

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Uitwerking OV- netwerkperspectief en moties 41 en 48	TELEFOONNUMMER	+31650036922
		E-MAILADRES	roel.van.huet@provincie- utrecht.nl
DATUM	20-12-2022	DOMEIN/OPGAVE	MOB
DOCUMENTNUMMER	UTSP-9184686-1718	TEAM	EOV
VAN	R. van Huet	PORTEFEUILLEHOUDER	Strijk
NUMMER PS	PS2022MM		
BIJLAGEN	1. Gebiedsuitwerking Lopikerwaard (rapport Goudappel) 2. a. Oplegmemo verdiepingsstudies SOV 2022 b. Compact knoop Utrecht CS c. Rapportage Ontsluitingsconcept Papendorplijn d. Notitie keuzes en consequenties opheffen of behoud huidig SUNIJ-tracé 3. a. Overzicht bediening kleine kernen b. Kaart OV-bediening kleine kernen		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Het door Provinciale Staten in mei 2022 vastgestelde OV-netwerkperspectief 2025-2035 met een doorkijk naar 2050 krijgt momenteel voortvarend uitwerking. We zetten ons in voor een samenhangend OV-netwerk van trein, tram, Bus Rapid Transit, bus en aanvullend OV. Dit doen we via verschillende sporen binnen de provincie en via regio-overstijgende afspraken die passen bij de ambities. Daarmee vullen we de verdere uitwerking van het OV-netwerkperspectief op een brede manier in, waarbij een goede reis van deur tot deur centraal staat.

Inleiding:

Op 11 mei 2022 heeft u het OV-netwerkperspectief 2025-2050 vastgesteld (hierna: NWP). Hiermee heeft u een uitwerking gegeven aan de Omgevingsvisie en een belangrijke basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk. Wij zijn ons ervan bewust dat wij dit doen in een tijd waarin het OV onder druk staat door personeelstekorten en reizigersaantallen die nog steeds lager liggen dan voor COVID. Dat heeft ook onze volle aandacht, maar dit laat onverlet dat wij nu ook stappen moeten zetten ter voorbereiding van ons toekomstig OV om gezonde verstedelijking en een mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

Het doel van deze brief is om u mee te nemen in onze inzet om het NWP tot een succes te maken. Een deel van de uitwerking vindt plaats in samenwerkingsverbanden, zoals U Ned, waarover u recentelijk geïnformeerd bent als onderdeel van de BO MIRT afspraken (zie brief PS2022MM88). Dit zijn veelal de projecten die samenhangen met toekomstige grote woningbouwlocaties. In deze brief willen wij vooral stilstaan bij een aantal studies en uitwerkingen die geen onderdeel zijn van landelijke afspraken, maar ook belangrijk zijn voor de realisatie van uw ambities. Tot slot informeren wij u over de wijze waarop wij invulling geven aan de motie 41 en 48 uit de Provinciale

Staten-vergadering van 11 mei 2022 waar het NWP werd vastgesteld: “Verbreding van het OV-netwerkperspectief” respectievelijk “OV in kleine kernen”. Wij volgen hieronder bij de behandeling van de verschillende onderwerpen de opbouw van het NWP van de spoorruingengraat tot ontsluiting met aanvullend OV in de haarvaten.

Sterk treinproduct als ruggengraat, met meer sprinters én IC-knopen

In het OV-netwerkperspectief is het treinproduct als ruggengraat benoemd van het regionaal OV-netwerk. Belangrijke inzet is meer sprinters en meer IC-stations. Deze ambities en wensen worden momenteel verder uitgewerkt in een ontwerp spooragenda. Hierin staan wij stil bij onze inzet in lopende en nieuwe studies. Denk aan de corridorstudie Amsterdam – Twente – Duitsland en de voorbereiding van een nieuw MIRT-onderzoek Utrecht – Foodvalley – Arnhem. In de spooragenda kijken wij niet alleen naar de samenhang met lopende landelijke spoorcorridorstudies, maar ook naar aanvullende onderzoeksvragen waarvoor wij aparte studies organiseren. Het ontwerp voor de spooragenda is naar verwachting in februari gereed en wordt met u gedeeld. Dit vormt de basis voor verdere gesprekken met belangrijke partners zoals gemeenten en de spoorsector, waarna een definitieve spooragenda opgesteld wordt als uitwerking van het NWP.

Hoofdverbindingen met U-liner op de middellange afstand en U-link in hoogstedelijk gebied

Conceptontwikkeling Bus Rapid Transit

Wij werken samen met Rijk, regionale overheden en de OV-sector aan het programma Toekomstbeeld OV 2040 (zie [OV in de toekomst](#)). Binnen dit programma werken wij onder andere aan nieuwe vormen van openbaar vervoer. Een actueel onderwerp is Bus Rapid Transit (hierna: BRT) dat als een oplossing wordt gezien voor mobiliteitsvraagstukken op de korte tot middellange termijn. BRT is een snel en comfortabel busproduct dat regio's met elkaar verbindt en belangrijke overstaplocaties zoals P+R's verknoopt. Het BRT-concept is recentelijk uitgewerkt in een manifest (zie [BRT-manifest](#)). Belangrijke punten in het manifest zijn dat a) BRT een belangrijk onderdeel is van het gehele mobiliteitssysteem, b) een BRT op alle kwaliteitskenmerken goed moet functioneren om het succesvol te laten zijn en c) dat sprake mag zijn van een groeipad. Het manifest gebruiken wij als handreiking in de uitwerking van hoofdroutes U-link (stedelijk) en U-liner (regionaal) in de provincie Utrecht. Hoewel nog geen sprake is van concrete uitwerking is het een belangrijke stap richting een gezamenlijk beeld met o.a. Rijkswaterstaat over invulling van BRT op hoofdwegen, zoals de A28 (Amersfoort-USP) en A27 (Breda-Gorinchem-Utrecht). Het manifest benoemt ook het belang van integratie van BRT binnen een stedelijk en regionaal weg- en OV-systeem met sterke mobiliteitsknooppunten. Dit sluit aan bij de ambities in het NWP om breder te kijken dan alleen het OV.

Voortgang Bus Rapid Transit – drie bovenregionale studietrajecten uitgelicht

Breda-Gorinchem-Utrecht

Een verbinding met veel potentie voor BRT is de verbinding tussen Utrecht - Vianen - Meerkerk - Gorinchem - Breda ('BGU-corridor'). De ambities en opgaven voor deze corridor zijn met u gedeeld in de Statenbrief (PS2022MM16). Hierover is daarnaast een intentieovereenkomst getekend tussen samenwerkende overheden om diverse maatregelen voor kwaliteitsverbetering in 2030 en doorontwikkeling richting 2040 uit te werken (zie [Intentieovereenkomst Breda-Gorinchem-Utrecht](#)). Deze maatregelen beogen de busverbinding te versnellen en de kwaliteit van haltevoorzieningen te verhogen. Belangrijke onderdelen hierin zijn de uitwerking van vervoersknopen Vianen Lekbrug en Meerkerk. Eind 2023 volgt een uitgewerkte maatregelenpakket voor een eerste stap en kwaliteitsimpuls rond 2030 met een gezamenlijk investeringsvoorstel voor bespreking in BO MIRT.

Haarlem-Amstelveen-Utrecht Leidsche Rijn

Om te leren hoe BRT een rol zou kunnen spelen bij het verbinden van kernen waar de ruimtedruk groot is, waar de verstedelijking aan de stadsranden plaatsvindt en waar ruimte is op hoofdwegen, is met diverse samenwerkende overheden ook de casus BRT Haarlem-Amstelveen-Utrecht Leidsche Rijn (HAU) uitgewerkt (zie [Rapport Bus Rapid Transit Utrecht-Amstelveen-Haarlem](#)). Hoewel het rapport veel mooie voorbeelden aandraagt voor infrastructuur en uitwerking van het concept, laat het ook zien dat hier hoge kosten mee gemoeid zijn. Bij de voorkeursvariant bedraagt de exploitatiebijdrage bijna 7 miljoen euro per jaar voor 5.700 reizigers per dag. Dit komt neer op 4 euro per reiziger en ligt vele malen hoger dan de gemiddelde bijdrage van 1,50 euro per reiziger in de provincie Utrecht. De potentie van deze verbinding is daarmee in deze vorm en op basis van deze resultaten tegenvallend. Een belangrijke les is dat BRT op nieuwe verbindingen forse financiële consequenties heeft. Daarom gaat onze voorkeur uit naar het toepassen van BRT op bestaande verbindingen waarbij een stapsgewijze aanpak centraal

staat (zoals BGU en A28 Amersfoort-USP).

Utrecht Science Park – Almere

Een mogelijke aanvulling op de treinverbinding Almere – Utrecht wordt gezien in een BRT-verbinding met het USP. Het gaat dan eigenlijk om een opwaardering van de huidige USP-buslijn 200. Er is momenteel een onderzoek in opstart met de betrokken regio's naar het potentieel van BRT-kwaliteit op deze verbinding. Als provincie participeren we in deze studie, waarbij we net als bij Haarlem – Amstelveen – Leidsche Rijn kritisch kijken naar de meerwaarde voor onze reizigers en financiële houdbaarheid. Vanuit die grondslag gaan wij voorstellen beoordelen.

Uitvoeringsagenda Lopikerwaard en doorkijk

De uitwerking van het NWP krijgt vorm in gebiedsgerichte uitvoeringsagenda's. Hierin werken wij primair de routes van U-liner en U-link uit die we in de nieuwe concessieperiode 2025-2035 willen uitbreiden en/of introduceren. Verbetering van betere loop- en fietsroutes wordt hierin meegenomen, net als de kwaliteit van haltes en vervoersknooppunten (P+R) en lokale wensen om samenhangende buslijnen te optimaliseren. Op basis van de uitvoeringsagenda's hopen wij een versnelling te geven aan de verbetering van infrastructuur van betrokken wegbeheerders. Ook moet dit leiden tot een gerichtere inzet van onze huidige en toekomstige subsidies voor halte-kwaliteit, verkeersdoorstroming, toegankelijkheid en fietsvoorzieningen. Soms vraagt dit om investeringen in eigen infrastructuur die wij meenemen in voorbereiding van het Meerjareninvesteringsplan Mobiliteit. Om te komen tot de uitvoeringsagenda's gaan wij eerst aan de slag met gebiedsuitwerkingen. Hierin werken wij bouwstenen uit samen met betrokken gemeenten. Voor de keuze en afbakening van gebieden ligt de nadruk op plekken die nu nog niet worden uitgewerkt in lopende studies zoals U Ned. Het eerste gebied waar we aan de slag zijn gegaan is de Lopikerwaard (gemeenten Montfoort, Lopik, Oudewater en IJsselstein). Dit betreft tevens een pilot om te oefenen met de aanpak. Belangrijke voorstellen zijn: omvorming van haltes tot lokale 'hubs' die deur-tot-deur-reizen stimuleren, verplaatsen van haltes voor betere oversteken, toevoegen van fietsparkeerplekken en verbetering van de OV-doorstroming. In bijlage 1 is het onderzoeksrapport opgenomen, waarin bouwstenen opgenomen zijn. De voorstellen worden momenteel samen met onze partners op wenselijkheid en urgentie beoordeeld. Zo kunnen sommige voorgestelde maatregelen 'meeliften' op lopende trajectstudies van de provincie. De uitwerking laat zien dat er veel optimalisatiemaatregelen zijn, die vaak ook juist klein zijn maar grote meerwaarde hebben voor reizigers.

We hebben onder andere geleerd dat het goed is om voldoende breed te kijken naar de uitwerking van gebieden om zo ook kansen voor verbetering van omliggende ontsluitende buslijnen van/naar kleine kernen mee te nemen. In 2023 en 2024 volgt de uitwerking van andere gebieden, waarna de uitvoeringsagenda met concrete, gedragen investeringsvoorstellen volgt. Hierbij denken wij aan de volgende clustering van gebiedsuitwerkingen: noordwest (o.a. De Ronde Venen en Stichtse Vecht), noordoost (onder andere Bilthoven en Soest), Foodvalley West (onder andere Veenendaal en Rhenen), Heuvelrug (onder andere Zeist en Utrechtse Heuvelrug) en Krommerijng gebied (o.a. Bunnik en Wijk bij Duurstede), Houten en Vijfheerenlanden.

Regionale vervolgstudies Samen OV Versnellen naar knoop Utrecht Centraal en Papendorp/Rijenburg

Eind 2020 is het onderzoekstraject Samen OV Versnellen gestart waarin wij samen met gemeente Utrecht en U10 gewerkt hebben aan ambities voor het OV. Wij hebben u geïnformeerd over de resultaten in Statenbrief 822C95E2 'Eindresultaten studies Samen OV versnellen en OV in de binnenstad'. Deze resultaten worden nu ook bevestigd in de MIRT-verkenning OV en Wonen en vormden de basis voor afspraken in BO MIRT (PS2022MM88). Zoals eerder aangekondigd zijn wij parallel aan de MIRT-verkenning verdergegaan met een aantal vervolgvragen over de Papendorplijn/Rijenburg en uitwerking van mogelijkheden in het stationsgebied. Deze resultaten zijn nu bekend (bijlage 2a tot en met 2d).

De studie naar de Papendorplijn laat de wisselwerking en de afhankelijkheid van gebiedsontwikkeling zien (ook op lange termijn) en brengt ook andere varianten in beeld zoals met behoud van bestaande tramlijn tot Utrecht Zuid (Kanaleneiland/Westraven) samen met een snelle Merwedelijn. De studie naar de mogelijkheden in het stationsgebied laat zien dat het realiseren van een toekomstvaste aanlanding complex is. Deze studie bevestigt de noodzaak van een goede oplossing in het stationsgebied voor bestaande en nieuwe reizigers en een toekomstvast en betaalbaar OV-systeem. Het gaat dan niet alleen een aantrekkelijke overstap tussen vervoersvormen (zoals van tram naar trein) maar ook om een goede relatie met de binnenstad als belangrijk bestemmingsgebied voor lokale en regionale reizigers.

De informatie uit deze studies wordt ingebracht in met name het vervolg van de MIRT-verkenning OV en Wonen. Ook de raad van gemeente Utrecht ontvangt de studierapportages middels een raadsbrief over diverse gerelateerde onderwerpen in januari.

Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV

Programma Aanvullend OV en Doelgroepenvervoer

Het programma Aanvullend OV en Doelgroepenvervoer bestaat uit vernieuwingen in gemeentelijk doelgroepenvervoer, een passende invulling van het provinciale aanvullend openbaar vervoer (hierna: AOV) en verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Het programma is gericht op groepen met speciale behoeften, zoals ouderen en reizigers met een fysieke en/of mentale beperking. Met dit programma zorgen we dat de 'onderkant van OV' meegaat met reizigersbehoeften door te experimenteren en te leren.

Voorbeelden van onderzoeken die we uitvoeren zijn gebruikersonderzoek, evaluatie van flex-projecten en vervoersarmoede in Leusden. Ook voeren we pilots uit, zoals de wijkbus in Vreeswijk en U-Flex in Bilthoven. Om de toegankelijkheid van het OV te verbeteren doen we onderzoek naar fysieke toegankelijkheid en naar sociale toegankelijkheid. Dit tweede gaat over dat mensen bekend zijn met en zich welkom voelen in het OV. Daarvoor is onder andere de website 'OV voor iedereen' in het leven geroepen en zijn er campagnes zoals de Sunflower keycord en e-learningmodules. Specifieke kansen die in de gebiedsuitwerkingen naar voren komen, worden meegenomen in dit programma.

Afhandeling moties 41 “Verbreiding van het OV-netwerkperspectief” en 48 “OV in kleine kernen”

Tijdens de Provinciale Staten-vergadering van 11 mei 2022 heeft u twee moties aangenomen: motie 41 “Verbreiding van het OV-netwerkperspectief” en motie 48 “OV in kleine kernen” invullen. Deze moties raken de uitwerking van het OV-netwerkperspectief, en worden daarom hier afgehandeld.

Motie 41: Verbreiding van het OV-Netwerkperspectief

Motie 41 vraagt om “het OV-netwerkperspectief te blijven zien als onderdeel van een breder vervoerssysteem met plaats voor OV, fiets en (deel)autogebruik, al dan niet in combinatie, om snel en comfortabel van A naar B te komen”. Tot slot vraagt het om “in de uitvoeringsplannen met betrekking tot de ontwikkeling van het OV-netwerk de combinatie van het gebruik van de (deel)auto met goede aansluitingsmogelijkheden op dit OV-netwerk concreet in ogenschouw te nemen.”

We gaan op drie manieren aandacht besteden aan de door u gewenste verbreiding van het NWP:

1. Gebiedsgerichte uitwerking van met aandacht voor verknoping van OV (lopen, fiets en auto)

We gaan het NWP uitwerken in gebiedsgerichte uitvoeringsagenda's zoals hierboven beschreven. Het verknopen en samenhang met andere modaliteiten staat hierin nadrukkelijk centraal. Kansen worden geïdentificeerd voor verbetering van aansluitmogelijkheden van de fiets en de auto.

2. Meenemen in lopende projecten

We nemen het mee in projecten om te leren in de praktijk. Voor de BRT-corridor BGU loopt nu de uitwerking van een aantal knooppunten. Binnen de provincie gaat het om Vianen Lekbrug en Meerkerk. In dit lopende project gaan wij samen met betrokken gemeenten aan de slag om de oproep van uw motie ook concreet te vertalen naar maatregelen en zo ook ervaring op te doen die helpen bij verdere opschaling binnen de provincie Utrecht.

3. Voorbereiding van een nieuw bereikbaarheidsprogramma 2024-2029

Wij zijn gestart met het opstellen van een nieuw bereikbaarheidsprogramma (hierna: BBP) met de looptijd van 2024 tot en met 2029 (PS2022MM102). In het BBP 2024-2029 (een programma onder de Omgevingsvisie) wordt integraal gekeken naar het mobiliteitssysteem en de rol van zowel individuele vervoerwijzen als het gecombineerde gebruik. Dit vormt de basis voor nieuwe uitvoeringsprogramma's waarin ook het samenspel tussen modaliteit meer centraal zal staan (OV, fiets, deelmobiliteit en auto).

Motie 48: Kleine kernen goed ontsluiten met OV

Motie 48 bevat de constatering dat "in het OV-netwerkperspectief onvoldoende perspectief wordt geschetst voor kleinere kernen" en de overweging dat "kleine kernen vaak slecht bereikbaar zijn met het OV". Daarbij is het verzoek om "de komende jaren op regelmatige basis onderzoek te doen naar de haalbaarheid van nieuwe OV-verbinding van, naar en tussen kleinere kernen in de provincie." Daarnaast is het verzoek om "de Staten te betrekken bij de selectie van te onderzoeken verbindingen en op de hoogte te houden van de resultaten." Dit raakt ook een verzoek in motie 41 om "naast de mobiliteitsbehoefte van inwoners in en rond de verstedelijkte gebieden nadrukkelijk ook oog te blijven houden voor de bereikbaarheidsbehoefte van de inwoners buiten de verstedelijkte gebieden".

Eerder hebben we u geïnformeerd over het percentage van de Utrechtse bevolking dat beschikking heeft over OV in de nabijheid. Op dit moment bedraagt dat ruim 93%; dat is landelijk gezien een hoog percentage. Aanvullend hebben we onderzocht hoe het op dit moment is gesteld met de bereikbaarheid van de kleine kernen in Utrecht. Dit overzicht treft u aan in bijlage 3. Uit dit overzicht blijkt dat van de 52 kleine kernen in de provincie Utrecht 49 kernen een OV-bediening hebben die passend is bij de omvang van de kern en de vraag naar OV. We gaan hierbij uit van een ruime definitie van kleine kernen vanaf 500 inwoners tot 8000 inwoners en een bevolkingsdichtheid van minimaal 500 inwoners per km². Het OV rijdt minimaal op maandag tot en met vrijdag en tevens minimaal 1x/uur tussen 7:00 – 19:00 uur op maximaal 600 meter afstand van het hart van de kern.

Er zijn slechts drie kleine kernen in de provincie Utrecht die beschikking hebben over OV, maar in een minimalere bediening dan hiervoor aangegeven of op iets grotere afstand dan 600 meter. Het betreft hier alle drie gevallen waar het OV door een belendende provincie wordt verzorgd:

- Kedichem (550 inwoners): 1 bus per uur op werkdagen, maar mist per richting 2 ritten per dag om te voldoen aan de bedieningseisen uit het overzicht. Vervoerder: Qbuzz (vanuit concessie DMG).
- Everdingen (765 inwoners): bediening conform bedieningseisen van 1 bus per uur op werkdagen, maar op 800 meter in plaats van 600 meter vanaf het hart van de kern. Vervoerder: Arriva (vanuit concessie Rivierenland).
- Zegveld (1725 inwoners): 1 bus per 2 tot 3 uur op werkdagen. Vervoerder: Arriva (vanuit concessie Zuid-Holland Noord).

Voor alle drie kernen zullen we in overleg treden met de vervoerders (en vervoersautoriteiten) die deze kernen bedienen om te bekijken of verbeteringen mogelijk zijn voor het vervoerplan 2024.

Uit bovenstaande blijkt dat de OV-bediening van kleine kernen over het algemeen behoorlijk op orde is. Wij herkennen ons dan ook niet in de overweging dat kleine kernen vaak slecht bereikbaar zijn met het OV. Als onderdeel van de eerdergenoemde uitvoeringsagenda's zijn wij wel voornemens om lokale wensen voor verbeteren van verbindingen te inventariseren. Wij zullen u ook deze uitwerkingen doen toekomen. In toekomstige vervoerplannen (in de nieuwe concessies) kunnen deze afgewogen worden binnen de totale dienstregeling en de door u gegeven kaders (NWP, Nota van Uitgangspunten concessies en toekomstige begrotingen). Verder geldt ook de uitnodiging om, zoals nu ook gebruikelijk, specifieke wensen kenbaar te maken tijdens contactmomenten

rondom het jaarlijkse vervoerplanproces (o.a. infosessies en statenbrieven over jaarlijkse uitgangspunten en de vaststelling van het vervoerplan).

Vervolgprocedure / voortgang:

Wij zullen u periodiek blijven informeren over voortgang op de verschillende dossiers, die samenhangen met de uitwerking van het NWP.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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