



DATUM	21 februari 2017	TEAM	OV
NUMMER	81A713CC	REFERENTIE	Jeroen Golstein
UW BRIEF VAN	3 februari 2017	DOORKIESNUMMER	0646994703
UW NUMMER		E-MAILADRES	Jeroen.golstein@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Geen	ONDERWERP	Beantwoording schriftelijke vragen ex art.47 RvO aan het College van GS, gesteld door de dhr. A. Mourik-Geluk van het CDA betreffende het afknijpen van het verkeer op de Weerdsingel in Utrecht (d.d. 03-02-2017)

Geachte heer Mourik-Geluk

Toelichting:

De stadsbussen van lijn 1 lopen door het afknijpen van het verkeer op de Weerdsingel in Utrecht minutenlange vertraging op. Volgens busmaatschappij Qbuzz lukt het door de 'knijp' niet om 85 procent van de bussen daar op tijd te laten rijden. De provincie Utrecht eist dit wel vanuit haar rol als opdrachtgever van het stadsvervoer.. Reden voor het CDA om de volgende vragen te stellen:

1. Is de Gedeputeerde Staten op de hoogte van de berichtgeving 'Knijp vertraagt bussen in Kaatstraat' in het AD/UN van 1 februari 2017?

*Ja*

2. Herkent de Gedeputeerde Staten de situatie die in dit bericht geschetst wordt?

*Ja. Ter aanvulling hierop: de meeste buslijnen via de Monicabrug rijden via de Oudenoord-St Jacobsstraat en hebben aanzienlijk minder extra hinder dan de "afslaande" buslijn 1, zoals genoemd in het artikel.*

*Tevens dient er onderscheid te worden gemaakt tussen de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht als concessieverlener en die van de concessiehouder; ofwel de vervoerder Qbuzz. De vervoerder moet conform bestek richting de reizigers zorgen voor een 85%-betrouwbare dienstregeling. Indien de rijtijden wijzigen door verkeerskundige ingrepen, dan moeten de rijtijden daarop aangepast worden (op basis van schatting vooraf, eventuele correcties na monitoring). De verhouding die de provincie Utrecht heeft met alle wegbeheerders, is anders dan die met een concessiehouder: met de gemeenten Utrecht zijn geen "bestek"-afspraken gemaakt over het leveren van een betrouwbare dienstregelingstijd. Dit kan eventueel wel als de provincie specifiek een verkeersproject subsidieert.*



*De gemeente en provincie hebben veel met elkaar te maken. Daarom zijn vorig jaar tussen de gemeente Utrecht, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht aanvullende gemaakt over de samenwerking rondom bereikbaarheidsopgave van de stad in relatie tot het gemeentelijke verkeersbeleid. Wij hebben u over de gemaakte afspraken op 19 april 2016 geïnformeerd. Onderdeel van de afspraken is dat we eerst samen kijken naar oplossingsrichtingen en effecten daarvan op de doorstroming van het OV, de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden en de terugslag op het regionale en landelijke wegennet.*

3. Was Gedeputeerde Staten als concessieverlener al eerder door Qbuzz geïnformeerd over deze situatie?

*Ja, de verkeersafwikkeling en infrastructurele plannen op deze belangrijke OV-corridor tussen Utrecht Centraal Overvecht/Zuilen/Maarssen (circa 18.000 reizigers per dag op de Monicabrug in beide richtingen) is een terugkerend thema in de reguliere en meer projectgebonden overleggen tussen de gemeente Utrecht, vervoerder Qbuzz en de provincie Utrecht.*

4. Heeft Gedeputeerde Staten met Qbuzz en/of de gemeente Utrecht overleg gevoerd over oplossingen voor deze vertraging? Zo ja, wat hebben deze gesprekken opgeleverd? Staan er nog gesprekken hierover gepland?

*Hierover worden gesprekken gevoerd, maar een kant en klare oplossing ligt er nog niet. Zowel gemeente Utrecht, Qbuzz als de provincie Utrecht willen het openbaar vervoer op deze corridor beter laten doorstromen, waarbij lijn 1 overigens ondergeschikt is aan de lijnenbundel die via de Oudenoord rechtdoor rijdt. De complexe opgave in dit deel van de stad Utrecht vergt een aanpak met veel afstemming met de diverse belanghebbenden. Onderdeel van deze aanpak was ook het evalueren van de effecten van de gedane stappen. Deze effecten liggen nu voor. Dat de doorstroming van het OV nog niet voldoende op orde is, blijkt ook hieruit. Daarover wordt nu ook met de gemeente Utrecht het (vervolg)overleg gevoerd in samenhang met eventuele andere aanvullende verkeersaanpassingen op en rond deze OV-corridor. De provincie Utrecht heeft hierin ook een rol als subsidieverlener voor deze infrastructurele maatregelen, die voortkomen uit afspraken over het AROV-programma van het Rijk.*

5. Is de provincie vooraf voldoende door de gemeente gekend in de mogelijke effecten van de knijp op het busvervoer? Zo ja, hoe is deze afstemming verlopen?

*Ja, de provincie Utrecht (en voorheen Bestuur Regio Utrecht) zijn bij de diverse varianten en modelstudies over de knip (later knijp) Paardeveld/knijp Monicabrug betrokken geweest. Dit ook vooral in samenhang met het infrastructurele project genaamd VOV-Overvecht rond de herinrichting van de St. Jacobsstraat (uitgevoerd) en Oudenoord (in voorbereiding). Ook Qbuzz is bij deze projecten betrokken, onder andere door deelname in de reguliere overleggen met de wegbeheerder. In deze overleggen zijn door Qbuzz en provincie Utrecht de zorgen geuit betreffende de doorstroming bij het knijpen van verkeer op routes waar het OV niet kan beschikken over vrijliggende busbanen zoals bij lijn 1 het geval is. Onderdeel van de afspraken rondom dit project is ook dat de er een evaluatie gehouden zou worden waarbij de OV-effecten meegenomen zouden worden. Hiervoor heeft met name Qbuzz input geleverd. Deze resultaten liggen nu ook voor.*

6. Deelt Gedeputeerde Staten de zorgen van de CDA-fractie over de impact die de verdere verkeersplannen van de gemeente Utrecht kunnen hebben op deze en andere buslijnen? Wat gaat Gedeputeerde Staten doen om te zorgen dat de Utrechtse verkeersmaatregelen geen negatieve effecten hebben op de reistijden in het OV in en om de stad?

*Het gemeentelijke beleid van Utrecht is erop gericht om juist fiets en OV te bevorderen. Het verbeteren van de OV-doorstroming is ook in het gemeentelijke belang om het OV aantrekkelijk en efficiënt te houden, zodat het de noodzakelijke bijdrage kan leveren aan de verdere verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave in en rondom de stad Utrecht. Gedeputeerde Staten delen echter de zorgen van de CDA fractie op het gebied van doorstroming van het verkeer. Mede daarom werken wij intensief samen met de gemeente Utrecht. Over de samenwerking hebben wij met de gemeente en Rijkswaterstaat afspraken gemaakt, zoals hierboven benoemd. Op dit moment worden de afspraken zoals gemaakt nagekomen en benadrukken wij continu het (gezamenlijke) belang van een goede doorstroming.*



*Het inzichtelijk maken van concrete doorstromingsknelpunten (inclusief reguliere monitoring/evaluaties), beschouwd door de Gedeputeerde Staten als een belangrijk instrument om te komen tot de juiste beleidskeuzes om dit te realiseren. Dit overzicht van knelpunten vormt de werkagenda voor het programma verkeersdoorstroming waar we samen met Qbuzz en Rijkswaterstaat nu aan werken en met de gemeente Utrecht concrete afspraken over gaan maken betreffende de aanpak van deze doorstromingsknelpunten. In de voortgangsgesprekken over de Realisatie-impuls 2.0 worden deze vastgelegd en hierover worden de Provinciale Staten geïnformeerd.*

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter

Secretaris