antwoord voorzien in bijlage 1.



3.2 ADVIES VAN ROCOV

ROCOV heeft separaat advies gegeven op de NvU en op het NWP. De hoofdlijnen van het advies zijn:

- Heldere en duidelijke documenten.
- Zo veel mogelijk regie bij de provincie.
- Integraal tarievenkader voor trein en bus.
- Meer afstemming met buurconcessies/provincies.
- Nauwe betrokkenheid ROCOV bij alle vervolgstappen.
- Behoud/koesteren van 'klassieke' buslijnen, garanties met normering.
- Zeggenschap verwerven over regionale treindiensten.
- Vertramming binnenstadsas op korte termijn; niet pas vanaf 2035.
- Diverse netwerksuggesties.

De reactie van de ROCOV is onderdeel van de reacties die zijn opgenomen en van een antwoord voorzien in bijlage 1.

3.3 RESULTATEN ENQUÊTE OP WEBSITE ONDERSTEUND DOOR EEN SOCIALE MEDIA CAMPAGNE.

Via polls op sociale media (Twitter, Instagram en Facebook) en de website/app van OV9292 hebben we aandacht gevraagd voor de inspraak op de NvU en de NWP. Dit leidde tot bijna 470.000 weergaven op sociale media en 2.800 stemmen op de poll.

Mede hierdoor hebben bijna 700 mensen de moeite genomen om op de website te reageren op de documenten. Een groot deel van deze reacties is, net als bij de vervoerplannen, geplaatst door een enquête in te vullen. Daarnaast zijn er 259 open reacties geplaatst.

Vanuit de 2 grote steden (Utrecht en Amersfoort) is naar verhouding veel minder gereageerd dan vanuit de middelgrote en kleine steden en dorpen. 27% van de reacties komt uit deze steden, terwijl bijna 40% van de inwoners van de provincie hier woont. 2 gemeenten sprongen er uit qua aantal reacties. Oudewater en Stichtse Vecht waren samen goed voor bijna 30% van de reacties.

De hoofdlijnen van de reacties in de enquête zijn:

- 40% is tevreden, 30% neutraal en 30% is ontevreden over het OV; de tevredenheid in de U-OV (Qbuzz) concessie is hoger dan de Syntus Utrecht (Keolis) concessie.
- Mensen vinden betrouwbaarheid veel belangrijker dan innovatie
- Punctualiteit scoort het allerhoogst bij de gewenste kwaliteitsaspecten
- Over de hoofdkeuzes (in het NWP) zijn mensen over het algemeen (zeer) positief.
- De zorgen over het landelijk gebied en aan de randen van de provincie Utrecht zijn groot.
- Een groot aantal suggesties voor (nieuwe) verbindingen waarbij de volgende punten veel genoemd zijn:
 - Maarssen dorp – Utrecht Centrum
 - Busbediening station Abcoude
 - Recreatieve bestemmingen
 - Utrecht Science Park - De Meern - Montfoort - Oudewater - Gouda

Per vraag konden mensen een open antwoord geven. De meest genoemde reacties zijn opgenomen en van een antwoord voorzien.

Bijlage 2 bevat een overzicht van de vragen en de open antwoorden per vraag, inclusief een reactie.
Bijlage 3 bevat een overzicht van de vele suggesties voor verbindingen, inclusief een reactie.

3.4 PANELONDERZOEK

In juli en augustus 2021 voerden we een panelonderzoek uit. De primaire doelgroep hiervan bestaat uit mensen die reizen met het regionale OV (tijdens en/of na COVID-19). Om een beeld te krijgen van mensen die weinig of geen gebruik maken van het regionale OV, zijn ook niet-OV-reizigers bevroegd. In totaal hebben 809 mensen meegedaan aan dit onderzoek, waarvan 631 OV-reizigers en 178 niet-OV-reizigers. De vragen gingen over de bekendheid van de merken (U-OV, U-link), reismogelijkheden, het strekken van lijnen, verbeterpunten en deelmobiliteit.

- De meerderheid van de OV-reizigers kent U-OV en de meerderheid van de niet-OV-reizigers kent het merk niet. Van de busvervoerders heeft Connexion (nog steeds) de grootste bekendheid, met name onder de niet-OV-reizigers.
- 85% van het panel zegt voldoende reismogelijkheden te hebben.
- De top 3 waar de OV-reizigers in voorzieningen zouden willen investeren:
 1. Duidelijke reisinformatie
 2. Sociale veiligheid
 3. Comfort van de wachtruimtes
- Niet-OV-reizigers investeren graag in sociale veiligheid, toegankelijkheid van haltes en voertuigen en comfort in de bus en tram.
- De top 3 waar zowel de OV-reizigers als de niet-OV-reizigers in het netwerk zouden willen investeren:
 1. Goede aansluiting tussen bus en trein
 2. Goede aansluiting tussen bus en bus
 3. Minder overstappen
- Reizigers hebben over het algemeen een iets grotere voorkeur voor niet-gestreekte lijnen. Jonge respondenten geven wel de voorkeur aan een gestreekte lijn; ouderen juist niet.
- Mensen zijn bereid om langer naar de opstaphalte te reizen als de totale reistijd minder wordt, de wachttijd maximaal 15 minuten is of als er meer zekerheid is dat de bus op tijd komt.
- Over verbeterpunten zijn OV-reizigers duidelijk: meer lijnen en reismogelijkheden. Niet-OV-reizigers hebben geen heel duidelijke verbeterpunten.
- De top 3 van zaken die het reizen moeilijk maken zijn:
 1. Drukke in de bus
 2. Kosten van de bus en tram
 3. Moeite met lopen
- Wat betreft deelmobiliteit zijn respondenten bekend met de OV-fiets; de overige vormen zijn minder bekend. De jongere respondenten geven aan dat ze denken in de toekomst meer gebruik te maken van deelmobiliteit. De oudere respondenten denken dit niet te doen.

Een factsheet van het onderzoek is opgenomen in bijlage 4.
Het onderzoek zelf is te vinden op de website van de provincie Utrecht.

3.5 FOCUSGROEPEN

Een aantal onderwerpen uit het panelonderzoek is uitgediept in 3 focusgroepen, met als thema's 'landelijk gebied', 'onderwijs' en 'bedrijventerreinen'. Voor de oorspronkelijk ook geplande focusgroep 'stad' had slechts 1 persoon belangstelling.

Het aantal deelnemer per focusgroep wisselde van 2 tot 8 personen. Voor de focusgroep 'landelijk' was de belangstelling het grootst en kwam een aantal deelnemers uit gemeenten aan de rand van de provincie. Het doel van de focusgroepen was om een verdiepend gesprek te voeren. De kwaliteit van de gesprekken is daarbij belangrijker dan de kwantiteit van het aantal deelnemers. Het waren zinvolle en goede gesprekken. De hoofdlijnen van de reacties in de focusgroepen zijn:

- De focus ligt veel op de stad Utrecht. Vergeet het landelijk gebied niet.
- De zorgen aan de rand van de concessies zijn het grootst, afstemming is onvoldoende.
- Bij goede aansluitingen is overstappen niet erg.
- Flexvervoer geeft onvoldoende zekerheid, liever een vaste dienstregeling met een professionele chauffeur.
- In het landelijk gebied moet gewerkt worden aan maatwerk. Dit kan ook met kleine bussen en goede Hubs of knooppunten.
- Er is onvoldoende OV in de vroege ochtend, avonden en weekenden.
- De bereikbaarheid van bedrijventerreinen kan beter; met name in de vroege ochtend, late avond en het weekend.
- Aanvullend vervoer zoals een fietsdeelsysteem voor de laatste kilometers naar de bedrijven is zinvol. Al is het gebruik ervan laag, het gaat om beschikbaarheid en betrouwbaarheid.
- Studenten zijn over het algemeen tevreden. Wel storen ze zich aan volle bussen en trams die kampen met storingen.

3.6 MARKTCONSULTATIE

Op 21 november 2021 nodigden we marktpartijen via een publicatie op TenderNed uit om een reactie te geven op de documenten. Onder marktpartijen verstaan we hierbij primair de vervoerders en potentiële inschrijvers op de aanbesteding. Het doel van deze marktconsultatie was om een goed beeld te krijgen van de effecten van de uitgangspunten uit de NvU. Ook testten we hiermee de uitvoerbaarheid van de uitgangspunten. We willen daarnaast inzicht krijgen in de geïnteresseerdheid van marktpartijen voor beide OV-concessies, gezien de situatie rondom COVID-19.

Na deze publicatie hebben we van 11 marktpartijen reacties ontvangen. Deze reacties kwamen deels van vervoerders, en deels van bussenleveranciers en/of leveranciers van brandstoffen, energie en tank- en laadinfrastructuur.

De marktpartijen zijn positief over zowel de NvU als het NWP. Ze omschrijven de NvU als duidelijk, helder, goed uitgewerkt en doordacht. Er is volgens de reacties goed rekening gehouden met de lessons learned uit de huidige concessies en COVID-19 pandemie. Daarmee is er een basis om op voort te bouwen bij de ontwikkeling van de concessies. Samen met de beschreven ontwikkelingen in het NWP maakt dit de concessies, volgens de vervoerders, aantrekkelijk.

Verder hebben vervoerders aandacht gevraagd voor de raakvlakken tussen het OV en het OV-vangnet, en de raakvlakken tussen het OV en deelmobiliteit. Ook zijn ze benieuwd naar de mogelijke rol van een concessiehouder hierin.

De duurzaamheidsambitie en -uitgangspunten zijn volgens de marktpartijen over het algemeen herkenbaar en uitvoerbaar. Marktpartijen zien geen andere beperkingen of aandachtspunten dan opgenomen in de stukken.

Van de marktconsultatie wordt separaat verslag gelegd en via TenderNed. We communiceren dit met de betrokkenen.



4. VERVOLGPROCES

Deze Nota van Beantwoording behoort bij de Nota van Uitgangspunten en het OV- netwerkperspectief. Beide documenten samen vormen de basis voor de voorbereiding van de nieuwe OV-concessies. Deze twee documenten geven op onderdelen kaders over hoe het OV er in de toekomst uit gaat zien. Waar we in het NWP focussen op de netwerkontwikkeling en de te maken keuzes hierin, gaat het in de NvU over de organisatie van het OV (zowel intern als extern) en de uitvoering. Beide documenten maken duidelijk wat de provincie als opdrachtgever met het OV voor ogen heeft. Vervoerders die gaan inschrijven op de nieuwe concessie moeten daarmee in hun biedingen rekening houden.

De vervolgstappen zijn tweeledig:

- Het aanbestedingsproces krijgt vervolgstappen met het maken van een Programma van Eisen en het opstellen van een Bestek. De verwachting is dat met deze documenten in de zomer van 2023 de aanbesteding wordt gestart.
- Het OV-netwerkperspectief krijgt een vervolg in het opstellen van een uitvoeringsagenda. Daarnaast werken we op basis van de ontwikkeling van het aantal reizigers in jaarlijkse vervoerplannen aan een stapsgewijze ontwikkeling en verbetering van het OV-netwerk. Dat vraagt om aanpassingen binnen en buiten onze OV-concessies en daarom zoeken we zowel in de regionale uitvoeringsplannen als de jaarlijkse vervoerplannen nadrukkelijk de samenwerking met onze stakeholders.



BIJLAGE

BIJLAGE 1. Vragen en antwoorden op schriftelijke inspraakreacties

BIJLAGE 2. Resultaten internet enquête

BIJLAGE 3. Reacties over specifieke verbindingen

BIJLAGE 4. Factsheet Panelonderzoek

BIJLAGE 1.
SUGGESTIES VOOR SPECIFIEKE VERBINDINGEN GENOEMD IN DE ENQUÊTE

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
1	Samenwerkende gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid Heb specifiek aandacht voor de groep mensen die momenteel veelal gebruik maken van gemeentelijk doelgroepenvervoer, maar voor wie zelfstandig reizen met (A)OV tot de mogelijkheden behoort. De vraag hierbij is hoe we er samen in kunnen slagen om de komende periode meer mensen uit het doelgroepenvervoer met het (A)OV te laten reizen. We adviseren u hiertoe in de nieuwe OV-concessie een specifieke ambitie te formuleren die verder gaat dan de huidige paragraaf over toegankelijkheid.	Momenteel werken we binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV naar de beste manier om reizigers langer of eerst met het openbaar vervoer te laten reizen voordat zij genoodzaakt zijn om van het doelgroepenvervoer gebruik te maken. Daarnaast werken we aan zowel de fysieke als mentale toegankelijkheid van het OV. In het PvE werken we de toegankelijkheid verder uit.
2	Samenwerkende gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid U stelt terecht dat ook de AOV-oplossingen fysiek en mentaal toegankelijk moeten zijn voor mensen die zelfstandig kunnen reizen. Bij deze constatering past wat ons betreft ook de notie van ons eerste aandachtspunt hierboven.	Zie het antwoord hierboven.
3	Samenwerkende gemeenten in Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid Wij zien daarnaast dat juist in de combinatie doelgroepenvervoer en AOV kansen liggen voor gezamenlijke doorontwikkeling. Het gaat dan om oplossingen die toegankelijk zijn voor de doelgroep, de bereikbaarheid in landelijk gebied versterken en qua kosten beter te dragen zijn voor provincie, gemeenten en reizigers. Daarom vragen we u in het uitgangspunt over AOV expliciet op te nemen dat u bij de doorontwikkeling wil investeren in de kansen die liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer en dat u vanuit het perspectief van de reiziger werkt aan innovatieve oplossingen.	Wij zijn het met u eens en willen graag investeren in de kansen die er liggen op het raakvlak van OV en AOV. Dat doen we in het kader van het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV samen met u. Dit programma zetten we door, ook na 2023.
4	Samenwerkende gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid Binnen het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV werken gemeenten en provincie nauw samen aan de doorontwikkeling. Hoe de relatie tussen het programma en de concessie precies gelegd wordt, is tot op dit moment echter nog ongewis. Voorts verzoeken we u daarom om het initiatief te nemen tot het maken van specifieke samenwerkingsafspraken tussen provincie en gemeenten waarin we samen de 3 bovengenoemde aandachtspunten in het concessietraject kunnen vormgeven.	De gemeenten zijn ook in de fase van het PvE nauw betrokken. Mede naar aanleiding van uw reactie hebben we in de Nota van Uitgangspunten beter aangegeven hoe we de samenhang tussen het OV en het doelgroepenvervoer zien. Wij zetten de samenwerking graag voort!
5	Provincie Flevoland	Grensoverschrijdend In uitgangspunt 1 schrijft u op zoek te zijn naar een concessiehouder als partner die ook met andere partijen er alles aan doet om de reiziger snel en betrouwbaar van A naar B te laten reizen. Wij stellen een dergelijke open samenwerking bijzonder op prijs. We verwachten dat we ook constructief met u en uw vervoerder in overleg kunnen bij voorstellen die afwijken van de gebruikelijke paden.	We hechten grote waarde aan provinciegrensoverschrijdende samenwerking en zetten die graag met u voort.
6	Provincie Flevoland	Grensoverschrijdend Hierbij denken wij aan een bij ons binnengekomen verzoek van gemeente Zeewolde voor een rechtstreekse busverbinding tussen Zeewolde en Utrecht Science Park. Dit naar aanleiding van een bewonersinitiatief. Vanwege de coronapandemie ligt dit dossier stil. Maar we sluiten niet uit dat we hier nog eens op terug komen.	Een rechtstreekse verbinding tussen Zeewolde en USP zal zorgen voor veel paralleliteit met bestaande buslijnen en trein waardoor de kansen voor deze lijn niet groot zijn. Indien u hierover het gesprek met ons wilt voeren horen we dat graag.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
7	Provincie Flevoland	Flexvervoer	In uitgangspunt 8 geeft u aan 'flexibel OV' binnen de concessie aan te bieden. We gaan graag eens met u in gesprek over de concepten die u toepast, omdat we ook in Flevoland in de gebieden met een geringe OV-vraag op zoek zijn naar een passende OV-voorziening.	We delen graag onze kennis en ervaring over flexibel OV met u. In een dergelijk ingewikkeld zoekproces moeten we alle kennis benutten.
8	Provincie Flevoland	Trein	U signaleert op pagina 42 dat het besluit over OV SAAL Model II negatief uitpakt voor de reizigers tussen Amersfoort en Amsterdam vanwege het scheiden van de IC's en sprinters. Ook wij zien graag nog wat verbeteringen in dit model II en willen graag samen met u in gesprek met het ministerie en ProRail om bij de optimalisatiestudie verbeteringen af te spreken die voor alle partners winst opleveren.	In dezelfde paragraaf geven wij al aan dat wij voor deze negatieve gevolgen graag samen met onze partners een oplossing willen zoeken. Vanzelfsprekend zien wij de provincie Flevoland als 1 van de partners in deze discussie. Wij gaan dit gesprek graag samen met u aan. Wij nemen hiertoe het initiatief en betrekken u bij dit overleg.
9	Provincie Flevoland	Verbinding	In de tabel 5.2 op pagina 50 en op pagina 54 geeft u aan de verbetering Utrecht Science Park – Eemnes – Almere te willen verbeteren. Ook wij zien potentie in deze verbinding en hij staat als bouwsteen genoemd in ons Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland. Onze ambitie is om eerder tot verbetering te komen dan de door u genoemde horizon: 2035-2050!	We zijn van mening dat we de ontwikkeling van deze verbinding stap voor stap moeten beschouwen. Op basis van de informatie waar we nu over beschikken achten we deze verbinding niet kansrijk voor 2035. Mocht u beschikken over andere informatie die de potentie aantoont, dan houden we ons daarvoor aanbevolen.
10	Provincie Flevoland	Verbinding	In uw lijstje op pagina 51 missen wij de ambities voor meer sprinters tussen Almere en Utrecht die wel als bouwsteen staat genoemd in het Toekomstbeeld OV 2040.	U hebt helemaal gelijk. Meer sprinters tussen Utrecht en Almere is ook ónze ambitie. Almere wordt toegevoegd aan de verbinding Utrecht-Hilversum.
11	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Onderbouwing	Ons comité heeft zich vooral ingezet voor beter busvervoer in een afgebakende flinke stadswijk achter het NS-station Amersfoort Centraal. Dat deden we uit ontevredenheid over de ontstane situatie in de afgelopen 5 jaren. Wij herkennen ons niet in de vermelde 93 % tevredenheid van de gebruikers van het OV. We hebben ons ingespannen om die ontevredenheid beter te begrijpen, met name door bewoners te bevragen die hebben afgehaakt bij het geboden OV, al voor de coronabeperkingen.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend.
12	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	AOV	We hebben voorstellen gedaan om in de wijk met een kleinere bus te rijden, wel regelmatig en ook in het weekend. Onze voorgestelde beperkte proef-op-de-som (u zou het innovatie kunnen noemen), stuitte op afwijzing door de gemeente waar het vergunningen betref.	De provincie heeft extern advies gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een betere en efficiëntere ov-ontsluiting in Soesterkwartier. Dit onderzoek wordt in samenwerking met gemeente Amersfoort en vervoerder Syntus gedaan. De wensen en behoeften van uw comité zijn daarbij mee in beschouwing genomen. Het onderzoek is nu gaande.
13	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Verbinden/ Ontsluiten	Maar in groter verband pleiten we nog steeds voor het voorzien van de lange, doorgaande lijnen van kleurige krullen met een kleine bus door de wijken die zich niet lenen voor corridors.	Voor specifiek Soesterkwartier zijn verschillende lijnvoeringsvarianten en soorten van OV / doelgroepenvervoer onderdeel van het extern onderzoek.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
14	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Doelgroepen	Om je te verplaatsen in de openbare ruimte, over straten en stoepen van ons allemaal, staan de benen, de fiets (inclusief e-bike en bakfiets) de bus/tram/metro en de particuliere scooter en auto ter beschikking. Met daarnaast nog het kleinschalig OV, of een taxi. Mogelijkheden zat. Maar er zijn ook restricties: tot 18 jaar en boven de 80 beter niet zelf rijden in een auto of om welke reden ook geen rijbewijs. Of geen prioriteit of budget voor een eigen auto. Of de beslissing nemen, met oog op de beschikbare ruimte en een gezond milieu om geen privé-auto te bezitten.	U geeft een goede analyse van de beschikbaarheid van mobiliteit.
15	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Beleid	Zoals in het OV-netwerkperspectief in feite de NS-treinen het geraamte zijn voor het netwerk van OV, is dat de privé-auto voor particuliere mobiliteit, verder dan een stukje lopen of met de fiets. Ik vraag me echt af of dit, op lange termijn – en daar gaan de nota's over – wel de juiste keuze is.	In het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten zetten we in op verbindingen en momenten waar we potentie zien om met het openbaar vervoer een alternatief te bieden voor de auto en op het behouden van de zogenaamde sociale functie die het OV vervult.
16	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Doelgroepen	Een andere, stilzwijgende keuze is om het OV vooral te zien als een minder of meer efficiënte manier om op werk of school te komen, en terug naar huis. De afweging gaat over enkele minuten meer of minder reistijd en overstappen. Maar de autobezitters gebruiken hun auto maar ten dele voor het woon-werkverkeer. Ze doen boodschappen, zoeken iemand op, brengen kinderen naar een club, gaan naar de tandarts of willen voor de afwisseling naar een ander park of andere markt. Die behoefte kent de vervoerder wel in de vakantieperiode, als ze het busgebruik promoten, omdat de vaste forenzen er even niet zijn. Maar die behoeftes zijn er het jaar rond, ook 's avonds en in het weekend.	De klantwenspiramide wordt in het OV-netwerkperspectief aangehaald om aan te geven wat de essentiële zaken zijn waar op ingezet moet worden. Na veiligheid en betrouwbaarheid als basisvoorwaarden voor OV-gebruik zijn snelheid en gemak zeer belangrijke aspecten om tevreden OV-gebruikers te hebben.
17	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Overig	Het openbaar vervoer is een algemene voorziening vooral voor de gebruikers.	Het openbaar vervoer is bedoeld voor iedereen die daar gebruik van wenst te maken.
18	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Basisbereikbaarheid	Bewoners van de provincie in de stad, de buurt of het buitengebied moeten er gemak van hebben, er gebruik van willen en kunnen maken.	De vorm waarin openbaar vervoer wordt aangeboden verschilt per locatie in de provincie. Op elke plek wordt een passend aanbod geleverd.
19	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Overig	Voor de uitvoerbaarheid zijn deskundigen in staat goede plannen te maken, alle lof.	We bedanken u voor dit compliment.
20	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Doelgroepen	Of het OV – ook kleinschalig AOV – datgene biedt waaraan behoefte is, moet je regelmatig bij de gebruikers navragen. En desgewenst bijstellen.	Onderdeel van het extern AOV-onderzoek is het doen van interviews met gebruikers en belanghebbenden. Uw comité is daarbij ook geïnterviewd. Daarnaast hebben wij in het kader van het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten een panelonderzoek gedaan in deze consultatieperiode, en zal er zoals gebruikelijk voor elk vervoerplan een consultatie gehouden worden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
21	Gemeente Leusden	Verbinden/ ontsluiten	Bij de huidige concessie is indertijd de keuze gemaakt om een tweetal 'Leusdense' buslijnen te bundelen. En dat heeft geresulteerd in buslijn 17 die met een hoge frequentie tussen Leusden en het centrum van Amersfoort op en neer rijdt. Onze indruk is dat deze snelle en hoogfrequente verbinding door velen wordt gewaardeerd. En dat geldt dan met name voor forensen en scholieren. Tijdens de behandeling van het nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsplan dat in september 2021 is vastgesteld, heeft de gemeenteraad expliciet stil gestaan bij het onderwerp openbaar busvervoer. Zonder de huidige lijnvoering ter discussie te stellen heeft de gemeenteraad de lang gekoesterde wens voor een goed dekkend OV-netwerk in Leusden herbevestigd. De gemeenteraad vindt het nog steeds zorgelijk dat de afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte voor een grote groep Leusdenaren te groot is. Met name voor ouderen en mindervaliden kan dit een probleem zijn. Op pagina 7 van de Nota van Uitgangspunten (uitgangspunt 8) staat 'Openbaar vervoer is er voor iedereen'. Op pagina 19 onder het kopje 'inclusieve mobiliteit' wordt daar door u verder op ingezoomd. Daar staat dat de provincie Utrecht naar een inclusieve samenleving streeft; een samenleving waarin iedereen kan meedoen en niemand uitgesloten wordt.	We begrijpen uw zorg. Voor de provincie is het een voortdurende afweging: verbindende lijnen versus ontsluitende lijnen. Door de lijnen in Leusden meer verbindend te maken is de neerwaartse lijn in aantal reizigers gekeerd. We erkennen dat voor sommige mensen de afstand naar de halte groter is geworden. Daarnaast proberen we met het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV de aansluiting tussen OV en AOV te verbeteren.
22	Gemeente Leusden	Norm	In zijn voorwoord bij de Nota van Uitgangspunten heeft gedeputeerde Schaddelee het over een zo inclusief mogelijk systeem waarbij ook voldoende aandacht is voor de sociale functie van het OV. Op pagina 12 wordt gesteld dat 93,5 % van de inwoners van de provincie Utrecht binnen een straal van 600 meter toegang heeft tot openbaar vervoer. Dit roept bij ons de vraag op of de hiervoor genoemde afstand het nieuwe toetsingscriterium is. Deze afstand is wat ons betreft in ieder geval te ruim.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. De straal van 600 meter is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft het bereik van het openbaar vervoer.
23	Gemeente Leusden	Basisbereikbaarheid	Het streven naar een inclusieve samenleving wordt door ons gedeeld. Wat ons echter verdeeld houdt, is de wijze waarop deze inclusieve mobiliteit wordt ingevuld. Waar u een voorkeur uitspreekt voor de inzet van een buurtbus en/of een flexbus, gaat onze voorkeur, zeker binnen stedelijk gebied, uit naar de inzet van een 'gewone' lijnbus. Een buurtbus of een flexbus zien wij eerder als een geschikt 'vangnet' in landelijke gebieden; voor een kern als Leusden met een relatief hoge woningdichtheid vinden wij dit een te magere alternatief. En dat komt ook doordat de frequentie van de buurtbus te laag is (uurdienst).	Uw reactie is herkenbaar. We zien ook elders in de reacties dat een vaste dienstregeling de voorkeur heeft boven OV op afroep. Dat is begrijpelijk. Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV experimenteren we met vormen van afroepgestuurd OV. Dit programma is nog volop gaande. De reactie over flexibel vervoer nemen we zeker mee. Wij zien de buurtbus wel als een volwaardig lijngebonden OV met inzet van vrijwilligers. Wanneer het aantal reizigers hiervoor aanleiding geeft, kan overwogen worden een reguliere bus in te zetten. Op plaatsen waar geen of beperkte vraag naar OV is zijn we blij dat de buurtbus of aanvullend OV een oplossing kan bieden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
24	Gemeente Leusden	Basisbereikbaarheid	Wij kunnen ons voorstellen dat bij het prioriteren van de schaarse middelen een zwaarder gewicht wordt toegekend aan de belangen van de keuzereizigers. Wij betreuren het echter dat dit gevolg heeft dat de afstand naar de dichtstbijzijnde halte voor een grote groep Leusdenaren fors is toegenomen, temeer daar dit met name speelt binnen woongebieden van niet geringe omvang. Om die reden doen wij een dringend beroep op u om nog eens kritisch c.q. creatief te kijken naar de mogelijkheden om de bestaande onevenwichtigheid in de toekomstige concessie te verminderen, waardoor meer mensen 'gewoon' kunnen blijven meedoen en gebruik kunnen maken van een vertrouwde lijnbus. Daarmee komt u tegemoet aan de wens van diverse Leusdenaren die nu op ruime afstand van een halte wonen.	We streven met het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten naar een evenwichtig aanbod van openbaar vervoer. De inzet op U-Link versterkt de kwaliteit in de gemeente. De provincie is voornemens komende jaren een OV-deel in de regiotaxi te behouden om op plaatsen en momenten dat er geen regulier OV is, OV te bieden aan de inwoners die dat nodig hebben. We zien het OV niet als een keuze tussen typen reizigers. Dit neemt niet weg dat het niet altijd voor iedereen optimaal zal zijn.
25	Gemeente Leusden	Nieuwbouw	Zoals u wellicht bekend is, is het gebied ten zuiden van de woonwijk Tabaksteeg aangewezen als beoogde bouwlocatie. Eén van de redenen voor deze keuze is dat deze locatie goed via het openbaar vervoer te ontsluiten is. De huidige lijn 80 loopt direct ten westen van dit gebied. Op grond van de door u ter inzage gelegde stukken hebben wij er alle vertrouwen in dat ook deze uitbreidingslocatie te zijner tijd via het regulier openbaar busvervoer ontsloten zal worden (via de reeds aanwezige busbaan Tabaksteeg).	Wij zijn het met u eens over het belang van OV in nieuwe woningbouwlocaties. De door u gegeven informatie zal als onderdeel van toekomstige ontwikkelingen worden opgenomen als ontwikkelopgave gedurende de nieuwe concessie
26	Gemeente Leusden	Grensoverschrijdend	Een ander punt waar wij aandacht voor willen vragen c.q. waar wij zorg over hebben is de positie van de buurtbus in provinciegrensoverschrijdende gebieden. In Leusden denken wij dan aan buurtbus 509. Deze lijn Barneveld-Achterveld-Leusden-Nijkerkerveen v.v. valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. Opmerkelijk is dat deze buurtbuslijn wel deel uitmaakt van het OV-aanbod dat Syntus vanuit de Utrechtse concessie aanbiedt. Naar onze mening is dit een punt voor nadere door-denking. Voorkomen moet worden dat zo'n provinciegrensoverschrijdende lijn tussen wal en schip raakt. En dat vraagt om een duidelijke bestuurlijke positionering.	We moedigen de vervoerders aan om goed samen te werken met collega-vervoerders om grensoverschrijdende verbindingen goed aan te bieden en samen te werken. We hebben hier zelf ook een belangrijke rol in en we gaan de gesprekken met onze buurcollega's nadrukkelijk voeren met als doel de reizigers 'grenzeloos' te laten reizen. In het aanbestedingsproces is er zeker ook afstemming met de omliggende provincies. Ongeacht welke vervoerder de buurtbus aanbiedt, is het goed voor de reiziger om te weten op welk vervoer gerekend kan worden. Grensoverschrijdende verbindingen hebben dus onze aandacht en buurtbus 509 is daar onderdeel van. Lijn 509 valt overigens volledig onder regie van de concessie IJssel-Vecht.
27	Gemeente Leusden	Verbinding	Verder maken wij u attent op de uitbreidingsplannen in de kern Achterveld. De komende jaren wordt het woningaanbod hier fors uitgebreid. Om die reden willen wij u vragen de haalbaarheid te onderzoeken om deze kern via een reguliere buslijn (in plaats van een buurtbus) te ontsluiten. Wij verwachten dat een reguliere lijnbus als een kwaliteitsverhogende maatregel zal worden ervaren en dat deze meer gebruikers zal trekken dan de buurtbus. Een mogelijkheid waar wij in dat verband aan denken is een rechtstreekse verbinding tussen Achterveld en het centrum van Amersfoort (via bedrijvenpark De Wieken Vinkenhoef).	Wij zien op dit moment geen aanleiding om de busverbinding van en naar Achterveld verder uit te breiden. Mocht u beschikken over informatie die meer inzicht geeft in de potentie van deze verbinding, dan ontvangen wij die graag.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
28	Gemeente Almere	Verbinding	De provincie Flevoland heeft op 13 december 2021 per mail en brief naar u gereageerd. Wij onderschrijven hun reactie. Ter ondersteuning van de reactie van de provincie Flevoland en ter nadere duiding van onze kant willen wij graag reageren op het Netwerkperspectief als het gaat om de relatie tussen Almere, 't Gooi en Utrecht. Wij begrijpen uit uw mondelinge toelichting van 1 december 2021 dat er nog een gebiedsgerichte uitwerking van uw Netwerkperspectief komt. Graag werken we deze samen met u nader uit voor de vervoerrelatie Almere (en Zeewolde) – 't Gooi – Utrecht. Wij vinden het belangrijk dat we deze in samenhang beschouwen met de eveneens te versterken treinverbinding Almere-Utrecht. Op de vervoerrelatie Almere (en Zeewolde) – 't Gooi – Utrecht willen we graag al op korte termijn concrete stappen zetten, zowel (1) in de verkenning van het eindbeeld en de fases ertussen als (2) de verbeterstappen die we nu al kunnen ondernemen. Het eindbeeld - zijnde een HOV-verbinding op deze vervoerrelatie - onderschrijven wij vanzelfsprekend. Tegelijk is het nodig en mogelijk om deze verbinding in stappen op te bouwen. Nu al worden kleine stappen verkend en gezet door de OV-autoriteiten en vervoerders op (delen van) deze vervoerrelatie. Starten met het verkennen van een mogelijk HOV-verbinding vanaf 2035, zoals nu verwoord in het Netwerkperspectief, vinden wij daarom te laat.	We zijn van mening dat we de ontwikkeling van deze verbinding stap voor stap moeten beschouwen. Op basis van de informatie waar we nu over beschikken achten we deze verbinding niet kansrijk voor 2035. Op basis van de ontwikkelingen gaan we samen met u in gesprek in het kader van de regionale uitvoeringsagenda. Op basis van de potentie, kosten en opbrengsten kijken we in dit traject opnieuw naar de fasering.
29	Green Shuttle ONS	Recreatie	Station Den Dolder ligt op nog geen 4 kilometer van Soesterberg, en 2 kilometer van het NMM. Desondanks is het op dit moment onmogelijk om vanaf het station naar het NMM of het nieuwe centrum van Soesterberg te komen. Terwijl de vraag naar groene recreatie in het landschap dat barst van cultuurhistorisch erfgoed zeer stijgt - zeker nu met de coronapandemie. De ligging tussen de stedelijke agglomeraties Utrecht en Amersfoort, tezamen met COVID-19, heeft het aantal bezoekers vorige winter vermenigvuldigd met als gevolg parkeerinfarcten in de natuur. Ontsluiting door middel van effectief en voor iedereen toegankelijk openbaar vervoer is wenselijk. En ons inziens mogelijk met het voor u liggende initiatief.	Buslijnen naar recreatieve bestemmingen die met andere OV-lijnen slecht bereikbaar zijn, kunnen meerwaarde hebben als zij vergezeld gaan met goede promotie vanuit die voorzieningen. Wanneer er beperkingen voor de auto zijn, zoals onvoldoende parkeerplaatsen, maken dergelijke OV-lijnen meer kans. Daar waar er een reële verwachting is voor voldoende potentie of waar met eenvoudige ingrepen de OV-bereikbaarheid verhoogd kan worden, kan dit meegenomen worden. We verkennen in het vervoerplan-proces samen met de recreatie- en toerismesector de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen te vergroten.
30	Green Shuttle ONS	Verbinding	Wij verzoeken u om te overwegen het plan voor een recreatieve OV-verbinding met zelfrijdende elektrische shuttles (ons Green Shuttle plan) op te nemen als onderdeel van de aanbesteding voor de OV-concessie Utrecht Buiten.	Momenteel zit zelfrijdend openbaar vervoer op de openbare weg nog in een experimentele fase. We verwachten niet dat de techniek tot 2035 voldoende ontwikkeld is om met hoge snelheden reizigers te vervoeren dat dit onder gebracht kan worden binnen de OV-concessies. Als er pilots uitgevoerd gaan worden komt dit voort uit het programma Smart Mobility.
31	Gemeente Soest	Verbinden/ontsluiten	De nadruk bij de aanbesteding ligt op de snelle verbindende lijnen. Vanuit het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer (mobiliteitsdoelstelling) is dat een logische keuze. Echter, vanuit de sociale functie zijn wij kritisch ten aanzien van het strekken van buslijnen of opheffen van ontsluitende lijnen, waardoor mensen die minder mobiel zijn buiten het reguliere OV gaan vallen.	In het OV-netwerkperspectief hebben wij nadrukkelijk aangegeven dat we de ontsluitende lijnen koesteren. Er is geen sprake van opheffing van deze lijnen in het OV-netwerkperspectief; wel hebben wij extra aangegeven in het definitieve OV-netwerkperspectief hoe we willen omgaan met lijnen waarbij het aantal reizigers afneemt, om de sociale functie hierbij voldoende te laten meewegen. Daarnaast blijven we werken aan de afstemming van het OV met het AOV en het doelgroepenvervoer.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
32	Gemeente Soest	Norm	De genoemde loopafstand van 600 meter vinden wij te groot.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. Dit is niet een norm of toetsingscriterium dat wij hanteren maar zegt iets over de gemiddelde kwaliteit van het netwerk.
33	Gemeente Soest	AOV	Er is hiervoor een OV-vangnet maar de kwaliteit en toegankelijkheid van dit OV-vangnet is aanzienlijk lager dan bij het reguliere OV. Wij willen met u de balans zoeken dat het netwerk fijnmazig genoeg blijft zodat mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer nog steeds een goed product wordt geboden. Daarbij monitoren wij wat de effecten zijn van mogelijke ingrepen in het gebruik van de regiotaxi waarvoor de gemeente vanaf 2023 verantwoordelijk is. Een ingreep in de lijnvoering mag uiteraard niet leiden tot een toename van het gebruik van de regiotaxi, waarvan de kosten bij de gemeente terecht komen.	De provincie is voornemens komende jaren de OV-functie van de regiotaxi (OV-vangnet) te behouden om op plaatsen en momenten dat er geen regulier OV mogelijk is toch OV te bieden aan de inwoners die dat nodig hebben. De ontwikkeling van het OV-vangnet en het AOV doen we samen met de gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer. Dit programma zetten we ook na 2023 door om de aansluiting van het OV op het doelgroepen vervoer te blijven verbeteren. Daarnaast koesteren we onze dunne lijnen en blijven we werken aan het behoud van het fijnmazige net dat we nu hebben.
34	Gemeente Soest	Recreatie	In de aanbesteding vragen wij ook aandacht voor de bediening van toeristische attracties met regulier openbaar vervoer, zoals het Nationaal Militair Museum met ongeveer 300.000 bezoekers per jaar.	Ook voor recreatieve bestemmingen zien wij het belang van OV. Het gebruik van het OV is per locatie zeer verschillend en hangt ook af van de ligging. De huidige bediening van het NMM lijkt op dit moment goed aan te sluiten bij de vraag naar OV voor deze locatie. Binnen het vervoerplanproces kunnen we gezamenlijk –met vervoerder en de toeristisch-recreatieve sector- kijken naar de aanvullende mogelijkheden en kansen die er zich voordoen.
35	Gemeente Soest	Verbinding	Nieuwe innovaties ten aanzien van voertuigen of infrastructuur juichen wij toe. In onze gemeente is momenteel een initiatief voor een zelfrijdende verbinding naar Soesterberg ('Green Shuttle'). Wij zouden graag zien dat de provincie pilots en experimenten ondersteunt om deze initiatieven mogelijk te maken.	Momenteel bevindt zelfrijdend openbaar vervoer op de openbare weg zich nog in een experimentele fase. We verwachten niet dat de techniek tot 2035 voldoende ontwikkeld is om met hoge snelheden reizigers te vervoeren zodat dit op korte termijn onderdeel van de concessies gaat worden. Als er pilots uitgevoerd gaan worden komt dit voort uit het programma Smart Mobility.
36	Gemeente Soest	Verbinding	Wij ondersteunen de wens om een kwaliteitssprong te maken door de verbinding Soest – Amersfoort om te vormen naar een U-link. Wij denken graag mee over de benodigde infrastructurele aanpassingen om deze kwaliteitsverbetering te helpen realiseren.	We pakken dit graag samen met u als wegbeheerder op.
37	Gemeente Soest	Flexibele wendbare concessies	Het uitgangspunt is een flexibele concessie met herijkingsmomenten om aanpassingen in de lijnvoering te doen. Dit kan echter grote gevolgen hebben voor de huidige of nieuw aan te leggen haltes waar wij als wegbeheerder verantwoordelijk voor zijn. Indien dit aan de orde is dan verwachten wij dat wij gecompenseerd worden voor deze kosten.	Wij begrijpen uw zorg. Onze intentie is zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande (halte)infrastructuur en een robuust en goed OV-netwerk te hebben. Daarnaast ontwikkelen we het netwerk vanuit de huidige situatie. Daar waar meerwaarde is voor nieuwe haltes of routes voor onze reizigers of waar het infrastructureel nodig is, veranderen we routes. We treden dan altijd met u als wegbeheerder in overleg.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
38	Gemeente Soest	Toegankelijkheid	Wij willen dat zoveel mogelijk mensen van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Wij willen daarom met u verder werken aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de haltes.	Wij zijn het met u eens. De provincie heeft de intentie middelen beschikbaar te blijven stellen voor het toegankelijk maken van het openbaar vervoer. Op dit moment vanuit de subsidieverordening Mobiliteit.
39	Gemeente Soest	Nieuwbouw	Graag verkennen wij de mogelijkheden voor verbeterde verbindingen naar het dorp. De komende jaren worden er 1500 woningen bijgebouwd in Soesterberg. Dat kan zorgen voor een grote toename van het autoverkeer. Met name door de directe ligging van het dorp aan de A28. Het openbaar vervoer moet een belangrijke rol spelen om dit te voorkomen.	We hebben in het ambitienetwerk van het OV-netwerkperspectief oog voor de A28-corridor waar ook Soesterberg aan ligt, met de inzet op U-Liners en P+R-voorzieningen. Doorontwikkeling van het openbaar vervoer en bediening van kernen waaronder Soesterberg nemen wij mee in de ontwikkeling tijdens de nieuwe concessies en in de op te stellen regionale uitvoeringsagenda.
40	Gemeente Soest	Verbinding	Daarnaast hebben wij de urgente wens om de directe verbinding met het centrum van Utrecht en Utrecht Centraal te herstellen.	We nemen kennis van uw wens, maar willen geen extra regionale buslijn op de binnenstadroute naar Utrecht Centraal toevoegen. De verbinding tussen Soesterberg en het centrum van Utrecht leidt via Zeist. Daar zal een regiopoort ontwikkeld worden waar reizigers snel en comfortabel over kunnen stappen op rechtstreekse verbindingen naar het centrum van Utrecht.
41	Gemeente Soest	Materieel	Zoals bekend zijn wij in Soest-Zuid druk bezig met slimme verkeerslichten. Wij gaan ervan uit dat de eis van de provincie in de aanbesteding is dat de voertuigen hiervoor compatibel zijn in de 'Talking Traffic' keten.	In de aanbesteding speelt innovatie een grote rol. De interactie met slimme infrastructuur is randvoorwaardelijk voor het goed functioneren van het openbaar vervoer. Het is dan ook een eis dat alle voertuigen in staat moeten zijn om te communiceren met intelligente VRI's.
42	Gemeente Soest	Materieel	In de woonwijken ontvangen wij regelmatig meldingen van hinder van de bus door een te hoge snelheid of trillingen door zware elektrische bussen. Graag zien wij dat er bij de voorgeschreven eisen rekening gehouden wordt met materieel dat bijvoorbeeld voorzien is van ISA of minder zwaar is.	In de definitieve Nota van Uitgangspunten besteden we meer aandacht aan de hinder en verkeersveiligheid. De eisen aan het materieel werken we verder uit in het PvE. De spanning tussen verbinden en ontsluiten zien we ook als het gaat om de infrastructuur. Niet alle infrastructuur is geschikt voor alle type bussen. We blijven hierbij met u als gemeente graag afstemmen. Zeker als dit om concrete situaties gaat
43	Gemeente Soest	Duurzaamheid	Wij ondersteunen de doelstelling om te komen tot zero-emissie. Wij vernemen graag of hiervoor ook laadinfrastructuur en/of waterstof tankstations in onze gemeente noodzakelijk zijn.	We gaan in de loop van dit jaar met u in gesprek in het kader van een onderzoek naar de (on)mogelijkheden van laadinfrastructuur buiten de stallingen.
44	Gemeente Soest	Verbinding	De spoorlijn door Soest zien wij als zeer belangrijk voor de ontsluiting van Soest, zeker gezien de mobiliteitstransitie en de toekomstplannen in Soest. Wij willen graag met de betrokken partijen meedenken over het toekomstperspectief om deze lijn te verbeteren en meer reizigers te trekken. Wij zien hierin een sterke samenhang met het busvervoer.	Wij zijn het met u eens. Ook wij zien de Soesterlijn als belangrijk. In het OV-netwerkperspectief is dan ook opgenomen dat we een studie uit willen voeren naar het toekomstperspectief van de Soesterlijn.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
45	Gemeente Soest	MaaS	In de loop van de concessie van 10 jaar is het denkbaar dat de nieuwe mobiliteitsvormen sterk toenemen. De denkbare gevolgen in de lopende concessie en de rol van de provincie in MaaS initiatieven zien wij graag sterker terug in de stukken.	Als provincie zetten we ons in om een eerlijke markt van reismogelijkheden te bieden waar het openbaar vervoer een onderdeel van is. Buiten het exclusieve vervoerrecht zetten we in op een level-playing field voor MaaS-dienstverleners (plannen, boeken, reizen). In de definitieve documenten hebben we beter beschreven dat we een positieve rol verwachten van de vervoerder als MaaS-dienstverlener en als OV-aanbieder.
46	Gemeente Soest	Duurzaamheid	Wij zijn verheugd te zien dat wij in uw uitgangspunten onderdelen terugzien van de maatregelen die ook zijn genoemd in het regionale Mobiliteitsprogramma (RMP). Uit het onderzoek van Goudappel en CE Delft voor het RMP kwam naar voren dat het stimuleren van OV-gebruik voor Soest en veel andere gemeenten 1 van de 3 belangrijkste manieren is om CO2-uitstoot te reduceren. Wij willen samen optrekken om de doelstellingen te behalen en hierin meedenken, te bemiddelen met partijen of te faciliteren.	Dank voor uw positieve reactie. De provincie heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. We werken hier graag in samen om de gezamenlijke opgaven op te pakken.
47	Regio Foodvalley	Grensoverschrijdend	Voor regio Foodvalley is het uitermate belangrijk dat er goede grensoverschrijdende verbindingen tussen concessiegebieden mogelijk zijn. Onze regio ligt namelijk op meerdere grenzen. Als er geen goede uitgangspunten worden opgenomen over dit onderwerp, dan ondervinden reizigers van en naar onze regio erg veel hinder en ongemak. We zijn in ieder geval verheugd om te lezen dat provincie Utrecht zich wil inspannen voor onderlinge samenwerking tussen verschillende concessiehouders uit naastgelegen concessiegebieden van provincie Utrecht. Om dit te borgen, roepen wij provincie Utrecht op om voor bepaalde verbindingen vooraf afspraken te maken, of eisen vast te leggen, om goede grensoverschrijdende verbindingen mogelijk te maken. Denk hierbij aan bijvoorbeeld het rondje Ede-Veenendaal, waarbij 3 buslijnen van 2 concessiehouders aan elkaar gekoppeld zijn.	We werken graag met u en de provincie Gelderland samen om invulling te geven aan goed provinciegrensoverschrijdend vervoer. We streven bij de start van de concessie zoveel mogelijk aan te sluiten bij het huidige netwerk. In het PvE kijken we meer in detail naar de eisen die we aan de grensoverschrijdende lijnen stellen. We zoeken in deze fase ook afstemming met de buurprovincies. Het principe is dat we de kwaliteit voor de reizigers zoveel mogelijk willen behouden.
48	Regio Foodvalley	Doelgroepen	We vinden het goed dat provincie Utrecht zich inspant om een zo breed mogelijke groep reizigers gebruik te laten maken van het OV. Het OV is tenslotte voor iedereen. Hoewel er veel aandacht wordt gegeven aan de beleving, comfort, kwaliteit en veiligheid van het OV, hebben wij niet gelezen hoe een brede groep reizigers wordt verleid om gebruik te maken van het OV. Dit vinden wij een gemiste kans. We roepen provincie Utrecht op om actief te benaderen en te verleiden om gebruik te maken van het OV voor de middellange en lange afstand.	In de Nota van Uitgangspunten beschrijven wij de kaders waarbinnen we willen dat de nieuwe vervoerders opereren. Gedurende de concessie geven we de vervoerders ook kaders mee voor de marketing. Op basis hiervan worden marketingplannen ontwikkeld door de nieuwe vervoerders. We werken in het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV aan een betere aansluiting tussen WMO en OV. De aanpak via werkgevers is geborgd in de organisatie Goed op Weg.
49	Regio Foodvalley	Verbinden/ontsluiten	In de volgende fase, waarbij er een programma van eisen zal worden opgesteld voor de concessies, wordt de detaillering van de lijnen op concessiegrenzen verder uitgewerkt. Waarschijnlijk zal dit document ook gaan beschrijven aan welke eisen bepaalde buslijnen (of zelfs alle buslijnen) moeten gaan voldoen in de nieuwe concessies. Regio Foodvalley gaat graag het gesprek met de provincie Utrecht hierover aan.	In het PvE zelf zal geen detaillering van OV-lijnen worden uitgewerkt, dit wordt separaat in de regionale uitvoeringsagenda gedaan. De ontwikkeling van het netwerk vindt plaats gedurende de concessie. Bij de start van de concessie proberen we, als dat financieel mogelijk is, zoveel mogelijk aan te sluiten bij het huidige netwerk. De regio zal worden betrokken bij het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
50	Regio Foodvalley	Norm	In uitgangspunt 8 wordt beschreven dat als er minder dan 6 reizigers gebruik maken van een grote bus, regulier OV niet op zijn plaats is en er andere oplossingen gevonden moeten worden. Wij willen provincie Utrecht oproepen om dit nader te specificeren.	De waarde van 6 reizigers per rit is een signaalwaarde. Dit zijn 6 reizigers die een deel of de gehele route van de bus meereizen op een rit. De signaalwaarde helpt de provincie om inzichtelijk te maken bij welke lijnen gekeken moet worden of het mogelijk is om het aantal reizigers per rit te vergroten. Dit is maatwerk.
51	Regio Foodvalley	AOV	Ook vragen we aandacht voor het mogelijk maken van het OV-vangnet via de Valleihopper voor de Utrechtse gemeente in de regio Foodvalley.	We hebben zeer zeker aandacht voor het mogelijk maken van het OV-vangnet via de Valleihopper voor de Utrechtse gemeente in de regio Foodvalley en gaan hierover op korte termijn met u in gesprek.
52	Regio Foodvalley	Duurzaamheid	Provincie Utrecht zet zich in voor zero-emissie busvervoer, dat in 2028 gerealiseerd moet zijn. Dit vinden wij een positieve ontwikkeling en past bij de ambities om mobiliteit te verduurzamen. Hierbij wordt echter wel de suggestie gewekt dat er volledig op elektrische bussen wordt ingezet. We vragen ons af in hoeverre de elektriciteitsvraag en het netwerk binnen provincie Utrecht deze ambitie aankan.	We schrijven als provincie geen aandrijftechniek of energiedrager voor. De provincie doet onderzoek naar de omvang en de locaties van de energievraag als voorbereiding op de aanbesteding. Het knelpunt wat u hier noemt is onderdeel van de scope van dit onderzoek.
53	Regio Foodvalley	Duurzaamheid	Binnen de regio hebben we de ambitie om een waterstofvulpunt te realiseren in gemeente Veenendaal en/of Ede. Wij denken dat waterstof een belangrijke bijdrage kan leveren in het realiseren van zero-emissie OV. De realisatie van een dergelijk vulpunt is moeilijk door de kip-ei situatie van vraag versus aanbod. Een deel van de bussen op waterstof laten rijden kan ervoor zorgen dat een waterstofvulpunt rendabel wordt. We gaan hier graag over in gesprek met provincie Utrecht.	We schrijven als provincie geen aandrijftechniek of energiedrager voor. Het stimuleren van waterstof als energiedrager is geen specifiek doel van deze concessieverlening en geen doel van het OV. We maken het uiteraard niet onmogelijk, maar laten de keuze aan de concessiehouders. Het heeft onze voorkeur dat zij gebruik maken van regionaal en duurzaam opgewekte energie. De provincie Utrecht heeft de inzet van waterstof voor busvervoer vastgelegd in het Convenant waterstof in mobiliteit Provincie Utrecht. Inzet voor busvervoer betekent niet automatisch dat dit materieel voor openbaar vervoer betreft.
54	Regio Foodvalley	Trein	We zijn verheugd om te lezen dat de regio als apart gebied wordt benoemd met bijbehorende ambities om het OV te verbeteren. Wij kunnen ons vinden in de beschreven maatregelen om meer sprinters tussen Veenendaal en Utrecht te realiseren. Onze voorkeur bij een frequentie van 6 sprinters, is om er vier te laten rijden naar stations Veenendaal/Rhemen en 2 naar station Ede-Wageningen.	Samen met andere overheden en partijen werken we samen aan de A12-corridor waar dit vraagstuk ook aan de orde zal komen. De opzet die u beschrijft is daarin een logisch te onderzoeken voorstel.
55	Regio Foodvalley	Trein	We zijn blij dat provincie Utrecht daarbij opkomt voor het behoud van de intercity-status van station Veenendaal-De Klomp. Wij willen nogmaals benadrukken dat het voor regio Foodvalley van belang is, ook binnen het kader van de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, dat Veenendaal-De Klomp minimaal 2 keer per uur per richting met een intercity bediend blijft.	Samen met andere overheden en partijen werken we samen aan de A12-corridor waar dit vraagstuk ook aan de orde zal komen en waar wij ons inzetten voor het behoud van de intercitystatus.

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING	
56	Regio Foodvalley	Uliner	Ook de introductie van een U-liner tussen Amersfoort – Veenendaal (-Wageningen UR) is wat ons betreft een noodzakelijke verbinding. De kwaliteit van deze voorgenoemde U-liner, namelijk de kwaliteit van een spoorverbinding maar dan als bus, vinden wij erg belangrijk. Wij denken dat deze verbinding de mogelijkheid biedt om meer mensen uit de auto te halen en in het OV te krijgen tussen Amersfoort en Veenendaal. Beide plaatsen en regio's zijn gebaad bij snelle en hoogwaardige OV-verbindingen. Het doortrekken naar de Wageningen UR heeft onze voorkeur, omdat er daarmee ook een snelle verbinding ontstaat tussen Veenendaal en Wageningen. We gaan graag in gesprek over de verdere invulling van deze U-linerverbinding.	We kunnen ons vinden in uw wens voor het verbinden van Amersfoort en Veenendaal met de Wageningen Universiteit. De verdere invulling hiervan is onderdeel van de regionale uitvoeringsagenda.
57	Regio Foodvalley	Verbinding	Wat onzes inziens ontbreekt is een goede verbinding van regio Foodvalley naar regio Rivierenland. Uit onderzoek van Ecorys is gebleken dat een verbinding tussen Veenendaal – Rhenen – Kesteren potentie heeft op basis van vervoervraag. Iedere dag zien we deze relatie, doordat de Rijnbrug (N233) vaststaat. We hopen dat deze verbinding ook een plek krijgt binnen het provinciale OV-netwerkperspectief.	De relatie Veenendaal - Rhenen - Kesteren biedt potentie, waarbij onze voorkeur uitgaat voor het beter benutten van de sprinter tussen Veenendaal en Rhenen met betere aansluitingen op het busnetwerk. Vooralsnog zien we geen potentie om deze buslijnen onderdeel te laten zijn van het Ambitionetwerk U-Link/U-liner, maar we bespreken de samenhang met bestaande en/of nieuwe busverbindingen graag in samenhang met de concessie Rijn-Waal in de regionale uitvoeringsagenda.
58	Regio Foodvalley	Trein	Na 2035 staat beschreven dat er ingezet wordt op meer sprinters op de Valleilijn tussen Ede-Wageningen en Amersfoort Centraal. Ook dit vinden wij een positieve ontwikkeling. Hoewel de spoorlijn door provincie Gelderland wordt beheerd, zijn wij blij met de steun hiervoor vanuit de provincie Utrecht. Regio Foodvalley maakt zich hier hard voor en we hebben hier graag het gesprek over met beide provincies.	We gaan hierover graag met u en andere partijen in gesprek.
59	Regio Foodvalley	Trein	Ook het realiseren van een nieuw station Veenendaal-Zuid past in de ontwikkeling van regio Foodvalley voor de periode na 2035. De ontwikkeling van een dergelijk station dient gepaard te gaan met de ontwikkeling van woningbouw nabij het nieuwe station.	We gaan hierover graag met u en andere partijen in gesprek.
60	Regio Foodvalley	Knooppunten	Naast de realisatie van een nieuw station zijn we ook blij met de aandacht voor verbetering van bestaande knooppunten.	We vinden het fijn om te horen dat u dit kunt waarderen.
61	Gemeente Wijk bij Duurstede	Flexibele wendbare concessies	Wijk bij Duurstede is blij dat de concessies flexibel zijn. Op deze manier kan tijdig geanticipeerd worden bij nieuwbouwpogingen (zoals De Geer III). Dit betekent dat het OV tijdig op niveau (nieuwe bushaltes en frequenties) moet zijn zodat nieuwe bewoners gestimuleerd worden om voor het OV te kiezen.	De ontsluiting van nieuwe woongebieden nemen we zeker mee in de ontwikkeling tijdens de concessie. We streven daarbij naar tijdig en goed OV binnen de mogelijkheden die we hebben. Dat is ook afhankelijk van de locatie en omvang van de nieuwe woonwijk.
62	Gemeente Wijk bij Duurstede	Netwerk	Door de flexibele concessies kan er ruimte worden geboden voor een OV-verbinding via het water naar de A12-zone (als alternatief voor de verdwenen lijn 241).	Personenvervoer over water is kansrijk op corridors waar OV via de weg of spoor ontbreken. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een te drukke scheeproute voor snelle reizigersboten. Voor Wijk bij Duurstede kan daarom beter ingezet worden op een sterke busverbinding in de vorm van U-Liner, dan in personenvervoer over water.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
63	Gemeente Wijk bij Duurstede	Materieel	Door de flexibele concessies kan er ruimte worden geboden voor zelfrijdende bussen indien de techniek zover is. Het idee is dat door bezuinigingen op personele kosten het goedkoper wordt om bussen te laten rijden en we op die manier het aantal bussen minimaal op peil kunnen houden.	Momenteel bevindt zelfrijdend openbaar vervoer op de openbare weg zich nog in een experimentele fase. We verwachten niet dat de techniek tot 2035 voldoende ontwikkeld is om met hoge snelheden reizigers te vervoeren dat dit onder gebracht kan worden binnen de OV-concessies. Als er pilots uitgevoerd gaan worden komt dit voort uit het programma Smart Mobility.
64	Gemeente Wijk bij Duurstede	Concessie	Wijk bij Duurstede stelt dat alle buslijnen binnen onze gemeente binnen dezelfde concessie moeten blijven vallen. Sinds kort rijdt alleen Q-buzz binnen de gemeente Wijk bij Duurstede. Dit bevalt goed, het vereenvoudigt de samenwerking en de afstemming tussen de verschillende dienstregelingen.	We nemen uw wens mee in de overwegingen, maar willen sowieso de samenwerking en afstemming tussen de beide vervoerders verbeteren in de nieuwe concessies. De exacte verdeling van de lijnen in de twee concessies vindt in het PvE plaats.
65	Gemeente Wijk bij Duurstede	Duurzaamheid	Wijk bij Duurstede sluit zich volledig aan bij de ambitie dat het OV in 2028 zero-emissie uitstoot, maar spreekt wel de wens uit om dit proces te versnellen. Dit is gunstig voor de leefbaarheid en zou wat ons betreft een eis moeten zijn. Er zijn wel zorgen over de tijdige realisatie van het benodigde aantal oplaadpunten en de benodigde capaciteit van het elektriciteitsnetwerk om die stroom te leveren.	We hebben de voorkeur om de instroom van de nieuwe zero-emissie busvloot (circa 450 ZE-bussen) gespreid te laten plaatsvinden in de eerste jaren van de concessie (dus vanaf eind 2025 tot eind 2028). Dit reduceert de risico's. De meeste dieselmotoren die rondrijden in de provincie beschikken over de minst vervuulende verbrandingsmotoren (Euro VI). We hebben oog voor de uitdagingen rond het elektriciteitsnetwerk, hier doen wij onderzoeken naar. Over de (on)mogelijkheden van de laadvoorzieningen in uw gemeente gaan we graag in gesprek.
66	Gemeente Wijk bij Duurstede	Netwerk	Wijk bij Duurstede is tevreden met de huidige routes binnen Wijk bij Duurstede. Wel kan dit netwerk in toekomst mogelijk iets veranderen door nieuwbouwpogingen (zoals De Geer III).	We nemen dit standpunt graag mee in de verdere uitwerking van de regionale uitvoeringsagenda.
67	Gemeente Wijk bij Duurstede	Uliner	Wijk bij Duurstede is blij met de status U-Liner voor lijn 41. Lijn 41 heeft hiermee het hoogste kwaliteitsniveau als het gaat om het busnetwerk. Dit moet gedurende de gehele concessie zo blijven.	We streven naar een betrouwbaar OV-product dat aansluit bij de vraag met de hoogste kwaliteit gedurende de hele concessie.
68	Gemeente Wijk bij Duurstede	Verbinding	Wijk bij Duurstede opteert voor doorrijden naar Utrecht Centraal en lijn 41 niet te laten eindigen bij station Bunnik, Galgenwaard of station Vaartsche Rijn. Op deze manier blijft het Diakonessenhuis en het zuidelijke deel van de Utrechtse binnenstad goed en vooral direct bereikbaar met het OV.	We onderschrijven uw standpunt, maar voorzien bij een nieuwe knoop bij Lunetten Koningsweg en gebiedsontwikkeling dat hierdoor de huidige situatie kan veranderen op lange termijn (na 2035). We werken dit nader uit in de regionale uitvoeringsagenda.
69	Gemeente Wijk bij Duurstede	Knooppunten	Wijk bij Duurstede onderschrijft het belang van goede aansluitingen op de knooppunten/intercitystations Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist.	We nemen dit standpunt graag mee in de verdere uitwerking van de regionale uitvoeringsagenda.
70	Gemeente Wijk bij Duurstede	Basisbereikbaarheid	Wijk bij Duurstede stelt tegelijkertijd wel dat de frequentie van lijn 56 in de dalperiode met 1 keer per uur te laag is.	Op dit moment is de frequentie buslijn 56 enkel in de avonduren en op zondag 1 keer per uur omdat het gebruik op die momenten aanmerkelijk lager is. In de dalperiode overdag en op zaterdag rijdt buslijn 56 wel 2 keer per uur van en naar Wijk bij Duurstede.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
71	Gemeente Wijk bij Duurstede	Doorstroming	Daarnaast is er versnelling mogelijk van lijn 41 tussen Bunnik en Utrecht Centraal.	Het belang van OV-doorstroming is groot en heeft onze aandacht. We werken hierin graag met u samen.
72	Gemeente Wijk bij Duurstede	Verbinding	Wijk bij Duurstede stelt dat de OV-verbindingen tussen de kernen rondom onze gemeente een kwaliteitsimpuls nodig hebben. De kernen Odijk en Bunnik zijn al goed bereikbaar met het OV. Het gaat hierbij om verbindingen met de volgende kernen of gebieden: Houten, Nieuwegein, Zeist, de kernen binnen de Utrechtse Heuvelrug en de A12-zone / Kanaleneiland. We willen dat lijn 241 zo snel mogelijk hersteld wordt indien de corona-omstandigheden dat toelaten.	We nemen uw wensen mee in de verdere invulling van de regionale uitvoeringsagenda. Daar waar het herstel van de reizigersaantallen hiervoor aanleiding geeft wordt gekeken naar de herstart van lijn 241.
73	Gemeente Wijk bij Duurstede	Verbinding	De lijnen 43 en 56 hebben of kunnen hierin een functie krijgen, maar beide verbindingen kennen op veel momenten van de dag een te lage frequentie en daarmee te weinig kwaliteit. We willen dat lijn 56 de status van U-Link krijgt en de omliggende kernen bij voorkeur zonder overstap bereikbaar zijn. Wel is het bijvoorbeeld mogelijk om bij Odijk-Zuid een regionaal busstation te realiseren zodat daar een kwalitatief goede overstap ontstaat tussen de lijnen 41 en 43 indien een rechtstreekse verbinding met Houten (nog) niet mogelijk is.	Binnen de netwerkopbouw en het concept U-Link met hoge frequenties zien wij geen aanleiding om dit concept te introduceren op lijn 56. We zullen uw wensen ten aanzien van een goede verknoping van lijn 41 en 43 bij Odijk meenemen in de regionale uitvoeringsagenda.
74	Gemeente Wijk bij Duurstede	Basisbereikbaarheid	Er wordt gesproken over een 'efficiënt OV-systeem'. Daar heeft Wijk bij Duurstede begrip voor, maar dit mag niet ten koste gaan van de basiskwaliteit van buslijnen buiten de stad Utrecht. De angst bestaat dat met toekomstige investeringen in grootstedelijke OV-verbindingen (metrosystemen of extra tramlijnen) en de huidige lagere reizigersaantallen een kwaliteitsimpuls lastig te realiseren of dat zelfs bezuinigd gaat worden op de verbindingen buiten de stad. In dit kader wordt erop gewezen dat voor een kern zoals Wijk bij Duurstede de fiets een zeer beperkt alternatief is voor het OV. Bij bezuinigingen treedt onherroepelijk een verschuiving op naar de auto waardoor er mogelijk een rem wordt gezet op onze bouwmogelijkheden. Dit heeft ernstige gevolgen voor onze lokale vitaliteit.	Er is geen sprake van bezuinigingen op het regionale OV, om grootstedelijke OV-verbindingen te financieren. We vragen met het OV-netwerkperspectief juist extra investeringsruimte om de schaa sprong mogelijk te maken en tegelijkertijd het OV-netwerk buiten de stedelijke regio in stand te houden. Juist richting Wijk bij Duurstede wordt geïnvesteerd in het OV door de inzet op een U-liner-verbinding.
75	Gemeente Wijk bij Duurstede	Bedrijventerrein	Wijk bij Duurstede wil graag samen met de provincie en de ondernemers van het industrieterrein zoeken naar last mile-oplossingen tussen openbaar vervoer en industrieterrein, naast de Wijkse Dienst. We willen bijvoorbeeld in gesprek over de mogelijkheden van een OV-fiets.	We nemen uw wensen mee in de verdere invulling van de regionale uitvoeringsagenda. We willen u erop wijzen dat er in de huidige subsidieverordening Mobiliteit van de provincie het al mogelijk is om subsidie aan te vragen voor last mile-fietsvoorzieningen naar bedrijventerreinen.
76	Gemeente Wijk bij Duurstede	Halte	We vragen tot slot aandacht voor een goede toegankelijkheid van het OV, comfortabele (en overdekte) wachtvoorzieningen op bushaltes en een optimale sociale veiligheid in de bussen en op de bushaltes.	We zijn het met u eens en blijven werken aan toegankelijkheid en sociale veiligheid. De subsidieverordening Mobiliteit biedt op dit moment ruimte voor het toegankelijk en aangenaam maken van bushaltes.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
77	Gemeente Wijk bij Duurstede	Beleid	Indien bovenstaande verbeteringen worden doorgevoerd dan levert dat niet alleen voor Wijk bij Duurstede voordelen op, maar ook regionaal. Een goede OV-bereikbaarheid: beperkt het autogebruik en daarmee eventuele extra verkeersdruk op de N229 en zorgt er voor dat we kunnen blijven bouwen. Dit is positief voor de vitaliteit en beperkt ook de mobiliteit. Ook is het positief voor de leefbaarheid binnen Wijk bij Duurstede en de kernen langs de N229 richting de A12. En het ontlast knooppunten op Utrechts grondgebied, een overstap is daar niet meer nodig.	We vertrouwen erop dat met OV-netwerkperspectief hier voldoende invulling aan wordt gegeven.
78	Particulier	Doelgroepen	Aandacht voor ouderen en andere mensen met een bewegingsbeperking die wel zelfstandig kunnen en willen reizen maar die niet ver kunnen lopen en/of lang kunnen staan.	Het openbaar vervoer is voor iedereen. Door het verbeteren van de toegankelijkheid van haltes wordt de drempel zo laag mogelijk gelegd. Tegelijkertijd is het OV een collectief systeem dat niet alle individuele wensen kan faciliteren. Wij proberen steeds het optimum te bereiken. We koesteren juist voor deze groep onze ontsluitende lijnen.
79	Particulier	Basisbereikbaarheid	Voor deze mensen, en dat is een grote, groeiende groep die in het algemeen niet zo veel van zich laat horen, is het van groot belang dat het openbaar vervoer dichtbij is en dat zij naar hun bestemming kunnen reizen zonder of met zo weinig mogelijk overstappen. Het gaat vaak om de reis naar het station, het ziekenhuis of het winkelcentrum. Ze hebben dus veel belang bij een fijnmazige ontsluiting met de reguliere bussen.	Het openbaar vervoer is voor iedereen. Door het verbeteren van de toegankelijkheid van haltes wordt de drempel zo laag mogelijk gelegd. Het huidige net is, gegeven het feit dat OV een collectief systeem is, fijnmazig. We koesteren onze ontsluitende lijnen en experimenteren met de aansluiting van OV op AOV en doelgroepenvervoer.
80	Particulier	Doelgroepen	In het netwerkperspectief worden daar goede dingen over gezegd en wordt zelfs de term koesteren gebruikt. En mevrouw Koot zei in onze bespreking ook dat zij die inclusie erg belangrijk vindt. Maar tegelijk wordt op NWP-pagina 7 gezegd dat we in de toekomst vaker zullen kiezen voor verbindende snelle lijnen. En zo zijn er meer signalen die mij vertellen dat die gewenste bereikbaarheid een prijs heeft en dat het niet zeker is hoe veel die bereikbaarheid waard is. Dit punt is in het ROCOV-advies ook genoemd en daarbij is opgemerkt dat hiervoor (extra) geld gereserveerd behoort te worden.	We verwachten in de toekomst groei van reizigers en zeker op die plekken moeten we (ook) kiezen voor snelle verbindingen. Dat neemt niet weg dat we onze ontsluitende lijnen zullen koesteren. Voorwaarde hiervoor is wel dat de infrastructuur ook geschikt blijft voor OV.
81	Particulier	Verbinden/ontsluitingen	Van belang hierbij is dat de ontsluitende functie gewoon een onderdeel is van het integrale OV-netwerken als het maar even mogelijk is door gewone U-bus bussen wordt uitgevoerd.	Dat klopt. In het ontwerp OV-netwerkperspectief is onder belicht gebleven dat het bestaande netwerk van andere verbindende en ontsluitende lijnen blijft bestaan naast U-Liner en U-Link verbindingen. Dit wordt in de definitieve versie toegevoegd.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
82	Particulier	AOV	Een zorgpunt daarbij is met name dat op diverse plekken in het Netwerkperspectief naar voren komt dat aanvullend vervoer (flex- of buurtbus) ter vervanging van gewone bussen kan worden ingezet als lijnen te dun worden. Maar omdat er nog maar weinig goede resultaten van dergelijk vervoer bekend zijn moet m.i. pas van dergelijk aanvullend vervoer gebruik worden gemaakt als inzet van een reguliere bus echt niet meer kan. Daarbij wil ik opmerken dat dat in veel gevallen een extra overstap betekent en dus voor deze doelgroep een extra hinderpaal is. Daarom wordt in het ROCOV-advies ook gevraagd om creatief naar mogelijkheden tot behoud van de U-bus te zoeken.	De buurtbus is een concept dat zich ruimschoots bewezen heeft in de meerwaarde die het biedt in de ontsluiting van kleine kernen. Vraaggestuurd vervoer blijkt onder voorwaarden succesvol te kunnen zijn. Deze voorwaarden betreffen financiën, geografie en type reizigers. Uit de consultatie wordt de conclusie getrokken dat een bus met een reguliere dienstregeling de voorkeur geniet boven AOV. Met het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer zitten we in de fase van het experimenteren met oplossingen op het raakvlak OV/AOV/doelgroepenvervoer. De kansen die er liggen willen we benutten en met dit programma gaan we door.
83	Particulier	Flexvervoer	We zijn ook erg benieuwd naar devaluatie van de huidige flex- en buurtbuslijnen. Over de zinsnede met "bewezen concepten" op pagina 49 heeft de heer Van Dijk in ons overleg al gezegd daar kritisch naar te zullen kijken.	Zodra er een evaluatie van het aanvullend openbaar vervoer beschikbaar is, zal dit gedeeld worden met ROCOV.
84	Particulier	Basisbereikbaarheid	Omdat ik in het ROCOV zit als vertegenwoordiger van ouderen en mensen met beperkingen in Leusden gaat de situatie daar mij en mijn achterban ook aan het hart. Eind 2016 zijn bij de vorige concessieverlening daar 2 buslijnen samengevoegd. Dat bracht meer geld op en was bovendien handig ten behoeve van een slimme constructie voor een snelle bus (217) van Amersfoort naar een bedrijventerrein in Leusden. Het gevolg was dat een aantal bushaltes werd opgeheven hoewel daar druk gebruik van werd gemaakt. Een lijn met gemiddeld meer dan 10 instappers per rit werd opgeheven. Veel van die mensen gingen met extra reistijd (lopend, fietsend of met de auto) voortaan met de samengevoegde lijn mee, maar circa 70 mensen per dag kwamen volgens mijn berekeningen niet terug. De buurtbus die werd genoemd bleek geen zinvol alternatief te zijn. Dat klopt ongeveer met de verwachtingen uit enquêtes die toen gehouden zijn. Ook belangrijke plekken in Leusden, zoals een winkelcentrum en diverse woongebieden van ouderen, raakten hun bushalte kwijt. Ik denk dat zo'n samenvoeging onder het nieuwe Netwerkperspectief niet meer zo zou plaatsvinden. Het belang van inclusie wordt door het huidige college van Gedeputeerde Staten beter ingeschat dan het vorige. De pijn wordt in Leusden nog steeds gevoeld. Vorige maand heeft de voltallige gemeenteraad nog uitgesproken heel graag een beter dekkend OV in Leusden te willen. We weten dat dat onder het huidige regime niet kan, maar we hebben de hoop dat in het nieuwe Netwerkperspectief weer een opening komt voor een beter dekkend OV in Leusden. Het hoeven niet dezelfde lijnen te zijn, als er maar een betere en meer fijnmazige dekking komt. Er is nog tijd genoeg voor onderzoek daarvan voor het zover is. Dat zou een mooie uitwerking / concretisering kunnen zijn van de gekoesterde wens voor inclusie.	Voor de provincie is het een voortdurende afweging: verbindende lijnen versus ontsluitende lijnen. Door de lijnen in Leusden meer verbindend te maken is de neerwaartse lijn in aantal reizigers gekeerd. Daarmee hebben we de kwaliteit overeind kunnen houden. We erkennen dat voor sommige mensen de afstand naar de halte groter is geworden en dat dat een vermindering van de kwaliteit is. We proberen met het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer de aansluiting tussen OV en AOV te verbeteren.
85	Particulier	Verbinding	En nu het toch over Leusden gaat wil ik nog graag uw aandacht vragen voor een echte buslijn voor Achterveld, eventueel gecombineerd met een lijn door Leusden naar Amersfoort. Er gaat daar van alles gebouwd worden. Wat zou het mooi zijn als die nieuwe bewoners meteen een bus konden gaan gebruiken.	Op dit moment rijdt er een buurtbus in Achterveld. Wij zien op dit moment geen aanleiding om de busverbinding van en naar Achterveld verder uit te breiden. Mocht u beschikken over informatie die meer inzicht geeft in de potentie van deze verbinding, dan ontvangen wij die graag.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
86	Gemeente Amersfoort	Uliner	We zien dat de provincie het OV echt naar een hoger plan wil tillen. De ontwikkellocaties voor wonen en werken zijn opgenomen in de plannen. In het ontwerp Netwerk Perspectief zet u duidelijk in op meer Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in en om onze stad. Hoogfrequente lijnen vanuit Bunschoten en Vathorst en uiteraard ook richting Utrecht Science Park, in combinatie met sterke buslijnen vanuit Leusden en Soest, zullen ervoor zorgen dat steeds meer forenzen en studenten de bus nemen. Deze focus op sterke HOV- of Bus Rapid Transit (BRT)-lijnen vinden we belangrijk voor een goed OV-systeem.	We waarderen het dat u ziet dat de provincie grote stappen wil zetten met het openbaar vervoer.
87	Gemeente Amersfoort	Nieuwbouw	We onderschrijven uw visie over dat grootschalige woningbouwontwikkeling en groei van werklocaties alleen mogelijk is door (grote) investeringen in de bereikbaarheid.	We waarderen het dat u ziet dat de provincie grote stappen wil zetten met het openbaar vervoer.
88	Gemeente Amersfoort	Norm	In de beide stukken schrijft u dat ruim 93 % van de inwoners binnen een afstand van 600 meter van een halte woont. We zouden liever zien dat 400 meter als uitgangspunt wordt gebruikt. Het streven zou moeten zijn dat het overgrote deel van de inwoners van provincie Utrecht binnen een straal van 400 meter toegang tot openbaar vervoer heeft en dat dat aandeel niet kleiner wordt. Voor mensen voor wie 400 meter te veel is zou dan een aanvullend OV in de vorm van buurtbus, flexvervoer of regiotaxi beschikbaar moeten zijn. Vrijheid in keuze en flexibiliteit is hierbij ook van belang. Mogelijk kunt u aanvullende kentallen opstellen voor acceptabele afstanden tot de dichtstbijzijnde BRT-corridor.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. De straal van 600 is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft het bereik van het openbaar vervoer. Het wonen op korte afstand van het OV is een samenspel van netwerk en ruimtelijke ordening. We nodigen u als gemeente uit rond OV-locaties nieuwe woningbouw te ontwikkelen om de afstanden tot haltes beperkt te houden. Het zal niet altijd mogelijk zijn, als gevolg van wijk- en weginrichting, efficiënte busroutes aan te bieden.
89	Gemeente Amersfoort	Toegankelijkheid	Ik onderschrijf uw streven naar een OV-systeem waarvan zoveel mogelijk mensen gebruik kunnen maken. Dat past in onze ambities om een inclusieve stad te zijn en sluit aan bij onze agenda Amersfoort Toegankelijk. Het gaat niet alleen om de fysieke toegankelijkheid bij bijvoorbeeld stations, haltes en vervoermiddelen, maar ook aan de sociale toegankelijkheid. Denk aan een goede service naar en bejegening van mensen met een beperking. Hiervoor vragen we aandacht bij selectie en training van medewerkers door een concessiehouder. Ook zien wij een rol voor de concessiehouder om te zorgen voor duidelijke en begrijpelijke informatie voorafgaand en tijdens een reis. U geeft aan dat u vervoerders uitdaagt om voorstellen te doen. We zouden graag de vervoerders aan de voorkant ideeën mee willen geven voor goede voorstellen rond inclusie. We stellen voor dit te doen in nauw overleg met de groep ervaringsdeskundigen met wie gemeente Amersfoort in haar Agenda Amersfoort Toegankelijkheid samenwerkt. Ook binnen het ROCOV is deze ervaring aanwezig.	We staan open voor uw ideeën over het sociaal inclusief maken van het openbaar vervoer. Deze mag u met ons delen.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
90	Gemeente Amersfoort	Duurzaamheid	Uw doelstelling is om 100 % Zero Emissie in 2028 te behalen. We waarderen uw ambitie hierin, Zero Emissie is voor onze stad belangrijk vanwege een betere luchtkwaliteit en gezondere leefomgeving. U zet in de Nota van Uitgangspunten vooral in op elektrisch vervoer. Graag zouden we zien dat u daarnaast meer inzet op het toepassen van waterstof als energiedrager. Dit past ook helemaal in het Waterstofconvenant, dat provincie Utrecht en gemeente Amersfoort met andere partijen op 23 april 2021 tekenden. Eén van de doelen uit dit convenant is dat partijen zich inspannen om 2 tot 5 waterstof(touring)bussen te hebben rijden. Om dit voor elkaar te krijgen willen we graag dat u waterstof voorschrijft bij een aantal bussen of tijdens de beoordeling bonuspunten geeft voor biedingen waarin waterstof een rol speelt. Graag benadrukken we dat we verwachten dat het eerste Amersfoortse waterstofstation medio 2022 operationeel is.	We schrijven als provincie geen aandrijftechniek en energiedrager voor. De provincie doet onderzoek naar de omvang en de locaties van de energievraag als voorbereiding op de aanbesteding. Het stimuleren van waterstof als energiedrager is geen specifiek doel van deze concessieverlening en geen doel van het OV. We maken het uiteraard niet onmogelijk maar laten de invulling aan de concessiehouders. Het heeft onze voorkeur dat zij gebruikmaken van regionaal en duurzaam opgewekte energie. Zoals u aangeeft heeft de provincie Utrecht de inzet van waterstof voor busvervoer (inclusief touringcars) vastgelegd in het Convenant waterstof in mobiliteit Provincie Utrecht. Inzet voor busvervoer betekent niet automatisch dat dit materieel voor openbaar vervoer betreft.
91	Gemeente Amersfoort	MaaS	Hoewel we erkennen dat deelmobiliteit geen deel uitmaakt van de aanbesteding, willen we graag wel meer ambitie op dit onderwerp. In het ontwerp OV-netwerkperspectief wordt het onderwerp maar kort genoemd, terwijl we deelmobiliteit en MaaS als 1 van de oplossingen zien in de wijken voor de first en last mile en het bereikbaar houden van de groeiende stad. Graag zien we dat de concessiehouder op het gebied van deelmobiliteit dan ook een rol pakt: we willen dat een vervoerder de diensten zó inzet dat OV en deelmobiliteit elkaar versterken. Zo willen we dat de vervoerder meewerkt aan pilots, met haar diensten, reisinformatie en data aansluit bij Mobility as a Service (MaaS) en bijbehorende apps en actief samenwerkt met deelmobiliteitsaanbieders. We willen graag met u in gesprek over MaaS en onze stad. We zijn al plannen aan het maken om dit in onze stad uit te rollen en een vroegtijdig overleg (voordat u het Programma van Eisen gaat maken) helpt ons daarbij.	MaaS is een middel om reizigers het beste reisaanbod te bieden. Deelmobiliteit is een vervoermiddel dat een rol kan spelen in het voo- en natransport. In de documenten gaan wij dieper in op de rol van de concessiehouders in MaaS. Als provincie zetten we ons in om een eerlijke markt van reismogelijkheden te bieden waar het openbaar vervoer een onderdeel van is. Buiten het exclusieve vervoerrecht zetten we in op een level-playing field voor MaaS-dienstverleners (plannen, boeken, reizen). We gaan graag met u in gesprek om dit mee te nemen in het PvE.
92	Gemeente Amersfoort	Halte	Daarnaast willen we graag met u verkennen welke rol het OV in kan nemen om de first en last mile te bedienen. Denk daarbij aan stadsrandparkeren en/of multimodale hubs en het van daaruit via HOV/BRT faciliteren van snelle en frequente verbindingen met het centrum, de stations, economische kerngebieden en scholenconcentraties.	We gaan graag met u in gesprek om dit mee te nemen in de regionale uitvoeringsagenda. Daar werken we de regionale netwerkopgaven verder uit.
93	Gemeente Amersfoort	Grensoverschrijdend	We vragen aandacht voor de grenzen tussen beide concessies en de grenzen met andere concessies. We willen graag dat buslijnen vanuit andere concessies probleemloos naar station Amersfoort Centraal kunnen doorrijden. Afgelopen periode bleek via gedaalde reizigersaantallen bijvoorbeeld dat een extra overstap op station Amersfoort Vathorst het OV uit een andere concessie voor de reiziger onaantrekkelijk maakt. We willen dat u dit hier op een andere manier organiseert.	We zullen nadrukkelijker aandacht hebben voor provinciegrensoverschrijdende lijnen en zoeken naar een netwerk dat het best aansluit bij de wensen van de reiziger.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
94	Gemeente Amersfoort	Leefbaarheid	In de Nota van Uitgangspunten geeft u terecht veel aandacht aan circulariteit. Graag willen wij ook aandacht vragen voor leefbaarheid. We maken ons zorgen over het steeds grotere gewicht van (accu)bussen. Zwaardere bussen vormen een toenemend probleem in onze stad, qua overlast voor omwonenden in verband met trillingen bij drempels en bij bruggen. Wat ons betreft is het gewicht van de bussen een aandachtspunt voor het nog op te stellen Programma van Eisen.	In de definitieve Nota van Uitgangspunten hebben wij oog voor hinder en veiligheid. De zwaardere bussen zijn een gevolg van de accupakketten en daarmee een gevolg van de wens van Zero Emissie indien de concessiehouder kiest voor elektrisch rijden. We verwachten dat de ontwikkelingen de komende jaren verder gaan en de bussen wellicht lichter worden. Uw opmerking illustreert ook het dilemma van verbinden en ontsluiten waarin we moeten constateren dat niet alle infrastructuur geschikt is voor het OV.
95	Gemeente Amersfoort	Bedrijventerrein	Graag vragen we speciaal uw aandacht voor de ontsluiting van bedrijventerreinen. Uw inzet op snellere en hoogfrequenter lijnen zal zorgen voor meer forenzen in de bus. Ook het OV naar de werklocaties in onze stad mag daarom verbeterd worden. Concreet denken we bijvoorbeeld aan De Hoef en aan De Wieken Vinkenhoef. Op de transformatielocatie Hoefkwartier realiseren we daarnaast meer dan 2.500 woningen.	Het realiseren van goed werkend openbaar vervoer op bedrijventerreinen is uitdagend gezien de sterk verspitte verplaatsingen. We juichen toe dat u de vervoervraag probeert te balanceren door op bestemmingslocaties (werklocaties) ook herkomstverplaatsingen te realiseren. In het kader van de regionale uitvoeringsagenda gaan we graag met u in gesprek over transformatielocatie De Hoef.
96	Gemeente Amersfoort	Flexibele wendbare concessies	Een wendbare concessie van 10 jaar is het uitgangspunt. U wil herijkingspunten inbouwen. Dat vinden we een mooi uitgangspunt. Echter geeft u aan dat er na 3 jaar besloten kan worden tot een verlenging van 5 jaar. Dat lijkt ons te vroeg. We hebben gezien dat COVID-19 vroeg om juist een extra flexibiliteit aan het einde van de looptijd.	De wet schrijft ons voor dat we, indien we gebruik willen maken van de extra 5 jaar, dit aan het begin van de concessie moeten doen. Er is een relatie met investeringen die moeten kunnen renderen. Dit besluit uitstellen tot een later moment is dus niet mogelijk.
97	Gemeente Amersfoort	Alternatief	Gemeente Amersfoort verkent de mogelijkheden om, ondanks de groei van het aantal inwoners en het toenemen van de mobiliteitsbehoefte per hoofd van de bevolking, de stad bereikbaar te houden. Daarin zien we een grote rol weggelegd voor het OV om zo de automobilititeit te beperken. Daarnaast worden mogelijk ingrepen gedaan in de verkeersstructuur van de stad om het verkeer anders te geleiden. Parallel daaraan denken we na over het verlagen van de maximumsnelheid van diverse wegen van 50 km/u naar 30 km/u. De concessie dient flexibel genoeg te zijn om hierop in te kunnen spelen.	We gaan graag met u in gesprek bij de uitwerking van de regionale uitvoeringsagenda. We zijn van mening dat de wegbeheerder een grote rol heeft in het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarnaast kan flexibiliteit ook betekenen dat het verlagen van de snelheid op wegvakken leidt tot de vragen of OV nog wel welkom is op die wegvakken en of het bedieningsniveau gehandhaafd kan blijven. Het verhogen van de reistijd heeft ook consequenties voor de aantrekkelijkheid van het OV en de kosten ervan. Als het OV onvoldoende aantrekkelijk is kan het ook niet bijdragen aan uw beleidsdoelstellingen om automobilititeit te beperken.
98	Gemeente Amersfoort	Concessie	Als grootste stad in de concessie Utrecht-Buiten benadrukken we graag dat we met u en een nieuwe vervoerder samen willen optrekken om het OV in Regio Amersfoort naar een hoger plan te tillen. We waarderen onze prettige samenwerking en die behouden we graag. We spreken daarom vanaf nu liever over de concessie 'Regio Amersfoort' dan over de concessie Utrecht-Buiten.	We gaan graag met u in gesprek over de invulling van de regionale uitvoeringsagenda om met de prettige samenwerking ook tot een gedragen uitvoering te komen. De naamstelling van de concessie moet spreken voor de gehele concessie waar ook het Groene Hart, de Utrechtse Heuvelrug en de Foodvalley deel van uit maken. Na afwegingen waren we van mening dat de term Utrecht-Buiten als onderdeel van de provincie Utrecht de mooie omgeving en de mooie stad Amersfoort prima vertegenwoordigd. Hoewel we uw suggestie voor de naam begrijpen doet de naam 'regio Amersfoort' ons inziens onvoldoende recht aan het gebied aan de westkant van de provincie.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
99	Gemeente Utrecht	AOV	Opmerking: OV Vangnet is ten onrechte buiten de concessie gelaten. Voorstel: Eén concessie voor het reguliere, aanvullende OV (AOV) en doelgroepenvervoer (OV vangnet). Argumentatie: De gemeente Utrecht pleit voor een toegankelijk en samenhangend vervoersysteem, wat wij verbeelden met de 'vervoerpiramide'. Wij zien voordelen in 1 concessie waarbij de concessienemer verantwoordelijk is voor de gehele vervoerpiramide. Niet alleen bij de start van de concessie maar ook gedurende de lange doorlooptijd van de nieuwe concessie tot 2035. Er is een risico dat de in de Nota van Uitgangspunten gehanteerde opdeling in de praktijk kwaliteitsverlies tot gevolg kan hebben, omdat de nieuwe concessienemer niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor (een deel van) het AOV. Bij 2 concessies ontstaat ons inziens het risico dat zowel de concessienemer van het reguliere openbaar vervoer, als de concessienemer van het AOV zich niet verantwoordelijk voelt voor een specifieke groep reizigers en dat deze tussen wal en schip belanden. Het voordeel van het opnemen in 1 concessie is dat er sprake is van een integraal OV systeem, zowel voor de drukke lijnen, maar ook voor het gehele systeem van de piramide.	We zijn het deels met u eens. Als de essentie van uw opmerking zien wij een goede afstemming tussen OV/AOV en doelgroepen vervoer. De noodzaak (meer dan een wens) van deze afstemming ondersteunen wij volledig. De afgelopen jaren is, met de gemeenten, een traject in gang gezet om de verantwoordelijkheid van het doelgroepenvervoer weer bij de gemeenten te leggen. In het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV experimenteren we met kansen en oplossingen voor het raakvlak tussen OV en doelgroepenvervoer. Het samenvoegen van alles in 1 concessie is niet de beweging die we met de gemeenten hebben ingezet. Bovendien is alles samenvoegen geen garantie voor een optimale afstemming. De grote omvang en de verschillende karakteristieken van beide vormen van vervoer vergen een andere aanpak. De essentie voor ons is de afstemming en daar hebben we de Nota van Uitgangspunten op aangepast. Tegelijkertijd hebben we in de Nota van Uitgangspunten de mogelijkheid opgenomen om de regie op het OV vangnet op een later moment in de concessie op te nemen. Mocht in de loop van de jaren blijken dat dit een goede ontwikkeling is, dan is dat nog mogelijk.
100	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	In de basis van de vervoerpiramide leveren snelle, frequente, korte verbindingen tussen hoofdbestemmingen in de stad veel voordeel op voor een grote groep reizigers. De basis van de piramide moet voor iedereen toegankelijk zijn, zodat ook reizigers met een rolstoel of met een verstandelijke beperking gebruik kunnen maken van de bus uit deze basisvoorziening. Voor sommige reizigers is vervoer nodig dat dicht bij de woning komt: aanvullend openbaar vervoer (AOV). Ook dit AOV moet toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking. Hoe toegankelijker het (aanvullend) openbaar vervoer is, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en zo normaal mogelijk mee kunnen doen aan de maatschappij. Het levert mensen vrijheid en zelfstandigheid op. 'Minder mobiele reizigers' en 'grote massa's reizigers snel vervoeren' zijn geen tegenstelling van elkaar, maar vormen onderdelen van het toegankelijk en samenhangend vervoersysteem van (A)OV.	Wij zijn het met u eens dat het OV en het AOV zo toegankelijk mogelijk moeten zijn. Hiertoe hebben wij ambities opgenomen en deze worden in het PvE verder uitgewerkt.
101	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	Reizigers die niet van het (A)OV gebruik kunnen maken missen vrijheid en moeten gebruik maken van het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is in het samenhangende vervoersysteem de punt van de piramide. De gemeente is (financieel) verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Een toegankelijk en samenhangend vervoersysteem is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten. De verschillende onderdelen vormen communicerende vaten.	Zie ook het antwoord op de vorige vragen. We zetten beter in op de afstemming en de rol die de concessiehouders hierin hebben. De ontwikkeling van MaaS helpt ons in die afstemming. Daarvoor is een uitvoering door dezelfde concessiehouder niet per se noodzakelijk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
102	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	De provincie en Utrechtse gemeenten leren en innoveren gezamenlijk in het programma 'Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV' op de snijvlakken van doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer en toegankelijk openbaar vervoer. We zien de opbrengsten uit dit programma onvoldoende terug in het netwerkperspectief en de uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessie. We blijven graag in gesprek met de provincie zodat we stappen kunnen zetten naar een toegankelijk vervoersysteem voor iedereen.	Wij zijn het met u eens, ook wij blijven graag in gesprek. Het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV is onderbelicht geweest. In het PvE zal hier bovendien nog een uitwerking op plaatsvinden. De afstemming tussen OV en AOV en doelgroepenvervoer blijft onze aandacht houden. De provincie heeft de intentie om het programma ook na 2023 door te zetten. We hopen dat de gemeenten hierin willen blijven samenwerken want we zien dit als een gezamenlijke opgave.
103	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	Tot slot heeft de provincie op 7 oktober het stadsakkoord 'Utrecht voor Iedereen Toegankelijk' ondertekend. Dit akkoord maakt het logisch dat de provincie in het netwerkperspectief en de uitgangspunten voor de OV-concessie toegankelijkheid beter invult. Daarbij kan onze visie Vervoer voor Iedereen, die we in afstemming met u hebben opgesteld, als vertrekpunt worden gehanteerd.	We nemen kennis van deze suggestie en zullen deze betrekken bij de verdere uitwerking in het PvE en gedurende de concessie.
104	Gemeente Utrecht	MaaS	Ook MaaS wordt helaas buiten de concessie gelaten. Voorstel: Neem in de Nota van Uitgangspunten meer ambities en uitgangspunten op ten aanzien van MaaS. Toelichting: De concessienemer moet volgens de Nota van Uitgangspunten 'MaaS-waardig' zijn. We begrijpen uit uw toelichting dat hier landelijke eisen over zijn afgesproken en dat deze per 1 januari 2022 gelden voor nieuwe en lopende concessies. We hebben kennis genomen van de 8 eisen die ingaan op verkoop en betaling van vervoerbewijzen, koppeling van software en klachtenprocedures. In onze ogen is dit een te beperkt aantal eisen om klaar te zijn voor de toekomst, zeker gelet op de doorlooptijd van de concessie. Ook voor MaaS geldt dat ontwikkelingen snel gaan, doordat onder andere innovaties bij marktpartijen en de concessie lange doorlooptijden kennen (tot 2035). We zien een ontwikkeling in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Openbaar vervoer is ons inziens een onmisbare schakel in de multimodale reis en onderdeel van het integrale mobiliteitssysteem met MaaS. De nieuwe concessienemer dient ons inziens uitgedaagd te worden ook daadwerkelijk onderdeel te willen zijn van dit systeem en het systeem te helpen versterken. Ook als dit de eigen businesscase beperkt.	We zijn het met u eens dat het openbaar vervoer een onmisbare schakel is in de multimodale reis. Wij willen de vervoerder niet uitdagen, maar zelfs verplichten te zorgen voor het goed functioneren van het online plannen, boeken en betalen van reizen. Het realiseren van digitale diensten is overigens niet een taak die we exclusief bij de concessiehouders kunnen leggen. De essentie van MaaS is juist dat er een marktwerking gaat ontstaan waarbij meer partijen vervoerbewijzen kunnen verkopen. We hebben de Nota van Uitgangspunten op dit onderdeel aangepast.
105	Gemeente Utrecht	Halte	Een soortgelijke constatering hebben we ook voor het onderdeel over de (regionale) hubs. We vragen aandacht voor de integraliteit van het systeem (parkeren, overstap en MaaS). We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad te lopen, te fietsen of gebruik te maken van OV en deel-mobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen. Dit vraagt een actieve rol van de concessienemer om haar aanbod in het bredere mobiliteitssysteem te integreren.	De aanpak van overstappunten is een integrale opgave die niet primair bij de nieuwe vervoerders gelegd kan worden. Het vraagt de inzet van wegbeheerders en de provincie vanuit het Programma Multimodale Knooppunten. Het vraagt van alle ketenpartners dat zij hun data over voorzieningen en modaliteiten aanbieden volgens datastandaarden, waar DOVA een belangrijke partij in is. Van de concessiehouders vragen we om hier maximaal aan bij te dragen als het mobiliteitsaanspreekpunt in de regio.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
106	Gemeente Utrecht	Tarieven	Tariefintegratie tussen regionaal OV en treinvervoer ontbreekt in de Nota van Uitgangspunten. Voorstel: in de Nota van Uitgangspunten voldoende ruimte inbouwen om te blijven experimenteren met tariefintegratie. Toelichting: Trein en regionaalvervoer vormen samen de ruggengraat van het OV in onze regio. We hebben goede ervaring met het gemaksabonnement van U-OV. Binnen dit abonnement wordt zowel reizen per trein, tram als bus in de regio aangeboden. We zien graag dat dit blijft bestaan in de nieuwe concessie of wordt vervangen door andere vormen van regionale tariefintegratie. Dit kan bijdragen aan het tegengaan van vervoerarmoede en het aantrekkelijker maken van het OV als geheel in de Metroloopregio Utrecht.	Wij zijn het met u eens dat tariefintegratie wenselijk is. Op dit moment werkt de concessiehouder binnen het Utrechts tarievenkader. De concessiehouder heeft daarin de vrijheid om voorstellen te doen waarover de provincie beslist. Bij een herziening van het Utrechts tarievenkader nemen wij uw suggestie mee. Wij hebben ook de wens voor een landelijk tarievenkader om problemen op grensgebieden of tussen verschillende vervoerders te voorkomen.
107	Gemeente Utrecht	Tram	Keuze bus en lightrail ('kunnen' en 'moeten'): In het OV-netwerkperspectief is hierover het volgende opgenomen: 'Naast de bestaande studieprojecten in Utrecht, Nieuwegein en Zeist, gaan we vooralsnog niet uit van meer kansen voor lightrail. Op verbindingen onder het kantelpunt van 25.000-30.000 reizigers willen wij eerst de mogelijkheden van de bus benutten'. Onze ambitie om vanaf het kantelpunt "kunnen" (15.000) lightrail nadrukkelijk in beeld te houden. Een gezonde exploitatie is natuurlijk essentieel, maar de afweging tussen bus en lightrail gaat verder dan alleen een cijfermatige onderbouwing. In welke mate is lightrail van belang voor de mobiliteitstransitie, welke flankerende maatregelen zijn te rechtvaardigen bij de komst van lightrail, in hoeverre kan lightrail een katalysator zijn voor gebiedsontwikkeling en wat betekent lightrail voor de regio? De antwoorden op deze vragen moeten we ook betrekken in de afweging, waarbij we gezamenlijk aan de lat staan om die vragen te beantwoorden. Voorstel: we stellen voor om in het Netwerkperspectief het dilemma tussen "kunnen" en "moeten" beter voor het voetlicht te brengen, door een afweging te maken die verder gaat dan alleen een cijfermatige onderbouwing, namelijk door ook de condities in beeld te brengen wanneer lightrail (op termijn) een perspectief kan zijn en deze bij de afweging te betrekken.	Terechte opmerking dat de afweging tussen bus en lightrail verder gaat dan een cijfermatige onderbouwing op basis van een range van reizigers-aantallen. De samenhang met onder andere de bredere mobiliteitsopgave, (toekomstige) gebiedsontwikkelingen en de netwerksamenhang in de regio zijn uiteraard ook belangrijk in deze afweging. En – zoals u aangeeft – een gezonde OV-exploitatie en de benodigde investeringskosten. Deze bredere afweging dienen we per HOV-corridor gezamenlijk te maken. In het definitieve OV-netwerkperspectief zijn de bredere afwegingscriteria toegelicht en is aandacht besteed aan de doorgroei van bus naar lightrail. Overigens is een lightrail-oplossing niet het enige antwoord op de bredere mobiliteitsopgave en door (toekomstige) gebiedsontwikkelingen met bus – als hoogwaardig BRT – kan hier ook een goede invulling voor worden gegeven.
108	Gemeente Utrecht	Concept	Het ontlasten van Utrecht CS. We hebben gezamenlijk geconstateerd dat Utrecht CS overbelast raakt, niet alleen de fietsroutes en stallingen, maar ook de toeleidende routes voor het OV. Daarom zetten we ook in op de ontwikkeling van een polycentrische stad, onder andere door het versterken van de multimodale knooppunten aan onze stadsranden. Goede en snelle verbindingen zijn daarbij essentieel. Dat geldt zowel voor de spaken, als het wiel. Enkele spaken lenen zich ervoor (deels) ondergronds te gaan, waardoor een ongehinderde verbinding naar Utrecht CS ontstaat. De aanzuigende werking van dergelijke spaken vereist dat het wiel net zo 'sterk' is, want anders zoeken nog te veel reizigers hun weg naar Utrecht CS. Die combinatie (polycentrische ontwikkeling van de stad en daarbij horende verknoping van wiel en spaak) leidt tot een substantieel hogere vervoervraag van de voorziene tangentiële verbindingen.	Wij zijn het met u eens, ook goede verbindingen via het wiel en multimodale knooppunten zijn essentieel voor een goede, directe OV-bereikbaarheid van de regio en de stadsranden zonder Utrecht Centraal onnodig te belasten. Op de door ons ingeslagen succesvolle weg van tangentsbuslijnen in combinatie met meerdere OV-knooppunten willen we in het OV-netwerkperspectief voortbouwen en verder versterken. Met de gemeente Utrecht zullen we samen optrekken in de hiervoor benodigde infrastructurele ontwikkeling en knooppuntontwikkeling.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
109	Gemeente Utrecht	Planning	Urgentie: de regio is de afgelopen periode snel en omvangrijk gegroeid. En die groei zet onverminderd door. De ervaringen uit het verleden leren dat we met de realisatie van het hoogwaardig OV regelmatig 'achter de feiten' aanlopen. Als voorbeeld de Uithoflijn, deze is pas gerealiseerd nadat de buslijn (lijn 12) zwaar overbelast was.	Wij zijn het met u eens, de combinatie van urgentie vanuit een dynamische en sterk groeiende regio en lange doorlooptijd van OV-projecten kunnen leiden tot 'achter de feiten aanlopen' met de OV-kwaliteit. Het voorbeeld van de Uithoflijn laat namelijk ook zien dat de voorgenoemde HOV-kwaliteitsverbeteringen in HOV-infrastructuur in buslijn 12, uit begin deze eeuw, ook uitgesteld zijn vanwege de besluitvorming en komst van de Uithoflijn. En daarmee hebben reizigers ook niet eerder van extra kwaliteit geprofiteerd. Vanuit die urgentie en faseerbaarheid hebben we in het OV-netwerkperspectief een nadrukkelijk accent gelegd op de dingen die vanaf nu tot circa 2035 moeten en kunnen, en wat daarna moet en kan. In het definitieve Netwerkperspectief hebben we wel deze urgentie benadrukt. Ook omdat wat rond 2035 aan betere OV-kwaliteit (en capaciteit) nodig is urgentie vraagt om nu te starten met de besluitvorming, uitwerking en realisatie.
110	Gemeente Utrecht	Tram	Haalbaarheid lightrail niet alleen stoelen op modelberekeningen. Lightrail heeft een aanzuigende werking die niet in rekenmodellen is te vatten, ook wel de 'trambonus' genoemd. Ervaring in het (buiten)land laat zien dat lightrail een zeer aantrekkelijk alternatief is en meer reizigers kan trekken dan van tevoren is berekend. Daarnaast hebben de provincie en gemeenten meer knoppen om te zorgen dat de lijnen exploitabel worden, bijvoorbeeld door de diverse mogelijkheden van vraagbeïnvloeding en slim samenspel met andere modaliteiten. Niet al deze knoppen lenen zich even goed voor modelberekeningen.	Wij zijn het met u eens. De 'trambonus' geldt in beperktere mate natuurlijk ook voor hoogwaardige bussystemen, waar zowel in binnen- als buitenland voorbeelden van zijn. Integrale aandacht voor comfort, uitstraling, kwaliteit in uitvoering en beheer en herkenbaarheid leveren extra reizigers op. Zeker in combinatie met ruimtelijke inpassing, knooppuntontwikkeling en vraagbeïnvloeding en slim samenspel met andere modaliteiten.
111	Gemeente Utrecht	Tram	In het OV-netwerkperspectief is de Waterlinielijn-Zuid opgenomen als BRT en geen verwijzing naar lightrail. Voor het drukkere noordelijke deel wordt wel een rol gezien voor tramlijn 22. Voorstel: we vragen uw aandacht om de mogelijkheden van lightrail die in Samen OV Versnellen nog wel als optie zijn opgenomen, nadrukkelijk op te nemen in het OV-netwerkperspectief. We stellen voor om de keuze en de afweging voor Waterlinielijn-Noord en Zuid nader met elkaar te verkennen, waarna we het resultaat opnemen in een apart kader in het hoofdstuk Ambitienetwerken. Met daarin ook een duidelijke verwijzing naar tramlijn 22 en de ambitie voor lightrail. Daarmee komt de Waterlinielijn steviger terug in het OV-netwerkperspectief.	Wij zijn het met u eens, hiervoor is een apart kader in het OV-netwerkperspectief opgenomen wat recht doet aan het belang van de Waterlinielijn als belangrijke corridor in het OV-netwerk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
112	Gemeente Utrecht	Planning	Het Netwerkperspectief gaat uit van 'uitbreiden' vanaf 2035, ons raadsvoorstel Schaalsprong OV gaat uit van de periode 2030-2035 voor onder andere de Merwedelijn. Wij constateren dat de Merwedelijn eerder dan 2035 nodig is, ondanks dat deze, mede gezien de lange voorbereidingstijd pas later (2035) mogelijk is. Voorstel: we stellen voor om, gezien de opgave in Zuidwest Utrecht, bij de tekst over de Merwedelijn (2035) op te nemen dat eerdere realisatie gewenst is.	De wenselijkheid van een spoedige realisatie van de Merwedelijn ondersteunen we, maar hierbij dienen we uit te gaan van een realistische realisatietermijn en een gefaseerde kwaliteitsverbetering met een BRT-systeem. Dit betekent ook dat er wel urgentie is om snel de voorbereidingen en besluitvorming op te pakken om de Merwedelijn te realiseren gegeven de opgave in Zuidwest Utrecht (inclusief Nieuwegein). Het jaartal 2035 is hierbij uiteraard geen harde, exacte grens; de gewenste oplevering in de periode 2030-2035 past hierbij ook bij ons streven. Op basis van verdere studie dient de exactere planning en beoogde realisatiedatum uitgewerkt te worden. In de nieuwe concessie voor de periode 2025-2035 wordt in ieder geval door ons de ontwikkeling en exploitatie van de Merwedelijn mogelijk gemaakt.
113	Gemeente Utrecht	Norm	Maximale loopafstand: in het Netwerkperspectief staat dat 93 % van de inwoners binnen 600 meter over een busverbinding van minimaal eenmaal per uur beschikt. Dit wekt de indruk dat de loopafstand van 600 meter acceptabel is. Daarmee wordt door de provincie een nieuwe norm geïntroduceerd, maar mogelijk lezen we dit verkeerd. In onze visie 'Vervoer voor iedereen' hanteren we een hiërarchie in het aanbod van vervoervoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. We hebben het OV-netwerkperspectief aangevuld met extra cijfers over bediening om dit getal beter te kunnen duiden. De straal van 600 m is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft het is een kwaliteitsindicator voor het bereik van het openbaar vervoer. Het wonen op korte afstand van het OV is een samenspel van netwerk en ruimtelijke ordening. We nodigen u als gemeente uit rond OV-locaties nieuwe woningbouw te ontwikkelen om de afstanden tot haltes beperkt te houden. Het zal niet altijd mogelijk zijn, als gevolg van wijk- en weginrichting, efficiënte busroutes aan te bieden.
114	Gemeente Utrecht	Trein	Spoorambitie: In het OV-Netwerkperspectief missen we bij de spoorambities tot 2035 het versterken van de treinverbinding Almere – Utrecht en een tussenstop van de intercity's uit Rotterdam en/of Den Haag op station Leidsche Rijn Centrum. Ook wordt er te beperkt aandacht besteed aan de functie van de sprinters als stedelijke en regionale lightrailverbindingen Lunetten Koningsweg. We missen de ambitie uit de MIRT-Verkenning om al vóór 2035 de eerste stappen te hebben gemaakt voor doorontwikkeling van Lunetten/Koningsweg. En Lunetten Koningsweg wordt in het OV-netwerkperspectief in een apart kader beschreven. In de kop van dit kader wordt dit station geen 'gamechanger' genoemd voor Utrecht CS. De inhoud van de toelichting in het kader onderschrijven we wel. Afgesproken is om de kop van het kader aan te passen.	De spoorambities van de gemeente Utrecht zijn helder en onderschrijven wij volledig. Onze inzet is ook om de functie van sprinters verder te versterken en meerdere OV-knopen te realiseren, liefst zo spoedig mogelijk. Gelijkzeitig is ook niet alles mogelijk – zo leert ons ook de consultatiereactie van de spoorsector – en zullen er ook prioriteiten gesteld moeten worden. Hierop is het OV-netwerkperspectief aangepast. Daarbij zijn we – Provincie en gemeente Utrecht – voor realisatie van de spoorambities ook geheel afhankelijk van het Rijk. In de uitwerking van de regionale spooragenda en de MIRT-Verkenning OV en Wonen werken we dit verder uit. De titel van het kader is ongelukkig; hierop is het OV-netwerkperspectief aangepast.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
115	Gemeente Utrecht	Beleid	We bieden aan om samen met de provincie verder in te zoomen op bovenstaande punten. Dat aanbod doen we omdat we als gemeente niet alleen een belang hebben bij goed openbaar vervoer, maar we als gemeente ook mede de condities kunnen creëren om openbaar vervoer tot een succes te maken. De realisatie van lightrail rechtvaardigt een stevigere inzet op flankerende maatregelen. We denken hierbij aan het faciliteren van ruimtelijke ontwikkeling om de kansen voor lightrail te vergroten, maar ook aan sturend parkeerbeleid. We bieden ook aan om mee te denken over het punt van de overstap van en naar de regio. Daarmee slaan we 2 vliegen in 1 klap: een mobiliteitstransitie bewerkstelligd met zoet (lightrail) en zuur (flankerende maatregelen) en alle ingrediënten voor een positieve business case voor de railverbinding.	We zijn verheugd om de samenwerking op OV-gebied met de gemeente Utrecht verder te versterken én te verbreden naar flankerende maatregelen om lightrail mogelijk en tot een succes te maken. Hierin hebben we al stappen gezet. Wel willen we hierbij benadrukken dat de focus en opgave voor het OV in de regio Utrecht zich niet alleen beperkt tot toekomstig lightrail-techniek: Utrecht is de grootste busstad in Nederland en daarmee is ook de bus voor de OV-reiziger in Utrecht essentieel. De bus (BRT) is nog verre van uitontwikkeld – denk aan zero emissie, hoogwaardige inpassing in een stedelijke omgeving – en zal ook een belangrijke techniek blijven waarop de mobiliteitstransitie snel vorm moet gaan krijgen. De inzet van gemeente voor de bus – en bestaande lightrail – is hierbij essentieel. Dit geldt zeker voor de periode voordat er nieuwe lightrail-verbindingen gerealiseerd zijn; zonder groei op deze buscorridors is doorgroei naar lightrail ook niet aan de orde.
116	Gemeente Utrecht	Aanbesteding	Pagina 13: Er is nog geen marktconsultatie gedaan, is wel ruimte voor ingeruimd van het vervolg van de voorbereiding van de aanbesteding. Wat zijn de verwachtingen vanuit de markt en de vervoerders? Ook in relatie tot COVID-19 zal de bereidheid om in te schrijven of een goed voorstel neer te leggen mogelijk lastig zijn?	Gedurende het proces naar de feitelijke aanbesteding zijn diverse momenten ingepland om het gesprek met marktpartijen te voeren. We hopen en verwachten dat de markt langzaam weer stabiel zal worden na alle COVID-19 perikelen. De eerst aanbesteding zijn inmiddels op de markt.
117	Gemeente Utrecht	Duurzaamheid	Pagina 34: Zero-emissie en netaansluitingen. Prima dat PU hierin een rol pakt, maar het lijkt me dat gemeenten hier ook iets in betekenen, zeker wanneer het gaat om laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Daar kunnen ook kansen ontstaan trouwens (combi met laadpleinen voor auto's etc.). Zie station Lunetten waar laadinfrastructuur is gerealiseerd waar ook een rol voor de gemeente is. Ook is de vraag of er voldoende capaciteit in het netwerk is voor dergelijke laadinfrastructuur.	We gaan in 2022 in gesprek met gemeenten over de realisatie van de zero-emissie ambities.
118	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 34: Er wordt geen uitspraak gedaan over wat de provincie met de 'spullen' (assets) van het tramwezen doet. Blijft dat in eigendom van PU en wordt dit ter beschikking gesteld aan vervoerder(s)? Over rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van zero-emissie (voertuigen, laadinfrastructuur etc.) wordt uitgebreid stilgestaan, ten aanzien van de tramspullen zien we geen uitgangspunten.	Vooralsnog gaan wij uit van een zo goed als ongewijzigde situatie. Mocht in de loop van de maanden naar de aanbesteding toe blijken dat er toch andere keuze gemaakt dienen te worden, dan passen we dat alsnog in.
119	Gemeente Utrecht	MaaS	Alle digitale diensten (zoals MaaS) moeten gemakkelijk te gebruiken zijn, in duidelijke taal, met een heldere indeling en ze moeten toegankelijk zijn voor blinden en slechtzienden.	De provincie stuurt op ontwikkeling van heldere en begrijpelijke informatie en digitale diensten voor mobiliteit. Dit is onderdeel van ons doel: excellente uitvoering.
120	Gemeente Utrecht	Doelgroepen	Bij sociale veiligheid moeten de maatregelen tegemoetkomen aan de behoeften van verschillende reizigers (van vrouwen tot reizigers met een migratieachtergrond, van ouderen tot reizigers met een licht verstandelijke beperking).	Over de sociale veiligheid worden landelijk afspraken gemaakt. Die nemen we mee in het PvE voor zover het de scope van de concessiehouder betreft. Sociale veiligheid begint immers niet bij het instappen en houdt niet op bij het uitstappen. In de concessie hebben we meer aandacht voor de mentale toegankelijkheid (veiligheidsgevoel, minder zichtbare beperking). We dagen de inschrijvers uit om hier goede voorstellen voor te doen.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
121	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	In de bus moet er beslist meer dan 1 plek voor een rolstoelgebruiker komen; de ruimte voor kinderwagens en rollators mag niet concurreren met die voor de rolstoel.	Aan de eisen over inrichting van het materieel wordt nog invulling gegeven in het PvE.
122	Gemeente Utrecht	Aanbesteding	De inschrijver moet samenwerken met de andere partijen die van invloed zijn op de toegankelijkheid van de reis van reizigers met een beperking (NS, gemeente, belangenorganisaties).	We nemen dit mee in het PvE.
123	Gemeente Utrecht	Materieel	Bij het toetsen van de inrichting van de bussen worden tijdig en op het juiste moment de juiste partijen (belangenorganisaties) betrokken. Als de concessiehouder afwijkend van het advies uitvoert moet hij/zij de provincie hierover berichten. De concessiehouder zorgt dat hij/zij zelf ook up-to-date kennis heeft over toegankelijkheid.	We nemen dit mee in het PvE.
124	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 7: Waarom alleen bestaande verbindingen beter benutten en niet het hele netwerk, inclusief de nieuwe verbindingen?	Uiteraard is onze inzet ook gericht op het benutten van nieuwe verbindingen. We hanteren deze indeling in het OV-netwerkperspectief omdat in de periode tot 2035 we vooral zien dat we – grotendeels – met de bestaande infrastructuur onze reizigers moeten bedienen. Na 2035 komt grootschalige nieuwe infrastructuur beschikbaar, waardoor we het accent kunnen leggen op uitbreiden. Dat neemt uiteraard niet weg dat in de periode van benutten er ook geen groei en capaciteitsuitbreidingen moeten plaatsvinden. Ook is het jaartal 2035 geen harde grens, maar een indicatie gegeven de doorlooptijden van volledige realisatie van grootschalige OV-projecten.
125	Gemeente Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Pagina 7: Verbinden/ontsluiten: de fiets als aanvullend vervoer is de krachtigste combinatie. Die staat niet genoemd.	We nemen deze aanvulling over.
126	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 7: Bus, lightrail of BRT gaat alleen in op dat we vaker kiezen voor BRT. Dit is niet in lijn met Samen OV Versnellen waarbij we ook kiezen voor lightrail (Merwedelijn en Papendorplijn als eerste stap).	In het OV-netwerkperspectief staan de Papendorplijn en de Merwedelijn-binnenstadsas-Zeist als lightrail opgenomen conform Samen OV Versnellen. Vooruitlopend daarop zal BRT-kwaliteit en -capaciteit nodig zijn op deze assen, gegeven de Mobiliteitsopgave en de Verstedelijking (MWK-zone). Hiervoor is HOV-infrastructuur aanwezig of in voorbereiding (Europalaan). Op andere OV-corridors – ook buiten de gemeente Utrecht – zien we geen vervoerkundige noodzaak om naar een tramsysteem over te stappen, ondanks dat hier een goed OV-systeem met passende capaciteit nodig is vanwege de Mobiliteitstransitie en verstedelijking. Hier zien we kansen voor BRT.
127	Gemeente Utrecht	Beleid	Pagina 11: Figuur 1-2 geeft bij samenhang processen verstedelijking niet aan.	Terechte aanvulling, figuur is hierop aangepast.
128	Gemeente Utrecht	Trein	Pagina 13: Bij Rijksoverheid ontbreekt opdrachtgever hoofdspoor. Stations zijn niet alleen van NS, ook van ProRail.	Terechte aanvulling, figuur is hierop aangepast.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
129	Gemeente Utrecht	Leefbaarheid	Pagina 22: De beschreven definitie van gezond stedelijk leven is een erg smalle benadering. Stimuleren van voetganger, fiets en OV staat centraal. Dit betekent dus dat niet alleen het OV ruimte moet krijgen maar ook de voetganger en fiets. Zeker in hoogstedelijke gebieden. Relevant om deze brede benadering te kiezen omdat dit tot een hele andere afweging kan leiden. Op pagina 37 wordt wel een bredere benadering beschreven als het gaat om maaiveld/ongelijkvloers.	Terechte aanvulling, tekst is hierop aangepast.
130	Gemeente Utrecht	Uliner	Pagina 29: U-liner/BRT als snelwegbusconcept, alternatief voor spoor. Wat betekent dit voor de aansluitingen in Utrecht, met name Utrecht CS? Is het beeld dat deze naar Utrecht CS doorrijden? (U-liner Wijk bij Duurstede – Utrecht, pag. 46).	Utrecht Centraal is als landelijk OV-knooppunt en belangrijkste bestemmingsknooppunt de meest logische plek om met U-liners op te blijven aansluiten. Dit geldt natuurlijk specifiek voor de zuidwestcorridor (onder andere Breda-Gorinchem-Utrecht) waar een spooralternatief ontbreekt. Daarnaast voorzien we ook dat meer U-liners gaan aantakken op de OV-knoppen LRC en LKW. De exacte invulling hangt natuurlijk ook af van de kwaliteit en routes bij vertramming op de Papendorplijn en Merwedelij. Dit is onderdeel van studie.
131	Gemeente Utrecht	Onderbouwing	Pagina 34: Let op bij de reizigersaantallen tramtunnel Den Haag. Als dit uit SOVU rapportage komt dan is dit uit het model gehaald door Goudappel. Zijn dit ook daadwerkelijke reizigersaantallen?	Dit zijn de daadwerkelijke reizigersaantallen.
132	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 34: De Van Zijstweg wordt niet genoemd, interessanter dan de Europalaan.	De Van Zijstweg wordt hieraan toegevoegd.
133	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 35: De positieve kant van een niet-flexibel lightrailnetwerk staat niet benoemd. Namelijk de structurerende werking die dit kan hebben op gebiedsontwikkelingen. Het vertrouwen in een toekomstvast product kan gewenste gebiedsontwikkelingen aantrekken.	Goede aanvulling. Tekst is hierop aangepast, waarbij in onze visie die positieve kanten ook in bepaalde mate met BRT bereikt worden.
134	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 36: “naast de bestaande studietrajecten in Utrecht Nieuwegein en Zeist gaan we niet uit van meer kansen voor lightrail”. Wat wordt precies bedoeld met bestaande studietrajecten?	Dit is in het OV-netwerkperspectief verduidelijkt. We bedoelen dat we – naast de bestaande tramlijnen – in het toekomstig OV-netwerk kansen zien voor de tram op de Merwedelij met doortrekking Binnenstadsad naar Zeist, de Papendorplijn, eventuele verlengingen van de tram naar Rijnenburg indien dit aan de orde is en tot slot mogelijk de Waterlinielijn tussen USP en de nieuwe OV-knoop Lunetten - Koningsweg. Voor de overige onderdelen in het OV-netwerk van de provincie Utrecht zien we meer en betere kansen voor een kwalitatief te verbeteren bussysteem (passende capaciteit, hogere frequenties, betere regionale aansluitingen, hogere kwaliteit, lagere investeringskosten, etc.). Overigens worden in de MIRT-verkenningen voorafgaand aan infrastructurele HOV-investeringen nog alle varianten (bus/tram) afgewogen; op basis van de uitkomsten kunnen hier natuurlijk tramlijnen aan toegevoegd worden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
135	Gemeente Utrecht	Planning	Pagina 39: Goed om de boodschap neer te zetten dat projecten veel tijd kosten. Hier staat een doorlooptijd van een hele complexe, ongelijkvloerse tram. Die nuance staat er niet bij. Als bedoeld wordt op de huidige verkenning: daar is in 2020 een startbeslissing voor genomen.	Terechte toevoegingen dat het om een ongelijkvloerse en complexe tram gaat. Ons beeld is daarbij wel dat inpassing van een Merwedetram binnen het Utrechtse tramsysteem (de aansluitingen op de Europalaan in een zwaar stedelijke omgeving met Rijkswegaansluiting en de specifieke inpassing in de OVTerminal) de Merwedelijn per definitie 'complex' maakt (bijvoorbeeld in de gehele bouwfaserings).
136	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 47: U-link Overvecht – CS – Westraven als nieuwe verbinding, opwaardering lijn 3 via busbaan Europalaan.	We nemen dit mee in de regionale uitvoeringplannen.
137	Gemeente Utrecht	Knooppunten	Pagina 47: Op de figuur 5.8 zijn de geplande knooppunten (Papendorp etc.) niet opgenomen. Op later figuren (5.9 en 5.10) wel. Waarom zijn deze niet opgenomen in figuur 5.8.	Figuur 5.8 laat de gehele provincie zien en heeft een andere schaal. Vanwege de overzichtelijkheid zijn daarom de 'overige knooppunten' weggelaten; die komen in de figuren 5.9 en 5.10 wel terug, waarin specifiek op de Utrechtse regio wordt ingezoomd.
138	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 50: De Waterlinielijn staat niet in de tabel. De tekst zou moeten zijn nieuwe Lightrail- of HOV-busverbinding tussen (Nieuwegein)-Westraven-Lunetten Koningsweg-USP-(Zeist). Zeist staat nu aan de binnenstadsas gekoppeld, maar die keuze is verder nog niet gemaakt.	De Waterlinielijn is aangevuld. Wat betreft Zeist, die keuze(voorkeur) spreken we hier wel uit omdat belangrijke verbinding voor reizigers tussen Zeist-binnenstad anders niet geboden wordt, of via een enorm kwaliteitsverlies (extra overstappen).
139	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 50: In de tabel wordt voor station Leidsche Rijn alleen de eerste stap benoemd (IC-stop Utrecht Leiden), maar die stap willen we al rond 2025 realiseren. En vóór 2035 ambiëren we ook dat (een deel van) de IC's naar Den Haag en/of Rotterdam hier halteert.	Wij opteren ook voor de mogelijkheid dat IC naar Den Haag/Rotterdam halteert op Leidsche Rijn. Daarvoor is infrastructuur echter noodzakelijk, die op korte termijn niet wordt gerealiseerd. De ambitie bestaat dus ook bij ons, maar qua realisatie voor de korte termijn zetten we in op een IC-stop op de verbinding Utrecht - Leiden. Het project is inmiddels in gezamenlijkheid maar onder uw projectleiding opgestart.
140	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 52: Voor Lunetten/Koningsweg staat de corridor Rotterdam/Den Haag met als eindpunt Lunetten/Koningsweg niet genoemd. Al definitief van de baan? Zo niet, dan noemen. Ambitie is ook om vóór 2035 de eerste stap te hebben gemaakt voor de doorontwikkeling van Lunetten/Koningsweg, zoals aanleg en gebruik Sprinterstation Koningsweg en/of doorontwikkeling Lunetten als IC-station.	De exacte sprinter- en/of IC-bediening is onderdeel van de door ProRail uitgevoerde verkenningstudies en de MIRT-Verkenning OV en Wonen 2030 het UNed-programma; wij sluiten in het OV-netwerkperspectief geen bedieningsvarianten uit, noch pretenderen wij een compleet overzicht te geven. In de studies wordt ook gekeken of het sprinterstation eerder dan 2035 realiseerbaar is. De tekst van het OV-netwerkperspectief is op dit punt aangepast.
141	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 52: Ook ontbreekt de ambitie om de treinverbinding Almere – Utrecht te versnellen.	Deze omissie is al vaker opgemerkt. Terecht moet Almere hier ook worden genoemd.
142	Gemeente Utrecht	Trein	Pagina 52: In het algemeen zijn we voorstander van verdere productdifferentiatie op het spoor. Met name om een deel van de IC's in de toekomst op de voorstadstations te kunnen laten halteren.	Wij zijn het met u eens dat er een hiaat zit tussen sprinters en IC's. In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (sneltreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
143	Gemeente Utrecht	Beleid	Pagina 56: De A12-zone en ondersteunende mobiliteitsmaatregelen staan hier als randvoorwaarde benoemd. Dat vraagt om meer uitleg en nuance. Stevige ontwikkeling van de A12-zone is gewenst om gebruik te maken van de investering. 'Ondersteunende mobiliteitsmaatregelen' is nogal een brede term die zo geen duiding kent. Link met MWKZ wordt niet gelegd.	De tekst is hierop aangepast.
144	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 56: Hier staat heel stellig dat de Papendorplijn aan tramlijn 22 gekoppeld blijft. Dit ligt wel voor de hand, maar is niet verder onderzocht. Wat zijn de argumenten hiervoor en/of is het handiger dit te nuanceren, door te stellen dat het voor de hand ligt de Papendorplijn aan tramlijn 22 te koppelen.	De tekst is hierop aangepast. De reden voor de doorkoppeling is dat de doorkoppelingmogelijkheden op Utrecht CS nogal beperkt zijn en de sterke voorkeur voor het creëren van een binnenstadsas-Merwedelijn ook vervoerkundig en ondergronds is ingepast. Maar de keuze is inderdaad nog niet definitief. Wel is hier een voorkeur voor, met de gestelde nuance.
145	Gemeente Utrecht	Planning	Pagina 56: De binnenstadsas staat hier gepland voor 2040-2050 in plaats van SOVU 2035-2045.	De tekst is hierop aangepast conform SOVU.
146	Gemeente Utrecht	Knooppunten	Pagina 57: Kanaleneiland-Zuid staat hier benoemd als hoogwaardige overstapknoop in een situatie waar er al lightrail is. Waarom Kanaleneiland-Zuid en niet Westraven?	De tekst is hierop aangepast. Met Kanaleneiland-Zuid werd Westraven bedoeld.
147	Gemeente Utrecht	Knooppunten	Pagina 58: Hier staat wel erg stellig dat er een uitgebreid ruimtelijk programma bij knopen wordt ontwikkeld. Dat is nog onderdeel van de gebiedsonderzoeken.	De tekst is hierop genuanceerd. Uitgebreide ruimtelijke programma's zijn inderdaad nog in onderzoek binnen het UNed-programma. Het versterken van de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en OV-bediening creëert extra synergie, waarnaar we als Provincie Utrecht met gemeenten op zoek zijn. Dit kan natuurlijk ook met "kleinschalige" herontwikkelingen van dit knooppunt.
148	Gemeente Utrecht	Leefbaarheid	Pagina 59: Gezond stedelijk leven gaat ook om ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor voetgangers en fietsers.	De tekst is hierop aangepast met deze aanvullingen.
149	Gemeente De Bilt	Uitwerking	We staan nu nog aan het begin van een lang proces dat moet leiden tot een beter OV met flinke infrastructurele aanpassingen. Het is logisch dat de komende jaren aanpassingen aan het netwerk en de lijnvoering plaatsvinden om, vooruitlopend op de investeringsperiode, aan het toekomstbeeld en het gewenste netwerk te werken en zo nodig het eindbeeld te versnellen. Zolang de relatie tussen de hoofdlijnen en de regionale uitwerkingen beperkt is uitgewerkt, hebben wij zorgen over de OV-bereikbaarheid. In het geval van onze gemeente gaat het om de uitwerking in de noordoostflank van de provincie. De mobiliteitsdruk in de binnenstedelijke gebieden is een probleem van ons allemaal, zeker als we daar ook moeten verdichten. Zonder een goede en robuuste OV-bereikbaarheid dreigen we klem te komen zitten tussen provinciaal beleid en het OV-toekomstperspectief en de prioriteit voor binnenstedelijke ontwikkeling in de provinciale omgevingsvisie. Dat laatste vraagt een goede ondersteuning met OV. De schaalgrootte verschilt per gemeente, maar de problematiek is gelijk. Daar zit een grote zorg bij dit Netwerkperspectief.	U benadrukt het belang om het Netwerkperspectief de komende tijd goed en integraal te gaan uitwerken en zo de gezamenlijke mobiliteits- en verstedelijkingsopgave aan te pakken. Terecht geeft u aan dat dit met alle gemeenten moet, ongeacht de schaalgrootte. Wij ondersteunen dit volkomen, ook in het besef dat er de komende periode stapsgewijs uitwerking gegeven moet gaan worden aan de ontwikkelingen voor de korte en langere termijn. In hoofdstuk 7 ("Van ambitie naar Uitvoering") is daarom een concretere invulling opgenomen over de vervolgstappen en de betrokkenheid van onze gemeenten. Hier heeft inmiddels ook in U10-verband overleg over plaatsgehad.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
150	Gemeente De Bilt	Knooppunten	<p>Knoop Bilthoven: deze wordt in het OV-netwerkperspectief opgenomen als benutting van een bestaand knooppunt en niet mede als ontwikkellocatie voor wonen en werken. De ontwikkeling is vanuit regionaal perspectief weliswaar niet grootschalig, maar de mogelijkheden zijn wel integraal verbonden met de positie van Bilthoven als OV-knooppunt met verbetering voor het voor- en natransport (OV, fiets, deelsysteem). Deze OV-verbetering hangt, als alternatief voor een deel van de mobiliteitsdruk, samen met de mogelijkheden voor verdichting van nieuwe woon-werklocaties. Wij noemen hierbij de spoorzone Bilthoven (wonen en werken), de Schapenweide (wonen en werken) en het USP Bilthoven (werken). Onvoldoende waardering van de koop Bilthoven kan negatieve consequenties hebben voor het OV-aanbod voor de inwoners van De Bilt en voor aansluitend vervoer voor inkomend en uitgaand woon-werkverkeer, waaronder de bereikbaarheid van USP.</p>	<p>De tekst is hierop aangepast. In ons OV-netwerkperspectief blijft Bilthoven een multimodaal overstap- en bestemmingsknooppunt, waarvoor toekomstige ontwikkelingen mogelijk zijn om dit knooppunt verder te verbeteren en te verdichten. Het opnemen van de huidige lijn 31 tussen Bilthoven en USP met een verdere koppeling aan lijn 29 als toekomstige U-Linklijn hoort hierbij; deze is ook toegevoegd.</p>
151	Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>Lijn 31 Bilthoven-USP-Nieuwegein: De lijn is niet opgenomen als belangrijke toekomstige verbinding in de oplossingen voor de bereikbaarheid van USP (Utrecht én Bilthoven). In de ambitie 2035-2050 komt deze lijn niet voor als te verbeteren of door te ontwikkelen. Het USP Bilthoven wordt, als onderdeel van het USP in brede zin, niet integraal meegenomen in de oplossingen voor de bereikbaarheid van het USP, conform de Tweede Kamer motie 35 570A-15 Dijkstra/Ziengs. Wij pleiten hier voor een samenhangende benadering van beide locaties. De lijn is zowel voor onze inwoners en forenzen als voor de bereikbaarheid van onze kennisbedrijven van belang. De lokale en meer fijnmazige uitwerking van het OV wordt vooralsnog niet uitgewerkt als alternatief. Wel wordt ingezet op versterking van het aantal treinen tussen Utrecht en Amersfoort. Daar wordt in het stuk geen conclusie aan verbonden voor de aansluitende regionale buslijnen, zoals lijn 31.</p>	<p>Zie bovenstaande antwoord.</p>

152

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>U-Linklijn 77 in relatie tot de ontlasting van de binnenstadsas Utrecht: de U-liner, de huidige U-link bus 77, doet in de toekomstplannen mogelijk niet meer direct het centrum van Utrecht aan, via een overstap op de urbane ring komt men verder in de binnenstad. Hiermee kan De Bilt de directe busaansluiting verliezen tussen de kernen Bilthoven/De Bilt en de Utrechtse binnenstad en Utrecht Centraal. Dit is dan alleen mogelijk met de sprinter vanaf Bilthoven naar Overvecht en Utrecht CS. De uitgaande pendel woon-werkverkeer van De Bilt naar Utrecht bedraagt dagelijks circa 9600 personen. Omgekeerd komen circa 7500 personen uit Utrecht in De Bilt werken. De plannen met U-linklijn 77, het mogelijk verminderen van het belang van lijn 31 en een verschuiving van de oost-west as naar de lijn Utrecht-USP-Zeist leiden mogelijk tot een algehele verslechtering van de OV-bediening van onze gemeente. Meer lokaal gerichte alternatieven worden in het OV-netwerkperspectief vooralsnog niet geboden. Hierdoor is voor onze gemeente de inzet van OV als (gedeeltelijk) alternatief voor de toenemende mobiliteitsdruk onzeker.</p>	<p>U benadrukt hier een belangrijk punt: de functie van de binnenstadsas voor de afwikkeling van bussen voor reizigers in Utrecht-(noord)oost: zowel in de stadswijken als de omliggende kernen. Dat is ook de reden dat we deze buslijnen willen blijven faciliteren via deze as op de middellange termijn, ondanks de steeds toenemende druk vanwege andere functies. En dat we voor de langere termijn een ondergrondse oplossing hier het best passend vinden om de binnenstadsas vrij te maken en zo een forse kwaliteitsslag te maken in de openbare ruimte voor vooral de voetganger en het verbeteren van de regionale OV-bereikbaarheid. Dit betekent uiteraard dat hiermee aanpassingen in de huidige buslijn 77 onvermijdelijk zijn. Waarbij het, zoals u ook aangeeft, om veel reizigers gaat en de OV-bereikbaarheid van De Bilt direct raakt. Hiervoor hebben we uiteraard nu nog geen uitgewerkte oplossing, maar dat betekent niet dat we voor dit "lokale" probleem geen aandacht hebben of dat er alleen maar indirectere (overstap)oplossingen via de Sprinterverbindingen mogelijk zijn naar de binnenstad of Utrecht Centraal. Het verleggen van lijn 77 via de route Kardinaal De Jongweg of het aansluiten van bussen uit De Bilt op een overstappunt Biltstraat/Rijnsweerd behoren bijvoorbeeld ook tot de uitwerkingen die passen binnen dit OV-netwerkperspectief. Dit moet nader bekeken worden als onderdeel van de uitwerking van de ondergrondse binnenstadsoplossing. In de tekst van het OV-netwerkperspectief is dit explicieter gemaakt. De functie van lijn 31 als U-Link naar USP is hierboven al toegelicht en het belang daarvan staat niet ter discussie.</p>
153 Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>Lightrail/metrobus langs A28/Oostbroek: Vooralsnog is dit opgenomen als ambitie met een HOV-bus (U-liner) langs Oostbroek en bij de afslag Soest naar binnen over de Amersfoortseweg, N237. In de ambitie 2050 is een gedeelte tevens opgenomen als lightrail-verbinding naar Zeist-centrum. Afhankelijk van de uitvoering is de impact op het landschap en het Natuur Netwerk Nederland aanzienlijk en wijzen wij deze tracés af. Conform de "Ladder van Verdaas" opteren wij daarom voor een oplossing over de bestaande infrastructuur via de N412 en N237 richting Zeist.</p>	<p>Het OV-netwerkperspectief schetst hoofdzakelijk de verbindingen waaruit het toekomstig OV-netwerk in onze Provincie bestaat. We zijn ons volledig bewust van de complexe inpassingsopgave van het tracé langs de A28/Oostbroek en dat er meerdere tracé-alternatieven zijn. De uitwerking hiervan en de keuze over de tracés moet plaatshebben in de verdere besluitvorming.</p>
154 Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>Wij vrezen dat het verschuiven van een deel van de OV-as richting Zeist-Amersfoort gevolgen kan gaan hebben voor de bereikbaarheid van het zuiden van de gemeente en voor reizigers richting Utrecht door een lagere frequentie en lagere reizigers-aantallen (en daarmee inkomsten). Fijnmaziger alternatieven voor meer lokale oplossingen zijn nog niet concreet opgenomen. Ook hier geldt dat het USP Bilthoven, als onderdeel van het USP, niet integraal wordt meegenomen in de oplossingen voor de bereikbaarheid van het USP Utrecht.</p>	<p>Zie bovenstaande antwoorden: Lijn 31 als U-Link Bilthoven-USP is opgenomen; voor lijn 77/De Bilt is de opgave in beeld om deze goed te laten aansluiten op Utrecht (direct en/of via verknoping op de metro-tram-as) bij het verder verkennen van deze langetermijnoplossing.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
155	Gemeente De Bilt	Nieuwbouw	Zowel de noord-zuid verbinding (Bilthoven-USP-Nieuwegein) als de oost-west verbinding (Utrecht-De Bilt-Zeist/Amersfoort) zijn als (H)OV-assen van belang voor De Bilt voor goede ontsluitingen van wonen en werken en de mogelijkheden voor verdichting (nieuwe woon-werklocaties) binnen de bebouwde kom met een beheersing van de parkeer- en mobiliteitsdruk.	Dit onderschrijven we, zie ook hierboven.
156	Gemeente De Bilt	Recreatie	Het openbaar vervoer van Lage Vuursche en Hollandsche Rading is sterk gericht op recreatieve bestemmingen. Het gaat nu om buslijnen met een lage frequentie. Een oplossing die gecombineerd kan worden met de ontsluiting van Bilthoven-Noord en bedrijventerrein Berg en Bosch ondersteunen wij van harte. Het onderzoek biedt perspectief voor de zware (auto)recreatiedruk op Lage Vuursche en kansen op een betere OV-bereikbaarheid van het Berg en Boschterrein om de ontwikkeling van een medische/zorgcampus te faciliteren. Dit laatste sluit aan bij een toenemende samenhang tussen USP/UMCU en Berg en Bosch.	Buslijnen naar recreatieve bestemmingen die met andere OV-lijnen slecht bereikbaar zijn, kunnen meerwaarde hebben als zij vergezeld worden door goede promotie vanuit die voorzieningen. Wanneer er beperkingen voor de auto zijn, zoals onvoldoende parkeerplaatsen, maken dergelijke OV-lijnen meer kans. Daar waar er een reële verwachting is voor voldoende potentie of waar met eenvoudige ingrepen de OV-bereikbaarheid verhoogd kan worden, kan dit meegenomen worden. We verkennen in het Vervoerplanproces samen met de vervoerder en de recreatie- en toerismesector de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen te vergroten.
157	Gemeente De Bilt	P+R	P&R + sprinterstation Maartensdijk: Deze mogelijkheid staat opgenomen voor de maatregelen 2035-2050 als extra station tussen Utrecht CS en Hilversum. Het gaat hier om een eerste nog uit te voeren studie. Het georganiseerd afvangen van verkeer richting Utrecht via een P+R kan wellicht ook een positief effect hebben op de vermindering van sluipverkeer binnen de gemeente De Bilt bij grote verkeersdrukte op de Ring Utrecht. Maar gezien de lokale impact van zo'n grootschalige voorziening staan wij hier uiterst terughoudend tegenover en pleiten wij ervoor in het onderzoek ook alternatieven voor het oplossen van de problematiek mee te nemen.	Wij zijn het met u eens. Voor de benoemde nog uit te voeren studie stellen we ook een zo breed mogelijke scope voor om alternatieven op deze snelweg/spoor-corridor in samenhang te bezien. Dit betreft ook de inpassings- en draagvlakaspecten.
158	Gemeente De Bilt	Verbinding	Het inkorten van de Soesterlijn tot de verbinding Baarn-Soest-Den Dolder-Bilthoven kan een oplossing zijn voor de capaciteitsproblemen tussen Utrecht en Amersfoort. Mogelijk ontstaat een toenemend belang van de knoop Bilthoven als kopstation voor deze lijn. Er zal ruimte gereserveerd moeten worden voor een eindperron/opstapplaats, hetgeen impact kan hebben op de inrichting van het stationgebied van Bilthoven en de lopende knooppuntontwikkeling. Het netwerkperspectief geeft vooralsnog geen verwijzing van deze mogelijke ontwikkeling naar de toekomstige lijnvoering en positie van de knoop Bilthoven.	In het OV-netwerkperspectief is een studie naar de toekomst van de Soesterlijn aangekondigd, waarin deze inkorting 1 van de mogelijkheden is. Deze oplossing is ingrijpend, andere alternatieven staan ook in relatie tot de groei op het spoor. Om vooruitlopend hierop al ruimtelijke claims op te nemen, is nu nog te prematuur. Wel versterkt deze oplossing de knoop Bilthoven; vooral gegeven de positie van Bilthoven in het netwerk richting USP (fiets/lijn 31). Inkorting van de Soesterlijn tot Den Dolder past daarom niet in onze visie.
159	Gemeente De Bilt	Toegankelijkheid	Nadrukkelijk willen wij de wens uitspreken dat ook het OV netwerkperspectief en de verdere uitwerking en verfijning daarvan voor zoveel mogelijk mensen bereikbaar en bruikbaar openbaar vervoer zal opleveren en dat het specifieke doelgroepenvervoer met name zal functioneren als uiterste vangnetvoorziening. Ook voor het openbaar vervoer dient toegankelijkheid en zelfstandigheid van mensen voorop te staan. Niet alleen bij de concessieverlening, maar met name ook waar het gaat om de beschikbaarheid van openbaar vervoer.	De beschikbaarheid van openbaar vervoer is een belangrijk aspect om mensen zelfstandig deel te laten nemen aan de maatschappij, naast een goede fysieke en mentale toegankelijkheid. In het definitieve OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie is dit verder toegelicht, waarmee nu helderdere provinciale uitgangspunten voor de verdere uitwerking zijn opgenomen voor dit belangrijke punt.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
160	Gemeente Zeist	Planning	<p>1. HOV-baan USP-Zeist: In 2020 is er vanuit U-Ned door adviesbureau Arcadis onder hoge tijdsdruk een tracéstudie naar een HOV-baan tussen Zeist en USP uitgevoerd. Uit het tempo van de tracéstudie maakten wij een bepaalde urgentie op, die in dit OV-toekomstplan echter niet is terug te vinden: een eventuele HOV-baan naar Zeist is pas voorzien na 2035. Dat vinden wij onwenselijk, ook gezien de grote hoeveelheid huidige reizigers en de te verwachten toename van reizigers op de buslijnen van en naar Zeist. We dringen aan op een sneller onderzoeksproces en het eerder aanleggen van de HOV-baan. Uiteraard dient de tracékeuze met alle mogelijke zorgvuldigheid en participatie te geschieden.</p>	<p>We zien deze busverbinding als een belangrijke schakel in het dragende busnetwerk zoals wij dit voorstellen in het OV-netwerkperspectief voor de periode 2025-2035 en voor de periode na 2035 als tramverbinding. Hierover gaan we in de komende tijd met partijen in gesprek om hier vervolg aan te geven. Ook wordt er momenteel in het U Ned-programma gewerkt aan het opstellen van de Mobiliteitsstrategie 2040; waarin we deze verbinding ook in brengen.</p>
161	Gemeente Zeist	Verbinding	<p>2. Buslijn 50 Zeist-Utrecht Oost & Centrum: De huidige route van lijn 50 kent een zeer hoog aantal reizigers tussen Zeist en Utrecht-Oost/Utrecht-Centrum, maar is zeker ook van belang voor de verbinding tussen Zeist en De Bilt en De Bilt met Station Driebergen-Zeist en de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het behouden van deze (rechtstreekse) buslijn is in onze ogen essentieel en dient, ook na aanleg van overstaphubs op de route, behouden te blijven om woon-, werk- en winkellocaties goed verbonden te houden.</p>	<p>Lijn 50 is een belangrijke dragende lijn die ook omgevormd zal worden tot U-liner. Deze lijn zal dus behouden blijven en zo goed mogelijk aansluiten op andere lijnen.</p>
162	Gemeente Zeist	Halte	<p>3. Bereikbaarheid van haltes: Door het strekken van buslijnen worden de onderlinge afstanden groter en kunnen woon-, werk- en recreatieve doelen buiten loopafstand komen te liggen. Het aanbieden van 'last mile'-oplossingen is op die plekken noodzakelijk: meer fietsparkeergelegenheid en het plaatsen van deelmobiliteitsoplossingen. Helaas wordt in de Nota van Uitgangspunten de keuze gemaakt om deelmobiliteit buiten de concessie te houden.</p>	<p>We vragen de concessiehouders om het mobiliteitsaanspreekpunt in de regio te zijn. De Nota van Uitgangspunten is hierop aangepast. De rol van de concessiehouder is het bieden van informatie en het faciliteren van plannen, boeken en betalen. De uitvoering hoeft dan niet bij de concessiehouder te liggen. De deelvervoermarkt is nog dermate in ontwikkeling dat we graag gebruikmaken van de innovaties die daar ongetwijfeld nog komen. Dit neemt niet weg dat we al werken aan de 'last mile' door het subsidiëren van deelmobiliteitssystemen. Op de korte termijn voorziet de subsidieverordening Mobiliteit in mogelijkheden voor het realiseren van deelmobiliteit voor de 'last mile' naar bedrijventerreinen. Ook is het mogelijk subsidie aan te vragen voor haltetoegankelijkheid en fietsvoorzieningen.</p>
163	Gemeente Zeist	Doorstroming	<p>4. 30 is het nieuwe 30: Hoe zorgen we ervoor dat buschauffeurs zich aan de maximumsnelheid houden en in 30-gebieden ook daadwerkelijk maximaal 30 kilometer per uur rijden? Geregeld worden wij geconfronteerd met bussen die omwille van de rijtijden de maximumsnelheid overschrijden en daarmee de verkeersveiligheid aantasten. In de Nota van Uitgangspunten lezen wij helaas niets over het toepassen van ISA (de Intelligente Snelheids Assistent) in de bussen, waarmee de maximumsnelheid door de wegbeheerder afgedwongen kan worden.</p>	<p>Digitale en technologische innovaties in de mobiliteitssystemen (voertuigen, infrastructuur) en als gevolg van MaaS gaan in de loop van de concessieperiode het mobiliteitssysteem veranderen. Het gebruik van data zetten wij waar mogelijk ook in voor het vergroten van de (verkeers)veiligheid.</p> <p>We hebben als provincie verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Daarbij vragen we u zorgvuldig om te gaan met de implementatie van 30 km/u op de belangrijke OV-routes. Daarvoor is het goed om in gesprek te gaan met de concessiehouders om de belangen af te wegen. Andere maatregelen kunnen ook bijdragen aan de verkeersveiligheid.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
164	Gemeente Zeist	Leefbaarheid	5. Remise: Bewoners van Huis ter Heide geven jaar in jaar uit bij ons aan overlast te ervaren van met name lege bussen die via de Willem Alexanderweg naar de busremise in Zeist-Noord rijden. Afspraken om via de N238 en de Boulevard te rijden worden helaas maar ten dele nageleefd. Wij dringen – niet voor de eerste keer – aan op een doeltreffende interventie.	We hebben kennisgenomen van dit knelpunt en zijn met u en de concessiehouder in gesprek over mogelijke oplossingen op de korte termijn.
165	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Zuidlob belangrijke subregio binnen U10: In een gezamenlijke brief van de U10 delen wij als regio onze gezamenlijke zorgen en aandachtspunten. Een belangrijke daarvan is dat wij per deelgebied/windrichting een meer gedetailleerde netwerkuitwerking willen. In deze aanvullende brief dringen we aan op een verdieping speciaal voor de Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein en Vijfheerenlanden). De Zuidlob telt 206.000 inwoners en 116.000 arbeidsplaatsen. Dat is 14,9 % van het totale aantal arbeidsplaatsen in de provincie en bijna de helft van het aantal arbeidsplaatsen van de stad Utrecht (36,0 %). Ondanks deze grootte zijn er onderling weinig OV-voorzieningen, waardoor het reizen nu via de spaken verloopt. Voor reizigers betekent dat zowel een overstap als veel extra kilometers omrijden (reistijd). Het wiel met spaken werkt heel goed voor reizen naar verschillende bestemmingen in Utrecht, maar minder goed voor reizen tussen buurgemeenten onderling. En dat terwijl de pendelrelaties aanzienlijk zijn.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
166	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	In de voorstellen van de netwerkvisie worden 2 U-link verbindingen genoemd, waarvan er 1 direct betrekking heeft op onze regio. De huidige buslijn 48 wordt opgewaardeerd tot U-link. Deze buslijn loopt van Houten via Nieuwegein, Papendorp en Leidsche Rijn naar eindbestemming Maarsse NS. Een frequentieverhoging is natuurlijk toe te juichen. Aan de andere kant geeft de routeplanner een duidelijke hoefijzervorm aan. Dat betekent dat de route niet optimaal is voor reizigers die een groot deel van de route afleggen. Zoals u weet zien wij juist potentie voor een hoogwaardige buslijn Houten-Nieuwegein-IJsselstein. Graag zouden we die 2 tegen elkaar afwegen. Een beschouwing van deze U-link roept een aantal vragen op: <ul style="list-style-type: none"> - Welke herkomst-bestemming-relaties (HB-relaties) zijn er? - Als Houten niet gebaat bij een directere verbinding met Papendorp via de A12? - Hoe kunnen Nieuwegein-Zuid, en de kernen Vianen en IJsselstein ook profiteren van deze verbinding? - Kan een buslijn Houten-'t Klooster-Nieuwegein-Zuid-IJsselstein naast deze lijn bestaan? 	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
167	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Uitwerking	De ontsluitende buslijnen zijn in de netwerkvisie niet opgenomen. Hoewel begrijpelijk voor een visie, maakt dat het lastig om te doorgronden wat nu exact de voordelen en de consequenties zijn van de bovengenoemde U-link verbinding.	We zullen in de definitieve versie meer inzicht geven in het ontsluitende net. Dit komt ook aan de orde in de regionale uitvoeringsagenda.
168	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Pendelrelaties onderling ook belangrijk: Wij zien vanuit alle gemeenten een duidelijke pendelrelatie met Utrecht, maar door alleen daarop te focussen doen we de andere (bestaande) pendelrelaties te kort. Wij zijn van mening dat we maximaal op OV moeten inzetten; zowel op de spaken als op het wiel. Een goede OV-verbinding heeft op de langere termijn ook een aanzuigende werking. Bij het zoeken naar een baan wegen veel mensen reismogelijkheden mee. Wanneer we alleen optimale reismogelijkheden voor de auto blijven bieden, is het voor ons als gemeenten lastig om onze bijdrage te leveren aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie en beoogde modal shift.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
169	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Wensen voor Vijfheerenlanden: Een terugkeer van de snelle (rechtstreekse) verbinding Vianen-Utrecht Centraal, waarbij de buslijn in Vianen ontsloten is naar de woonwijk en het bedrijventerrein, er een rechtstreekse busverbinding tussen Hoef en Haag naar Utrecht Centraal is, een U-flexdekkend systeem voor Vijfheerenlanden en een avondbediening van Ameide. Daarnaast pleiten we voor ombouw van busstation Vianen-Lekbrug tot regiopoort en investeringen in de knooppunten Meerkerk en Leerdam.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda. In het Vervoerplan 2023 wordt gekeken of en hoe invulling gegeven kan worden aan de wens voor een avondbediening in Ameide.
170	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Bedrijventerrein	Wensen voor Houten: Een betere oost-west verbinding en betere ontsluiting van bedrijventerrein Doornkade. Zoveel mogelijk haltes langs de rondweg bedienen met een reguliere bus, de huidige pilot buslijnen continueren en meer aandacht voor promotie van U-flex bij recreatieve verplaatsingen.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
171	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Wensen voor Nieuwegein: Het vergroten van het OV-bereik door een snellere verbinding op de spaak met Utrecht en een betere verbinding op het wiel naar de bestaande knooppunten in de Zuidlob en naar het USP. Verdere uitbouw van knooppunt City, betere OV-voorzieningen op bedrijventerreinen en een goed netwerk in de stad (alle wijken, inclusief Vreeswijk).	Dit sluit in grote lijnen aan op onze kijk op het netwerk. We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
172	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Bedrijventerrein	Wensen voor IJsselstein: Een betere bereikbaarheid van bedrijventerreinen, een goede oost-west verbinding met Nieuwegein en Houten en een uitbreiding van het aantal bestemmingen met een Vf-factor kleiner dan 1,5.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
173	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Uitwerking	Graag willen we hier nog eens benadrukken dat we als Zuidlob op korte termijn samen met de provincie tot een strategische OV-visie voor onze sub-regio willen komen (naar het voorbeeld van de Ronde Venen) en dat we net als bij de Lopikerwaard de provincie graag als kennispartner aan boord hebben. Dan kunnen we op basis van goede data over reizigersstromen en potentiële reizigersstromen gezamenlijk op zoek naar een passende invulling van het OV op belangrijke pendelrelaties, met als doel een groeimodel voor het OV in onze gemeenten en de regio.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
174	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Beleid	Transitie vraagt om groei OV. Alleen zo kunnen we als Zuidlob gemeenten een substantiële bijdrage leveren aan de regionale opgaven, zoals verwoord in het IRP. Deze groeiopgaven zorgen in (de randen van) het stedelijk gebied voor een zodanige druk op de beschikbare ruimte dat de samenwerkende overheden aan de slag moeten met een mobiliteitstransitie. Die transitie moet ervoor zorgen dat, ondanks toenemende pendelstromen, de hoeveelheid auto's in het stedelijk gebied niet verder toeneemt. Deze transitie valt of staat met goede beschikbaarheid van OV- en fietsalternatieven voor pendelverkeer richting het stedelijk gebied. Voor ons als bestuur is het daarom lastig om een pleidooi te houden voor het bouwen bij OV-knooppunten enerzijds als we anderzijds geconfronteerd worden met een OV dat onvoldoende meegroeit met de opgave.	Wij zijn het met u eens dat er een groei nodig is; hierin voorzien we ook met ons OV-netwerkperspectief. We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
175	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Planning	Tot slot nog een punt van zorg met betrekking tot de Nota van Uitgangspunten OV concessies Utrecht Binnen en Buiten. In die uitgangspunten staat dat er tot 2035 geen investeringen in de infrastructuur plaatsvinden. Uit de stresstest woningbouw blijkt dat een belangrijk deel van het hoofdwegennet vastloopt. Dat betekent dat zonder extra maatregelen het openbaar vervoer in dezelfde file staat als de auto's. Wij gaan ervanuit dat de aanleg van een busbaan om een lokaal knelpunt te omzeilen ook voor 2035 mogelijk blijft.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitwerking.
176	NS	Onderbouwing	Kwantificeer de ambities. Het OV-netwerkperspectief is een goede weergave van hoe de provincie naar het toekomstige OV-netwerk kijkt. Een deel van de door de provincie genoemde ambities komt overeen met de ambities die wij als NS hebben. Er zijn ook verschillen. NS is daarom benieuwd naar de cijfermatige onderbouwing van de noodzaak en de potentie van de voorgestelde ambities uit het OV-netwerkperspectief. Dit ontbreekt nu in het perspectief.	Een groot deel van onze ambities is gebaseerd op en onderbouwd met regionale verkeersmodellen. Wij hebben daarvoor een nieuw regionaal verkeersmodel ontwikkeld (Stravem). Wat zich nog moeilijk laat vertalen naar verkeersmodellen is de mobiliteitstransitie die het gevolg is van recent ingezet beleid, zoals rekeningrijden, autoluwe binnensteden en minder parkeerplaatsen in de steden. Wij verwachten dat de daadwerkelijke groei van het regionale OV, inclusief de trein, groter zal zijn dan uit de actuele verkeersprognoses komt.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
177	NS	Trein	Het spoornetwerk in Utrecht is namelijk onderdeel van het brede landelijke netwerk en door de centrale ligging en draaischijffunctie van Utrecht is er direct landelijke impact. NS faciliteert in de dienstregeling eerst de grootste vervoerstromen en werkt van grof naar fijn. Daardoor kunnen onze keuzes en ambities afwijken van het in perspectief geschetste beeld. Voor NS zijn de impact op het landelijke netwerk, potentiële marktvrage en maakbaarheid belangrijke zaken in de overweging om een aanpassing in de dienstregeling te doen. Dit kan ertoe leiden dat NS anders aankijkt tegen ambities die bijvoorbeeld worden genoemd in tabel 5.1 en 5.2 van het OV-netwerkperspectief. In de gevoerde gesprekken is hierover gesproken.	Uw werkwijze van hoofdlijnen naar fijnmazigheid is ons bekend. Dit leidt op onderdelen wel tot een verschil in belang: de dienstregeling van sprinters is voor NS ondergeschikt aan die van IC's, terwijl deze op regionaal niveau de belangrijkste drager van het OV-netwerk is. De opbouw van het spoor-net conform de NS-methode leidt ertoe dat de potentie van het spoor als backbone van het regionale vervoer en van de mobiliteitsopgave ons inziens onvoldoende kan worden benut.
178	NS	Samenwerking	Breng naar voren waar invulling van het OV-netwerkperspectief afstemming met en inbreng van andere partijen vraagt: het realiseren van de beschreven ambities is geen vanzelfsprekendheid. Niet alle ambities bevinden zich in de directe invloed van de provincie. Voor het waarmaken van de ambities op het spoor is de provincie voor besluitvorming en realisatie afhankelijk van andere partijen en hun keuzes. NS denkt graag mee in realisatie van regionale ambities op het spoor en wil daarbij adviseren op maakbaarheid, klantattractiviteit en rentabiliteit. NS bepaalt als vervoerder echter welke dienstregeling op het spoor wordt gereden. Dat is mede afhankelijk van hoe de nieuwe HRN-concessie eruit komt te zien en wat daarin de kaders en afspraken zijn. Het perspectief kan nu de indruk wekken dat realisatie van de ambities met betrekking tot het spoor door de provincie zelf wordt bepaald. De notie dat de provincie daarvoor afhankelijk is van andere partijen mist NS in het OV-netwerkperspectief.	De provincie Utrecht heeft ambities die mogelijk haar eigen invloedgebied overstijgen. Dat maakt echter niet dat wij die ambities niet mogen uitspreken. Wij beseffen dat wij andere partijen hard nodig hebben om die ambities te kunnen bereiken. Echter, indien een te grote afhankelijkheid van andere partijen onze ambities in de weg zit, moeten wij zoeken naar mogelijkheden om onze invloed te vergroten. In het OV-Netwerkperspectief wordt NS weldegelijk als 1 van de stakeholders genoemd.
179	NS	Trein	In lijn met de gewenste schaa sprong OV ziet de provincie ook een veranderende rol voor het spoornetwerk in de regionale OV-systeem. De provincie opteert voor het treinproduct als ruggengraat van het systeem, onder andere gevoed door bus, tram en lightrail. Dit biedt mogelijkheden om een deel van de reizigers op Utrecht Centraal, die niet in de buurt van Utrecht Centraal hoeven te zijn, beter te spreiden. NS vraagt aandacht voor de impact van dit overstapmodel op bezetting en exploitatie van de treindienst en de rol van het spoor in dit OV-systeem. NS verzoekt de provincie hierover nauw met ons in gesprek te blijven. In het huidige (2019) treingebruik wordt NS in de sprinters geconfronteerd met een duidelijke verspitte en eenzijdige markt. Treinen vanuit de regio worden voller richting Utrecht Centraal. Op de laatste stukjes van de trajecten naar Utrecht Centraal, wordt de zitplaatskans kleiner.	Dit beeld wordt herkend. Wij zouden ook graag de dominantie van Utrecht Centraal in het netwerk geringer zien worden. Hoewel dat nooit helemaal zal lukken, gaat een meer polycentrische opbouw van ons OV-net ons wel daarbij helpen. Daarvoor zullen stadsrandstations versterkt moeten worden in hun bediening (meer sprinters en IC-stop), zodat in combinatie met een goede OV-ringstructuur meer mensen buiten het centrum om kunnen reizen. Dit zorgt voor een betere verdeling in zowel het regionale OV-netwerk als het sprinternetwerk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
180	NS	Tarieven	In het OV-netwerkperspectief wordt gesproken over een wens tot tariefintegratie tussen regionale trein, lightrail en bus. NS als concessiehouder van de regionale trein, is geen partij in de concessie van de provincie Utrecht. NS staat open om het gesprek aan te gaan met de concessiehouder.	Grote obstakels voor het beter kunnen benutten van de potentie van het spoor als backbone van het regionale OV-net zijn ons inziens het hoge treintarief voor de korte afstand en het hoge opstaptarief. Tariefintegratie is voor ons een uitwerking om echt tot een samenhangend regionaal vervoernetwerk te komen. Wij zullen gesprekken tussen concessiehouders en NS in elk geval stimuleren en waar mogelijk initiëren. Dat geldt ook voor de periode na 2025, waarbij nu nog onduidelijk is wie dan de concessiehouder voor het hoofdrailnet is.
181	NS	P+R	Er wordt gesproken over de rol van P+R in het regionale OV-systeem en het mogelijk uitbreiden van de capaciteit (nieuw en bestaand). NS roept op om NS te betrekken wanneer de provincie specifiek verder gaat studeren op P+R rond treinstations.	Wanneer het gaat om P+R bij stations, zullen we zeker met elkaar in gesprek komen. De groeipotentie van P+R bij stations is echter vaak beperkt door ruimtelijke ontwikkeling en de veelal gewenste regionale schaal. Voor de ontwikkeling van grote P+R-locaties ten behoeve van de mobiliteitstransitie van de grote steden zijn niet alle stations even geschikt. Wij zullen op zoek moeten gaan naar andere mogelijkheden van snelweg-locaties, gekoppeld aan HOV, BRT, tram en metro.
182	NS	Verbinding	NS herkent een groot deel van de genoemde ambities die worden onderzocht in samenwerkingstrajecten waar NS ook onderdeel van uitmaakt. Bijvoorbeeld de uitwerking van Breukelen-Driebergen-Zeist in de corridorstudie Utrecht-Arnhem. Er staan ook nieuwe wensen in het OV-netwerkperspectief, zoals een nieuw station Amersfoort de Hoef, die nog niet zijn belegd in bestaande gremia. NS is benieuwd op welke manier en waar de provincie hier verdere uitwerking aan wil geven.	Wij werken als provincie aan een spooragenda waar onze ambities op corridorniveau worden uitgewerkt. Deze agenda is voor ons leidraad bij het realiseren van onze ambities. Hierin komt ook een prioritering aan de orde, maar ook de partijen die wij nodig hebben om deze te kunnen bereiken worden benoemd. De uitwerking van deze 'spoorse agenda' gebeurt op ons initiatief, doch in nauwe samenspraak met onder andere NS en andere spoorpartijen
183	NS	Overig	Naast het OV-netwerkperspectief 2025-2035 is ook de Ontwerpnota van Uitgangspunten gepresenteerd voor de nieuwe OV-concessie. NS ondersteunt in de basis de hierin genoemde uitgangspunten en de inzet op het continue ontwikkeling van het netwerk.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan en zien de steun van NS als een extra motivatie om het regionale netwerk op integrale basis verder te ontwikkelen. De insteek van NS zien wij ook als een basis voor het gezamenlijk verder ontwikkelen van het netwerk, waarbij vanzelfsprekend ook andere partijen betrokken zijn.
184	NS	Samenwerking	Hoewel wordt genoemd dat samenwerking met derden essentieel is, wordt NS als spoorvervoerder niet genoemd als stakeholder om samen mee op te trekken. NS is benieuwd op welke manier NS wordt betrokken in de busconcessie. Graag blijft NS aangesloten op ontwikkelingen, zeker in het raakvlak van onze dienstregeling en stations. NS blijft graag in goede samenwerking verder ontwikkelen aan het netwerk van de toekomst.	NS is voor ons wel degelijk een stakeholder. Ook wij zien graag dat NS wordt betrokken in de busconcessies, met name daar waar het om de uitvoering gaat. Afstemming tussen verschillende modaliteiten is cruciaal voor een integraal netwerk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
185	Gemeente De Ronde Venen	Overig	Ons Strategisch OV-plan is grotendeels overgenomen. Het betreft onder andere onze uitgangspunten van het strekken van lijnen, de genoemde OV-knooppunten en het onderliggende flexibele systeem. Wij zijn er verheugd over dat u deze uitgangspunten hebt overgenomen. Wij hebben u het plan in een eerder stadium aangeboden. U hebt toen aangegeven dat u het een interessant document vindt en er veel aanknopingspunten voor de aanbesteding van de OV-concessie zijn. Wij vinden dit nu grotendeels terug in uw notitie.	We vinden dit fijn om te horen.
186	Gemeente De Ronde Venen	Overig	De notities zijn goed leesbaar. Wij vinden verder dat er sprake is van een goed proces. U betreft namelijk de gemeenten per regio bij deze notities, colleges en raad zijn betrokken en ook belangenpartijen, zoals Vereniging Industriële Belangen (VIB) en Jongerenadviescommissie (JAC), zijn uitgenodigd.	We danken u voor het compliment.
187	Gemeente De Ronde Venen	Grensoverschrijdend	Wij vinden het positief dat u in het OV-netwerkperspectief (2.2) de gerichtheid op de Amsterdamse regio van onze gemeente benoemt en daarmee onderkent. Dit moet u wel vertalen in goede samenwerking, afstemming en overleg tussen de concessiehouders en -verleners. Het openbaar vervoer houdt niet op bij de provinciegrens; veel inwoners en bezoekers van onze gemeente passeren dagelijks deze grens. De OV-systemen moeten naadloos op elkaar aansluiten.	We onderschrijven uw standpunt over grensoverschrijdende samenwerking en betrekken uw reactie graag in de gesprekken die we gaan voeren met de Vervoerregio Amsterdam.
188	Gemeente De Ronde Venen	Proces	Ondanks de positieve punten in uw notities hebben wij ook zorg. Deze zorg komt voort uit de actualiteit rondom het busvervoer tussen Mijdrecht en Uithoorn. De bereikbaarheid van het essentiële OV-knooppunt blijkt niet te allen tijde gegarandeerd. Uw provincie en wij zijn constant in gesprek over het openbaar vervoer en wij reageren op alle notities en inspraakmomenten. Hoe kan het dan toch misgaan? In hoeverre bieden deze notities en onze inspraakreactie voldoende borging dat dit in de toekomst niet meer voorkomt?	Het is van belang dat we goed met elkaar in gesprek blijven. In de regionale uitvoeringsagenda kunnen we onderlinge afspraken beter vastleggen. We zetten meer in op de concessiegrensoverschrijdende samenwerking waarbij de samenwerking en afstemming met andere OV-autoriteiten van belang blijft.
189	Gemeente De Ronde Venen	Proces	Wij stellen deze vraag ook in het licht van de discussie over een halte bij het AMC. Wij zetten ons daar al 5 jaar voor in en de halte is nog steeds niet gerealiseerd. En de halte biedt zoveel meerwaarde voor onze inwoners.	Deze halte wordt reeds gerealiseerd door de gemeente Amsterdam en kan per december 2022 in gebruik worden genomen.
190	Gemeente De Ronde Venen	Trein	1. Bus langs Station Abcoude: Wij missen de aansluiting van de bus op het station. Dat betreuren wij. Het is namelijk een belangrijk uitgangspunt van ons Strategisch OV-plan.	Het OV-netwerkperspectief beschrijft het netwerk niet op dit detailniveau. De provincie betwijfelt of het aanpassen van de route de reiziger voordeel oplevert in zowel reistijd als bestendigheid van lijn 120 tussen Abcoude en Holendrecht. Aangezien dit een routevoorstel is, is dit een element dat thuishoort in het vervoerplanproces. Mochten randvoorwaarden (aansluiting trein en potentie) wijzigen dan is het zinvol om dit punt weer ter tafel te brengen in het vervoerplanproces.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
191	Gemeente De Ronde Venen	Uliner	2. U-liner op alle gestrekte routes: Op de route Mijdrecht-Bijlmer Arena is een U-liner (een zeer frequente, hoogwaardige bus) voorzien; op de route tussen Uithoorn en Breukelen is er wel een snelle bus, maar geen U-liner; wij zijn van mening dat ook op dit traject moet worden ingezet op een U-liner, gelet op de Amstellijn in Uithoorn.	We vinden dat er een goede overstap geboden moet worden op de Amsteltram, daarom voegen we de U-liner verbinding tussen Uithoorn en Mijdrecht toe aan het ambitienetwerk.
192	Gemeente De Ronde Venen	AOV	3. Nadere uitwerking van onderliggend flexibel systeem: Wij vinden de passages over het onderliggend systeem nu nog te vaag. U geeft aan dat er verschillende systemen zijn en dat het nog onduidelijk is wat een goed systeem is en wat waar goed zou werken. Met een gebiedsgewijze aanpak wilt u dit oplossen. Wij vinden dat te vrijblijvend en te vaag: zo'n onderliggend systeem is essentieel voor onze bereikbaarheid en het functioneren van de snelle bussen. Een goed systeem komt er niet vanzelf; daar moet je iets voor doen. Zo doen wij die pilot met buurtbus en regiotaxi. Wij vinden dat dit explicieter benoemd moet worden.	We zullen in de paragraaf over de zoekgebieden voor Aanvullend OV explicieter de pilots rond het Programma Doelgroepenvervoer en AOV benoemen. In de regionale uitvoeringsprogramma's gaan we dieper op het onderliggend net in.
193	Gemeente De Ronde Venen	Samenwerking	4. Nadere uitwerking rol van de gemeenten: Wij vragen u om de rol van de gemeenten nader uit te werken. Het is de bedoeling dat er constant ontwikkeling bij de concessie is, dus niet vanaf 2025 10 jaar lang dezelfde buslijnen en dergelijke. Nu mogen we 1 keer per jaar iets vinden bij het Vervoerplan, we kunnen nu opmerkingen maken en we moeten fysieke aanpassingen doen. Wordt deze rol anders?	Nee, deze rol is niet anders. In principe blijft er eenmaal per jaar een proces met een vervoerplan. Daarnaast stellen we de regionale uitvoeringsagenda op die leidend zullen zijn voor de vervoerplannen. In het opstellen hiervan heeft u een rol en bij de jaarlijkse vervoerplannen ook.
194	Gemeente De Ronde Venen	Toegankelijkheid	5. Goede bussen voor de buurtbus: Wij vragen u aandacht voor het materieel van de buurtbus. Wij zien de buurtbus als essentieel onderdeel van het flexibele vervoer en de leefbaarheid van onze kernen. Op dit moment kan de buurtbus deze functie moeilijk vervullen door het gebrek aan comfort voor de reiziger en een moeizame toegankelijkheid van bepaalde doelgroepen bij het huidige materieel. Kwalitatief hoogwaardige bussen moeten het uitgangspunt zijn bij de nieuwe concessie.	De kleinere bussen en met name de buurtbussen zijn (nog) niet optimaal toegankelijk. Zij vallen ook niet onder het genoemde Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ook zijn de buurtbussen nog niet zero-emissie. Het ministerie onderzoekt op dit moment de mogelijkheden van het toegankelijk maken van de buurtbussen. We gaan ervan uit dat we de resultaten van dit onderzoek in het PvE kunnen opnemen. We streven naar fysiek toegankelijke en schone buurtbussen bij aanvang van de nieuwe concessies
195	Gemeente De Ronde Venen	Materieel	6. Aandacht voor de breedte van de bussen: Bij de vorige concessieverlening hebben wij gemerkt dat iets als de breedte van de bus in onze gemeente tot problemen kan leiden. We vragen om u bij de buslijnen met een lagere frequentie rekening te houden met de smalle wegen en krappe bochten in het traject.	We nemen dit mee naar het PvE.

196

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
U10	Proces	<p>Provincie en gemeenten zijn in het voorjaar van 2021 een aantal keer bijeengekomen voor regionale bijeenkomsten waarin werd stilgestaan bij de opgaven en ambities voor openbaar vervoer ter voorbereiding op het maken van de Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief. Wij constateren dat de provincie erin geslaagd is om op basis van die input 2 documenten te produceren met een herkenbare inhoud en consistente hoofdlijnen voor OV-ontwikkeling. Graag hadden we gezien dat we als gemeenten bij de productie van de documenten nadrukkelijker mee hadden kunnen denken, waarbij we mobiliteitsvisies van gemeenten, de regionale IRP en OV-studies als Samen OV Versnellen gezamenlijk hadden kunnen vertalen in een meer gedetailleerd netwerkperspectief. In plaats daarvan heeft de provincie ervoor gekozen om zelfstandig een OV-netwerkperspectief en Nota van Uitgangspunten op hoofdlijnen te maken.</p> <p>We zijn van mening dat beide documenten een cruciale aanzet zijn voor het openbaar vervoer voor de korte, middellange en lange termijn. We missen daarom in deze visieontwikkeling de dialoog. Een gemiste kans ons inziens. Wij vragen ons daarbij af waarom er in dit stadium is gekozen voor de vorm van een 'officiële inspraak' voor alle belanghebbenden en belangstellenden in plaats van te starten met collegiaal bestuurlijk overleg over de documenten. Wij zijn van mening dat we in het vervolg, om te komen tot een meer gedetailleerd netwerkperspectief, een hechtere samenwerking tussen provincie en gemeenten moeten organiseren. Het verheugt ons dat provincie en gemeente Utrecht een dergelijke hechtere samenwerking reeds onderzoeken met het rapport Verbeteren Samenwerking OV Utrecht. Het in dat rapport voorgestelde traject kan leiden tot betere samenwerking om de grote opgaven voor elkaar te krijgen en het lijkt ons logisch dat de andere gemeenten uit de regio aansluiten bij de voor hen relevante studies of gebiedsuitwerkingen.</p>	<p>Het is goed om te horen dat u de betrokkenheid waardeert en de inhoud herkent. We hebben u zoveel mogelijk betrokken bij deze documenten en we zijn ook gezamenlijk op onderdelen van het netwerk aan het werk, zoals Samen OV Versnellen en de Groeisprong 2040. In het licht van deze complexiteit en bestuurlijke drukte hebben we onze verantwoordelijkheid genomen om de documenten tot stand te brengen zoals we hebben gedaan. Wat ons betreft hoorde daar zeker een inspraak bij. Daarin zijn alle gemeenten voor ons gelijk. Wij hechten eraan te vermelden dat we met deze documenten nog niet uitgesproken zijn met elkaar. Vanuit onze eigen verantwoordelijkheden is er zowel voor u als voor ons nog veel werk aan de winkel. De hechtere samenwerking met de gemeente Utrecht zien wij als zeer wenselijk voor het werk dat we komende jaren moeten verrichten.</p>
197	Uitwerking	<p>In de nu voor ons liggende documenten missen gemeenten een meer gedetailleerde visie op OV-netwerkontwikkeling in deelgebieden/gemeenten in combinatie met andere mobiliteitsoplossingen. Veel opmerkingen over de producten hieronder zullen daarom gaan over wat wij nog inhoudelijk missen in de nu voorliggende Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief, met daarbij de oproep om komende jaren gezamenlijk, bijvoorbeeld in uitvoeringsprogramma's per deelgebied, relevante ontwikkelingen, ambities en stappen in netwerkontwikkeling met elkaar te verkennen. Zo komt voor gemeenten een duidelijk stappenplan tot stand waarop ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen kunnen worden gestoeld. Door een dergelijke vorm van hechtere samenwerking zullen we ook beter in staat zijn om de door uzelf als noodzakelijk beschreven maximale flexibiliteit in te bouwen. Gemeenten zijn beter in staat om aanpassingen van verstedelijking, infrastructuur en netwerken precies in de tijd te plaatsen zodat de noodzakelijke aanpassingen van het OV-netwerk optimaal getimed kunnen worden</p>	<p>Zoals ook in het voorgaande antwoord, willen wij graag met de gemeenten samen de regionale uitwerking ter hand nemen. Hiertoe hebben wij tijdens de bestuurlijke tafel Duurzame Mobiliteit van 10 februari 2022 al een eerste idee voorgelegd waarop u positief reageerde. De verdere uitwerking tot een plan van aanpak is inmiddels opgestart.</p>

198

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
U10	Planning	<p>Hoewel het OV-Netwerkperspectief een herkenbare inhoud heeft gezien vanuit eerdere gezamenlijke studies als Samen OV Versnellen, gaat het document uit van een fasering tot 2035 met benutten bestaande infrastructuur en pas na 2035 met uitbreiding infrastructuur. In de periode tot 2035 wil de provincie zonder nieuwe infrastructuur werken aan goed OV met gerichte aanpassingen in het lijnennetwerk. Wij vrezen dat de provincie daarmee de dubbele groei die het OV-systeem richting 2030 te verstouwen krijgt onderschat.</p> <p>Zowel de grote aantallen woningen en arbeidsplaatsen die de regio toevoegt als de door congestie en maatschappelijke ambitie aangezwengelde mobiliteitstransitie maken dat wij een enorme groei van het OV-gebruik prognosticeren, een prognose die door eerste modelberekeningen in het kader van programma U Ned wordt ondersteund. In Samen OV Versnellen hebben we gezamenlijk vastgesteld dat de eerste fase van de uitbreiding, te weten de Merwedelijn, tussen 2030 en 2035 nodig is. Dat staat ook in de rapportages die gedeeld zijn met Raad en Staten en aan een dergelijke fasering houden wij graag vast omwille van de bereikbaarheid van de verstedelijkingsambities in het Zuidwesten van de stedelijke regio. Daarbij is het nuttig om bij de toelichting 'Merwedelijn (2035)' te benoemen dat snelle realisatie vanuit de verstedelijkingsopgave wenselijk is en dat er voor 2035 daarvoor stappen nodig zijn in besluitvorming, voorbereiding en realisatie.</p>	<p>Wij zijn het met u eens, de combinatie van urgentie vanuit een dynamische en sterk groeiende regio en lange doorlooptijd van OV-projecten kunnen leiden tot 'achter de feiten aanlopen' met de OV-kwaliteit. Vanuit die urgentie en faseerbaarheid hebben we in het OV-netwerkperspectief een nadrukkelijk accent gelegd op de dingen die vanaf nu tot circa 2035 moeten en kunnen, en wat daarna moet en kan. In het definitieve Netwerkperspectief hebben we wel deze urgentie benadrukt. Dit omdat wat rond 2035 aan betere OV-kwaliteit (en capaciteit) nodig is nu urgentie vraagt om te starten met de besluitvorming, uitwerking en realisatie.</p>
199 U10	Concessie	<p>1. Is het wenselijk om in te zetten op 2 concessies? Uitleg van de provincie hierover maakt duidelijk dat de grootte van de gecombineerde concessies zodanig is dat het inzetten op 1 aanbieder (1 concessie) te grote risico's met zich meebrengt. Bovendien maken 2 verschillende aanbieders/vervoerders ook meer innovatie mogelijk doordat zij van elkaar kunnen leren. Als we in de regio vasthouden aan 2 vervoerders/concessies, dan roepen wij de provincie op om wel samenwerking af te dwingen door te werken met 1 kaderstellend netwerkperspectief, uitgesplitst in uitvoeringsagenda's voor deelgebieden/gemeenten, 1 huisstijl en een gezamenlijke opbrengstverantwoordelijkheid zodat de provincie regie kan behouden.</p>	<p>We maken met de nieuwe vervoerders goede afspraken over de samenwerking. De processen van het OV-netwerkperspectief en de aanbesteding lopen gelijk op en vormen 1 geheel dat betrekking heeft op beide concessies.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
200	U10	AOV	<p>2. OV-vangnet buiten de concessie houden: Het is voor gemeenten onwenselijk om het sociale vangnet voor OV (aanvullend openbaar vervoer en MaaS) zo nadrukkelijk buiten de OV-concessie te houden als nu gebeurt in de Nota van Uitgangspunten. Vanuit de Wmo-hoek is dit onderwerp van gesprek met de provincie. De stuurgroep die hier in de regio voor is ingericht zal hierover ook een reactie aan u sturen. Voor de volledigheid voegen wij deze reactie als bijlage bij en deze geldt als de uitgebreide reactie van de U10 op dit punt. Inzet van de gemeenten is dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor een totaalsysteem dat voor iedereen toegankelijk is. Daarbij heeft de provincie ook een rol. Vooral omdat gemeenten vanuit het sociaal domein (het doelgroepenvervoer) veel waarde hechten aan een goede verbinding tussen Doelgroepenvervoer en het aanvullend OV en vinden dat deze nadrukkelijker naar voren mag komen in de stukken van de provincie.</p> <p>Uitgangspunt hierbij is een toegankelijk en samenhangend vervoersysteem voor iedereen. Hierbij zien we het vervoersysteem ook als communicerende vaten. Hoe toegankelijker het (A)OV is georganiseerd, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en waardoor ze zo normaal mogelijk mee kunnen doen aan de maatschappij. Alleen een toegankelijk en kwalitatief OV vormt een sterk alternatief voor het doelgroepenvervoer.</p>	<p>De essentie van uw opmerking betreft de afstemming tussen OV/AOV en doelgroepenvervoer. De noodzaak (meer dan een wens) van deze afstemming ondersteunen wij volledig. De afgelopen jaren is, met de gemeenten, een traject in gang gezet om de verantwoordelijkheid van het doelgroepenvervoer weer bij de gemeenten te leggen. In het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV experimenteren we met kansen en oplossingen voor het raakvlak tussen OV en doelgroepenvervoer. Het samenvoegen van alles in 1 concessie is niet de beweging die we met de gemeenten hebben ingezet. Bovendien is alles samenvoegen geen garantie voor een optimale afstemming. De grote omvang en de verschillende karakteristieken van beide vormen van vervoer vergen een andere aanpak. De essentie voor ons is de afstemming en daar hebben we de Nota van Uitgangspunten op aangepast. Tegelijkertijd hebben we in de Nota van Uitgangspunten de mogelijkheid opgenomen om de regie op het OV-vangnet op een later moment in de concessie op te nemen. Mocht in de loop van de jaren blijken dat dit een goede ontwikkeling is, dan is dat nog mogelijk.</p>
201	U10	Aanbesteding	<p>3. Is het mogelijk om vast te leggen dat de vervoerder inzicht moet geven in de complete OV-reisketen? Nu worden reizigers die ergens overstappen gezien als 2 aparte reizigers en daardoor ontbreekt het overheden aan inzicht hoe de gehele OV-reis verloopt.</p>	<p>Dit is niet aan de vervoerder om dat inzichtelijk te maken, dit stuit namelijk op privacy-bezwaren en bedrijfseconomische motieven. Voor overheden bestaan mogelijkheden om inzicht te krijgen in de volledige OV-reizen.</p>
202	U10	Tarieven	<p>4. Tariefintegratie tussen regionaal OV en treinvervoer ontbreekt in de Nota van Uitgangspunten. Wij stellen voor om in de Nota van Uitgangspunten voldoende ruimte in te bouwen om te blijven experimenteren met tariefintegratie. Trein en regionaal vervoer vormen samen de ruggengraat van het OV in onze regio. We hebben goede ervaring met het gemaksabonnement van U-OV. Binnen dit abonnement wordt zowel reizen per trein, tram als bus in de regio in 1 abonnement aangeboden. Hetzelfde geldt voor de specifieke U-OV abonnementen zoals U-OV Dal Voordeel. We zien graag dat deze abonnementen blijven bestaan in de nieuwe concessie of worden vervangen door andere vormen van regionale tariefintegratie. Dit kan bijdragen aan het tegengaan van vervoerarmoede en het aantrekkelijker maken van het OV als geheel in de Metroloopregio Utrecht.</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat tariefintegratie wenselijk is. Op dit moment werkt de concessiehouder binnen het Utrechts tarievenkader. De concessiehouder heeft daarin de vrijheid om voorstellen te doen waarover de provincie beslist. Bij een herziening van het Utrechts tarievenkader nemen wij uw suggestie mee. Wij hebben ook de wens voor een landelijk tarievenkader om problemen op grensgebieden of tussen verschillende vervoerders te voorkomen.</p>
203	U10	Overig	<p>Ook voor het perspectief geldt dat wij het document herkenbaar en consistent vinden. Het sluit aan bij de groeiopgaven van de regio en het feit dat de gewenste mobiliteitstransitie leidt tot ambitie voor een efficiënter OV-systeem (sneller, minder haltes, concentratie capaciteit en middelen op verbindend OV) én de noodzaak om het budget voor OV te vergroten.</p>	<p>Dank voor uw compliment.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
204	U10	Beleid	Tegelijkertijd vragen wij ons af of het perspectief ambitieus genoeg is voor de noodzakelijke mobiliteitstransitie. De grote groei van de regio en de beperkte ruimte (met name in stedelijk gebied) voor groei van automobilititeit en fiets maakt dat we een enorme groei van het OV-systeem moeten doormaken. Die urgentie zien wij maar beperkt terug in het document, en dan met name in de middelen die daarvoor noodzakelijk zullen zijn. Om de mobiliteitstransitie te laten slagen in de hele regio, OV maximaal te laten bijdragen aan gezond stedelijk leven en bestaande en nieuwe verstedelijkingslocaties bereikbaar te houden, is een bredere afweging dan alleen vanuit het OV-systeem cruciaal. Wat daarbij helpt: door de grote verstedelijkingsambitie in de regio zal de potentie voor OV stijgen en daarmee de verdien capaciteit; het OV-netwerkperspectief mag op basis van deze verwachte ontwikkelingen daarom meer urgentie en groeipotentie uitstralen wat ons betreft.	De urgentie vanuit verstedelijking en de opgave vanuit de mobiliteitstransitie onderschrijven we volledig; hierop is in de tekst van het OV-netwerkperspectief meer aandacht geschonken. Bij onze afweging in OV-ambities is uiteraard een bredere maatschappelijke afweging dan alleen vanuit het OV-systeem cruciaal. Uiteraard is hierbij ook een financiële component: er zal zowel meer geïnvesteerd moeten worden in het OV-systeem als in het beheer, onderhoud en de exploitatie daarvan. Wij voorzien dat de Provincie Utrecht hierin meer middelen moet gaan vrijmaken, maar ook dat bijdragen vanuit andere overheden in investeringen en (infra/knooppunt)beheer noodzakelijk is. Dit is ook onderdeel van lopende studies, zoals de MIRT-Verkenning OV & Wonen. De door u genoemde potentiële stijging van verdien capaciteit klopt, maar is niet volledig. We voorzien ook forse systeembuitbreidingen, waardoor er ook sprake is van structureel hogere jaarlijkse kosten. Ook vragen we aandacht voor de sterke samenhang tussen OV-uitbreidingen, gefaseerde gebiedsontwikkeling en bouwoverlast op de te verbouwen OV-routes: deze kosten gaan voor de baat uit, maar kunnen een behoorlijke jarenlange impact hebben op de OV-verdien capaciteit.
205	U10	Knooppunten	Specifiek de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen rond de zogenaamde regiopoorten bieden kansen om deze grotere knooppunten centraler in het OV-netwerk te plaatsen en ze meer in te zetten in deur-tot-deur reizen naar het stedelijk gebied. In ons IRP zijn deze regiopoorten en de rol die zij in het OV-netwerk kunnen spelen uitgebreid beschreven en wij geven u graag in overweging mee om deze knopen en de rol die zij kunnen spelen op te nemen in het OV-netwerkperspectief.	In het OV-netwerkperspectief vormt het verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij en de Omgevingsvisie het vertrekpunt. Verstedelijking rondom OV-knooppunten is hierin een centraal element. In het OV-netwerkperspectief zetten we in op het verder verbeteren van dit OV-netwerk met hoogwaardig regionaal OV en verbeteringen in het Sprintersysteem als onderdeel van het versterken van de mobiliteitsketen. De ontwikkeling van deze grotere knooppunten (regiopoorten) uit het IRP sluiten goed aan bij ons beleid. In de uitwerking en actualisering van het Programma knooppunten en onze P+R Visie, in de Regionale Spooragenda en in de regionale uitvoeringsagenda's willen we dit verder uitwerken met de U10 en andere betrokken partijen.
206	U10	Halte	Een grote uitdaging bij het vormgeven van de mobiliteitstransitie is het uitwerken van de hele reisketen met OV in het hart van de reis. Daarvoor hebben we snelle en hoogfrequente OV-verbindingen nodig in het stedelijk gebied, en aanvullend daarop snelle doorgaande lijnen de regio in, met een kwalitatief hoogwaardig systeem van mobiliteitshubs waar fietsers en automobilisten uit alle windstreken kunnen overstappen op dit uitstekende OV. De hubs zoals die in de OV-regio Groningen-Assen zijn uitgerold kunnen wat dat betreft als voorbeeld dienen voor het ontwikkelen van het U-Liner-concept met bijpassende hubs. Aandachtspunt daarbij is een sterke uitvoeringsorganisatie die aanleg, beheer, exploitatie, huisstijl, marketing, deelmobiliteit etc. op zich neemt. Dat vergt een stevige ambtelijke en bestuurlijke organisatie en daarvoor zullen provincie en gemeenten een hechtere samenwerking aan moeten gaan.	We onderschrijven de ontwikkeling van Hubs volledig en onderschrijven dat hiervoor een sterke uitvoeringsorganisatie nodig is waarin gemeenten en Provincie hecht moeten gaan samenwerken, ook wat betreft de financiering in de exploitatie en beheer van de door u genoemde activiteiten. Ook onze Rijkspartners (met name Rijkswaterstaat) hebben hierin een rol. De uitwerking hiervan nemen we op in ons programma Multimodale Knooppunten en maakt onderdeel uit van het UNed-programma.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
207	U10	P+R	P+R's staan niet allemaal op de goede plek, onder andere A12 West en A28 zijn discutabele locaties.	De kaartbeelden in het OV-netwerkperspectief zijn hierop niet aangepast. De exacte locaties moeten nader onderzocht worden, maar vanuit het provinciale OV-perspectief is het netwerk met dragende lijnen hierbij leidend. Alleen door vervoerstromen te combineren op 1 corridor ontstaat er een basis voor een gezonde OV-exploitatie over de gehele dag/alle dagen per jaar en daarmee een maatschappelijke meerwaarde (lagere exploitatiekosten, betere benutting van voertuigen en OV-infrastructuur/ruimtebeslag). Het toevoegen van extra OV-diensten bovenop de hier gepresenteerde OV-diensten, als gevolg van hub-locaties die niet aangesloten zijn op het gepresenteerde OV-netwerk, moet daarom integraal worden gezien bij de definitieve locatiekeuze van Hubs. Hierbij gaat het niet alleen om de jaarlijkse exploitatiekosten, maar ook om de consequenties van extra OV-voertuigbewegingen op het zwaar belaste OV-netwerk op de bestemmingslocaties in de regio Utrecht en de benodigde extra investeringen in HOV-infrastructuur.
208	U10	Verbinding	Papendorplijn: deze loopt zoals ingetekend op de kaart parallel aan of over de huidige businfrastructuur van Papendorp naar Utrecht CS en die infrastructuur biedt nu voor regionale lijnen snelle en directe verbindingen. Van de andere kant is een tramlijn belangrijk voor gebiedsontwikkeling rond het Beurskwartier inclusief Jaarbeurs (met een Hub XL op Papendorp) en in Kanaleneiland, Papendorp en eventueel Galecopperzoom. De tekst geeft de goede duiding over benodigde vervolgstudies die deze belangenafweging in beeld moeten brengen.	We nemen hier kennis van.
209	U10	Norm	In publiekssamenvatting wordt benoemd dat veel mensen (93 %) binnen een straal van 600 m van hun woning een bushalte hebben. Is dat met het strekken van de lijnen nog steeds de streefwaarde?	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. We hebben het OV-netwerkperspectief aangevuld met extra cijfers over bediening om dit getal beter te kunnen duiden. De straal van 600 m is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft een kwaliteitsindicator voor het bereik van het openbaar vervoer. Het wonen op korte afstand van het OV is een samenspel van netwerk en ruimtelijke ordening. We nodigen u als gemeente uit rond OV-locaties nieuwe woningbouw te ontwikkelen om de afstanden tot haltes beperkt te houden. Het zal niet altijd mogelijk zijn, als gevolg van wijk- en weginrichting, efficiënte busroutes aan te bieden.
210	U10	Onderbouwing	Op pagina 75 staan de vervoerrelaties vanuit de gemeente naar Stad Utrecht, stad Amersfoort en regio's Amsterdam en Foodvalley. Is het mogelijk om ook cijfers over de vervoerrelaties binnen de U10 regio toe te voegen aan het document?	Ja, dat is aangevuld. We wijzen er wel op dat dit alleen woon-werkrelaties zijn en voor alle modaliteiten; voor het de daadwerkelijke OV-vervoerrelaties geeft dit een indirecte indicatie.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
211	U10	Uitwerking	<p>Zoals in het algemene deel al is aangestipt, wij missen per deelgebied/windrichting een meer gedetailleerde netwerkuitwerking en daarom bieden wij aan om samen met u in clusters van gemeenten (deelgebieden/windrichtingen) verder invulling te geven aan het netwerkperspectief zoals dat bijvoorbeeld gebeurd is met OV-visie van De Ronde Venen. Voorbeelden van deelgebieden zijn de Lopikerwaard/Woerden waarvoor wij al een traject aan het opstarten zijn, De Zuidlob gemeenten, de Kromme Rijn gemeenten en de Noordoostflank, waar nog belangrijke stappen in het netwerkperspectief moeten worden ingevuld met een OV-corridor USP-Zeist Noord. Een dergelijke samenwerking moet tot verrijking van het OV-perspectief leiden en tot zogenaamde uitvoeringsagenda's per gebied. In die agenda's laten we Staten, raden en commerciële partners zien wat wanneer uitgevoerd gaat worden. Een koppeling van deze OV-uitvoeringsagenda's met lopende en toekomstige provinciale uitvoeringsprogramma's Mobiliteit, bijvoorbeeld voor de fiets, haltes, OV-doorstroming, knooppunten, P+R en provinciale wegen, is daarbij cruciaal om de ambities te voorzien van middelen. Het koppelen van het OV-netwerk aan andere mobiliteitsoplossingen zal namelijk cruciaal zijn om de groeiambities efficiënt in ruimte en middelen te laten plaatvinden en het inrichten van goede OV-routes, multimodale OV-hubs en haltes met goede fietsvoorzieningen is daarbij randvoorwaardelijk. De benodigde fysieke infrastructurele aanpassingen in gemeenten zullen we gezamenlijk moeten regelen door middel van een koppeling van het jaarlijkse OV-vervoerplan met andere uitvoeringsprogramma's.</p>	<p>Het definitieve OV-netwerkperspectief is geen gedetailleerde uitwerking maar bevat een aanzet tot een regionale uitvoeringsagenda's (zie hoofdstuk 7 van Ambitie naar Uitvoering). Wij willen graag met de gemeenten samen die regionale uitwerking ter hand nemen. Hiertoe hebben wij tijdens de bestuurlijke tafel Duurzame Mobiliteit van 10 februari 2022 al een eerste idee voorgelegd waarop u positief reageerde. De verdere uitwerking tot een plan van aanpak is inmiddels opgestart.</p>
212	Gemeente Stichtse Vecht	Uitwerking	<p>Voor de gemeente Stichtse Vecht zullen U10, provincie en gemeente onderling nader moeten afstemmen in welk deelgebied de uitwerking van het OV-netwerkperspectief het beste vorm kan worden gegeven.</p>	<p>We werken graag nauw met u samen om de regionale uitvoeringsagenda goed in te vullen.</p>
213	Gemeente Stichtse Vecht	Knooppunten	<p>Wij zien voor met name de kernen Maarssen en Maarssenbroek een sterke verwevenheid op OV-gebied met Utrecht-stad. Breukelen zien wij meer als een zelfstandig knooppunt, met mogelijkheden voor het verder ontwikkelen van de multimodale hubfunctie, en op langere termijn ook de doorontwikkeling naar een Regiopoort met meer ruimtelijke vulling in de omgeving van het station. Breukelen is nu al een knooppunt waar forenzen naartoe geleid kunnen worden vanuit Woerden, Ronde Venen en Wijde Meren met goede, directe bus- en fietsverbindingen en hubvoorzieningen en deze functie zal in de aankomende Minder Hinder periodes (zowel regio Amsterdam als regio Utrecht) aan belang winnen.</p>	<p>Breukelen heeft een sleutelpositie in de ontsluiting van de regio. De ontwikkeling van dit knooppunt komt terug in de reeds gestarte trajecten vanuit het Programma Multimodale Knooppunten.</p>
214	Gemeente Woerden/Oudewater	Uitwerking	<p>Zoals ook in de U10 reactie staat, zijn we bezig met de 5 gemeenten in de Lopikerwaard om een gezamenlijke OV aanpak/strategie op te stellen. Deze strategie moet landen in het regionale uitvoeringsprogramma en bouwt voort op het OV-Netwerkperspectief. Op dit moment is het nog niet mogelijk om hier nu al een inkijk in te geven.</p>	<p>We werken graag nauw met u samen om de regionale uitvoeringsagenda goed in te vullen.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
215	Gemeente Woerden/ Oudewater	Verbinden/ontslu- ten	Vanuit de gemeenten Woerden en Oudewater zijn we verheugd met de aandacht voor de sociale functie van het OV en de inzet om de zogenaamde dunne lijnen te behouden.	We vinden dit fijn om te horen.
216	Gemeente Woerden/ Oudewater	Knooppunten	Wat in onze ogen onderbelicht blijft in het OV-netwerkperspectief, is de belangrijke functie van station Woerden. Hier vertrekken veel treinen met hoge frequentie in alle richtingen. Een goede aansluiting tussen de regionale bussen en deze treinen versterkt deze functie verder en kan helpen Utrecht CS te ontlasten.	In algemene zin stelt het OV-Netwerkperspectief dat we willen inzetten op de verdere ontwikkeling van knooppunten zoals station Woerden. Het voorzien in een goede overstap tussen bus en trein is essentieel om een aantrekkelijke ketenreis te bieden. In de regionale uitvoeringsagenda zullen we hier ook aandacht aan besteden.
217	Provincie Noord- Brabant	Verbinding	Behoud van een in rijtijd/doorstroming gelijkwaardige of betere route A27-Vianen-Utrecht CS (onderdeel van de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht voor de Brabantliners (Brabant-Gorinchem-Utrecht). De in het Netwerkperspectief opgenomen routevariant door Papendorp past goed bij beoogde toekomstige kwaliteit van de BGU-corridor.	We vinden dit fijn om te horen.
218	Provincie Noord- Brabant	Verbinding	In de toekomst hogere frequenties en/of andere routes op de BGU-corridor niet onmogelijk maken en de medewerking van de concessiehouders aan deze gezamenlijke ambitie van provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant te verzekeren. Verder zijn voldoende haltemogelijkheden op Utrecht CS van belang.	In de verdere uitwerking van de BGU-corridor zal hier aandacht voor zijn.
219	Provincie Noord- Brabant	Duurzaamheid	Overwegende de mogelijkheid dat geschikte zero-emissiebussen voor inzet op de lange afstand (zoals de BGU-corridor) pas over enkele jaren geleverd kunnen worden, verzoeken wij de provincie geen milieueisen te stellen aan bussen op deze corridor, of ten minste pas na 2030 (conform de zero-emissie ambitie uit het landelijk Bestuursakkoord Zero Emissie OV per bus).	De provincie streeft zelf naar een volledig zero-emissie openbaar vervoer in 2028. Daar waar het gaat om bussen die rijden in opdracht van de provincie Utrecht zullen we dat nastreven. We moedigen onze collega-concessieverleners aan om ook stappen te zetten om zo snel als mogelijk is het openbaar vervoer te verduurzamen.
220	Provincie Noord- Brabant	Duurzaamheid	Mocht tijdens de voorbereiding van uw aanbesteding blijken dat wegbeheerders overwegen om emissiebeperkingen te stellen aan OV-bussen, verzoeken we de provincie Utrecht hen te attenderen op de termijn waarop de Brabantliners uiterlijk zero-emissie zullen rijden.	We zullen bij de betreffende gemeenten vragen om een vrijstelling van het openbaar vervoer voor deze emissiebeperkingen.
221	Provincie Noord- Brabant	Duurzaamheid	Om de transitie naar zero-emissie bussen op de BGU-corridor te versnellen, is een laadmogelijkheid bij Utrecht CS mogelijk vereist. Wij verzoeken de provincie bij de verkenning naar locaties waar bijladen nodig zou zijn, ook de buslijnen op de BGU-corridor te betrekken, mede vanwege de gezamenlijke ambitie om na 2030 dit vervoer verder te ontwikkelen.	We hebben de vraag toegevoegd aan de scope van het lopende onderzoek naar laadlocaties.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
222	Provincie Noord-Brabant	Planning	Onze nieuwe concessie West-Brabant gaat in juli 2025 van start, 5 maanden voor de Utrechtse concessies. De aanbestedingsprocedures overlappen elkaar. In landelijk verband wordt de planning van aanbestedingen nu afgestemd zodat elke aanbesteding op interesse van marktpartijen kan rekenen. Wij stemmen de precieze planning van de procedures graag nader met de provincie Utrecht en met andere overheden die in 2023 de offerte- of beoordelingsfase doorlopen af, zodat we maximaal bijdragen aan het vergroten van de marktspanning.	We gaan hierover graag met u in gesprek.
223	ROCOV Utrecht	Beleid	In het Coalitieakkoord 2019–2023 heeft het provinciebestuur ambities op het gebied van mobiliteit geformuleerd, zoals bereikbaarheid van steden en dorpen, minder auto's in de spits, meer mensen met een lichamelijke beperking of een smalle beurs in het openbaar vervoer, groei van het openbaar vervoer met 20 % tijdens de bestuursperiode 2019–2023 en duurzame mobiliteit. Voor het zo effectief mogelijk realiseren van de ambities op het terrein van mobiliteit en het openbaar vervoer adviseren wij de regie bij het provinciebestuur als concessieverlener te leggen. Onze afwegingen voor dit advies vindt u in bijlage 1.	Wij zijn het met u eens. De regie ligt, meer dan bij de huidige concessies, bij het provinciebestuur. De kaders worden bepaald door Provinciale Staten en de (jaarlijkse) uitwerking is en blijft een verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten, zoals de wet voorschrijft.
224	ROCOV Utrecht	Concessie	Wij geven de suggestie mee serieus te onderzoeken de concessies in meerdere kavels te verdelen om daarmee in elk deelgebied voor elke vervoerwijze de beste kwaliteit tegen de beste prijs te bereiken.	We hebben gekozen voor een beperkt aantal concessies om zo min mogelijk concessiegrenzen te hebben. Tussen twee vervoerders is communicatie goed te organiseren. Als er meer vervoerders zijn gaat dat ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Met andere woorden: dat zou in de dagelijkse praktijk wellicht negatieve effecten hebben, ook voor de reiziger.
225	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij constateren dat er in de concept Nota van Uitgangspunten in hoge mate sprake is van 'het ontwikkelen gedurende de looptijd van de concessie in relatie tot het 'OV-product'. Wij benoemen in ons advies regelmatig onze betrokkenheid in het ontwikkelproces. Het is belangrijk dat wij tijdens de looptijd van de concessies in gesprek zijn en blijven met vervoerders en provincie in het kader van hun ontwikkelverantwoordelijkheid.	ROCOV zal regelmatig tijdig geconsulteerd worden om de reizigersbelangen te borgen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Hoe dit exact ingevuld wordt zal nog worden bepaald.
226	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij onderschrijven het uitgangspunt dat de vervoerders met de provincie samenwerken om te reageren op maatschappelijke ontwikkelingen gedurende de looptijd van de concessies. Daarbij zijn de biedingen waarmee de vervoerders de gunning de concessies hebben gewonnen niet in beton gegoten en is er bij aanvang van de concessies geen sprake van een 'big bang'. Dit betekent minder focus op het resultaat en meer focus op het proces om te komen tot het resultaat, zijnde OV op straat. Daarom willen we graag bij elke stap in dat proces in een vroeg stadium en proactief betrokken zijn. Zo wordt voorkomen dat er voldongen feiten aan ons gepresenteerd worden.	ROCOV zal regelmatig tijdig geconsulteerd worden om de reizigersbelangen te borgen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Hoe dit exact ingevuld wordt zal nog worden bepaald.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
227	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij adviseren de provincie in de concessies vast te leggen dat het ROCOV (en andere stakeholders) wordt gehoord door de zogenoemde Ontwikkelteams. Dat ontwikkelteam kan in 'benen-op-tafel'-sessies met (alle) stakeholders de (maatschappelijke) ontwikkelingen en hun effecten bespreken, met behoud van ieders eigen rol en verantwoordelijkheid.	ROCOV zal regelmatig tijdig geconsulteerd worden om de reizigersbelangen te borgen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Hoe dit exact ingevuld wordt zal nog worden bepaald.
228	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Ook zien wij graag vastgelegd dat het adviesrecht (eventueel met juridische beperkingen) ook wordt toegepast op de eerste vervoer- en tariefplannen in de nieuwe concessies.	Het eerste vervoer- en tariefplan is een aanbod van de vervoerder. Ook daarop wordt ROCOV-advies gevraagd. Binnen de context van de aanbesteding kunnen adviezen wellicht gehonoreerd worden.
229	ROCOV Utrecht	Nieuwbouw	Een specifiek voorbeeld van een ontwikkeling zijn nieuwbouwlocaties. Wij adviseren dat er in nieuwbouwwijken bij start van de oplevering van woningen direct OV beschikbaar is, die passend is bij de vraag en om dit als uitgangspunt mee te nemen (zo nodig in het Programma van Eisen). Wij refereren hierbij aan de ervaringen bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn.	Per nieuwbouwlocatie zal de afweging gemaakt worden hoe en wanneer voorzien kan worden in een (nieuwe) OV-ontsluiting. Dat hangt sterk af van de omvang en de ligging. Daarnaast moedigen we de gemeenten aan nieuwbouwlocaties vooral te ontwikkelen rond de sterke OV-corridors en OV-knooppunten.
230	ROCOV Utrecht	Aanbesteding	Wij vertrouwen erop dat de provincie de concessies zal gunnen aan bedrijven die het uitgangspunt om samen te werken, tot het hunne maken en daar (samen)invulling aan willen geven. Een samenwerkingsconvenant tussen beide vervoerders kan daarbij groot nut hebben. Wij adviseren dat ook de provincie deel uitmaakt van een dergelijk convenant vanuit haar regierol.	Het streven is inderdaad de concessies te gunnen aan partijen die in goede samenwerking het OV verder willen ontwikkelen. In de verdere uitwerking van het Programma van Eisen zal aandacht besteed worden aan de eisen die aan de samenwerking worden gesteld en de wijze waarop we dit borgen in de concessie.
231	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij vinden het wenselijk dat de nieuwe concessiehouders telkens met gezamenlijke adviesaanvragen komen over bijvoorbeeld de vervoer- en tariefplannen (zoals de huidige vervoerders ook al enkele jaren doen). Transparantie over aantallen in- en uitstappers naar ons toe is daarbij gewenst en voor ons een uitgangspunt.	In de verdere uitwerking van het Programma van Eisen zal aandacht besteed worden aan de eisen die aan de samenwerking worden gesteld, waaronder het gezamenlijk indienen van adviesaanvragen en het beschikbaar stellen van monitoringsdata.
232	ROCOV Utrecht	Duurzaamheid	Wij onderschrijven dit doel als een maatschappelijk belang. Echter, de hiervoor nodige investeringen mogen niet ten koste gaan van de kwaliteit van het OV die de gebruiker geboden wordt. Wij maken hierbij onderscheid tussen structurele en incidentele kosten in relatie tot duurzaamheid. De structurele (ontwikkelings)kosten mogen niet ten laste komen van het exploitatiebudget.	De verwachting is dat op termijn totale investerings- en exploitatiekosten voor zero-emissie gunstiger zullen worden dan voor materieel op fossiele brandstoffen. Bij aanvang van de concessie zijn we daar nog niet zeker van. We hebben oog voor de risico's die aanvangsinvesteringen in zero-emissie-materieel met zich meebrengen.
233	ROCOV Utrecht	Duurzaamheid	Ook vinden wij het zero-emissiedoel voor kleine bussen in eerste instantie ondergeschikt aan het toegankelijkheidsdoel (zie hieronder). Als op dit vlak toch een keuze nodig is, willen wij graag hierbij in het vroegst mogelijke stadium worden betrokken om van advies te kunnen dienen.	Uit onderzoek moet blijken wat mogelijk is op het vlak van verduurzaming en toegankelijkheid van kleine bussen. Het is van belang tijdig te benoemen wat mogelijk is. Dit doen we onder meer door in de implementatiefase, het moment waarop de inrichting van de bussen deels wordt bepaald, op de juiste momenten toetsmomenten in te bouwen. ROCOV zal hierbij betrokken worden. Wij erkennen dat als een keuze nodig is tussen toegankelijkheid en zero-emissie, dit ten gunste van toegankelijkheid zal zijn.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
234	ROCOV Utrecht	AOV	Brede reizigersgroep: Wij onderschrijven in principe dit doel. Er moet echter voor worden gewaakt dat bij kleinschalige initiatieven (flex, buurtbus, 'vangnet') de 'oude schoenen' te vroeg worden weggegooid. Zo ook de regiotaxi die in het systeem een belangrijke rol speelt. In al deze gevallen zullen wij de ontwikkelingen kritisch blijven volgen. Ook in dit proces worden wij graag in een vroeg stadium van de voorbereiding en later bij de invoering betrokken.	De kleinschalige initiatieven monitoren we actief en we bekijken per situatie hoe de oplossing functioneert. Mochten er andere concepten geïntroduceerd worden, dan zullen we dat zeker met u delen, dan wel van een advies-aanvraag voorzien.
235	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Het ROCOV vindt de formulering "dat het OV zo toegankelijk mogelijk" moet zijn (uitgangspunt 23) te open en vrijblijvend. Wij willen graag bereikbaarheid aan dit uitgangspunt toevoegen. Wij verwachten dat de provincie optimale toegankelijkheids- en bereikbaarheidseisen stelt en de vervoerders uitdaagt boven de (minimale) eisen uit te stijgen. Het preciezer formuleren van functionele eisen en het opnemen van weegcriteria bij de gunning speelt daarbij een wezenlijke rol.	Het verder detailleren van de functionele eisen en weegcriteria is geen onderdeel van deze documenten. We hebben met u een eerste verkenning uitgevoerd voor het PvE en toegezegd dat we hierop terugkomen in het kader van het PvE. U heeft aangegeven dat de grootste opgave te vinden is in de transfer. Met uw kennis kunnen we het PvE verrijken. Daarnaast dagen we de vervoerders uit om met voorstellen te komen om de toegankelijkheid en inclusiviteit te verbeteren.
236	ROCOV Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Het ROCOV legt nadruk op het uitgangspunt dat elke kern (of stadswijk) die thans wordt bediend ook in de nieuwe concessies bereikbaar blijft en zonder overstappen is verbonden met een OV-knooppunt in de richting van de meeste vraag. Bij de aanbesteding moet niet op voorhand een uitzondering worden gemaakt voor ritten met bijvoorbeeld minder dan 6 reizigers. Het dan nodige 'maatwerk' moet geen deel uitmaken van het bod van de inschrijvende vervoerder, maar na de gunning (op basis van dan beschikbare inzichten en ervaringen) en de verdere ontwikkelingen van de concessies.	Wij zijn het met u eens. In de aanbesteding vragen we de vervoerder een aanbod te doen met het huidige netwerk als referentie. We vragen hem niet specifiek naar maatwerkoplossingen. Tijdens de concessie ontwikkelen we door. Ook voor de vervoerder is de ontwikkelrichting die we in het OV-Netwerkperspectief hebben beschreven leidend.
237	ROCOV Utrecht	Bedrijventerrein	Arbeidsintensieve bedrijventerreinen moeten, met name rond de reistijden van medewerkers, goed per OV bereikbaar zijn.	Dit onderwerp nemen we op in de regionale uitwerking, waar een last mile oplossing of werkgeversaanpak ook als een van de maatregelen naar voren kan komen.
238	ROCOV Utrecht	Budget	Wij onderschrijven dit doel en roepen de provincie op (extra) budget beschikbaar te stellen om het OV mee te laten groeien met het aantal reizigers.	Uw reactie nemen we ter harte.
239	ROCOV Utrecht	Doorstroming	Wij adviseren te onderzoeken of er bijvoorbeeld een wegbeheerdersovereenkomst (of in een andere vorm) kan worden afgesloten. Hierin kunnen mogelijk ook andere zaken vanuit het ontwerp OV-Netwerkperspectief worden vastgelegd. Dit convenant kan de verplichting vastleggen dat gemeenten, vervoerders en provincie elkaar op de hoogte houden van infrastructurele werkzaamheden die van invloed zijn op het OV. Op deze wijze kunnen hogere reiskosten voor de reiziger voorkomen worden en is er sprake van een eerlijkere prijs. Een andere optie is de minder formele constructie dat de vervoerder 4 keer per jaar het voorzitterschap voerde van het wegbeheerders-overleg (alle gemeenten, Rijkswaterstaat en het waterschap). De provincie kan eventueel het secretariaat verzorgen.	Op dit moment wordt reeds invulling gegeven aan een nauwe samenwerking tussen wegbeheerders en het openbaar vervoer binnen het regionale Tactisch Team. Impact van werkzaamheden op het openbaar vervoer wordt hiermee tijdig gesignaleerd en gemitigeerd. Daar waar sprake is van grote impact, wordt gekeken hoe met aanvullende maatregelen de hinder beperkt kan worden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
240	ROCOV Utrecht	Doorstroming	Kosten door (zeker uitgelopen) omleidingen vanwege wegwerkzaamheden zouden volgens ons (gedeeltelijk) bij de veroorzaker moeten worden neergelegd. Dit kan aannemers stimuleren efficiënt(er) te plannen en om te voorkomen dat wegbeheerders noodzakelijk onderhoud uitstellen. Wij zijn ons bewust dat dit niet geregeld kan worden tussen de provincie en de vervoerder.	We zijn continu met wegbeheerders in gesprek om het OV-belang te borgen. Door tijdig met elkaar in gesprek te blijven kunnen meerkosten beperkt blijven.
241	ROCOV Utrecht	Tarieven	Het ROCOV ziet graag een integraal tarievenkader voor beide concessies. Dat kader moet volgens ons in de hele reisketen gelden (dus ook bij 'maatwerk', buurtbussen enzovoorts en het liefst ook op spoorlijnen met een regionale functie). Wij adviseren daarbij ook tarieven te (laten) bepalen door het beginpunt en eindpunt van de reis. De vervoerders zullen hierover nadere afspraken moeten maken. Het ROCOV adviseert dat de provincie vanuit haar regierol deelneemt aan dit tripartite overleg.	Wij zijn het met u eens dat tariefintegratie wenselijk is. Op dit moment werkt de concessiehouder binnen het Utrechts tarievenkader. De concessiehouder heeft daarin de vrijheid om voorstellen te doen waarover de provincie beslist. Bij een herziening van het Utrechts tarievenkader gaan wij graag met u in gesprek over de suggestie die u doet. Wij hebben ook de wens voor een landelijk tarievenkader om problemen op grensgebieden of tussen verschillende vervoerders te voorkomen.
242	ROCOV Utrecht	Grensoverschrijdend	Het ROCOV wijst erop dat Utrecht door zijn ligging veel buuropdrachtgevers heeft (Gelderland, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Noord-Holland). De reiziger gebruikt het OV als het ware 'grensontkennend'. Wij dringen erop aan dat de provincie al in deze fase intensief contact met 'de burens' heeft over provinciegrensoverschrijdende verbindingen. In bijlage 2 vindt u een overzicht van de ons bekende grensoverschrijdende verbindingen stand eind 2021.	We hebben oog voor de grensoverschrijdende OV-verbindingen. We hebben in de consultatieperiode diverse sessies met collega OV-autoriteiten gehad. De afstemming tussen OV-autoriteiten intensiveren we. Dank voor uw overzicht.
243	ROCOV Utrecht	Grensoverschrijdend	Verder adviseren wij bij grensoverschrijdende lijnen het uitgangspunt te hanteren dat vervoerbewijzen over en weer moeten worden geaccepteerd.	We zijn het met u eens en willen vervoerders aansporen op grensoverschrijdende lijnen vervoerbewijzen van andere vervoerders te accepteren. Dit zal onderdeel zijn van de samenwerking tussen de vervoerders binnen de provincie. Buiten de provincie doen wij wat mogelijk is, maar zijn we ook afhankelijk van afspraken die vervoerders met hun opdrachtgevers hebben.
244	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Het lijkt een open deur, maar wij vinden het van belang dat als uitgangspunt wordt gehanteerd dat een goed OV-netwerk bestaat uit verbindende én ontsluitende voorzieningen. Het biedt dus inclusieve mobiliteit voor degenen die het gebied wonen, werken en recreëren. Een dergelijk netwerk is fysiek en mentaal toegankelijk en bereikbaar voor iedereen. Dat vergt daarbinnen extra aandacht voor specifieke reizigers middels het hanteren van het design-for-all principe en het stellen van bereikbaarheidsnormen. Het netwerk is een aantrekkelijk alternatief voor de auto.	We hebben in het OV-Netwerkperspectief het bedieningsniveau nader gespecificeerd. Het OV-netwerk zal niet alleen bestaan uit de dragende U-Link- en U-Linerverbindingen, maar ook uit andere buslijnen. En het is een open deur, maar zeker een belangrijke open deur, waar wij als provincie altijd een balans moeten zoeken tussen willen en kunnen. In de definitieve documenten zetten we sterker in op het koesteren van bestaande lijnen, ook de lijnen met minder reizigers.
245	ROCOV Utrecht	Aanbesteding	Wij vinden het belangrijk dat de provincie Utrecht vanuit haar regierol een centrale en stevige plek inneemt om adequaat in te spelen op mogelijke ontwikkelingen waarbij het netwerk aangepast kan en mogelijk dient te worden aan die ontwikkelingen (denk hierbij aan een plotselinge ontwikkeling als de pandemie).	Wij zijn het met u eens. In de Nota van Uitgangspunten hebben we ingezet op flexibele en wendbare concessies om in te spelen op veranderingen in de vervoervraag. Tegelijkertijd zijn grote ingrijpende zaken als een pandemie overmacht. Hier is geen concessie op voor te bereiden. We werken wel aan onderdelen van de concessie die er voor kunnen zorgen dat we snel en adequaat kunnen handelen. Dit wordt nog nader uitgewerkt in de concessiedocumenten.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
246	ROCOV Utrecht	Trein	Spoor is in de netwerkvisie uitgebreid beschreven. Dat juichen we toe: de regionale reiziger heeft belang bij de spoorverbindingen die in en door de provincie geboden worden. Daarom bepleiten wij: voor het provinciebestuur meer regie op en zeggenschap over de regionale treinen, ook van NS. De provincies en stadsregio's zullen daar gezamenlijk voor moeten pleiten.	Wij hechten meer aan goede samenwerking dan aan meer regie en zeggenschap over de regionale treinen om onze doelen te bereiken. Er moet, bij verschillende verantwoordelijkheden, sprake zijn van een samenwerking tussen de verschillende ketenpartijen. De juiste verantwoordelijkheid op de juiste plek zorgt ook voor focus, waar het OV-product beter van wordt.
247	ROCOV Utrecht	Trein	We pleiten daarbij ook voor een treinvorm tussen intercity en sprinter in, die stopt op een aantal knooppunten waar de intercity niet stopt. (Interregio). De provincies en stadsregio's zullen die gezamenlijk moeten ontwikkelen, beheren en in de markt moeten zetten.	In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (snelreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren. De provincie prefereert geen zeggenschap over de regionale spoorverbindingen.
248	ROCOV Utrecht	Verbinding	We pleiten ook voor meer infrastructuur, onder andere: 1. De Almere- Utrecht-Breda-lijn 2. De Veenendaallijn verlengen naar Kesteren (2040) 3. De Hartlijn herstellen en aansluiten op de Veenendaallijn (2035-2050) 4. Sprinterstation Loenersloot openen met een frequente treindienst op Utrecht en Amsterdam/Schiphol en aansluiting op diverse buslijnen, onder andere een R-net-buslijn Haarlem-Hilversum.	De voorstellen die u doet ten aanzien van nieuwe verbindingen achten wij niet kansrijk door onvoldoende vervoerwaarde in samenhang met de realisatiekosten. We nemen ze daarom ook niet verder in overweging. Uitzondering daarop is de frequente treindienst tussen Utrecht en Amsterdam. In een aparte paragraaf in de Nota van Beantwoording worden alle gewenste verbindingen behandeld.
249	ROCOV Utrecht	Uliner	Snelle verbindende lijnen. Dergelijke lijnen verwerken zware vervoerstromen met gestrekte verbindende lijnen die weinig stopplaatsen hebben. Binnen Utrecht vinden we geen voorbeelden. In de netwerkvisie van de provincie vinden we wel plannen om zulke lijnen in te voeren, onder de merknaam U-liner. Wij kunnen hierover nog niet adviseren omdat we de vervoerkundige onderbouwing nog niet gezien hebben.	U-Liner bouwt voort op de sterke regionale lijnen die reeds bestaan. We willen met het invoeren van een productformule een kwaliteitsslag maken op deze verbindingen zodat deze ook als zodanig herkenbaar zijn.
250	ROCOV Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Streekbuslijnen. Als een woongebied verbonden wordt met een werk-, studeer-, centrum- of voorzieningengebied, kan een mengvorm gebruikt worden. De afstand tussen de gebieden wordt snel afgelegd, maar in 1 of beide herkomst- en bestemmingengebieden wordt een haal- en brengroute geboden met haltes naar behoefte. Voorbeelden lijn 85.	De routevoering van buslijnen is maatwerk. Er zijn verschillende varianten in opzet van routes die recht doen de vraag uit de gebieden. We streven naar het balanceren van vervoerstromen.
251	ROCOV Utrecht	Verbinding	Rivieroverschrijdende verbindingen. We doen de suggestie voor een OV-verbinding bij het Wijkse Veer in aansluiting op lijn 44 naar Tiel. Er zijn namelijk maar weinig verbindingen over de zuidgrens van de provincie.	Deze verbinding achten wij niet kansrijk door onvoldoende vervoerwaarde tussen verschillende gebieden. De rivieroverschrijdende verbindingen met voldoende vervoerwaarde worden reeds met het OV aangeboden.
252	ROCOV Utrecht	Verbinding	Transversale lijnen. In de stad Utrecht zijn het meest succesvol de transversale lijnen. Dat zijn lijnen die van een voorstad of buitenwijk een route via het centraal station en het centrum hebben naar een andere voorstad of buitenwijk. Voorbeelden: lijn 28, lijn 73, lijn 74 en lijn 77. Wij adviseren die transversale lijnen in stand te houden en er meer te vormen, ook bijvoorbeeld rond de stad Amersfoort. In uw nota zien we daarvan een goed voorbeeld: het koppelen bij station Amersfoort van de lijnen 17 Leusden-Amersfoort en 70 Amersfoort-Soest-Hilversum.	We erkennen het succes van transversale lijnen. Dit willen we ook verder op regionaal vlak doorvoeren.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
253	ROCOV Utrecht	Basisbereikbaarheid	We adviseren 'klassieke' stads- en streekbuslijnen te blijven bieden, ook als de kostendekkingsgraad wat lager is. Zij hebben bij veel reizigers een voorkeur, dus als de reizigersaantallen het rechtvaardigen moeten we die blijven bieden. In principe in een klokvaste dienst van minimaal eenmaal per uur. Als het kan 7 dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. En anders in een wat kleiner tijdvenster, of op minder dagen (minimaal van maandag tot en met vrijdag). Hier kan materieel op maat ingezet worden. We onderschrijven hiermee dus uw uitspraak om dergelijke lijnen te koesteren.	We hebben in het OV-Netwerkperspectief het bedieningsniveau nader gespecificeerd. Het OV-netwerk zal niet alleen bestaan uit de dragende U-Link- en U-Linerverbindingen, maar ook uit andere buslijnen.
254	ROCOV Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Om het integrale netwerk toegankelijk en bereikbaar te houden voor iedereen, is een goede ontsluiting en fijnmazigheid een belangrijk middel. Wij stellen daarom naast het bovenstaande voor dat er naast de verbindende functie ook een sterke ontsluitende functie moet blijven. Dat is niet of/of, zoals op NWP-pagina 7, 26 en 32 wordt gesuggereerd, een tegenstelling, maar het zijn 2 functies die in veel gevallen naast elkaar kunnen bestaan.	We koesteren ontsluitende lijnen. We laten dit nadrukkelijker terugkomen in het OV-Netwerkperspectief. Een effectief samenspel tussen ontsluitende en verbindende lijnen is gebiedsafhankelijk.
255	ROCOV Utrecht	Basisbereikbaarheid	Wij stellen voor dat er extra aandacht komt voor dunner wordende lijnen, door tijdig te onderzoeken wat de redenen daarvoor zijn en door gerichte promotie van deze lijnen om het moeten opheffen van deze lijnen te voorkomen. Eventueel door aanpassingen van de tarieven op die trajecten, door een lagere frequentie of een kleiner tijdvenster, of kleiner materiaal. Ook kan worden overwogen of zo'n lijn aan een kleinere aanbieder kan worden gegund.	We onderschrijven dat er tijdig gekeken moet worden naar lijnen die minder presteren. Daar moet gekeken worden hoe daar groei gerealiseerd kan worden. Maatwerk is hier nodig om gericht te handelen. Dat zijn wij met u eens. Een andere aanbieder zien wij niet als een kansrijke oplossing, tenzij dit in goed overleg met de concessiehouder als oplossing wordt gezien.
256	ROCOV Utrecht	AOV	Indien een lijn wegens onderbezetting niet op alle dagdelen behouden kan worden, moet er goed nagegaan worden of AOV mogelijk is en welke AOV-vorm er in die situatie er echt effectief kan zijn. Eventueel dient die vorm (in een proef- en geweningsperiode) voor de reizigers gratis te worden aangeboden. Door het aanvullende vervoer gratis aan te bieden geef je een positief signaal af, blijf je reizigers binden en houd je inzicht in de vervoerbehoefte. De mogelijk onbedoelde extra reizigers kan je dan voor lief nemen.	Op het moment van invoering van aanvullend openbaar vervoer zal maatwerk geleverd worden om reizigers kennis te laten maken met het nieuwe aanbod. Aan de keuze voor het type maatwerk gaat altijd een analyse vooraf.
257	ROCOV Utrecht	AOV	Het vervangen van een buslijn door AOV met extra overstap moet zoveel mogelijk worden voorkomen, omdat dat een extra barrière voor mensen met beperkingen is (zie ook NWP pagina 31).	De provincie heeft toegankelijkheid hoog in het vaandel staan daarbij willen we eventuele drempels wegnemen. Onze voorkeur is, net als die van u en van de reizigers, een directe lijn. Maar een goede overstap kan in sommige gevallen het behoud of de verbetering van het netwerk in totaliteit betekenen.
258	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Wij stellen voor dat in het NWP wordt uitgesproken dat het streven naar een zo inclusief mogelijk systeem (zoals onze gedeputeerde wenst, zie NWP pagina 5) ook betekent dat daar extra geld voor beschikbaar moet worden gesteld. Voor het handhaven en mogelijk herstellen van die inclusiviteit.	Een zo inclusief mogelijk systeem kan ook in kleine zaken zitten zoals u als ROCOV al eerder heeft aangegeven. De ambitie kost meer geld, met name voor de kleine voertuigen. Die keuze om dat te doen ligt bij Provinciale Staten.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
259	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Wij stellen voor dat in het programma van eisen de inclusiviteit (bereikbaarheid én toegankelijkheid) zonder overstappen een duidelijk gunningscriterium met een bij het belang ervan passende weefactor wordt. (zie onder andere Nota van Uitgangspunten pagina 19)	De netwerkontwikkeling is het samenspel tussen provincie en vervoerders. Dit is geen onderdeel van de aanbesteding. Een goede toegankelijkheid met in het bijzonder mentale toegankelijkheid is dat wel. Dat werken we uit in het PvE.
260	ROCOV Utrecht	AOV	Naast bovenstaande vervoervormen is er behoefte aan completering van het ontsluitende netwerk. Dat moet – samen met het spoor en de sterkere lijnen die hierboven beschreven zijn – een integraal netwerk bieden. Zo'n netwerk zou ieder een gewenste en passende mobiliteit moeten bieden: 'mobiliteit à la carte' met als voorbeelden de buurtbus en het vervoer op afroep. Een randvoorwaarde hierbij is dat er gebruik wordt gemaakt van bewezen effectieve systemen. Bij experimenten zou daarom eerst het experiment zich moeten bewijzen voordat het bestaande vervoer opgeheven wordt.	<p>Een systeem dat voor alle inwoners van de provincie vervoer biedt, beschrijven wij in het OV-netwerkperspectief. Naast het dragende integrale netwerk van de sterke lijnen zijn er ook ontsluitende lijnen en wordt aanvullend OV geboden op plaatsen en momenten dat ander openbaar vervoer niet geboden wordt. Dit laatste is een samenspel tussen buurtbus, vraaggestuurd openbaar vervoer en het OV-vangnet. Door de reisinformatie goed te ontsluiten kunnen MaaS-dienstverleners passende applicaties bieden voor 'mobiliteit à la carte'.</p> <p>De ontwikkeling van mobiliteitsdiensten is onderdeel van de innovatiecurve. Sommige diensten zullen niet slagen en andere wel. De effectiviteit en slagingskans van dergelijke diensten kan alleen beoordeeld worden als de onderzoeksperiode zoveel mogelijk lijkt op de gewenste eindsituatie. Het overeind houden van 2 systemen is dan onwenselijk.</p>
261	ROCOV Utrecht	AOV	Dat we graag een integraal netwerk zien, heeft als consequentie dat oproepbaar aanvullend openbaar vervoer zich niet hoeft te beperken tot bepaalde gebieden. Op alle tijden waarop en op alle plaatsen waar het niet mogelijk is openbaar vervoer met vaste ritten te bieden, zal er als aanvullend vervoer een netwerk van oproepbaar vervoer aanwezig moeten zijn. De door u in de nota aangegeven 'zoekgebieden' zijn dan ook niet nodig. Wel kunnen we zoeken naar een werkende verdeling in regio's voor het oproepbare vervoer; vergelijkbaar met de regiotaxi waar verschillende kavels afzonderlijk aanbesteed worden.	Op dit moment wordt er door middel van de regiotaxi al overal een OV-vangnet geboden. Dat houden we voorlopig zo en dit maakt onderdeel uit van de zoektocht naar de goede oplossingen op het raakvlak van OV/AOV/doelgroepen. De zoekgebieden zijn bedoeld als indicatie, waar we verwachten in de toekomst te moeten zoeken naar het juiste maatwerk zoals flex, in aanvulling op het OV-vangnet dat in de hele provincie rijdt.
262	ROCOV Utrecht	Norm	Het gebruik van een straal van 600 meter om de dekkingsgraad van het OV te meten geeft een te rooskleurig beeld. Algemeen (ook door het CBS en Rover) wordt maximaal 400 meter loopafstand (ca. 300 meter hemelsbreed) als een betere maat gezien. De werkelijke bereikbaarheid van het OV is dus naar ons idee een stuk slechter dan in uw nota's wordt gesuggereerd. Wij zien hier een coördinerende taak voor de provincie om niet alleen het financiële maar ook het maatschappelijke belang te behartigen.	De 600 meter is geen norm maar een kwaliteitsindicator die we in de evaluatie, in vergelijking met eerdere evaluaties, hebben gebruikt. We realiseren ons dat dit niet de loopafstand is. Dit zou een aanvullende analyse kunnen zijn in de regionale uitwerkingen.

263

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
ROCOV Utrecht	Norm	<p>Wij stellen dat de invloedssfeer van een halte via concrete (loop)routes (en niet als straal van een cirkel) wordt bepaald. Wij adviseren daarom loopafstanden op te nemen in het Programma van Eisen gekoppeld aan de mate van dekkingsgraad. Hiermee doen wij een voorstel waar gedurende de looptijd van de concessie naar gestreefd kan worden. Het voorstel is normen te stellen voor de bereikbaarheid met loopafstanden tussen halte en adressen van herkomst en bestemming. Wij stellen de volgende maximale loopafstanden voor:</p> <p>In stedelijk en voorstedelijk gebied: Van en naar halte bus: 400 meter. Van en naar halte oproepbaar vervoer: 400 meter. Van en naar halte HOV-bus of HOV-tram: 600 meter.</p> <p>In andere kernen niet-verstedelijkt gebied: Van en naar halte bus: 600 meter. Van en naar halte oproepbaar vervoer: 400 meter. Van en naar halte HOV-bus of HOV-tram: 800 meter.</p> <p>Dit betekent ook een garantie dat reizigers die van of naar de halte geen afstand boven de 400 meter kunnen afleggen voor oproepbaar vervoer kunnen kiezen. Wij zijn bereid hierover verder in gesprek te gaan met u en erover te adviseren.</p>	<p>We streven als provincie naar een OV-bereikbaarheid voor zoveel mogelijk inwoners. Door in te zetten op verstedelijking rond OV-knooppunten komen steeds meer inwoners binnen het invloedgebied van het openbaar vervoer te wonen en werken. We hanteren geen strikte normen, omdat dit geen recht doet aan de diversiteit in geografische opbouw en bevolkingsdichtheid in de provincie. We streven ernaar dat meer dan 93,5 % van de inwoners van de provincie binnen 600 meter hemelsbreed woont van een OV-halte die tenminste 1 keer per uur wordt bediend.</p>
264 ROCOV Utrecht	MaaS	<p>Wij adviseren u om waar mogelijk vanuit uw verantwoordelijkheid en rol alertheid op de ontwikkelingen te tonen, en daarbij te bezien wat de handelingsperspectieven zijn om, deels regulerend, bij te dragen aan de ontplooiing van initiatieven. Van MaaS-voorzieningen mogen we verwachten dat die mede gericht zijn op duurzame en inclusieve mobiliteit. Zo kan de bemoeienis gericht zijn dat de MaaS-toepassingen ook beschikbaar zijn op plaatsen en tijden die voor ondernemers niet aantrekkelijk zijn en waar dus mobiliteitsmogelijkheden dreigen te ontbreken. De overheid kan ervoor zorgen dat ondernemingen die een inclusieve en duurzame MaaS-app bieden en/of mobilisten die daarmee hun mobiliteit regelen, beloond worden: met geld, maar ook met mogelijkheden om exclusief betalingen te verwerken voor de reisdelen die door het openbaar en collectief vervoer geregeld worden. MaaS die geregisseerd wordt door de overheid verzorgt duurzame 'mobility à la carte' voor iedereen. Op de kaart staat een grote keuze aan openbare en collectieve vervoermiddelen. Daar vallen in ieder geval onder: het huidige openbaar vervoer, het aanvullend openbaar vervoer, ook wel publiek vervoer genoemd, regiotaxi-achtige systemen en het provinciale flexvervoer (nu Syntusflex en U-flex). Ook de prijzen van het vervoer zijn duidelijk, maar met behulp van subsidie en collectieve contracten kunnen specifieke doelgroepen kortingen krijgen, waardoor iedereen mee kan.</p>	<p>De provincie ziet voor zichzelf geen rol weggelegd als marktregisseur van MaaS-diensten. We verwachten van de nieuwe vervoerders dat zij een actieve rol spelen in het aanbieden van hun diensten inclusief plannen, boeken en betalen via onder andere MaaS-diensten. We hebben de Nota van Uitgangspunten hierop uitgebreid.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
265	ROCOV Utrecht	Grensoverschrijdend	Samen met andere provincies en de stadsregio's een interregionaal netwerk ontwikkelen. Met onder meer stations in De Klomp, Driebergen, Leidsche Rijn, Woerden.	Het ontwikkelen van treindiensten gaat in nauwe samenspraak met de concessiehouder van het Hoofdrailnet.
266	ROCOV Utrecht	Productformule	U-link ontwikkelen van merk naar productformule met kwaliteitsnormen	Het ontwikkelen van kwaliteitsnormen voor de productformules is onderdeel van de uitwerking van het OV-netwerkperspectief.
267	ROCOV Utrecht	Norm	Materieel, reisinfo, infrastructuur en knooppunten verbeteren met behulp van kwaliteitsnormen. Ter toelichting. We vinden het jammer dat U-link indertijd is geïntroduceerd als een merk zonder meer. De enige nieuwe kwaliteit die we bij een deel van de U-linklijnen zien is een hogere frequentie. En slechts bij 1 U-linklijn, de 41, is ook comfortabeler materieel verschenen met meer zitplaatsen. We missen zaken als comfortabeler materieel, comfortabelere, veiligere, toegankelijker en herkenbare haltes, betere en herkenbare reisinformatie. Daar waar haltes een knooppuntfunctie kunnen vervullen, zijn geen kwaliteiten toegevoegd om de knooppunten comfortabeler en aantrekkelijker te maken. Ronduit reizigersvriendelijk is de manier waarop het U-link-beeldmerk aangebracht is op de bussen. De stickers met het merk zijn geplakt op de zijruiten en ontnemen reizigers daardoor een deel van hun uitzicht. Wij geven u in overweging aansluiting te zoeken bij de formule "R-Net", die niet alleen een sterk merk vormt maar de reiziger ook zichtbare en meetbare kwaliteiten biedt.	Het ontwikkelen van kwaliteitsnormen voor de productformules is onderdeel van de uitwerking van het OV-netwerkperspectief. Daarnaast vindt dit jaar een herijking van het Programma Multimodale Knooppunten plaats waar dergelijke onderwerpen ook aan de orde komen.
268	ROCOV Utrecht	Verbinding	Het lijkt erop dat ROCOV voorstelt geen U-liner te gebruiken, maar ook U-link te gebruiken voor de snelle verbindingen op middellange afstand. Zie: uitbreiden U-link op de middellange afstand en in hoogstedelijk gebied. Introductie U-link (De Ronde Venen-Amsterdam, Gouda –Montfoort –Utrecht, Zuid-Holland-Utrecht, Noord-Brabant – Utrecht, Amersfoort –USP, Wijk bij Duurstede-Utrecht) . > Introductie U-link (Bunschoten -Amersfoort, Amersfoort -USP en Amersfoort -Veenendaal) > Introductie U-link Regio Amersfoort (Soest, Leusden, Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst). > Introductie U-link (Amersfoort -Veenendaal/ Wageningen University & Research.	Er is bewust gekozen voor een differentiatie in productformules voor hoogstedelijke, hoog frequente busverbindingen (U-Link) en regionale snelbusverbindingen (U-liner). De kwaliteitsnormen waar u om vraagt kunnen op deze manier het best toegepast worden.
269	ROCOV Utrecht	Verbinding	Samen met provincie Zuid-Holland introduceren van R-Net op de lijn Utrecht – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug	Dit is onderdeel van de regionale uitvoeringsagenda van het OV-netwerkperspectief.
270	ROCOV Utrecht	Verbinding	Samenwerking met Noord-Brabant, Zuid-Holland en Rijkswaterstaat om de Brabant-liners naar Breda en Oosterhout en de Snelbuzz naar Gorinchem tot een groter succes te maken. BRT als voorloper van de AUB-lijn!	Dit is onderdeel van de regionale uitvoeringsagenda van het OV-netwerkperspectief.
271	ROCOV Utrecht	Verbinding	Een snel begin maken met de Merwedelij. Een quick win! Snelle ontsluiting van de Merwedekanaalzone en versnelling van de dienst naar Nieuwegein en IJsselstein. Dat kan op de aan te leggen HOV-(bus/tram)-baan. Er is geen noodzaak deze baan ondergronds te leggen; elders kan een tramtunnel meer profijt brengen, bijvoorbeeld in het USP.De Merwedelij ter verhoging van de vervoerwaarde zo snel mogelijk koppelen aan een lijn via de centrumas –zie aldaar.	De urgentie voor realisatie van de Merwedelij is er ook bij ons. De verdere invulling hiervan is onderdeel van het gesprek tussen gemeente Utrecht en provincie.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
272	ROCOV Utrecht	Verbinding	Het Beneluxbaantracé hoeft niet gesloten te worden. Een (wat minder intensieve) tramdienst lijkt verantwoord: er is vraag naar tramvervoer opgebouwd tussen Graadt van Roggenweg, Kanaleneiland, Nieuwegein centrum en Nieuwegein ziekenhuis. Bovendien behouden we zo een omleidingsmogelijkheid zodat de tramdienst minder kwetsbaar wordt.	We nemen kennis van deze suggestie.
273	ROCOV Utrecht	Tram	Op de vertramming van de binnenstadsas hebben we een eigen visie: 1. Op korte termijn beginnen met vertramming vinden we noodzakelijk om de nodige verlichting te geven op het tracé. Het gebruik van trams op meerdere lijnen hier zal, door de grotere capaciteit van de tram ten opzichte van de bus, leiden tot veel minder verkeersbewegingen van het openbaar vervoer en dus tot ruimte voor voetgangers en fietsers. 2. De huidige HOV-banen zijn zodanig ontworpen dat er vrij gemakkelijk tramrails in kunnen worden gemonteerd. De baan kan worden gecompleteerd met een bovenleiding, maar gezien de stand van de techniek is dat niet overal nodig: de eigentijdse trams zijn geschikt voor de inbouw van voorzieningen om gedeelten van de lijn zonder bovenleiding af te leggen. 3. In de huidige situatie wordt het binnenstadstracé bediend door een aantal transversale buslijnen. Die willen we zoveel mogelijk als transversale lijnen behouden, ook bij vertramming. 4. In een later stadium zal het wenselijk zijn één en ander uit te breiden door middel van een tunnel onder het binnenstadstracé. Ook het bovengrondse tracé kunnen we dan blijven benutten. We stellen voor dat de binnenstadstram er komt in stappen. Stap 1 , te starten rond 2024: Het leggen van tramrails op de HOV-baan tussen Centraal Station, binnenstad, Rijnsweerd en USP. Vertramming van lijn 28 tussen Utrecht centraal en De Uithof. De noordoostelijke tak van de "HOV-bril". Zo wordt al een groot aantal OV-verkeersbewegingen uitgespaard: elfde.10 trams per uur van 66 meter lang vervangen 16 gelede en dubbelgelede bussen! Stap 2 , te starten rond 2026: Vertramming van de HOV-banen tussen Utrecht centraal – Anne Frankplein – Papendorp – De Meern – Vleuten. De zuidwestelijke tak van de "HOV-bril". Lijn 28 kan hierdoor terugkeren als transversale lijn. Voor Parkwijk een vervangende buslijn. Om de binnenstadsas verder te ontlasten valt te denken aan meer vertrammingen van transversale lijnen. Stap 3 , te starten rond 2030: Vertramming restant lijn 28, lijn 73 en een deel van lijn 50: Parkwijk/Maarssenbroek – Leidsche Rijn – Vleutensweg – Centraal station – centrumas – Zeist – Vollenhove e.v. /station Driebergen. Een lijn met vertakkingen aan beide uiteinden; de takjes kunnen bediend worden door trams te splitsen en te combineren. Daardoor kan een groot aantal voertuigbewegingen op de centrumas vervallen. Hier vervangen 8 trams per uur 20 bussen! Stap 4 , na 2035: Bouw tram-tunnel binnenstad.	De verdere invulling van de OV-binnenstadsas is onderdeel van het gesprek tussen gemeente Utrecht en provincie. Gezien de grote effecten van de bouwwerkzaamheden op de leefbaarheid heeft het onze voorkeur om in een keer tot de gewenste eindsituatie te komen zonder een kostbare tussenstap. De door u genoemde westelijke kant van de HOV-bril laat te weinig vervoerwaarde zien die de aanleg van een tram rechtvaardigt. De verlenging richting Zeist is wel opgenomen in het OV-netwerkperspectief.
274	ROCOV Utrecht	Concept	In samenhang met ruimtelijke projecten het Wiel met spaken ontwikkelen. In het algemeen HOV-banen met HOV-lijnen. Nieuw te ontwikkelen gebieden zo snel mogelijk van zo goed mogelijk OV voorzien.	Dit punt onderschrijven wij.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
275	ROCOV Utrecht	Budget	Streef er samen met de gemeenten naar de infrastructuur zo veel mogelijk te betalen uit de exploitatie van ruimtelijke projecten.	Dank voor uw suggestie.
276	ROCOV Utrecht	Verbinding	Kleinschalige buslijn 2 verbeteren: frequente dienst in 2 richtingen en rijden via Vaartscherijn. In het kader van de omgevingsvisie binnenstad. Termijn: 2024.	Dit is onderdeel van de regionale uitwerking van het OV-netwerkperspectief.
277	ROCOV Utrecht	Verbinding	Maak een begin met de ontwikkeling van een hoogwaardige busverbinding Haarlem – Uithoorn – Mijdrecht – Loenersloot – Hilversum. Fase 1 kan snel: de lijnen 340 Haarlem – Uithoorn en 130 Uithoorn –Breukelen aan elkaar koppelen. Fase 2: deze lijn door naar Loenersloot –Hilversum i.p.v. Breukelen. Dat kan zodra er een station Loenersloot is zoals we bepleiten als wens voor de periode 2035-2050	We zien onvoldoende vervoerwaarde op de doorgaande verbinding tussen Haarlem, Uithoorn, De Ronde Venen en Hilversum. Veel automobilisten rijden vanuit oosten en westen naar de A2 om zich vervolgens noord/zuid te verplaatsen. Daarbij is het creëren van een dergelijke lange verbinding operationeel zeer uitdagend. Station Loenersloot is reeds onderzocht en niet haalbaar geacht.
278	ROCOV Utrecht	AOV	Het OV-netwerk completeren door aanvullend OV in te voeren op plaatsen en tijden waarop het gewone OV niet geboden kan worden. Ook zou aanvullen OV geboden kunnen worden in relaties die door het gewone OV slechts met een grote omweg bediend worden.	Op plaatsen en tijden (tussen 6 en 24 uur) dat er geen regulier OV is, wordt reeds de regiotaxi aangeboden.
279	ROCOV Utrecht	Productformule	Wij missen nog informatie over de verschillen tussen U-liner en U-link. Ook zien we niet wat bij de genoemde U-liners het vervoerkundige motief is.	Er is bewust gekozen voor een differentiatie in productformules voor hoogstedelijke hoogfrequentie busverbindingen (U-link) en regionale snelbusverbindingen (U-liner). In het OV-netwerkperspectief staat beschreven wat de verschillen zijn tussen beide productformules. De specificaties van de productformules zullen verder uitgewerkt worden na vaststelling van het OV-netwerkperspectief.
280	ROCOV Utrecht	Trein	de Veenendaallijn verlengen naar Kesteren voor een betere spoorverbinding met Rivierenland. De Hartlijn herstellen – tussen Amersfoort en Leusden ligt die lijn er nog voor goederentreinen – en aansluiten op de Veenendaallijn; zo kan de OV-verbinding Amersfoort –Veenendaal – Rhenen sterk verbeterd worden.	We willen deze verbinding versterken met een U-liner tussen Amersfoort, Veenendaal en de Campus van de Wageningen Universiteit. Daarnaast nemen we in de regionale uitwerking de busverbinding Veenendaal – Rhenen – Kesteren mee. Er is onvoldoende vervoerwaarde om te investeren in een spoorverbinding.
281	ROCOV Utrecht	Verbinding	Ontwikkelen van meer regionale spoorinfra – vanaf heden aan het werk om die in het MIRT krijgen: AUB-lijn fase 1. De USP-boog: een verbinding die nabij Blauwkapel aftakt van de spoorlijnen Amersfoort – Utrecht en Hilversum – Utrecht en via het A27-tracé gaat naar knoppunt USP (station USP/Rijnsweerd met aansluitingen op 2 tramlijnen en met ketenvoorzieningen) en knooppunt Lunetten/Koningsweg. AUB-lijn fase 2. Uit te breiden tot de AUB-lijn: Almere – Utrecht – Breda. Te beginnen met Lunetten – Gorinchem – Breda via het A27-tracé. AUB-lijn fase 3. Completeren met A27-tracé Blauwkapel –Almere.	De verbindingen die u voorstelt achten wij niet kansrijk om verschillende redenen waar een negatieve MKBA en beperkte vervoerwaarde ten opzicht van bestaand en gepland OV een rol spelen

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
282	ROCOV Utrecht	Verbinding	Samen met de MRA en provincie Noord-Holland werken we aan de komst van een station Loenersloot. Te bedienen door frequentere sprinters van en naar Utrecht, Amsterdam, Schiphol en Gouda. Busontsluiting in samenwerking met MRA en provincie Noord-Holland door middel van onder meer een verlengde R-Netlijn 340 Haarlem – Uithoorn – Mijdrecht –Loenersloot – Hilversum. Station Loenersloot maakt zo een eind aan de paralleliteit van bus en trein, want maakt de buslijnen 126 en 130 – met name tussen Breukelen en Amsterdam Zuid-Oost – overbodig. Opmerking: We stellen hier uitbreiding van infra voor. Deze infra voldoet niet aan de tegenwoordig gestelde regel dat OV-infra gecombineerd moet worden met andere ruimtelijke projecten. De omgeving van de kern Loenersloot leent zich immers niet voor uitgebreide nieuwbouw en omvangrijke autoparkeervoorzieningen. Het knooppunt Loenersloot zal de regionale OV-netwerk zodanig verbeteren dat we het hier toch voorstellen.	We zien onvoldoende vervoerwaarde op de doorgaande verbinding tussen Haarlem, Uithoorn, De Ronde Venen en Hilversum. Veel automobilisten rijden vanuit oosten en westen naar de A2 om zich vervolgens noord/zuid te verplaatsen. Daarbij is het creëren van een dergelijke lange verbinding operationeel zeer uitdagend. Station Loenersloot is reeds onderzocht en niet haalbaar geacht.
283	ROCOV Utrecht	Verbinding	Hier kunnen we nog niet over oordelen want we hebben nog geen plan met onderbouwing gezien. Nieuwe U-link verbinding Amersfoort -Hilversum. Nieuwe U-link verbinding USP-Eemnes-Almere.	We nemen kennis van uw opmerking.
284	ROCOV Utrecht	Tram	Voorstellen tram 2035-2050: 1. Bouw tramtunnel binnen stadsas. De drukste transversale tramlijnen hier gaan door deze tunnel. Trambaan maaiveld blijft liggen: voor 1 tramlijn en voor omleiding bij verstoringen. 2. Bouw tramverbinding USP – Universiteitsweg – Utrechtseweg met bogen naar oost en west ter aansluiting op Utrechtseweg. 3. Bouw tramtunnel in USP. om ruimte bovengronds te scheppen voor busverkeer. Hiermee willen we bereiken dat alle OV deze hoofdas in het gebied blijft bedienen. Elk tracé voor een tweede OV-as zal suboptimaal zijn. Bovengrondse trambaan behouden voor omleidingen. 4. Studie vertramming tangentiële lijnen, bijvoorbeeld 29 en 34.	Een tramtunnel dient 2 doelen: een impuls leveren aan de leefbaarheid in de Utrechtse binnenstad en de groei in het OV accommoderen. Het handhaven van busverkeer op maaiveld lijkt ons een ongewenste situatie.
285	ROCOV Utrecht	Concept	2035-2050: Wiel met spaken. In samenhang met ruimtelijke projecten het Wiel met spaken verder ontwikkelen. In het algemeen HOV-banen met HOV-lijnen. Nieuw te ontwikkelen gebieden zo snel mogelijk van zo goed mogelijk OV voorzien.	We zijn dit met u eens en streven hiernaar in de netwerkontwikkeling.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
286	Gemeente Bunschoten		In de visie op de netwerkontwikkeling wordt geschreven dat we voortbouwen op het netwerk dat we in 2025 hebben. Dat is voor het OV rondom of van en naar de gemeente Bunschoten enigszins teleurstellend, omdat de laatste jaren daar een beperking van het aanbod is opgetreden. Lijn 272 (naar Utrechts Rijnsweerd Noord) is na een aanvankelijke start vanuit Bunschoten teruggebracht tot Baarn en reizigers vanuit Bunschoten worden zo gedwongen in Baarn over te stappen op lijn 572 (buurtbus). Juist ook het bedieningsniveau van deze buurtbus is onlangs teruggebracht door het schrappen van de laatste ritten en het halveren van de frequentie op zaterdagen.	Wij bieden vanuit de vervoervraag het voorzieningenniveau aan. Voor spitslijn 272 zijn we destijds gestart vanuit Bunschoten naar USP v.v. De vervoervraag bleek bijzonder gering te zijn, waardoor is besloten tot het inkorten van de verbinding Baarn - USP. Het aanpassen van de buurtbus 572 heeft een praktische oorzaak. De buurtbusvereniging heeft hierover aangegeven dat zij vanwege tegenvallend gebruik van de buurtbus 572 het geen zinvolle zaak vonden om de huidige dienstregeling te blijven rijden. De voornaamste reden van deze aanpassing, is dat de vrijwilligers in toenemende mate opzien tegen het rijden van deze laatste ritten, omdat men pas erg laat thuis is en dit leidt tot verminderd enthousiasme bij de vrijwilligers. Daarnaast is als argument aangedragen dat de huidige gemiddelde bezettingen van de laatste ritten erg laag is. Ons streven is dat wanneer de reizigers weer in aantallen toenemen op zaterdag de dienstregeling van buurtbus 572 weer naar een uurdienst zou kunnen.
287	Gemeente Bunschoten		Wanneer u als provincie het gebruik van het OV wilt stimuleren, moet u aanbod creëren en niet snijden in het aanbod. Dat kan zomaar het begin zijn van een neerwaartse spiraal. Graag pleiten we dus voor het nemen van een moment van voor de coronapandemie als uitgangspunt.	In de huidige concessie wordt binnen het PvE geredeneerd om vanuit de vervoervraag een samenhangend vervoernetwerk te bieden en niet vanuit een aanbodgerichte benadering. Alleen op deze wijze kan een efficiënt en doelmatig OV worden bereikt. Maatwerk op specifieke verbindingen blijft natuurlijk mogelijk.
288	Gemeente Bunschoten		In uitgangspunt 3 schrijft u dat de overgang geen grote "big bang" is, die leidt tot grote veranderingen in het netwerk. Dat onderschrijven wij, maar hopen aan de andere kant toch wel op noodzakelijke en wenselijke verbeteringen.	Daar waar uit de regionale uitwerking blijkt dat op korte termijn voldoende vraag is voor extra verbinding zal gekeken worden waar het aanbod uitgebreid kan worden. Dit gebeurt samen met vervoerders en gemeenten.
289	Gemeente Bunschoten		Bij uitgangspunt 6 omschrijft u de keuze voor 2 concessies. Dat snappen wij, maar daarnaast pleiten wij ervoor om vanuit elke windrichting (regio) lijnen vanuit de concessie Utrecht buiten door te laten rijden naar belangrijke bestemmingen in de concessie Utrecht binnen, om onnodig overstappen (reizigersverlies) te voorkomen.	In het OV-netwerkperspectief hebben we beschreven wanneer we kiezen voor overstappen of doorrijden. We kiezen ervoor om verbindingen uit de regio door de stad Utrecht heen te verbinden met andere bestemmingen in de regio. Op die manier blijft overstappen beperkt en kunnen rechtstreekse verbindingen geboden worden.
290	Gemeente Bunschoten		U stelt bij de Uitgangspunten 23 en 24 de toegankelijkheid van buurtbussen aan de orde. Terecht dat u dit noemt, maar wij willen daarbij opmerkingen dat de chauffeurs van de buurtbussen vrijwilligers zijn, die toch een andere benadering vereisen dan de beroepschauffeurs. Betere toegankelijkheid onderschrijven wij, maar wel binnen de beperkingen van de mogelijkheden van de vrijwilligers.	We hebben een grote waardering voor de inzet van de vrijwilligers van de buurtbus. Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV wordt ook gekeken wat de mogelijkheden zijn om de toegankelijkheid van de buurtbus te verbeteren. Dit gebeurt in nauw overleg met de buurtbusverenigingen en hun vrijwilligers. We zullen dit benadrukken in de tekst van uitgangspunten 23 en 24.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
291	Gemeente Bunschoten	Verbinding	Tot slot willen wij nadrukkelijk pleiten voor een HOV-verbinding (snelle busverbinding) vanuit de gemeente Bunschoten naar het centraal station in Amersfoort. Wij constateren met instemming dat gesproken wordt, in het netwerkperspectief, over een HOV met Amersfoort (en verder naar P+R Soesterberg, USP en Vianen), maar vragen hierbij wel heel nadrukkelijk aandacht voor onze wens om deze buslijn te laten stoppen (halteren) bij het station van Amersfoort. In het kader van de discussie in onze raad over het Ontwikkelbeeld 2030-2040 regio Amersfoort is hier unaniem een motie over aan genomen (zie bijlage). Ook tijdens de UVB special van maandag 15 november 2021 hebben wij bij u aandacht gevraagd voor deze motie en de daar geuite wens van een snelle busverbinding naar Amersfoort-Centraal. U hebt ons toen verzocht deze met u te delen zodat de mogelijkheden voor het realiseren van deze wens verder in beeld kunnen worden gebracht.	We nemen deze wens mee in de verdere regionale uitwerking van het OV-netwerkperspectief.
292	Gemeente Wijdmeren	Grensoverschrijdend	Wij vragen uw aandacht voor een betere afstemming tussen de OV-netwerken van Noord-Holland en Utrecht. Daarnaast vraag ik uw aandacht voor de concessie-overschrijdende lijnen met de Gooi en Vechtstreek en met name die in Wijdmeren. Deze blijven in uw stukken tot nu toe buiten beschouwing en dreigen tussen wal en schip te vallen tussen de beide concessies, ook qua aanvullend vervoer. Het gaat daarbij met name om lijn 122 (Utrecht Overvecht - Nieuw Loosdrecht) en de verbinding tussen Vreeland en Nederhorst den Berg. Een goede ontsluiting met het OV is van groot belang voor de leefbaarheid van dorpen in het buitengebied. Ik begrijp dat u een balans moet vinden tussen verbinden en ontsluiten, en vraag u de balans in evenwicht te brengen met deze ontsluitende verbindingen.	We zullen nadrukkelijker aandacht hebben voor provinciegrensoverschrijdende lijnen en zoeken naar een netwerk dat het best aansluit bij de wensen van de reiziger. We kiezen voor versterking van hoofdverbindingen in stad en regio met behoud van een fijnmazig netwerk. Onze tweeledige inzet voor groeien en koesteren is nadrukkelijk opgenomen in het OV-netwerkperspectief en ook vastgelegd als een nieuw uitgangspunt voor de nieuwe concessie in de Nota van Uitgangspunten. Daarnaast zijn de gebieden ten oosten en westen van de gemeente zoekgebieden voor aanvullend OV. In het OV-netwerkperspectief besteden we meer aandacht aan ontsluitende lijnen waar de verbindingen onder vallen door uw gemeente.
293	Gemeente Wijdmeren	Verbinding	Hoewel het wat vroeg in het proces is, spreken wij de wens uit om lijn 122 door te trekken naar station Hollandsche Rading. Vanuit het verleden wordt Nieuw-Loosdrecht bediend vanuit de OV-concessie Utrecht. Daarmee krijgt Nieuw-Loosdrecht een aansluiting op het station en worden vliegveld Hilversum en de Korporaal van Oudheusdenkazerne met de bus bereikbaar. Een vangnet ontbreekt op deze route.	Op basis van de huidige inzichten is er onvoldoende vervoervraag om als provincie Utrecht in te zetten op deze verbinding. In principe is de concessiehouder van Gooi en Vechtstreek de eerste partij die initiatief zou moeten nemen voor deze verbinding. Daarnaast is het exploitatief operationeel niet mogelijk om te keren in Hollandsche Rading.
294	Gemeente Wijdmeren	Verbinding	Daarnaast spreken wij de wens uit om Vreeland via Nederhorst den Berg te verbinden met station Weesp. Dit kan mogelijk in combinatie met lijn 106 van de concessie Gooi en Vechtstreek van de Provincie Noord-Holland.	Het verbeteren van de continuïteit van de buurtbus en verbinden van Vreeland en Loenen-dorp heeft de aandacht in het vervoerplanproces. Dit is een zoekgebied voor de mogelijkheden van aanvullend OV. Daar kan gekeken worden in hoeverre een verbinding tussen Loenen, Vreeland en Nederhorst aan den Berg kansrijk is.

VRAGEN 1 T/M 3: KENMERKEN VAN DE INSPREKERS

De internetenquête is 699 keer ingevuld door insprekers.

INSPREKERS PER GEMEENTE

GEMEENTE	AANTAL REACTIES	INWONERS (2021)	REACTIES PER 10.000 INWONERS
Oudewater	48	10.138	47,3
Stichtse Vecht	147	65.108	22,6
Baarn	22	24.792	8,9
Leusden	26	30.544	8,5
De Ronde Venen	31	44.720	6,9
Bunnik	8	15.341	5,2
De Bilt	22	43.384	5,1
Nieuwegein	31	63.866	4,9
IJsselstein	15	33.819	4,4
Utrecht	147	359.370	4,1
Wijk bij Duurstede	9	23.925	3,8
Bunschoten	8	22.019	3,6
Renswoude	2	5.556	3,6
Vijfheerenlanden	20	57.829	3,5
Zeist	21	65.043	3,2
Soest	14	46.906	3,0
Montfoort	4	13.896	2,9
Utrechtse Heuvelrug	14	49.946	2,8
Lopik	4	14.456	2,8
Rhenen	5	20.203	2,5
Houten	9	50.223	1,8
Amersfoort	27	157.462	1,7
Veenendaal	9	66.912	1,3
Woerden	7	52.694	1,3
Woudenberg	0	13.731	0
Eemnes	0	9.362	0
Scherpenzeel	4		Buiten provincie
Ede	3		Buiten provincie
Gouda	2		Buiten provincie
Hulst	1		Buiten provincie
Zwolle	1		Buiten provincie
Westerwolde	1		Buiten provincie

GEMEENTE	AANTAL REACTIES	INWONERS (2021)	REACTIES PER 10.000 INWONERS
's-Gravenhage	1		Buiten provincie
Amstelveen	1		Buiten provincie
Delft	1		Buiten provincie
Ermelo	1		Buiten provincie
Voorschoten	1		Buiten provincie
West Betuwe	1		Buiten provincie
Renkum	1		Buiten provincie
Wijdemeren	1		Buiten provincie
Uithoorn	1		Buiten provincie
Bergen (NH.)	1		Buiten provincie
Heiloo	1		Buiten provincie
Hilversum	1		Buiten provincie
Amsterdam	1		Buiten provincie
Nijmegen	1		Buiten provincie

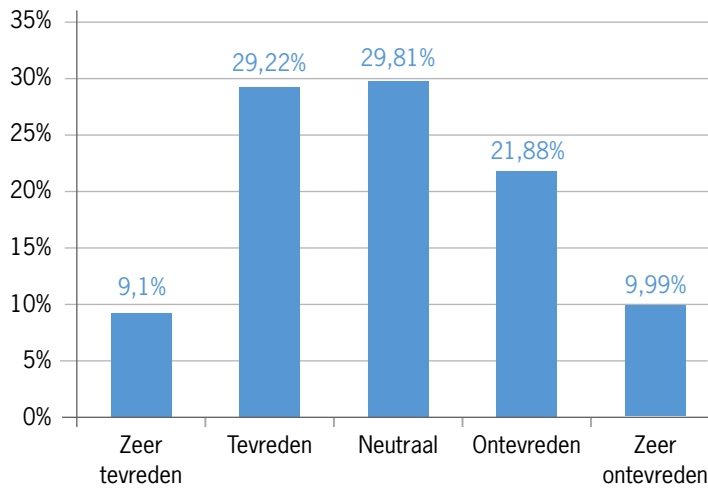
INSPREKERS PER STEDELIJKHEIDSKLASSE

KLASSE	OMSCHRIJVING	ADRESSENDICHTHEID	AANTAL REACTIES
1	Zeer sterk Stedelijk	2500 of meer	107
2	Sterk Stedelijk	1500 tot 2500	223
3	Matig Stedelijk	1000 tot 1500	118
4	Weinig Stedelijk	500 tot 1000	163
5	Niet stedelijk	Minder dan 500	65
X	Onbekend		23

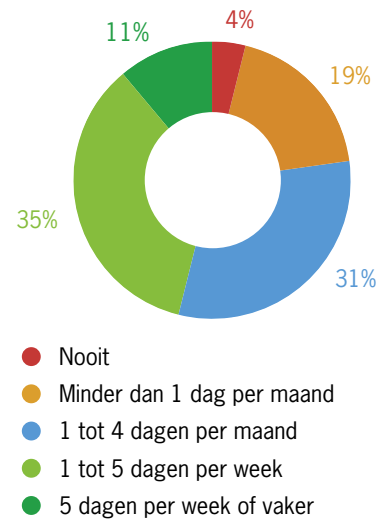
TEVREDENHEID

Ongeveer 32% van de insprekers geeft aan (zeer) ontevreden te zijn over het openbaar vervoer. Bijna 30% geeft aan hierin neutraal te staan en ongeveer 38% is (zeer) tevreden over het openbaar vervoer. De meeste insprekers zijn frequente gebruikers van het openbaar vervoer (46%). Zij maken elke week gebruik van het ov. De enquête is weinig ingevuld door mensen die nooit gebruikmaken van het openbaar vervoer (4%)

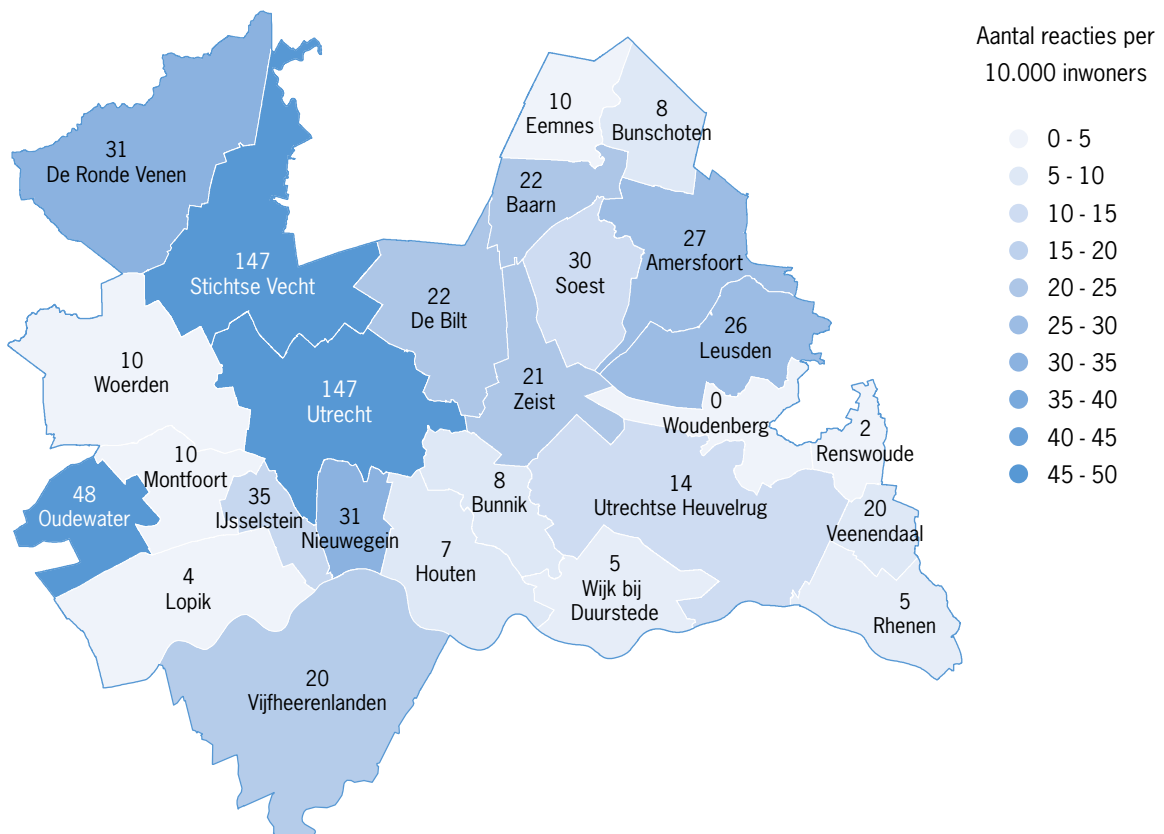
TEVREDENHEID OVER OV - n=681



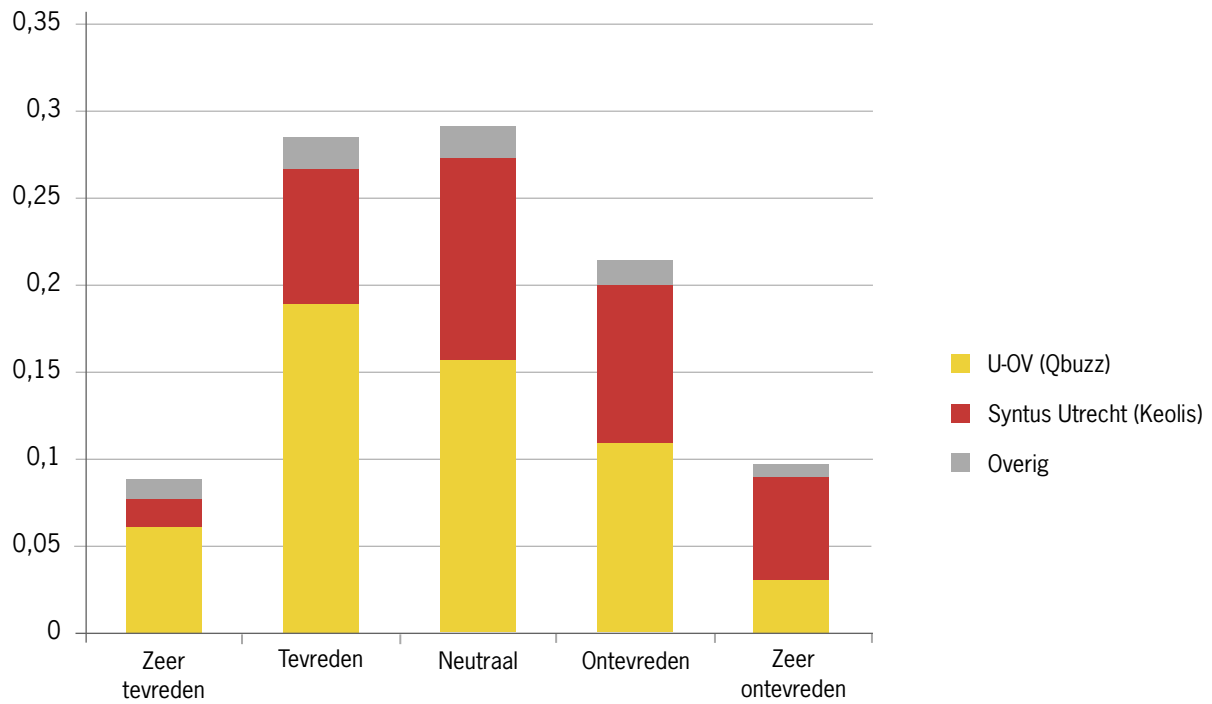
GEBRUIKSFREQUENTIE - n=696



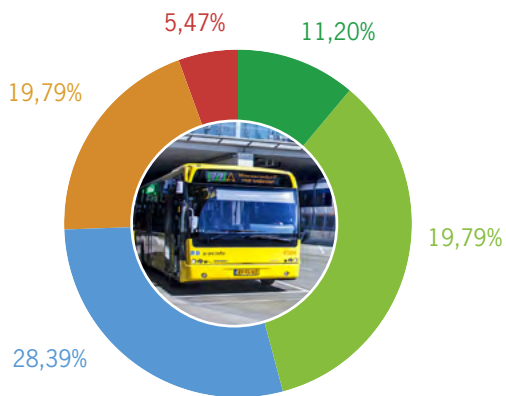
REACTIES PER GEMEENTE



TEVREDENHEID OVER OV

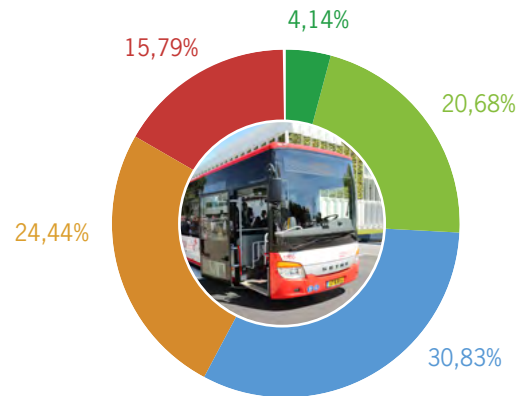


U-OV (QBUZZ)



- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

SYNTUS UTRECHT (KEOLIS)

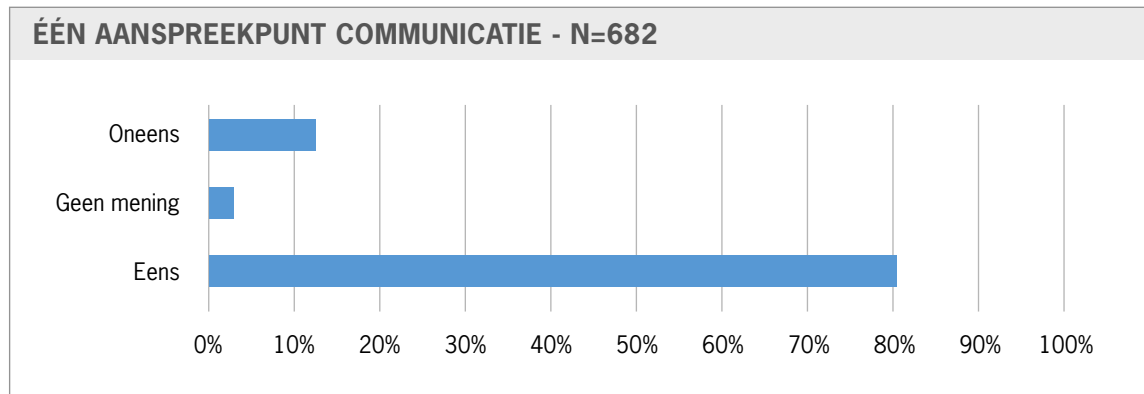


- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

VRAAG 4:

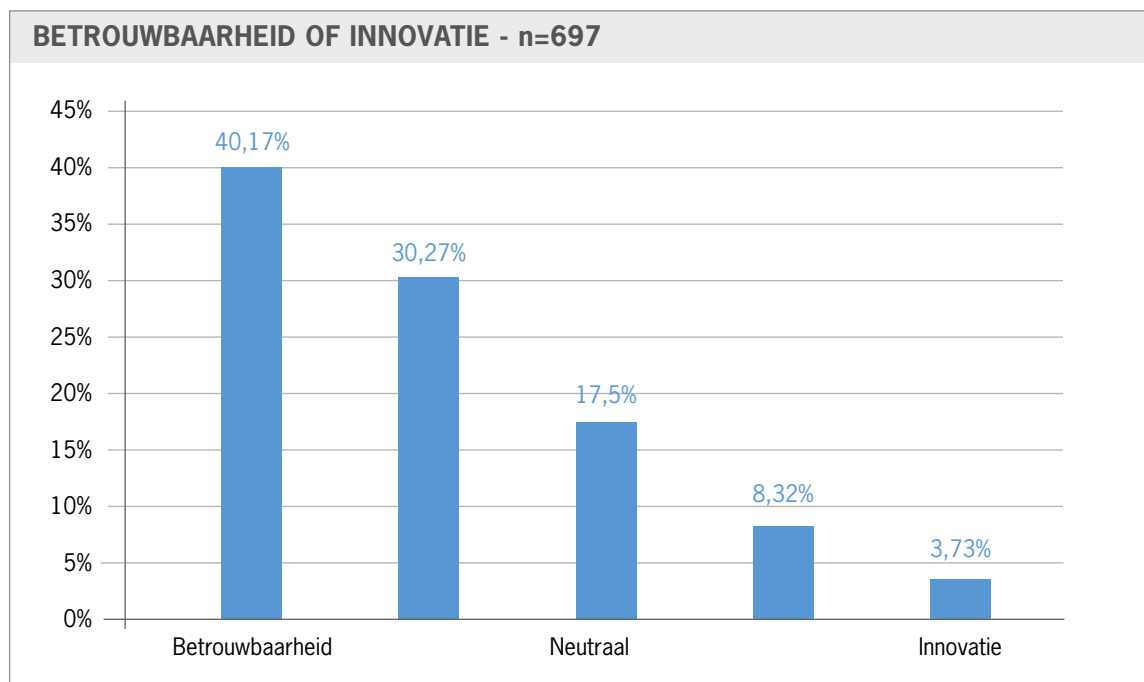
Stelling: Ik vind het voor de communicatie met de reizigers goed wanneer er één aanspreekpunt komt voor al mijn vragen, klachten en complimenten.

De overgrote meerderheid (81%) vindt het goed dat er één aanspreekpunt komt voor vragen, klachten en complimenten.



VRAAG 5:

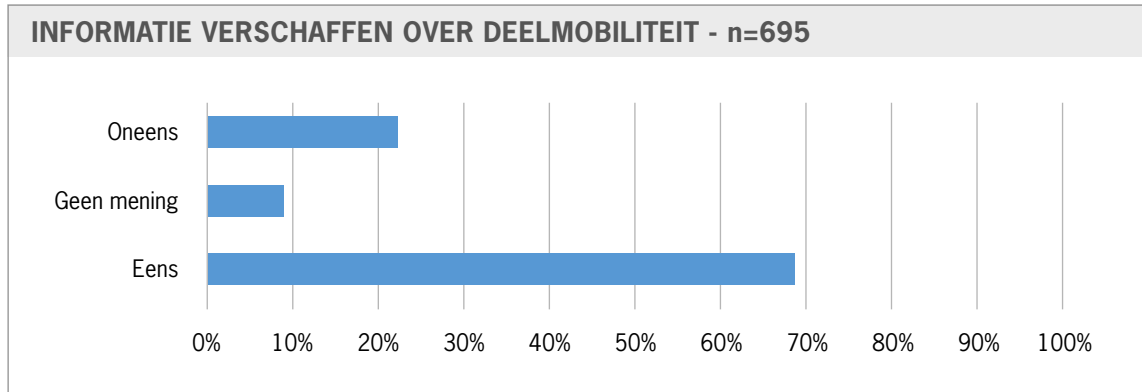
Stelling: Hecht u meer waarde betrouwbaarheid of innovatie van het openbaar vervoer?



VRAAG 6:

Stelling: Ik vind het goed dat de vervoerders informatie moeten verschaffen over deelmobiliteit.

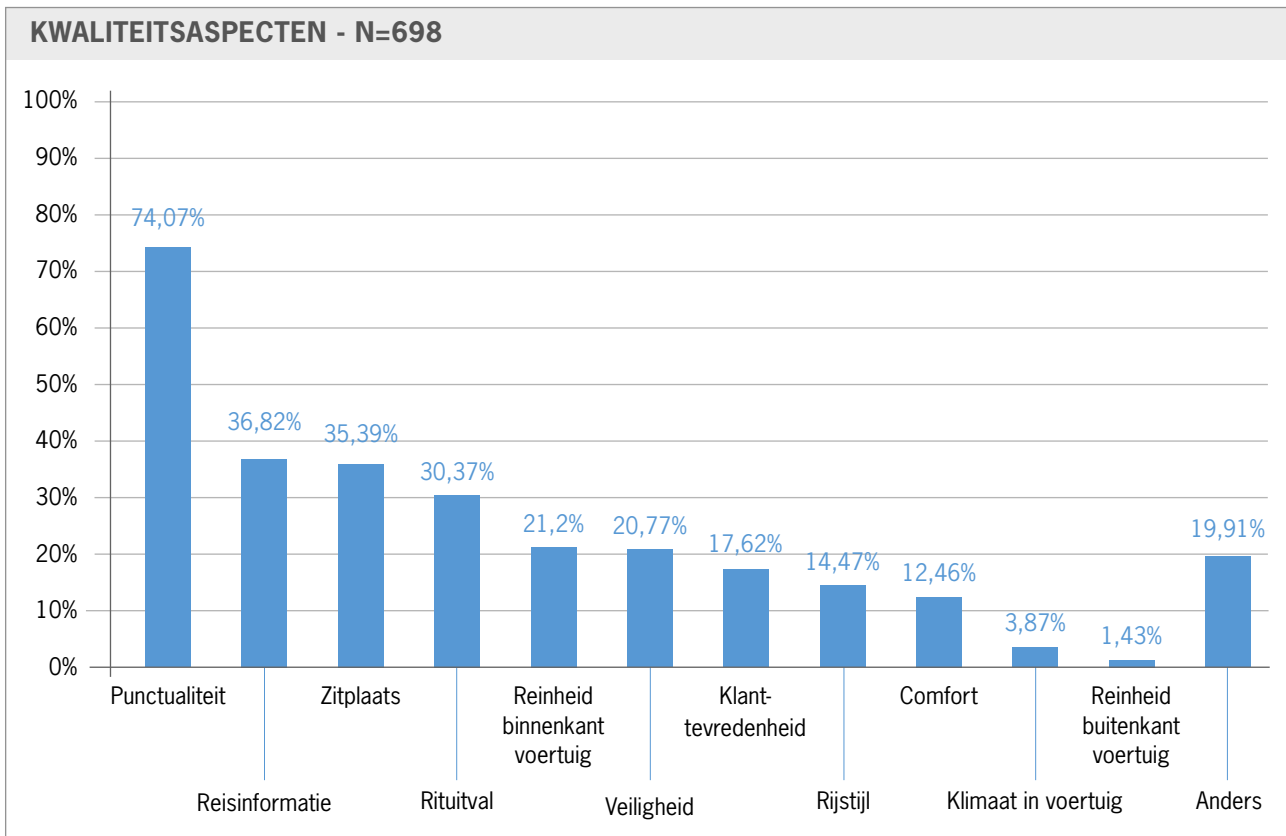
Bijna 70% van de respondenten geeft aan dat de concessiehouder informatie moet verschaffen over deelmobiliteit. Zo een 22% geeft aan dat niet nodig te vinden of heeft er geen mening over (9%).



VRAAG 7:

Geef een top 3 aan van de onderwerpen waar de provincie Utrecht extra op moet letten.

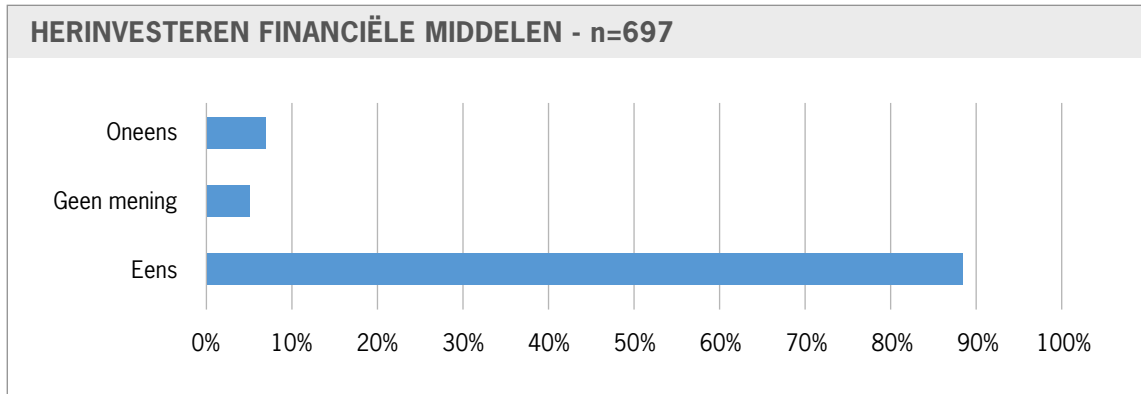
Men kon meerdere antwoordmogelijkheden geven. Het blijkt dat de punctualiteit het belangrijkste is; dit wordt door 74% van de respondenten als belangrijk kwaliteitsaspect benoemd. Reisinformatie (37%), kans op een zitplaats (36%) en rituitval (30%) volgen elkaar hierna snel op.



VRAAG 8:

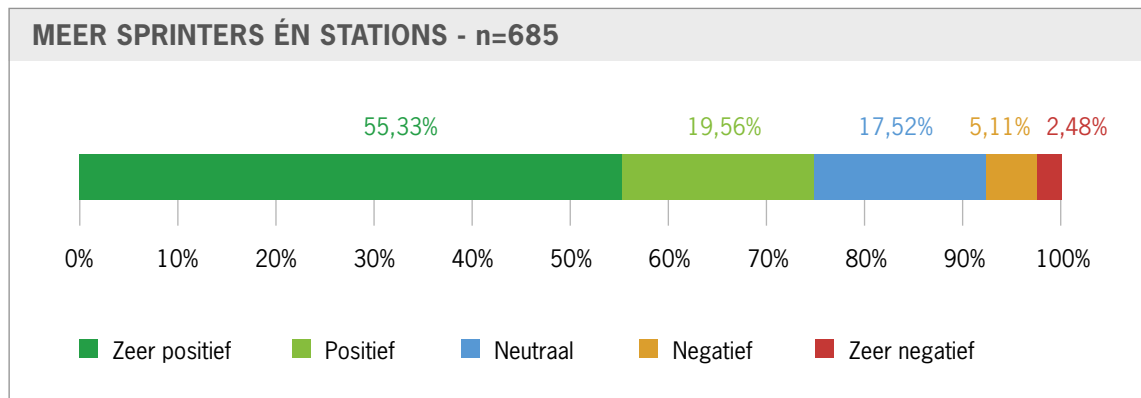
Stelling: Het is logisch dat de provincie Utrecht het budget voor openbaar vervoer uitbreidt en de reizigersinkomsten gebruikt om in het openbaar vervoer te investeren.

Wanneer gevraagd wordt of de provincie het budget voor het openbaar vervoer moet uitbreiden en de reizigersinkomsten moet herinvesteren in het openbaar vervoer blijkt dat de overgrote meerderheid (88%) aangeeft dat een logische keus te vinden.



VRAAG 9:

Stelling: Ik vind de keuze om meer treinen te laten rijden en extra stations te openen: Goed (1), Slecht (5).



EEN AANTREKKELIJK ALTERNATIEF (23x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De trein wordt het meest genoemd als een serieus alternatief voor de auto. Het betekent minder wegverkeer, maar daarvoor moet het wel frequent, aantrekkelijk en goedkoper worden gemaakt. Wel is de trein met name een alternatief voor de middenklasse; de lagere inkomens zijn er minder bij gebaat.

REACTIE



We zetten in op het verbeteren van het treinproduct. Wij onderzoeken of verdere netwerkintegratie op regionaal niveau mogelijk is tussen regionale trein (sprinters/S-bahn), lightrail en bus: een gezamenlijke branding, netwerkkaart en tariefintegratie.

AANDACHT VOOR DE REISTIJD (21x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Meer stations betekent wel een langere reistijd. Dit mag niet doorslaan. De reistijd moet niet te veel toenemen, want daarmee verliest het weer de concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Vooral Intercity's zouden niet al te vaak moeten stoppen. Zonetreinen zouden een aanvulling kunnen zijn.

REACTIE



Wij zijn niet generiek voor verdere productdifferentiatie, maar er zit een hiaat tussen sprinters en IC's. In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (sneltreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren.

VERLIES DE BUS NIET UIT HET OOG (16x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Meer treinen en stations kan een goed idee zijn, maar het spoor is niet zo ontsluitend als de bus. Die komt op meer bestemmingen, daar waar mensen ook vaak moeten zijn. De bus is daarbij ook een goede aanvulling op de trein. Het gehele systeem moet dus kloppen.

REACTIE



De overstap van trein op bus en andersom zijn we als provincie continu aan het verbeteren. Juist als het openbaar vervoer als geheel functioneert vormt het een netwerk. In zowel het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten als in de vervoerplanprocessen hebben we aandacht voor een goede overstap tussen verschillende modaliteiten. Trein, U-liner en U-link vormen het dragende netwerk waarop ontsluitende verbindingen zijn aangesloten.

NAAR EEN METRO-ACHTIG SYSTEEM (14x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Extra stops zijn een goed idee. Daarmee kan het spoornetwerk uitgroeien naar een echt stedelijk metro-achtig systeem met RER en S-Bahn als voorbeeld. Dat betekent dus vaak stoppen en hoge frequenties (8-10 keer per uur).

REACTIE



De provincie zet in op hogere frequenties en enkele nieuwe treinstations op de belangrijkste sprinter-corridors. Hierdoor worden wachttijden bij overstappen binnen het netwerk verkort; dit levert reizigers veel reistijdwinst op in deur-tot-deur verplaatsingen. Daarmee wordt de sprinter dé ruggengraat van het regionale OV-netwerk in de provincie.

AANDACHTSPUNT: DE BEDIENING (7x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Ook aan de randen van de dag moeten de frequenties aantrekkelijk blijven. Dit geldt voor zowel het spoor als eventuele aansluitingen (tram en bus). Hoogfrequent betekent ook dat je niet meer hoeft te plannen, wat de concurrentiepositie ten goede komt.

REACTIE



OV is in de provincie Utrecht in beginsel beschikbaar van de vroege ochtend tot de late avond. Op werkdagen vertrekken de eerste ritten rond 06 uur, op zaterdag rond 08 uur en op zondag rond 09 uur. De laatste ritten rijden rond middernacht. Op rustige verbindingen kunnen deze “bedieningsperioden” korter zijn, op heel drukke juist langer. Zo vertrekken vanaf Utrecht Centraal de laatste ritten op veel lijnen om 01.00 uur.

OP HET STATION BEN JE ER NOG NIET (7x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het station is zelden de start of bestemming van de reis. Aanvullende vervoersvormen (BTM, fiets) moeten dus beschikbaar zijn en de overstap moet aantrekkelijk gemaakt worden. Dus niet te lang wachten en comfortabel.

REACTIE



In het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten zetten we in op het verbeteren van de belangrijkste locaties in het OV-netwerk. Daarbij is aandacht voor goede voorzieningen om zowel met het OV als vormen van deelmobiliteit op plaats van bestemming te komen. Op de sterke corridors zetten we in op het nog verder verbeteren van de haltekwaliteit.

HOGE FREQUENTIES (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Met hoge frequenties op het bestaande spoor kan een aantrekkelijk product geboden worden. Vaak genoemd is vier, zes of acht keer per uur, eventueel ook met extra intercitystations.

REACTIE



Het verhogen van de frequenties van de sprinterverbindingen is inzet van de provincie in het OV-netwerkperspectief, daarnaast staan rond Utrecht ook twee extra IC-stops ingetekend.

OVERSTAPPEN (6x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Inzetten op extra treinen kan goed zijn, maar het moet niet leiden tot extra overstappen, doordat de bus bijvoorbeeld het centrum niet meer inrijdt. Een directe verbinding is ook wat waard.

REACTIE

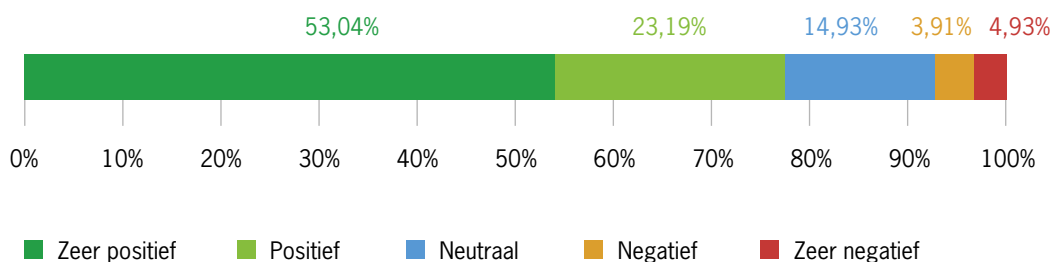


Naast dat we overstappen zo goed mogelijk willen faciliteren zijn directe verbindingen voor een korte reistijd ook opgenomen in ons netwerkperspectief. Niet altijd kan een directe verbinding geboden worden, dit hangt er vanaf af of er meerwaarde is voor de reiziger, het zorgt voor een onbetrouwbare dienstregeling, beter aansluit op de verhouding tussen vervoervraag en capaciteit en of het een netwerkeffect heeft.

VRAAG 10:

Stelling: Ik vind de keuze om U-liner verbindingen te starten: Goed (1), Slecht (5).

U-LINER INTRODUCEREN - N=690



AANDACHT VOOR BEREIKBAARHEID (27X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een veelgenoemde voorwaarde is dat de introductie van nieuwe U-linerverbindingen niet ten koste mag gaan van ontsluitende buslijnen en dat de halteafstand voldoende moet zijn. Ook wordt er aandacht gevraagd voor gestrekte lijnen. Als dit concept verder wordt doorgevoerd, komt de bus niet meer in de buurt van de daadwerkelijke bestemming en neemt de reistijd toe.

REACTIE



Er wordt ingezet op sterke OV-verbindingen met een hoog kwaliteitsniveau om de groei te accommoderen. Tegelijkertijd koesteren we onze ontsluitende lijnen.

EEN ALTERNATIEF VOOR DE AUTO (14X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een aantal mensen geeft aan de U-liner als alternatief voor de auto te zien, wat tegelijkertijd gezien wordt als belangrijke randvoorwaarde van het Utrechtse OV. Voorrang voor de bus bij drukte kan daarbij wel aan bijdragen.

REACTIE



Om een duurzame mobiliteitstransitie te realiseren moet het OV een sterk en betrouwbaar alternatief zijn voor de auto. Doorstroming draagt bij aan een hoge kwaliteit.

OVERSTAPPEN: ZO MIN MOGELIJK, MAAR ALS HET MOET SNEL, VEILIG EN COMFORTABEL (13X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



van een P+R-keuze, is het van belang overstappunten op een logische plek aan te bieden en het wachten kort (frequente verbindingen), sociaal veilig en aangenaam te maken. Ook moet er voldoende ruimte zijn voor fietsen.

REACTIE



Overstappen worden zo goed mogelijk gefaciliteerd. Overstaptijden worden geoptimaliseerd zodat alle reizigers voldoende tijd hebben om hun aansluitende OV te halen. De ontwikkeling van multimodale knooppunten draagt bij aan de veiligheid en het comfort van de overstap.

TOCH LIEVER DE TREIN (6X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een keuze tussen een spoorse formule – of het nu een lightrail of een gewone trein is – of een bus is voor een aantal mensen makkelijk gemaakt: dan toch per spoor. Ook al betekent dit soms verder fietsen.

REACTIE

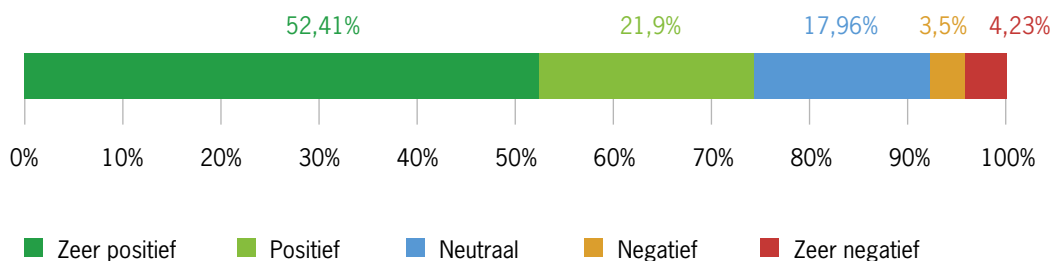


Met U-liner wordt ingezet op een zo comfortabel mogelijke vorm van hoogwaardig openbaar vervoer. Er wordt ook ingezet op het verbeteren van het spoorproduct. De U-liner verbindingen dragen samen met U-link, tram en trein het openbaar vervoer in de provincie. Voor reizigers die de voorkeur hebben voor de trein wordt bij de OV-knooppunten ingezet op voldoende fietsvoorzieningen.

VRAAG 11:

Ik vind de keuze om U-link verbindingen verder uit te breiden: Goed (1), Slecht (5).

U-LINK UITBREIDEN - n=685



NIET TEN KOSTE VAN DE BEREIKBAARHEID (25X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



U-link uitbreiden is op zich geen bezwaar, zo lang het maar niet ten koste gaat van de bereikbaarheid van kleinere dorpen en wijken. Ontsluitend OV moet blijven bestaan met haltes op korte afstand. U-link mag geen verkapt bezuiniging worden, zoals het in het verleden wellicht wel eens is geweest.

REACTIE



Er wordt ingezet op sterke OV-verbindingen met een hoog kwaliteitsniveau om de groei te accommoderen. Tegelijkertijd worden ontsluitende lijnen gekoesterd en streven we er naar de bereikbaarheid op gelijk niveau te houden.

EEN PRODUCTFORMULE MAAKT HET NIET PER SE DUIDELIJKER (23X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Respondenten geven aan een U-link als productformule niet direct van toegevoegde waarde hoeft te zijn. Voor sommigen is het verschil tussen U-link en U-liner ook niet duidelijk. Een daadwerkelijke kwaliteit (snel, frequent en ontsluitend) is belangrijker dan een herkenbare formule.

REACTIE



Er wordt gewerkt aan het verder specificeren van de kwaliteitseisen voor de verschillende productformules. Welke kwaliteit je als reiziger mag verwachten kan je eenvoudig herkennen.

BUSBANEN VOOR EEN BETERE DOORSTROMING (5X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



(Grotendeels) vrijliggende OV-infrastructuur wordt gezien als een oplossing om U-link betrouwbaarder te krijgen en het product aantrekkelijker te maken. Aandachtspunt is wel onderhoud en de daadwerkelijke voorrang op kruispunten.

REACTIE

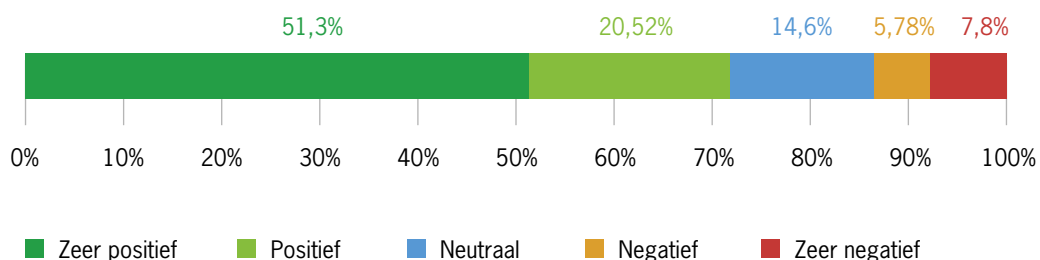


Er wordt continu gewerkt aan de doorstroming van het OV. We willen bestaande businfrastructuur zo goed mogelijk benutten en op plekken waar eenvoudig grote rijtijdwinsten geboekt kunnen worden dit realiseren.

VRAAG 12:

Stelling: Ik vind de keuze om in gebieden met weinig animo voor een buslijn aanvullend OV in te zetten: Goed (1), Slecht (5).

ZOEKGEBIEDEN AOV - n=685



LIEVER EEN REGULIERE BUSLIJN, ALS HET EVEN KAN (51X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De keuze tussen regulier OV of een aanvullend flexsysteem is voor veel respondenten eenvoudig: liever een gewone buslijn. Volgens de respondenten is dit een aantrekkelijker product; een flexibel systeem spreekt niet aan en trekt juist nog minder reizigers. Een buurtbus is dan nog een betere optie. Maar ook: iets is beter dan niets.

REACTIE



Op dit moment hebben we een fijnmazig OV-netwerk dat ontwikkeld is en afgestemd is op de vraag naar OV. Een balans tussen een efficiënt systeem en tevreden reizigers. Op sommige plekken betekent dit dat er niet op alle uren van de week OV aanwezig is. Juist op die plekken zoeken we naar maatwerk in de vorm van flex of buurtbus. In de afweging in zoekgebieden voor aanvullend OV nemen we deze opmerking mee.

AANVULLENDE VERVOERSVORMEN: MAAK HET MAKKELIJK EN DUIDELIJK (17X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een veelgehoorde kritiek op aanvullend OV is dat het lastig vindbaar is in bijvoorbeeld 9292 en dat de procedure van tevoren het reserveren – telefonisch of per app - te veel moeite en tijd kost. Dan pakt men liever de fiets of de auto. Bovendien is de communicatie over de daadwerkelijke vertrektijd ook een aandachtspunt.

REACTIE



In de NvU is beschreven dat we de concessiehouders zien als het mobiliteitsaanspreekpunt. Daar hoort ook het informatie verschaffen over alle vormen van aanvullen vervoer bij.

OV HEEFT EEN ONVOORWAARDELIJK ONTSLUITENDE TAAK (13X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Of er OV zou moeten zijn, zou geen kwestie moeten zijn van reizigersaantallen, volgens sommige respondenten. OV heeft de taak om te ontsluiten en moet altijd beschikbaar zijn. Sociale componenten (denk aan ouderen, mensen in het buitengebied met weinig alternatieven) spelen hierbij een grotere rol dan dikke of dunne vervoersstromen.

REACTIE



Op dit moment hebben we een fijnmazig OV-netwerk dat ontwikkeld en afgestemd is op de vraag naar OV. Een balans tussen een efficiënt systeem en tevreden reizigers. Op sommige plekken betekent dit dat er niet op alle uren van de week OV aanwezig is. Juist op die plekken zoeken we naar maatwerk in de vorm van flex of buurtbus. Met onze inzet voor groeien op hoofdverbinding en koesteren van fijnmazig netwerk zetten wij ons in voor goede en duurzame bereikbaarheid van gebieden.

AANDACHTPUNT: AANVULLEND OV KAN OOK EEN DREMPEL OPWERPEN (9X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Hoewel aan de ene kant het bieden van extra reismogelijkheden een positief punt kan zijn, vestigen respondenten ook de aandacht op de drempel die aanvullend OV kan opwerpen. Deze hebben deels te maken met de bezwaren die hierboven reeds zijn benoemd.

REACTIE



De provincie wil blijven investeren in de kansen die er liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer en vanuit het perspectief van de reizigers blijven we werken aan innovatieve oplossingen op vlak van sociale veiligheid, mentale toegankelijkheid/bejegening (o.a. OV ambassadeurs/coaches) en fysieke toegankelijkheid. Hiermee hopen we de drempel te verlagen. De verdere digitalisering met ontwikkeling van MaaS kan ook een bijdrage hieraan leveren.

ONVERDEELD VOORSTANDER (9X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Voor een aantal respondenten is aanvullend OV – vaak wel met inachtneming van bovengenoemde randvoorwaarden - wel een uitkomst. Ze zien de flexibiliteit juist als voordeel en een antwoord op de vraag hoe meer gebieden ontsloten kunnen worden. Het biedt een alternatief voor de auto.

REACTIE



Met onze inzet voor groeien op hoofdverbinding en koesteren van fijnmazig netwerk zetten wij ons in voor goede en duurzame bereikbaarheid van gebieden.

BETAALDE CHAUFFEURS (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Chauffeurs zouden betaald moeten worden en geen (gepensioneerde) vrijwilligers. Ook chauffeurs uit laten betalen volgens de taxi-CAO wordt gezien als broodroof.

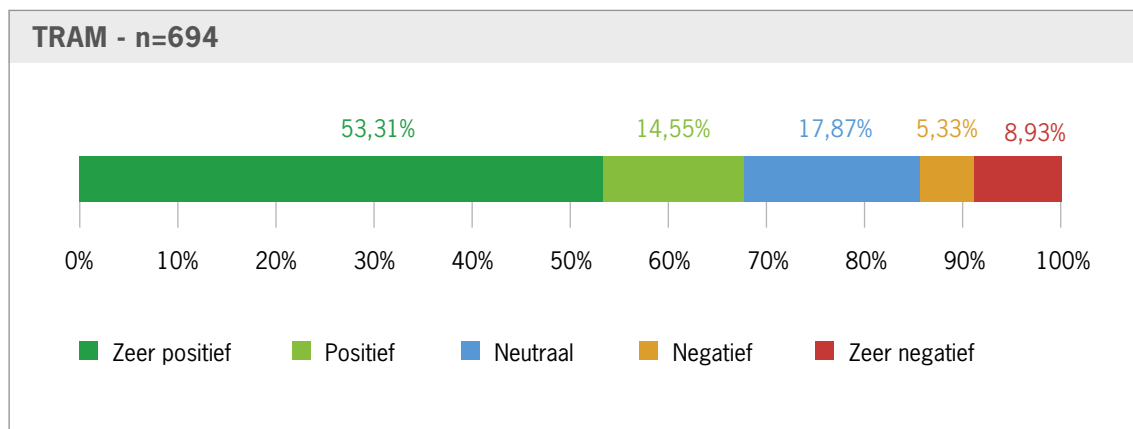
REACTIE



We hechten aan goed werkgeverschap en eisen dat onze concessiehouders zich houden aan alle wet- en regelgeving en dat doen ze ook. Het aanvullend vervoer in de vorm van een buurtbus zien wij als een aanvulling op plekken of momenten waar het voor het reguliere vervoer niet meer mogelijk is om een vorm van vervoer te bieden. De ervaring leert dat de functie van de buurtbus(vereniging) breder is dan alleen het bieden van vervoer.

VRAAG 13:

Stelling: Ik vind de keuze voor meer (ondergrondse) tramlijnen: Goed (1), Slecht (5).



ONDERGRONDS? GEEN GOED IDEE (68X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Aangegeven wordt dat meer trams weliswaar een goed idee is, maar dat dat niet ondergronds hoeft te gebeuren. Bezwaren zitten vooral in de hoge kosten, de bouwoverlast en de technische uitdagingen. Daarbij wordt vaak de vraag gesteld of het past bij de schaal van Utrecht.

ONDERGRONDS? EEN GOED IDEE (62X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een tram of een metro wordt verwelkomd en het liefst (ook/deels) ondergronds. Voordelen die vaak genoemd worden zijn een betere doorstroming, een grotere betrouwbaarheid en een echte kwaliteitssprong – ook voor de langere termijn. Bovendien komt het de leefbaarheid in woonwijken en centrumgebieden ten goede.

TWIJFELS OVER DE KOSTEN (32X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Of het nu een tram of een metro is: railgebonden OV wordt wel gezien als kostbaar. Is het niet te duur? En gaat het geïnvesteerde geld dan niet ten koste van de kwaliteit van het OV in het buitengebied? Bussen, die tegenwoordig ook uitstootvrij zijn, kunnen een kosteneffectiever alternatief zijn.

ONVERDEELD VOORSTANDER (27X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het aanleggen van meer (ondergrondse) trams is gewoon een goed idee. Beter laat dan nooit, Utrecht had er al eerder mee moeten beginnen en andere steden in binnen- en buitenland zijn al veel verder.

REACTIE OP BOVENSTAANDE VIER AANDACHTSPUNTEN



Het benodigde ruimtebeslag voor onder andere fietsers en voetgangers in het centrum van gemeente Utrecht (stationsgebied en binnenstadsas) en de ambities voor gezonde verstedelijking zijn lastig verenigbaar met een aantrekkelijk stedelijk OV-systeem op maaiveld. Daarom kiezen we ervoor om op de zwaarste U-link corridors in te zetten op een ondergrondse lightrail-oplossing ('metrotram') met hoge vervoerscapaciteit en hoge snelheid. Een gedegen voorbereiding van deze complexe opgave kan risico's mitigeren.

AANDACHTSPUNT: EEN BETROUWBARE DIENSTUITVOERING (8X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De huidige trams kennen nogal wat verstoringen. Aanleg van nieuwe tramlijnen moet wel samengaan met een betrouwbare dienstuitvoering, waardoor er een aantrekkelijk product met een snelle reistijd ontstaat. Extra overstappen helpen hier niet bij.

REACTIE



We onderschrijven deze boodschap. Er wordt continu hard gewerkt om structurele verstoringen op te lossen. In 2022 wordt de volgende stap gezet met de vervoerkundige koppeling van de tramlijnen bij Utrecht Centraal.

WEINIG VERTROUWEN IN EEN GOEDE UITVOERING (8X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Kan Utrecht de bouw van meer railgebonden OV wel aan? De problemen met de Uithoflijn en de ombouw van de SUNIJ-lijn zijn voor deze respondenten reden tot twijfel.

REACTIE



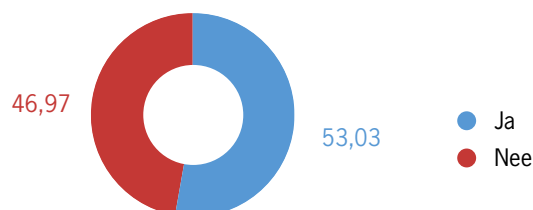
Een gedegen voorbereiding van deze complexe opgave kan risico's mitigeren. Op dit moment wordt een studie uitgevoerd naar de positionering van het trambedrijf en welke rol die in de toekomst heeft in de voorbereiding van dergelijke projecten.

VRAAG 14:

Ontbreken er nog ambities voor het netwerk?

Op de vraag of er ambities in het OV-netwerkperspectief ontbreken geeft 53% aan ambities te missen. In een open toelichting kon worden aangegeven wat wordt gemist:

ONTBREKEN AMBITIES - N=643



HOUD OOK DE DORPEN BEREIKBAAR (30X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Ook kleinere kernen verdienen het om per openbaar vervoer bereikbaar te blijven. Alleen zo wordt de reistijd concurrerend met die van bijvoorbeeld de auto.

REACTIE



Naast dat we overstappen zo goed mogelijk willen faciliteren zijn directe verbindingen voor een korte reistijd ook opgenomen in ons netwerkperspectief. Overstaptijden worden geoptimaliseerd zodat alle reizigers voldoende tijd hebben om hun aansluitende OV te halen. De ontwikkeling van multimodale knooppunten en P+R-locaties draagt bij aan de ontwikkeling van een hoge dichtheid voor wonen en werken rond knooppunten. Hierdoor zullen knooppunten vaker een herkomst of bestemming zijn.

MEER AANDACHT VOOR AANVULLENDE VERVOERSVORMEN (17X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De integratie van fiets en OV is vaak genoemd, maar ook meer vormen van kleinschaliger systemen, waardoor meer gebieden bereikbaar blijven. Dit wordt volgens de respondenten nog onvoldoende uitgewerkt in het huidige plan.

REACTIE



In het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten is aangegeven dat we een samenhangend systeem belangrijk vinden. De concessiehouder is het mobiliteitsaanspreekpunt. Dat betekent verder ontwikkelen van de koppeling met aansluitende vervoersvormen zoals de fiets en aanvullend openbaar vervoer. Het OV in combinatie met de fiets is een ijzersterke combinatie. Hiervoor zoeken we ook de samenwerking met de gemeenten.

KIJK OVER DE EIGEN GRENZEN HEEN (13X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Er moet voldoende aandacht zijn voor de OV-verbindingen over concessiegrenzen heen, zoals richting Amsterdam/Schiphol, Rivierenland, de Gelderse Vallei en het Gooi.

REACTIE



Wij erkennen dit als een belangrijk thema en nemen de oproep ter harte. Goed OV in het grensgebied vraagt inzet van meerdere partijen. Er vindt regelmatig afstemming plaats met onze buurprovincies, zowel voor de korte als voor de lange termijn plannen. Soms maken andere provincies echter afwegingen die nadelig zijn in onze provincie of andersom. Dit is niet altijd te voorkomen maar mag niet (meer) bij verrassing optreden. Dit vereist van ons als provincie om blijvend het initiatief te nemen tot afstemming en bestaand overleg te intensiveren.

FOCUS NIET ALLEEN OP HET CENTRUM MET HET NETWERK (11X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Ringlijnen en tangents kunnen een uitkomst zijn om ook de gebieden rondom de centra en steden snel met elkaar te verbinden. Nu is nog vaak een grote omweg met dito reistijd noodzakelijk om deze gebieden onderling per OV te bereiken.

REACTIE



In het OV-netwerkperspectief staan de dragende verbindingen centraal. Deze verbindingen worden zo ingericht dat deze na het knooppunt indien gewenst doorrijden naar de regio. Deze transversale lijnen zorgen voor directe verbindingen. Daarnaast ontstaan er nieuwe mogelijkheden in doorkoppelingen via de OV-ring Utrecht, waardoor reizigers die nu op Utrecht Centraal (of elders) overstappen nieuwe directe reisrelaties kan worden geboden zonder overstap.

DENK AAN DE TARIEVEN (11X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het OV moet betaalbaar blijven voor zoveel mogelijk mensen. Daarvoor moeten de tarieven ofwel niet te veel stijgen, moet het goedkoper worden of het OV zelfs helemaal gratis. Daarnaast moet er ook aandacht zijn voor tariefintegratie tussen de verschillende vervoerders en concessies.

REACTIE



Voor tarieven binnen de provincie kiezen we voor het voortzetten en stapsgewijs verder ontwikkelen van het bestaande Utrechtse tarievenhuis. We kiezen op dit moment niet voor het structureel verlagen van de tarieven, om te borgen dat er voldoende middelen zijn om de kwaliteit van het OV op peil te houden en te verbeteren, en onze ambities waar te maken. De provincie heeft wel oog voor de sociale kant van het OV, waar tariefhoogte ook onderdeel van uitmaakt. Zo gaat er nog in de huidige concessies een proef starten met gratis OV voor ouderen met een smalle beurs. In de looptijd van de concessies zijn tariefaanpassingen mogelijk, mits passend binnen het financieel kader. Voor reizen van en naar andere provincies streven we naar betere (landelijke) spraken om grensoverschrijdende tarieven eenvoudiger te maken voor de reiziger. We zijn daarin ook afhankelijk van onze collega-concessiehouders.

EEN UITGEBREIDE DIENSTREGELING (9X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het OV moet een groot deel van de dag op alle dagen frequent beschikbaar zijn – dus ook op zondag bijvoorbeeld. Dit geldt voor zowel stad als platteland en van woonwijken tot bedrijventerreinen.

REACTIE



OV is in de provincie Utrecht in beginsel beschikbaar van de vroege ochtend tot de late avond. Op werkdagen vertrekken de eerste ritten rond 06 uur, op zaterdag rond 08 uur en op zondag rond 09 uur. De laatste ritten rijden rond middernacht. Op rustige verbindingen kunnen deze “bedieningsperiodes” korter zijn, op heel drukke juist langer.

AANDACHT VOOR TOEGANKELIJKHEID (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het openbaar vervoer moet ook toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Dat betekent zo weinig mogelijk hindernissen, zodat iedereen vrij en spontaan van het OV gebruik kan maken.

REACTIE



De provincie Utrecht wil dat iedereen mee kan doen in de samenleving. Ook het openbaar vervoer moet zo toegankelijk mogelijk zijn. Dus moeten de concessiehouders bijvoorbeeld zorgen voor aangepaste bussen, maar ook voor duidelijke reisinformatie die voor iedereen goed te begrijpen is. Zodat elke Utrechter, zoveel mogelijk zelfstandig, gebruik kan maken van het ov.

FOCUS NIET ALLEEN OP UTRECHT-STAD (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Dit geldt niet alleen voor de aandacht van het netwerk zelf (ook buitengebieden hebben recht op goeie verbindingen), maar ook voor waar de reiziger naartoe wil. Zo zijn reizigersstromen in het noordwesten van de provincie meer gericht op Amstelveen en Schiphol.

REACTIE



In en rond de stad Utrecht groeit het OV-gebruik fors. Maar ook elders in de provincie zal groei optreden. Daar waar er geen of hele beperkte groei plaats vindt behouden we wat we nu hebben. We kiezen dus voor versterking van hoofdverbindingen in stad en regio met behoud van een fijnmazig netwerk. Onze tweeledige inzet voor groeien en koesteren is nadrukkelijk opgenomen in het OV-netwerkperspectief en ook vastgelegd als een nieuw uitgangspunt voor de nieuwe concessie in de Nota van Uitgangspunten. In afstemming met naburige concessies zetten we ons in voor de grensoverschrijdende OV-verbindingen.

DUURZAAMHEID (6X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



OV is niet alleen duurzaam door het vervangen van autoverkeer; ook zou het 100% elektrisch, aangedreven door groen opgewekte energie moeten zijn.

REACTIE



We kijken bij het verlenen van de concessies onder meer naar slim gebruik van energie en naar de soort energie die gebruikt wordt, bij voorkeur regionaal opgewekte, groene energie.

VRAAG 15:

Missen er nog onderwerpen in de Nota van Uitgangspunten of het OV-netwerkperspectief?

Op deze vraag zijn veel zaken genoemd. Veel onderwerpen zijn wel besproken in de documenten maar kwamen niet allemaal terug in de enquête. Er zijn veel specifieke verbindingen genoemd, zie bijlage 3. De belangrijkste missende onderwerpen zijn:

- bereikbaarheid van gebieden buiten de stedelijke centra, dikke lijnen en daaraan gekoppeld de halteafstanden (25x);
- aanvullende vervoersvormen als flexvervoer, deelmobiliteit, MaaS en de fiets worden vaak genoemd (24x).
- aandacht voor toegankelijkheid (16x).
- tarieven (14x)
- bediening (13x)
- OV als aantrekkelijk alternatief voor de auto (13x)
- duurzaamheid/Zero Emissie (11x)
- OV aan/over de randen van de concessie heen (9x)
- veiligheid, service en comfort (7x)

VRAAG 16:

Contactgegevens

245 respondenten hebben aangegeven op de hoogte gehouden te willen worden over de toekomst van het openbaar vervoer. Zij zullen een bericht krijgen wanneer de definitieve Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief zijn opgesteld. Daarbij zullen zij ook deze Nota van Beantwoording ontvangen.

BIJLAGE 3. SUGGESTIES VOOR SPECIFIEKE VERBINDINGEN GENOEMD IN DE ENQUÊTE

Het OV-netwerkperspectief gaat in op de hoofdkeuzes voor het netwerk en bevat ontwikkelrichting voor de (middel)lange termijn. Hoofdverbindingen van de trein, tram en bus staan daarin centraal en is nog uitgewerkt op dienstregelingsniveau.

In de open antwoorden van de enquête zijn veel specifieke verbindingen genoemd. Hierin geven wij een eerste oordeel over de kansrijkheid van verschillende verbindingen en op welke manier wij hiermee in de komende periode aan de slag willen gaan.

Per suggestie geven we in onderstaande tabel aan hoe vaak die in de reacties op de enquête is genoemd. Tegelijkertijd met het consultatieproces is er door inwoners een petitie opgestart voor beter openbaar vervoer in De Ronde Venen; de tabelregels 5, 12 en 65 worden daarmee ondersteunt door de 2772 ondertekenaars van de petitie.

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
1	Utrecht Stad	Maarssen Dorp - Utrecht Centrum - Utrecht Centraal	De verbinding tussen Maarssen Dorp en Utrecht Centrum en Centraal dient weer aangeboden te worden.	Voor de korte termijn wordt gekeken waar bediening van Utrecht centrum vanuit Maarssen Dorp passend is binnen de mogelijkheden die het reguliere Vervoerplanproces biedt.	25
2	Utrecht Midden	Station Abcoude	Station Abcoude per bus bedienen, ook een busverbinding aanbieden tussen Carpoolplaats en station, bijvoorbeeld door lijn 126 te laten rijden via station Abcoude.	Het bedienen van station Abcoude met de bus levert nauwelijks voordelen op voor reizigers. Een groot risico voor deze buslijn is dat er onvoldoende reizigers tussen Abcoude en Amsterdam gebruik blijven maken van de bus en daarmee de directe verbinding met het AMC onder druk komt te staan. Stations Holendrecht en Bijlmer Arena bieden daarbij ook meer overstapmogelijkheden dan Station Abcoude. Deze suggestie wordt niet overgenomen.	21
3	Utrecht	Bediening sociaal-recreatieve voorzieningen	Opname van recreatieve bestemmingen, onder andere Vinkeveense en Loosdrechtse Plassen, Austerlitz, lage Vuursche, Nationaal Militair Museum, Cothen, Henschotermeer, Dierenpark Amersfoort in het OV-netwerk.	Buslijnen naar recreatieve bestemmingen die met andere OV-lijnen slecht bereikbaar zijn, kunnen meerwaarde hebben als zij vergezeld gaan van goede promotie vanuit die voorzieningen. Wanneer er beperkingen voor de auto zijn, zoals onvoldoende parkeerplaatsen, maken dergelijke OV-lijnen meer kans. Daar waar er een reële verwachting is voor voldoende potentie of waar met eenvoudige ingrepen de OV-bereikbaarheid verhoogd kan worden, kan dit meegenomen worden. Samen met de vervoerders verkennen we binnen het vervoerplanproces de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen te vergroten.	17

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
4	Utrecht Midden	Buitenring	Utrecht Science Park - De Meern - Montfoort - Oudewater - Gouda	Afhankelijk van de reizigersontwikkeling en de infrastructurele kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) kunnen twee nog relatief nieuwe, maar sterk groeiende buslijnen zich op lange termijn doorontwikkelen tot U-link-kwaliteit met eigen infrastructuur via de A12-zone, waaronder de lijn De Meern - Papendorp - Utrecht Sciencepark. Doorontwikkeling van deze lijnen is sterk gewenst omdat hiermee de druk op knooppunt Utrecht Centraal en zijn verbindingen wordt verminderd en andere knooppunten worden versterkt. Tussen Montfoort en Utrecht wordt U-liner geïntroduceerd en wordt met buslijn De Meern-Papendorp-Vaartsche Rijn-USP ook een sneller alternatief geboden dan via Utrecht Centraal.	17
5	West-Utrecht	U-liners Ronde Venen	Bestemmingen liggen elders dan in Uithoorn, rechtstreeks naar Hoofddorp, Amsterdam en Utrecht.	Vanuit reisrelaties bezien is het wenselijk De Ronde Venen te verbinden met het westelijk deel van de Haarlemmermeer, zoals Hoofddorp. Goede aantakking op de tram in Uithoorn, richting Amsterdam Zuid, blijft van belang. Hiertoe wordt de verbinding Mijdrecht - Uithoorn ook opgevoerd tot U-liner.	13
6	Baarn	Hilversum - Baarn - Soest - Amersfoort	Er wordt gevraagd om bus 74 weer door te trekken naar Amersfoort en Hilversum via Baarn(-oost).	Een deel van Baarn heeft nadelige effecten ondervonden van de wijziging van buslijn 74. We willen binnen de kaders van het Vervoerplan deze wijziging evalueren en bezien of er optimalisaties mogelijk zijn.	12
7	Foodvalley	Ontsluiting van regio Foodvalley	Ontsluiting en verbindingen van kernen binnen de regio Foodvalley en het verbinden van de regio Foodvalley met andere delen van de provincie Utrecht en Gelderland moet worden verbeterd; met daarbij betere U-linerverbindingen en het opbouwen van een grensoverschrijdende aanpak.	Het OV-aanbod wordt afgestemd op de vraag naar vervoer; voor de Food Valley zien we zeker mogelijkheden voor verdere verbeteringen van het OV-aanbod. Daarbij willen we vanuit de Provincie Utrecht komen tot een grensoverschrijdende aanpak. In de Regionale uitvoeringsagenda pakken we dit op, waarbij we met de aangrenzende OV-autoriteit en de betreffende gemeenten het gesprek aangaan over invulling van grensoverschrijdend OV-aanbod in de Foodvalley.	11
8	West-Utrecht	Busverbinding (Schoonhoven -) Oudewater - Woerden	Vaak genoemd is de wens voor een busverbinding tussen Oudewater en Woerden. De vakschool in Schoonhoven wordt ook hierbij genoemd.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-corridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners zoals beschreven in het OV-netwerkperspectief. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV aangevuld worden met ontsluitende OV-systemen om te voorzien in aanvullende vervoersvragen. Uiteraard mits uitbreidingen passen binnen de financiële kaders en er natuurlijk voldoende reizigers zijn. In de Regionale Uitvoeringsagenda wordt deze uitwerking met gemeenten opgepakt.	11
9	West-Utrecht	Station Oudewater-Papekop	Toevoegen van station aan spoorlijn Woerden - Gouda.	Het toevoegen van een station op het drukke baanvak Gouda-Woerden is alleen mogelijk met een spoorverdubbeling. Deze staat vooralsnog niet gepland. Daarnaast zal een station Oudewater-Papekop een grote impact hebben op het onderliggend buslijnnennet omdat de bediening van de oost-west relatie wordt overgenomen door de trein. Een station lijkt daarom niet haalbaar op deze locatie.	11

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
10	Oost-Utrecht	Ontsluiting Leusden	Binnen de gemeente Leusden zijn verschillende wensen over de bediening van Leusdense wijken en de verbinding Leusden - Amersfoort en Leusden - Zeist.	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zullen we volgen en op plaatsen met voldoende potentieel inzetten op bediening met het openbaar vervoer. Tussen Amersfoort en Leusden zetten we in op de doorontwikkeling van de busverbinding 17/217 tot U-Link. Hiermee wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan het openbaar vervoer. Eventueel kan verbetering van haltevoorzieningen en lokaal maatwerk invulling geven aan een dekkend OV-netwerk in Leusden in de vorm van aanvullend openbaar vervoer.	10
11	West-Utrecht	Station Loenersloot	Realisatie van station Loenersloot.	Recent onderzoek naar de haalbaarheid van station Loenersloot heeft aangetoond dat dit station niet haalbaar is. Station Loenersloot wordt daarom niet opgenomen in het Netwerkperspectief.	10
12	West-Utrecht	Uitvoering geven aan OV-visie De Ronde Venen	Uitvoering geven aan de OV-visie De Ronde Venen bevat velerlei elementen, waaronder het verbeteren van de verbindingen met de regio Amsterdam en het aanbieden van hoogwaardige busverbindingen (zoals U-liners) tussen verschillende kernen binnen, van en naar De Ronde Venen.	In de lopende vervoerplanprocedure wordt invulling gegeven aan het verbeteren van de verbindingen met de regio Amsterdam. In de regionale uitvoeringsagenda van het netwerkperspectief wordt verdere invulling gegeven aan de OV-visie van De Ronde Venen.	9
13	Foodvalley	Spoorlijn Amersfoort - Leusden - Veenendaal - Kesteren	Herstel van treinverbinding tussen Amersfoort en Kesteren.	We willen deze verbinding versterken met een U-liner tussen Amersfoort, Veenendaal en de Campus van de Wageningen Universiteit. Daarnaast nemen we in de regionale uitvoeringsagenda de busverbinding Veenendaal-Rhemen-Kesteren mee. Er is onvoldoende vervoerwaarde om te investeren in een spoorverbinding.	8
14	Utrecht Midden	OV in de Vechtstreek	Bedienen van Vreeland en Nederhorst, Nigtevecht, ook in de avond en weekend.	Het verbeteren van de continuïteit van de buurtbus en verbinden van Vreeland en Loenen-dorp heeft de aandacht in het vervoerplanproces. Dit is een zoekgebied voor de mogelijkheden van aanvullend OV. Daar kan gekeken worden in hoeverre een verbinding tussen Loenen, Vreeland en Nederhorst aan den Berg kansrijk is.	8
15	Utrecht Midden	U-liner corridor A28	Voor de corridor A28 zijn verschillende wensen ingebracht, waar onder andere de verbinding tussen de kernen tussen Utrecht en Amersfoort verbonden dienen te blijven met het centrum van Utrecht; vanuit Amersfoortse wijken een snelle verbinding naar USP gewenst is en tangenten in 'de buitenring' aan de oostzijde (Amersfoort - Zeist en Amersfoort - Wijk bij Duurstede) worden aangedragen.	In Utrecht Nabij wordt Zeist aangeduid als een Regiopoort aan de A28-corridor, ook in het OV-netwerkperspectief zien we voor Zeist-Noord een belangrijke rol weggelegd als regionaal knooppunt aan de A28-corridor met een doorgetrokken tram naar Zeist vanaf USP. De verbinding van Amersfoort naar Zeist & Wijk bij Duurstede willen we handhaven. Uitbreiding vanuit kernen langs de A28 met meer bussen naar het Utrechtse centrum past niet in het OV-netwerkperspectief: de Utrechtse binnenstad is te vol met bussen om groei mogelijk te maken en op lange termijn voorzien we hier een tram tot Zeist.	8
16	Utrecht Midden	Tram naar Zeist Soesterberg, Amersfoort	Aanleg van een tram naar Zeist, Soesterberg, Amersfoort.	Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar een tram tussen USP-Zeist-Amersfoort stellen we vast dat er onvoldoende vervoervraag is voor een tramverbinding van/naar Soesterberg. Op de A28-corridor zal ingezet worden op de ontwikkeling van BRT in aansluiting op regiopoort Zeist.	8

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
17	Utrecht	Ontsluiting bedrijventerreinen	Bereikbaarheid van bedrijventerreinen in o.a. Amersfoort, Bunschoten, Houten, Leusden, Mijdrecht, Utrecht, Wijk bij Duurstede.	Voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen wordt gekeken welke maatregelen genomen kunnen worden om de bereikbaarheid met OV te verbeteren, hier kan ook gekeken worden naar last-mile voorzieningen.	7
18	Utrecht Midden	Hogere frequentie sprinters	Aanbieden van een hogere sprinterfrequentie de gehele dag, o.a. Woerden - Houten, Amsterdam - Utrecht.	De provincie Utrecht zet in op het doorontwikkelen van het sprinterproduct naar een passend - S-bahn-achtig- vervoerssysteem waarbij we stapsgewijs willen toewerken naar een hogere frequentie, dit is afhankelijk van de infrastructurele mogelijkheden.	7
19	West-Utrecht	U-liners Ronde Venen	Hilversum - Haarlem via De Ronde Venen en Vreeland.	We zien onvoldoende vervoerwaarde op de doorgaande verbinding tussen Haarlem, Uithoorn, De Ronde Venen en Hilversum. Veel automobilisten rijden vanuit oosten en westen naar de A2 om zich vervolgens noord/zuid te verplaatsen. Daarbij is het creëren van een dergelijke lange verbinding is operationeel zeer uitdagend. Station Loenersloot is reeds onderzocht en niet haalbaar geacht.	6
20	Oost-Utrecht	Station Leusden	Realisatie van Station Leusden.	Leusden wordt ontsloten met een U-link en U-liner busverbindingen richting Amersfoort en Veenendaal. Een treinverbinding wordt niet haalbaar geacht. Deze suggestie wordt niet overgenomen.	6
21	Utrecht Midden	Verbinding Maarssen - Amsterdam Zuid	Aanbieden van een directe (IC) verbinding Maarssen - Amsterdam Zuid.	De provincie Utrecht maakt zich hard voor het op termijn uitbreiden van de sprinterfrequentie tot het niveau van een soort S-bahn, waaronder op de verbinding Utrecht – Maarssen - Amsterdam.	6
22	Utrecht Stad	Tramverbindingen	Vertramming van spaken en tangentele lijnen, o.a. naar Leidsche Rijn/Vleuten.	Per segment kijkt de provincie welke modaliteit het beste past bij de vraag en welke brede kosten en baten daarbij een rol spelen. Hierbij kijken we naar de hoofdkeuze willen, kunnen, moeten wanneer een tram de voorkeur geniet boven een HOV-busverbinding.	6
23	Utrecht Midden	Ontsluiting van Bunschoten	Verbinding tussen Bunschoten, Amersfoort en USP verbeteren.	De provincie Utrecht voorziet in een U-liner verbinding tussen Bunschoten, Amersfoort en mogelijk naar USP.	5
24	Utrecht Midden	Directe verbinding Leidsche Rijn - Amsterdam via Vleuten en Breukelen	Aanleg en exploitatie van een boog om van Leidsche Rijn naar Amsterdam te reizen per trein.	De verbinding tussen Leidsche Rijn en Amsterdam wordt versterkt door beoogde realisatie van BRT tussen Leidsche Rijn en Amsterdam.	5
25	Utrecht Stad	Bediening centrum Utrecht vanuit de regio	Bediening van Utrecht centrum vanuit De Bilt en Zeist in stand houden en verbeteren.	De bediening van de Utrechtse binnenstad vanuit de regio wordt regionaal uitgewerkt. Bij bediening van het Utrechtse centrum per tram, vindt een herontwerp van het buslijnnet plaats zodat vraag en aanbod ook dan met elkaar in balans zijn.	5
26	West-Utrecht	OV in de Lopikerwaard	Twee Noord-Zuid-verbindingen doorvoeren, namelijk Schoonhoven - Lopik - Oudewater of Montfoort - Woerden en/of IJsselstein - Benschop - Montfoort - Woerden.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-relatiescorridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners. Dit pakken we op in de Regionale Uitvoeringsagenda. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV bijvoorbeeld in de noord-zuid-richting herontworpen worden.	5

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
27	Zuidlob	Ontsluiting Vijfheerenlanden en Zuidlob-gemeenten	Koppelen van corridor Vijfheerenlanden - IJsselstein - Nieuwegein - Houten - USP/Zeist aan station Lunetten-Koningsweg.	De BRT-verbinding Vianen - USP - Amersfoort op de A28 corridor geeft invulling aan de wens om de koppeling te leggen met Lunetten-Koningsweg.	5
28	Utrecht Midden	Buitenring	Maarssendorp/-broek - Vleuten.	Afhankelijk van de reizigersontwikkeling en de infrastructurele kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) kunnen twee nog relatief nieuwe, maar sterk groeiende buslijnen zich doorontwikkelen tot U-Link-kwaliteit, waaronder de lijn Maarssen - Leidsche Rijn - Nieuwegein - Houten. Doorontwikkeling van deze lijnen is sterk gewenst omdat hiermee de druk op knooppunt Utrecht Centraal en zijn verbindingen wordt verminderd en andere knooppunten worden versterkt. De verbinding met Vleuten wordt gerealiseerd met goede overstappen. Deze suggestie wordt niet overgenomen.	4
29	Utrecht Midden	OV in de Vechtstreek	Verbinden van Stichtse Vecht per U-liner en het aanbieden van verbindingen tussen verschillende dorpen binnen de gemeente Stichtse Vecht.	De vervoervraag naar de gemeente Stichtse Vecht is onvoldoende om een OV-product aan te bieden op U-liner niveau. De verschillende kernen van de gemeente zijn ontsloten op een wijze die past bij de vraag naar herkomsten en bestemmingen. Daarbij is een goede overstap tussen bus en trein van belang. Door in te zetten op hogere sprinter frequenties en daarop goed aansluitende bussen wordt Stichtse Vecht goed ontsloten per OV.	4
30	Utrecht Midden	Bediening van en verbinding van Vijfheerenlanden	Avondbediening Ameide en andere/betere bediening van Hoef en Haag, Lexmond en Vianen.	De bediening van Ameide (ca. 3.800 inwoners) in de avond wordt in het lopende vervoerplan proces verder onderzocht. Reguliere bediening van Hoef en Haag en Vianen kan besproken worden in een later vervoerplanproces.	4
31	Utrecht Midden	Tram naar Maarssen-Dorp	Aanleg van een tram naar Maarssen-Dorp.	De vervoervraag tussen Utrecht en Maarssen Dorp (inclusief tussenliggende plaatsen en wijken) past goed bij een bediening van (hoogwaardige) busverbindingen. Een tramverbinding Utrecht - Maarssen Dorp wordt nu niet verder onderzocht.	4
32	Utrecht Midden	Tram naar Vijfheerenlanden	Tram doortrekken naar Vijfheerenlanden.	Provincie Utrecht acht het doortrekken van de tram vanuit IJsselstein/Nieuwegein niet opportuun vanwege de disbalans in vervoervraag en investeringen. De provincie zet voor Vijfheerenlanden in op BRT op de BGU-corridor en de ontwikkeling van knooppunt Vianen Lekbrug.	4
33	Utrecht Midden	Treinverbinding Almere - Utrecht - Breda	Aanbieden van een treinverbinding Almere - Utrecht - Breda.	Almere - Utrecht wordt reeds aangeboden per trein en wordt ingezet op verhoging van de sprinterfrequentie en versnelling op de bestaande verbinding. Aanleg van een spoorverbinding Utrecht - Breda langs de A27 (via Gorinchem) acht de provincie niet haalbaar. De corridor Breda - Gorinchem - Utrecht wordt versterkt met BRT. Dit onderzoek loopt momenteel.	4
34	Utrecht-Midden	Station Maartensdijk	Realisatie van station Maartensdijk.	We willen onderzoek doen naar de ontwikkeling van Station Maartensdijk in combinatie met een P+R langs de A27 op de langere termijn.	4

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
35	Foodvalley	Sterkere busverbinding Amersfoort - Woudenberg	Verbeteren van de verbinding vanuit Amersfoort naar het zuiden.	We willen deze verbinding versterken met een U-liner tussen Amersfoort, Veenendaal en de Campus van de Wageningen Universiteit.	4
36	Utrecht Midden	Snelbus Utrecht-Nieuwegein - Gorinchem-Oosterhout-Breda	Er wordt gevraagd om uitbreiding dienstverlening op de BGU-corridor.	De corridor Breda - Gorinchem - Utrecht wordt versterkt met BRT waarmee ook de dienstverlening wordt uitgebreid. Dit onderzoek loopt momenteel.	4
37	Baarn	Bediening Amerpoort en Sherpa (GGZ)	Bediening Amerpoort en Sherpa (GGZ) richting Baarn verbeteren.	Amerpoort en Sherpa (GGZ) worden bediend door buslijn 109 van de Noord-Hollandse concessie Gooi en Vechtstreek.	3
38	Utrecht Midden	Buitenring	Nieuwegein - Houten - Driebergen/Wijk bij Duurstede.	Deze verbinding kan interessant zijn voor verdiepend onderzoek. Dit moet ook bekeken worden in relatie tot de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg.	3
39	Utrecht Midden	Soesterberg - Soest - Baarn	Haltes overslaan tussen Soest en Baarn en zo bestaande buslijnen versnellen en overstap bij Soesterberg.	Halte-optimalisatie vindt plaats binnen het reguliere vervoerplanproces.	3
40	Utrecht Midden	Ontsluiting van Bunschoten	Bereikbaarheid van Bunschoten vanuit Baarn en Nijkerk verbeteren.	Gezien het geringe aantal autoverplaatsingen tussen Baarn - Bunschoten - Nijkerk wordt deze verbinding niet verder onderzocht. De provincie Utrecht voorziet in een U-liner verbinding tussen Bunschoten, Amersfoort en mogelijk naar USP.	3
41	Utrecht Midden	Soesterlijn	Het toepassen van een hogere frequentie, sneller materieel en realisatie van kortere rijtijden op de Soesterlijn met daarbij borging van de directe verbinding met Utrecht Centraal.	We gaan samen met de verschillende partijen in gesprek over het toekomstperspectief van de Soesterlijn.	3
42	Utrecht Midden	Verbinding Utrecht - Den Bosch per sprinter	Sprinters die rijden vanuit de richting Utrecht t/m Houten Castellum doortrekken richting Den Bosch en betere aansluitingen.	De provincie Utrecht zet in op een sterk regionaal treinaanbod dat past bij de vervoervraag.	3
43	Utrecht Midden	Sprinter stations tussen Utrecht en Arnhem	Station Maarn verplaatsen of nieuw station bij Maarsbergen.	Binnen de studie naar de A12-corridor en de bediening van de spoorlijn Utrecht - Arnhem en het sprinterproduct op deze spoorlijn, wordt onderzocht welke stations op welke wijze bediend worden.	3
44	Utrecht Midden	Spoorlijn Wijk bij Duurstede	Aanleg van een spoorlijn van en naar Wijk bij Duurstede.	We zetten voor het ontsluiten van Wijk bij Duurstede in op de ontwikkeling van een U-liner verbinding. Aanleg van een nieuwe spoorlijn is onvoldoende kansrijk.	3

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
45	West-Utrecht	Niet Omrijden in De Meern	Veel vertraging wordt door de bus opgelopen in De Meern. Reizigers uit Montfoort stellen voor buitenom te rijden.	In het OV-netwerkperspectief is deze route buitenom opgenomen.	3
46	Bunnik	Overstap bus-trein in Bunnik	Er wordt voorgesteld om de bus uit Wijk bij Duurstede beter aan te laten sluiten op de trein in Bunnik door bijvoorbeeld het station te verplaatsen.	Binnen de studie naar de A12-corridor en de bediening van de spoorlijn Utrecht - Arnhem en het sprinterproduct op deze spoorlijn, wordt onderzocht welke stations op welke wijze bediend worden en of verplaatsing een bijdrage levert.	2
47	Oost-Utrecht	Verbinding Leusden - Utrecht	Aanbieden van een directe verbinding van Leusden naar Utrecht.	Leusden is in het OV-netwerkperspectief direct verbonden met Amersfoort, vanwaar trein- en busverbindingen aanwezig zijn met Utrecht. Daarnaast is er ook een directe verbinding naar USP via de regiopoort Zeist. Op zowel USP als de regiopoort Zeist kan ook overgestapt worden op meerdere bestemmingen in de regio Utrecht.	2
48	Oost-Utrecht	Busbediening Achterveld	De uitbreidingsplannen in de kern Achterveld leiden tot de wens voor een reguliere busverbinding tussen Achterveld en het centrum van Amersfoort .	Wij zien op dit moment geen aanleiding om de busverbinding van en naar Achterveld verder uit te breiden. Mocht u beschikken over informatie die meer inzicht geeft in de potentie van deze verbinding, dan ontvangen wij die graag.	2
49	Utrecht	Vluchtstrookgebruik	Vluchtstroken aan de A2, A27, A28 gebruiken om bus te versnellen.	Provincie Utrecht zet in op een hoogwaardig busaanbod met een hoge doorstromingskwaliteit. Naast snelheid is betrouwbaarheid een belangrijk onderdeel van een hoogwaardig product. Het gebruik van de vluchtstroken draagt bij om ook in perioden met veel congestie de vertraging te reduceren. We zetten daarom voor de snelweg/BRT-corridors in op vluchtstrookgebruik door de U-liners. Hierover voeren we het gesprek met Rijkswaterstaat als wegbeheerder, ook om te zorgen dat het veilig kan.	2
50	Utrecht Midden	Verbinding Zeist met spoornetwerk	Zeist beter verbinden met de trein.	In Utrecht Nabij wordt Zeist aangeduid als een Regiopoort aan de A28-corridor, ook in het OV-netwerkperspectief zien we voor Zeist-Noord een belangrijke rol weggelegd als regionaal knooppunt. Hiermee wordt Zeist beter verbonden met de stations Amersfoort Centraal, Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist.	2
51	Utrecht Midden	Buitenring	Lijn 56 Wijk bij Duurstede - Zeist - Amersfoort opwaarderen tot U-link.	Op deze relatie bestaat een ontsluitende busverbinding. Een goede overstap kan geboden worden op de U-liner tussen Utrecht en Wageningen richting Zeist. Binnen de netwerkopbouw en het concept U-Link met hoge frequenties zien wij geen aanleiding om dit concept te introduceren op lijn 56. We zullen uw wensen ten aanzien van een goede verknoping van lijn 41 en 43 bij Odijk meenemen in de regionale uitvoeringsagenda.	2
52	Utrecht Midden	U-liner corridor A27	Opname van Sleeuwijk Tol in U-liner A27.	Halte Sleeuwijk Tol krijgt uitwerking binnen uitwerking van BRT Breda - Gorinchem - Utrecht.	2
53	Utrecht Midden	Knooppunten binnen de gemeente Vijfheerenlanden	Verbeteren van de knooppunten binnen de gemeente; waaronder Meerkerk, Leerdam, Lekbrug maar ook Zijdeveld.	Genoemde knooppunten zijn onderdeel van het uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten. De provincie Utrecht voert het gesprek met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat over verbeteringen van knooppunt Meerkerk.	2

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
54	Utrecht Midden	Realisatie van nieuwe spoorlijnen	Aanleg van spoorlijnen tussen Nijkerk - Bunschoten - Baarn - Almere.	De provincie Utrecht acht realisatie van nieuwe spoorlijnen binnen de tijdshorizon van het netwerkperspectief niet opportuun.	2
55	Utrecht Midden	OV in de Vechtstreek	Inpassing van lijn 120 binnen het OV-netwerk van de Vervoerregio Amsterdam borgen.	Provincie Utrecht voert met aangrenzende OV-autoriteiten het gesprek over invulling van grensoverschrijdend OV-aanbod en dus ook met de Vervoerregio Amsterdam. Goede aansluitingen zijn van belang om de reistijd in de Vechtstreek te verkorten.	2
56	Utrecht Stad	Kleinschalig OV in Bunnik	Bunnik dient beter ontsloten te worden met bijv. een golfkar.	Gemeente Bunnik kent een goede bediening met het openbaar vervoer met een treinstation, de U-liner verbinding tussen Utrecht en Wijk bij Duurstede en het ontsluitende net. Voor lokaal vervoer is het OV-vangnet beschikbaar.	2
57	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Lijn 4 aan lijn 29 koppelen.	Mogelijke doorkoppelingen worden beschouwd in het reguliere vervoerplanproces.	2
58	Utrecht Stad	Lijn 29 (Utrecht West)	Lijn 29 naar de Meern en Vleuterweide via Vaartsche Rijn.	Afhankelijk van de reizigersontwikkeling en de infrastructurele kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) kunnen twee nog relatief nieuwe, maar sterk groeiende buslijnen zich doorontwikkelen tot U-Link-kwaliteit, waaronder de lijn De Meern - Papendorp - Utrecht Sciencepark. Doorontwikkeling van deze lijnen is sterk gewenst omdat hiermee de druk op knooppunt Utrecht Centraal en zijn verbindingen wordt verminderd en andere knooppunten worden versterkt.	2
59	Utrecht Stad	Ontwikkeling Rijnenburg	OV-investering noodzakelijk bij ontwikkeling van Rijnenburg.	Een hoogwaardige OV-verbinding naar Rijnenburg is randvoorwaardelijk voor een goede ontsluiting wanneer sprake is van ontwikkeling van het gebied voor woningbouw. Met het OV-netwerkperspectief bieden we een goede OV-structuur in de Utrechtse regio om een mogelijke woningbouwontwikkeling van Rijnenburg op aan te sluiten.	2
60	Utrecht Stad	Assen van en naar Utrecht Centraal/ Amersfoort	Assen van, naar en binnen de gemeente Utrecht vereisen een hoogwaardige doorstroming voor tram en bus.	Goede doorstroming van het openbaar vervoer is van groot belang. We willen beschikbare subsidiemiddelen inzetten op toekomstige U-liner en U-Link-hoofdverbindingen. Samen met gemeenten geven we een eerste invulling aan doorstromingsmaatregelen en betere haltevoorzieningen.	2
61	Utrecht Stad	Gebruik Oosterspoorbaan	Om het traject Blauwkapel - Utrecht Centraal te ontlasten dient een aantal regionale treinen gebruik te maken van de Oosterspoorbaan.	Het benutten van de Oosterspoorbaan hangt sterk samen met verschillende spoorambities waaronder verhoogde sprinter-frequenties en het toekomstperspectief op de Soesterlijn. Ontwikkeling van de Oosterspoorbaan wordt niet uitgesloten.	2
62	Utrecht Stad	Station Lunetten-Koningsweg	Realisatie van station, ook aan de spoorlijn Utrecht - Arnhem.	We kiezen voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg als IC-knoop. Het heeft de voorkeur om op deze IC-knoop zoveel mogelijk lokaal en regionaal openbaar vervoer te verknopen en ruim voldoende ketenvoorzieningen aan te bieden. De uitwerking van het knooppunt en eventuele onderlinge afweging met Leidsche Rijn maken wij in de lopende MIRT-verkenning 'OV & Wonen in de regio Utrecht'.	2

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
63	West-Utrecht	Regiotram Woerden	Aanleg van een regiotramsysteem.	Voor de verbinding Woerden - Utrecht - Houten wordt ingezet op het verbeteren van treinproduct gericht op het toewerken naar een hogere sprinterfrequentie op S-bahn-niveau. Een regiotram-systeem voegt hier onvoldoende aan toe.	2
64	West-Utrecht	Verbinding Woerden - Utrecht per IC	IC aanbieden tussen Woerden en Utrecht.	Intercity Leiden - Utrecht bestaat al; deze stopt ook in Woerden.	2
65	West-Utrecht	Rechtstreek De Ronde Venen - Utrecht bus	In het verleden reed een rechtstreekse bus tussen Uithoorn via Mijdrecht naar Utrecht Centraal. Reizigers willen deze bus terug.	De verbinding tussen Leidsche Rijn en Amsterdam wordt versterkt door beoogde realisatie van BRT. Deze takt op station Breukelen aan op de U-Liner uit De Ronde Venen. Een goede overstap moet hierin voorzien worden op zowel BRT als trein.	2
66	Baarn	Bediening Baarn	Eemdijk bedienen per bus.	De vervoervraag van/naar Eemdijk is onvoldoende om in te zetten op bediening van regulier OV. Er wordt aanvullend OV in de vorm van de buurtbus geboden.	1
67	Foodvalley	A12-corrider	Frequentie van 6 sprinters per uur, 4x per uur naar Veenendaal en 2x per uur naar Ede-Wageningen.	Samen met andere overheden en partijen werken we samen aan de A12-corrider waar dit vraagstuk ook aan de orde zal komen. In het OV-netwerkperspectief wordt ook uitgegaan van een sprinterverbinding naar zowel Ede-Wageningen als Rhenen.	1
68	Oost-Utrecht	Valleilijn	Hogere frequentie van treinen op de Valleilijn.	Provincie Utrecht zet in op meer treinen tussen Amersfoort, Barneveld en eventueel verder naar Ede. Hiervoor gaan wij in gesprek met de provincie Gelderland.	1
69	Oost-Utrecht	Station Voorthuizen	Realisatie van station Voorthuizen.	In de nabijheid van de kern Voorthuizen ligt al, aan de spoorlijn Amersfoort - Ede-Wageningen, station Barneveld Noord.	1
70	Oost-Utrecht	Station Amersfoort de Hoef	Realisatie van station Amersfoort de Hoef.	We voorzien de ontwikkeling van Station Amersfoort De Hoef op de langere termijn.	1
71	Utrecht	P+R langs snelwegen	Realisatie van P+R-voorzieningen langs snelwegen.	Provincie Utrecht pleit voor een bereikbare provincie die op duurzame wijze ontsloten is en verbonden met de rest van het land. Realisatie van P+R-voorzieningen kan daaraan bijdragen. De realisatie van BRT verbindingen via het hoofdwegennet en de kwaliteitskenmerken maken deze verbindingen kansrijk voor het versterken van bestaande P+R of de ontwikkeling van nieuwe locaties. Momenteel loopt er een onderzoek vanuit de provincie naar P+R-locaties.	1
72	Utrecht Midden	Bediening van en verbinding van Vijfheerenlanden	Uflex-dekking voor heel de gemeente	Om meer directe en snelle verbindingen mogelijk te maken wordt het bedienen van de gehele gemeente per Uflex nader onderzocht in het reguliere vervoerplanproces.	1
73	Utrecht Midden	Ontsluiting Hoef en Haag richting Brabant	Ontsluiting Hoef en Haag richting Brabant verbeteren door betere aantakking op het spoorlijnnnet.	De verbinding van Hoef en Haag richting Brabant loopt via Culemborg of Houten. Tussen beide plaatsen rijdt momenteel een bus. In samenspraak met de concessie van provincie Gelderland streeft de provincie binnen de reguliere vervoerplanprocessen naar een goede bus-trein aansluiting te Culemborg na.	1

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
74	Utrecht Midden	Buitenring	Houten - Utrecht Science Park.	Deze verbinding kan interessant zijn voor verdiepend onderzoek, mogelijk als directe verbinding voor bussen via Vianen Lekbrug (of verder zuidelijker uit Breda) langs de A27. Dit moet ook bekeken worden in relatie tot de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg; voor de meeste inwoners vanuit Houten blijft verbinding met de trein en overstap op de tram het snelst.	1
75	Utrecht Midden	Buitenring	Vianen - IJsselstein - Oudewater - Woerden.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-relatiescorridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV herontworpen worden. Daarbij lijkt er onvoldoende vervoervraag te zijn tussen IJsselstein en Vianen.	1
76	Utrecht Midden	Buitenring	Montfoort - Woerden/Vleuten.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-relatiescorridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV herontworpen worden. Een directe verbinding tussen Montfoort en Vleuten kan met goede overstappen gerealiseerd worden.	1
77	Utrecht Midden	Buitenring	Soest - Houten.	De reistijd tussen beide kernen is lang vergeleken met de auto, gezien de geringe vervoervraag kan door middel van goede overstappen een goede verbinding geboden. We zetten wel in op het verbeteren van treinverbindingen (Sprinter) op deze relatie, met name naar Houten.	1
78	Utrecht Midden	Lijn 34 (omgeving Nieuwegein)	Lijn 34 van/naar Nieuwegein centrum altemeerend via Galecop en Jutphaas.	Door in te zetten op sterke corridors voor U-Link kan ook geïnvesteerd worden in infrastructuur die de doorstroming van het openbaar vervoer bevordert. Routevarianten doen afbreuk aan het concept U-Link –minder duidelijk, halve frequenties op deelroutes- en zijn daarom niet gewenst voor de meeste reizigers.	1
79	Utrecht Midden	SUNIJ	Snelheid verhogen van de SUNIJ-lijn.	Deze suggestie sluit aan bij de wens voor realisatie van de Merwedelijn om daarmee een forse tijdswinst te boeken.	1
80	Utrecht Midden	Sprinters Amersfoort	Sprinters rond Amersfoort aanbieden in alle windrichtingen.	De provincie Utrecht zet in op een sterk regionaal treinaanbod dat past bij de vervoervraag. Passend bij de S-bahn gedachte willen we meer sprinters laten rijden rond Amersfoort.	3
81	Utrecht Midden	Station Breukelen	Bediening van station Breukelen door IC's.	De vervoervraag van station Breukelen maakt bediening van het station door IC's tussen Utrecht - Amsterdam onrealistisch. De provincie Utrecht pleit voor kortere reistijden door kortere wachttijden richting Amsterdam door het aantal sprinters richting de regio Amsterdam te verhogen. Daarnaast wordt ook ingezet op een BRT verbinding tussen Utrecht en Amsterdam.	1
82	Utrecht Stad	Koppelen stads-/streeklijnen	Doorkoppelen van stads-/streeklijnen leidt ertoe dat bestemmingen aan verschillende zijden van een knoop zonder overstap met elkaar verbonden zijn.	We zetten in het OV-netwerkperspectief in op het doorrijden van U-liner verbindingen door de stad Utrecht. Hiermee ontstaan zowel lokaal als regionaal transversale lijnen, zoals Montfoort - Utrecht - Zeist - Doorn.	1

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
83	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Bus door Voorstraat.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren. De herinrichting van de Voorstraat in de drukke Utrechtse binnenstad maakt het terugkeren van de bus (eenrichting) niet meer mogelijk. De huidige route in beide richtingen via de busbaan heeft als voordeel een betere doorstroming en bediening van belangrijke haltes als Janskerkhof en Stadsschouwburg.	1
84	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Bus door Werkspoorkwartier.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren.	1
85	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Lijn 2 via Vaartsche Rijn.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren.	1
86	Utrecht stad	Bediening Vleuten	Bediening Seniorenflats en ziekenhuis.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren.	1
87	Utrecht stad	Verbinden van Flevoland met USP	Verbinden van Zeewolde met USP.	De vervoervraag tussen Zeewolde en USP is onvoldoende om deze verbinding vanuit provincie Utrecht aan te bieden. Een goede overstap tussen bussen en trein naar USP kan bijdragen aan een kortere reistijd.	1
88	Utrecht stad	Verbinden van Almere en Eemnes met USP	Verbinden van Almere en Eemnes met USP.	De provincie Utrecht onderzoekt de mogelijkheden om de verbinding tussen Almere, Eemnes en USP stapsgewijs te verbeteren. Mogelijke aanvulling per bus worden bezien in de voorziene ontwikkelingen van het treinproduct tussen Utrecht en Almere.	1
89	Utrecht stad	Gebruik Amsterdamsestraatweg	Verbinden van Soesterkwartier en Isselt over Amsterdamsestraatweg.	Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de invulling van het openbaar vervoer in het Soesterkwartier. Op basis van de uitkomsten worden keuzes gemaakt over de bediening met het OV.	1
90	Utrecht stad	Bediening Lunetten	Lijn 31 doortrekken naar de Furkabaan	Mogelijke doorrijden van bestaande buslijnen worden beschouwd in het reguliere vervoerplanproces.	1
91	Utrecht Stad	Bediening USP vanuit de regio	Bediening van USP vanuit De Bilt en Zeist in stand houden en verbeteren.	De bediening van USP vanuit de regio (o.a. De Bilt, Zeist, Bosch en Berg) wordt verder onderzocht in de regionale uitvoeringsagenda. Bij bediening van het Utrechtse centrum en Rijsweerd per tram, vindt een herontwerp van het buslijnnet plaats zodat vraag en aanbod ook dan met elkaar in balans zijn.	1
92	Utrecht Stad	Lijn 3 als U-link	Opwaarderen van buslijn 3 om een hoogwaardige busverbinding aan te bieden.	In het OV-netwerkperspectief is deze opwaardering deels opgenomen om een nieuwe noord-zuid U-Link verbinding te realiseren tussen Overvecht Noord en Westraven. Voor opwaardering van de huidige buslijn 3 over de Amsterdamsestraatweg is de weg niet geschikt en zetten we in op het verbeteren van de Sprinterbedieningen van station Zuilen.	

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
93	Utrecht stad	Invulling P+R's	Realisatie van een P+R in het zuidwesten van Utrecht ('Knooppunt Papendorp').	Provincie Utrecht onderzoekt de verdere ontwikkeling van P+R-locaties.	1
94	Utrecht stad	Knooppunt Bilthoven	Station Bilthoven gebruiken als primaire knoop om vanuit noordelijke en oostelijke richting Utrecht Science Park te ontsluiten per OV.	De tekst is hierop aangepast. In ons OV-netwerkperspectief blijft Bilthoven een multimodale overstapknoop en bestemmingsknooppunt, waarin toekomstige ontwikkelingen mogelijk zijn om dit knooppunt verder te verbeteren en te verdichten. Het opnemen van de huidige lijndeel 31 Bilthoven - USP als toekomstige U-Linklijn hoort hierbij; deze is ook toegevoegd.	1
95	Utrecht stad	Tram naar Overvecht	Aanleg van een tram naar Utrecht Overvecht.	De vervoervraag tussen Utrecht (binnenstad en Science Park) en de wijk Overvecht (inclusief tussenliggende wijken) past goed bij een bediening van (hoogwaardige) busverbindingen.	1
96	Utrecht stad	IC-stop Leidsche Rijn	Stop van IC en snelle verbinding naar het westen.	Realisatie van IC-stop Leidsche Rijn is een nadrukkelijke wens van Provincie Utrecht. Deze wens nemen wij mee in de programma's U Ned en Toekomstbeeld OV. In eerste instantie zal dit gaan om een IC-stop voor de trein richting Leiden.	1
97	Utrecht-Midden	Station Utrecht Majella	Realisatie van station Utrecht Majella.	Station Utrecht Majella wordt niet opgenomen in het OV-netwerkperspectief; wel zetten we in op het verbeteren van de sprinterbediening op station Zuilen, waar ook in de nabijheid de meeste woningbouw gaat plaatsvinden. Daarmee wordt dit gebied voldoende bediend door bussen (en fietsverbindingen) naar de stations Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum.	1
98	Utrecht midden	Station Bilthoven West	Realisatie van station Bilthoven West.	Een toevoeging van een station op zeer nabije afstand van station Bilthoven en de resterende capaciteit op het baanvak leiden tot onvoldoende mogelijkheden voor een haalbare exploitatie van station Bilthoven West. Het versterken van de regionale knoop Bilthoven is wel voorzien.	1
99	West-Utrecht	BRT invoeren tussen Utrecht en Amsterdam	BRT invoeren tussen Utrecht en Amsterdam.	De mogelijkheden voor het realiseren van een BRT-verbinding tussen Utrecht Leidsche Rijn en Amsterdam worden onderzocht.	1
100	West-Utrecht	OV in de Lopikerwaard	Niet onnodig knippen op de grenzen van de Lopikerwaard met Provincie Zuid-Holland.	Wat betreft de provincie Utrecht wordt het OV-aanbod afgestemd op de vraag naar vervoer. De invulling van het OV-aanbod moet vervolgens passend zijn binnen de governance-structuren die beide OV-autoriteiten hanteren. Provincie Utrecht voert met aangrenzende OV-autoriteiten het gesprek over invulling van grensoverschrijdend OV-aanbod en dus ook met de provincie Zuid-Holland. Het knippen van deze lijnen op de grens is niet aan de orde.	1
101	West-Utrecht	Metro AmsterdamOV in de Lopikerwaard	Verlengen metro vanuit Amsterdam Holendrecht richting Abcoude.	De vervoervraag op de verbinding Abcoude - Amsterdam past goed bij het sprinterproduct. Waar mogelijk zet de provincie in op verbetering van het treinproduct.	1
102	West-Utrecht	Formules treinaanbod	Tussenvorm van IC en sprinter invoeren.	In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (sneltreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren.	1

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
103	Zuidlob	Ontsluiting Vijfheerenlanden en Zuidlob-gemeenten	Terugkeer rechtstreekse verbinding Vianen - Utrecht Centraal met wijk ontsluiting.	Knooppunt Vianen Lekbrug speelt een belangrijke rol in het ontsluiten van Vianen en Hoef en Haag. Het knooppunt ligt aan de BGV-corridor met een BRT-verbinding. Ontsluitende buslijnen zullen hierop aansluiting geven; welke bussen doorrijden naar Utrecht Centraal of andere bestemmingen in de regio (Leidsche Rijn Centrum, USP, Nieuwegein City bijvoorbeeld) is onderdeel van nadere uitwerking in het jaarlijkse vervoerplanproces.	1
104	Utrecht midden	Spoorverdubbeling Utrecht - Amersfoort	Meer capaciteit op het spoor toevoegen tussen Utrecht en Amersfoort zodat de frequentie verhoogd kan worden.	We gaan samen met de verschillende partijen in gesprek over het toekomstperspectief van de Soesterlijn. Hieruit wordt duidelijk in hoeverre de capaciteit op het spoor tussen Utrecht en Den Dolder voldoet voor verdere verhoging van de frequentie richting Amersfoort.	1
105	Utrecht midden	Buurtbus Kockengen	Verhogen van de frequentie van de buurtbus.	Binnen het reguliere vervoerplanproces wordt het aanbod bezien in relatie tot de (voorzien) vervoervraag; indien passend wordt binnen het reguliere vervoerplanproces de frequentie aangepast.	1

Panelonderzoek OV-concessie Utrecht

De provincie Utrecht treft voorbereidingen voor de aanbesteding van de nieuwe OV concessies. Daarom wil zij graag weten wat de mening en ideeën zijn reizigers in haar provincie voor de toekomst van het OV in Utrecht. In juli en augustus 2021 is er een enquête uitgevoerd over de toekomst van het openbaar bus en tramvervoer in provincie Utrecht. De primaire doelgroep hiervan waren alle mensen die reizen met het regionale OV (tijdens en/of na corona). Om een beeld te krijgen van mensen die weinig/geen gebruik maken van het regionale OV, zijn ook een aantal niet OV-reizigers bevestigd. In totaal hebben 809 mensen meegedaan aan dit onderzoek, waarvan 631 OV-reizigers en 178 niet OV-reizigers. In deze factsheet nemen we je mee in de belangrijkste resultaten van het onderzoek. Ook vertellen we hoe de resultaten in het verdere traject gebruikt worden.

Bekendheid van bus en tram

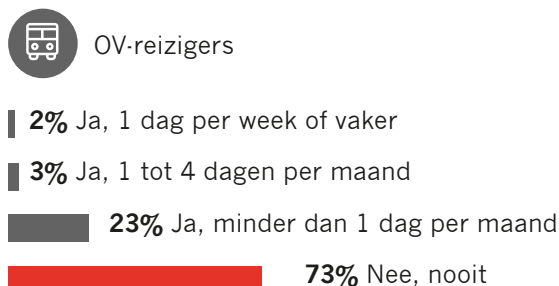
Als je denkt aan de bus en tram in de provincie Utrecht, aan welke bedrijven of merken denk je dan?



De meerderheid van de OV-reizigers kent U-OV en de meerderheid van de niet OV-reizigers kent het merk niet. Van de busvervoerders heeft Connexxion (nog steeds) de grootste bekendheid, met name onder de niet OV-reizigers.

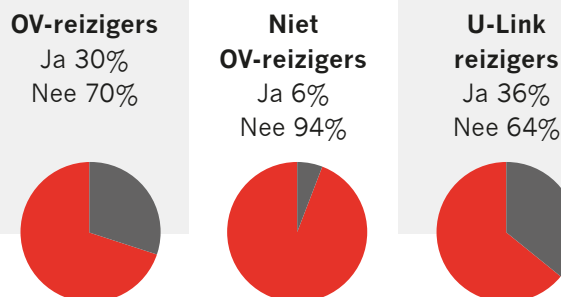
Gebruik P+R kaartje

Maak je wel eens gebruik van een P+R kaartje?



Kleuren – U-Link

De bussen van U-link hebben verschillende kleuren. Weet je welke functie deze kleuren hebben?



Van de respondenten die U-Link een beetje of goed kennen, denkt een klein deel te weten welke functie de verschillende kleuren van de bussen te hebben.

Voldoende reismogelijkheden?

Heb je voldoende mogelijkheden tot jouw beschikking om de reizen af te leggen die je wilt?



85% Ja 15% Nee

Respondenten tussen 40 en 50 jaar en respondenten die geen (betaald) werk hebben, geven relatief vaak aan over onvoldoende mogelijkheden te beschikken om te kunnen reizen.

In welke onderwerpen zou jij investeren om de **OV-voorzieningen** te verbeteren?

Top 3 – OV-reizigers

Sociale veiligheid
39%



Duidelijke reisinformatie voor en tijdens de reis
40%



Comfort wachtruimtes
39%



In welke onderwerpen zou jij investeren om het **OV-netwerk** te verbeteren?

Top 3 – OV-reizigers

Goede aansluiting tussen bus en bus
38%



Goede aansluiting tussen bus en trein
53%



Minder overstappen
33%



Niet OV-reizigers zouden met name investeren in sociale veiligheid (42%), toegankelijkheid van haltes en voertuigen (32%) en comfort in de bus en tram (30%).

Niet OV-reizigers zouden ook met name in deze onderwerpen investeren.

Gestreckte lijn

Een gesterkte lijn betekent dat een buslijn niet meer door een dorp of wijk rijdt, maar erlangs. Door een directe route wordt de bus sneller. De afstand naar de bushalte wordt hierdoor groter, maar de reistijd in de bus wordt korter én de bus gaat vaker rijden.

Welk soort lijn heeft jouw voorkeur?

OV-reizigers

39% Gestrekt

61% Niet gestrekt

Respondenten jonger dan 50 jaar

55% Gestrekt

45% Niet gestrekt

Respondenten ouder dan 50 jaar

28% Gestrekt

72% Niet gestrekt

Ik ben bereid om langer te reizen naar mijn opstaphalte als ...

de totale reistijd minder wordt
76%



de wachttijd op de eerstvolgende bus maximaal 15 minuten is
75%



ik nog meer zekerheid heb dat de bus op tijd is
71%



Verbeterpunten

Wat wil je op dit moment veranderen aan de bus en/of tram in de provincie Utrecht?



OV-reizigers

Meer lijnen/reismogelijkheden **25%**

Frequenter rijden **13%**



Niet OV-reizigers

Prijs/ kosten/ abonnementen **8%**

Betere verbindingen **7%**

Inclusiviteit

Heb je te maken gehad met één (of meer) van de genoemde zaken wat het reizen met de bus en/of tram in de provincie Utrecht moeilijker maakt/maken?

Top 3 – OV-reizigers

Drukke in de bus en/of tram **47%**



De kosten van de bus en/of tram **21%**



Moeite met lopen **20%**



30% van de OV-reizigers en 48% van de niet OV-reizigers heeft nooit te maken gehad met de genoemde zaken.

Deelmobiliteit

Aan de respondenten is gevraagd welke vormen van deelmobiliteit zij kennen en/of gebruiken. Een ruime meerderheid van de respondenten kent het merk OV-fiets en ongeveer een kwart van de OV-reizigers maakt er wel eens gebruik van. Dit zijn vooral de reizigers jonger dan 30 jaar. Ook kennen de meeste respondenten de term deelauto (ongeveer 75%). Slechts 5% maakt er daadwerkelijk gebruik van. De meerderheid van de respondenten is niet bekend met deelscooters en andere deelfietsen (Keobike en Donkey Republic).

Wil je in de toekomst (meer) gebruik maken van vormen van deelmobiliteit?



OV-reizigers

62% Nee

22% Ja, van deelfietsen

14% Ja, van deelauto's

13% Ja, van elektrische deelfietsen

8% Ja, van deelscooters



Niet OV-reizigers

88% Nee

4% Ja, van deelfietsen

3% Ja, van deelauto's

4% Ja, van elektrische deelfietsen

3% Ja, van deelscooters

Respondenten die niet van plan zijn (meer) gebruik te maken van deelmobiliteit hebben aangegeven onder welke voorwaarden zij wel vaker gebruik hiervan zouden maken. De meest genoemde antwoorden zijn: als het goedkoper wordt, als meer voertuigen beschikbaar zijn in mijn wijk/ woonplaats en als de informatie over deelmobiliteit duidelijker wordt.

Wat gebeurt er met de resultaten?

De resultaten van dit onderzoek worden, samen met de andere inspraakreacties, gebruikt als input voor de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht. Zo wordt het openbaar vervoer zo goed als mogelijk afgestemd op de wensen van de reizigers.

Provincie Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

T 030 25 89 111