

Memo



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 9-3-2021
AAN Statencommissie Milieu en Mobiliteit
VAN Gedeputeerde Schaddelee
DOORKIESNUMMER
ONDERWERP Toekomstbeeld Openbaar Vervoer – Borging hoofdpunten uit UVVB-brief van 16-10-2020

Op 29 januari jl. heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Ontwikkelagenda voor het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) aangeboden aan de Tweede Kamer.

Relevante documenten:

Aanbiedingsbrief Toekomstbeeld OV

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2021/01/29/ontwikkelagenda-toekomstbeeld-ov-nu-instappen-naar-2040/ontwikkelagenda-toekomstbeeld-ov-nu-instappen-naar-2040.pdf>

Gezamenlijke duiding ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/29/gezamenlijke-duiding-ontwikkelagenda-toekomstbeeld-ov>

Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/29/ontwikkelagenda-toekomstbeeld-ov>

Brief UVVB aan Staatssecretaris I&W, d.d. 16-10-2020, inz. regionale inzet in Toekomstbeeld OV

<https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Statencommissie-Milieu-en-Mobiliteit/2020/02-december/13:00/SB-regionale-inzet-in-het-Toekomstbeeld-OV-inclusief-treinverbinding-OV-2020MM161/2020MM161-02-Brief-van-het-Utrechtse-Verkeer-en-Vervoer-beraad-UVVB-van-16-oktober-2020-over-Bestuurlijk-Overleg-TBOV-op-8-oktober-2020.pdf>

Borging hoofdpunten uit UVVB brief van 16 oktober 2020

Punt uit brief	Borging
1. Samenhang met verstedelijkingsafspraken	
Verbreed de huidige sectorale scope door toevoeging van ruimtelijk-economische context.	De conclusies t.a.v. de bouwstenen zijn hierop genuanceerd en de teksten in de Ontwikkelagenda zijn hierop aangepast. Verder verbeteringen nemen wij ook zelf weer mee in gezamenlijk vervolgtrajecten.
Bepaal de opgave in het OV in samenhang met de volledige en meest actuele inzichten van verstedelijkingsopgaven.	Idem, is nu niet meer meegenomen. Maar wel in landelijke uitwerkingen die volgen (bijvoorbeeld de uitwerking OV SAAL) en de uitwerking van de Sprinters/OV in de regio in relatie tot knooppuntontwikkeling (BO MIRT afspraak) en de lopende regionale OV/verstedelijkingsstudies in de regio.
2. Samenhang in OV-systeem: zet de reiziger centraal	
Breng meer samenhang aan in de onderdelen over knooppunten, bus/tram en spoor.	In de liggende ontwikkelagenda is dit deels gelukt. In menukaart 0 zijn de meest urgente knelpunten op alle vlakken in beeld gebracht. Hoewel niet direct benoemd, zit hier samenhang in. Daarnaast brengen we de integraliteit aan in de landelijke vervolgstudies (Conceptvoorstel Onderzoeksprogramma 2021 TBOV), maar ook in onze regionale uitwerking ten aanzien van knooppuntontwikkeling en verstedelijkingsuitwerking. Het is ook aan ons om deze samenhang blijvend te benadrukken in nieuwe studies.

Punt uit brief	Borging
3. Evenwichtige doorgroei hoogfrequent spoorvervoer	
Wij onderschrijven de gedachte dat bepaalde bouwstenen van het spoornet afhankelijk zijn van andere bouwstenen die eerst uitgevoerd moeten worden.	Dit doen we nogmaals door in te stemmen met het nu besluiten over Menukaart 0.
Hierbij spreken wij graag af om cf PHS ruimte te behouden om in het Sprinteraanbod door te groeien naar minimaal 6 Sprinters per uur. Zoals geconstateerd in de analyses is geconstateerd dat de situatie in Utrecht complex is door de positie in het nationale netwerk. Wij stellen voor een uitwerking te starten in samenhang met het U Ned programma, het Ontwikkel-beeld regio Amersfoort 2040 en andere startende verstedelijkingsprogramma's.	Hierop is nog geen afspraak gemaakt en moeten we benadrukken bij het instemmen bij menu 0. Zoals IenW ook aangeeft, voor ieder partij zitten er zaken "achter de komma" van dit besluit. Dit zou ons niet moeten weerhouden om vervolgstappen te nemen. Voortkomende issues "achter de komma" maken we inzichtelijk en komen terug in vervolggesprekken/BO MIRT van de komende jaren. Door naast de landelijke corridorstudies (Conceptvoorstel Onderzoeksprogramma 2021 TBOV) ook zelf het initiatief te nemen in het onderbouwen van Sprinterambities door bijvoorbeeld knooppuntontwikkelingen, maken we de kansen en issues inzichtelijk. Een stap daarin is het in BO MIRT afgesproken "programma knooppunten". Voor dit doel zou de scope van dat programma breder moeten zijn dan de U10, namelijk de scope van het eerdere Sprinterprogramma Randstadspoor. Randstadspoor 2.0 conform een aanpak "a la Stedenbaan" in de Zuidvleugel in samenhang met de verstedelijkingsprogramma's in de gehele regio (ook opgenomen in het provinciale Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten).
4. Bus rapid transit (BRT)	
In Midden-Nederland zijn er volop kansen om BRT als concept toe te voegen i.c.m. multimodale hubs.	BRT is op diverse corridors verkend en biedt kansrijke mogelijkheden in Midden-NL, veelal via het uitbouwen van bestaande buscorridors. Binnen de stedelijke regio Utrecht speelt daarbij de systeemkeuze tussen HOV-bus en tram in toenemende mate een rol. Op de regionale corridors wordt de BRT-kansrijkheid ook bepalend door betrouwbare en snelle OV-infrastructuur, met name op Rijkswegen en als natransport van een hub. Uit verkenningen blijkt dat voor BRT-ambities vaak meer nodig dan het bestaande vluchtstrookgebruik op Rijkswegen, zowel in infra-aanpassingen als in regelgeving. In de U-Ned afspraak over het opstellen van een Mobiliteitsvisie wordt de uitwerking van regionaal parkeerbeleid/P+R en doorontwikkeling van de bus naar BRT in samenhang gezien. Concrete uitwerking vindt plaats in de samenwerking op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU).
Waar onvoldoende markt is voor railvervoer kunnen snelle en frequente bussen effectief zijn, in de brief noemen we een aantal mogelijke corridors.	In aanvulling op bovenstaande zijn de belangrijkste kansrijke BRT-corridors in aanvulling op het spoor de A28-corridor (regio Amersfoort-USP; wordt onderdeel Mobiliteitsvisie U-Ned) en de A27 corridor Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU). Hierbij werken diverse overheden samen in een verkenning met provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland als belangrijke spelers als concessieverleners. Belangrijk voor Midden-NL is dat de samenhang tussen de BRT-corridors en concessies wordt geregistreerd en versterkt, juist in de aansluiting op het Wiel-met-Spaken-concept en de aanlanding op Utrecht Centraal of USP. Hier ligt voor de langere termijn de opgave in de U-Ned Mobiliteitsvisie en voor de kortere/middellange termijn in het provinciale concessiebeheer/concessieverlening.

Punt uit brief	Borging
5. Ketens & Knopen	
Wij ondersteunen het voorstel van een nationaal programma knooppunten.	In 2021 wordt binnen de werkstroom Ketens en Knopen via verschillende sporen gewerkt aan een actieagenda OV-knooppunten, waarin Ministerie, Prorail, vervoerders en alle landsdelen bij betrokken zijn. Daarmee wordt beoogd op landelijk niveau knooppuntontwikkeling vanuit gezamenlijkheid te blijven bespreken en agenderen. Het BO MIRT-besluit over een "Programma Knooppunten" in U Ned-verband sluit hier op aan.
Provincie Utrecht is bereid de coördinatie op zich te nemen voor de regionale knopen.	Komt terug in het voornemen een regionaal knooppuntprogramma op te zetten, in het verlengde van het al lopende uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten van de Provincie Utrecht.
Voor de sleutelprojecten dragen we graag een casus aan.	In de ontwikkelagenda wordt niet meer gesproken over sleutelprojecten. In menukaart 0 (de Robuuste Basis) is de aanpak van enkele urgente capaciteitsknelpunten benoemd, waaronder Utrecht Centraal, alsmede de verbreding van te smalle en daardoor risicovolle perrons, o.a. station Leerdam. Verder kunnen accenten worden aangebracht in de actieagenda OV-knooppunten.
6. Nadere verkenningen op corridors	
A. Verkenning corridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem, rekening houdend met de verstedelijkingsopgaven en inpassing nieuw station Lunetten/Koningsweg	Deze is niet geborgd nu in menukaart 0 maar wel in menukaart 1 – Hoogfrequente Stedenring. Opgenomen in het Conceptvoorstel Onderzoeksprogramma 2021 TBOV, gezien de gemaakte BO MIRT afspraak over de A12 corridor.. Deze verkenning maakt onderdeel uit van een landelijke corridorstudie A2/A12 die door de spoorsector als urgente vervolgstudie is genoemd vanwege de ingewikkelde opgave, verwachte knelpunten, samenhang met regionale vragen en mogelijke investering die hier uit volgen. De studie A2/A12 is ook van belang voor onze lopende U Ned Verkenning waarin o.a. de bijdrage van Lunetten/Koningsweg vanuit regionaal perspectief wordt gezien. Vanuit de corridorstudie wordt meer inzicht gekregen in de logistieke inpasbaarheid.
B. Regionale Verkenning Gooi-Amersfoort-Utrecht.	Hieraan wordt invulling gegeven in het BO MIRT besluit, een onderzoek naar verbeteringen voor de reizigers die door de keuze voor SAAL-voorkeursmodel een langere overstaptijd of langere reistijd ervaren. Deze studie is in de eerste plaats gericht op 2029, het jaar waarin het OV SAAL besluit terecht komt in de daadwerkelijke dienstregeling. Deze optimalisatie wordt nog uitgevoerd onder de vlag van PHS. Verdere doorontwikkeling richting 2040 zal deel uit maken van TBOV.

Punt uit brief	Borging
<p>C. Verkenning nationale corridor A1</p>	<p>De verkenning is opgenomen in Conceptvoorstel Onderzoeksprogramma 2021 TBOV, maar heeft nog een minder harde status aangezien deze niet is geborgd in afgelopen BO MIRT. De A1 corridor komt terug in de volgende deelstudies:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De studie Goederenrouting Rotterdam – Noordoost-Europa (voorheen Goederen Oost-Nederland (GON)) uit menukaart 0 is nodig om helder te krijgen wat dit aan ruimte kan opleveren op het spoor. 2) De uitwerking van OV-SAAL bevat al een deel (voor de kansen tot 2030 en een deel van de A1 corridor) van de uitwerking voor de A1. 3) Vooruitlopend op studie naar de goederenrouting kan in de uitwerkingsstudie OV SAAL onderzocht worden of vooruitlopend op definitieve aanpassing van de goederenroute naar het oosten, wat de mogelijkheid en bijdrage van het weren van goederen in de spits levert. 4) De verstedelijkingsopgaven van Foodvalley en Stedendriehoek (Cleantech regio) zijn op dit moment nog onvoldoende uitgewerkt. <p>Voorstel is om al deze lijnen regionaal te borgen in een regionaal spoorgroep overleg, georganiseerd door de provincie, en in het UVVB. Uiteraard zien we als volgende stap in TBOV een integraal beeld voor de A1 corridor. Net als voor de totale ontwikkelagenda geldt ook hier dat eerst bepaalde basisstappen op orde moeten zijn, alvorens een totaal en integraal beeld kan worden neergezet.</p>
<p>7. Innovatie in techniek en bekostiging</p>	
<p>Maak innovatie een belangrijker thema, inclusief aandacht voor alternatieve bekostiging.</p>	<p>Dit blijft nog vrij beperkt in menukaart 8.</p>