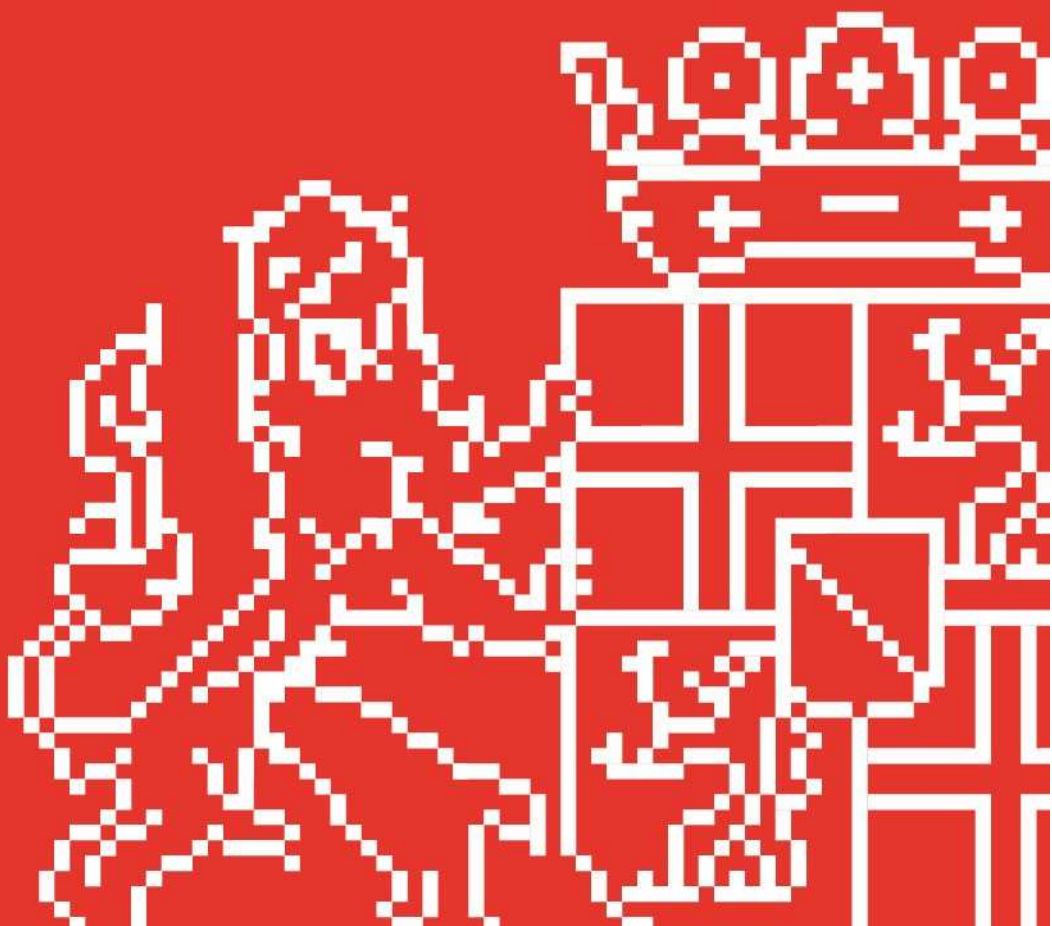




FOCUS, VERTROUWEN EN OPLOSSINGSGERICHT OVERDRACHTSDOCUMENT COLLEGE VAN GEDEPUTEERDE STATEN 2011-2015

ADDENDUM BESTUUR REGIO UTRECHT

Publicatiedatum 17 maart 2015
Status definitief
Referentienummer Corsa 2015-01253



Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Thema 1: Mobiliteitsbeleid	4
Thema 2: Regionale (auto-, fiets- en OV-) netwerken.....	5
Thema 3: Concessie openbaar vervoer en contract Regiotaxi.....	6

Inleiding

Het definitieve Overdrachtsdocument is op 17 februari 2015 vastgesteld door GS. Op 1 januari 2015 zijn de verkeers- en vervoerstaken van Bestuur Regio Utrecht (BRU) overgegaan naar de provincie Utrecht. Deze taken worden nu uitgevoerd door de tijdelijke afdeling BRU binnen de provincie Utrecht. In het Overdrachtsdocument van 17 februari is onder hoofdstuk III.9 (Financiële aandachtspunten) een korte toelichting opgenomen over de financiële kant van de integratie van BRU. De inhoudelijke aspecten van het werk van de afdeling BRU zijn niet opgenomen in het Overdrachtsdocument.

Over de transitie van BRU naar de provincie zijn door Provinciale Staten bestuurlijke kaders vastgesteld met betrekking tot de beleidserfenis, lopende projecten/programma's, governance, personeel en financiën. Uit het besluit van Provinciale Staten, 8 december 2014:

1. Instellen van een overgangperiode waarbij BRU haar expertise en kennis en ervaring ten aanzien van mobiliteitsbeleid in de Utrechtse grootstedelijke regio kan overdragen. Onderdeel hiervan is dat de provincie na de transitie het door BRU vastgestelde beleid zal overnemen.
2. De vigerende BRU beleidstukken zijn tot 2020 uitgangspunt, dat laat onverlet dat de PS bevoegdheid hebben om tussentijds beleid te actualiseren. Om te komen tot een geïntegreerd BRU- en provinciebeleid wordt, niet eerder dan na 2 jaar, een proces ingericht van herijking van beleid. In dit proces worden de huidige BRU-gemeenten vooraf bestuurlijk geconsulteerd.
3. De door BRU vastgestelde meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's (inclusief exploitatie en subsidiebeschikkingen) zullen na transitie gerespecteerd blijven tot 2020, wat onverlet laat dat PS over budgetrecht beschikken. In relatie tot subsidiebeschikkingen zal een harmonisatie met de provinciale verantwoordings- en beschikkingsregels worden toegepast.
4. Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer & onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting (zie punt 3) opgevangen. In 2020 worden mee- en tegenvallers binnen deze programma's bekeken. Over besteding van een eventueel restant wordt in overleg getreden met de huidige BRU-gemeenten.
5. In aanvulling op punt 2 neemt de provincie de besluitvorming van BRU ten aanzien van de tramremise en vervoerkundige koppeling over. Ook hiervoor geldt ten aanzien van mee- en tegenvallers het gestelde onder punt 4.
6. Bij het vaststellen van het jaarlijks OV-vervoerplan worden huidige BRU-gemeenten bestuurlijk nauw betrokken.
7. Gelijk aan andere gemeenten worden BRU-gemeenten vooraf geconsulteerd bij visievorming. De provincie blijft in continue dialoog met de huidige BRU-gemeenten ten aanzien van de specifieke kenmerken van de stadsregionale vraagstukken.
8. De provincie neemt de systeemverantwoordelijkheid over voor het OV-systeem bestaande uit eigendom, beheer en exploitatie van infrastructuur en materieel. Ook neemt de provincie de Regiotram Utrecht over, inclusief bijhorende eigendommen. Pas na uitvoering van de huidige infraprojecten (2017-2018) neemt de provincie besluiten over de toekomstige positie (cq eventuele verzelfstandiging) van het trambedrijf.



Op 17 maart 2015 is door GS een 'totaalakkoord' vastgesteld over de transitie.

De tekst hieronder is bedoeld als aanvulling op Programma 5 (Bereikbaarheid) van het Overdrachtsdocument. Het werk van de afdeling BRU valt onder dat programma. Onder het kopje 'Wat is bereikt' staan telkens de resultaten van de afgelopen jaren beschreven, bereikt onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van Bestuur Regio Utrecht. Onder 'mogelijke opgaven voor nieuw college' staan de opgaven waar het provinciebestuur de komende jaren mee te maken krijgt.

Thema 1: Mobiliteitsbeleid

Wat is bereikt?

Grootstedelijk Utrecht is aantrekkelijk om in te wonen, werken en recreëren. Het gebied groeit en blijft tot zeker na 2030 groeien. Door deze groei neemt ook de vraag naar mobiliteit toe. De ruimte die nodig is voor mobiliteit in het stedelijk gebied wordt steeds schaarser en mensen stellen hoge eisen aan hun omgeving. Dit vraagt om actueel verkeers- en vervoerbeleid, waarin keuzes worden gemaakt. De provincie werkt aan mobiliteit in grootstedelijk Utrecht. De hoofdlijnen van het beleid zijn vastgelegd in de Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht (algemeen bestuur BRU, 17 december 2014). Hierin heeft BRU samen met de negen gemeenten van de regio Utrecht de volgende keuzes gemaakt:

- Mobiliteitsgroei verantwoord accommoderen.
- Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied, ook door versterking van knooppunten en bevordering van de ketenmobiliteit.
- Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger met als topprioriteit de verbetering van de betrouwbaarheid van het totale OV-systeem, de vergroting van de capaciteit door een schaalessprong in het OV-systeem en het ontlasten van het Utrechtse stationsgebied.
- Kiezen voor kwaliteit voor de fietser en een schaalessprong van het fietsnetwerk.
- Kiezen voor een optimale rol voor de Ring Utrecht in het mobiliteitssysteem om het onderliggend wegennet niet teveel te belasten.
- Meer inzet op dataverzameling, -beheer en -monitoring en intensieve samenwerking met bedrijven, onderwijsinstellingen en andere overheden.

De OV-visie voor de regio Utrecht (2020 met doorkijk naar 2028 en 2040) (algemeen bestuur BRU, 29 februari 2012) schetst een robuust regionaal tram- en busnetwerk met een sterk accent op de verbindende radiale en tangentiële lijnen tussen bestaande en nieuwe woongebieden, de openbaar vervoer-/P+R-knooppunten en de kerngebieden. De OV-visie is door BRU uitgewerkt in de concessie OV en het OV-Streefbeeld 2020. Het OV-Streefbeeld 2020 (algemeen bestuur BRU, 5 februari 2014) vormt het kader voor de OV-ontwikkeling tot en met 2020. Dit kader krijgt een definitieve uitwerking in de jaarlijkse vervoerplannen van de vervoerder en wordt door de wegbeheerders uitgewerkt in infrastructurele maatregelen.

De provincie zet in op het benutten en ontwikkelen van kansrijke OV-knooppunten. De visie Knooppuntontwikkeling regio Utrecht 2020 (algemeen bestuur BRU, 3 juni 2013) beschrijft ruimtelijke en mobiliteitskansen en -opgaven en de rol van knooppuntontwikkeling daarbij. Per knooppunt zijn de opgaven in kaart gebracht en geprioriteerd. Het document vormt input voor maatregelen op het gebied van fiets en OV.

In de Fietsvisie (algemeen bestuur BRU, 25 november 2013) is uitgewerkt hoe de regio werkt aan een schaalessprong voor de fiets. Om een verdubbeling van het fietsgebruik in woon-werkverkeer in 2030 te realiseren ten opzichte van 2011 is nodig:

- Vergroten van kennis over fietsgedrag (m.b.v. apps en verkeersmodel Fiets).
- Verbetering marketing en communicatie en kennisbevordering bij gemeenten.
- Kwaliteitsverbetering bestaand fietsnetwerk.
- Aanleggen van ontbrekende schakels.
- Vergroten stallingscapaciteit.

In de Fietsvisie is een benodigd budget van 260 mln. geraamd voor de uitvoering.

Mogelijke opgave voor nieuw college

In het in 2014 vastgestelde Mobiliteitsplan van de provincie Utrecht is geen beleid opgenomen voor het BRU-gebied. De Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht geeft input voor de herijking van het provinciale mobiliteitsplan. Volgens de bestuurlijke afspraken bij de integratie BRU-provincie wordt het BRU-beleid integraal overgenomen. Over twee jaar vindt een herijking plaats, waarmee het beleid van BRU en provincie wordt geïntegreerd.

De provincie is betrokken bij het MIRT-onderzoek OV Regio Utrecht. Op dit moment wordt een plan van aanpak voor de volgende fase van het MIRT-onderzoek opgesteld. In het vervolg zullen het ontlasten van Utrecht Centraal en het bereikbaar houden van het Utrecht Science Park speerpunten zijn.

De ambities op het gebied van uitbouw van frequenties, nieuwe stations en infrastructurele aanpassingen neemt het Rijk op in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en in de Langetermijn Spooragenda (LTSA). De provincie is namens de Utrechtse overheden nauw betrokken in het project Spitsreiziger voor het ontwikkelen van nieuwe dienstregelingsmodellen voor korte (1e fase: 2017-2020), middellange (2e fase: 2020-2025) en de lange termijn (na 2025).

Op 5 februari 2014 heeft het algemeen bestuur van BRU een voorbereidingsbesluit genomen over de vervoerkundige koppeling van de Uithoflijn en SUNIJ-lijn. Daardoor wordt het weer mogelijk om vanuit Nieuwegein

en IJsselstein aan de centrumzijde van Utrecht Centraal uit te stappen en rechtstreeks naar De Uithof te reizen. Voor deze koppeling is het noodzakelijk dat:

- De infrastructuur van de SUNIJ-lijn wordt aangepast, waarbij de haltes van de SUNIJ-lijn tot lagevloer haltes worden omgebouwd en enkele aanpassingen in de bovenbouw van de traminfrastructuur noodzakelijk zijn.
- Het materieel wordt vervangen door lagevloermaterieel van hetzelfde type dat op de Uithoflijn komt te rijden.

In 2015 wordt een besluit voorbereid tot ombouw van de SUNIJ-lijn en aanschaf van nieuwe trams. Bij een positief besluit wordt tegelijkertijd het beoogde tijdpad voor de koppeling bepaald en wordt deze opgenomen in de meerjarenraming.

Onderzocht gaat worden of het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU-model) kan worden versterkt door op een slimme manier gebruik te maken van 'big data' (bijvoorbeeld OV-chipkaartgegevens van vervoerders).

Thema 2: Regionale (auto-, fiets- en OV-) netwerken

Wat is bereikt?

Het grootste deel van het uitvoeringsbudget van de afdeling BRU tot 2020 zit in het maatregelenpakket VERDER, waarmee de doorstroming in Midden-Nederland wordt verbeterd. Het BRU-deel van het Utrechtse uitvoeringsbudget van 500 miljoen euro bedraagt ruim 180 miljoen euro en bestaat vooral uit onder meer de volgende maatregelen:

- Aanleg Uithoflijn (hoogwaardige tramverbinding tussen station Utrecht Centraal en De Uithof) (100 miljoen).
- Aanleg tunnels HOV Zuidradiaal en aansluiting Taatse viaduct (19 miljoen);
- Westtangent, inclusief tangentialijn 10 (18 mln.).
- Noordradiaal en Oosttangent (14 mln.).



Daarnaast maakt een rijksbijdrage van 33 mln. uit het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) deel uit van de financiering van vier VERDER-projecten. Het dagelijks bestuur van BRU heeft op 1 december 2014 ingestemd met de herprioritering van VERDER. Inmiddels hebben ook GS ingestemd. Als ook de andere partijen akkoord gaan, is de herprioritering een feit.

De provincie is het project halteophoging aan het afronden. De bushaltes worden onder aansturing van BRU aangepast om de reizigers een aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke opstapplaats voor het openbaar vervoer te bieden. Van de 1500 haltes in de regio Utrecht zijn er inmiddels 750 aangepast. De provincie werkt mee aan de ontwikkeling van OV-knooppunten. Grote ontwikkelingen vinden plaats bij Utrecht Centraal, waar de Uithoflijn en een nieuw busstation worden gerealiseerd. Om station Bilthoven als belangrijke schakel in het openbaar vervoer richting Utrecht en De Uithof te versterken, is extra ruimte gemaakt voor bussen en is de spoorweg ondertunneld. Driebergen-Zeist krijgt een volledig heringericht stationsgebied.

De bestaande traminfrastructuur heeft een aantal verbeteringen ondergaan, waaronder:

- De infrastructuur tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Centrum is vervangen. De vervanging van de aftakkingen naar Nieuwegein Zuid en IJsselstein staat voor 2018 en 2019 gepland.
- Het trammaterieel van de SUNIJ-lijn is gerenoveerd, waarmee de gebruiksduur en betrouwbaarheid van de trams met zo'n 10 jaar is verlengd.
- De voorbereidingen voor de aanleg en bouw van een nieuwe tramremise zijn gestart. Het remiseterrein moet in 2017 het eerste materieel van de Uithoflijn kunnen ontvangen.
- Het assetmanagement-bedrijfsproces is in 2014 gecertificeerd volgens de methode PAS55.

De provincie Utrecht en de gemeente Utrecht leggen samen de Uithoflijn aan. In december 2014 heeft het algemeen bestuur van BRU de aanleg van de bovenbouw van de trambaan en de bouw van het trammaterieel gegund aan respectievelijk BAM en CAF. Het project is nu volgens planning in volle uitvoering.

Mogelijke opgave voor nieuw college

BRU heeft de belangen van het openbaar vervoer bij werkzaamheden behartigd door deelname aan regionale overleggen over de afstemming van werkzaamheden. Het blijkt nog lastig om bij reguliere werkzaamheden op voorhand kwantitatieve afspraken te maken over het OV en aanvullende maatregelen. De provincie is momenteel bezig met het ontwikkelen van instrumenten om duidelijkere afspraken te maken met gemeenten en het nakomen van deze afspraken te monitoren.

De fietskruising A12 Bunnik is een ontbrekende schakel in de Fiets Filevrij-route. Bij aanvang van het project Fiets Filevrij was bekend dat deze schakel niet binnen de looptijd van het project tot invulling zou komen. Inmiddels zijn er gesprekken met de gemeente Bunnik gestart om een voorkeursoplossing te benoemen en tot spoedige besluitvorming en aanleg te komen. In 2015 wordt een uitvoeringsprogramma Fiets opgesteld. De opgave is om voor de uitvoering financiële middelen te vinden bij fondsen en andere overheden.

In 2015 wordt een besluit voorbereid tot vervoerkundige koppeling van de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn en de aanschaf van nieuwe trams. Bij een positief besluit kan gebruik worden gemaakt van de uitbreidingsoptie van het contract voor het trammaterieel van de Uithoflijn. Die optie loopt tot in 2023.

De provincie moet sterk betrokken zijn bij de herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied en bestuurlijk inzetten op het inbrengen van haar belangen bij de gemeente Utrecht en bij ProRail. De werkzaamheden beïnvloeden de kwaliteit van de busexploitatie. De provincie is opdrachtgever voor een nieuw busstation aan de centrumzijde, dat onderdeel uitmaakt van de in aanbouw zijnde OV-terminal. Ook kunnen vertragingen in de gebiedsontwikkeling een direct effect hebben op de start van de exploitatie van de Uithoflijn.



Per 1 december 2015 gaat de nieuwe Wet Lokaalspoor (Wls) van kracht. Met deze wet krijgt het college van GS de rol van bevoegd gezag (in plaats van de minister van I&M) en daarmee op alle aspecten van het tramsysteem een grotere wettelijke verantwoordelijkheid. In 2015 wordt de gewijzigde rol van het college uitgewerkt en moet het college hiertoe een beheervisie, procedures, aanwijzingen en een aanpassing van de mandaatregeling vaststellen.

Thema 3: Concessie openbaar vervoer en contract Regiotaxi

Wat is bereikt?

Sinds 8 december 2013 voert Qbuzz de concessie OV regio Utrecht uit onder de merknaam U-OV. De concessie loopt af in december 2023. Met deze concessie en de eis dat nieuw materieel aan de Euro VI-norm moet voldoen, heeft de stad Utrecht een van de schoonste buswagenvloten van Europa. Qbuzz zet verder in op een betere herkenbaarheid van het lijnennet door duidelijke zichtbaarheid van de merknaam U-OV, door gebruik te maken van kleuren en symbolen op de bussen en door verbetering van de reisinformatie. In 2014 is, aansluitend op de landelijke discussie over het tariefbeleid, een koppeling van de tarieven van regionaal openbaar vervoer en treinvervoer voorbereid.

De door BRU opgestelde contracten van Regiotaxi Utrecht, inclusief beheerorganisatie, zijn per 1 januari 2015 ondergebracht bij de provincie Utrecht. Regiotaxi heeft zowel een OV-component als een Wmo-component. Daarover zijn financiële en organisatorische afspraken gemaakt met de negen deelnemende gemeenten, omdat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de Wmo.

Mogelijke opgave voor nieuw college

BRU heeft een risicoanalyse laten uitvoeren op de uitvoeringsrisico's van de OV-concessie. Mogelijke risico's met substantiële financiële gevolgen zijn:

- De omvangrijke werkzaamheden in het Utrechtse stationsgebied kunnen leiden tot extra kosten voor omrijden dan wel stagnatie van bussen en uitblijven van verwachte groei van reizigers.
- De reizigersgroei kan achterblijven bij de verwachte en in de meerjarenraming opgenomen structurele groei. In tegenstelling tot de provinciale concessie geldt voor de BRU-concessie een gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid voor vervoerder en concessieverlener.
- De invoering van de OV-studentenkaart voor Mbo-studenten kan gevolgen hebben voor capaciteit en reizigersopbrengsten.

In 2019 vervalt de huurovereenkomst van de gemeente Utrecht met de vervoerder voor huur van de busstalling aan de Europalaan. Het gebied wordt herontwikkeld. Dat betekent dat een nieuwe locatie voor de busstalling moet worden gevonden.

Met de decentrale overheden in de Randstad is afgesproken dat voor 2020 de productformule R-net ingevoerd wordt. Nadere besluitvorming is nodig om te bepalen waar, op welke wijze en tegen welke (meer)kosten R-net in de regio Utrecht ingevoerd zou kunnen worden. Hier is een studie naar gestart. In 2016 staat de verlengingsoptie van de huidige Regiotaxicontracten op de agenda. In geval van een nieuwe aanbesteding is februari 2017 de eerst mogelijke ingangsdatum.