

Aan Provinciale Staten  
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	30 mei 2017	REFERENTIE	L. de Graaf
ONS NUMMER	81B2646E	DOORKIESNUMMER	2349
NUMMER PS	2017MME94	E-MAILADRES	Leon.de.Graaf@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

**Onderwerp Statenbrief: Schaalsprong OV**

**Voorgestelde behandeling: ter informatie**

Geachte dames en heren,

**Inleiding**

Met deze brief brengen we u graag op de hoogte van de stand van zaken en ontwikkelingen ten aanzien van de Schaalsprong OV.

*Aanleiding*

In de komende decennia is er een blijvend groeiende bevolking en verdere ontwikkeling van de (kennisintensieve) economie. Ons ruimtelijk-economisch beleid is erop gericht om de groeiende vraag naar woningen voor het grootste deel (80%) op te vangen op binnenstedelijke locaties. De stedelijke gebieden worden steeds belangrijker voor de vitaliteit. De leef- en verblijfskwaliteit in stedelijke gebieden staat echter door het toenemend gebruik van de stedelijke functies steeds meer onder druk. Dit geldt in het bijzonder voor Utrecht Science Park/De Uithof (Utrecht Oost), Utrecht Centrum/ stationsgebied, Amersfoort Centrum en in de regio FoodValley (driehoek Veenendaal-Ede-Wageningen).

Deze ontwikkelingen hebben ook een forse groei van de mobiliteit tot gevolg. De Nationale Markt- en Capaciteiten Analyse (NMCA) geeft aan dat de beschikbare netwerken voor auto, OV en fiets allemaal op cruciale onderdelen overbelast raken. Omdat niet overal alle modaliteiten goed gefaciliteerd kunnen worden door uitbreiding van de capaciteit, zal OV in, van en naar de daarvoor meest geeignende gebieden een substantiele rol spelen in de bereikbaarheid. De grote jaarlijkse groei naar deze gebieden bevestigt deze opgave. Met behulp van de Schaalsprong OV gaan we op zoek naar een OV-systeem dat antwoord geeft op de nieuwe ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen en opgaven, de gevraagde bereikbaarheid kan bieden en tegelijkertijd de leef- en verblijfskwaliteit versterkt. Met de term Schaalsprong wordt dan ook bedoeld: een passend OV-systeem voor de toekomstige vraag. Dit systeem bestaat uit een netwerk (dienstregeling en infrastructuur), maar zeker ook uit reisinformatie, tarieven, marketing en nieuwe innovaties waarmee de reiziger een totaalproduct wordt aangeboden.

*Voorgeschiedenis*

Wij zijn sinds 2015 (met de komst van het BRU) verantwoordelijk voor al het regionale openbaar vervoer in deze provincie (bus en tram) en voeren het overleg met het Rijk/Prorail/NS over de spoorbediening in onze provincie. Vanuit deze verantwoordelijkheid zijn wij concessieverlener van de bus- en tramconcessie regio Utrecht (concessiehouder Qbuzz onder merknaam U-OV) en de streekconcessie (concessiehouder Syntus). Ook zijn we eigenaar en beheerder van het tramsysteem (materieel en infrastructuur) en het provinciale wegennet. Vanuit

onze verantwoordelijkheid voor de regionale bereikbaarheid en het openbaar vervoer zijn we betrokken bij een groot aantal processen, zoals de Gebiedsverkenning Utrecht Oost en het Toekomstbeeld OV.

Het huidige OV-beleid bestaat uit de voormalige provinciale beleid van voor de komst van het BRU dat vooral bedoeld was voor het niet BRU-gebied én het beleid van het BRU, juist bedoeld voor de stedelijke regio Utrecht. Om voldoende houvast te hebben om de opgaven van de gehele provincie, stedelijke en niet-stedelijk, voor de komende jaren te kunnen aanpakken, is het nodig om het OV-beleid van de provincie te integreren en te actualiseren.

*Essentie / samenvatting:*

#### **Doelstelling**

Bij de doelstelling van de Schaalsprong OV is onderscheid gemaakt naar de korte- en middellange termijn:

1. Korte termijn: Eén geïntegreerd OV-beleid van BRU en Provincie als onderdeel van het geïntegreerde mobiliteitsbeleid van de Provincie, en één bijbehorend geïntegreerd uitvoeringsoverzicht van OV maatregelen tot 2023, met name gericht op de gesignaleerde knelpunten. Dit geïntegreerde OV beleid is ook integraal afgestemd met relevante andere beleidsontwikkelingen rond ruimtelijke ordening, leefbaarheid en duurzaamheid.
2. Middellange termijn: Voor na 2020 een provinciaal vastgesteld ontwikkelingsperspectief op het OV systeem op basis van het geïntegreerde OV beleid en op basis van uitkomst van voor de toekomst van het OV belangrijkste relevante landelijke en provinciale beleidsprocessen: de (regionale) MIRT verkenning, bereikbaarheidsalliantie USP (Utrecht Oost), Toekomstbeeld OV met rijk, herijking eigen PRS en Omgevingsvisie. Dit OV-ontwikkelingsperspectief bestrijkt de middellange termijn tot 2028/2030 met een doorkijk naar 2040. Het vormt een raamwerk voor beleidskeuzes en projecten voor infrastructuur en exploitatie (inclusief materieelinvesteringen) van het OV, in het bijzonder in de hoofdlijnen voor de concessieverlening in 2023.

#### **Samenhang met andere beleidstrajecten**

Daar waar in gezamenlijkheid met belangrijke stakeholders als Rijk, gemeenten en spoorsector in processen als de Gebiedsverkenning Utrecht Oost en Toekomstbeeld OV gewerkt wordt aan netwerkontwikkeling en nationale opgaven, is de Schaalsprong OV juist bedoeld als kader voor onze eigen, interne processen: concessieverlening, concessiebeheer en beheer van bedrijfsmiddelen.

#### *Gebiedsverkenning Utrecht Oost (GUO)*

In de Gebiedsverkenning Utrecht Oost staat de bereikbaarheid van de stedelijke regio Utrecht in het algemeen en de majeure gebiedsontwikkelingen Utrecht Science Park, Merwedekanaalzone en Utrecht centrum in het bijzonder centraal. Hierbij ligt de nadruk op de opgaven vanaf 2030. Binnen de Schaalsprong OV is de scope breder: we kijken naar de totale provincie, inclusief belangrijke herkomsten/ attracties in de invloedssfeer van onze provincie. Bovendien ligt in de Schaalsprong de focus vooral op de periode tot 2030.

In de tijd lopen GUO en de Schaalsprong OV parallel aan elkaar. Dat betekent dat we binnen de Schaalsprong OV onderzoeken hoe de problematiek van GUO zich verhoudt tot het totale OV-systeem. Daarbij verkennen we of vanuit de hoofdlijnen van de perspectieven die in het kader van GUO worden ontwikkeld er maatregelen afgeleid kunnen worden die zinvol en haalbaar zijn voor de periode tot 2020.

#### *Toekomstbeeld OV*

Samen met het Rijk, ProRail en NS wordt het toekomstbeeld OV opgesteld. De in het Toekomstbeeld OV gepresenteerde vertrekpunten bieden zowel perspectief voor de reiziger als een stevige agenda voor alle betrokken partijen. Genoemde ambities: de reistijd tussen de economische kerngebieden in Nederland verkorten, ontwikkeling van real-time informatievoorzieningen bevorderen en experimenten en pilots starten voor innovatieve mobiliteitsdiensten. Ook governance speelt in Toekomstbeeld OV een belangrijke rol.

In de Schaalsprong komen dezelfde thema's terug. We gebruiken de Schaalsprong als regionale uitwerking van Toekomstbeeld OV en voeden daarmee de nationale uitwerking.

#### *Actualisatie mobiliteitsplan & omgevingsvisie.*

De Schaalsprong OV vormt de OV-input voor de actualisatie van het Mobiliteitsplan. In 2019 zal het Mobiliteitsplan opgaan in de Omgevingsvisie.

#### *Minder Hinder*

In de periode 2018-2026 realiseert Rijksaterstaat het project Ring Utrecht. Gedurende deze periode zijn er vanuit de Schaalsprong OV twee uitdagingen: allereerst om de doorstroming en betaalbaarheid van het bestaande OV zoveel mogelijk op het huidige (kwaliteits-)niveau te houden. Ten tweede wordt door Rijkswaterstaat onderzocht of vanuit het programma Minder Hinder het OV ingezet kan worden als maatregel om de overlast van de werkzaamheden te beperken.

## **Bouwstenen van de Schaalsprong OV**

Het project Schaalsprong OV is opgebouwd uit verschillende bouwstenen. Op dit moment gaat de aandacht nog vooral uit naar het scherp krijgen van de opgave. Bestaand beleid is daarbij het uitgangspunt en waar mogelijk wordt de opgave gekwantificeerd. Voor het uitvoeringsoverzicht en het ontwikkelperspectief hanteren we de volgende bouwstenen:

### *1. De opgave*

Met behulp van de WLO-scenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving, de nationale markt- en capaciteitanalyse van het Rijk, de verdiepingsslag hierop die in de Gebiedsverkenning Utrecht Oost wordt gemaakt en onze eigen OV-chipkaartdata krijgen we een steeds beter beeld van de toekomstige (potentiële) vervoervraag. Desondanks blijft het complex om de toekomst te voorspellen. Wat we wel weten is dat de provincie Utrecht tot na 2040 blijft groeien in aantallen inwoners en arbeidsplaatsen en dat het OV een deel van die groei zal moeten faciliteren.

Met behulp van groei-analyse bekijken we waar de vraag naar OV zit en waar en wanneer dit tot capaciteitsknelpunten leidt, maar ook om inzicht te krijgen in de verschillende doelgroepen van OV-gebruikers en hun reisgedrag. We ontwikkelen scenario's om gevoel te krijgen bij de knelpunten.

### *2. Netwerkconcept OV*

Op basis van de vervoervraag blijven we het bestaande netwerk van trein, bus en tram doorontwikkelen en uitnutten. Op sommige corridors stijgt de vraag zodanig dat het knelpunt alleen opgelost kan worden door een nieuw netwerkconcept te introduceren. Daarbij zetten we sterk in op differentiatie. Op plekken waar dat zinvol en mogelijk is maken we onderscheid naar de verschillende doelgroepen en lanceren we verschillende productformules. Verschillende doelgroepen zijn bijvoorbeeld forensen, studenten, winkelend publiek, en doelgroepenvervoer. Eén van de mogelijke productformules is R-net. Deze differentiatie werken we uit in het totale OV-product. Hierbij kan worden gedacht aan differentiatie in lijnvoering, frequenties, snelheid, marketing en uitstraling.

In de Gebiedsverkenning worden momenteel perspectieven voor de lange termijn (2040) ontwikkeld, in de Schaalsprong OV ontwikkelen we netwerkconcepten die passen binnen deze perspectieven, maar al voor 2030 bijdragen aan de opgave. Hierbij worden ook de uitgangspunten van Toekomstbeeld OV meegenomen. In de zomerperiode wordt de in verschillende werksessies binnen de provincie en met belangrijke stakeholders (gemeenten en vervoerders) verder vorm gegeven aan de netwerkconcepten.

### *3. Smart mobility*

Nieuwe technologieën bieden mogelijkheden voor reizigers om hun reis gemakkelijker te plannen, te betalen en onderweg bij te sturen, maar ook de ontwikkeling van nieuwe vormen van (openbaar) vervoer.

Ook de OV-sector innoveert en maakt deel uit van de ontwikkelingen in Smart mobility: juist de omvang van het OV (niet te groot, maar zeker wel schaal), de inhoudelijke uitdagingen/opgaven en de karakteristieken van de sector (publiek/privaat, overzichtelijke schaal, hoog kwaliteitsniveau, gereguleerd) bieden –voor bedrijfsleven- erg veel kansen voor innovaties van zowel pilots als daadwerkelijke uitrol voor ICT, organisatorische technologische voertuig- en infra-ontwikkelingen.

Voor ons betekent dit meer inzicht in het gedrag van reizigers en nieuwe mogelijkheden om de vervoervraag en het vervoeraanbod met elkaar in evenwicht te brengen. In de Schaalsprong OV onderzoeken we welke rol wij hierin kunnen hebben en wat dit betekent voor bijvoorbeeld de bediening van kleine kernen, het P+R-beleid en multimodale ketenverplaatsingen. Uitgangspunt van smart mobility is namelijk dat de reiziger optimaal kan switchen en combineren tussen de verschillende mobiliteiten.

In dit verband krijgt ook de sociale functie van het OV aandacht. Waar mogelijk kan Smart mobility een bijdrage leveren aan de spanning tussen voldoende (kwalitatief) aanbod van reismogelijkheden en de kostendekkingsgraad van het OV. Met behulp van mobiliteitsmanagement en Mobility as a Service brengen we de vervoervraag (juist ook in de rustige gebieden) en het aanbod bij elkaar. Hierdoor denken we niet alleen een kosteneffectiever, maar ook een beter bij de vraag passend vervoersproduct te kunnen bieden.

### *4. OV-Knooppunten*

OV-knooppunten hebben een cruciale rol in het mobiliteitsnetwerk. Ook hebben OV-knooppunten een belangrijke ruimtelijk economische waarde. Deze knoop- en plaatswaarde kunnen elkaar versterken.

Vanuit bereikbaarheidsperspectief is verdere ontwikkeling van deze knooppunten gewenst. Bij de ontwikkeling van het netwerkconcept maken we onderscheid naar verschillende soorten OV-knooppunten. Bij sommige ligt de nadruk op de rol van de knoop in het OV-netwerk. Bij andere knopen ligt de nadruk op het ruimtelijk economisch belang van de plaats. Knooppunten zijn bij uitstek de plek waar de verschillende netwerken samenkomen en dus multimodale ketens worden gevormd. Denk daarbij bijvoorbeeld aan transferia en P+R.

Bij het opwaarderen van deze knopen kan gedacht worden aan wayfinding, haltevoorzieningen en fietsenstallingen, maar ook het verbeteren van de bediening van deze knopen met het OV. Denk daarbij aan verdere inzet op tangentlijnen, verhogen van frequenties en inzet van groter materieel.

#### *5. Binnenstedelijke ontwikkelingen, infrastructuur & doorstroming*

In de steden Utrecht en Amersfoort gaan in de komende 10 jaar 100.000 extra inwoners wonen. Daarnaast stijgt ook het aantal arbeids- en leerlingplaatsen vooral in de steden. De extra mobiliteit die dit met zich meebrengt leidt tot extra druk op de bereikbaarheid én op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de steden. In het openbaar vervoer is dit merkbaar doordat er meer bussen rijden en dat het oponthoud bij kruisingen (met fietsers, andere bussen, loopstromen en auto's) toeneemt. Daar waar OV met het overig wegverkeer meerijdt, staat ook het OV langer in de file.

Bij de Schaa sprong OV bepalen we waar we bestaande (HOV-) infrastructuur kunnen optimaliseren (doorstroming, snelheid en verkeersveiligheid) en waar aanvullende vrijliggende HOV infrastructuur benodigd is.

Specifiek kijken we naar investeringen in het kader van het Minder Hinder programma.

#### *6. Zero emissie*

Gezamenlijk met wegbeheerders werken we aan de verduurzaming van het OV. De provincie Utrecht wil in 2017 met de vervoerders en andere partners (gemeenten) verdere stappen zetten met Zero Emissie-busvervoer (waterstof en/of elektrisch) door ervaringen op te doen, kennis uit te breiden en extra (rijks/EU-) financieringsmogelijkheden te benutten. Dit vooral in het licht van de in 2019 te vervangen circa 140 bussen binnen de U-OV concessie. Daarmee kunnen we een flinke stap zetten om te komen tot volledig ZE-busvervoer in 2025.

Het vernieuwen van het wagenpark naar Zero-emissie bussen brengt extra transitiekosten in busmaterieel en laadvoorzieningen met zich mee. In de Schaa sprong OV onderzoeken we wat logische en (financieel) haalbare implementatiestrategieën zijn..

#### *7. Samenwerking met gemeenten en vervoerders*

Naast het ontwikkelen van een inhoudelijk visie speelt ook de wijze van samenwerken een cruciale rol in het functioneren van het OV. In de beleidsvorming, bij de realisatie van infrastructuur, bij grote binnenstedelijke ontwikkelingen en bij thema's als duurzaamheid en veiligheid werken we intensief samen met Rijk, gemeenten, vervoerders en andere stakeholders die elk een eigen cruciale rol hebben. Gezamenlijk met deze partijen hebben wij het belang om stad en regio bereikbaar te houden. Vanuit dit gezamenlijk belang is er in toenemende mate behoefte om afspraken te maken over bijvoorbeeld de realisatie van nieuwe OV-infrastructuur en integrale belangafweging bij keuzen over verdeling van schaarse ruimte tussen mobiliteit en openbare ruimte.

In de Schaa sprong OV denken we ook na over hoe we reizigers en bewoners bij de ontwikkeling van het OV betrekken.

#### *8. Concessie 2023*

In 2023 lopen de huidige OV-concessies af. In de Schaa sprong OV verkennen we de volgende vragen: gaan we in 2023 opnieuw 2 verschillende concessies in de markt zetten? Hanteren we daarbij dezelfde risico- en opbrengstverdeling? Beperken we de concessie(s) tot het reguliere OV-aanbod of intensiveren we de relaties met knooppunten, smart mobility, mobility as a service, prijs- en tariefbeleid? Dit levert deels hoofdkeuzen op en deels een onderzoeksprogramma.

#### *9. Betaalbaarheid OV*

Binnen het OV-systeem wordt continu gezocht naar de goede balans tussen reizigersopbrengsten en exploitatiekosten, beheerkosten en investeringen. Het accommoderen van de verwachte forse groei zal op enige wijze gefinancierd moeten worden. In de Schaa sprong OV geven we inzicht in de financiële effecten van keuzen en ontwikkelingen. We geven daarbij aan wat de mogelijkheden zijn voor de financiering hiervan, mede in relatie tot de hiervoor beschikbare budgetten.

#### *10. Beheer*

De provincie Utrecht is eigenaar en beheerder van verschillende OV-bedrijfsmiddelen, zoals (provinciale tram- en businfrastructuur, DRIS en de merknaam U-OV. Het beheer van deze bedrijfsmiddelen stemmen we af op de gewenste prestaties vanuit de reiziger. In de Schaa sprong OV bepalen we welke bedrijfsmiddelen wij zelf willen beheren. Deels is dit wettelijk bepaald (Wet lokaal spoor) en gedeeltelijk doen we dit vanuit onze OV-ambities om een bepaalde kostendekkingsgraad of kwaliteit na te streven.

*Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Met de invulling van deze bouwstenen kan de provincie gericht en consequent haar doelstellingen ten aanzien van OV behalen.

**Financiële consequenties**

Op dit moment zijn de financiële consequenties nog niet te overzien. Bij alle keuzen en ontwikkelingen zullen we steeds indien mogelijk de financiële consequenties in beeld brengen.

**Vervolgprocedure/voortgang**

De Schaalsprong OV werkt toe naar de volgende producten:

- Een uitvoeringsoverzicht van OV-maatregelen voor de periode tot en met 2023.
- Een ontwikkelperspectief voor de periode 2023-2030 met een doorkijk naar 2040

De komende maanden wordt meer duidelijk over de mobiliteitsopgave en de perspectieven voor de lange termijn vanuit de Gebiedsverkenning Utrecht Oost en het Toekomstbeeld OV. Daarna zal dit in het kader van de Schaalsprong OV samengevoegd worden met de eigen analyse en oplossingsrichtingen en worden geconcretiseerd naar beleid en projecten.

Zowel de opgave als de ontwikkelingen zijn sterk verbonden met de parallel lopende processen. In het najaar komen wij opnieuw bij u terug over de opgave, de te maken keuzen en dilemma's en de eerste voorstellen voor de uitwerkingsrichtingen.

**Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten**

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,  
De secretaris,