

NOTA VAN BEANTWOORDING

SAMENVATTING EN BEANTWOORDING VAN DE REACTIES
OP DE ONTWERP NOTA VAN UITGANGSPUNTEN
EN HET ONTWERP OV-NETWERKPERSPECTIEF





INHOUD

1. INLEIDING	3
<hr/>	
2. HOOFDLIJNEN VAN INSpraakREACTIES	6
2.1 Aandacht voor balans stad en regio, groeien en koesteren	6
2.2 Het belang van flexibiliteit	7
2.3 Meer inzet op Mobility as a Service (MaaS) en een samenhangend OV-systeem	7
2.4 Integratie OV-vangnet in OV-concessie	8
2.5 Betere samenhang tussen gemeentelijk doelgroepenvervoer en OV	8
2.6 Borgen grensoverschrijdende samenwerking	9
2.7 Lagere en integrale tarieven	9
2.8 Meer fijnmazig OV en garanties, groeien en koesteren	10
2.9 Behoefte aan verdere uitwerking ambitienetwerken	11
2.10 Wensen voor nieuwe verbindingen en/of stations	12
<hr/>	
3. VERDIEPING VAN DE REACTIES	13
3.1 Gemeenten, provincies, NS en overige insprekers	13
3.2 Advies van ROCOV	14
3.3 Resultaten enquête op website ondersteund door een sociale media campagne.	14
3.4 Panelonderzoek	15
3.5 Focusgroepen	15
3.6 Marktconsultatie	16
<hr/>	
4. VERVOLGPROCES	17
<hr/>	
BIJLAGEN	18
Bijlage 1. Vragen en antwoorden op schriftelijke inspraakreacties	19
Bijlage 2. Resultaten internet enquête	79
Bijlage 3. Reacties over specifieke verbindingen	101
Bijlage 4. Factsheet Panelonderzoek	114



1. INLEIDING

De Nota van Uitgangspunten (“NvU”) beschrijft, samen met het OV-netwerkperspectief (“NWP”), de ambities voor het OV in de provincie Utrecht. Dit vormt de basis voor de aanbesteding van de nieuwe concessies.

Tijdens het opstellen van de documenten en het bepalen van de inhoud ervan zijn stakeholders op diverse momenten betrokken. Zo deden ze mee aan:

- Brede kennisdelingssessies om onderwerpen inhoudelijk te verdiepen.
- Ambtelijke sessies met de gemeenten in de provincie en met Reizigersoverleg Consumenten Openbaar Vervoer Utrecht (“ROCOV Utrecht”).
- Bestuurlijke bijpraatmomenten.
- Een panelonderzoek.
- Onderzoeken (mede door interviews) naar mobiliteitsarmoede.

Op 2 november 2021 gaf Gedeputeerde Staten de ontwerp-Nota van Uitgangspunten en het ontwerp-OV-netwerkperspectief vrij voor inspraak. Deze inspraak vond plaats tot 24 december 2021. Hierna werden stakeholders opnieuw in het proces betrokken, doordat we:

- Inspraakmogelijkheid via de provinciale website openstelden, aangekondigd via verschillende reguliere kanalen en op sociale media.
- Toelichtende bijeenkomsten hielden met gemeenten, omliggende provincies, NS, ProRail en Rijkswaterstaat en het ROCOV Utrecht.
- Een marktconsultatie met potentiële inschrijvers organiseerden.
- 3 focusgroepen samenstelden, ter verdieping van een aantal onderwerpen uit het panelonderzoek en de beide ontwerpdocumenten.
- Een digitale informatiesessie hielden voor raadsleden en statenleden op 24 november 2021.

Dit leidde uiteindelijk tot:

- 19 schriftelijke brieven van gemeenten, provincies en overige organisaties.
- Advies van ROCOV op de ontwerp-NvU en het ontwerp-NWP.
- Bijna 700 ingevulde enquêtes op de provinciale website.
- 2.800 ingevulde polls op social media.
- Bijna 800 ingevulde enquêtes in het panelonderzoek.

We beantwoorden de schriftelijke reacties individueel. De documenten zijn na vaststelling te vinden op de provinciale website van de provincie. De insprekers die aangaven hier graag op geattendeerd te worden, ontvangen een mail.



Leeswijzer:

Deze Nota van Beantwoording geeft een overzicht van de reacties op de beide documenten. In het volgende hoofdstuk beschrijven we allereerst een samenvatting van de reacties op hoofdlijnen. Vervolgens verdiepen we de reacties die uit verschillende inspraakactiviteiten zijn voortgekomen (gemeenten en stakeholders, advies ROCOV, inspraak enquête, panelonderzoek, focusgroepen en marktconsultatie). In het laatste hoofdstuk geven we een overzicht van het vervolgproces.



2. HOOFDLIJNEN VAN DE INSPRAAKREACTIES

Naast complimenten voor de heldere en duidelijk documenten en positieve reacties op de inhoudelijk lijn, heeft de inspraak nieuwe wensen en inzichten opgeleverd. In dit hoofdstuk geven we een samenvatting hiervan met onze reactie.

2.1 AANDACHT VOOR BALANS STAD EN REGIO, GROEIEN EN KOESTEREN

Er zijn zorgen over verschillen tussen de stad en het buitengebied. Een verdere groei van het OV in bepaalde delen van de provincie staat volgens sommigen op gespannen voet met het OV in andere delen, waar zowel de vraag naar OV als het aanbod ervan lager is. De angst is dat blijven groeien ten koste gaat van het landelijk gebied of het fijnmazige vervoer in de stadswijken.

REACTIE



Een samenhangend provinciaal netwerk van trein, tram, bus en aanvullend OV voor stad en regio is topprioriteit. Zo'n aantrekkelijk OV-systeem bereiken we alleen met een goed netwerk en goede dienstverlening.

Met de nieuwe concessies willen we groei opvangen met extra budget. De groei verwachten we in en rond de stad Utrecht, want daar wordt steeds meer gebruik gemaakt van het OV. Maar ook op andere plekken in de provincie zal groei optreden. Op de plekken waar geen of heel beperkte groei plaatsvindt, behouden we wat we nu hebben.

We kiezen dus voor versterking van hoofdverbindingen in stad en regio met behoud van een fijnmazig netwerk. Onze tweeledige inzet voor groeien en koesteren is nadrukkelijk opgenomen in het NWP en ook vastgelegd als een nieuw uitgangspunt voor de nieuwe concessie in de NvJ.



UIT DE INSPRAAK:

Het platteland heeft ook recht op OV zeker nu de trek naar het platteland groter wordt

Fijn al die investeringen

2.2 HET BELANG VAN FLEXIBILITEIT

In de reacties ligt veel nadruk op de start van de nieuwe concessie en de kans dat met deze documenten te veel vastligt voor de komende jaren als het gaat om de dienstregeling. In de reacties zien we zorgen over een gebrek aan flexibiliteit zoals bijvoorbeeld bij nieuwe woongebieden.

REACTIE



We hechten veel belang aan flexibiliteit in de concessies. Daarom zetten wij in de nieuwe concessies in op tussentijdse ontwikkeling met voldoende bijsturingmogelijkheden en juist niet op een big bang bij de start van de concessies. Er zijn meerdere herijkingsmomenten in de concessie opgenomen. We streven met de aanbesteding naar het zoveel mogelijk handhaven van het huidige netwerk als startpunt voor verdere ontwikkeling. Uiteraard kan dit alleen als de financiële resultaten van de aanbesteding dit toelaten.

Veranderingen in de dienstregeling zijn onderdeel van een jaarlijks vervoerplanproces. Binnen dit vervoerplanproces organiseren we een participatieproces voor inwoners, gemeenten, ROCOV en andere belangstellenden. Zo verrassen wij elkaar niet en betrekken we de omgeving bij verbeterstappen. Om dit te verduidelijken hebben we een extra figuur met de plancyclus opgenomen in de NvU en het NWP.

2.3 MEER INZET OP MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) EN EEN SAMENHANGEND OV-SYSTEEM

Het eisen dat de nieuwe vervoerders MaaS-waardig moeten zijn wordt als onvoldoende ambitieus gezien. We moeten de nieuwe concessiehouders volgens de insprekers meer uitdagen om daadwerkelijk onderdeel te zijn van de MaaS-ontwikkeling en het MaaS-systeem helpen versterken. Ook als dit de eigen businesscase beperkt.

REACTIE



Wij zien MaaS als een belangrijke ontwikkeling voor mobiliteit in onze provincie. De MaaS-waardige eisen garanderen dat de concessiehouders onderdeel gaan uitmaken van de MaaS-ontwikkeling.

Het principe van MaaS is dat de zogenoemde MaaS-dienstverleners van meerdere partijen de mobiliteitsdiensten verkopen en/of er informatie over verschaffen. Eén van die mobiliteitsdiensten is het openbaar vervoer. De concessiehouder heeft in de MaaS-filosofie dus geen alleenrecht meer over het verkopen van vervoerbewijzen. We hopen dat dit het OV-gebruik positief beïnvloedt. De concessiehouder heeft wél het alleenrecht op het uitvoeren van de (lijn)diensten per OV.

De reacties vragen feitelijk om de concessiehouders zelf ook MaaS-dienstverlener te laten zijn. Aangezien de potentiële concessiehouders aangeven op dit moment zelf ook ambities hebben om de MaaS-dienstverlener te zijn, gaan we hen hier meer op uitdagen. Belangrijk om hierbij te beseffen, is dat MaaS op dit moment in de fase zit van integratie van informatie en voorzichtig over integratie van plannen, boeken en betalen. De fase waarin we echt kunnen spreken over Mobility as a Service waarin een volledige integratie van mobiliteitsdiensten heeft plaatsgevonden vergt nog belangrijke en complexe ontwikkelstappen en is toekomstmuziek. De uitgangspunten bieden voldoende ruimte om hierop in te kunnen spelen.

We hebben de rol van de concessiehouders als het mobiliteitsaanspreekpunt en in de samenhang van het totaal scherper verwoord in de NvU.

2.4 INTEGRATIE OV-VANGNET IN OV-CONCESSIE

Zowel in de reacties, in sessies, als in de marktconsultatie met de vervoerders is geopperd om het OV-vangnet bij de nieuwe concessiehouders onder te brengen. De vervoerders zien dit als een keuze met voor- en nadelen. Ze geven aan niet zelf de uitvoering te willen doen, maar ze zien wel meerwaarde in het voeren van de regie voor het OV-vangnet.

REACTIE



De essentie van de vraag draait om de wens tot een goede afstemming. Die afstemming vragen we van de toekomstige concessiehouders. Daarvoor hoeft niet alles door dezelfde organisatie uitgevoerd te worden. Het overhevelen van de regie op het OV-vangnet is alleen zinvol en mogelijk, als nu duidelijk zou zijn dat we het OV-vangnet anders vorm willen geven en we bovendien ook weten hoe we dat zouden doen. Dat is nu nog niet zo. De ontwikkeling van het doelgroepenvervoer in samenhang met het aanvullend OV (AOV) en het OV-vangnet is immers nog volop gaande. We hebben aan de Utrechtse gemeenten aangegeven dat we het OV-vangnet voorlopig onder de Regiotaxi willen voortzetten.

In de NvU staat dat de afstemming en communicatie tussen het OV-vangnet en de concessiehouders beter kan en moet. Afstemming over communicatie, maar ook over mogelijke inkoop vanuit de concessie richting het doelgroepenvervoer. Hierdoor zijn er meer mogelijkheden om experimenten en afstemming goed vorm te geven.

Daarnaast houden we in de concessie de ruimte om de regiefunctie over het OV-vangnet later alsnog in de concessie onder te brengen. De concessie duurt 10 jaar en het is niet ondenkbaar dat ontwikkelingen hier aanleiding toe geven. Het moment waarop hangt af van contractduur van het doelgroepenvervoer en herijkingsmomenten van de concessie. Tegelijkertijd verlangen we van de concessiehouders dat zij het mobiliteitsaanspreekpunt zijn, om daarmee de samenhang in het netwerk te behouden.

2.5 BETERE SAMENHANG TUSSEN GEMEENTELIJK DOELGROEPENVERVOER EN OV

In de reacties uiten mensen hun zorgen over de koppeling tussen het gemeentelijke doelgroepenvervoer en het OV, en de ontwikkeling en verbetering van het AOV (zoals de buurtbus en flexvervoer) dat soms op het raakvlak van doelgroepenvervoer en OV opereert.

REACTIE



Wij zetten ons in voor een goede samenhang tussen mobiliteitsvormen. De provincie wil blijven investeren in de kansen die er liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer. Vanuit het perspectief van de reizigers blijven we werken aan innovatieve oplossingen. In het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV zetten we in op het ontwikkelen van een mobiliteitsaanbod op plekken waar weinig vraag is naar OV. We doen dit binnen twee pijlers:

- Mentale toegankelijkheid of bejegening (onder meer met OV-ambassadeurs en OV-coaches)
- Fysieke toegankelijkheid

Het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV zetten we ook na 2023 door. Daarnaast creëren we in de concessies ruimte om verbeteringen in het AOV mogelijk te houden. Het gaat hierbij om ontwikkelingen die we zowel met als zonder de concessiehouder zouden willen doen. We hebben de NvU hierop aangepast.



UIT DE INSPRAAK:

Zekerheid dat de bus komt is echt het allerbelangrijkste, dus flex vind ik niks

Ons dorp ligt aan de grens van de provincie en daarom hebben we geen goed OV

2.6 BORGEN GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

De zorg voor de OV-lijnen aan de rand van de concessies kwam terug in diverse gesprekken en reacties. Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor goede afstemming met omliggende concessies.

REACTIE



Wij erkennen dit als een belangrijk thema en nemen de oproep ter harte. Goed OV in het grensgebied vraagt inzet van meerdere partijen. We stemmen plannen regelmatig af met onze buurprovincies, zowel voor de korte als de lange termijn. Soms maken andere provincies echter afwegingen die nadelig zijn in onze provincie of andersom. Dit is niet altijd te voorkomen, maar het mag niet voor verrassingen zorgen. Dit vereist van ons als provincie om blijvend het initiatief te nemen tot afstemming en bestaand overleg te intensiveren.

2.7 LAGERE EN INTEGRALE TARIEVEN

De wens tot goedkoper OV is regelmatig genoemd in de reacties. Ook de afstemming tussen de concessies en het gebruik van makkelijke kaarten is genoemd.

REACTIE



De groeiopgave in Utrecht is fors. Voor de nieuwe concessies kiezen we er daarom voor om het aanbod fors te laten groeien en zo voldoende kwaliteit te bieden voor bestaande en nieuwe reizigers. Dit is een verandering ten opzichte van huidige concessies en heeft financiële consequenties.

Het accommoderen van groei in combinatie met lagere tarieven zorgt voor extra druk op de financiën. Daarom vinden wij lagere tarieven helaas onverantwoord. Landelijk gezien zitten de Utrechtse tarieven in de middenmoot. Wel onderschrijven wij het belang van landelijke afspraken, waarmee we grensoverschrijdende tarieven makkelijker kunnen realiseren. Ook willen wij ons inzetten voor betere tariefintegratie met de trein, zeker met oog op een samenhangend netwerk van trein, tram en bus. We zijn daarin echter ook afhankelijk van onze collega-concessieverleners en het Rijk.



2.8 MEER FIJNMAZIG OV EN GARANTIES, GROEIEN EN KOESTEREN

Er is behoefte aan meer openbaar vervoer en er is zorg over een achteruitgang van het aanbod. Mensen hebben behoefte aan bedieningsnormen en garanties. De door de provincie ontwikkelde alternatieven, zoals flexvervoer, hebben nog aandacht nodig. Niet alle alternatieven worden namelijk door iedereen enthousiast ontvangen.

Ook de wens voor een uitbreiding van de bediening in de avond en het weekend komt vaak langs. Hierbij wordt als argument gegeven dat de basis beter op orde moet zijn. De term basisbereikbaarheid wordt hier vaak gebruikt.

REACTIE



De behoefte aan meer openbaar vervoer is niet nieuw en herkenbaar in inspraakprocessen rondom OV. Veel mensen zijn voorstander van meer en goedkoper OV. Helaas is OV een collectief systeem, dat niet aan alle wensen kan voldoen. Ook is er door COVID-19 op sommige plekken tijdelijk afgeschaald. Dit was zichtbaar in de reacties. Daarnaast blijven er altijd verschillen in het aanbod, op plekken waar ook het gebruik verschilt.

Op dit moment hebben we een fijnmazig OV-netwerk, dat ontwikkeld en afgestemd is op de vraag naar OV. Een balans tussen een efficiënt systeem en tevreden reizigers. Op sommige plekken betekent dit dat er niet op alle uren van de week OV aanwezig is. Juist op die plekken zoeken we naar maatwerk in de vorm van flexvervoer of een buurtbus. Door te groeien op de hoofdverbinding en een fijnmazig netwerk te koesteren, zetten wij ons in voor goede en duurzame bereikbaarheid van gebieden.

Voor de nieuwe concessieperiode kiezen we ervoor om het aanbod fors te laten groeien en zo voldoende kwaliteit te bieden voor bestaande en nieuwe reizigers. Dit is een flinke koerswijziging ten opzichte van huidige concessies en heeft financiële consequenties. We doen dit om de groei aan te kunnen en het bestaande te kunnen behouden. Het behoud van de huidige kwaliteit is nog onder voorbehoud van de financiële effecten van de aanbesteding. Het volledige zicht op de kosten van de concessie hebben we pas na de gunning in 2024.

Nu extra investeren op plekken waar niet op alle momenten van de week OV aanwezig is, heeft direct effecten op het benodigde budget. We kiezen hier niet voor. Ter illustratie staat hieronder een indicatie van de benodigde middelen bij uitbreiding van uren in de avond en op zondag:

- Op 10 reguliere buslijnen een uitbreiding van de avond- en zondagbediening: kosten circa 4 – 5 mln euro per jaar. De verwachting is dat voor deze uitbreiding circa 5 tot hooguit 10 % van de kosten worden gedekt door de opbrengsten van extra reizigers.
- Uitbreiding van de avond- en zondagbediening op de buurtbuslijnen door de concessiehouder: kosten circa 1,5 – 3 mln euro per jaar (afhankelijk van de mogelijkheden tot inzet van bijvoorbeeld een taxi). De verwachting is dat voor deze uitbreiding circa 2 tot 3 % van de kosten worden gedekt door de opbrengsten van extra reizigers.
- Uitbreiding van de ochtend- en avonduren naar bedrijventerreinen: circa 0,25 mln euro per jaar per bedrijventerrein. Reizigersaantallen zijn sterk afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijventerrein en of de bedrijven het gebruik van het OV stimuleren.

Ter informatie: gemiddeld voor het hele lijnennet in de provincie Utrecht wordt 48 - 71 % van de kosten gedekt door de opbrengsten van reizigers.



UIT DE INSPRAAK:

de kracht van het OV is een dienstregeling, je weet zeker dat de bus komt



2.9 BEHOEFTE AAN VERDERE UITWERKING AMBITIENETWERKEN

Hoewel we complimenten ontvangen voor de heldere en duidelijke documenten, horen we ook dat uitwerking soms mist. De behoefte hieraan is groot. Uit de reacties maken we op dat betrokkenheid in deze detaillering welkom is.

Er wordt gevraagd om productformules verder uit te werken en er zijn opmerkingen over de exacte routevoering. Ook vragen mensen naar een nadere onderbouwing van de keuzes. Zo wordt in de consultatiereacties opgemerkt dat de huidige productformules geen kwaliteitsnormen hebben. Daarmee wordt de meerwaarde van meer en nieuwe productformules betwijfeld. Daarnaast mist men aandacht voor de fiets als versterkende factor in OV-gebruik.

REACTIE



Wij onderschrijven de noodzaak van een verdere gezamenlijke uitwerking van de ambities. Onterecht is het beeld ontstaan dat met deze documenten alles vastligt voor de komende jaren. Het NWP beschrijft de gewenste ontwikkelrichting voor de toekomst. Het bouwt daarmee, ook qua onderbouwing, voort op inhoudelijke studietrajecten die in de afgelopen jaren zijn afgerond. Voorbeelden zijn HOV USP-Zeist/Amersfoort, Samen OV Versnellen in Utrecht en Toekomstbeeld OV Midden-Nederland. Voor de vertaling in concrete projecten hebben we nog meerdere uitwerkingsslagen nodig, waarbij diverse stakeholders betrokken zijn.

De eerstvolgende stap is een uitwerking voor de periode 2025-2030, waarin we onze ambities voor spoor, U-link en U-liners per corridor verder detailleren. Ook brengen we daarin de wijze waarop het onderliggend net en de corridors elkaar kunnen versterken in beeld. Bij deze detaillering gaan we dieper in op de productformules, het aansluitende netwerk, halte- en fietsvoorzieningen, infrastructuur en fasering. Samen met onze partners werken we dit uit in een uitvoeringsagenda voor de trein, U-link en U-liner. Ook brengen we onze ambities in bij lopende projecten en trajecten, zoals U Ned en Toekomstbeeld OV. Hierin werken we samen met het Rijk en gemeenten aan een bredere belangenafweging en meer beslisinformatie over grotere infraprojecten. Daarnaast denken wij na over onze rol in deelfietsssystemen en werken wij aan het verbeteren van knooppunten.



UIT DE INSPRAAK:

Deelfietsprojecten slagen alleen als ze goed ingebed zijn en goed gecommuniceerd worden. Dan zijn ze voor bedrijventerreinen een welkome aanvulling

2.10 WENSEN VOOR NIEUWE VERBINDINGEN EN/OF STATIONS

De ambitiesnetwerken in het NWP spreken, gezien de reacties, het meest tot de verbeelding. Hierin komen de hoofdkeuzes tot uiting. Veel reacties in de consultatie gaan over specifieke verbindingen. Dit is veelal de roep om specifieke verbindingen of een specifiek station. Een deel daarvan komt ons bekend voor, andere verzoeken zijn nieuw.

REACTIE



Wij zijn blij met de vele ontvangen suggesties. Daar waar mogelijk geven we een positief of negatief antwoord op de genoemde suggestie. Kansrijke suggesties nemen we mee in het vervolgproces, met de uitwerking van een uitvoeringsagenda van het NWP.



UIT DE INSPRAAK:

De Max Verstappen aspiraties van diverse chauffeurs mogen wat ingetoemd worden



3. VERDIEPING VAN DE REACTIES

3.1 GEMEENTEN, PROVINCIES, NS EN OVERIGE INSPREKERS

Op 3 gemeenten na hebben alle gemeenten uit de provincie Utrecht per brief gereageerd. Van de omliggende provincies en gemeenten heeft een deel gereageerd. Daarnaast zijn reacties van enkele organisaties binnengekomen.

Over het algemeen zijn de insprekers positief. Ze noemen de NvJ en het NWP heldere en duidelijke documenten. Gemeenten zijn veelal positief over de betrokkenheid, al hadden enkele liever nog meer dialoog gehad in plaats van een formele inspraak. Samengevat betreffen de reacties:

- Gemeenten verzoeken om gezamenlijke uitwerking van de plannen in regionale uitvoeringsprogramma's.
- Het moeten behouden of versterken van het OV is een veelgehoorde reactie. Er zijn zorgen over ontsluitende lijnen en basismobiliteit en garanties hierover. Daarbij speelt ook de halteafstand in relatie tot het strekken van lijnen.
- De afstemming tussen het doelgroepenvervoer en OV komt volgens de gemeenten onvoldoende terug.
- MaaS als mobiliteit van de toekomst wordt volgens de reacties onderbelicht.
- Integrale regionale tarieven zijn volgens de reacties waardevol en moeten behouden blijven.
- Ambities worden hier en daar nog gemist: is dit wel de schaa sprong die we nodig hebben? Hierin moet de nuance worden gemaakt dat partijen grote waardering hebben en steun uiten voor de ambities die we presenteren voor het spoor, lightrail en BRT. Er zijn enkele opmerkingen over de techniekkeuze (bus of lightrail op Waterlinielijn/Wiel) en het feit dat sommige ambities eerder uitgevoerd mogen worden (voor 2035).
- Twijfels over de flexibiliteit in relatie tot OV in nieuwe woongebieden en de mobiliteitstransitie.
- Diverse netwerksuggesties en de cijfermatige onderbouwing bij onderdelen.

De reactie van bovenstaande insprekers is onderdeel van de reacties die zijn opgenomen en van een antwoord voorzien in bijlage 1.



3.2 ADVIES VAN ROCOV

ROCOV heeft separaat advies gegeven op de NvU en op het NWP. De hoofdlijnen van het advies zijn:

- Heldere en duidelijke documenten.
- Zo veel mogelijk regie bij de provincie.
- Integraal tarievenkader voor trein en bus.
- Meer afstemming met buurconcessies/provincies.
- Nauwe betrokkenheid ROCOV bij alle vervolgstappen.
- Behoud/koesteren van 'klassieke' buslijnen, garanties met normering.
- Zeggenschap verwerven over regionale treindiensten.
- Vertramming binnenstadsas op korte termijn; niet pas vanaf 2035.
- Diverse netwerksuggesties.

De reactie van de ROCOV is onderdeel van de reacties die zijn opgenomen en van een antwoord voorzien in bijlage 1.

3.3 RESULTATEN ENQUÊTE OP WEBSITE ONDERSTEUND DOOR EEN SOCIALE MEDIA CAMPAGNE.

Via polls op sociale media (Twitter, Instagram en Facebook) en de website/app van OV9292 hebben we aandacht gevraagd voor de inspraak op de NvU en de NWP. Dit leidde tot bijna 470.000 weergaven op sociale media en 2.800 stemmen op de poll.

Mede hierdoor hebben bijna 700 mensen de moeite genomen om op de website te reageren op de documenten. Een groot deel van deze reacties is, net als bij de vervoerplannen, geplaatst door een enquête in te vullen. Daarnaast zijn er 259 open reacties geplaatst.

Vanuit de 2 grote steden (Utrecht en Amersfoort) is naar verhouding veel minder gereageerd dan vanuit de middelgrote en kleine steden en dorpen. 27% van de reacties komt uit deze steden, terwijl bijna 40% van de inwoners van de provincie hier woont. 2 gemeenten sprongen er uit qua aantal reacties. Oudewater en Stichtse Vecht waren samen goed voor bijna 30% van de reacties.

De hoofdlijnen van de reacties in de enquête zijn:

- 40% is tevreden, 30% neutraal en 30% is ontevreden over het OV; de tevredenheid in de U-OV (Qbuzz) concessie is hoger dan de Syntus Utrecht (Keolis) concessie.
- Mensen vinden betrouwbaarheid veel belangrijker dan innovatie
- Punctualiteit scoort het allerhoogst bij de gewenste kwaliteitsaspecten
- Over de hoofdkeuzes (in het NWP) zijn mensen over het algemeen (zeer) positief.
- De zorgen over het landelijk gebied en aan de randen van de provincie Utrecht zijn groot.
- Een groot aantal suggesties voor (nieuwe) verbindingen waarbij de volgende punten veel genoemd zijn:
 - Maarssen dorp – Utrecht Centrum
 - Busbediening station Abcoude
 - Recreatieve bestemmingen
 - Utrecht Science Park - De Meern - Montfoort - Oudewater - Gouda

Per vraag konden mensen een open antwoord geven. De meest genoemde reacties zijn opgenomen en van een antwoord voorzien.

Bijlage 2 bevat een overzicht van de vragen en de open antwoorden per vraag, inclusief een reactie.
Bijlage 3 bevat een overzicht van de vele suggesties voor verbindingen, inclusief een reactie.

3.4 PANELONDERZOEK

In juli en augustus 2021 voerden we een panelonderzoek uit. De primaire doelgroep hiervan bestaat uit mensen die reizen met het regionale OV (tijdens en/of na COVID-19). Om een beeld te krijgen van mensen die weinig of geen gebruik maken van het regionale OV, zijn ook niet-OV-reizigers bevroegd. In totaal hebben 809 mensen meegedaan aan dit onderzoek, waarvan 631 OV-reizigers en 178 niet-OV-reizigers. De vragen gingen over de bekendheid van de merken (U-OV, U-link), reismogelijkheden, het strekken van lijnen, verbeterpunten en deelmobiliteit.

- De meerderheid van de OV-reizigers kent U-OV en de meerderheid van de niet-OV-reizigers kent het merk niet. Van de busvervoerders heeft Connexion (nog steeds) de grootste bekendheid, met name onder de niet-OV-reizigers.
- 85% van het panel zegt voldoende reismogelijkheden te hebben.
- De top 3 waar de OV-reizigers in voorzieningen zouden willen investeren:
 1. Duidelijke reisinformatie
 2. Sociale veiligheid
 3. Comfort van de wachtruimtes
- Niet-OV-reizigers investeren graag in sociale veiligheid, toegankelijkheid van haltes en voertuigen en comfort in de bus en tram.
- De top 3 waar zowel de OV-reizigers als de niet-OV-reizigers in het netwerk zouden willen investeren:
 1. Goede aansluiting tussen bus en trein
 2. Goede aansluiting tussen bus en bus
 3. Minder overstappen
- Reizigers hebben over het algemeen een iets grotere voorkeur voor niet-gestreekte lijnen. Jonge respondenten geven wel de voorkeur aan een gestreekte lijn; ouderen juist niet.
- Mensen zijn bereid om langer naar de opstaphalte te reizen als de totale reistijd minder wordt, de wachttijd maximaal 15 minuten is of als er meer zekerheid is dat de bus op tijd komt.
- Over verbeterpunten zijn OV-reizigers duidelijk: meer lijnen en reismogelijkheden. Niet-OV-reizigers hebben geen heel duidelijke verbeterpunten.
- De top 3 van zaken die het reizen moeilijk maken zijn:
 1. Drukke in de bus
 2. Kosten van de bus en tram
 3. Moeite met lopen
- Wat betreft deelmobiliteit zijn respondenten bekend met de OV-fiets; de overige vormen zijn minder bekend. De jongere respondenten geven aan dat ze denken in de toekomst meer gebruik te maken van deelmobiliteit. De oudere respondenten denken dit niet te doen.

Een factsheet van het onderzoek is opgenomen in bijlage 4.
Het onderzoek zelf is te vinden op de website van de provincie Utrecht.

3.5 FOCUSGROEPEN

Een aantal onderwerpen uit het panelonderzoek is uitgediept in 3 focusgroepen, met als thema's 'landelijk gebied', 'onderwijs' en 'bedrijventerreinen'. Voor de oorspronkelijk ook geplande focusgroep 'stad' had slechts 1 persoon belangstelling.

Het aantal deelnemer per focusgroep wisselde van 2 tot 8 personen. Voor de focusgroep 'landelijk' was de belangstelling het grootst en kwam een aantal deelnemers uit gemeenten aan de rand van de provincie. Het doel van de focusgroepen was om een verdiepend gesprek te voeren. De kwaliteit van de gesprekken is daarbij belangrijker dan de kwantiteit van het aantal deelnemers. Het waren zinvolle en goede gesprekken. De hoofdlijnen van de reacties in de focusgroepen zijn:

- De focus ligt veel op de stad Utrecht. Vergeet het landelijk gebied niet.
- De zorgen aan de rand van de concessies zijn het grootst, afstemming is onvoldoende.
- Bij goede aansluitingen is overstappen niet erg.
- Flexvervoer geeft onvoldoende zekerheid, liever een vaste dienstregeling met een professionele chauffeur.
- In het landelijk gebied moet gewerkt worden aan maatwerk. Dit kan ook met kleine bussen en goede Hubs of knooppunten.
- Er is onvoldoende OV in de vroege ochtend, avonden en weekenden.
- De bereikbaarheid van bedrijventerreinen kan beter; met name in de vroege ochtend, late avond en het weekend.
- Aanvullend vervoer zoals een fietsdeelsysteem voor de laatste kilometers naar de bedrijven is zinvol. Al is het gebruik ervan laag, het gaat om beschikbaarheid en betrouwbaarheid.
- Studenten zijn over het algemeen tevreden. Wel storen ze zich aan volle bussen en trams die kampen met storingen.

3.6 MARKTCONSULTATIE

Op 21 november 2021 nodigden we marktpartijen via een publicatie op TenderNed uit om een reactie te geven op de documenten. Onder marktpartijen verstaan we hierbij primair de vervoerders en potentiële inschrijvers op de aanbesteding. Het doel van deze marktconsultatie was om een goed beeld te krijgen van de effecten van de uitgangspunten uit de NvU. Ook testten we hiermee de uitvoerbaarheid van de uitgangspunten. We willen daarnaast inzicht krijgen in de geïnteresseerdheid van marktpartijen voor beide OV-concessies, gezien de situatie rondom COVID-19.

Na deze publicatie hebben we van 11 marktpartijen reacties ontvangen. Deze reacties kwamen deels van vervoerders, en deels van bussenleveranciers en/of leveranciers van brandstoffen, energie en tank- en laadinfrastructuur.

De marktpartijen zijn positief over zowel de NvU als het NWP. Ze omschrijven de NvU als duidelijk, helder, goed uitgewerkt en doordacht. Er is volgens de reacties goed rekening gehouden met de lessons learned uit de huidige concessies en COVID-19 pandemie. Daarmee is er een basis om op voort te bouwen bij de ontwikkeling van de concessies. Samen met de beschreven ontwikkelingen in het NWP maakt dit de concessies, volgens de vervoerders, aantrekkelijk.

Verder hebben vervoerders aandacht gevraagd voor de raakvlakken tussen het OV en het OV-vangnet, en de raakvlakken tussen het OV en deelmobiliteit. Ook zijn ze benieuwd naar de mogelijke rol van een concessiehouder hierin.

De duurzaamheidsambitie en -uitgangspunten zijn volgens de marktpartijen over het algemeen herkenbaar en uitvoerbaar. Marktpartijen zien geen andere beperkingen of aandachtspunten dan opgenomen in de stukken.

Van de marktconsultatie wordt separaat verslag gelegd en via TenderNed. We communiceren dit met de betrokkenen.



4. VERVOLGPROCES

Deze Nota van Beantwoording behoort bij de Nota van Uitgangspunten en het OV- netwerkperspectief. Beide documenten samen vormen de basis voor de voorbereiding van de nieuwe OV-concessies. Deze twee documenten geven op onderdelen kaders over hoe het OV er in de toekomst uit gaat zien. Waar we in het NWP focussen op de netwerkontwikkeling en de te maken keuzes hierin, gaat het in de NvU over de organisatie van het OV (zowel intern als extern) en de uitvoering. Beide documenten maken duidelijk wat de provincie als opdrachtgever met het OV voor ogen heeft. Vervoerders die gaan inschrijven op de nieuwe concessie moeten daarmee in hun biedingen rekening houden.

De vervolgstappen zijn tweeledig:

- Het aanbestedingsproces krijgt vervolgstappen met het maken van een Programma van Eisen en het opstellen van een Bestek. De verwachting is dat met deze documenten in de zomer van 2023 de aanbesteding wordt gestart.
- Het OV-netwerkperspectief krijgt een vervolg in het opstellen van een uitvoeringsagenda. Daarnaast werken we op basis van de ontwikkeling van het aantal reizigers in jaarlijkse vervoerplannen aan een stapsgewijze ontwikkeling en verbetering van het OV-netwerk. Dat vraagt om aanpassingen binnen en buiten onze OV-concessies en daarom zoeken we zowel in de regionale uitvoeringsplannen als de jaarlijkse vervoerplannen nadrukkelijk de samenwerking met onze stakeholders.



BIJLAGE

BIJLAGE 1. Vragen en antwoorden op schriftelijke inspraakreacties

BIJLAGE 2. Resultaten internet enquête

BIJLAGE 3. Reacties over specifieke verbindingen

BIJLAGE 4. Factsheet Panelonderzoek

BIJLAGE 1.
SUGGESTIES VOOR SPECIFIEKE VERBINDINGEN GENOEMD IN DE ENQUÊTE

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
1	Samenwerkende gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid Heb specifiek aandacht voor de groep mensen die momenteel veelal gebruik maken van gemeentelijk doelgroepenvervoer, maar voor wie zelfstandig reizen met (A)OV tot de mogelijkheden behoort. De vraag hierbij is hoe we er samen in kunnen slagen om de komende periode meer mensen uit het doelgroepenvervoer met het (A)OV te laten reizen. We adviseren u hiertoe in de nieuwe OV-concessie een specifieke ambitie te formuleren die verder gaat dan de huidige paragraaf over toegankelijkheid.	Momenteel werken we binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV naar de beste manier om reizigers langer of eerst met het openbaar vervoer te laten reizen voordat zij genoodzaakt zijn om van het doelgroepenvervoer gebruik te maken. Daarnaast werken we aan zowel de fysieke als mentale toegankelijkheid van het OV. In het PvE werken we de toegankelijkheid verder uit.
2	Samenwerkende gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid U stelt terecht dat ook de AOV-oplossingen fysiek en mentaal toegankelijk moeten zijn voor mensen die zelfstandig kunnen reizen. Bij deze constatering past wat ons betreft ook de notie van ons eerste aandachtspunt hierboven.	Zie het antwoord hierboven.
3	Samenwerkende gemeenten in Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid Wij zien daarnaast dat juist in de combinatie doelgroepenvervoer en AOV kansen liggen voor gezamenlijke doorontwikkeling. Het gaat dan om oplossingen die toegankelijk zijn voor de doelgroep, de bereikbaarheid in landelijk gebied versterken en qua kosten beter te dragen zijn voor provincie, gemeenten en reizigers. Daarom vragen we u in het uitgangspunt over AOV expliciet op te nemen dat u bij de doorontwikkeling wil investeren in de kansen die liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer en dat u vanuit het perspectief van de reiziger werkt aan innovatieve oplossingen.	Wij zijn het met u eens en willen graag investeren in de kansen die er liggen op het raakvlak van OV en AOV. Dat doen we in het kader van het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV samen met u. Dit programma zetten we door, ook na 2023.
4	Samenwerkende gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepen vervoer en AOV	Toegankelijkheid Binnen het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV werken gemeenten en provincie nauw samen aan de doorontwikkeling. Hoe de relatie tussen het programma en de concessie precies gelegd wordt, is tot op dit moment echter nog ongewis. Voorts verzoeken we u daarom om het initiatief te nemen tot het maken van specifieke samenwerkingsafspraken tussen provincie en gemeenten waarin we samen de 3 bovengenoemde aandachtspunten in het concessietraject kunnen vormgeven.	De gemeenten zijn ook in de fase van het PvE nauw betrokken. Mede naar aanleiding van uw reactie hebben we in de Nota van Uitgangspunten beter aangegeven hoe we de samenhang tussen het OV en het doelgroepenvervoer zien. Wij zetten de samenwerking graag voort!
5	Provincie Flevoland	Grensoverschrijdend In uitgangspunt 1 schrijft u op zoek te zijn naar een concessiehouder als partner die ook met andere partijen er alles aan doet om de reiziger snel en betrouwbaar van A naar B te laten reizen. Wij stellen een dergelijke open samenwerking bijzonder op prijs. We verwachten dat we ook constructief met u en uw vervoerder in overleg kunnen bij voorstellen die afwijken van de gebruikelijke paden.	We hechten grote waarde aan provinciegrensoverschrijdende samenwerking en zetten die graag met u voort.
6	Provincie Flevoland	Grensoverschrijdend Hierbij denken wij aan een bij ons binnengekomen verzoek van gemeente Zeewolde voor een rechtstreekse busverbinding tussen Zeewolde en Utrecht Science Park. Dit naar aanleiding van een bewonersinitiatief. Vanwege de coronapandemie ligt dit dossier stil. Maar we sluiten niet uit dat we hier nog eens op terug komen.	Een rechtstreekse verbinding tussen Zeewolde en USP zal zorgen voor veel paralleliteit met bestaande buslijnen en trein waardoor de kansen voor deze lijn niet groot zijn. Indien u hierover het gesprek met ons wilt voeren horen we dat graag.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
7	Provincie Flevoland	Flexvervoer	In uitgangspunt 8 geeft u aan 'flexibel OV' binnen de concessie aan te bieden. We gaan graag eens met u in gesprek over de concepten die u toepast, omdat we ook in Flevoland in de gebieden met een geringe OV-vraag op zoek zijn naar een passende OV-voorziening.	We delen graag onze kennis en ervaring over flexibel OV met u. In een dergelijk ingewikkeld zoekproces moeten we alle kennis benutten.
8	Provincie Flevoland	Trein	U signaleert op pagina 42 dat het besluit over OV SAAL Model II negatief uitpakt voor de reizigers tussen Amersfoort en Amsterdam vanwege het scheiden van de IC's en sprinters. Ook wij zien graag nog wat verbeteringen in dit model II en willen graag samen met u in gesprek met het ministerie en ProRail om bij de optimalisatiestudie verbeteringen af te spreken die voor alle partners winst opleveren.	In dezelfde paragraaf geven wij al aan dat wij voor deze negatieve gevolgen graag samen met onze partners een oplossing willen zoeken. Vanzelfsprekend zien wij de provincie Flevoland als 1 van de partners in deze discussie. Wij gaan dit gesprek graag samen met u aan. Wij nemen hiertoe het initiatief en betrekken u bij dit overleg.
9	Provincie Flevoland	Verbinding	In de tabel 5.2 op pagina 50 en op pagina 54 geeft u aan de verbetering Utrecht Science Park – Eemnes – Almere te willen verbeteren. Ook wij zien potentie in deze verbinding en hij staat als bouwsteen genoemd in ons Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland. Onze ambitie is om eerder tot verbetering te komen dan de door u genoemde horizon: 2035-2050!	We zijn van mening dat we de ontwikkeling van deze verbinding stap voor stap moeten beschouwen. Op basis van de informatie waar we nu over beschikken achten we deze verbinding niet kansrijk voor 2035. Mocht u beschikken over andere informatie die de potentie aantoont, dan houden we ons daarvoor aanbevolen.
10	Provincie Flevoland	Verbinding	In uw lijstje op pagina 51 missen wij de ambities voor meer sprinters tussen Almere en Utrecht die wel als bouwsteen staat genoemd in het Toekomstbeeld OV 2040.	U hebt helemaal gelijk. Meer sprinters tussen Utrecht en Almere is ook ónze ambitie. Almere wordt toegevoegd aan de verbinding Utrecht-Hilversum.
11	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Onderbouwing	Ons comité heeft zich vooral ingezet voor beter busvervoer in een afgebakende flinke stadswijk achter het NS-station Amersfoort Centraal. Dat deden we uit ontevredenheid over de ontstane situatie in de afgelopen 5 jaren. Wij herkennen ons niet in de vermelde 93 % tevredenheid van de gebruikers van het OV. We hebben ons ingespannen om die ontevredenheid beter te begrijpen, met name door bewoners te bevragen die hebben afgehaakt bij het geboden OV, al voor de coronabeperkingen.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend.
12	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	AOV	We hebben voorstellen gedaan om in de wijk met een kleinere bus te rijden, wel regelmatig en ook in het weekend. Onze voorgestelde beperkte proef-op-de-som (u zou het innovatie kunnen noemen), stuitte op afwijzing door de gemeente waar het vergunningen betref.	De provincie heeft extern advies gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een betere en efficiëntere ov-ontsluiting in Soesterkwartier. Dit onderzoek wordt in samenwerking met gemeente Amersfoort en vervoerder Syntus gedaan. De wensen en behoeften van uw comité zijn daarbij mee in beschouwing genomen. Het onderzoek is nu gaande.
13	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Verbinden/ Ontsluiten	Maar in groter verband pleiten we nog steeds voor het voorzien van de lange, doorgaande lijnen van kleurige krullen met een kleine bus door de wijken die zich niet lenen voor corridors.	Voor specifiek Soesterkwartier zijn verschillende lijnvoeringsvarianten en soorten van OV / doelgroepenvervoer onderdeel van het extern onderzoek.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
14	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Doelgroepen	Om je te verplaatsen in de openbare ruimte, over straten en stoepen van ons allemaal, staan de benen, de fiets (inclusief e-bike en bakfiets) de bus/tram/metro en de particuliere scooter en auto ter beschikking. Met daarnaast nog het kleinschalig OV, of een taxi. Mogelijkheden zat. Maar er zijn ook restricties: tot 18 jaar en boven de 80 beter niet zelf rijden in een auto of om welke reden ook geen rijbewijs. Of geen prioriteit of budget voor een eigen auto. Of de beslissing nemen, met oog op de beschikbare ruimte en een gezond milieu om geen privé-auto te bezitten.	U geeft een goede analyse van de beschikbaarheid van mobiliteit.
15	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Beleid	Zoals in het OV-netwerkperspectief in feite de NS-treinen het geraamte zijn voor het netwerk van OV, is dat de privé-auto voor particuliere mobiliteit, verder dan een stukje lopen of met de fiets. Ik vraag me echt af of dit, op lange termijn – en daar gaan de nota's over – wel de juiste keuze is.	In het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten zetten we in op verbindingen en momenten waar we potentie zien om met het openbaar vervoer een alternatief te bieden voor de auto en op het behouden van de zogenaamde sociale functie die het OV vervult.
16	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Doelgroepen	Een andere, stilzwijgende keuze is om het OV vooral te zien als een minder of meer efficiënte manier om op werk of school te komen, en terug naar huis. De afweging gaat over enkele minuten meer of minder reistijd en overstappen. Maar de autobezitters gebruiken hun auto maar ten dele voor het woon-werkverkeer. Ze doen boodschappen, zoeken iemand op, brengen kinderen naar een club, gaan naar de tandarts of willen voor de afwisseling naar een ander park of andere markt. Die behoefte kent de vervoerder wel in de vakantieperiode, als ze het busgebruik promoten, omdat de vaste forenzen er even niet zijn. Maar die behoeftes zijn er het jaar rond, ook 's avonds en in het weekend.	De klantwenspiramide wordt in het OV-netwerkperspectief aangehaald om aan te geven wat de essentiële zaken zijn waar op ingezet moet worden. Na veiligheid en betrouwbaarheid als basisvoorwaarden voor OV-gebruik zijn snelheid en gemak zeer belangrijke aspecten om tevreden OV-gebruikers te hebben.
17	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Overig	Het openbaar vervoer is een algemene voorziening vooral voor de gebruikers.	Het openbaar vervoer is bedoeld voor iedereen die daar gebruik van wenst te maken.
18	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Basisbereikbaarheid	Bewoners van de provincie in de stad, de buurt of het buitengebied moeten er gemak van hebben, er gebruik van willen en kunnen maken.	De vorm waarin openbaar vervoer wordt aangeboden verschilt per locatie in de provincie. Op elke plek wordt een passend aanbod geleverd.
19	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Overig	Voor de uitvoerbaarheid zijn deskundigen in staat goede plannen te maken, alle lof.	We bedanken u voor dit compliment.
20	Comité De Bus Komt Zo (Soesterkwartier Amersfoort)	Doelgroepen	Of het OV – ook kleinschalig AOV – datgene biedt waaraan behoefte is, moet je regelmatig bij de gebruikers navragen. En desgewenst bijstellen.	Onderdeel van het extern AOV-onderzoek is het doen van interviews met gebruikers en belanghebbenden. Uw comité is daarbij ook geïnterviewd. Daarnaast hebben wij in het kader van het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten een panelonderzoek gedaan in deze consultatieperiode, en zal er zoals gebruikelijk voor elk vervoerplan een consultatie gehouden worden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
21	Gemeente Leusden	Verbinden/ ontsluiten	Bij de huidige concessie is indertijd de keuze gemaakt om een tweetal 'Leusdense' buslijnen te bundelen. En dat heeft geresulteerd in buslijn 17 die met een hoge frequentie tussen Leusden en het centrum van Amersfoort op en neer rijdt. Onze indruk is dat deze snelle en hoogfrequente verbinding door velen wordt gewaardeerd. En dat geldt dan met name voor forensen en scholieren. Tijdens de behandeling van het nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsplan dat in september 2021 is vastgesteld, heeft de gemeenteraad expliciet stil gestaan bij het onderwerp openbaar busvervoer. Zonder de huidige lijnvoering ter discussie te stellen heeft de gemeenteraad de lang gekoesterde wens voor een goed dekkend OV-netwerk in Leusden herbevestigd. De gemeenteraad vindt het nog steeds zorgelijk dat de afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte voor een grote groep Leusdenaren te groot is. Met name voor ouderen en mindervaliden kan dit een probleem zijn. Op pagina 7 van de Nota van Uitgangspunten (uitgangspunt 8) staat 'Openbaar vervoer is er voor iedereen'. Op pagina 19 onder het kopje 'inclusieve mobiliteit' wordt daar door u verder op ingezoomd. Daar staat dat de provincie Utrecht naar een inclusieve samenleving streeft; een samenleving waarin iedereen kan meedoen en niemand uitgesloten wordt.	We begrijpen uw zorg. Voor de provincie is het een voortdurende afweging: verbindende lijnen versus ontsluitende lijnen. Door de lijnen in Leusden meer verbindend te maken is de neerwaartse lijn in aantal reizigers gekeerd. We erkennen dat voor sommige mensen de afstand naar de halte groter is geworden. Daarnaast proberen we met het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV de aansluiting tussen OV en AOV te verbeteren.
22	Gemeente Leusden	Norm	In zijn voorwoord bij de Nota van Uitgangspunten heeft gedeputeerde Schaddelee het over een zo inclusief mogelijk systeem waarbij ook voldoende aandacht is voor de sociale functie van het OV. Op pagina 12 wordt gesteld dat 93,5 % van de inwoners van de provincie Utrecht binnen een straal van 600 meter toegang heeft tot openbaar vervoer. Dit roept bij ons de vraag op of de hiervoor genoemde afstand het nieuwe toetsingscriterium is. Deze afstand is wat ons betreft in ieder geval te ruim.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. De straal van 600 meter is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft het bereik van het openbaar vervoer.
23	Gemeente Leusden	Basisbereikbaarheid	Het streven naar een inclusieve samenleving wordt door ons gedeeld. Wat ons echter verdeeld houdt, is de wijze waarop deze inclusieve mobiliteit wordt ingevuld. Waar u een voorkeur uitspreekt voor de inzet van een buurtbus en/of een flexbus, gaat onze voorkeur, zeker binnen stedelijk gebied, uit naar de inzet van een 'gewone' lijnbus. Een buurtbus of een flexbus zien wij eerder als een geschikt 'vangnet' in landelijke gebieden; voor een kern als Leusden met een relatief hoge woningdichtheid vinden wij dit een te magere alternatief. En dat komt ook doordat de frequentie van de buurtbus te laag is (uurdienst).	Uw reactie is herkenbaar. We zien ook elders in de reacties dat een vaste dienstregeling de voorkeur heeft boven OV op afroep. Dat is begrijpelijk. Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV experimenteren we met vormen van afroepgestuurd OV. Dit programma is nog volop gaande. De reactie over flexibel vervoer nemen we zeker mee. Wij zien de buurtbus wel als een volwaardig lijngebonden OV met inzet van vrijwilligers. Wanneer het aantal reizigers hiervoor aanleiding geeft, kan overwogen worden een reguliere bus in te zetten. Op plaatsen waar geen of beperkte vraag naar OV is zijn we blij dat de buurtbus of aanvullend OV een oplossing kan bieden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
24	Gemeente Leusden	Basisbereikbaarheid	Wij kunnen ons voorstellen dat bij het prioriteren van de schaarse middelen een zwaarder gewicht wordt toegekend aan de belangen van de keuzereizigers. Wij betreuren het echter dat dit gevolg heeft dat de afstand naar de dichtstbijzijnde halte voor een grote groep Leusdenaren fors is toegenomen, temeer daar dit met name speelt binnen woongebieden van niet geringe omvang. Om die reden doen wij een dringend beroep op u om nog eens kritisch c.q. creatief te kijken naar de mogelijkheden om de bestaande onevenwichtigheid in de toekomstige concessie te verminderen, waardoor meer mensen 'gewoon' kunnen blijven meedoen en gebruik kunnen maken van een vertrouwde lijnbus. Daarmee komt u tegemoet aan de wens van diverse Leusdenaren die nu op ruime afstand van een halte wonen.	We streven met het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten naar een evenwichtig aanbod van openbaar vervoer. De inzet op U-Link versterkt de kwaliteit in de gemeente. De provincie is voornemens komende jaren een OV-deel in de regiotaxi te behouden om op plaatsen en momenten dat er geen regulier OV is, OV te bieden aan de inwoners die dat nodig hebben. We zien het OV niet als een keuze tussen typen reizigers. Dit neemt niet weg dat het niet altijd voor iedereen optimaal zal zijn.
25	Gemeente Leusden	Nieuwbouw	Zoals u wellicht bekend is, is het gebied ten zuiden van de woonwijk Tabaksteeg aangewezen als beoogde bouwlocatie. Eén van de redenen voor deze keuze is dat deze locatie goed via het openbaar vervoer te ontsluiten is. De huidige lijn 80 loopt direct ten westen van dit gebied. Op grond van de door u ter inzage gelegde stukken hebben wij er alle vertrouwen in dat ook deze uitbreidingslocatie te zijner tijd via het regulier openbaar busvervoer ontsloten zal worden (via de reeds aanwezige busbaan Tabaksteeg).	Wij zijn het met u eens over het belang van OV in nieuwe woningbouwlocaties. De door u gegeven informatie zal als onderdeel van toekomstige ontwikkelingen worden opgenomen als ontwikkelopgave gedurende de nieuwe concessie
26	Gemeente Leusden	Grensoverschrijdend	Een ander punt waar wij aandacht voor willen vragen c.q. waar wij zorg over hebben is de positie van de buurtbus in provinciegrensoverschrijdende gebieden. In Leusden denken wij dan aan buurtbus 509. Deze lijn Barneveld-Achterveld-Leusden-Nijkerkerveen v.v. valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. Opmerkelijk is dat deze buurtbuslijn wel deel uitmaakt van het OV-aanbod dat Syntus vanuit de Utrechtse concessie aanbiedt. Naar onze mening is dit een punt voor nadere door-denking. Voorkomen moet worden dat zo'n provinciegrensoverschrijdende lijn tussen wal en schip raakt. En dat vraagt om een duidelijke bestuurlijke positionering.	We moedigen de vervoerders aan om goed samen te werken met collega-vervoerders om grensoverschrijdende verbindingen goed aan te bieden en samen te werken. We hebben hier zelf ook een belangrijke rol in en we gaan de gesprekken met onze buurcollega's nadrukkelijk voeren met als doel de reizigers 'grenzeloos' te laten reizen. In het aanbestedingsproces is er zeker ook afstemming met de omliggende provincies. Ongeacht welke vervoerder de buurtbus aanbiedt, is het goed voor de reiziger om te weten op welk vervoer gerekend kan worden. Grensoverschrijdende verbindingen hebben dus onze aandacht en buurtbus 509 is daar onderdeel van. Lijn 509 valt overigens volledig onder regie van de concessie IJssel-Vecht.
27	Gemeente Leusden	Verbinding	Verder maken wij u attent op de uitbreidingsplannen in de kern Achterveld. De komende jaren wordt het woningaanbod hier fors uitgebreid. Om die reden willen wij u vragen de haalbaarheid te onderzoeken om deze kern via een reguliere buslijn (in plaats van een buurtbus) te ontsluiten. Wij verwachten dat een reguliere lijnbus als een kwaliteitsverhogende maatregel zal worden ervaren en dat deze meer gebruikers zal trekken dan de buurtbus. Een mogelijkheid waar wij in dat verband aan denken is een rechtstreekse verbinding tussen Achterveld en het centrum van Amersfoort (via bedrijvenpark De Wieken Vinkenhoef).	Wij zien op dit moment geen aanleiding om de busverbinding van en naar Achterveld verder uit te breiden. Mocht u beschikken over informatie die meer inzicht geeft in de potentie van deze verbinding, dan ontvangen wij die graag.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
28	Gemeente Almere	Verbinding	De provincie Flevoland heeft op 13 december 2021 per mail en brief naar u gereageerd. Wij onderschrijven hun reactie. Ter ondersteuning van de reactie van de provincie Flevoland en ter nadere duiding van onze kant willen wij graag reageren op het Netwerkperspectief als het gaat om de relatie tussen Almere, 't Gooi en Utrecht. Wij begrijpen uit uw mondelinge toelichting van 1 december 2021 dat er nog een gebiedsgerichte uitwerking van uw Netwerkperspectief komt. Graag werken we deze samen met u nader uit voor de vervoerrelatie Almere (en Zeewolde) – 't Gooi – Utrecht. Wij vinden het belangrijk dat we deze in samenhang beschouwen met de eveneens te versterken treinverbinding Almere-Utrecht. Op de vervoerrelatie Almere (en Zeewolde) – 't Gooi – Utrecht willen we graag al op korte termijn concrete stappen zetten, zowel (1) in de verkenning van het eindbeeld en de fases ertussen als (2) de verbeterstappen die we nu al kunnen ondernemen. Het eindbeeld - zijnde een HOV-verbinding op deze vervoerrelatie - onderschrijven wij vanzelfsprekend. Tegelijk is het nodig en mogelijk om deze verbinding in stappen op te bouwen. Nu al worden kleine stappen verkend en gezet door de OV-autoriteiten en vervoerders op (delen van) deze vervoerrelatie. Starten met het verkennen van een mogelijk HOV-verbinding vanaf 2035, zoals nu verwoord in het Netwerkperspectief, vinden wij daarom te laat.	We zijn van mening dat we de ontwikkeling van deze verbinding stap voor stap moeten beschouwen. Op basis van de informatie waar we nu over beschikken achten we deze verbinding niet kansrijk voor 2035. Op basis van de ontwikkelingen gaan we samen met u in gesprek in het kader van de regionale uitvoeringsagenda. Op basis van de potentie, kosten en opbrengsten kijken we in dit traject opnieuw naar de fasering.
29	Green Shuttle ONS	Recreatie	Station Den Dolder ligt op nog geen 4 kilometer van Soesterberg, en 2 kilometer van het NMM. Desondanks is het op dit moment onmogelijk om vanaf het station naar het NMM of het nieuwe centrum van Soesterberg te komen. Terwijl de vraag naar groene recreatie in het landschap dat barst van cultuurhistorisch erfgoed zeer stijgt - zeker nu met de coronapandemie. De ligging tussen de stedelijke agglomeraties Utrecht en Amersfoort, tezamen met COVID-19, heeft het aantal bezoekers vorige winter vermenigvuldigd met als gevolg parkeerinfarcten in de natuur. Ontsluiting door middel van effectief en voor iedereen toegankelijk openbaar vervoer is wenselijk. En ons inziens mogelijk met het voor u liggende initiatief.	Buslijnen naar recreatieve bestemmingen die met andere OV-lijnen slecht bereikbaar zijn, kunnen meerwaarde hebben als zij vergezeld gaan met goede promotie vanuit die voorzieningen. Wanneer er beperkingen voor de auto zijn, zoals onvoldoende parkeerplaatsen, maken dergelijke OV-lijnen meer kans. Daar waar er een reële verwachting is voor voldoende potentie of waar met eenvoudige ingrepen de OV-bereikbaarheid verhoogd kan worden, kan dit meegenomen worden. We verkennen in het vervoerplan-proces samen met de recreatie- en toerismesector de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen te vergroten.
30	Green Shuttle ONS	Verbinding	Wij verzoeken u om te overwegen het plan voor een recreatieve OV-verbinding met zelfrijdende elektrische shuttles (ons Green Shuttle plan) op te nemen als onderdeel van de aanbesteding voor de OV-concessie Utrecht Buiten.	Momenteel zit zelfrijdend openbaar vervoer op de openbare weg nog in een experimentele fase. We verwachten niet dat de techniek tot 2035 voldoende ontwikkeld is om met hoge snelheden reizigers te vervoeren dat dit onder gebracht kan worden binnen de OV-concessies. Als er pilots uitgevoerd gaan worden komt dit voort uit het programma Smart Mobility.
31	Gemeente Soest	Verbinden/ ontsluiten	De nadruk bij de aanbesteding ligt op de snelle verbindende lijnen. Vanuit het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer (mobiliteitsdoelstelling) is dat een logische keuze. Echter, vanuit de sociale functie zijn wij kritisch ten aanzien van het strekken van buslijnen of opheffen van ontsluitende lijnen, waardoor mensen die minder mobiel zijn buiten het reguliere OV gaan vallen.	In het OV-netwerkperspectief hebben wij nadrukkelijk aangegeven dat we de ontsluitende lijnen koesteren. Er is geen sprake van opheffing van deze lijnen in het OV-netwerkperspectief; wel hebben wij extra aangegeven in het definitieve OV-netwerkperspectief hoe we willen omgaan met lijnen waarbij het aantal reizigers afneemt, om de sociale functie hierbij voldoende te laten meewegen. Daarnaast blijven we werken aan de afstemming van het OV met het AOV en het doelgroepenvervoer.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
32	Gemeente Soest	Norm	De genoemde loopafstand van 600 meter vinden wij te groot.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. Dit is niet een norm of toetsingscriterium dat wij hanteren maar zegt iets over de gemiddelde kwaliteit van het netwerk.
33	Gemeente Soest	AOV	Er is hiervoor een OV-vangnet maar de kwaliteit en toegankelijkheid van dit OV-vangnet is aanzienlijk lager dan bij het reguliere OV. Wij willen met u de balans zoeken dat het netwerk fijnmazig genoeg blijft zodat mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer nog steeds een goed product wordt geboden. Daarbij monitoren wij wat de effecten zijn van mogelijke ingrepen in het gebruik van de regiotaxi waarvoor de gemeente vanaf 2023 verantwoordelijk is. Een ingreep in de lijnvoering mag uiteraard niet leiden tot een toename van het gebruik van de regiotaxi, waarvan de kosten bij de gemeente terecht komen.	De provincie is voornemens komende jaren de OV-functie van de regiotaxi (OV-vangnet) te behouden om op plaatsen en momenten dat er geen regulier OV mogelijk is toch OV te bieden aan de inwoners die dat nodig hebben. De ontwikkeling van het OV-vangnet en het AOV doen we samen met de gemeenten in het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer. Dit programma zetten we ook na 2023 door om de aansluiting van het OV op het doelgroepen vervoer te blijven verbeteren. Daarnaast koesteren we onze dunne lijnen en blijven we werken aan het behoud van het fijnmazige net dat we nu hebben.
34	Gemeente Soest	Recreatie	In de aanbesteding vragen wij ook aandacht voor de bediening van toeristische attracties met regulier openbaar vervoer, zoals het Nationaal Militair Museum met ongeveer 300.000 bezoekers per jaar.	Ook voor recreatieve bestemmingen zien wij het belang van OV. Het gebruik van het OV is per locatie zeer verschillend en hangt ook af van de ligging. De huidige bediening van het NMM lijkt op dit moment goed aan te sluiten bij de vraag naar OV voor deze locatie. Binnen het vervoerplanproces kunnen we gezamenlijk –met vervoerder en de toeristisch-recreatieve sector- kijken naar de aanvullende mogelijkheden en kansen die er zich voordoen.
35	Gemeente Soest	Verbinding	Nieuwe innovaties ten aanzien van voertuigen of infrastructuur juichen wij toe. In onze gemeente is momenteel een initiatief voor een zelfrijdende verbinding naar Soesterberg ('Green Shuttle'). Wij zouden graag zien dat de provincie pilots en experimenten ondersteunt om deze initiatieven mogelijk te maken.	Momenteel bevindt zelfrijdend openbaar vervoer op de openbare weg zich nog in een experimentele fase. We verwachten niet dat de techniek tot 2035 voldoende ontwikkeld is om met hoge snelheden reizigers te vervoeren zodat dit op korte termijn onderdeel van de concessies gaat worden. Als er pilots uitgevoerd gaan worden komt dit voort uit het programma Smart Mobility.
36	Gemeente Soest	Verbinding	Wij ondersteunen de wens om een kwaliteitssprong te maken door de verbinding Soest – Amersfoort om te vormen naar een U-link. Wij denken graag mee over de benodigde infrastructurele aanpassingen om deze kwaliteitsverbetering te helpen realiseren.	We pakken dit graag samen met u als wegbeheerder op.
37	Gemeente Soest	Flexibele wendbare concessies	Het uitgangspunt is een flexibele concessie met herijkingsmomenten om aanpassingen in de lijnvoering te doen. Dit kan echter grote gevolgen hebben voor de huidige of nieuw aan te leggen haltes waar wij als wegbeheerder verantwoordelijk voor zijn. Indien dit aan de orde is dan verwachten wij dat wij gecompenseerd worden voor deze kosten.	Wij begrijpen uw zorg. Onze intentie is zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande (halte)infrastructuur en een robuust en goed OV-netwerk te hebben. Daarnaast ontwikkelen we het netwerk vanuit de huidige situatie. Daar waar meerwaarde is voor nieuwe haltes of routes voor onze reizigers of waar het infrastructureel nodig is, veranderen we routes. We treden dan altijd met u als wegbeheerder in overleg.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
38	Gemeente Soest	Toegankelijkheid	Wij willen dat zoveel mogelijk mensen van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Wij willen daarom met u verder werken aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de haltes.	Wij zijn het met u eens. De provincie heeft de intentie middelen beschikbaar te blijven stellen voor het toegankelijk maken van het openbaar vervoer. Op dit moment vanuit de subsidieverordening Mobiliteit.
39	Gemeente Soest	Nieuwbouw	Graag verkennen wij de mogelijkheden voor verbeterde verbindingen naar het dorp. De komende jaren worden er 1500 woningen bijgebouwd in Soesterberg. Dat kan zorgen voor een grote toename van het autoverkeer. Met name door de directe ligging van het dorp aan de A28. Het openbaar vervoer moet een belangrijke rol spelen om dit te voorkomen.	We hebben in het ambitienetwerk van het OV-netwerkperspectief oog voor de A28-corridor waar ook Soesterberg aan ligt, met de inzet op U-Liners en P+R-voorzieningen. Doorontwikkeling van het openbaar vervoer en bediening van kernen waaronder Soesterberg nemen wij mee in de ontwikkeling tijdens de nieuwe concessies en in de op te stellen regionale uitvoeringsagenda.
40	Gemeente Soest	Verbinding	Daarnaast hebben wij de urgente wens om de directe verbinding met het centrum van Utrecht en Utrecht Centraal te herstellen.	We nemen kennis van uw wens, maar willen geen extra regionale buslijn op de binnenstadroute naar Utrecht Centraal toevoegen. De verbinding tussen Soesterberg en het centrum van Utrecht leidt via Zeist. Daar zal een regiopoort ontwikkeld worden waar reizigers snel en comfortabel over kunnen stappen op rechtstreekse verbindingen naar het centrum van Utrecht.
41	Gemeente Soest	Materieel	Zoals bekend zijn wij in Soest-Zuid druk bezig met slimme verkeerslichten. Wij gaan ervan uit dat de eis van de provincie in de aanbesteding is dat de voertuigen hiervoor compatibel zijn in de 'Talking Traffic' keten.	In de aanbesteding speelt innovatie een grote rol. De interactie met slimme infrastructuur is randvoorwaardelijk voor het goed functioneren van het openbaar vervoer. Het is dan ook een eis dat alle voertuigen in staat moeten zijn om te communiceren met intelligente VRI's.
42	Gemeente Soest	Materieel	In de woonwijken ontvangen wij regelmatig meldingen van hinder van de bus door een te hoge snelheid of trillingen door zware elektrische bussen. Graag zien wij dat er bij de voorgeschreven eisen rekening gehouden wordt met materieel dat bijvoorbeeld voorzien is van ISA of minder zwaar is.	In de definitieve Nota van Uitgangspunten besteden we meer aandacht aan de hinder en verkeersveiligheid. De eisen aan het materieel werken we verder uit in het PvE. De spanning tussen verbinden en ontsluiten zien we ook als het gaat om de infrastructuur. Niet alle infrastructuur is geschikt voor alle type bussen. We blijven hierbij met u als gemeente graag afstemmen. Zeker als dit om concrete situaties gaat
43	Gemeente Soest	Duurzaamheid	Wij ondersteunen de doelstelling om te komen tot zero-emissie. Wij vernemen graag of hiervoor ook laadinfrastructuur en/of waterstof tankstations in onze gemeente noodzakelijk zijn.	We gaan in de loop van dit jaar met u in gesprek in het kader van een onderzoek naar de (on)mogelijkheden van laadinfrastructuur buiten de stallingen.
44	Gemeente Soest	Verbinding	De spoorlijn door Soest zien wij als zeer belangrijk voor de ontsluiting van Soest, zeker gezien de mobiliteitstransitie en de toekomstplannen in Soest. Wij willen graag met de betrokken partijen meedenken over het toekomstperspectief om deze lijn te verbeteren en meer reizigers te trekken. Wij zien hierin een sterke samenhang met het busvervoer.	Wij zijn het met u eens. Ook wij zien de Soesterlijn als belangrijk. In het OV-netwerkperspectief is dan ook opgenomen dat we een studie uit willen voeren naar het toekomstperspectief van de Soesterlijn.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
45	Gemeente Soest	MaaS	In de loop van de concessie van 10 jaar is het denkbaar dat de nieuwe mobiliteitsvormen sterk toenemen. De denkbare gevolgen in de lopende concessie en de rol van de provincie in MaaS initiatieven zien wij graag sterker terug in de stukken.	Als provincie zetten we ons in om een eerlijke markt van reismogelijkheden te bieden waar het openbaar vervoer een onderdeel van is. Buiten het exclusieve vervoerrecht zetten we in op een level-playing field voor MaaS-dienstverleners (plannen, boeken, reizen). In de definitieve documenten hebben we beter beschreven dat we een positieve rol verwachten van de vervoerder als MaaS-dienstverlener en als OV-aanbieder.
46	Gemeente Soest	Duurzaamheid	Wij zijn verheugd te zien dat wij in uw uitgangspunten onderdelen terugzien van de maatregelen die ook zijn genoemd in het regionale Mobiliteitsprogramma (RMP). Uit het onderzoek van Goudappel en CE Delft voor het RMP kwam naar voren dat het stimuleren van OV-gebruik voor Soest en veel andere gemeenten 1 van de 3 belangrijkste manieren is om CO2-uitstoot te reduceren. Wij willen samen optrekken om de doelstellingen te behalen en hierin meedenken, te bemiddelen met partijen of te faciliteren.	Dank voor uw positieve reactie. De provincie heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. We werken hier graag in samen om de gezamenlijke opgaven op te pakken.
47	Regio Foodvalley	Grensoverschrijdend	Voor regio Foodvalley is het uitermate belangrijk dat er goede grensoverschrijdende verbindingen tussen concessiegebieden mogelijk zijn. Onze regio ligt namelijk op meerdere grenzen. Als er geen goede uitgangspunten worden opgenomen over dit onderwerp, dan ondervinden reizigers van en naar onze regio erg veel hinder en ongemak. We zijn in ieder geval verheugd om te lezen dat provincie Utrecht zich wil inspannen voor onderlinge samenwerking tussen verschillende concessiehouders uit naastgelegen concessiegebieden van provincie Utrecht. Om dit te borgen, roepen wij provincie Utrecht op om voor bepaalde verbindingen vooraf afspraken te maken, of eisen vast te leggen, om goede grensoverschrijdende verbindingen mogelijk te maken. Denk hierbij aan bijvoorbeeld het rondje Ede-Veenendaal, waarbij 3 buslijnen van 2 concessiehouders aan elkaar gekoppeld zijn.	We werken graag met u en de provincie Gelderland samen om invulling te geven aan goed provinciegrensoverschrijdend vervoer. We streven bij de start van de concessie zoveel mogelijk aan te sluiten bij het huidige netwerk. In het PvE kijken we meer in detail naar de eisen die we aan de grensoverschrijdende lijnen stellen. We zoeken in deze fase ook afstemming met de buurprovincies. Het principe is dat we de kwaliteit voor de reizigers zoveel mogelijk willen behouden.
48	Regio Foodvalley	Doelgroepen	We vinden het goed dat provincie Utrecht zich inspannt om een zo breed mogelijke groep reizigers gebruik te laten maken van het OV. Het OV is tenslotte voor iedereen. Hoewel er veel aandacht wordt gegeven aan de beleving, comfort, kwaliteit en veiligheid van het OV, hebben wij niet gelezen hoe een brede groep reizigers wordt verleid om gebruik te maken van het OV. Dit vinden wij een gemiste kans. We roepen provincie Utrecht op om actief te benaderen en te verleiden om gebruik te maken van het OV voor de middellange en lange afstand.	In de Nota van Uitgangspunten beschrijven wij de kaders waarbinnen we willen dat de nieuwe vervoerders opereren. Gedurende de concessie geven we de vervoerders ook kaders mee voor de marketing. Op basis hiervan worden marketingplannen ontwikkeld door de nieuwe vervoerders. We werken in het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV aan een betere aansluiting tussen WMO en OV. De aanpak via werkgevers is geborgd in de organisatie Goed op Weg.
49	Regio Foodvalley	Verbinden/ontsluiten	In de volgende fase, waarbij er een programma van eisen zal worden opgesteld voor de concessies, wordt de detaillering van de lijnen op concessiegrenzen verder uitgewerkt. Waarschijnlijk zal dit document ook gaan beschrijven aan welke eisen bepaalde buslijnen (of zelfs alle buslijnen) moeten gaan voldoen in de nieuwe concessies. Regio Foodvalley gaat graag het gesprek met de provincie Utrecht hierover aan.	In het PvE zelf zal geen detaillering van OV-lijnen worden uitgewerkt, dit wordt separaat in de regionale uitvoeringsagenda gedaan. De ontwikkeling van het netwerk vindt plaats gedurende de concessie. Bij de start van de concessie proberen we, als dat financieel mogelijk is, zoveel mogelijk aan te sluiten bij het huidige netwerk. De regio zal worden betrokken bij het opstellen van de regionale uitvoeringsagenda.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
50	Regio Foodvalley	Norm	In uitgangspunt 8 wordt beschreven dat als er minder dan 6 reizigers gebruik maken van een grote bus, regulier OV niet op zijn plaats is en er andere oplossingen gevonden moeten worden. Wij willen provincie Utrecht oproepen om dit nader te specificeren.	De waarde van 6 reizigers per rit is een signaalwaarde. Dit zijn 6 reizigers die een deel of de gehele route van de bus meereizen op een rit. De signaalwaarde helpt de provincie om inzichtelijk te maken bij welke lijnen gekeken moet worden of het mogelijk is om het aantal reizigers per rit te vergroten. Dit is maatwerk.
51	Regio Foodvalley	AOV	Ook vragen we aandacht voor het mogelijk maken van het OV-vangnet via de Valleihopper voor de Utrechtse gemeente in de regio Foodvalley.	We hebben zeer zeker aandacht voor het mogelijk maken van het OV-vangnet via de Valleihopper voor de Utrechtse gemeente in de regio Foodvalley en gaan hierover op korte termijn met u in gesprek.
52	Regio Foodvalley	Duurzaamheid	Provincie Utrecht zet zich in voor zero-emissie busvervoer, dat in 2028 gerealiseerd moet zijn. Dit vinden wij een positieve ontwikkeling en past bij de ambities om mobiliteit te verduurzamen. Hierbij wordt echter wel de suggestie gewekt dat er volledig op elektrische bussen wordt ingezet. We vragen ons af in hoeverre de elektriciteitsvraag en het netwerk binnen provincie Utrecht deze ambitie aankan.	We schrijven als provincie geen aandrijftechniek of energiedrager voor. De provincie doet onderzoek naar de omvang en de locaties van de energievraag als voorbereiding op de aanbesteding. Het knelpunt wat u hier noemt is onderdeel van de scope van dit onderzoek.
53	Regio Foodvalley	Duurzaamheid	Binnen de regio hebben we de ambitie om een waterstofvulpunt te realiseren in gemeente Veenendaal en/of Ede. Wij denken dat waterstof een belangrijke bijdrage kan leveren in het realiseren van zero-emissie OV. De realisatie van een dergelijk vulpunt is moeilijk door de kip-ei situatie van vraag versus aanbod. Een deel van de bussen op waterstof laten rijden kan ervoor zorgen dat een waterstofvulpunt rendabel wordt. We gaan hier graag over in gesprek met provincie Utrecht.	We schrijven als provincie geen aandrijftechniek of energiedrager voor. Het stimuleren van waterstof als energiedrager is geen specifiek doel van deze concessieverlening en geen doel van het OV. We maken het uiteraard niet onmogelijk, maar laten de keuze aan de concessiehouders. Het heeft onze voorkeur dat zij gebruik maken van regionaal en duurzaam opgewekte energie. De provincie Utrecht heeft de inzet van waterstof voor busvervoer vastgelegd in het Convenant waterstof in mobiliteit Provincie Utrecht. Inzet voor busvervoer betekent niet automatisch dat dit materieel voor openbaar vervoer betreft.
54	Regio Foodvalley	Trein	We zijn verheugd om te lezen dat de regio als apart gebied wordt benoemd met bijbehorende ambities om het OV te verbeteren. Wij kunnen ons vinden in de beschreven maatregelen om meer sprinters tussen Veenendaal en Utrecht te realiseren. Onze voorkeur bij een frequentie van 6 sprinters, is om er vier te laten rijden naar stations Veenendaal/Rhemen en 2 naar station Ede-Wageningen.	Samen met andere overheden en partijen werken we samen aan de A12-corridor waar dit vraagstuk ook aan de orde zal komen. De opzet die u beschrijft is daarin een logisch te onderzoeken voorstel.
55	Regio Foodvalley	Trein	We zijn blij dat provincie Utrecht daarbij opkomt voor het behoud van de intercity-status van station Veenendaal-De Klomp. Wij willen nogmaals benadrukken dat het voor regio Foodvalley van belang is, ook binnen het kader van de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, dat Veenendaal-De Klomp minimaal 2 keer per uur per richting met een intercity bediend blijft.	Samen met andere overheden en partijen werken we samen aan de A12-corridor waar dit vraagstuk ook aan de orde zal komen en waar wij ons inzetten voor het behoud van de intercitystatus.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
56	Regio Foodvalley	Uliner	Ook de introductie van een U-liner tussen Amersfoort – Veenendaal (-Wageningen UR) is wat ons betreft een noodzakelijke verbinding. De kwaliteit van deze voorgenoemde U-liner, namelijk de kwaliteit van een spoorverbinding maar dan als bus, vinden wij erg belangrijk. Wij denken dat deze verbinding de mogelijkheid biedt om meer mensen uit de auto te halen en in het OV te krijgen tussen Amersfoort en Veenendaal. Beide plaatsen en regio's zijn gebaad bij snelle en hoogwaardige OV-verbindingen. Het doortrekken naar de Wageningen UR heeft onze voorkeur, omdat er daarmee ook een snelle verbinding ontstaat tussen Veenendaal en Wageningen. We gaan graag in gesprek over de verdere invulling van deze U-linerverbinding.	We kunnen ons vinden in uw wens voor het verbinden van Amersfoort en Veenendaal met de Wageningen Universiteit. De verdere invulling hiervan is onderdeel van de regionale uitvoeringsagenda.
57	Regio Foodvalley	Verbinding	Wat onzes inziens ontbreekt is een goede verbinding van regio Foodvalley naar regio Rivierenland. Uit onderzoek van Ecorys is gebleken dat een verbinding tussen Veenendaal – Rhenen – Kesteren potentie heeft op basis van vervoervraag. Iedere dag zien we deze relatie, doordat de Rijnbrug (N233) vaststaat. We hopen dat deze verbinding ook een plek krijgt binnen het provinciale OV-netwerkperspectief.	De relatie Veenendaal - Rhenen - Kesteren biedt potentie, waarbij onze voorkeur uitgaat voor het beter benutten van de sprinter tussen Veenendaal en Rhenen met betere aansluitingen op het busnetwerk. Vooralsnog zien we geen potentie om deze buslijnen onderdeel te laten zijn van het Ambitionetwerk U-Link/U-liner, maar we bespreken de samenhang met bestaande en/of nieuwe busverbindingen graag in samenhang met de concessie Rijn-Waal in de regionale uitvoeringsagenda.
58	Regio Foodvalley	Trein	Na 2035 staat beschreven dat er ingezet wordt op meer sprinters op de Valleilijn tussen Ede-Wageningen en Amersfoort Centraal. Ook dit vinden wij een positieve ontwikkeling. Hoewel de spoorlijn door provincie Gelderland wordt beheerd, zijn wij blij met de steun hiervoor vanuit de provincie Utrecht. Regio Foodvalley maakt zich hier hard voor en we hebben hier graag het gesprek over met beide provincies.	We gaan hierover graag met u en andere partijen in gesprek.
59	Regio Foodvalley	Trein	Ook het realiseren van een nieuw station Veenendaal-Zuid past in de ontwikkeling van regio Foodvalley voor de periode na 2035. De ontwikkeling van een dergelijk station dient gepaard te gaan met de ontwikkeling van woningbouw nabij het nieuwe station.	We gaan hierover graag met u en andere partijen in gesprek.
60	Regio Foodvalley	Knooppunten	Naast de realisatie van een nieuw station zijn we ook blij met de aandacht voor verbetering van bestaande knooppunten.	We vinden het fijn om te horen dat u dit kunt waarderen.
61	Gemeente Wijk bij Duurstede	Flexibele wendbare concessies	Wijk bij Duurstede is blij dat de concessies flexibel zijn. Op deze manier kan tijdig geanticipeerd worden bij nieuwbouwpogingen (zoals De Geer III). Dit betekent dat het OV tijdig op niveau (nieuwe bushaltes en frequenties) moet zijn zodat nieuwe bewoners gestimuleerd worden om voor het OV te kiezen.	De ontsluiting van nieuwe woongebieden nemen we zeker mee in de ontwikkeling tijdens de concessie. We streven daarbij naar tijdig en goed OV binnen de mogelijkheden die we hebben. Dat is ook afhankelijk van de locatie en omvang van de nieuwe woonwijk.
62	Gemeente Wijk bij Duurstede	Netwerk	Door de flexibele concessies kan er ruimte worden geboden voor een OV-verbinding via het water naar de A12-zone (als alternatief voor de verdwenen lijn 241).	Personenvervoer over water is kansrijk op corridors waar OV via de weg of spoor ontbreken. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een te drukke scheeproute voor snelle reizigersboten. Voor Wijk bij Duurstede kan daarom beter ingezet worden op een sterke busverbinding in de vorm van U-Liner, dan in personenvervoer over water.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
63	Gemeente Wijk bij Duurstede	Materieel	Door de flexibele concessies kan er ruimte worden geboden voor zelfrijdende bussen indien de techniek zover is. Het idee is dat door bezuinigingen op personele kosten het goedkoper wordt om bussen te laten rijden en we op die manier het aantal bussen minimaal op peil kunnen houden.	Momenteel bevindt zelfrijdend openbaar vervoer op de openbare weg zich nog in een experimentele fase. We verwachten niet dat de techniek tot 2035 voldoende ontwikkeld is om met hoge snelheden reizigers te vervoeren dat dit onder gebracht kan worden binnen de OV-concessies. Als er pilots uitgevoerd gaan worden komt dit voort uit het programma Smart Mobility.
64	Gemeente Wijk bij Duurstede	Concessie	Wijk bij Duurstede stelt dat alle buslijnen binnen onze gemeente binnen dezelfde concessie moeten blijven vallen. Sinds kort rijdt alleen Q-buzz binnen de gemeente Wijk bij Duurstede. Dit bevalt goed, het vereenvoudigt de samenwerking en de afstemming tussen de verschillende dienstregelingen.	We nemen uw wens mee in de overwegingen, maar willen sowieso de samenwerking en afstemming tussen de beide vervoerders verbeteren in de nieuwe concessies. De exacte verdeling van de lijnen in de twee concessies vindt in het PvE plaats.
65	Gemeente Wijk bij Duurstede	Duurzaamheid	Wijk bij Duurstede sluit zich volledig aan bij de ambitie dat het OV in 2028 zero-emissie uitstoot, maar spreekt wel de wens uit om dit proces te versnellen. Dit is gunstig voor de leefbaarheid en zou wat ons betreft een eis moeten zijn. Er zijn wel zorgen over de tijdige realisatie van het benodigde aantal oplaadpunten en de benodigde capaciteit van het elektriciteitsnetwerk om die stroom te leveren.	We hebben de voorkeur om de instroom van de nieuwe zero-emissie busvloot (circa 450 ZE-bussen) gespreid te laten plaatsvinden in de eerste jaren van de concessie (dus vanaf eind 2025 tot eind 2028). Dit reduceert de risico's. De meeste dieselmotoren die rondrijden in de provincie beschikken over de minst vervuilende verbrandingsmotoren (Euro VI). We hebben oog voor de uitdagingen rond het elektriciteitsnetwerk, hier doen wij onderzoeken naar. Over de (on)mogelijkheden van de laadvoorzieningen in uw gemeente gaan we graag in gesprek.
66	Gemeente Wijk bij Duurstede	Netwerk	Wijk bij Duurstede is tevreden met de huidige routes binnen Wijk bij Duurstede. Wel kan dit netwerk in toekomst mogelijk iets veranderen door nieuwbouwpogingen (zoals De Geer III).	We nemen dit standpunt graag mee in de verdere uitwerking van de regionale uitvoeringsagenda.
67	Gemeente Wijk bij Duurstede	Uliner	Wijk bij Duurstede is blij met de status U-Liner voor lijn 41. Lijn 41 heeft hiermee het hoogste kwaliteitsniveau als het gaat om het busnetwerk. Dit moet gedurende de gehele concessie zo blijven.	We streven naar een betrouwbaar OV-product dat aansluit bij de vraag met de hoogste kwaliteit gedurende de hele concessie.
68	Gemeente Wijk bij Duurstede	Verbinding	Wijk bij Duurstede opteert voor doorrijden naar Utrecht Centraal en lijn 41 niet te laten eindigen bij station Bunnik, Galgenwaard of station Vaartsche Rijn. Op deze manier blijft het Diakonessenhuis en het zuidelijke deel van de Utrechtse binnenstad goed en vooral direct bereikbaar met het OV.	We onderschrijven uw standpunt, maar voorzien bij een nieuwe knoop bij Lunetten Koningsweg en gebiedsontwikkeling dat hierdoor de huidige situatie kan veranderen op lange termijn (na 2035). We werken dit nader uit in de regionale uitvoeringsagenda.
69	Gemeente Wijk bij Duurstede	Knooppunten	Wijk bij Duurstede onderschrijft het belang van goede aansluitingen op de knooppunten/intercitystations Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist.	We nemen dit standpunt graag mee in de verdere uitwerking van de regionale uitvoeringsagenda.
70	Gemeente Wijk bij Duurstede	Basisbereikbaarheid	Wijk bij Duurstede stelt tegelijkertijd wel dat de frequentie van lijn 56 in de dalperiode met 1 keer per uur te laag is.	Op dit moment is de frequentie buslijn 56 enkel in de avonduren en op zondag 1 keer per uur omdat het gebruik op die momenten aanmerkelijk lager is. In de dalperiode overdag en op zaterdag rijdt buslijn 56 wel 2 keer per uur van en naar Wijk bij Duurstede.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
71	Gemeente Wijk bij Duurstede	Doorstroming	Daarnaast is er versnelling mogelijk van lijn 41 tussen Bunnik en Utrecht Centraal.	Het belang van OV-doorstroming is groot en heeft onze aandacht. We werken hierin graag met u samen.
72	Gemeente Wijk bij Duurstede	Verbinding	Wijk bij Duurstede stelt dat de OV-verbindingen tussen de kernen rondom onze gemeente een kwaliteitsimpuls nodig hebben. De kernen Odijk en Bunnik zijn al goed bereikbaar met het OV. Het gaat hierbij om verbindingen met de volgende kernen of gebieden: Houten, Nieuwegein, Zeist, de kernen binnen de Utrechtse Heuvelrug en de A12-zone / Kanaleneiland. We willen dat lijn 241 zo snel mogelijk hersteld wordt indien de corona-omstandigheden dat toelaten.	We nemen uw wensen mee in de verdere invulling van de regionale uitvoeringsagenda. Daar waar het herstel van de reizigersaantallen hiervoor aanleiding geeft wordt gekeken naar de herstart van lijn 241.
73	Gemeente Wijk bij Duurstede	Verbinding	De lijnen 43 en 56 hebben of kunnen hierin een functie krijgen, maar beide verbindingen kennen op veel momenten van de dag een te lage frequentie en daarmee te weinig kwaliteit. We willen dat lijn 56 de status van U-Link krijgt en de omliggende kernen bij voorkeur zonder overstap bereikbaar zijn. Wel is het bijvoorbeeld mogelijk om bij Odijk-Zuid een regionaal busstation te realiseren zodat daar een kwalitatief goede overstap ontstaat tussen de lijnen 41 en 43 indien een rechtstreekse verbinding met Houten (nog) niet mogelijk is.	Binnen de netwerkopbouw en het concept U-Link met hoge frequenties zien wij geen aanleiding om dit concept te introduceren op lijn 56. We zullen uw wensen ten aanzien van een goede verknoping van lijn 41 en 43 bij Odijk meenemen in de regionale uitvoeringsagenda.
74	Gemeente Wijk bij Duurstede	Basisbereikbaarheid	Er wordt gesproken over een 'efficiënt OV-systeem'. Daar heeft Wijk bij Duurstede begrip voor, maar dit mag niet ten koste gaan van de basiskwaliteit van buslijnen buiten de stad Utrecht. De angst bestaat dat met toekomstige investeringen in grootstedelijke OV-verbindingen (metrosystemen of extra tramlijnen) en de huidige lagere reizigersaantallen een kwaliteitsimpuls lastig te realiseren of dat zelfs bezuinigd gaat worden op de verbindingen buiten de stad. In dit kader wordt erop gewezen dat voor een kern zoals Wijk bij Duurstede de fiets een zeer beperkt alternatief is voor het OV. Bij bezuinigingen treedt onherroepelijk een verschuiving op naar de auto waardoor er mogelijk een rem wordt gezet op onze bouwmogelijkheden. Dit heeft ernstige gevolgen voor onze lokale vitaliteit.	Er is geen sprake van bezuinigingen op het regionale OV, om grootstedelijke OV-verbindingen te financieren. We vragen met het OV-netwerkperspectief juist extra investeringsruimte om de schaa sprong mogelijk te maken en tegelijkertijd het OV-netwerk buiten de stedelijke regio in stand te houden. Juist richting Wijk bij Duurstede wordt geïnvesteerd in het OV door de inzet op een U-liner-verbinding.
75	Gemeente Wijk bij Duurstede	Bedrijventerrein	Wijk bij Duurstede wil graag samen met de provincie en de ondernemers van het industrieterrein zoeken naar last mile-oplossingen tussen openbaar vervoer en industrieterrein, naast de Wijkse Dienst. We willen bijvoorbeeld in gesprek over de mogelijkheden van een OV-fiets.	We nemen uw wensen mee in de verdere invulling van de regionale uitvoeringsagenda. We willen u erop wijzen dat er in de huidige subsidieverordening Mobiliteit van de provincie het al mogelijk is om subsidie aan te vragen voor last mile-fietsvoorzieningen naar bedrijventerreinen.
76	Gemeente Wijk bij Duurstede	Halte	We vragen tot slot aandacht voor een goede toegankelijkheid van het OV, comfortabele (en overdekte) wachtvoorzieningen op bushaltes en een optimale sociale veiligheid in de bussen en op de bushaltes.	We zijn het met u eens en blijven werken aan toegankelijkheid en sociale veiligheid. De subsidieverordening Mobiliteit biedt op dit moment ruimte voor het toegankelijk en aangenaam maken van bushaltes.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
77	Gemeente Wijk bij Duurstede	Beleid	Indien bovenstaande verbeteringen worden doorgevoerd dan levert dat niet alleen voor Wijk bij Duurstede voordelen op, maar ook regionaal. Een goede OV-bereikbaarheid: beperkt het autogebruik en daarmee eventuele extra verkeersdruk op de N229 en zorgt er voor dat we kunnen blijven bouwen. Dit is positief voor de vitaliteit en beperkt ook de mobiliteit. Ook is het positief voor de leefbaarheid binnen Wijk bij Duurstede en de kernen langs de N229 richting de A12. En het ontlast knooppunten op Utrechts grondgebied, een overstap is daar niet meer nodig.	We vertrouwen erop dat met OV-netwerkperspectief hier voldoende invulling aan wordt gegeven.
78	Particulier	Doelgroepen	Aandacht voor ouderen en andere mensen met een bewegingsbeperking die wel zelfstandig kunnen en willen reizen maar die niet ver kunnen lopen en/of lang kunnen staan.	Het openbaar vervoer is voor iedereen. Door het verbeteren van de toegankelijkheid van haltes wordt de drempel zo laag mogelijk gelegd. Tegelijkertijd is het OV een collectief systeem dat niet alle individuele wensen kan faciliteren. Wij proberen steeds het optimum te bereiken. We koesteren juist voor deze groep onze ontsluitende lijnen.
79	Particulier	Basisbereikbaarheid	Voor deze mensen, en dat is een grote, groeiende groep die in het algemeen niet zo veel van zich laat horen, is het van groot belang dat het openbaar vervoer dichtbij is en dat zij naar hun bestemming kunnen reizen zonder of met zo weinig mogelijk overstappen. Het gaat vaak om de reis naar het station, het ziekenhuis of het winkelcentrum. Ze hebben dus veel belang bij een fijnmazige ontsluiting met de reguliere bussen.	Het openbaar vervoer is voor iedereen. Door het verbeteren van de toegankelijkheid van haltes wordt de drempel zo laag mogelijk gelegd. Het huidige net is, gegeven het feit dat OV een collectief systeem is, fijnmazig. We koesteren onze ontsluitende lijnen en experimenteren met de aansluiting van OV op AOV en doelgroepenvervoer.
80	Particulier	Doelgroepen	In het netwerkperspectief worden daar goede dingen over gezegd en wordt zelfs de term koesteren gebruikt. En mevrouw Koot zei in onze bespreking ook dat zij die inclusie erg belangrijk vindt. Maar tegelijk wordt op NWP-pagina 7 gezegd dat we in de toekomst vaker zullen kiezen voor verbindende snelle lijnen. En zo zijn er meer signalen die mij vertellen dat die gewenste bereikbaarheid een prijs heeft en dat het niet zeker is hoe veel die bereikbaarheid waard is. Dit punt is in het ROCOV-advies ook genoemd en daarbij is opgemerkt dat hiervoor (extra) geld gereserveerd behoort te worden.	We verwachten in de toekomst groei van reizigers en zeker op die plekken moeten we (ook) kiezen voor snelle verbindingen. Dat neemt niet weg dat we onze ontsluitende lijnen zullen koesteren. Voorwaarde hiervoor is wel dat de infrastructuur ook geschikt blijft voor OV.
81	Particulier	Verbinden/ontsluiten	Van belang hierbij is dat de ontsluitende functie gewoon een onderdeel is van het integrale OV-netwerken als het maar even mogelijk is door gewone U-bus bussen wordt uitgevoerd.	Dat klopt. In het ontwerp OV-netwerkperspectief is onder belicht gebleven dat het bestaande netwerk van andere verbindende en ontsluitende lijnen blijft bestaan naast U-Liner en U-Link verbindingen. Dit wordt in de definitieve versie toegevoegd.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
82	Particulier	AOV	Een zorgpunt daarbij is met name dat op diverse plekken in het Netwerkperspectief naar voren komt dat aanvullend vervoer (flex- of buurtbus) ter vervanging van gewone bussen kan worden ingezet als lijnen te dun worden. Maar omdat er nog maar weinig goede resultaten van dergelijk vervoer bekend zijn moet m.i. pas van dergelijk aanvullend vervoer gebruik worden gemaakt als inzet van een reguliere bus echt niet meer kan. Daarbij wil ik opmerken dat dat in veel gevallen een extra overstap betekent en dus voor deze doelgroep een extra hinderpaal is. Daarom wordt in het ROCOV-advies ook gevraagd om creatief naar mogelijkheden tot behoud van de U-bus te zoeken.	De buurtbus is een concept dat zich ruimschoots bewezen heeft in de meerwaarde die het biedt in de ontsluiting van kleine kernen. Vraaggestuurd vervoer blijkt onder voorwaarden succesvol te kunnen zijn. Deze voorwaarden betreffen financiën, geografie en type reizigers. Uit de consultatie wordt de conclusie getrokken dat een bus met een reguliere dienstregeling de voorkeur geniet boven AOV. Met het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer zitten we in de fase van het experimenteren met oplossingen op het raakvlak OV/AOV/doelgroepenvervoer. De kansen die er liggen willen we benutten en met dit programma gaan we door.
83	Particulier	Flexvervoer	We zijn ook erg benieuwd naar devaluatie van de huidige flex- en buurtbuslijnen. Over de zinsnede met "bewezen concepten" op pagina 49 heeft de heer Van Dijk in ons overleg al gezegd daar kritisch naar te zullen kijken.	Zodra er een evaluatie van het aanvullend openbaar vervoer beschikbaar is, zal dit gedeeld worden met ROCOV.
84	Particulier	Basisbereikbaarheid	Omdat ik in het ROCOV zit als vertegenwoordiger van ouderen en mensen met beperkingen in Leusden gaat de situatie daar mij en mijn achterban ook aan het hart. Eind 2016 zijn bij de vorige concessieverlening daar 2 buslijnen samengevoegd. Dat bracht meer geld op en was bovendien handig ten behoeve van een slimme constructie voor een snelle bus (217) van Amersfoort naar een bedrijventerrein in Leusden. Het gevolg was dat een aantal bushaltes werd opgeheven hoewel daar druk gebruik van werd gemaakt. Een lijn met gemiddeld meer dan 10 instappers per rit werd opgeheven. Veel van die mensen gingen met extra reistijd (lopend, fietsend of met de auto) voortaan met de samengevoegde lijn mee, maar circa 70 mensen per dag kwamen volgens mijn berekeningen niet terug. De buurtbus die werd genoemd bleek geen zinvol alternatief te zijn. Dat klopt ongeveer met de verwachtingen uit enquêtes die toen gehouden zijn. Ook belangrijke plekken in Leusden, zoals een winkelcentrum en diverse woongebieden van ouderen, raakten hun bushalte kwijt. Ik denk dat zo'n samenvoeging onder het nieuwe Netwerkperspectief niet meer zo zou plaatsvinden. Het belang van inclusie wordt door het huidige college van Gedeputeerde Staten beter ingeschat dan het vorige. De pijn wordt in Leusden nog steeds gevoeld. Vorige maand heeft de voltallige gemeenteraad nog uitgesproken heel graag een beter dekkend OV in Leusden te willen. We weten dat dat onder het huidige regime niet kan, maar we hebben de hoop dat in het nieuwe Netwerkperspectief weer een opening komt voor een beter dekkend OV in Leusden. Het hoeven niet dezelfde lijnen te zijn, als er maar een betere en meer fijnmazige dekking komt. Er is nog tijd genoeg voor onderzoek daarvan voor het zover is. Dat zou een mooie uitwerking / concretisering kunnen zijn van de gekoesterde wens voor inclusie.	Voor de provincie is het een voortdurende afweging: verbindende lijnen versus ontsluitende lijnen. Door de lijnen in Leusden meer verbindend te maken is de neerwaartse lijn in aantal reizigers gekeerd. Daarmee hebben we de kwaliteit overeind kunnen houden. We erkennen dat voor sommige mensen de afstand naar de halte groter is geworden en dat dat een vermindering van de kwaliteit is. We proberen met het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer de aansluiting tussen OV en AOV te verbeteren.
85	Particulier	Verbinding	En nu het toch over Leusden gaat wil ik nog graag uw aandacht vragen voor een echte buslijn voor Achterveld, eventueel gecombineerd met een lijn door Leusden naar Amersfoort. Er gaat daar van alles gebouwd worden. Wat zou het mooi zijn als die nieuwe bewoners meteen een bus konden gaan gebruiken.	Op dit moment rijdt er een buurtbus in Achterveld. Wij zien op dit moment geen aanleiding om de busverbinding van en naar Achterveld verder uit te breiden. Mocht u beschikken over informatie die meer inzicht geeft in de potentie van deze verbinding, dan ontvangen wij die graag.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
86	Gemeente Amersfoort	Uliner	We zien dat de provincie het OV echt naar een hoger plan wil tillen. De ontwikkellocaties voor wonen en werken zijn opgenomen in de plannen. In het ontwerp Netwerk Perspectief zet u duidelijk in op meer Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in en om onze stad. Hoogfrequente lijnen vanuit Bunschoten en Vathorst en uiteraard ook richting Utrecht Science Park, in combinatie met sterke buslijnen vanuit Leusden en Soest, zullen ervoor zorgen dat steeds meer forenzen en studenten de bus nemen. Deze focus op sterke HOV- of Bus Rapid Transit (BRT)-lijnen vinden we belangrijk voor een goed OV-systeem.	We waarderen het dat u ziet dat de provincie grote stappen wil zetten met het openbaar vervoer.
87	Gemeente Amersfoort	Nieuwbouw	We onderschrijven uw visie over dat grootschalige woningbouwontwikkeling en groei van werklocaties alleen mogelijk is door (grote) investeringen in de bereikbaarheid.	We waarderen het dat u ziet dat de provincie grote stappen wil zetten met het openbaar vervoer.
88	Gemeente Amersfoort	Norm	In de beide stukken schrijft u dat ruim 93 % van de inwoners binnen een afstand van 600 meter van een halte woont. We zouden liever zien dat 400 meter als uitgangspunt wordt gebruikt. Het streven zou moeten zijn dat het overgrote deel van de inwoners van provincie Utrecht binnen een straal van 400 meter toegang tot openbaar vervoer heeft en dat dat aandeel niet kleiner wordt. Voor mensen voor wie 400 meter te veel is zou dan een aanvullend OV in de vorm van buurtbus, flexvervoer of regiotaxi beschikbaar moeten zijn. Vrijheid in keuze en flexibiliteit is hierbij ook van belang. Mogelijk kunt u aanvullende kentallen opstellen voor acceptabele afstanden tot de dichtstbijzijnde BRT-corridor.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. De straal van 600 is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft het bereik van het openbaar vervoer. Het wonen op korte afstand van het OV is een samenspel van netwerk en ruimtelijke ordening. We nodigen u als gemeente uit rond OV-locaties nieuwe woningbouw te ontwikkelen om de afstanden tot haltes beperkt te houden. Het zal niet altijd mogelijk zijn, als gevolg van wijk- en weginrichting, efficiënte busroutes aan te bieden.
89	Gemeente Amersfoort	Toegankelijkheid	Ik onderschrijf uw streven naar een OV-systeem waarvan zoveel mogelijk mensen gebruik kunnen maken. Dat past in onze ambities om een inclusieve stad te zijn en sluit aan bij onze agenda Amersfoort Toegankelijk. Het gaat niet alleen om de fysieke toegankelijkheid bij bijvoorbeeld stations, haltes en vervoermiddelen, maar ook aan de sociale toegankelijkheid. Denk aan een goede service naar en bejegening van mensen met een beperking. Hiervoor vragen we aandacht bij selectie en training van medewerkers door een concessiehouder. Ook zien wij een rol voor de concessiehouder om te zorgen voor duidelijke en begrijpelijke informatie voorafgaand en tijdens een reis. U geeft aan dat u vervoerders uitdaagt om voorstellen te doen. We zouden graag de vervoerders aan de voorkant ideeën mee willen geven voor goede voorstellen rond inclusie. We stellen voor dit te doen in nauw overleg met de groep ervaringsdeskundigen met wie gemeente Amersfoort in haar Agenda Amersfoort Toegankelijkheid samenwerkt. Ook binnen het ROCOV is deze ervaring aanwezig.	We staan open voor uw ideeën over het sociaal inclusief maken van het openbaar vervoer. Deze mag u met ons delen.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
90	Gemeente Amersfoort	Duurzaamheid	Uw doelstelling is om 100 % Zero Emissie in 2028 te behalen. We waarderen uw ambitie hierin, Zero Emissie is voor onze stad belangrijk vanwege een betere luchtkwaliteit en gezondere leefomgeving. U zet in de Nota van Uitgangspunten vooral in op elektrisch vervoer. Graag zouden we zien dat u daarnaast meer inzet op het toepassen van waterstof als energiedrager. Dit past ook helemaal in het Waterstofconvenant, dat provincie Utrecht en gemeente Amersfoort met andere partijen op 23 april 2021 tekenden. Eén van de doelen uit dit convenant is dat partijen zich inspannen om 2 tot 5 waterstof(touring)bussen te hebben rijden. Om dit voor elkaar te krijgen willen we graag dat u waterstof voorschrijft bij een aantal bussen of tijdens de beoordeling bonuspunten geeft voor biedingen waarin waterstof een rol speelt. Graag benadrukken we dat we verwachten dat het eerste Amersfoortse waterstofstation medio 2022 operationeel is.	We schrijven als provincie geen aandrijftechniek en energiedrager voor. De provincie doet onderzoek naar de omvang en de locaties van de energievraag als voorbereiding op de aanbesteding. Het stimuleren van waterstof als energiedrager is geen specifiek doel van deze concessieverlening en geen doel van het OV. We maken het uiteraard niet onmogelijk maar laten de invulling aan de concessiehouders. Het heeft onze voorkeur dat zij gebruikmaken van regionaal en duurzaam opgewekte energie. Zoals u aangeeft heeft de provincie Utrecht de inzet van waterstof voor busvervoer (inclusief touringcars) vastgelegd in het Convenant waterstof in mobiliteit Provincie Utrecht. Inzet voor busvervoer betekent niet automatisch dat dit materieel voor openbaar vervoer betreft.
91	Gemeente Amersfoort	MaaS	Hoewel we erkennen dat deelmobiliteit geen deel uitmaakt van de aanbesteding, willen we graag wel meer ambitie op dit onderwerp. In het ontwerp OV-netwerkperspectief wordt het onderwerp maar kort genoemd, terwijl we deelmobiliteit en MaaS als 1 van de oplossingen zien in de wijken voor de first en last mile en het bereikbaar houden van de groeiende stad. Graag zien we dat de concessiehouder op het gebied van deelmobiliteit dan ook een rol pakt: we willen dat een vervoerder de diensten zó inzet dat OV en deelmobiliteit elkaar versterken. Zo willen we dat de vervoerder meewerkt aan pilots, met haar diensten, reisinformatie en data aansluit bij Mobility as a Service (MaaS) en bijbehorende apps en actief samenwerkt met deelmobiliteitsaanbieders. We willen graag met u in gesprek over MaaS en onze stad. We zijn al plannen aan het maken om dit in onze stad uit te rollen en een vroegtijdig overleg (voordat u het Programma van Eisen gaat maken) helpt ons daarbij.	MaaS is een middel om reizigers het beste reisaanbod te bieden. Deelmobiliteit is een vervoermiddel dat een rol kan spelen in het voo- en natransport. In de documenten gaan wij dieper in op de rol van de concessiehouders in MaaS. Als provincie zetten we ons in om een eerlijke markt van reismogelijkheden te bieden waar het openbaar vervoer een onderdeel van is. Buiten het exclusieve vervoerrecht zetten we in op een level-playing field voor MaaS-dienstverleners (plannen, boeken, reizen). We gaan graag met u in gesprek om dit mee te nemen in het PvE.
92	Gemeente Amersfoort	Halte	Daarnaast willen we graag met u verkennen welke rol het OV in kan nemen om de first en last mile te bedienen. Denk daarbij aan stadsrandparkeren en/of multimodale hubs en het van daaruit via HOV/BRT faciliteren van snelle en frequente verbindingen met het centrum, de stations, economische kerngebieden en scholenconcentraties.	We gaan graag met u in gesprek om dit mee te nemen in de regionale uitvoeringsagenda. Daar werken we de regionale netwerkopgaven verder uit.
93	Gemeente Amersfoort	Grensoverschrijdend	We vragen aandacht voor de grenzen tussen beide concessies en de grenzen met andere concessies. We willen graag dat buslijnen vanuit andere concessies probleemloos naar station Amersfoort Centraal kunnen doorrijden. Afgelopen periode bleek via gedaalde reizigersaantallen bijvoorbeeld dat een extra overstap op station Amersfoort Vathorst het OV uit een andere concessie voor de reiziger onaantrekkelijk maakt. We willen dat u dit hier op een andere manier organiseert.	We zullen nadrukkelijker aandacht hebben voor provinciegrensoverschrijdende lijnen en zoeken naar een netwerk dat het best aansluit bij de wensen van de reiziger.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
94	Gemeente Amersfoort	Leefbaarheid	In de Nota van Uitgangspunten geeft u terecht veel aandacht aan circulariteit. Graag willen wij ook aandacht vragen voor leefbaarheid. We maken ons zorgen over het steeds grotere gewicht van (accu)bussen. Zwaardere bussen vormen een toenemend probleem in onze stad, qua overlast voor omwonenden in verband met trillingen bij drempels en bij bruggen. Wat ons betreft is het gewicht van de bussen een aandachtspunt voor het nog op te stellen Programma van Eisen.	In de definitieve Nota van Uitgangspunten hebben wij oog voor hinder en veiligheid. De zwaardere bussen zijn een gevolg van de accupakketten en daarmee een gevolg van de wens van Zero Emissie indien de concessiehouder kiest voor elektrisch rijden. We verwachten dat de ontwikkelingen de komende jaren verder gaan en de bussen wellicht lichter worden. Uw opmerking illustreert ook het dilemma van verbinden en ontsluiten waarin we moeten constateren dat niet alle infrastructuur geschikt is voor het OV.
95	Gemeente Amersfoort	Bedrijventerrein	Graag vragen we speciaal uw aandacht voor de ontsluiting van bedrijventerreinen. Uw inzet op snellere en hoogfrequentere lijnen zal zorgen voor meer forenzen in de bus. Ook het OV naar de werklocaties in onze stad mag daarom verbeterd worden. Concreet denken we bijvoorbeeld aan De Hoef en aan De Wieken Vinkenhoef. Op de transformatielocatie Hoefkwartier realiseren we daarnaast meer dan 2.500 woningen.	Het realiseren van goed werkend openbaar vervoer op bedrijventerreinen is uitdagend gezien de sterk verspitte verplaatsingen. We juichen toe dat u de vervoervraag probeert te balanceren door op bestemmingslocaties (werklocaties) ook herkomstverplaatsingen te realiseren. In het kader van de regionale uitvoeringsagenda gaan we graag met u in gesprek over transformatielocatie De Hoef.
96	Gemeente Amersfoort	Flexibele wendbare concessies	Een wendbare concessie van 10 jaar is het uitgangspunt. U wil herijkingspunten inbouwen. Dat vinden we een mooi uitgangspunt. Echter geeft u aan dat er na 3 jaar besloten kan worden tot een verlenging van 5 jaar. Dat lijkt ons te vroeg. We hebben gezien dat COVID-19 vroeg om juist een extra flexibiliteit aan het einde van de looptijd.	De wet schrijft ons voor dat we, indien we gebruik willen maken van de extra 5 jaar, dit aan het begin van de concessie moeten doen. Er is een relatie met investeringen die moeten kunnen renderen. Dit besluit uitstellen tot een later moment is dus niet mogelijk.
97	Gemeente Amersfoort	Alternatief	Gemeente Amersfoort verkent de mogelijkheden om, ondanks de groei van het aantal inwoners en het toenemen van de mobiliteitsbehoefte per hoofd van de bevolking, de stad bereikbaar te houden. Daarin zien we een grote rol weggelegd voor het OV om zo de automobilititeit te beperken. Daarnaast worden mogelijk ingrepen gedaan in de verkeersstructuur van de stad om het verkeer anders te geleiden. Parallel daaraan denken we na over het verlagen van de maximumsnelheid van diverse wegen van 50 km/u naar 30 km/u. De concessie dient flexibel genoeg te zijn om hierop in te kunnen spelen.	We gaan graag met u in gesprek bij de uitwerking van de regionale uitvoeringsagenda. We zijn van mening dat de wegbeheerder een grote rol heeft in het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarnaast kan flexibiliteit ook betekenen dat het verlagen van de snelheid op wegvakken leidt tot de vragen of OV nog wel welkom is op die wegvakken en of het bedieningsniveau gehandhaafd kan blijven. Het verhogen van de reistijd heeft ook consequenties voor de aantrekkelijkheid van het OV en de kosten ervan. Als het OV onvoldoende aantrekkelijk is kan het ook niet bijdragen aan uw beleidsdoelstellingen om automobilititeit te beperken.
98	Gemeente Amersfoort	Concessie	Als grootste stad in de concessie Utrecht-Buiten benadrukken we graag dat we met u en een nieuwe vervoerder samen willen optrekken om het OV in Regio Amersfoort naar een hoger plan te tillen. We waarderen onze prettige samenwerking en die behouden we graag. We spreken daarom vanaf nu liever over de concessie 'Regio Amersfoort' dan over de concessie Utrecht-Buiten.	We gaan graag met u in gesprek over de invulling van de regionale uitvoeringsagenda om met de prettige samenwerking ook tot een gedragen uitvoering te komen. De naamstelling van de concessie moet spreken voor de gehele concessie waar ook het Groene Hart, de Utrechtse Heuvelrug en de Foodvalley deel van uit maken. Na afwegingen waren we van mening dat de term Utrecht-Buiten als onderdeel van de provincie Utrecht de mooie omgeving en de mooie stad Amersfoort prima vertegenwoordigd. Hoewel we uw suggestie voor de naam begrijpen doet de naam 'regio Amersfoort' ons inziens onvoldoende recht aan het gebied aan de westkant van de provincie.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
99	Gemeente Utrecht	AOV	Opmerking: OV Vangnet is ten onrechte buiten de concessie gelaten. Voorstel: Eén concessie voor het reguliere, aanvullende OV (AOV) en doelgroepenvervoer (OV vangnet). Argumentatie: De gemeente Utrecht pleit voor een toegankelijk en samenhangend vervoersysteem, wat wij verbeelden met de 'vervoerpiramide'. Wij zien voordelen in 1 concessie waarbij de concessienemer verantwoordelijk is voor de gehele vervoerpiramide. Niet alleen bij de start van de concessie maar ook gedurende de lange doorlooptijd van de nieuwe concessie tot 2035. Er is een risico dat de in de Nota van Uitgangspunten gehanteerde opdeling in de praktijk kwaliteitsverlies tot gevolg kan hebben, omdat de nieuwe concessienemer niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor (een deel van) het AOV. Bij 2 concessies ontstaat ons inziens het risico dat zowel de concessienemer van het reguliere openbaar vervoer, als de concessienemer van het AOV zich niet verantwoordelijk voelt voor een specifieke groep reizigers en dat deze tussen wal en schip belanden. Het voordeel van het opnemen in 1 concessie is dat er sprake is van een integraal OV systeem, zowel voor de drukke lijnen, maar ook voor het gehele systeem van de piramide.	We zijn het deels met u eens. Als de essentie van uw opmerking zien wij een goede afstemming tussen OV/AOV en doelgroepen vervoer. De noodzaak (meer dan een wens) van deze afstemming ondersteunen wij volledig. De afgelopen jaren is, met de gemeenten, een traject in gang gezet om de verantwoordelijkheid van het doelgroepenvervoer weer bij de gemeenten te leggen. In het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV experimenteren we met kansen en oplossingen voor het raakvlak tussen OV en doelgroepenvervoer. Het samenvoegen van alles in 1 concessie is niet de beweging die we met de gemeenten hebben ingezet. Bovendien is alles samenvoegen geen garantie voor een optimale afstemming. De grote omvang en de verschillende karakteristieken van beide vormen van vervoer vergen een andere aanpak. De essentie voor ons is de afstemming en daar hebben we de Nota van Uitgangspunten op aangepast. Tegelijkertijd hebben we in de Nota van Uitgangspunten de mogelijkheid opgenomen om de regie op het OV vangnet op een later moment in de concessie op te nemen. Mocht in de loop van de jaren blijken dat dit een goede ontwikkeling is, dan is dat nog mogelijk.
100	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	In de basis van de vervoerpiramide leveren snelle, frequente, korte verbindingen tussen hoofdbestemmingen in de stad veel voordeel op voor een grote groep reizigers. De basis van de piramide moet voor iedereen toegankelijk zijn, zodat ook reizigers met een rolstoel of met een verstandelijke beperking gebruik kunnen maken van de bus uit deze basisvoorziening. Voor sommige reizigers is vervoer nodig dat dicht bij de woning komt: aanvullend openbaar vervoer (AOV). Ook dit AOV moet toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking. Hoe toegankelijker het (aanvullend) openbaar vervoer is, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en zo normaal mogelijk mee kunnen doen aan de maatschappij. Het levert mensen vrijheid en zelfstandigheid op. 'Minder mobiele reizigers' en 'grote massa's reizigers snel vervoeren' zijn geen tegenstelling van elkaar, maar vormen onderdelen van het toegankelijk en samenhangend vervoersysteem van (A)OV.	Wij zijn het met u eens dat het OV en het AOV zo toegankelijk mogelijk moeten zijn. Hiertoe hebben wij ambities opgenomen en deze worden in het PvE verder uitgewerkt.
101	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	Reizigers die niet van het (A)OV gebruik kunnen maken missen vrijheid en moeten gebruik maken van het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is in het samenhangende vervoersysteem de punt van de piramide. De gemeente is (financieel) verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Een toegankelijk en samenhangend vervoersysteem is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten. De verschillende onderdelen vormen communicerende vaten.	Zie ook het antwoord op de vorige vragen. We zetten beter in op de afstemming en de rol die de concessiehouders hierin hebben. De ontwikkeling van MaaS helpt ons in die afstemming. Daarvoor is een uitvoering door dezelfde concessiehouder niet per se noodzakelijk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
102	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	De provincie en Utrechtse gemeenten leren en innoveren gezamenlijk in het programma 'Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV' op de snijvlakken van doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer en toegankelijk openbaar vervoer. We zien de opbrengsten uit dit programma onvoldoende terug in het netwerkperspectief en de uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessie. We blijven graag in gesprek met de provincie zodat we stappen kunnen zetten naar een toegankelijk vervoersysteem voor iedereen.	Wij zijn het met u eens, ook wij blijven graag in gesprek. Het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV is onderbelicht geweest. In het PvE zal hier bovendien nog een uitwerking op plaatsvinden. De afstemming tussen OV en AOV en doelgroepenvervoer blijft onze aandacht houden. De provincie heeft de intentie om het programma ook na 2023 door te zetten. We hopen dat de gemeenten hierin willen blijven samenwerken want we zien dit als een gezamenlijke opgave.
103	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	Tot slot heeft de provincie op 7 oktober het stadsakkoord 'Utrecht voor Iedereen Toegankelijk' ondertekend. Dit akkoord maakt het logisch dat de provincie in het netwerkperspectief en de uitgangspunten voor de OV-concessie toegankelijkheid beter invult. Daarbij kan onze visie Vervoer voor Iedereen, die we in afstemming met u hebben opgesteld, als vertrekpunt worden gehanteerd.	We nemen kennis van deze suggestie en zullen deze betrekken bij de verdere uitwerking in het PvE en gedurende de concessie.
104	Gemeente Utrecht	MaaS	Ook MaaS wordt helaas buiten de concessie gelaten. Voorstel: Neem in de Nota van Uitgangspunten meer ambities en uitgangspunten op ten aanzien van MaaS. Toelichting: De concessienemer moet volgens de Nota van Uitgangspunten 'MaaS-waardig' zijn. We begrijpen uit uw toelichting dat hier landelijke eisen over zijn afgesproken en dat deze per 1 januari 2022 gelden voor nieuwe en lopende concessies. We hebben kennis genomen van de 8 eisen die ingaan op verkoop en betaling van vervoerbewijzen, koppeling van software en klachtenprocedures. In onze ogen is dit een te beperkt aantal eisen om klaar te zijn voor de toekomst, zeker gelet op de doorlooptijd van de concessie. Ook voor MaaS geldt dat ontwikkelingen snel gaan, doordat onder andere innovaties bij marktpartijen en de concessie lange doorlooptijden kennen (tot 2035). We zien een ontwikkeling in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Openbaar vervoer is ons inziens een onmisbare schakel in de multimodale reis en onderdeel van het integrale mobiliteitssysteem met MaaS. De nieuwe concessienemer dient ons inziens uitgedaagd te worden ook daadwerkelijk onderdeel te willen zijn van dit systeem en het systeem te helpen versterken. Ook als dit de eigen businesscase beperkt.	We zijn het met u eens dat het openbaar vervoer een onmisbare schakel is in de multimodale reis. Wij willen de vervoerder niet uitdagen, maar zelfs verplichten te zorgen voor het goed functioneren van het online plannen, boeken en betalen van reizen. Het realiseren van digitale diensten is overigens niet een taak die we exclusief bij de concessiehouders kunnen leggen. De essentie van MaaS is juist dat er een marktwerking gaat ontstaan waarbij meer partijen vervoerbewijzen kunnen verkopen. We hebben de Nota van Uitgangspunten op dit onderdeel aangepast.
105	Gemeente Utrecht	Halte	Een soortgelijke constatering hebben we ook voor het onderdeel over de (regionale) hubs. We vragen aandacht voor de integraliteit van het systeem (parkeren, overstap en MaaS). We stimuleren reizigers die een deel van hun reis met de auto maken om voor het deel in de stad te lopen, te fietsen of gebruik te maken van OV en deel-mobiliteit. Dit doen we door aan de rand van de stad en in de regio aantrekkelijke overstappunten te realiseren. Deze overstap op fiets of OV vergemakkelijken we door goede informatie over de mogelijkheden, abonnementen (geïntegreerde tarieven) en knooppuntvoorzieningen. Dit vraagt een actieve rol van de concessienemer om haar aanbod in het bredere mobiliteitssysteem te integreren.	De aanpak van overstappunten is een integrale opgave die niet primair bij de nieuwe vervoerders gelegd kan worden. Het vraagt de inzet van wegbeheerders en de provincie vanuit het Programma Multimodale Knooppunten. Het vraagt van alle ketenpartners dat zij hun data over voorzieningen en modaliteiten aanbieden volgens datastandaarden, waar DOVA een belangrijke partij in is. Van de concessiehouders vragen we om hier maximaal aan bij te dragen als het mobiliteitsaanspreekpunt in de regio.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
106	Gemeente Utrecht	Tarieven	Tariefintegratie tussen regionaal OV en treinvervoer ontbreekt in de Nota van Uitgangspunten. Voorstel: in de Nota van Uitgangspunten voldoende ruimte inbouwen om te blijven experimenteren met tariefintegratie. Toelichting: Trein en regionaalvervoer vormen samen de ruggengraat van het OV in onze regio. We hebben goede ervaring met het gemaksabbonnement van U-OV. Binnen dit abonnement wordt zowel reizen per trein, tram als bus in de regio aangeboden. We zien graag dat dit blijft bestaan in de nieuwe concessie of wordt vervangen door andere vormen van regionale tariefintegratie. Dit kan bijdragen aan het tegengaan van vervoerarmoede en het aantrekkelijker maken van het OV als geheel in de Metroloopregio Utrecht.	Wij zijn het met u eens dat tariefintegratie wenselijk is. Op dit moment werkt de concessiehouder binnen het Utrechts tarievenkader. De concessiehouder heeft daarin de vrijheid om voorstellen te doen waarover de provincie beslist. Bij een herziening van het Utrechts tarievenkader nemen wij uw suggestie mee. Wij hebben ook de wens voor een landelijk tarievenkader om problemen op grensgebieden of tussen verschillende vervoerders te voorkomen.
107	Gemeente Utrecht	Tram	Keuze bus en lightrail ('kunnen' en 'moeten'): In het OV-netwerkperspectief is hierover het volgende opgenomen: 'Naast de bestaande studieprojecten in Utrecht, Nieuwegein en Zeist, gaan we vooralsnog niet uit van meer kansen voor lightrail. Op verbindingen onder het kantelpunt van 25.000-30.000 reizigers willen wij eerst de mogelijkheden van de bus benutten'. Onze ambitie om vanaf het kantelpunt "kunnen" (15.000) lightrail nadrukkelijk in beeld te houden. Een gezonde exploitatie is natuurlijk essentieel, maar de afweging tussen bus en lightrail gaat verder dan alleen een cijfermatige onderbouwing. In welke mate is lightrail van belang voor de mobiliteitstransitie, welke flankerende maatregelen zijn te rechtvaardigen bij de komst van lightrail, in hoeverre kan lightrail een katalysator zijn voor gebiedsontwikkeling en wat betekent lightrail voor de regio? De antwoorden op deze vragen moeten we ook betrekken in de afweging, waarbij we gezamenlijk aan de lat staan om die vragen te beantwoorden. Voorstel: we stellen voor om in het Netwerkperspectief het dilemma tussen "kunnen" en "moeten" beter voor het voetlicht te brengen, door een afweging te maken die verder gaat dan alleen een cijfermatige onderbouwing, namelijk door ook de condities in beeld te brengen wanneer lightrail (op termijn) een perspectief kan zijn en deze bij de afweging te betrekken.	Terechte opmerking dat de afweging tussen bus en lightrail verder gaat dan een cijfermatige onderbouwing op basis van een range van reizigers-aantallen. De samenhang met onder andere de bredere mobiliteitsopgave, (toekomstige) gebiedsontwikkelingen en de netwerksamenhang in de regio zijn uiteraard ook belangrijk in deze afweging. En – zoals u aangeeft – een gezonde OV-exploitatie en de benodigde investeringskosten. Deze bredere afweging dienen we per HOV-corridor gezamenlijk te maken. In het definitieve OV-netwerkperspectief zijn de bredere afwegingscriteria toegelicht en is aandacht besteed aan de doorgroei van bus naar lightrail. Overigens is een lightrail-oplossing niet het enige antwoord op de bredere mobiliteitsopgave en door (toekomstige) gebiedsontwikkelingen met bus – als hoogwaardig BRT – kan hier ook een goede invulling voor worden gegeven.
108	Gemeente Utrecht	Concept	Het ontlasten van Utrecht CS. We hebben gezamenlijk geconstateerd dat Utrecht CS overbelast raakt, niet alleen de fietsroutes en stallingen, maar ook de toeleidende routes voor het OV. Daarom zetten we ook in op de ontwikkeling van een polycentrische stad, onder andere door het versterken van de multimodale knooppunten aan onze stadsranden. Goede en snelle verbindingen zijn daarbij essentieel. Dat geldt zowel voor de spaken, als het wiel. Enkele spaken lenen zich ervoor (deels) ondergronds te gaan, waardoor een ongehinderde verbinding naar Utrecht CS ontstaat. De aanzuigende werking van dergelijke spaken vereist dat het wiel net zo 'sterk' is, want anders zoeken nog te veel reizigers hun weg naar Utrecht CS. Die combinatie (polycentrische ontwikkeling van de stad en daarbij horende verknoping van wiel en spaak) leidt tot een substantieel hogere vervoervraag van de voorziene tangentiële verbindingen.	Wij zijn het met u eens, ook goede verbindingen via het wiel en multimodale knooppunten zijn essentieel voor een goede, directe OV-bereikbaarheid van de regio en de stadsranden zonder Utrecht Centraal onnodig te belasten. Op de door ons ingeslagen succesvolle weg van tangentslijnen in combinatie met meerdere OV-knooppunten willen we in het OV-netwerkperspectief voortbouwen en verder versterken. Met de gemeente Utrecht zullen we samen optrekken in de hiervoor benodigde infrastructurele ontwikkeling en knooppuntontwikkeling.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
109	Gemeente Utrecht	Planning	Urgentie: de regio is de afgelopen periode snel en omvangrijk gegroeid. En die groei zet onverminderd door. De ervaringen uit het verleden leren dat we met de realisatie van het hoogwaardig OV regelmatig 'achter de feiten' aanlopen. Als voorbeeld de Uithoflijn, deze is pas gerealiseerd nadat de buslijn (lijn 12) zwaar overbelast was.	Wij zijn het met u eens, de combinatie van urgentie vanuit een dynamische en sterk groeiende regio en lange doorlooptijd van OV-projecten kunnen leiden tot 'achter de feiten aanlopen' met de OV-kwaliteit. Het voorbeeld van de Uithoflijn laat namelijk ook zien dat de voorgenoemde HOV-kwaliteitsverbeteringen in HOV-infrastructuur in buslijn 12, uit begin deze eeuw, ook uitgesteld zijn vanwege de besluitvorming en komst van de Uithoflijn. En daarmee hebben reizigers ook niet eerder van extra kwaliteit geprofiteerd. Vanuit die urgentie en faseerbaarheid hebben we in het OV-netwerkperspectief een nadrukkelijk accent gelegd op de dingen die vanaf nu tot circa 2035 moeten en kunnen, en wat daarna moet en kan. In het definitieve Netwerkperspectief hebben we wel deze urgentie benadrukt. Ook omdat wat rond 2035 aan betere OV-kwaliteit (en capaciteit) nodig is urgentie vraagt om nu te starten met de besluitvorming, uitwerking en realisatie.
110	Gemeente Utrecht	Tram	Haalbaarheid lightrail niet alleen stoelen op modelberekeningen. Lightrail heeft een aanzuigende werking die niet in rekenmodellen is te vatten, ook wel de 'trambonus' genoemd. Ervaring in het (buiten)land laat zien dat lightrail een zeer aantrekkelijk alternatief is en meer reizigers kan trekken dan van tevoren is berekend. Daarnaast hebben de provincie en gemeenten meer knoppen om te zorgen dat de lijnen exploitabel worden, bijvoorbeeld door de diverse mogelijkheden van vraagbeïnvloeding en slim samenspel met andere modaliteiten. Niet al deze knoppen lenen zich even goed voor modelberekeningen.	Wij zijn het met u eens. De 'trambonus' geldt in beperktere mate natuurlijk ook voor hoogwaardige bussystemen, waar zowel in binnen- als buitenland voorbeelden van zijn. Integrale aandacht voor comfort, uitstraling, kwaliteit in uitvoering en beheer en herkenbaarheid leveren extra reizigers op. Zeker in combinatie met ruimtelijke inpassing, knooppuntontwikkeling en vraagbeïnvloeding en slim samenspel met andere modaliteiten.
111	Gemeente Utrecht	Tram	In het OV-netwerkperspectief is de Waterlinielijn-Zuid opgenomen als BRT en geen verwijzing naar lightrail. Voor het drukkere noordelijke deel wordt wel een rol gezien voor tramlijn 22. Voorstel: we vragen uw aandacht om de mogelijkheden van lightrail die in Samen OV Versnellen nog wel als optie zijn opgenomen, nadrukkelijk op te nemen in het OV-netwerkperspectief. We stellen voor om de keuze en de afweging voor Waterlinielijn-Noord en Zuid nader met elkaar te verkennen, waarna we het resultaat opnemen in een apart kader in het hoofdstuk Ambitienetwerken. Met daarin ook een duidelijke verwijzing naar tramlijn 22 en de ambitie voor lightrail. Daarmee komt de Waterlinielijn steviger terug in het OV-netwerkperspectief.	Wij zijn het met u eens, hiervoor is een apart kader in het OV-netwerkperspectief opgenomen wat recht doet aan het belang van de Waterlinielijn als belangrijke corridor in het OV-netwerk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
112	Gemeente Utrecht	Planning	Het Netwerkperspectief gaat uit van 'uitbreiden' vanaf 2035, ons raadsvoorstel Schaalsprong OV gaat uit van de periode 2030-2035 voor onder andere de Merwedelijn. Wij constateren dat de Merwedelijn eerder dan 2035 nodig is, ondanks dat deze, mede gezien de lange voorbereidingstijd pas later (2035) mogelijk is. Voorstel: we stellen voor om, gezien de opgave in Zuidwest Utrecht, bij de tekst over de Merwedelijn (2035) op te nemen dat eerdere realisatie gewenst is.	De wenselijkheid van een spoedige realisatie van de Merwedelijn ondersteunen we, maar hierbij dienen we uit te gaan van een realistische realisatietermijn en een gefaseerde kwaliteitsverbetering met een BRT-systeem. Dit betekent ook dat er wel urgentie is om snel de voorbereidingen en besluitvorming op te pakken om de Merwedelijn te realiseren gegeven de opgave in Zuidwest Utrecht (inclusief Nieuwegein). Het jaartal 2035 is hierbij uiteraard geen harde, exacte grens; de gewenste oplevering in de periode 2030-2035 past hierbij ook bij ons streven. Op basis van verdere studie dient de exactere planning en beoogde realisatiedatum uitgewerkt te worden. In de nieuwe concessie voor de periode 2025-2035 wordt in ieder geval door ons de ontwikkeling en exploitatie van de Merwedelijn mogelijk gemaakt.
113	Gemeente Utrecht	Norm	Maximale loopafstand: in het Netwerkperspectief staat dat 93 % van de inwoners binnen 600 meter over een busverbinding van minimaal eenmaal per uur beschikt. Dit wekt de indruk dat de loopafstand van 600 meter acceptabel is. Daarmee wordt door de provincie een nieuwe norm geïntroduceerd, maar mogelijk lezen we dit verkeerd. In onze visie 'Vervoer voor iedereen' hanteren we een hiërarchie in het aanbod van vervoervoorzieningen. De basis bestaat uit zelfstandig vervoer: lopen, fietsen, (toegankelijk) openbaar vervoer en auto. De eerste trede is aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit. Wanneer regulier toegankelijk openbaar vervoer ontbreekt binnen een loopafstand van 400 meter, is de aanwezigheid van aanvullend openbaar vervoer en deelmobiliteit van belang. De tweede trede is vervoer met hulp van het netwerk of lokale initiatieven. Daarna volgt het doelgroepenvervoer en het hoogste niveau betreft individueel vervoer.	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. We hebben het OV-netwerkperspectief aangevuld met extra cijfers over bediening om dit getal beter te kunnen duiden. De straal van 600 m is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft het is een kwaliteitsindicator voor het bereik van het openbaar vervoer. Het wonen op korte afstand van het OV is een samenspel van netwerk en ruimtelijke ordening. We nodigen u als gemeente uit rond OV-locaties nieuwe woningbouw te ontwikkelen om de afstanden tot haltes beperkt te houden. Het zal niet altijd mogelijk zijn, als gevolg van wijk- en weginrichting, efficiënte busroutes aan te bieden.
114	Gemeente Utrecht	Trein	Spoorambitie: In het OV-Netwerkperspectief missen we bij de spoorambities tot 2035 het versterken van de treinverbinding Almere – Utrecht en een tussenstop van de intercity's uit Rotterdam en/of Den Haag op station Leidsche Rijn Centrum. Ook wordt er te beperkt aandacht besteed aan de functie van de sprinters als stedelijke en regionale lightrailverbindingen Lunetten Koningsweg. We missen de ambitie uit de MIRT-Verkenning om al vóór 2035 de eerste stappen te hebben gemaakt voor doorontwikkeling van Lunetten/Koningsweg. En Lunetten Koningsweg wordt in het OV-netwerkperspectief in een apart kader beschreven. In de kop van dit kader wordt dit station geen 'gamechanger' genoemd voor Utrecht CS. De inhoud van de toelichting in het kader onderschrijven we wel. Afgesproken is om de kop van het kader aan te passen.	De spoorambities van de gemeente Utrecht zijn helder en onderschrijven wij volledig. Onze inzet is ook om de functie van sprinters verder te versterken en meerdere OV-knopen te realiseren, liefst zo spoedig mogelijk. Gelijktijdig is ook niet alles mogelijk – zo leert ons ook de consultatiereactie van de spoorsector – en zullen er ook prioriteiten gesteld moeten worden. Hierop is het OV-netwerkperspectief aangepast. Daarbij zijn we – Provincie en gemeente Utrecht – voor realisatie van de spoorambities ook geheel afhankelijk van het Rijk. In de uitwerking van de regionale spooragenda en de MIRT-Verkenning OV en Wonen werken we dit verder uit. De titel van het kader is ongelukkig; hierop is het OV-netwerkperspectief aangepast.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
115	Gemeente Utrecht	Beleid	We bieden aan om samen met de provincie verder in te zoomen op bovenstaande punten. Dat aanbod doen we omdat we als gemeente niet alleen een belang hebben bij goed openbaar vervoer, maar we als gemeente ook mede de condities kunnen creëren om openbaar vervoer tot een succes te maken. De realisatie van lightrail rechtvaardigt een stevigere inzet op flankerende maatregelen. We denken hierbij aan het faciliteren van ruimtelijke ontwikkeling om de kansen voor lightrail te vergroten, maar ook aan sturend parkeerbeleid. We bieden ook aan om mee te denken over het punt van de overstap van en naar de regio. Daarmee slaan we 2 vliegen in 1 klap: een mobiliteitstransitie bewerkstelligd met zoet (lightrail) en zuur (flankerende maatregelen) en alle ingrediënten voor een positieve business case voor de railverbinding.	We zijn verheugd om de samenwerking op OV-gebied met de gemeente Utrecht verder te versterken én te verbreden naar flankerende maatregelen om lightrail mogelijk en tot een succes te maken. Hierin hebben we al stappen gezet. Wel willen we hierbij benadrukken dat de focus en opgave voor het OV in de regio Utrecht zich niet alleen beperkt tot toekomstig lightrail-techniek: Utrecht is de grootste busstad in Nederland en daarmee is ook de bus voor de OV-reiziger in Utrecht essentieel. De bus (BRT) is nog verre van uitontwikkeld – denk aan zero emissie, hoogwaardige inpassing in een stedelijke omgeving – en zal ook een belangrijke techniek blijven waarop de mobiliteitstransitie snel vorm moet gaan krijgen. De inzet van gemeente voor de bus – en bestaande lightrail – is hierbij essentieel. Dit geldt zeker voor de periode voordat er nieuwe lightrail-verbindingen gerealiseerd zijn; zonder groei op deze buscorridors is doorgroei naar lightrail ook niet aan de orde.
116	Gemeente Utrecht	Aanbesteding	Pagina 13: Er is nog geen marktconsultatie gedaan, is wel ruimte voor ingeruimd van het vervolg van de voorbereiding van de aanbesteding. Wat zijn de verwachtingen vanuit de markt en de vervoerders? Ook in relatie tot COVID-19 zal de bereidheid om in te schrijven of een goed voorstel neer te leggen mogelijk lastig zijn?	Gedurende het proces naar de feitelijke aanbesteding zijn diverse momenten ingepland om het gesprek met marktpartijen te voeren. We hopen en verwachten dat de markt langzaam weer stabiel zal worden na alle COVID-19 perikelen. De eerst aanbesteding zijn inmiddels op de markt.
117	Gemeente Utrecht	Duurzaamheid	Pagina 34: Zero-emissie en netaansluitingen. Prima dat PU hierin een rol pakt, maar het lijkt me dat gemeenten hier ook iets in betekenen, zeker wanneer het gaat om laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Daar kunnen ook kansen ontstaan trouwens (combi met laadpleinen voor auto's etc.). Zie station Lunetten waar laadinfrastructuur is gerealiseerd waar ook een rol voor de gemeente is. Ook is de vraag of er voldoende capaciteit in het netwerk is voor dergelijke laadinfrastructuur.	We gaan in 2022 in gesprek met gemeenten over de realisatie van de zero-emissie ambities.
118	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 34: Er wordt geen uitspraak gedaan over wat de provincie met de 'spullen' (assets) van het tramwezen doet. Blijft dat in eigendom van PU en wordt dit ter beschikking gesteld aan vervoerder(s)? Over rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van zero-emissie (voertuigen, laadinfrastructuur etc.) wordt uitgebreid stilgestaan, ten aanzien van de tramspullen zien we geen uitgangspunten.	Vooralsnog gaan wij uit van een zo goed als ongewijzigde situatie. Mocht in de loop van de maanden naar de aanbesteding toe blijken dat er toch andere keuze gemaakt dienen te worden, dan passen we dat alsnog in.
119	Gemeente Utrecht	MaaS	Alle digitale diensten (zoals MaaS) moeten gemakkelijk te gebruiken zijn, in duidelijke taal, met een heldere indeling en ze moeten toegankelijk zijn voor blinden en slechtzienden.	De provincie stuurt op ontwikkeling van heldere en begrijpelijke informatie en digitale diensten voor mobiliteit. Dit is onderdeel van ons doel: excellente uitvoering.
120	Gemeente Utrecht	Doelgroepen	Bij sociale veiligheid moeten de maatregelen tegemoetkomen aan de behoeften van verschillende reizigers (van vrouwen tot reizigers met een migratieachtergrond, van ouderen tot reizigers met een licht verstandelijke beperking).	Over de sociale veiligheid worden landelijk afspraken gemaakt. Die nemen we mee in het PvE voor zover het de scope van de concessiehouder betreft. Sociale veiligheid begint immers niet bij het instappen en houdt niet op bij het uitstappen. In de concessie hebben we meer aandacht voor de mentale toegankelijkheid (veiligheidsgevoel, minder zichtbare beperking). We dagen de inschrijvers uit om hier goede voorstellen voor te doen.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
121	Gemeente Utrecht	Toegankelijkheid	In de bus moet er beslist meer dan 1 plek voor een rolstoelgebruiker komen; de ruimte voor kinderwagens en rollators mag niet concurreren met die voor de rolstoel.	Aan de eisen over inrichting van het materieel wordt nog invulling gegeven in het PvE.
122	Gemeente Utrecht	Aanbesteding	De inschrijver moet samenwerken met de andere partijen die van invloed zijn op de toegankelijkheid van de reis van reizigers met een beperking (NS, gemeente, belangenorganisaties).	We nemen dit mee in het PvE.
123	Gemeente Utrecht	Materieel	Bij het toetsen van de inrichting van de bussen worden tijdig en op het juiste moment de juiste partijen (belangenorganisaties) betrokken. Als de concessiehouder afwijkend van het advies uitvoert moet hij/zij de provincie hierover berichten. De concessiehouder zorgt dat hij/zij zelf ook up-to-date kennis heeft over toegankelijkheid.	We nemen dit mee in het PvE.
124	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 7: Waarom alleen bestaande verbindingen beter benutten en niet het hele netwerk, inclusief de nieuwe verbindingen?	Uiteraard is onze inzet ook gericht op het benutten van nieuwe verbindingen. We hanteren deze indeling in het OV-netwerkperspectief omdat in de periode tot 2035 we vooral zien dat we – grotendeels – met de bestaande infrastructuur onze reizigers moeten bedienen. Na 2035 komt grootschalige nieuwe infrastructuur beschikbaar, waardoor we het accent kunnen leggen op uitbreiden. Dat neemt uiteraard niet weg dat in de periode van benutten er ook geen groei en capaciteitsuitbreidingen moeten plaatsvinden. Ook is het jaartal 2035 geen harde grens, maar een indicatie gegeven de doorlooptijden van volledige realisatie van grootschalige OV-projecten.
125	Gemeente Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Pagina 7: Verbinden/ontsluiten: de fiets als aanvullend vervoer is de krachtigste combinatie. Die staat niet genoemd.	We nemen deze aanvulling over.
126	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 7: Bus, lightrail of BRT gaat alleen in op dat we vaker kiezen voor BRT. Dit is niet in lijn met Samen OV Versnellen waarbij we ook kiezen voor lightrail (Merwedelijn en Papendorplijn als eerste stap).	In het OV-netwerkperspectief staan de Papendorplijn en de Merwedelijn-binnenstadsas-Zeist als lightrail opgenomen conform Samen OV Versnellen. Vooruitlopend daarop zal BRT-kwaliteit en -capaciteit nodig zijn op deze assen, gegeven de Mobiliteitsopgave en de Verstedelijking (MWK-zone). Hiervoor is HOV-infrastructuur aanwezig of in voorbereiding (Europalaan). Op andere OV-corridors – ook buiten de gemeente Utrecht – zien we geen vervoerkundige noodzaak om naar een tramsysteem over te stappen, ondanks dat hier een goed OV-systeem met passende capaciteit nodig is vanwege de Mobiliteitstransitie en verstedelijking. Hier zien we kansen voor BRT.
127	Gemeente Utrecht	Beleid	Pagina 11: Figuur 1-2 geeft bij samenhang processen verstedelijking niet aan.	Terechte aanvulling, figuur is hierop aangepast.
128	Gemeente Utrecht	Trein	Pagina 13: Bij Rijksoverheid ontbreekt opdrachtgever hoofdspoor. Stations zijn niet alleen van NS, ook van ProRail.	Terechte aanvulling, figuur is hierop aangepast.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
129	Gemeente Utrecht	Leefbaarheid	Pagina 22: De beschreven definitie van gezond stedelijk leven is een erg smalle benadering. Stimuleren van voetganger, fiets en OV staat centraal. Dit betekent dus dat niet alleen het OV ruimte moet krijgen maar ook de voetganger en fiets. Zeker in hoogstedelijke gebieden. Relevant om deze brede benadering te kiezen omdat dit tot een hele andere afweging kan leiden. Op pagina 37 wordt wel een bredere benadering beschreven als het gaat om maaiveld/ongelijkvloers.	Terechte aanvulling, tekst is hierop aangepast.
130	Gemeente Utrecht	Uliner	Pagina 29: U-liner/BRT als snelwegbusconcept, alternatief voor spoor. Wat betekent dit voor de aansluitingen in Utrecht, met name Utrecht CS? Is het beeld dat deze naar Utrecht CS doorrijden? (U-liner Wijk bij Duurstede – Utrecht, pag. 46).	Utrecht Centraal is als landelijk OV-knooppunt en belangrijkste bestemmingsknooppunt de meest logische plek om met U-liners op te blijven aansluiten. Dit geldt natuurlijk specifiek voor de zuidwestcorridor (onder andere Breda-Gorinchem-Utrecht) waar een spooralternatief ontbreekt. Daarnaast voorzien we ook dat meer U-liners gaan aantakken op de OV-knoppen LRC en LKW. De exacte invulling hangt natuurlijk ook af van de kwaliteit en routes bij vertramming op de Papendorplijn en Merwedelij. Dit is onderdeel van studie.
131	Gemeente Utrecht	Onderbouwing	Pagina 34: Let op bij de reizigersaantallen tramtunnel Den Haag. Als dit uit SOVU rapportage komt dan is dit uit het model gehaald door Goudappel. Zijn dit ook daadwerkelijke reizigersaantallen?	Dit zijn de daadwerkelijke reizigersaantallen.
132	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 34: De Van Zijstweg wordt niet genoemd, interessanter dan de Europalaan.	De Van Zijstweg wordt hieraan toegevoegd.
133	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 35: De positieve kant van een niet-flexibel lightrailnetwerk staat niet benoemd. Namelijk de structurerende werking die dit kan hebben op gebiedsontwikkelingen. Het vertrouwen in een toekomstvast product kan gewenste gebiedsontwikkelingen aantrekken.	Goede aanvulling. Tekst is hierop aangepast, waarbij in onze visie die positieve kanten ook in bepaalde mate met BRT bereikt worden.
134	Gemeente Utrecht	Tram	Pagina 36: “naast de bestaande studietrajecten in Utrecht Nieuwegein en Zeist gaan we niet uit van meer kansen voor lightrail”. Wat wordt precies bedoeld met bestaande studietrajecten?	Dit is in het OV-netwerkperspectief verduidelijkt. We bedoelen dat we – naast de bestaande tramlijnen – in het toekomstig OV-netwerk kansen zien voor de tram op de Merwedelij met doortrekking Binnenstadsad naar Zeist, de Papendorplijn, eventuele verlengingen van de tram naar Rijnenburg indien dit aan de orde is en tot slot mogelijk de Waterlinielijn tussen USP en de nieuwe OV-knoop Lunetten - Koningsweg. Voor de overige onderdelen in het OV-netwerk van de provincie Utrecht zien we meer en betere kansen voor een kwalitatief te verbeteren bussysteem (passende capaciteit, hogere frequenties, betere regionale aansluitingen, hogere kwaliteit, lagere investeringskosten, etc.). Overigens worden in de MIRT-verkenningen voorafgaand aan infrastructurele HOV-investeringen nog alle varianten (bus/tram) afgewogen; op basis van de uitkomsten kunnen hier natuurlijk tramlijnen aan toegevoegd worden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
135	Gemeente Utrecht	Planning	Pagina 39: Goed om de boodschap neer te zetten dat projecten veel tijd kosten. Hier staat een doorlooptijd van een hele complexe, ongelijkvloerse tram. Die nuance staat er niet bij. Als bedoeld wordt op de huidige verkenning: daar is in 2020 een startbeslissing voor genomen.	Terechte toevoegingen dat het om een ongelijkvloerse en complexe tram gaat. Ons beeld is daarbij wel dat inpassing van een Merwedetram binnen het Utrechtse tramsysteem (de aansluitingen op de Europalaan in een zwaar stedelijke omgeving met Rijkswegaansluiting en de specifieke inpassing in de OVTerminal) de Merwedelij n per definitie 'complex' maakt (bijvoorbeeld in de gehele bouwfasering).
136	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 47: U-link Overvecht – CS – Westraven als nieuwe verbinding, opwaardering lijn 3 via busbaan Europalaan.	We nemen dit mee in de regionale uitvoeringplannen.
137	Gemeente Utrecht	Knooppunten	Pagina 47: Op de figuur 5.8 zijn de geplande knooppunten (Papendorp etc.) niet opgenomen. Op later figuren (5.9 en 5.10) wel. Waarom zijn deze niet opgenomen in figuur 5.8.	Figuur 5.8 laat de gehele provincie zien en heeft een andere schaal. Vanwege de overzichtelijkheid zijn daarom de 'overige knooppunten' weggelaten; die komen in de figuren 5.9 en 5.10 wel terug, waarin specifiek op de Utrechtse regio wordt ingezoomd.
138	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 50: De Waterlinielijn staat niet in de tabel. De tekst zou moeten zijn nieuwe Lightrail- of HOV-busverbinding tussen (Nieuwegein)-Westraven-Lunetten Koningsweg-USP-(Zeist). Zeist staat nu aan de binnenstadsas gekoppeld, maar die keuze is verder nog niet gemaakt.	De Waterlinielijn is aangevuld. Wat betreft Zeist, die keuze(voorkeur) spreken we hier wel uit omdat belangrijke verbinding voor reizigers tussen Zeist-binnenstad anders niet geboden wordt, of via een enorm kwaliteitsverlies (extra overstappen).
139	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 50: In de tabel wordt voor station Leidsche Rijn alleen de eerste stap benoemd (IC-stop Utrecht Leiden), maar die stap willen we al rond 2025 realiseren. En vóór 2035 ambiëren we ook dat (een deel van) de IC's naar Den Haag en/of Rotterdam hier halteert.	Wij opteren ook voor de mogelijkheid dat IC naar Den Haag/Rotterdam halteert op Leidsche Rijn. Daarvoor is infrastructuur echter noodzakelijk, die op korte termijn niet wordt gerealiseerd. De ambitie bestaat dus ook bij ons, maar qua realisatie voor de korte termijn zetten we in op een IC-stop op de verbinding Utrecht - Leiden. Het project is inmiddels in gezamenlijkheid maar onder uw projectleiding opgestart.
140	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 52: Voor Lunetten/Koningsweg staat de corridor Rotterdam/Den Haag met als eindpunt Lunetten/Koningsweg niet genoemd. Al definitief van de baan? Zo niet, dan noemen. Ambitie is ook om vóór 2035 de eerste stap te hebben gemaakt voor de doorontwikkeling van Lunetten/Koningsweg, zoals aanleg en gebruik Sprinterstation Koningsweg en/of doorontwikkeling Lunetten als IC-station.	De exacte sprinter- en/of IC-bediening is onderdeel van de door ProRail uitgevoerde verkenningstudies en de MIRT-Verkenning OV en Wonen 2030 het UNed-programma; wij sluiten in het OV-netwerkperspectief geen bedieningsvarianten uit, noch pretenderen wij een compleet overzicht te geven. In de studies wordt ook gekeken of het sprinterstation eerder dan 2035 realiseerbaar is. De tekst van het OV-netwerkperspectief is op dit punt aangepast.
141	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 52: Ook ontbreekt de ambitie om de treinverbinding Almere – Utrecht te versnellen.	Deze omissie is al vaker opgemerkt. Terecht moet Almere hier ook worden genoemd.
142	Gemeente Utrecht	Trein	Pagina 52: In het algemeen zijn we voorstander van verdere productdifferentiatie op het spoor. Met name om een deel van de IC's in de toekomst op de voorstadstations te kunnen laten halteren.	Wij zijn het met u eens dat er een hiaat zit tussen sprinters en IC's. In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (sneltreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
143	Gemeente Utrecht	Beleid	Pagina 56: De A12-zone en ondersteunende mobiliteitsmaatregelen staan hier als randvoorwaarde benoemd. Dat vraagt om meer uitleg en nuance. Stevige ontwikkeling van de A12-zone is gewenst om gebruik te maken van de investering. 'Ondersteunende mobiliteitsmaatregelen' is nogal een brede term die zo geen duiding kent. Link met MWKZ wordt niet gelegd.	De tekst is hierop aangepast.
144	Gemeente Utrecht	Verbinding	Pagina 56: Hier staat heel stellig dat de Papendorplijn aan tramlijn 22 gekoppeld blijft. Dit ligt wel voor de hand, maar is niet verder onderzocht. Wat zijn de argumenten hiervoor en/of is het handiger dit te nuanceren, door te stellen dat het voor de hand ligt de Papendorplijn aan tramlijn 22 te koppelen.	De tekst is hierop aangepast. De reden voor de doorkoppeling is dat de doorkoppelingmogelijkheden op Utrecht CS nogal beperkt zijn en de sterke voorkeur voor het creëren van een binnenstadsas-Merwedelijn ook vervoerkundig en ondergronds is ingepast. Maar de keuze is inderdaad nog niet definitief. Wel is hier een voorkeur voor, met de gestelde nuance.
145	Gemeente Utrecht	Planning	Pagina 56: De binnenstadsas staat hier gepland voor 2040-2050 in plaats van SOVU 2035-2045.	De tekst is hierop aangepast conform SOVU.
146	Gemeente Utrecht	Knooppunten	Pagina 57: Kanaleneiland-Zuid staat hier benoemd als hoogwaardige overstapknoop in een situatie waar er al lightrail is. Waarom Kanaleneiland-Zuid en niet Westraven?	De tekst is hierop aangepast. Met Kanaleneiland-Zuid werd Westraven bedoeld.
147	Gemeente Utrecht	Knooppunten	Pagina 58: Hier staat wel erg stellig dat er een uitgebreid ruimtelijk programma bij knopen wordt ontwikkeld. Dat is nog onderdeel van de gebiedsonderzoeken.	De tekst is hierop genuanceerd. Uitgebreide ruimtelijke programma's zijn inderdaad nog in onderzoek binnen het UNed-programma. Het versterken van de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en OV-bediening creëert extra synergie, waarnaar we als Provincie Utrecht met gemeenten op zoek zijn. Dit kan natuurlijk ook met "kleinschalige" herontwikkelingen van dit knooppunt.
148	Gemeente Utrecht	Leefbaarheid	Pagina 59: Gezond stedelijk leven gaat ook om ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor voetgangers en fietsers.	De tekst is hierop aangepast met deze aanvullingen.
149	Gemeente De Bilt	Uitwerking	We staan nu nog aan het begin van een lang proces dat moet leiden tot een beter OV met flinke infrastructurele aanpassingen. Het is logisch dat de komende jaren aanpassingen aan het netwerk en de lijnvoering plaatsvinden om, vooruitlopend op de investeringsperiode, aan het toekomstbeeld en het gewenste netwerk te werken en zo nodig het eindbeeld te versnellen. Zolang de relatie tussen de hoofdlijnen en de regionale uitwerkingen beperkt is uitgewerkt, hebben wij zorgen over de OV-bereikbaarheid. In het geval van onze gemeente gaat het om de uitwerking in de noordoostflank van de provincie. De mobiliteitsdruk in de binnenstedelijke gebieden is een probleem van ons allemaal, zeker als we daar ook moeten verdichten. Zonder een goede en robuuste OV-bereikbaarheid dreigen we klem te komen zitten tussen provinciaal beleid en het OV-toekomstperspectief en de prioriteit voor binnenstedelijke ontwikkeling in de provinciale omgevingsvisie. Dat laatste vraagt een goede ondersteuning met OV. De schaalgrootte verschilt per gemeente, maar de problematiek is gelijk. Daar zit een grote zorg bij dit Netwerkperspectief.	U benadrukt het belang om het Netwerkperspectief de komende tijd goed en integraal te gaan uitwerken en zo de gezamenlijke mobiliteits- en verstedelijkingsopgave aan te pakken. Terecht geeft u aan dat dit met alle gemeenten moet, ongeacht de schaalgrootte. Wij ondersteunen dit volkomen, ook in het besef dat er de komende periode stapsgewijs uitwerking gegeven moet gaan worden aan de ontwikkelingen voor de korte en langere termijn. In hoofdstuk 7 ("Van ambitie naar Uitvoering") is daarom een concretere invulling opgenomen over de vervolgstappen en de betrokkenheid van onze gemeenten. Hier heeft inmiddels ook in U10-verband overleg over plaatsgehad.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
150	Gemeente De Bilt	Knooppunten	<p>Knoop Bilthoven: deze wordt in het OV-netwerkperspectief opgenomen als benutting van een bestaand knooppunt en niet mede als ontwikkellocatie voor wonen en werken. De ontwikkeling is vanuit regionaal perspectief weliswaar niet grootschalig, maar de mogelijkheden zijn wel integraal verbonden met de positie van Bilthoven als OV-knooppunt met verbetering voor het voor- en natransport (OV, fiets, deelsysteem). Deze OV-verbetering hangt, als alternatief voor een deel van de mobiliteitsdruk, samen met de mogelijkheden voor verdichting van nieuwe woon-werklocaties. Wij noemen hierbij de spoorzone Bilthoven (wonen en werken), de Schapenweide (wonen en werken) en het USP Bilthoven (werken). Onvoldoende waardering van de koop Bilthoven kan negatieve consequenties hebben voor het OV-aanbod voor de inwoners van De Bilt en voor aansluitend vervoer voor inkomend en uitgaand woon-werkverkeer, waaronder de bereikbaarheid van USP.</p>	<p>De tekst is hierop aangepast. In ons OV-netwerkperspectief blijft Bilthoven een multimodaal overstap- en bestemmingsknooppunt, waarvoor toekomstige ontwikkelingen mogelijk zijn om dit knooppunt verder te verbeteren en te verdichten. Het opnemen van de huidige lijn 31 tussen Bilthoven en USP met een verdere koppeling aan lijn 29 als toekomstige U-Linklijn hoort hierbij; deze is ook toegevoegd.</p>
151	Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>Lijn 31 Bilthoven-USP-Nieuwegein: De lijn is niet opgenomen als belangrijke toekomstige verbinding in de oplossingen voor de bereikbaarheid van USP (Utrecht én Bilthoven). In de ambitie 2035-2050 komt deze lijn niet voor als te verbeteren of door te ontwikkelen. Het USP Bilthoven wordt, als onderdeel van het USP in brede zin, niet integraal meegenomen in de oplossingen voor de bereikbaarheid van het USP, conform de Tweede Kamer motie 35 570A-15 Dijkstra/Ziengs. Wij pleiten hier voor een samenhangende benadering van beide locaties. De lijn is zowel voor onze inwoners en forenzen als voor de bereikbaarheid van onze kennisbedrijven van belang. De lokale en meer fijnmazige uitwerking van het OV wordt vooralsnog niet uitgewerkt als alternatief. Wel wordt ingezet op versterking van het aantal treinen tussen Utrecht en Amersfoort. Daar wordt in het stuk geen conclusie aan verbonden voor de aansluitende regionale buslijnen, zoals lijn 31.</p>	<p>Zie bovenstaande antwoord.</p>

152

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>U-Linklijn 77 in relatie tot de ontlasting van de binnenstadsas Utrecht: de U-liner, de huidige U-link bus 77, doet in de toekomstplannen mogelijk niet meer direct het centrum van Utrecht aan, via een overstap op de urbane ring komt men verder in de binnenstad. Hiermee kan De Bilt de directe busaansluiting verliezen tussen de kernen Bilthoven/De Bilt en de Utrechtse binnenstad en Utrecht Centraal. Dit is dan alleen mogelijk met de sprinter vanaf Bilthoven naar Overvecht en Utrecht CS. De uitgaande pendel woon-werkverkeer van De Bilt naar Utrecht bedraagt dagelijks circa 9600 personen. Omgekeerd komen circa 7500 personen uit Utrecht in De Bilt werken. De plannen met U-linklijn 77, het mogelijk verminderen van het belang van lijn 31 en een verschuiving van de oost-west as naar de lijn Utrecht-USP-Zeist leiden mogelijk tot een algehele verslechtering van de OV-bediening van onze gemeente. Meer lokaal gerichte alternatieven worden in het OV-netwerkperspectief vooralsnog niet geboden. Hierdoor is voor onze gemeente de inzet van OV als (gedeeltelijk) alternatief voor de toenemende mobiliteitsdruk onzeker.</p>	<p>U benadrukt hier een belangrijk punt: de functie van de binnenstadas voor de afwikkeling van bussen voor reizigers in Utrecht-(noord)oost: zowel in de stadswijken als de omliggende kernen. Dat is ook de reden dat we deze buslijnen willen blijven faciliteren via deze as op de middellange termijn, ondanks de steeds toenemende druk vanwege andere functies. En dat we voor de langere termijn een ondergrondse oplossing hier het best passend vinden om de binnenstadsas vrij te maken en zo een forse kwaliteitsslag te maken in de openbare ruimte voor vooral de voetganger en het verbeteren van de regionale OV-bereikbaarheid. Dit betekent uiteraard dat hiermee aanpassingen in de huidige buslijn 77 onvermijdelijk zijn. Waarbij het, zoals u ook aangeeft, om veel reizigers gaat en de OV-bereikbaarheid van De Bilt direct raakt. Hiervoor hebben we uiteraard nu nog geen uitgewerkte oplossing, maar dat betekent niet dat we voor dit "lokale" probleem geen aandacht hebben of dat er alleen maar indirectere (overstap)oplossingen via de Sprinterverbindingen mogelijk zijn naar de binnenstad of Utrecht Centraal. Het verleggen van lijn 77 via de route Kardinaal De Jongweg of het aansluiten van bussen uit De Bilt op een overstappunt Biltstraat/Rijnsweerd behoren bijvoorbeeld ook tot de uitwerkingen die passen binnen dit OV-netwerkperspectief. Dit moet nader bekeken worden als onderdeel van de uitwerking van de ondergrondse binnenstadsoplossing. In de tekst van het OV-netwerkperspectief is dit explicieter gemaakt. De functie van lijn 31 als U-Link naar USP is hierboven al toegelicht en het belang daarvan staat niet ter discussie.</p>
153 Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>Lightrail/metrobus langs A28/Oostbroek: Vooralsnog is dit opgenomen als ambitie met een HOV-bus (U-liner) langs Oostbroek en bij de afslag Soest naar binnen over de Amersfoortseweg, N237. In de ambitie 2050 is een gedeelte tevens opgenomen als lightrail-verbinding naar Zeist-centrum. Afhankelijk van de uitvoering is de impact op het landschap en het Natuur Netwerk Nederland aanzienlijk en wijzen wij deze tracés af. Conform de "Ladder van Verdaas" opteren wij daarom voor een oplossing over de bestaande infrastructuur via de N412 en N237 richting Zeist.</p>	<p>Het OV-netwerkperspectief schetst hoofdzakelijk de verbindingen waaruit het toekomstig OV-netwerk in onze Provincie bestaat. We zijn ons volledig bewust van de complexe inpassingsopgave van het tracé langs de A28/Oostbroek en dat er meerdere tracé-alternatieven zijn. De uitwerking hiervan en de keuze over de tracés moet plaatshebben in de verdere besluitvorming.</p>
154 Gemeente De Bilt	Verbinding	<p>Wij vrezen dat het verschuiven van een deel van de OV-as richting Zeist-Amersfoort gevolgen kan gaan hebben voor de bereikbaarheid van het zuiden van de gemeente en voor reizigers richting Utrecht door een lagere frequentie en lagere reizigers-aantallen (en daarmee inkomsten). Fijnmaziger alternatieven voor meer lokale oplossingen zijn nog niet concreet opgenomen. Ook hier geldt dat het USP Bilthoven, als onderdeel van het USP, niet integraal wordt meegenomen in de oplossingen voor de bereikbaarheid van het USP Utrecht.</p>	<p>Zie bovenstaande antwoorden: Lijn 31 als U-Link Bilthoven-USP is opgenomen; voor lijn 77/De Bilt is de opgave in beeld om deze goed te laten aansluiten op Utrecht (direct en/of via verknoping op de metro-tram-as) bij het verder verkennen van deze langetermijnoplossing.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
155	Gemeente De Bilt	Nieuwbouw	Zowel de noord-zuid verbinding (Bilthoven-USP-Nieuwegein) als de oost-west verbinding (Utrecht-De Bilt-Zeist/Amersfoort) zijn als (H)OV-assen van belang voor De Bilt voor goede ontsluitingen van wonen en werken en de mogelijkheden voor verdichting (nieuwe woon-werklocaties) binnen de bebouwde kom met een beheersing van de parkeer- en mobiliteitsdruk.	Dit onderschrijven we, zie ook hierboven.
156	Gemeente De Bilt	Recreatie	Het openbaar vervoer van Lage Vuursche en Hollandsche Rading is sterk gericht op recreatieve bestemmingen. Het gaat nu om buslijnen met een lage frequentie. Een oplossing die gecombineerd kan worden met de ontsluiting van Bilthoven-Noord en bedrijventerrein Berg en Bosch ondersteunen wij van harte. Het onderzoek biedt perspectief voor de zware (auto)recreatiedruk op Lage Vuursche en kansen op een betere OV-bereikbaarheid van het Berg en Boschterrein om de ontwikkeling van een medische/zorgcampus te faciliteren. Dit laatste sluit aan bij een toenemende samenhang tussen USP/UMCU en Berg en Bosch.	Buslijnen naar recreatieve bestemmingen die met andere OV-lijnen slecht bereikbaar zijn, kunnen meerwaarde hebben als zij vergezeld worden door goede promotie vanuit die voorzieningen. Wanneer er beperkingen voor de auto zijn, zoals onvoldoende parkeerplaatsen, maken dergelijke OV-lijnen meer kans. Daar waar er een reële verwachting is voor voldoende potentie of waar met eenvoudige ingrepen de OV-bereikbaarheid verhoogd kan worden, kan dit meegenomen worden. We verkennen in het Vervoerplanproces samen met de vervoerder en de recreatie- en toerismesector de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen te vergroten.
157	Gemeente De Bilt	P+R	P&R + sprinterstation Maartensdijk: Deze mogelijkheid staat opgenomen voor de maatregelen 2035-2050 als extra station tussen Utrecht CS en Hilversum. Het gaat hier om een eerste nog uit te voeren studie. Het georganiseerd afvangen van verkeer richting Utrecht via een P+R kan wellicht ook een positief effect hebben op de vermindering van sluipverkeer binnen de gemeente De Bilt bij grote verkeersdrukte op de Ring Utrecht. Maar gezien de lokale impact van zo'n grootschalige voorziening staan wij hier uiterst terughoudend tegenover en pleiten wij ervoor in het onderzoek ook alternatieven voor het oplossen van de problematiek mee te nemen.	Wij zijn het met u eens. Voor de benoemde nog uit te voeren studie stellen we ook een zo breed mogelijke scope voor om alternatieven op deze snelweg/spoor-corridor in samenhang te bezien. Dit betreft ook de inpassings- en draagvlakaspecten.
158	Gemeente De Bilt	Verbinding	Het inkorten van de Soesterlijn tot de verbinding Baarn-Soest-Den Dolder-Bilthoven kan een oplossing zijn voor de capaciteitsproblemen tussen Utrecht en Amersfoort. Mogelijk ontstaat een toenemend belang van de knoop Bilthoven als kopstation voor deze lijn. Er zal ruimte gereserveerd moeten worden voor een eindperron/opstapplaats, hetgeen impact kan hebben op de inrichting van het stationgebied van Bilthoven en de lopende knooppuntontwikkeling. Het netwerkperspectief geeft vooralsnog geen verwijzing van deze mogelijke ontwikkeling naar de toekomstige lijnvoering en positie van de knoop Bilthoven.	In het OV-netwerkperspectief is een studie naar de toekomst van de Soesterlijn aangekondigd, waarin deze inkorting 1 van de mogelijkheden is. Deze oplossing is ingrijpend, andere alternatieven staan ook in relatie tot de groei op het spoor. Om vooruitlopend hierop al ruimtelijke claims op te nemen, is nu nog te prematuur. Wel versterkt deze oplossing de knoop Bilthoven; vooral gegeven de positie van Bilthoven in het netwerk richting USP (fiets/lijn 31). Inkorting van de Soesterlijn tot Den Dolder past daarom niet in onze visie.
159	Gemeente De Bilt	Toegankelijkheid	Nadrukkelijk willen wij de wens uitspreken dat ook het OV netwerkperspectief en de verdere uitwerking en verfijning daarvan voor zoveel mogelijk mensen bereikbaar en bruikbaar openbaar vervoer zal opleveren en dat het specifieke doelgroepenvervoer met name zal functioneren als uiterste vangnetvoorziening. Ook voor het openbaar vervoer dient toegankelijkheid en zelfstandigheid van mensen voorop te staan. Niet alleen bij de concessieverlening, maar met name ook waar het gaat om de beschikbaarheid van openbaar vervoer.	De beschikbaarheid van openbaar vervoer is een belangrijk aspect om mensen zelfstandig deel te laten nemen aan de maatschappij, naast een goede fysieke en mentale toegankelijkheid. In het definitieve OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie is dit verder toegelicht, waarmee nu helderdere provinciale uitgangspunten voor de verdere uitwerking zijn opgenomen voor dit belangrijke punt.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
160	Gemeente Zeist	Planning	1. HOV-baan USP-Zeist: In 2020 is er vanuit U-Ned door adviesbureau Arcadis onder hoge tijdsdruk een tracéstudie naar een HOV-baan tussen Zeist en USP uitgevoerd. Uit het tempo van de tracéstudie maakten wij een bepaalde urgentie op, die in dit OV-toekomstplan echter niet is terug te vinden: een eventuele HOV-baan naar Zeist is pas voorzien na 2035. Dat vinden wij onwenselijk, ook gezien de grote hoeveelheid huidige reizigers en de te verwachten toename van reizigers op de buslijnen van en naar Zeist. We dringen aan op een sneller onderzoeksproces en het eerder aanleggen van de HOV-baan. Uiteraard dient de tracékeuze met alle mogelijke zorgvuldigheid en participatie te geschieden.	We zien deze busverbinding als een belangrijke schakel in het dragende busnetwerk zoals wij dit voorstellen in het OV-netwerkperspectief voor de periode 2025-2035 en voor de periode na 2035 als tramverbinding. Hierover gaan we in de komende tijd met partijen in gesprek om hier vervolg aan te geven. Ook wordt er momenteel in het U Ned-programma gewerkt aan het opstellen van de Mobiliteitsstrategie 2040; waarin we deze verbinding ook in brengen.
161	Gemeente Zeist	Verbinding	2. Buslijn 50 Zeist-Utrecht Oost & Centrum: De huidige route van lijn 50 kent een zeer hoog aantal reizigers tussen Zeist en Utrecht-Oost/Utrecht-Centrum, maar is zeker ook van belang voor de verbinding tussen Zeist en De Bilt en De Bilt met Station Driebergen-Zeist en de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het behouden van deze (rechtstreekse) buslijn is in onze ogen essentieel en dient, ook na aanleg van overstaphubs op de route, behouden te blijven om woon-, werk- en winkellocaties goed verbonden te houden.	Lijn 50 is een belangrijke dragende lijn die ook omgevormd zal worden tot U-liner. Deze lijn zal dus behouden blijven en zo goed mogelijk aansluiten op andere lijnen.
162	Gemeente Zeist	Halte	3. Bereikbaarheid van haltes: Door het strekken van buslijnen worden de onderlinge afstanden groter en kunnen woon-, werk- en recreatieve doelen buiten loopafstand komen te liggen. Het aanbieden van 'last mile'-oplossingen is op die plekken noodzakelijk: meer fietsparkeergelegenheid en het plaatsen van deelmobiliteitsoplossingen. Helaas wordt in de Nota van Uitgangspunten de keuze gemaakt om deelmobiliteit buiten de concessie te houden.	We vragen de concessiehouders om het mobiliteitsaanspreekpunt in de regio te zijn. De Nota van Uitgangspunten is hierop aangepast. De rol van de concessiehouder is het bieden van informatie en het faciliteren van plannen, boeken en betalen. De uitvoering hoeft dan niet bij de concessiehouder te liggen. De deelvervoermarkt is nog dermate in ontwikkeling dat we graag gebruikmaken van de innovaties die daar ongetwijfeld nog komen. Dit neemt niet weg dat we al werken aan de 'last mile' door het subsidiëren van deelmobiliteitssystemen. Op de korte termijn voorziet de subsidieverordening Mobiliteit in mogelijkheden voor het realiseren van deelmobiliteit voor de 'last mile' naar bedrijventerreinen. Ook is het mogelijk subsidie aan te vragen voor haltetoegankelijkheid en fietsvoorzieningen.
163	Gemeente Zeist	Doorstroming	4. 30 is het nieuwe 30: Hoe zorgen we ervoor dat buschauffeurs zich aan de maximumsnelheid houden en in 30-gebieden ook daadwerkelijk maximaal 30 kilometer per uur rijden? Geregeld worden wij geconfronteerd met bussen die omwille van de rijtijden de maximumsnelheid overschrijden en daarmee de verkeersveiligheid aantasten. In de Nota van Uitgangspunten lezen wij helaas niets over het toepassen van ISA (de Intelligente Snelheids Assistent) in de bussen, waarmee de maximumsnelheid door de wegbeheerder afgedwongen kan worden.	Digitale en technologische innovaties in de mobiliteitssystemen (voertuigen, infrastructuur) en als gevolg van MaaS gaan in de loop van de concessieperiode het mobiliteitssysteem veranderen. Het gebruik van data zetten wij waar mogelijk ook in voor het vergroten van de (verkeers)veiligheid. We hebben als provincie verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Daarbij vragen we u zorgvuldig om te gaan met de implementatie van 30 km/u op de belangrijke OV-routes. Daarvoor is het goed om in gesprek te gaan met de concessiehouders om de belangen af te wegen. Andere maatregelen kunnen ook bijdragen aan de verkeersveiligheid.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
164	Gemeente Zeist	Leefbaarheid	5. Remise: Bewoners van Huis ter Heide geven jaar in jaar uit bij ons aan overlast te ervaren van met name lege bussen die via de Willem Alexanderweg naar de busremise in Zeist-Noord rijden. Afspraken om via de N238 en de Boulevard te rijden worden helaas maar ten dele nageleefd. Wij dringen – niet voor de eerste keer – aan op een doeltreffende interventie.	We hebben kennisgenomen van dit knelpunt en zijn met u en de concessiehouder in gesprek over mogelijke oplossingen op de korte termijn.
165	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Zuidlob belangrijke subregio binnen U10: In een gezamenlijke brief van de U10 delen wij als regio onze gezamenlijke zorgen en aandachtspunten. Een belangrijke daarvan is dat wij per deelgebied/windrichting een meer gedetailleerde netwerkuitwerking willen. In deze aanvullende brief dringen we aan op een verdieping speciaal voor de Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein en Vijfheerenlanden). De Zuidlob telt 206.000 inwoners en 116.000 arbeidsplaatsen. Dat is 14,9 % van het totale aantal arbeidsplaatsen in de provincie en bijna de helft van het aantal arbeidsplaatsen van de stad Utrecht (36,0 %). Ondanks deze grootte zijn er onderling weinig OV-voorzieningen, waardoor het reizen nu via de spaken verloopt. Voor reizigers betekent dat zowel een overstap als veel extra kilometers omrijden (reistijd). Het wiel met spaken werkt heel goed voor reizen naar verschillende bestemmingen in Utrecht, maar minder goed voor reizen tussen buurgemeenten onderling. En dat terwijl de pendelrelaties aanzienlijk zijn.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
166	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	In de voorstellen van de netwerkvisie worden 2 U-link verbindingen genoemd, waarvan er 1 direct betrekking heeft op onze regio. De huidige buslijn 48 wordt opgewaardeerd tot U-link. Deze buslijn loopt van Houten via Nieuwegein, Papendorp en Leidsche Rijn naar eindbestemming Maarsse NS. Een frequentieverhoging is natuurlijk toe te juichen. Aan de andere kant geeft de routeplanner een duidelijke hoefijzervorm aan. Dat betekent dat de route niet optimaal is voor reizigers die een groot deel van de route afleggen. Zoals u weet zien wij juist potentie voor een hoogwaardige buslijn Houten-Nieuwegein-IJsselstein. Graag zouden we die 2 tegen elkaar afwegen. Een beschouwing van deze U-link roept een aantal vragen op: <ul style="list-style-type: none"> - Welke herkomst-bestemming-relaties (HB-relaties) zijn er? - Als Houten niet gebaat bij een directere verbinding met Papendorp via de A12? - Hoe kunnen Nieuwegein-Zuid, en de kernen Vianen en IJsselstein ook profiteren van deze verbinding? - Kan een buslijn Houten-'t Klooster-Nieuwegein-Zuid-IJsselstein naast deze lijn bestaan? 	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
167	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Uitwerking	De ontsluitende buslijnen zijn in de netwerkvisie niet opgenomen. Hoewel begrijpelijk voor een visie, maakt dat het lastig om te doorgronden wat nu exact de voordelen en de consequenties zijn van de bovengenoemde U-link verbinding.	We zullen in de definitieve versie meer inzicht geven in het ontsluitende net. Dit komt ook aan de orde in de regionale uitvoeringsagenda.
168	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Pendelrelaties onderling ook belangrijk: Wij zien vanuit alle gemeenten een duidelijke pendelrelatie met Utrecht, maar door alleen daarop te focussen doen we de andere (bestaande) pendelrelaties te kort. Wij zijn van mening dat we maximaal op OV moeten inzetten; zowel op de spaken als op het wiel. Een goede OV-verbinding heeft op de langere termijn ook een aanzuigende werking. Bij het zoeken naar een baan wegen veel mensen reismogelijkheden mee. Wanneer we alleen optimale reismogelijkheden voor de auto blijven bieden, is het voor ons als gemeenten lastig om onze bijdrage te leveren aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie en beoogde modal shift.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
169	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Wensen voor Vijfheerenlanden: Een terugkeer van de snelle (rechtstreekse) verbinding Vianen-Utrecht Centraal, waarbij de buslijn in Vianen ontsloten is naar de woonwijk en het bedrijventerrein, er een rechtstreekse busverbinding tussen Hoef en Haag naar Utrecht Centraal is, een U-flexdekkend systeem voor Vijfheerenlanden en een avondbediening van Ameide. Daarnaast pleiten we voor ombouw van busstation Vianen-Lekbrug tot regiopoort en investeringen in de knooppunten Meerkerk en Leerdam.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda. In het Vervoerplan 2023 wordt gekeken of en hoe invulling gegeven kan worden aan de wens voor een avondbediening in Ameide.
170	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Bedrijventerrein	Wensen voor Houten: Een betere oost-west verbinding en betere ontsluiting van bedrijventerrein Doornkade. Zoveel mogelijk haltes langs de rondweg bedienen met een reguliere bus, de huidige pilot buslijnen continueren en meer aandacht voor promotie van U-flex bij recreatieve verplaatsingen.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
171	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Verbinding	Wensen voor Nieuwegein: Het vergroten van het OV-bereik door een snellere verbinding op de spaak met Utrecht en een betere verbinding op het wiel naar de bestaande knooppunten in de Zuidlob en naar het USP. Verdere uitbouw van knooppunt City, betere OV-voorzieningen op bedrijventerreinen en een goed netwerk in de stad (alle wijken, inclusief Vreeswijk).	Dit sluit in grote lijnen aan op onze kijk op het netwerk. We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
172	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Bedrijventerrein	Wensen voor IJsselstein: Een betere bereikbaarheid van bedrijventerreinen, een goede oost-west verbinding met Nieuwegein en Houten en een uitbreiding van het aantal bestemmingen met een Vf-factor kleiner dan 1,5.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
173	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Uitwerking	Graag willen we hier nog eens benadrukken dat we als Zuidlob op korte termijn samen met de provincie tot een strategische OV-visie voor onze sub-regio willen komen (naar het voorbeeld van de Ronde Venen) en dat we net als bij de Lopikerwaard de provincie graag als kennispartner aan boord hebben. Dan kunnen we op basis van goede data over reizigersstromen en potentiële reizigersstromen gezamenlijk op zoek naar een passende invulling van het OV op belangrijke pendelrelaties, met als doel een groeimodel voor het OV in onze gemeenten en de regio.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
174	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Beleid	Transitie vraagt om groei OV. Alleen zo kunnen we als Zuidlob gemeenten een substantiële bijdrage leveren aan de regionale opgaven, zoals verwoord in het IRP. Deze groeiopgaven zorgen in (de randen van) het stedelijk gebied voor een zodanige druk op de beschikbare ruimte dat de samenwerkende overheden aan de slag moeten met een mobiliteitstransitie. Die transitie moet ervoor zorgen dat, ondanks toenemende pendelstromen, de hoeveelheid auto's in het stedelijk gebied niet verder toeneemt. Deze transitie valt of staat met goede beschikbaarheid van OV- en fietsalternatieven voor pendelverkeer richting het stedelijk gebied. Voor ons als bestuur is het daarom lastig om een pleidooi te houden voor het bouwen bij OV-knooppunten enerzijds als we anderzijds geconfronteerd worden met een OV dat onvoldoende meegroeit met de opgave.	Wij zijn het met u eens dat er een groei nodig is; hierin voorzien we ook met ons OV-netwerkperspectief. We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitvoeringsagenda.
175	Zuidlob (Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Vijfheerenlanden)	Planning	Tot slot nog een punt van zorg met betrekking tot de Nota van Uitgangspunten OV concessies Utrecht Binnen en Buiten. In die uitgangspunten staat dat er tot 2035 geen investeringen in de infrastructuur plaatsvinden. Uit de stresstest woningbouw blijkt dat een belangrijk deel van het hoofdwegennet vastloopt. Dat betekent dat zonder extra maatregelen het openbaar vervoer in dezelfde file staat als de auto's. Wij gaan ervanuit dat de aanleg van een busbaan om een lokaal knelpunt te omzeilen ook voor 2035 mogelijk blijft.	We gaan hierover graag met u in gesprek bij de regionale uitwerking.
176	NS	Onderbouwing	Kwantificeer de ambities. Het OV-netwerkperspectief is een goede weergave van hoe de provincie naar het toekomstige OV-netwerk kijkt. Een deel van de door de provincie genoemde ambities komt overeen met de ambities die wij als NS hebben. Er zijn ook verschillen. NS is daarom benieuwd naar de cijfermatige onderbouwing van de noodzaak en de potentie van de voorgestelde ambities uit het OV-netwerkperspectief. Dit ontbreekt nu in het perspectief.	Een groot deel van onze ambities is gebaseerd op en onderbouwd met regionale verkeersmodellen. Wij hebben daarvoor een nieuw regionaal verkeersmodel ontwikkeld (Stravem). Wat zich nog moeilijk laat vertalen naar verkeersmodellen is de mobiliteitstransitie die het gevolg is van recent ingezet beleid, zoals rekeningrijden, autoluwe binnensteden en minder parkeerplaatsen in de steden. Wij verwachten dat de daadwerkelijke groei van het regionale OV, inclusief de trein, groter zal zijn dan uit de actuele verkeersprognoses komt.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
177	NS	Trein	Het spoornetwerk in Utrecht is namelijk onderdeel van het brede landelijke netwerk en door de centrale ligging en draaischijffunctie van Utrecht is er direct landelijke impact. NS faciliteert in de dienstregeling eerst de grootste vervoerstromen en werkt van grof naar fijn. Daardoor kunnen onze keuzes en ambities afwijken van het in perspectief geschetste beeld. Voor NS zijn de impact op het landelijke netwerk, potentiële marktvrage en maakbaarheid belangrijke zaken in de overweging om een aanpassing in de dienstregeling te doen. Dit kan ertoe leiden dat NS anders aankijkt tegen ambities die bijvoorbeeld worden genoemd in tabel 5.1 en 5.2 van het OV-netwerkperspectief. In de gevoerde gesprekken is hierover gesproken.	Uw werkwijze van hoofdlijnen naar fijnmazigheid is ons bekend. Dit leidt op onderdelen wel tot een verschil in belang: de dienstregeling van sprinters is voor NS ondergeschikt aan die van IC's, terwijl deze op regionaal niveau de belangrijkste drager van het OV-netwerk is. De opbouw van het spoor-net conform de NS-methode leidt ertoe dat de potentie van het spoor als backbone van het regionale vervoer en van de mobiliteitsopgave ons inziens onvoldoende kan worden benut.
178	NS	Samenwerking	Breng naar voren waar invulling van het OV-netwerkperspectief afstemming met en inbreng van andere partijen vraagt: het realiseren van de beschreven ambities is geen vanzelfsprekendheid. Niet alle ambities bevinden zich in de directe invloed van de provincie. Voor het waarmaken van de ambities op het spoor is de provincie voor besluitvorming en realisatie afhankelijk van andere partijen en hun keuzes. NS denkt graag mee in realisatie van regionale ambities op het spoor en wil daarbij adviseren op maakbaarheid, klantattractiviteit en rentabiliteit. NS bepaalt als vervoerder echter welke dienstregeling op het spoor wordt gereden. Dat is mede afhankelijk van hoe de nieuwe HRN-concessie eruit komt te zien en wat daarin de kaders en afspraken zijn. Het perspectief kan nu de indruk wekken dat realisatie van de ambities met betrekking tot het spoor door de provincie zelf wordt bepaald. De notie dat de provincie daarvoor afhankelijk is van andere partijen mist NS in het OV-netwerkperspectief.	De provincie Utrecht heeft ambities die mogelijk haar eigen invloedgebied overstijgen. Dat maakt echter niet dat wij die ambities niet mogen uitspreken. Wij beseffen dat wij andere partijen hard nodig hebben om die ambities te kunnen bereiken. Echter, indien een te grote afhankelijkheid van andere partijen onze ambities in de weg zit, moeten wij zoeken naar mogelijkheden om onze invloed te vergroten. In het OV-Netwerkperspectief wordt NS weldegelijk als 1 van de stakeholders genoemd.
179	NS	Trein	In lijn met de gewenste schaa sprong OV ziet de provincie ook een veranderende rol voor het spoornetwerk in de regionale OV-systeem. De provincie opteert voor het treinproduct als ruggengraat van het systeem, onder andere gevoed door bus, tram en lightrail. Dit biedt mogelijkheden om een deel van de reizigers op Utrecht Centraal, die niet in de buurt van Utrecht Centraal hoeven te zijn, beter te spreiden. NS vraagt aandacht voor de impact van dit overstapmodel op bezetting en exploitatie van de treindienst en de rol van het spoor in dit OV-systeem. NS verzoekt de provincie hierover nauw met ons in gesprek te blijven. In het huidige (2019) treingebruik wordt NS in de sprinters geconfronteerd met een duidelijke verspitte en eenzijdige markt. Treinen vanuit de regio worden voller richting Utrecht Centraal. Op de laatste stukjes van de trajecten naar Utrecht Centraal, wordt de zitplaatskans kleiner.	Dit beeld wordt herkend. Wij zouden ook graag de dominantie van Utrecht Centraal in het netwerk geringer zien worden. Hoewel dat nooit helemaal zal lukken, gaat een meer polycentrische opbouw van ons OV-net ons wel daarbij helpen. Daarvoor zullen stadsrandstations versterkt moeten worden in hun bediening (meer sprinters en IC-stop), zodat in combinatie met een goede OV-ringstructuur meer mensen buiten het centrum om kunnen reizen. Dit zorgt voor een betere verdeling in zowel het regionale OV-netwerk als het sprinternetwerk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
180	NS	Tarieven	In het OV-netwerkperspectief wordt gesproken over een wens tot tariefintegratie tussen regionale trein, lightrail en bus. NS als concessiehouder van de regionale trein, is geen partij in de concessie van de provincie Utrecht. NS staat open om het gesprek aan te gaan met de concessiehouder.	Grote obstakels voor het beter kunnen benutten van de potentie van het spoor als backbone van het regionale OV-net zijn ons inziens het hoge treintarief voor de korte afstand en het hoge opstaptarief. Tariefintegratie is voor ons een uitwerking om echt tot een samenhangend regionaal vervoernetwerk te komen. Wij zullen gesprekken tussen concessiehouders en NS in elk geval stimuleren en waar mogelijk initiëren. Dat geldt ook voor de periode na 2025, waarbij nu nog onduidelijk is wie dan de concessiehouder voor het hoofdrailnet is.
181	NS	P+R	Er wordt gesproken over de rol van P+R in het regionale OV-systeem en het mogelijk uitbreiden van de capaciteit (nieuw en bestaand). NS roept op om NS te betrekken wanneer de provincie specifiek verder gaat studeren op P+R rond treinstations.	Wanneer het gaat om P+R bij stations, zullen we zeker met elkaar in gesprek komen. De groeipotentie van P+R bij stations is echter vaak beperkt door ruimtelijke ontwikkeling en de veelal gewenste regionale schaal. Voor de ontwikkeling van grote P+R-locaties ten behoeve van de mobiliteitstransitie van de grote steden zijn niet alle stations even geschikt. Wij zullen op zoek moeten gaan naar andere mogelijkheden van snelweg-locaties, gekoppeld aan HOV, BRT, tram en metro.
182	NS	Verbinding	NS herkent een groot deel van de genoemde ambities die worden onderzocht in samenwerkingstrajecten waar NS ook onderdeel van uitmaakt. Bijvoorbeeld de uitwerking van Breukelen-Driebergen-Zeist in de corridorstudie Utrecht-Arnhem. Er staan ook nieuwe wensen in het OV-netwerkperspectief, zoals een nieuw station Amersfoort de Hoef, die nog niet zijn belegd in bestaande gremia. NS is benieuwd op welke manier en waar de provincie hier verdere uitwerking aan wil geven.	Wij werken als provincie aan een spooragenda waar onze ambities op corridorniveau worden uitgewerkt. Deze agenda is voor ons leidraad bij het realiseren van onze ambities. Hierin komt ook een prioritering aan de orde, maar ook de partijen die wij nodig hebben om deze te kunnen bereiken worden benoemd. De uitwerking van deze 'spoorse agenda' gebeurt op ons initiatief, doch in nauwe samenspraak met onder andere NS en andere spoorpartijen
183	NS	Overig	Naast het OV-netwerkperspectief 2025-2035 is ook de Ontwerpnota van Uitgangspunten gepresenteerd voor de nieuwe OV-concessie. NS ondersteunt in de basis de hierin genoemde uitgangspunten en de inzet op het continue ontwikkeling van het netwerk.	Wij nemen dit voor kennisgeving aan en zien de steun van NS als een extra motivatie om het regionale netwerk op integrale basis verder te ontwikkelen. De insteek van NS zien wij ook als een basis voor het gezamenlijk verder ontwikkelen van het netwerk, waarbij vanzelfsprekend ook andere partijen betrokken zijn.
184	NS	Samenwerking	Hoewel wordt genoemd dat samenwerking met derden essentieel is, wordt NS als spoorvervoerder niet genoemd als stakeholder om samen mee op te trekken. NS is benieuwd op welke manier NS wordt betrokken in de busconcessie. Graag blijft NS aangesloten op ontwikkelingen, zeker in het raakvlak van onze dienstregeling en stations. NS blijft graag in goede samenwerking verder ontwikkelen aan het netwerk van de toekomst.	NS is voor ons wel degelijk een stakeholder. Ook wij zien graag dat NS wordt betrokken in de busconcessies, met name daar waar het om de uitvoering gaat. Afstemming tussen verschillende modaliteiten is cruciaal voor een integraal netwerk.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
185	Gemeente De Ronde Venen	Overig	Ons Strategisch OV-plan is grotendeels overgenomen. Het betreft onder andere onze uitgangspunten van het strekken van lijnen, de genoemde OV-knooppunten en het onderliggende flexibele systeem. Wij zijn er verheugd over dat u deze uitgangspunten hebt overgenomen. Wij hebben u het plan in een eerder stadium aangeboden. U hebt toen aangegeven dat u het een interessant document vindt en er veel aanknopingspunten voor de aanbesteding van de OV-concessie zijn. Wij vinden dit nu grotendeels terug in uw notitie.	We vinden dit fijn om te horen.
186	Gemeente De Ronde Venen	Overig	De notities zijn goed leesbaar. Wij vinden verder dat er sprake is van een goed proces. U betreft namelijk de gemeenten per regio bij deze notities, colleges en raad zijn betrokken en ook belangenpartijen, zoals Vereniging Industriële Belangen (VIB) en Jongerenadviescommissie (JAC), zijn uitgenodigd.	We danken u voor het compliment.
187	Gemeente De Ronde Venen	Grensoverschrijdend	Wij vinden het positief dat u in het OV-netwerkperspectief (2.2) de gerichtheid op de Amsterdamse regio van onze gemeente benoemt en daarmee onderkent. Dit moet u wel vertalen in goede samenwerking, afstemming en overleg tussen de concessiehouders en -verleners. Het openbaar vervoer houdt niet op bij de provinciegrens; veel inwoners en bezoekers van onze gemeente passeren dagelijks deze grens. De OV-systemen moeten naadloos op elkaar aansluiten.	We onderschrijven uw standpunt over grensoverschrijdende samenwerking en betrekken uw reactie graag in de gesprekken die we gaan voeren met de Vervoerregio Amsterdam.
188	Gemeente De Ronde Venen	Proces	Ondanks de positieve punten in uw notities hebben wij ook zorg. Deze zorg komt voort uit de actualiteit rondom het busvervoer tussen Mijdrecht en Uithoorn. De bereikbaarheid van het essentiële OV-knooppunt blijkt niet te allen tijde gegarandeerd. Uw provincie en wij zijn constant in gesprek over het openbaar vervoer en wij reageren op alle notities en inspraakmomenten. Hoe kan het dan toch misgaan? In hoeverre bieden deze notities en onze inspraakreactie voldoende borging dat dit in de toekomst niet meer voorkomt?	Het is van belang dat we goed met elkaar in gesprek blijven. In de regionale uitvoeringsagenda kunnen we onderlinge afspraken beter vastleggen. We zetten meer in op de concessiegrensoverschrijdende samenwerking waarbij de samenwerking en afstemming met andere OV-autoriteiten van belang blijft.
189	Gemeente De Ronde Venen	Proces	Wij stellen deze vraag ook in het licht van de discussie over een halte bij het AMC. Wij zetten ons daar al 5 jaar voor in en de halte is nog steeds niet gerealiseerd. En de halte biedt zoveel meerwaarde voor onze inwoners.	Deze halte wordt reeds gerealiseerd door de gemeente Amsterdam en kan per december 2022 in gebruik worden genomen.
190	Gemeente De Ronde Venen	Trein	1. Bus langs Station Abcoude: Wij missen de aansluiting van de bus op het station. Dat betreuren wij. Het is namelijk een belangrijk uitgangspunt van ons Strategisch OV-plan.	Het OV-netwerkperspectief beschrijft het netwerk niet op dit detailniveau. De provincie betwijfelt of het aanpassen van de route de reiziger voordeel oplevert in zowel reistijd als bestendigheid van lijn 120 tussen Abcoude en Holendrecht. Aangezien dit een routevoorstel is, is dit een element dat thuishoort in het vervoerplanproces. Mochten randvoorwaarden (aansluiting trein en potentie) wijzigen dan is het zinvol om dit punt weer ter tafel te brengen in het vervoerplanproces.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
191	Gemeente De Ronde Venen	Uliner	2. U-liner op alle gestrekte routes: Op de route Mijdrecht-Bijlmer Arena is een U-liner (een zeer frequente, hoogwaardige bus) voorzien; op de route tussen Uithoorn en Breukelen is er wel een snelle bus, maar geen U-liner; wij zijn van mening dat ook op dit traject moet worden ingezet op een U-liner, gelet op de Amstellijn in Uithoorn.	We vinden dat er een goede overstap geboden moet worden op de Amsteltram, daarom voegen we de U-liner verbinding tussen Uithoorn en Mijdrecht toe aan het ambitienetwerk.
192	Gemeente De Ronde Venen	AOV	3. Nadere uitwerking van onderliggend flexibel systeem: Wij vinden de passages over het onderliggend systeem nu nog te vaag. U geeft aan dat er verschillende systemen zijn en dat het nog onduidelijk is wat een goed systeem is en wat waar goed zou werken. Met een gebiedsgewijze aanpak wilt u dit oplossen. Wij vinden dat te vrijblijvend en te vaag: zo'n onderliggend systeem is essentieel voor onze bereikbaarheid en het functioneren van de snelle bussen. Een goed systeem komt er niet vanzelf; daar moet je iets voor doen. Zo doen wij die pilot met buurtbus en regiotaxi. Wij vinden dat dit explicieter benoemd moet worden.	We zullen in de paragraaf over de zoekgebieden voor Aanvullend OV explicieter de pilots rond het Programma Doelgroepenvervoer en AOV benoemen. In de regionale uitvoeringsprogramma's gaan we dieper op het onderliggend net in.
193	Gemeente De Ronde Venen	Samenwerking	4. Nadere uitwerking rol van de gemeenten: Wij vragen u om de rol van de gemeenten nader uit te werken. Het is de bedoeling dat er constant ontwikkeling bij de concessie is, dus niet vanaf 2025 10 jaar lang dezelfde buslijnen en dergelijke. Nu mogen we 1 keer per jaar iets vinden bij het Vervoerplan, we kunnen nu opmerkingen maken en we moeten fysieke aanpassingen doen. Wordt deze rol anders?	Nee, deze rol is niet anders. In principe blijft er eenmaal per jaar een proces met een vervoerplan. Daarnaast stellen we de regionale uitvoeringsagenda op die leidend zullen zijn voor de vervoerplannen. In het opstellen hiervan heeft u een rol en bij de jaarlijkse vervoerplannen ook.
194	Gemeente De Ronde Venen	Toegankelijkheid	5. Goede bussen voor de buurtbus: Wij vragen u aandacht voor het materieel van de buurtbus. Wij zien de buurtbus als essentieel onderdeel van het flexibele vervoer en de leefbaarheid van onze kernen. Op dit moment kan de buurtbus deze functie moeilijk vervullen door het gebrek aan comfort voor de reiziger en een moeizame toegankelijkheid van bepaalde doelgroepen bij het huidige materieel. Kwalitatief hoogwaardige bussen moeten het uitgangspunt zijn bij de nieuwe concessie.	De kleinere bussen en met name de buurtbussen zijn (nog) niet optimaal toegankelijk. Zij vallen ook niet onder het genoemde Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ook zijn de buurtbussen nog niet zero-emissie. Het ministerie onderzoekt op dit moment de mogelijkheden van het toegankelijk maken van de buurtbussen. We gaan ervan uit dat we de resultaten van dit onderzoek in het PvE kunnen opnemen. We streven naar fysiek toegankelijke en schone buurtbussen bij aanvang van de nieuwe concessies
195	Gemeente De Ronde Venen	Materieel	6. Aandacht voor de breedte van de bussen: Bij de vorige concessieverlening hebben wij gemerkt dat iets als de breedte van de bus in onze gemeente tot problemen kan leiden. We vragen om u bij de buslijnen met een lagere frequentie rekening te houden met de smalle wegen en krappe bochten in het traject.	We nemen dit mee naar het PvE.

196

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
U10	Proces	<p>Provincie en gemeenten zijn in het voorjaar van 2021 een aantal keer bijeengekomen voor regionale bijeenkomsten waarin werd stilgestaan bij de opgaven en ambities voor openbaar vervoer ter voorbereiding op het maken van de Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief. Wij constateren dat de provincie erin geslaagd is om op basis van die input 2 documenten te produceren met een herkenbare inhoud en consistente hoofdlijnen voor OV-ontwikkeling. Graag hadden we gezien dat we als gemeenten bij de productie van de documenten nadrukkelijker mee hadden kunnen denken, waarbij we mobiliteitsvisies van gemeenten, de regionale IRP en OV-studies als Samen OV Versnellen gezamenlijk hadden kunnen vertalen in een meer gedetailleerd netwerkperspectief. In plaats daarvan heeft de provincie ervoor gekozen om zelfstandig een OV-netwerkperspectief en Nota van Uitgangspunten op hoofdlijnen te maken.</p> <p>We zijn van mening dat beide documenten een cruciale aanzet zijn voor het openbaar vervoer voor de korte, middellange en lange termijn. We missen daarom in deze visieontwikkeling de dialoog. Een gemiste kans ons inziens. Wij vragen ons daarbij af waarom er in dit stadium is gekozen voor de vorm van een 'officiële inspraak' voor alle belanghebbenden en belangstellenden in plaats van te starten met collegiaal bestuurlijk overleg over de documenten. Wij zijn van mening dat we in het vervolg, om te komen tot een meer gedetailleerd netwerkperspectief, een hechtere samenwerking tussen provincie en gemeenten moeten organiseren. Het verheugt ons dat provincie en gemeente Utrecht een dergelijke hechtere samenwerking reeds onderzoeken met het rapport Verbeteren Samenwerking OV Utrecht. Het in dat rapport voorgestelde traject kan leiden tot betere samenwerking om de grote opgaven voor elkaar te krijgen en het lijkt ons logisch dat de andere gemeenten uit de regio aansluiten bij de voor hen relevante studies of gebiedsuitwerkingen.</p>	<p>Het is goed om te horen dat u de betrokkenheid waardeert en de inhoud herkent. We hebben u zoveel mogelijk betrokken bij deze documenten en we zijn ook gezamenlijk op onderdelen van het netwerk aan het werk, zoals Samen OV Versnellen en de Groeisprong 2040. In het licht van deze complexiteit en bestuurlijke drukte hebben we onze verantwoordelijkheid genomen om de documenten tot stand te brengen zoals we hebben gedaan. Wat ons betreft hoorde daar zeker een inspraak bij. Daarin zijn alle gemeenten voor ons gelijk. Wij hechten eraan te vermelden dat we met deze documenten nog niet uitgesproken zijn met elkaar. Vanuit onze eigen verantwoordelijkheden is er zowel voor u als voor ons nog veel werk aan de winkel. De hechtere samenwerking met de gemeente Utrecht zien wij als zeer wenselijk voor het werk dat we komende jaren moeten verrichten.</p>
197	Uitwerking	<p>In de nu voor ons liggende documenten missen gemeenten een meer gedetailleerde visie op OV-netwerkontwikkeling in deelgebieden/gemeenten in combinatie met andere mobiliteitsoplossingen. Veel opmerkingen over de producten hieronder zullen daarom gaan over wat wij nog inhoudelijk missen in de nu voorliggende Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief, met daarbij de oproep om komende jaren gezamenlijk, bijvoorbeeld in uitvoeringsprogramma's per deelgebied, relevante ontwikkelingen, ambities en stappen in netwerkontwikkeling met elkaar te verkennen. Zo komt voor gemeenten een duidelijk stappenplan tot stand waarop ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen kunnen worden gestoeld. Door een dergelijke vorm van hechtere samenwerking zullen we ook beter in staat zijn om de door uzelf als noodzakelijk beschreven maximale flexibiliteit in te bouwen. Gemeenten zijn beter in staat om aanpassingen van verstedelijking, infrastructuur en netwerken precies in de tijd te plaatsen zodat de noodzakelijke aanpassingen van het OV-netwerk optimaal getimed kunnen worden</p>	<p>Zoals ook in het voorgaande antwoord, willen wij graag met de gemeenten samen de regionale uitwerking ter hand nemen. Hiertoe hebben wij tijdens de bestuurlijke tafel Duurzame Mobiliteit van 10 februari 2022 al een eerste idee voorgelegd waarop u positief reageerde. De verdere uitwerking tot een plan van aanpak is inmiddels opgestart.</p>

198

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
U10	Planning	<p>Hoewel het OV-Netwerkperspectief een herkenbare inhoud heeft gezien vanuit eerdere gezamenlijke studies als Samen OV Versnellen, gaat het document uit van een fasering tot 2035 met benutten bestaande infrastructuur en pas na 2035 met uitbreiding infrastructuur. In de periode tot 2035 wil de provincie zonder nieuwe infrastructuur werken aan goed OV met gerichte aanpassingen in het lijnennetwerk. Wij vrezen dat de provincie daarmee de dubbele groei die het OV-systeem richting 2030 te verstouwen krijgt onderschat.</p> <p>Zowel de grote aantallen woningen en arbeidsplaatsen die de regio toevoegt als de door congestie en maatschappelijke ambitie aangezwengelde mobiliteitstransitie maken dat wij een enorme groei van het OV-gebruik prognosticeren, een prognose die door eerste modelberekeningen in het kader van programma U Ned wordt ondersteund. In Samen OV Versnellen hebben we gezamenlijk vastgesteld dat de eerste fase van de uitbreiding, te weten de Merwedelijn, tussen 2030 en 2035 nodig is. Dat staat ook in de rapportages die gedeeld zijn met Raad en Staten en aan een dergelijke fasering houden wij graag vast omwille van de bereikbaarheid van de verstedelijkingsambities in het Zuidwesten van de stedelijke regio. Daarbij is het nuttig om bij de toelichting 'Merwedelijn (2035)' te benoemen dat snelle realisatie vanuit de verstedelijkingsopgave wenselijk is en dat er voor 2035 daarvoor stappen nodig zijn in besluitvorming, voorbereiding en realisatie.</p>	<p>Wij zijn het met u eens, de combinatie van urgentie vanuit een dynamische en sterk groeiende regio en lange doorlooptijd van OV-projecten kunnen leiden tot 'achter de feiten aanlopen' met de OV-kwaliteit. Vanuit die urgentie en faseerbaarheid hebben we in het OV-netwerkperspectief een nadrukkelijk accent gelegd op de dingen die vanaf nu tot circa 2035 moeten en kunnen, en wat daarna moet en kan. In het definitieve Netwerkperspectief hebben we wel deze urgentie benadrukt. Dit omdat wat rond 2035 aan betere OV-kwaliteit (en capaciteit) nodig is nu urgentie vraagt om te starten met de besluitvorming, uitwerking en realisatie.</p>
U10	Concessie	<p>1. Is het wenselijk om in te zetten op 2 concessies? Uitleg van de provincie hierover maakt duidelijk dat de grootte van de gecombineerde concessies zodanig is dat het inzetten op 1 aanbieder (1 concessie) te grote risico's met zich meebrengt. Bovendien maken 2 verschillende aanbieders/vervoerders ook meer innovatie mogelijk doordat zij van elkaar kunnen leren. Als we in de regio vasthouden aan 2 vervoerders/concessies, dan roepen wij de provincie op om wel samenwerking af te dwingen door te werken met 1 kaderstellend netwerkperspectief, uitgesplitst in uitvoeringsagenda's voor deelgebieden/gemeenten, 1 huisstijl en een gezamenlijke opbrengstverantwoordelijkheid zodat de provincie regie kan behouden.</p>	<p>We maken met de nieuwe vervoerders goede afspraken over de samenwerking. De processen van het OV-netwerkperspectief en de aanbesteding lopen gelijk op en vormen 1 geheel dat betrekking heeft op beide concessies.</p>

199

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
200	U10	AOV	<p>2. OV-vangnet buiten de concessie houden: Het is voor gemeenten onwenselijk om het sociale vangnet voor OV (aanvullend openbaar vervoer en MaaS) zo nadrukkelijk buiten de OV-concessie te houden als nu gebeurt in de Nota van Uitgangspunten. Vanuit de Wmo-hoek is dit onderwerp van gesprek met de provincie. De stuurgroep die hier in de regio voor is ingericht zal hierover ook een reactie aan u sturen. Voor de volledigheid voegen wij deze reactie als bijlage bij en deze geldt als de uitgebreide reactie van de U10 op dit punt. Inzet van de gemeenten is dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor een totaalsysteem dat voor iedereen toegankelijk is. Daarbij heeft de provincie ook een rol. Vooral omdat gemeenten vanuit het sociaal domein (het doelgroepenvervoer) veel waarde hechten aan een goede verbinding tussen Doelgroepenvervoer en het aanvullend OV en vinden dat deze nadrukkelijker naar voren mag komen in de stukken van de provincie.</p> <p>Uitgangspunt hierbij is een toegankelijk en samenhangend vervoersysteem voor iedereen. Hierbij zien we het vervoersysteem ook als communicerende vaten. Hoe toegankelijker het (A)OV is georganiseerd, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken en waardoor ze zo normaal mogelijk mee kunnen doen aan de maatschappij. Alleen een toegankelijk en kwalitatief OV vormt een sterk alternatief voor het doelgroepenvervoer.</p>	<p>De essentie van uw opmerking betreft de afstemming tussen OV/AOV en doelgroepenvervoer. De noodzaak (meer dan een wens) van deze afstemming ondersteunen wij volledig. De afgelopen jaren is, met de gemeenten, een traject in gang gezet om de verantwoordelijkheid van het doelgroepenvervoer weer bij de gemeenten te leggen. In het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV experimenteren we met kansen en oplossingen voor het raakvlak tussen OV en doelgroepenvervoer. Het samenvoegen van alles in 1 concessie is niet de beweging die we met de gemeenten hebben ingezet. Bovendien is alles samenvoegen geen garantie voor een optimale afstemming. De grote omvang en de verschillende karakteristieken van beide vormen van vervoer vergen een andere aanpak. De essentie voor ons is de afstemming en daar hebben we de Nota van Uitgangspunten op aangepast. Tegelijkertijd hebben we in de Nota van Uitgangspunten de mogelijkheid opgenomen om de regie op het OV-vangnet op een later moment in de concessie op te nemen. Mocht in de loop van de jaren blijken dat dit een goede ontwikkeling is, dan is dat nog mogelijk.</p>
201	U10	Aanbesteding	<p>3. Is het mogelijk om vast te leggen dat de vervoerder inzicht moet geven in de complete OV-reisketen? Nu worden reizigers die ergens overstappen gezien als 2 aparte reizigers en daardoor ontbreekt het overheden aan inzicht hoe de gehele OV-reis verloopt.</p>	<p>Dit is niet aan de vervoerder om dat inzichtelijk te maken, dit stuit namelijk op privacy-bezwaren en bedrijfseconomische motieven. Voor overheden bestaan mogelijkheden om inzicht te krijgen in de volledige OV-reizen.</p>
202	U10	Tarieven	<p>4. Tariefintegratie tussen regionaal OV en treinvervoer ontbreekt in de Nota van Uitgangspunten. Wij stellen voor om in de Nota van Uitgangspunten voldoende ruimte in te bouwen om te blijven experimenteren met tariefintegratie. Trein en regionaal vervoer vormen samen de ruggengraat van het OV in onze regio. We hebben goede ervaring met het gemaksabonnement van U-OV. Binnen dit abonnement wordt zowel reizen per trein, tram als bus in de regio in 1 abonnement aangeboden. Hetzelfde geldt voor de specifieke U-OV abonnementen zoals U-OV Dal Voordeel. We zien graag dat deze abonnementen blijven bestaan in de nieuwe concessie of worden vervangen door andere vormen van regionale tariefintegratie. Dit kan bijdragen aan het tegengaan van vervoerarmoede en het aantrekkelijker maken van het OV als geheel in de Metroloopregio Utrecht.</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat tariefintegratie wenselijk is. Op dit moment werkt de concessiehouder binnen het Utrechts tarievenkader. De concessiehouder heeft daarin de vrijheid om voorstellen te doen waarover de provincie beslist. Bij een herziening van het Utrechts tarievenkader nemen wij uw suggestie mee. Wij hebben ook de wens voor een landelijk tarievenkader om problemen op grensgebieden of tussen verschillende vervoerders te voorkomen.</p>
203	U10	Overig	<p>Ook voor het perspectief geldt dat wij het document herkenbaar en consistent vinden. Het sluit aan bij de groeiopgaven van de regio en het feit dat de gewenste mobiliteitstransitie leidt tot ambitie voor een efficiënter OV-systeem (sneller, minder haltes, concentratie capaciteit en middelen op verbindend OV) én de noodzaak om het budget voor OV te vergroten.</p>	<p>Dank voor uw compliment.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
204	U10	Beleid	Tegelijkertijd vragen wij ons af of het perspectief ambitieus genoeg is voor de noodzakelijke mobiliteitstransitie. De grote groei van de regio en de beperkte ruimte (met name in stedelijk gebied) voor groei van automobilititeit en fiets maakt dat we een enorme groei van het OV-systeem moeten doormaken. Die urgentie zien wij maar beperkt terug in het document, en dan met name in de middelen die daarvoor noodzakelijk zullen zijn. Om de mobiliteitstransitie te laten slagen in de hele regio, OV maximaal te laten bijdragen aan gezond stedelijk leven en bestaande en nieuwe verstedelijkingslocaties bereikbaar te houden, is een bredere afweging dan alleen vanuit het OV-systeem cruciaal. Wat daarbij helpt: door de grote verstedelijkingsambitie in de regio zal de potentie voor OV stijgen en daarmee de verdien capaciteit; het OV-netwerkperspectief mag op basis van deze verwachte ontwikkelingen daarom meer urgentie en groeipotentie uitstralen wat ons betreft.	De urgentie vanuit verstedelijking en de opgave vanuit de mobiliteitstransitie onderschrijven we volledig; hierop is in de tekst van het OV-netwerkperspectief meer aandacht geschonken. Bij onze afweging in OV-ambities is uiteraard een bredere maatschappelijke afweging dan alleen vanuit het OV-systeem cruciaal. Uiteraard is hierbij ook een financiële component: er zal zowel meer geïnvesteerd moeten worden in het OV-systeem als in het beheer, onderhoud en de exploitatie daarvan. Wij voorzien dat de Provincie Utrecht hierin meer middelen moet gaan vrijmaken, maar ook dat bijdragen vanuit andere overheden in investeringen en (infra/knooppunt)beheer noodzakelijk is. Dit is ook onderdeel van lopende studies, zoals de MIRT-Verkenning OV & Wonen. De door u genoemde potentiële stijging van verdien capaciteit klopt, maar is niet volledig. We voorzien ook forse systeembuitbreidingen, waardoor er ook sprake is van structureel hogere jaarlijkse kosten. Ook vragen we aandacht voor de sterke samenhang tussen OV-uitbreidingen, gefaseerde gebiedsontwikkeling en bouwoverlast op de te verbouwen OV-routes: deze kosten gaan voor de baat uit, maar kunnen een behoorlijke jarenlange impact hebben op de OV-verdien capaciteit.
205	U10	Knooppunten	Specifiek de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen rond de zogenaamde regiopoorten bieden kansen om deze grotere knooppunten centraler in het OV-netwerk te plaatsen en ze meer in te zetten in deur-tot-deur reizen naar het stedelijk gebied. In ons IRP zijn deze regiopoorten en de rol die zij in het OV-netwerk kunnen spelen uitgebreid beschreven en wij geven u graag in overweging mee om deze knopen en de rol die zij kunnen spelen op te nemen in het OV-netwerkperspectief.	In het OV-netwerkperspectief vormt het verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij en de Omgevingsvisie het vertrekpunt. Verstedelijking rondom OV-knooppunten is hierin een centraal element. In het OV-netwerkperspectief zetten we in op het verder verbeteren van dit OV-netwerk met hoogwaardig regionaal OV en verbeteringen in het Sprintersysteem als onderdeel van het versterken van de mobiliteitsketen. De ontwikkeling van deze grotere knooppunten (regiopoorten) uit het IRP sluiten goed aan bij ons beleid. In de uitwerking en actualisering van het Programma knooppunten en onze P+R Visie, in de Regionale Spooragenda en in de regionale uitvoeringsagenda's willen we dit verder uitwerken met de U10 en andere betrokken partijen.
206	U10	Halte	Een grote uitdaging bij het vormgeven van de mobiliteitstransitie is het uitwerken van de hele reisketen met OV in het hart van de reis. Daarvoor hebben we snelle en hoogfrequente OV-verbindingen nodig in het stedelijk gebied, en aanvullend daarop snelle doorgaande lijnen de regio in, met een kwalitatief hoogwaardig systeem van mobiliteitshubs waar fietsers en automobilisten uit alle windstreken kunnen overstappen op dit uitstekende OV. De hubs zoals die in de OV-regio Groningen-Assen zijn uitgerold kunnen wat dat betreft als voorbeeld dienen voor het ontwikkelen van het U-Liner-concept met bijpassende hubs. Aandachtspunt daarbij is een sterke uitvoeringsorganisatie die aanleg, beheer, exploitatie, huisstijl, marketing, deelmobiliteit etc. op zich neemt. Dat vergt een stevige ambtelijke en bestuurlijke organisatie en daarvoor zullen provincie en gemeenten een hechtere samenwerking aan moeten gaan.	We onderschrijven de ontwikkeling van Hubs volledig en onderschrijven dat hiervoor een sterke uitvoeringsorganisatie nodig is waarin gemeenten en Provincie hecht moeten gaan samenwerken, ook wat betreft de financiering in de exploitatie en beheer van de door u genoemde activiteiten. Ook onze Rijkspartners (met name Rijkswaterstaat) hebben hierin een rol. De uitwerking hiervan nemen we op in ons programma Multimodale Knooppunten en maakt onderdeel uit van het UNed-programma.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
207	U10	P+R	P+R's staan niet allemaal op de goede plek, onder andere A12 West en A28 zijn discutabele locaties.	De kaartbeelden in het OV-netwerkperspectief zijn hierop niet aangepast. De exacte locaties moeten nader onderzocht worden, maar vanuit het provinciale OV-perspectief is het netwerk met dragende lijnen hierbij leidend. Alleen door vervoerstromen te combineren op 1 corridor ontstaat er een basis voor een gezonde OV-exploitatie over de gehele dag/alle dagen per jaar en daarmee een maatschappelijke meerwaarde (lagere exploitatiekosten, betere benutting van voertuigen en OV-infrastructuur/ruimtebeslag). Het toevoegen van extra OV-diensten bovenop de hier gepresenteerde OV-diensten, als gevolg van hub-locaties die niet aangesloten zijn op het gepresenteerde OV-netwerk, moet daarom integraal worden gezien bij de definitieve locatiekeuze van Hubs. Hierbij gaat het niet alleen om de jaarlijkse exploitatiekosten, maar ook om de consequenties van extra OV-voertuigbewegingen op het zwaar belaste OV-netwerk op de bestemmingslocaties in de regio Utrecht en de benodigde extra investeringen in HOV-infrastructuur.
208	U10	Verbinding	Papendorplijn: deze loopt zoals ingetekend op de kaart parallel aan of over de huidige businfrastructuur van Papendorp naar Utrecht CS en die infrastructuur biedt nu voor regionale lijnen snelle en directe verbindingen. Van de andere kant is een tramlijn belangrijk voor gebiedsontwikkeling rond het Beurskwartier inclusief Jaarbeurs (met een Hub XL op Papendorp) en in Kanaleneiland, Papendorp en eventueel Galecopperzoom. De tekst geeft de goede duiding over benodigde vervolgstudies die deze belangenafweging in beeld moeten brengen.	We nemen hier kennis van.
209	U10	Norm	In publiekssamenvatting wordt benoemd dat veel mensen (93 %) binnen een straal van 600 m van hun woning een bushalte hebben. Is dat met het strekken van de lijnen nog steeds de streefwaarde?	De 93 % komt voort uit de evaluatie van de OV-concessies. Hierbij is gekeken naar het aantal inwoners dat woont binnen 600 m (hemelsbreed) van een bushalte die regulier wordt bediend. We hebben het OV-netwerkperspectief aangevuld met extra cijfers over bediening om dit getal beter te kunnen duiden. De straal van 600 m is geen norm of toetsingscriterium, het beschrijft een kwaliteitsindicator voor het bereik van het openbaar vervoer. Het wonen op korte afstand van het OV is een samenspel van netwerk en ruimtelijke ordening. We nodigen u als gemeente uit rond OV-locaties nieuwe woningbouw te ontwikkelen om de afstanden tot haltes beperkt te houden. Het zal niet altijd mogelijk zijn, als gevolg van wijk- en weginrichting, efficiënte busroutes aan te bieden.
210	U10	Onderbouwing	Op pagina 75 staan de vervoerrelaties vanuit de gemeente naar Stad Utrecht, stad Amersfoort en regio's Amsterdam en Foodvalley. Is het mogelijk om ook cijfers over de vervoerrelaties binnen de U10 regio toe te voegen aan het document?	Ja, dat is aangevuld. We wijzen er wel op dat dit alleen woon-werkrelaties zijn en voor alle modaliteiten; voor het de daadwerkelijke OV-vervoerrelaties geeft dit een indirecte indicatie.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
211	U10	Uitwerking	<p>Zoals in het algemene deel al is aangestipt, wij missen per deelgebied/windrichting een meer gedetailleerde netwerkuitwerking en daarom bieden wij aan om samen met u in clusters van gemeenten (deelgebieden/windrichtingen) verder invulling te geven aan het netwerkperspectief zoals dat bijvoorbeeld gebeurd is met OV-visie van De Ronde Venen. Voorbeelden van deelgebieden zijn de Lopikerwaard/Woerden waarvoor wij al een traject aan het opstarten zijn, De Zuidlob gemeenten, de Kromme Rijn gemeenten en de Noordoostflank, waar nog belangrijke stappen in het netwerkperspectief moeten worden ingevuld met een OV-corridor USP-Zeist Noord. Een dergelijke samenwerking moet tot verrijking van het OV-perspectief leiden en tot zogenaamde uitvoeringsagenda's per gebied. In die agenda's laten we Staten, raden en commerciële partners zien wat wanneer uitgevoerd gaat worden. Een koppeling van deze OV-uitvoeringsagenda's met lopende en toekomstige provinciale uitvoeringsprogramma's Mobiliteit, bijvoorbeeld voor de fiets, haltes, OV-doorstroming, knooppunten, P+R en provinciale wegen, is daarbij cruciaal om de ambities te voorzien van middelen. Het koppelen van het OV-netwerk aan andere mobiliteitsoplossingen zal namelijk cruciaal zijn om de groeiambities efficiënt in ruimte en middelen te laten plaatvinden en het inrichten van goede OV-routes, multimodale OV-hubs en haltes met goede fietsvoorzieningen is daarbij randvoorwaardelijk. De benodigde fysieke infrastructurele aanpassingen in gemeenten zullen we gezamenlijk moeten regelen door middel van een koppeling van het jaarlijkse OV-vervoerplan met andere uitvoeringsprogramma's.</p>	<p>Het definitieve OV-netwerkperspectief is geen gedetailleerde uitwerking maar bevat een aanzet tot een regionale uitvoeringsagenda's (zie hoofdstuk 7 van Ambitie naar Uitvoering). Wij willen graag met de gemeenten samen die regionale uitwerking ter hand nemen. Hiertoe hebben wij tijdens de bestuurlijke tafel Duurzame Mobiliteit van 10 februari 2022 al een eerste idee voorgelegd waarop u positief reageerde. De verdere uitwerking tot een plan van aanpak is inmiddels opgestart.</p>
212	Gemeente Stichtse Vecht	Uitwerking	<p>Voor de gemeente Stichtse Vecht zullen U10, provincie en gemeente onderling nader moeten afstemmen in welk deelgebied de uitwerking van het OV-netwerkperspectief het beste vorm kan worden gegeven.</p>	<p>We werken graag nauw met u samen om de regionale uitvoeringsagenda goed in te vullen.</p>
213	Gemeente Stichtse Vecht	Knooppunten	<p>Wij zien voor met name de kernen Maarssen en Maarssenbroek een sterke verwevenheid op OV-gebied met Utrecht-stad. Breukelen zien wij meer als een zelfstandig knooppunt, met mogelijkheden voor het verder ontwikkelen van de multimodale hubfunctie, en op langere termijn ook de doorontwikkeling naar een Regiopoort met meer ruimtelijke vulling in de omgeving van het station. Breukelen is nu al een knooppunt waar forenzen naartoe geleid kunnen worden vanuit Woerden, Ronde Venen en Wijde Meren met goede, directe bus- en fietsverbindingen en hubvoorzieningen en deze functie zal in de aankomende Minder Hinder periodes (zowel regio Amsterdam als regio Utrecht) aan belang winnen.</p>	<p>Breukelen heeft een sleutelpositie in de ontsluiting van de regio. De ontwikkeling van dit knooppunt komt terug in de reeds gestarte trajecten vanuit het Programma Multimodale Knooppunten.</p>
214	Gemeente Woerden/Oudewater	Uitwerking	<p>Zoals ook in de U10 reactie staat, zijn we bezig met de 5 gemeenten in de Lopikerwaard om een gezamenlijke OV aanpak/strategie op te stellen. Deze strategie moet landen in het regionale uitvoeringsprogramma en bouwt voort op het OV-Netwerkperspectief. Op dit moment is het nog niet mogelijk om hier nu al een inkijk in te geven.</p>	<p>We werken graag nauw met u samen om de regionale uitvoeringsagenda goed in te vullen.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
215	Gemeente Woerden/ Oudewater	Verbinden/ontslu- ten	Vanuit de gemeenten Woerden en Oudewater zijn we verheugd met de aandacht voor de sociale functie van het OV en de inzet om de zogenaamde dunne lijnen te behouden.	We vinden dit fijn om te horen.
216	Gemeente Woerden/ Oudewater	Knooppunten	Wat in onze ogen onderbelicht blijft in het OV-netwerkperspectief, is de belangrijke functie van station Woerden. Hier vertrekken veel treinen met hoge frequentie in alle richtingen. Een goede aansluiting tussen de regionale bussen en deze treinen versterkt deze functie verder en kan helpen Utrecht CS te ontlasten.	In algemene zin stelt het OV-Netwerkperspectief dat we willen inzetten op de verdere ontwikkeling van knooppunten zoals station Woerden. Het voorzien in een goede overstap tussen bus en trein is essentieel om een aantrekkelijke ketenreis te bieden. In de regionale uitvoeringsagenda zullen we hier ook aandacht aan besteden.
217	Provincie Noord- Brabant	Verbinding	Behoud van een in rijtijd/doorstroming gelijkwaardige of betere route A27-Vianen-Utrecht CS (onderdeel van de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht voor de Brabantliners (Brabant-Gorinchem-Utrecht). De in het Netwerkperspectief opgenomen routevariant door Papendorp past goed bij beoogde toekomstige kwaliteit van de BGU-corridor.	We vinden dit fijn om te horen.
218	Provincie Noord- Brabant	Verbinding	In de toekomst hogere frequenties en/of andere routes op de BGU-corridor niet onmogelijk maken en de medewerking van de concessiehouders aan deze gezamenlijke ambitie van provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant te verzekeren. Verder zijn voldoende haltemogelijkheden op Utrecht CS van belang.	In de verdere uitwerking van de BGU-corridor zal hier aandacht voor zijn.
219	Provincie Noord- Brabant	Duurzaamheid	Overwegende de mogelijkheid dat geschikte zero-emissiebussen voor inzet op de lange afstand (zoals de BGU-corridor) pas over enkele jaren geleverd kunnen worden, verzoeken wij de provincie geen milieueisen te stellen aan bussen op deze corridor, of ten minste pas na 2030 (conform de zero-emissie ambitie uit het landelijk Bestuursakkoord Zero Emissie OV per bus).	De provincie streeft zelf naar een volledig zero-emissie openbaar vervoer in 2028. Daar waar het gaat om bussen die rijden in opdracht van de provincie Utrecht zullen we dat nastreven. We moedigen onze collega-concessieverleners aan om ook stappen te zetten om zo snel als mogelijk is het openbaar vervoer te verduurzamen.
220	Provincie Noord- Brabant	Duurzaamheid	Mocht tijdens de voorbereiding van uw aanbesteding blijken dat wegbeheerders overwegen om emissiebeperkingen te stellen aan OV-bussen, verzoeken we de provincie Utrecht hen te attenderen op de termijn waarop de Brabantliners uiterlijk zero-emissie zullen rijden.	We zullen bij de betreffende gemeenten vragen om een vrijstelling van het openbaar vervoer voor deze emissiebeperkingen.
221	Provincie Noord- Brabant	Duurzaamheid	Om de transitie naar zero-emissie bussen op de BGU-corridor te versnellen, is een laadmogelijkheid bij Utrecht CS mogelijk vereist. Wij verzoeken de provincie bij de verkenning naar locaties waar bijladen nodig zou zijn, ook de buslijnen op de BGU-corridor te betrekken, mede vanwege de gezamenlijke ambitie om na 2030 dit vervoer verder te ontwikkelen.	We hebben de vraag toegevoegd aan de scope van het lopende onderzoek naar laadlocaties.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
222	Provincie Noord-Brabant	Planning	Onze nieuwe concessie West-Brabant gaat in juli 2025 van start, 5 maanden voor de Utrechtse concessies. De aanbestedingsprocedures overlappen elkaar. In landelijk verband wordt de planning van aanbestedingen nu afgestemd zodat elke aanbesteding op interesse van marktpartijen kan rekenen. Wij stemmen de precieze planning van de procedures graag nader met de provincie Utrecht en met andere overheden die in 2023 de offerte- of beoordelingsfase doorlopen af, zodat we maximaal bijdragen aan het vergroten van de marktspanning.	We gaan hierover graag met u in gesprek.
223	ROCOV Utrecht	Beleid	In het Coalitieakkoord 2019–2023 heeft het provinciebestuur ambities op het gebied van mobiliteit geformuleerd, zoals bereikbaarheid van steden en dorpen, minder auto's in de spits, meer mensen met een lichamelijke beperking of een smalle beurs in het openbaar vervoer, groei van het openbaar vervoer met 20 % tijdens de bestuursperiode 2019–2023 en duurzame mobiliteit. Voor het zo effectief mogelijk realiseren van de ambities op het terrein van mobiliteit en het openbaar vervoer adviseren wij de regie bij het provinciebestuur als concessieverlener te leggen. Onze afwegingen voor dit advies vindt u in bijlage 1.	Wij zijn het met u eens. De regie ligt, meer dan bij de huidige concessies, bij het provinciebestuur. De kaders worden bepaald door Provinciale Staten en de (jaarlijkse) uitwerking is en blijft een verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten, zoals de wet voorschrijft.
224	ROCOV Utrecht	Concessie	Wij geven de suggestie mee serieus te onderzoeken de concessies in meerdere kavels te verdelen om daarmee in elk deelgebied voor elke vervoerwijze de beste kwaliteit tegen de beste prijs te bereiken.	We hebben gekozen voor een beperkt aantal concessies om zo min mogelijk concessiegrenzen te hebben. Tussen twee vervoerders is communicatie goed te organiseren. Als er meer vervoerders zijn gaat dat ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Met andere woorden: dat zou in de dagelijkse praktijk wellicht negatieve effecten hebben, ook voor de reiziger.
225	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij constateren dat er in de concept Nota van Uitgangspunten in hoge mate sprake is van 'het ontwikkelen gedurende de looptijd van de concessie in relatie tot het 'OV-product'. Wij benoemen in ons advies regelmatig onze betrokkenheid in het ontwikkelproces. Het is belangrijk dat wij tijdens de looptijd van de concessies in gesprek zijn en blijven met vervoerders en provincie in het kader van hun ontwikkelverantwoordelijkheid.	ROCOV zal regelmatig tijdig geconsulteerd worden om de reizigersbelangen te borgen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Hoe dit exact ingevuld wordt zal nog worden bepaald.
226	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij onderschrijven het uitgangspunt dat de vervoerders met de provincie samenwerken om te reageren op maatschappelijke ontwikkelingen gedurende de looptijd van de concessies. Daarbij zijn de biedingen waarmee de vervoerders de gunning de concessies hebben gewonnen niet in beton gegoten en is er bij aanvang van de concessies geen sprake van een 'big bang'. Dit betekent minder focus op het resultaat en meer focus op het proces om te komen tot het resultaat, zijnde OV op straat. Daarom willen we graag bij elke stap in dat proces in een vroeg stadium en proactief betrokken zijn. Zo wordt voorkomen dat er voldongen feiten aan ons gepresenteerd worden.	ROCOV zal regelmatig tijdig geconsulteerd worden om de reizigersbelangen te borgen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Hoe dit exact ingevuld wordt zal nog worden bepaald.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
227	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij adviseren de provincie in de concessies vast te leggen dat het ROCOV (en andere stakeholders) wordt gehoord door de zogenoemde Ontwikkelteams. Dat ontwikkelteam kan in 'benen-op-tafel'-sessies met (alle) stakeholders de (maatschappelijke) ontwikkelingen en hun effecten bespreken, met behoud van ieders eigen rol en verantwoordelijkheid.	ROCOV zal regelmatig tijdig geconsulteerd worden om de reizigersbelangen te borgen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Hoe dit exact ingevuld wordt zal nog worden bepaald.
228	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Ook zien wij graag vastgelegd dat het adviesrecht (eventueel met juridische beperkingen) ook wordt toegepast op de eerste vervoer- en tariefplannen in de nieuwe concessies.	Het eerste vervoer- en tariefplan is een aanbod van de vervoerder. Ook daarop wordt ROCOV-advies gevraagd. Binnen de context van de aanbesteding kunnen adviezen wellicht gehonoreerd worden.
229	ROCOV Utrecht	Nieuwbouw	Een specifiek voorbeeld van een ontwikkeling zijn nieuwbouwlocaties. Wij adviseren dat er in nieuwbouwwijken bij start van de oplevering van woningen direct OV beschikbaar is, die passend is bij de vraag en om dit als uitgangspunt mee te nemen (zo nodig in het Programma van Eisen). Wij refereren hierbij aan de ervaringen bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn.	Per nieuwbouwlocatie zal de afweging gemaakt worden hoe en wanneer voorzien kan worden in een (nieuwe) OV-ontsluiting. Dat hangt sterk af van de omvang en de ligging. Daarnaast moedigen we de gemeenten aan nieuwbouwlocaties vooral te ontwikkelen rond de sterke OV-corridors en OV-knooppunten.
230	ROCOV Utrecht	Aanbesteding	Wij vertrouwen erop dat de provincie de concessies zal gunnen aan bedrijven die het uitgangspunt om samen te werken, tot het hunne maken en daar (samen)invulling aan willen geven. Een samenwerkingsconvenant tussen beide vervoerders kan daarbij groot nut hebben. Wij adviseren dat ook de provincie deel uitmaakt van een dergelijk convenant vanuit haar regierol.	Het streven is inderdaad de concessies te gunnen aan partijen die in goede samenwerking het OV verder willen ontwikkelen. In de verdere uitwerking van het Programma van Eisen zal aandacht besteed worden aan de eisen die aan de samenwerking worden gesteld en de wijze waarop we dit borgen in de concessie.
231	ROCOV Utrecht	Samenwerking	Wij vinden het wenselijk dat de nieuwe concessiehouders telkens met gezamenlijke adviesaanvragen komen over bijvoorbeeld de vervoer- en tariefplannen (zoals de huidige vervoerders ook al enkele jaren doen). Transparantie over aantallen in- en uitstappers naar ons toe is daarbij gewenst en voor ons een uitgangspunt.	In de verdere uitwerking van het Programma van Eisen zal aandacht besteed worden aan de eisen die aan de samenwerking worden gesteld, waaronder het gezamenlijk indienen van adviesaanvragen en het beschikbaar stellen van monitoringsdata.
232	ROCOV Utrecht	Duurzaamheid	Wij onderschrijven dit doel als een maatschappelijk belang. Echter, de hiervoor nodige investeringen mogen niet ten koste gaan van de kwaliteit van het OV die de gebruiker geboden wordt. Wij maken hierbij onderscheid tussen structurele en incidentele kosten in relatie tot duurzaamheid. De structurele (ontwikkelings)kosten mogen niet ten laste komen van het exploitatiebudget.	De verwachting is dat op termijn totale investerings- en exploitatiekosten voor zero-emissie gunstiger zullen worden dan voor materieel op fossiele brandstoffen. Bij aanvang van de concessie zijn we daar nog niet zeker van. We hebben oog voor de risico's die aanvangsinvesteringen in zero-emissie-materieel met zich meebrengen.
233	ROCOV Utrecht	Duurzaamheid	Ook vinden wij het zero-emissiedoel voor kleine bussen in eerste instantie ondergeschikt aan het toegankelijkheidsdoel (zie hieronder). Als op dit vlak toch een keuze nodig is, willen wij graag hierbij in het vroegst mogelijke stadium worden betrokken om van advies te kunnen dienen.	Uit onderzoek moet blijken wat mogelijk is op het vlak van verduurzaming en toegankelijkheid van kleine bussen. Het is van belang tijdig te benoemen wat mogelijk is. Dit doen we onder meer door in de implementatiefase, het moment waarop de inrichting van de bussen deels wordt bepaald, op de juiste momenten toetsmomenten in te bouwen. ROCOV zal hierbij betrokken worden. Wij erkennen dat als een keuze nodig is tussen toegankelijkheid en zero-emissie, dit ten gunste van toegankelijkheid zal zijn.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
234	ROCOV Utrecht	AOV	Brede reizigersgroep: Wij onderschrijven in principe dit doel. Er moet echter voor worden gewaakt dat bij kleinschalige initiatieven (flex, buurtbus, 'vangnet') de 'oude schoenen' te vroeg worden weggegooid. Zo ook de regiotaxi die in het systeem een belangrijke rol speelt. In al deze gevallen zullen wij de ontwikkelingen kritisch blijven volgen. Ook in dit proces worden wij graag in een vroeg stadium van de voorbereiding en later bij de invoering betrokken.	De kleinschalige initiatieven monitoren we actief en we bekijken per situatie hoe de oplossing functioneert. Mochten er andere concepten geïntroduceerd worden, dan zullen we dat zeker met u delen, dan wel van een advies-aanvraag voorzien.
235	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Het ROCOV vindt de formulering "dat het OV zo toegankelijk mogelijk" moet zijn (uitgangspunt 23) te open en vrijblijvend. Wij willen graag bereikbaarheid aan dit uitgangspunt toevoegen. Wij verwachten dat de provincie optimale toegankelijkheids- en bereikbaarheidseisen stelt en de vervoerders uitdaagt boven de (minimale) eisen uit te stijgen. Het preciezer formuleren van functionele eisen en het opnemen van weegcriteria bij de gunning speelt daarbij een wezenlijke rol.	Het verder detailleren van de functionele eisen en weegcriteria is geen onderdeel van deze documenten. We hebben met u een eerste verkenning uitgevoerd voor het PvE en toegezegd dat we hierop terugkomen in het kader van het PvE. U heeft aangegeven dat de grootste opgave te vinden is in de transfer. Met uw kennis kunnen we het PvE verrijken. Daarnaast dagen we de vervoerders uit om met voorstellen te komen om de toegankelijkheid en inclusiviteit te verbeteren.
236	ROCOV Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Het ROCOV legt nadruk op het uitgangspunt dat elke kern (of stadswijk) die thans wordt bediend ook in de nieuwe concessies bereikbaar blijft en zonder overstappen is verbonden met een OV-knooppunt in de richting van de meeste vraag. Bij de aanbesteding moet niet op voorhand een uitzondering worden gemaakt voor ritten met bijvoorbeeld minder dan 6 reizigers. Het dan nodige 'maatwerk' moet geen deel uitmaken van het bod van de inschrijvende vervoerder, maar na de gunning (op basis van dan beschikbare inzichten en ervaringen) en de verdere ontwikkelingen van de concessies.	Wij zijn het met u eens. In de aanbesteding vragen we de vervoerder een aanbod te doen met het huidige netwerk als referentie. We vragen hem niet specifiek naar maatwerkoplossingen. Tijdens de concessie ontwikkelen we door. Ook voor de vervoerder is de ontwikkelrichting die we in het OV-Netwerkperspectief hebben beschreven leidend.
237	ROCOV Utrecht	Bedrijventerrein	Arbeidsintensieve bedrijventerreinen moeten, met name rond de reistijden van medewerkers, goed per OV bereikbaar zijn.	Dit onderwerp nemen we op in de regionale uitwerking, waar een last mile oplossing of werkgeversaanpak ook als een van de maatregelen naar voren kan komen.
238	ROCOV Utrecht	Budget	Wij onderschrijven dit doel en roepen de provincie op (extra) budget beschikbaar te stellen om het OV mee te laten groeien met het aantal reizigers.	Uw reactie nemen we ter harte.
239	ROCOV Utrecht	Doorstroming	Wij adviseren te onderzoeken of er bijvoorbeeld een wegbeheerdersovereenkomst (of in een andere vorm) kan worden afgesloten. Hierin kunnen mogelijk ook andere zaken vanuit het ontwerp OV-Netwerkperspectief worden vastgelegd. Dit convenant kan de verplichting vastleggen dat gemeenten, vervoerders en provincie elkaar op de hoogte houden van infrastructurele werkzaamheden die van invloed zijn op het OV. Op deze wijze kunnen hogere reiskosten voor de reiziger voorkomen worden en is er sprake van een eerlijkere prijs. Een andere optie is de minder formele constructie dat de vervoerder 4 keer per jaar het voorzitterschap voerde van het wegbeheerders-overleg (alle gemeenten, Rijkswaterstaat en het waterschap). De provincie kan eventueel het secretariaat verzorgen.	Op dit moment wordt reeds invulling gegeven aan een nauwe samenwerking tussen wegbeheerders en het openbaar vervoer binnen het regionale Tactisch Team. Impact van werkzaamheden op het openbaar vervoer wordt hiermee tijdig gesignaleerd en gemitigeerd. Daar waar sprake is van grote impact, wordt gekeken hoe met aanvullende maatregelen de hinder beperkt kan worden.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
240	ROCOV Utrecht	Doorstroming	Kosten door (zeker uitgelopen) omleidingen vanwege wegwerkzaamheden zouden volgens ons (gedeeltelijk) bij de veroorzaker moeten worden neergelegd. Dit kan aannemers stimuleren efficiënt(er) te plannen en om te voorkomen dat wegbeheerders noodzakelijk onderhoud uitstellen. Wij zijn ons bewust dat dit niet geregeld kan worden tussen de provincie en de vervoerder.	We zijn continu met wegbeheerders in gesprek om het OV-belang te borgen. Door tijdig met elkaar in gesprek te blijven kunnen meerkosten beperkt blijven.
241	ROCOV Utrecht	Tarieven	Het ROCOV ziet graag een integraal tarievenkader voor beide concessies. Dat kader moet volgens ons in de hele reisketen gelden (dus ook bij 'maatwerk', buurtbussen enzovoorts en het liefst ook op spoorlijnen met een regionale functie). Wij adviseren daarbij ook tarieven te (laten) bepalen door het beginpunt en eindpunt van de reis. De vervoerders zullen hierover nadere afspraken moeten maken. Het ROCOV adviseert dat de provincie vanuit haar regierol deelneemt aan dit tripartite overleg.	Wij zijn het met u eens dat tariefintegratie wenselijk is. Op dit moment werkt de concessiehouder binnen het Utrechts tarievenkader. De concessiehouder heeft daarin de vrijheid om voorstellen te doen waarover de provincie beslist. Bij een herziening van het Utrechts tarievenkader gaan wij graag met u in gesprek over de suggestie die u doet. Wij hebben ook de wens voor een landelijk tarievenkader om problemen op grensgebieden of tussen verschillende vervoerders te voorkomen.
242	ROCOV Utrecht	Grensoverschrijdend	Het ROCOV wijst erop dat Utrecht door zijn ligging veel buuropdrachtgevers heeft (Gelderland, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Noord-Holland). De reiziger gebruikt het OV als het ware 'grensontkennend'. Wij dringen erop aan dat de provincie al in deze fase intensief contact met 'de burens' heeft over provinciegrensoverschrijdende verbindingen. In bijlage 2 vindt u een overzicht van de ons bekende grensoverschrijdende verbindingen stand eind 2021.	We hebben oog voor de grensoverschrijdende OV-verbindingen. We hebben in de consultatieperiode diverse sessies met collega OV-autoriteiten gehad. De afstemming tussen OV-autoriteiten intensiveren we. Dank voor uw overzicht.
243	ROCOV Utrecht	Grensoverschrijdend	Verder adviseren wij bij grensoverschrijdende lijnen het uitgangspunt te hanteren dat vervoerbewijzen over en weer moeten worden geaccepteerd.	We zijn het met u eens en willen vervoerders aansporen op grensoverschrijdende lijnen vervoerbewijzen van andere vervoerders te accepteren. Dit zal onderdeel zijn van de samenwerking tussen de vervoerders binnen de provincie. Buiten de provincie doen wij wat mogelijk is, maar zijn we ook afhankelijk van afspraken die vervoerders met hun opdrachtgevers hebben.
244	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Het lijkt een open deur, maar wij vinden het van belang dat als uitgangspunt wordt gehanteerd dat een goed OV-netwerk bestaat uit verbindende én ontsluitende voorzieningen. Het biedt dus inclusieve mobiliteit voor degenen die het gebied wonen, werken en recreëren. Een dergelijk netwerk is fysiek en mentaal toegankelijk en bereikbaar voor iedereen. Dat vergt daarbinnen extra aandacht voor specifieke reizigers middels het hanteren van het design-for-all principe en het stellen van bereikbaarheidsnormen. Het netwerk is een aantrekkelijk alternatief voor de auto.	We hebben in het OV-Netwerkperspectief het bedieningsniveau nader gespecificeerd. Het OV-netwerk zal niet alleen bestaan uit de dragende U-Link- en U-Linerverbindingen, maar ook uit andere buslijnen. En het is een open deur, maar zeker een belangrijke open deur, waar wij als provincie altijd een balans moeten zoeken tussen willen en kunnen. In de definitieve documenten zetten we sterker in op het koesteren van bestaande lijnen, ook de lijnen met minder reizigers.
245	ROCOV Utrecht	Aanbesteding	Wij vinden het belangrijk dat de provincie Utrecht vanuit haar regierol een centrale en stevige plek inneemt om adequaat in te spelen op mogelijke ontwikkelingen waarbij het netwerk aangepast kan en mogelijk dient te worden aan die ontwikkelingen (denk hierbij aan een plotselinge ontwikkeling als de pandemie).	Wij zijn het met u eens. In de Nota van Uitgangspunten hebben we ingezet op flexibele en wendbare concessies om in te spelen op veranderingen in de vervoervraag. Tegelijkertijd zijn grote ingrijpende zaken als een pandemie overmacht. Hier is geen concessie op voor te bereiden. We werken wel aan onderdelen van de concessie die er voor kunnen zorgen dat we snel en adequaat kunnen handelen. Dit wordt nog nader uitgewerkt in de concessiedocumenten.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
246	ROCOV Utrecht	Trein	Spoor is in de netwerkvisie uitgebreid beschreven. Dat juichen we toe: de regionale reiziger heeft belang bij de spoorverbindingen die in en door de provincie geboden worden. Daarom bepleiten wij: voor het provinciebestuur meer regie op en zeggenschap over de regionale treinen, ook van NS. De provincies en stadsregio's zullen daar gezamenlijk voor moeten pleiten.	Wij hechten meer aan goede samenwerking dan aan meer regie en zeggenschap over de regionale treinen om onze doelen te bereiken. Er moet, bij verschillende verantwoordelijkheden, sprake zijn van een samenwerking tussen de verschillende ketenpartijen. De juiste verantwoordelijkheid op de juiste plek zorgt ook voor focus, waar het OV-product beter van wordt.
247	ROCOV Utrecht	Trein	We pleiten daarbij ook voor een treinvorm tussen intercity en sprinter in, die stopt op een aantal knooppunten waar de intercity niet stopt. (Interregio). De provincies en stadsregio's zullen die gezamenlijk moeten ontwikkelen, beheren en in de markt moeten zetten.	In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (snelreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren. De provincie prefereert geen zeggenschap over de regionale spoorverbindingen.
248	ROCOV Utrecht	Verbinding	We pleiten ook voor meer infrastructuur, onder andere: 1. De Almere- Utrecht-Breda-lijn 2. De Veenendaallijn verlengen naar Kesteren (2040) 3. De Hartlijn herstellen en aansluiten op de Veenendaallijn (2035-2050) 4. Sprinterstation Loenersloot openen met een frequente treindienst op Utrecht en Amsterdam/Schiphol en aansluiting op diverse buslijnen, onder andere een R-net-buslijn Haarlem-Hilversum.	De voorstellen die u doet ten aanzien van nieuwe verbindingen achten wij niet kansrijk door onvoldoende vervoerwaarde in samenhang met de realisatiekosten. We nemen ze daarom ook niet verder in overweging. Uitzondering daarop is de frequente treindienst tussen Utrecht en Amsterdam. In een aparte paragraaf in de Nota van Beantwoording worden alle gewenste verbindingen behandeld.
249	ROCOV Utrecht	Uliner	Snelle verbindende lijnen. Dergelijke lijnen verwerken zware vervoerstromen met gestrekte verbindende lijnen die weinig stopplaatsen hebben. Binnen Utrecht vinden we geen voorbeelden. In de netwerkvisie van de provincie vinden we wel plannen om zulke lijnen in te voeren, onder de merknaam U-liner. Wij kunnen hierover nog niet adviseren omdat we de vervoerkundige onderbouwing nog niet gezien hebben.	U-Liner bouwt voort op de sterke regionale lijnen die reeds bestaan. We willen met het invoeren van een productformule een kwaliteitsslag maken op deze verbindingen zodat deze ook als zodanig herkenbaar zijn.
250	ROCOV Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Streekbuslijnen. Als een woongebied verbonden wordt met een werk-, studeer-, centrum- of voorzieningengebied, kan een mengvorm gebruikt worden. De afstand tussen de gebieden wordt snel afgelegd, maar in 1 of beide herkomst- en bestemmingengebieden wordt een haal- en brengroute geboden met haltes naar behoefte. Voorbeelden lijn 85.	De routevoering van buslijnen is maatwerk. Er zijn verschillende varianten in opzet van routes die recht doen de vraag uit de gebieden. We streven naar het balanceren van vervoerstromen.
251	ROCOV Utrecht	Verbinding	Rivieroverschrijdende verbindingen. We doen de suggestie voor een OV-verbinding bij het Wijkse Veer in aansluiting op lijn 44 naar Tiel. Er zijn namelijk maar weinig verbindingen over de zuidgrens van de provincie.	Deze verbinding achten wij niet kansrijk door onvoldoende vervoerwaarde tussen verschillende gebieden. De rivieroverschrijdende verbindingen met voldoende vervoerwaarde worden reeds met het OV aangeboden.
252	ROCOV Utrecht	Verbinding	Transversale lijnen. In de stad Utrecht zijn het meest succesvol de transversale lijnen. Dat zijn lijnen die van een voorstad of buitenwijk een route via het centraal station en het centrum hebben naar een andere voorstad of buitenwijk. Voorbeelden: lijn 28, lijn 73, lijn 74 en lijn 77. Wij adviseren die transversale lijnen in stand te houden en er meer te vormen, ook bijvoorbeeld rond de stad Amersfoort. In uw nota zien we daarvan een goed voorbeeld: het koppelen bij station Amersfoort van de lijnen 17 Leusden-Amersfoort en 70 Amersfoort-Soest-Hilversum.	We erkennen het succes van transversale lijnen. Dit willen we ook verder op regionaal vlak doorvoeren.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
253	ROCOV Utrecht	Basisbereikbaarheid	We adviseren 'klassieke' stads- en streekbuslijnen te blijven bieden, ook als de kostendekkingsgraad wat lager is. Zij hebben bij veel reizigers een voorkeur, dus als de reizigersaantallen het rechtvaardigen moeten we die blijven bieden. In principe in een klokvaste dienst van minimaal eenmaal per uur. Als het kan 7 dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. En anders in een wat kleiner tijdvenster, of op minder dagen (minimaal van maandag tot en met vrijdag). Hier kan materieel op maat ingezet worden. We onderschrijven hiermee dus uw uitspraak om dergelijke lijnen te koesteren.	We hebben in het OV-Netwerkperspectief het bedieningsniveau nader gespecificeerd. Het OV-netwerk zal niet alleen bestaan uit de dragende U-Link- en U-Linerverbindingen, maar ook uit andere buslijnen.
254	ROCOV Utrecht	Verbinden/ontsluiten	Om het integrale netwerk toegankelijk en bereikbaar te houden voor iedereen, is een goede ontsluiting en fijnmazigheid een belangrijk middel. Wij stellen daarom naast het bovenstaande voor dat er naast de verbindende functie ook een sterke ontsluitende functie moet blijven. Dat is niet of/of, zoals op NWP-pagina 7, 26 en 32 wordt gesuggereerd, een tegenstelling, maar het zijn 2 functies die in veel gevallen naast elkaar kunnen bestaan.	We koesteren ontsluitende lijnen. We laten dit nadrukkelijker terugkomen in het OV-Netwerkperspectief. Een effectief samenspel tussen ontsluitende en verbindende lijnen is gebiedsafhankelijk.
255	ROCOV Utrecht	Basisbereikbaarheid	Wij stellen voor dat er extra aandacht komt voor dunner wordende lijnen, door tijdig te onderzoeken wat de redenen daarvoor zijn en door gerichte promotie van deze lijnen om het moeten opheffen van deze lijnen te voorkomen. Eventueel door aanpassingen van de tarieven op die trajecten, door een lagere frequentie of een kleiner tijdvenster, of kleiner materiaal. Ook kan worden overwogen of zo'n lijn aan een kleinere aanbieder kan worden gegund.	We onderschrijven dat er tijdig gekeken moet worden naar lijnen die minder presteren. Daar moet gekeken worden hoe daar groei gerealiseerd kan worden. Maatwerk is hier nodig om gericht te handelen. Dat zijn wij met u eens. Een andere aanbieder zien wij niet als een kansrijke oplossing, tenzij dit in goed overleg met de concessiehouder als oplossing wordt gezien.
256	ROCOV Utrecht	AOV	Indien een lijn wegens onderbezetting niet op alle dagdelen behouden kan worden, moet er goed nagegaan worden of AOV mogelijk is en welke AOV-vorm er in die situatie er echt effectief kan zijn. Eventueel dient die vorm (in een proef- en geweningsperiode) voor de reizigers gratis te worden aangeboden. Door het aanvullende vervoer gratis aan te bieden geef je een positief signaal af, blijf je reizigers binden en houd je inzicht in de vervoerbehoefte. De mogelijk onbedoelde extra reizigers kan je dan voor lief nemen.	Op het moment van invoering van aanvullend openbaar vervoer zal maatwerk geleverd worden om reizigers kennis te laten maken met het nieuwe aanbod. Aan de keuze voor het type maatwerk gaat altijd een analyse vooraf.
257	ROCOV Utrecht	AOV	Het vervangen van een buslijn door AOV met extra overstap moet zoveel mogelijk worden voorkomen, omdat dat een extra barrière voor mensen met beperkingen is (zie ook NWP pagina 31).	De provincie heeft toegankelijkheid hoog in het vaandel staan daarbij willen we eventuele drempels wegnemen. Onze voorkeur is, net als die van u en van de reizigers, een directe lijn. Maar een goede overstap kan in sommige gevallen het behoud of de verbetering van het netwerk in totaliteit betekenen.
258	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Wij stellen voor dat in het NWP wordt uitgesproken dat het streven naar een zo inclusief mogelijk systeem (zoals onze gedeputeerde wenst, zie NWP pagina 5) ook betekent dat daar extra geld voor beschikbaar moet worden gesteld. Voor het handhaven en mogelijk herstellen van die inclusiviteit.	Een zo inclusief mogelijk systeem kan ook in kleine zaken zitten zoals u als ROCOV al eerder heeft aangegeven. De ambitie kost meer geld, met name voor de kleine voertuigen. Die keuze om dat te doen ligt bij Provinciale Staten.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
259	ROCOV Utrecht	Toegankelijkheid	Wij stellen voor dat in het programma van eisen de inclusiviteit (bereikbaarheid én toegankelijkheid) zonder overstappen een duidelijk gunningscriterium met een bij het belang ervan passende weefactor wordt. (zie onder andere Nota van Uitgangspunten pagina 19)	De netwerkontwikkeling is het samenspel tussen provincie en vervoerders. Dit is geen onderdeel van de aanbesteding. Een goede toegankelijkheid met in het bijzonder mentale toegankelijkheid is dat wel. Dat werken we uit in het PvE.
260	ROCOV Utrecht	AOV	Naast bovenstaande vervoervormen is er behoefte aan completering van het ontsluitende netwerk. Dat moet – samen met het spoor en de sterkere lijnen die hierboven beschreven zijn – een integraal netwerk bieden. Zo'n netwerk zou ieder een gewenste en passende mobiliteit moeten bieden: 'mobiliteit à la carte' met als voorbeelden de buurtbus en het vervoer op afroep. Een randvoorwaarde hierbij is dat er gebruik wordt gemaakt van bewezen effectieve systemen. Bij experimenten zou daarom eerst het experiment zich moeten bewijzen voordat het bestaande vervoer opgeheven wordt.	<p>Een systeem dat voor alle inwoners van de provincie vervoer biedt, beschrijven wij in het OV-netwerkperspectief. Naast het dragende integrale netwerk van de sterke lijnen zijn er ook ontsluitende lijnen en wordt aanvullend OV geboden op plaatsen en momenten dat ander openbaar vervoer niet geboden wordt. Dit laatste is een samenspel tussen buurtbus, vraaggestuurd openbaar vervoer en het OV-vangnet. Door de reisinformatie goed te ontsluiten kunnen MaaS-dienstverleners passende applicaties bieden voor 'mobiliteit à la carte'.</p> <p>De ontwikkeling van mobiliteitsdiensten is onderdeel van de innovatiecurve. Sommige diensten zullen niet slagen en andere wel. De effectiviteit en slagingskans van dergelijke diensten kan alleen beoordeeld worden als de onderzoeksperiode zoveel mogelijk lijkt op de gewenste eindsituatie. Het overeind houden van 2 systemen is dan onwenselijk.</p>
261	ROCOV Utrecht	AOV	Dat we graag een integraal netwerk zien, heeft als consequentie dat oproepbaar aanvullend openbaar vervoer zich niet hoeft te beperken tot bepaalde gebieden. Op alle tijden waarop en op alle plaatsen waar het niet mogelijk is openbaar vervoer met vaste ritten te bieden, zal er als aanvullend vervoer een netwerk van oproepbaar vervoer aanwezig moeten zijn. De door u in de nota aangegeven 'zoekgebieden' zijn dan ook niet nodig. Wel kunnen we zoeken naar een werkende verdeling in regio's voor het oproepbare vervoer; vergelijkbaar met de regiotaxi waar verschillende kavels afzonderlijk aanbesteed worden.	Op dit moment wordt er door middel van de regiotaxi al overal een OV-vangnet geboden. Dat houden we voorlopig zo en dit maakt onderdeel uit van de zoektocht naar de goede oplossingen op het raakvlak van OV/AOV/doelgroepen. De zoekgebieden zijn bedoeld als indicatie, waar we verwachten in de toekomst te moeten zoeken naar het juiste maatwerk zoals flex, in aanvulling op het OV-vangnet dat in de hele provincie rijdt.
262	ROCOV Utrecht	Norm	Het gebruik van een straal van 600 meter om de dekingsgraad van het OV te meten geeft een te rooskleurig beeld. Algemeen (ook door het CBS en Rover) wordt maximaal 400 meter loopafstand (ca. 300 meter hemelsbreed) als een betere maat gezien. De werkelijke bereikbaarheid van het OV is dus naar ons idee een stuk slechter dan in uw nota's wordt gesuggereerd. Wij zien hier een coördinerende taak voor de provincie om niet alleen het financiële maar ook het maatschappelijke belang te behartigen.	De 600 meter is geen norm maar een kwaliteitsindicator die we in de evaluatie, in vergelijking met eerdere evaluaties, hebben gebruikt. We realiseren ons dat dit niet de loopafstand is. Dit zou een aanvullende analyse kunnen zijn in de regionale uitwerkingen.

263

INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
ROCOV Utrecht	Norm	<p>Wij stellen dat de invloedssfeer van een halte via concrete (loop)routes (en niet als straal van een cirkel) wordt bepaald. Wij adviseren daarom loopafstanden op te nemen in het Programma van Eisen gekoppeld aan de mate van dekkingsgraad. Hiermee doen wij een voorstel waar gedurende de looptijd van de concessie naar gestreefd kan worden. Het voorstel is normen te stellen voor de bereikbaarheid met loopafstanden tussen halte en adressen van herkomst en bestemming. Wij stellen de volgende maximale loopafstanden voor:</p> <p>In stedelijk en voorstedelijk gebied: Van en naar halte bus: 400 meter. Van en naar halte oproepbaar vervoer: 400 meter. Van en naar halte HOV-bus of HOV-tram: 600 meter.</p> <p>In andere kernen niet-verstedelijkt gebied: Van en naar halte bus: 600 meter. Van en naar halte oproepbaar vervoer: 400 meter. Van en naar halte HOV-bus of HOV-tram: 800 meter.</p> <p>Dit betekent ook een garantie dat reizigers die van of naar de halte geen afstand boven de 400 meter kunnen afleggen voor oproepbaar vervoer kunnen kiezen. Wij zijn bereid hierover verder in gesprek te gaan met u en erover te adviseren.</p>	<p>We streven als provincie naar een OV-bereikbaarheid voor zoveel mogelijk inwoners. Door in te zetten op verstedelijking rond OV-knooppunten komen steeds meer inwoners binnen het invloedgebied van het openbaar vervoer te wonen en werken. We hanteren geen strikte normen, omdat dit geen recht doet aan de diversiteit in geografische opbouw en bevolkingsdichtheid in de provincie. We streven ernaar dat meer dan 93,5 % van de inwoners van de provincie binnen 600 meter hemelsbreed woont van een OV-halte die tenminste 1 keer per uur wordt bediend.</p>
264 ROCOV Utrecht	MaaS	<p>Wij adviseren u om waar mogelijk vanuit uw verantwoordelijkheid en rol alertheid op de ontwikkelingen te tonen, en daarbij te bezien wat de handelingsperspectieven zijn om, deels regulerend, bij te dragen aan de ontplooiing van initiatieven. Van MaaS-voorzieningen mogen we verwachten dat die mede gericht zijn op duurzame en inclusieve mobiliteit. Zo kan de bemoeienis gericht zijn dat de MaaS-toepassingen ook beschikbaar zijn op plaatsen en tijden die voor ondernemers niet aantrekkelijk zijn en waar dus mobiliteitsmogelijkheden dreigen te ontbreken. De overheid kan ervoor zorgen dat ondernemingen die een inclusieve en duurzame MaaS-app bieden en/of mobilisten die daarmee hun mobiliteit regelen, beloofd worden: met geld, maar ook met mogelijkheden om exclusief betalingen te verwerken voor de reisdelen die door het openbaar en collectief vervoer geregeld worden. MaaS die geregisseerd wordt door de overheid verzorgt duurzame 'mobility à la carte' voor iedereen. Op de kaart staat een grote keuze aan openbare en collectieve vervoermiddelen. Daar vallen in ieder geval onder: het huidige openbaar vervoer, het aanvullend openbaar vervoer, ook wel publiek vervoer genoemd, regiotaxi-achtige systemen en het provinciale flexvervoer (nu Syntusflex en U-flex). Ook de prijzen van het vervoer zijn duidelijk, maar met behulp van subsidie en collectieve contracten kunnen specifieke doelgroepen kortingen krijgen, waardoor iedereen mee kan.</p>	<p>De provincie ziet voor zichzelf geen rol weggelegd als marktregisseur van MaaS-diensten. We verwachten van de nieuwe vervoerders dat zij een actieve rol spelen in het aanbieden van hun diensten inclusief plannen, boeken en betalen via onder andere MaaS-diensten. We hebben de Nota van Uitgangspunten hierop uitgebreid.</p>

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
265	ROCOV Utrecht	Grensoverschrijdend	Samen met andere provincies en de stadsregio's een interregionaal netwerk ontwikkelen. Met onder meer stations in De Klomp, Driebergen, Leidsche Rijn, Woerden.	Het ontwikkelen van treindiensten gaat in nauwe samenspraak met de concessiehouder van het Hoofdrailnet.
266	ROCOV Utrecht	Productformule	U-link ontwikkelen van merk naar productformule met kwaliteitsnormen	Het ontwikkelen van kwaliteitsnormen voor de productformules is onderdeel van de uitwerking van het OV-netwerkperspectief.
267	ROCOV Utrecht	Norm	Materieel, reisinfo, infrastructuur en knooppunten verbeteren met behulp van kwaliteitsnormen. Ter toelichting. We vinden het jammer dat U-link indertijd is geïntroduceerd als een merk zonder meer. De enige nieuwe kwaliteit die we bij een deel van de U-linklijnen zien is een hogere frequentie. En slechts bij 1 U-linklijn, de 41, is ook comfortabeler materieel verschenen met meer zitplaatsen. We missen zaken als comfortabeler materieel, comfortabelere, veiligere, toegankelijker en herkenbare haltes, betere en herkenbare reisinformatie. Daar waar haltes een knooppuntfunctie kunnen vervullen, zijn geen kwaliteiten toegevoegd om de knooppunten comfortabeler en aantrekkelijker te maken. Ronduit reizigersvriendelijk is de manier waarop het U-link-beeldmerk aangebracht is op de bussen. De stickers met het merk zijn geplakt op de zijruiten en ontnemen reizigers daardoor een deel van hun uitzicht. Wij geven u in overweging aansluiting te zoeken bij de formule "R-Net", die niet alleen een sterk merk vormt maar de reiziger ook zichtbare en meetbare kwaliteiten biedt.	Het ontwikkelen van kwaliteitsnormen voor de productformules is onderdeel van de uitwerking van het OV-netwerkperspectief. Daarnaast vindt dit jaar een herijking van het Programma Multimodale Knooppunten plaats waar dergelijke onderwerpen ook aan de orde komen.
268	ROCOV Utrecht	Verbinding	Het lijkt erop dat ROCOV voorstelt geen U-liner te gebruiken, maar ook U-link te gebruiken voor de snelle verbindingen op middellange afstand. Zie: uitbreiden U-link op de middellange afstand en in hoogstedelijk gebied. Introductie U-link (De Ronde Venen-Amsterdam, Gouda –Montfoort –Utrecht, Zuid-Holland-Utrecht, Noord-Brabant – Utrecht, Amersfoort –USP, Wijk bij Duurstede-Utrecht) . > Introductie U-link (Bunschoten -Amersfoort, Amersfoort -USP en Amersfoort -Veenendaal) > Introductie U-link Regio Amersfoort (Soest, Leusden, Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst). > Introductie U-link (Amersfoort -Veenendaal/ Wageningen University & Research.	Er is bewust gekozen voor een differentiatie in productformules voor hoogstedelijke, hoog frequente busverbindingen (U-Link) en regionale snelbusverbindingen (U-liner). De kwaliteitsnormen waar u om vraagt kunnen op deze manier het best toegepast worden.
269	ROCOV Utrecht	Verbinding	Samen met provincie Zuid-Holland introduceren van R-Net op de lijn Utrecht – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug	Dit is onderdeel van de regionale uitvoeringsagenda van het OV-netwerkperspectief.
270	ROCOV Utrecht	Verbinding	Samenwerking met Noord-Brabant, Zuid-Holland en Rijkswaterstaat om de Brabant-liners naar Breda en Oosterhout en de Snelbuzz naar Gorinchem tot een groter succes te maken. BRT als voorloper van de AUB-lijn!	Dit is onderdeel van de regionale uitvoeringsagenda van het OV-netwerkperspectief.
271	ROCOV Utrecht	Verbinding	Een snel begin maken met de Merwedelijn. Een quick win! Snelle ontsluiting van de Merwedekanaalzone en versnelling van de dienst naar Nieuwegein en IJsselstein. Dat kan op de aan te leggen HOV-(bus/tram)-baan. Er is geen noodzaak deze baan ondergronds te leggen; elders kan een tramtunnel meer profijt brengen, bijvoorbeeld in het USP.De Merwedelijn ter verhoging van de vervoerwaarde zo snel mogelijk koppelen aan een lijn via de centrumas –zie aldaar.	De urgentie voor realisatie van de Merwedelijn is er ook bij ons. De verdere invulling hiervan is onderdeel van het gesprek tussen gemeente Utrecht en provincie.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
272	ROCOV Utrecht	Verbinding	Het Beneluxbaantracé hoeft niet gesloten te worden. Een (wat minder intensieve) tramdienst lijkt verantwoord: er is vraag naar tramvervoer opgebouwd tussen Graadt van Roggenweg, Kanaleneiland, Nieuwegein centrum en Nieuwegein ziekenhuis. Bovendien behouden we zo een omleidingsmogelijkheid zodat de tramdienst minder kwetsbaar wordt.	We nemen kennis van deze suggestie.
273	ROCOV Utrecht	Tram	Op de vertramming van de binnenstadsas hebben we een eigen visie: 1. Op korte termijn beginnen met vertramming vinden we noodzakelijk om de nodige verlichting te geven op het tracé. Het gebruik van trams op meerdere lijnen hier zal, door de grotere capaciteit van de tram ten opzichte van de bus, leiden tot veel minder verkeersbewegingen van het openbaar vervoer en dus tot ruimte voor voetgangers en fietsers. 2. De huidige HOV-banen zijn zodanig ontworpen dat er vrij gemakkelijk tramrails in kunnen worden gemonteerd. De baan kan worden gecompleteerd met een bovenleiding, maar gezien de stand van de techniek is dat niet overal nodig: de eigentijdse trams zijn geschikt voor de inbouw van voorzieningen om gedeelten van de lijn zonder bovenleiding af te leggen. 3. In de huidige situatie wordt het binnenstadstracé bediend door een aantal transversale buslijnen. Die willen we zoveel mogelijk als transversale lijnen behouden, ook bij vertramming. 4. In een later stadium zal het wenselijk zijn één en ander uit te breiden door middel van een tunnel onder het binnenstadstracé. Ook het bovengrondse tracé kunnen we dan blijven benutten. We stellen voor dat de binnenstadstram er komt in stappen. Stap 1 , te starten rond 2024: Het leggen van tramrails op de HOV-baan tussen Centraal Station, binnenstad, Rijnsweerd en USP. Vertramming van lijn 28 tussen Utrecht centraal en De Uithof. De noordoostelijke tak van de "HOV-bril". Zo wordt al een groot aantal OV-verkeersbewegingen uitgespaard: elfde.10 trams per uur van 66 meter lang vervangen 16 gelede en dubbelgelede bussen! Stap 2 , te starten rond 2026: Vertramming van de HOV-banen tussen Utrecht centraal – Anne Frankplein – Papendorp – De Meern – Vleuten. De zuidwestelijke tak van de "HOV-bril". Lijn 28 kan hierdoor terugkeren als transversale lijn. Voor Parkwijk een vervangende buslijn. Om de binnenstadsas verder te ontlasten valt te denken aan meer vertrammingen van transversale lijnen. Stap 3 , te starten rond 2030: Vertramming restant lijn 28, lijn 73 en een deel van lijn 50: Parkwijk/Maarssenbroek – Leidsche Rijn – Vleutensweg – Centraal station – centrumas – Zeist – Vollenhove e.v. /station Driebergen. Een lijn met vertakkingen aan beide uiteinden; de takjes kunnen bediend worden door trams te splitsen en te combineren. Daardoor kan een groot aantal voertuigbewegingen op de centrumas vervallen. Hier vervangen 8 trams per uur 20 bussen! Stap 4 , na 2035: Bouw tram-tunnel binnenstad.	De verdere invulling van de OV-binnenstadsas is onderdeel van het gesprek tussen gemeente Utrecht en provincie. Gezien de grote effecten van de bouwwerkzaamheden op de leefbaarheid heeft het onze voorkeur om in een keer tot de gewenste eindsituatie te komen zonder een kostbare tussenstap. De door u genoemde westelijke kant van de HOV-bril laat te weinig vervoerwaarde zien die de aanleg van een tram rechtvaardigt. De verlenging richting Zeist is wel opgenomen in het OV-netwerkperspectief.
274	ROCOV Utrecht	Concept	In samenhang met ruimtelijke projecten het Wiel met spaken ontwikkelen. In het algemeen HOV-banen met HOV-lijnen. Nieuw te ontwikkelen gebieden zo snel mogelijk van zo goed mogelijk OV voorzien.	Dit punt onderschrijven wij.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
275	ROCOV Utrecht	Budget	Streef er samen met de gemeenten naar de infrastructuur zo veel mogelijk te betalen uit de exploitatie van ruimtelijke projecten.	Dank voor uw suggestie.
276	ROCOV Utrecht	Verbinding	Kleinschalige buslijn 2 verbeteren: frequente dienst in 2 richtingen en rijden via Vaartscherijn. In het kader van de omgevingsvisie binnenstad. Termijn: 2024.	Dit is onderdeel van de regionale uitwerking van het OV-netwerkperspectief.
277	ROCOV Utrecht	Verbinding	Maak een begin met de ontwikkeling van een hoogwaardige busverbinding Haarlem – Uithoorn – Mijdrecht – Loenersloot – Hilversum. Fase 1 kan snel: de lijnen 340 Haarlem – Uithoorn en 130 Uithoorn –Breukelen aan elkaar koppelen. Fase 2: deze lijn door naar Loenersloot –Hilversum i.p.v. Breukelen. Dat kan zodra er een station Loenersloot is zoals we bepleiten als wens voor de periode 2035-2050	We zien onvoldoende vervoerwaarde op de doorgaande verbinding tussen Haarlem, Uithoorn, De Ronde Venen en Hilversum. Veel automobilisten rijden vanuit oosten en westen naar de A2 om zich vervolgens noord/zuid te verplaatsen. Daarbij is het creëren van een dergelijke lange verbinding operationeel zeer uitdagend. Station Loenersloot is reeds onderzocht en niet haalbaar geacht.
278	ROCOV Utrecht	AOV	Het OV-netwerk completeren door aanvullend OV in te voeren op plaatsen en tijden waarop het gewone OV niet geboden kan worden. Ook zou aanvullen OV geboden kunnen worden in relaties die door het gewone OV slechts met een grote omweg bediend worden.	Op plaatsen en tijden (tussen 6 en 24 uur) dat er geen regulier OV is, wordt reeds de regiotaxi aangeboden.
279	ROCOV Utrecht	Productformule	Wij missen nog informatie over de verschillen tussen U-liner en U-link. Ook zien we niet wat bij de genoemde U-liners het vervoerkundige motief is.	Er is bewust gekozen voor een differentiatie in productformules voor hoogstedelijke hoogfrequentie busverbindingen (U-link) en regionale snelbusverbindingen (U-liner). In het OV-netwerkperspectief staat beschreven wat de verschillen zijn tussen beide productformules. De specificaties van de productformules zullen verder uitgewerkt worden na vaststelling van het OV-netwerkperspectief.
280	ROCOV Utrecht	Trein	de Veenendaallijn verlengen naar Kesteren voor een betere spoorverbinding met Rivierenland. De Hartlijn herstellen – tussen Amersfoort en Leusden ligt die lijn er nog voor goederentreinen – en aansluiten op de Veenendaallijn; zo kan de OV-verbinding Amersfoort –Veenendaal – Rhenen sterk verbeterd worden.	We willen deze verbinding versterken met een U-liner tussen Amersfoort, Veenendaal en de Campus van de Wageningen Universiteit. Daarnaast nemen we in de regionale uitwerking de busverbinding Veenendaal – Rhenen – Kesteren mee. Er is onvoldoende vervoerwaarde om te investeren in een spoorverbinding.
281	ROCOV Utrecht	Verbinding	Ontwikkelen van meer regionale spoorinfra – vanaf heden aan het werk om die in het MIRT krijgen: AUB-lijn fase 1. De USP-boog: een verbinding die nabij Blauwkapel aftakt van de spoorlijnen Amersfoort – Utrecht en Hilversum – Utrecht en via het A27-tracé gaat naar knoppunt USP (station USP/Rijnsweerd met aansluitingen op 2 tramlijnen en met ketenvoorzieningen) en knooppunt Lunetten/Koningsweg. AUB-lijn fase 2. Uit te breiden tot de AUB-lijn: Almere – Utrecht – Breda. Te beginnen met Lunetten – Gorinchem – Breda via het A27-tracé. AUB-lijn fase 3. Completeren met A27-tracé Blauwkapel –Almere.	De verbindingen die u voorstelt achten wij niet kansrijk om verschillende redenen waar een negatieve MKBA en beperkte vervoerwaarde ten opzicht van bestaand en gepland OV een rol spelen

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
282	ROCOV Utrecht	Verbinding	Samen met de MRA en provincie Noord-Holland werken we aan de komst van een station Loenersloot. Te bedienen door frequentere sprinters van en naar Utrecht, Amsterdam, Schiphol en Gouda. Busontsluiting in samenwerking met MRA en provincie Noord-Holland door middel van onder meer een verlengde R-Netlijn 340 Haarlem – Uithoorn – Mijdrecht –Loenersloot – Hilversum. Station Loenersloot maakt zo een eind aan de paralleliteit van bus en trein, want maakt de buslijnen 126 en 130 – met name tussen Breukelen en Amsterdam Zuid-Oost – overbodig. Opmerking: We stellen hier uitbreiding van infra voor. Deze infra voldoet niet aan de tegenwoordig gestelde regel dat OV-infra gecombineerd moet worden met andere ruimtelijke projecten. De omgeving van de kern Loenersloot leent zich immers niet voor uitgebreide nieuwbouw en omvangrijke autoparkeervoorzieningen. Het knooppunt Loenersloot zal de regionale OV-netwerk zodanig verbeteren dat we het hier toch voorstellen.	We zien onvoldoende vervoerwaarde op de doorgaande verbinding tussen Haarlem, Uithoorn, De Ronde Venen en Hilversum. Veel automobilisten rijden vanuit oosten en westen naar de A2 om zich vervolgens noord/zuid te verplaatsen. Daarbij is het creëren van een dergelijke lange verbinding operationeel zeer uitdagend. Station Loenersloot is reeds onderzocht en niet haalbaar geacht.
283	ROCOV Utrecht	Verbinding	Hier kunnen we nog niet over oordelen want we hebben nog geen plan met onderbouwing gezien. Nieuwe U-link verbinding Amersfoort -Hilversum. Nieuwe U-link verbinding USP-Eemnes-Almere.	We nemen kennis van uw opmerking.
284	ROCOV Utrecht	Tram	Voorstellen tram 2035-2050: 1. Bouw tramtunnel binnen stadsas. De drukste transversale tramlijnen hier gaan door deze tunnel. Trambaan maaiveld blijft liggen: voor 1 tramlijn en voor omleiding bij verstoringen. 2. Bouw tramverbinding USP – Universiteitsweg – Utrechtseweg met bogen naar oost en west ter aansluiting op Utrechtseweg. 3. Bouw tramtunnel in USP. om ruimte bovengronds te scheppen voor busverkeer. Hiermee willen we bereiken dat alle OV deze hoofdas in het gebied blijft bedienen. Elk tracé voor een tweede OV-as zal suboptimaal zijn. Bovengrondse trambaan behouden voor omleidingen. 4. Studie vertramming tangentiële lijnen, bijvoorbeeld 29 en 34.	Een tramtunnel dient 2 doelen: een impuls leveren aan de leefbaarheid in de Utrechtse binnenstad en de groei in het OV accommoderen. Het handhaven van busverkeer op maaiveld lijkt ons een ongewenste situatie.
285	ROCOV Utrecht	Concept	2035-2050: Wiel met spaken. In samenhang met ruimtelijke projecten het Wiel met spaken verder ontwikkelen. In het algemeen HOV-banen met HOV-lijnen. Nieuw te ontwikkelen gebieden zo snel mogelijk van zo goed mogelijk OV voorzien.	We zijn dit met u eens en streven hiernaar in de netwerkontwikkeling.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
286	Gemeente Bunschoten		In de visie op de netwerkontwikkeling wordt geschreven dat we voortbouwen op het netwerk dat we in 2025 hebben. Dat is voor het OV rondom of van en naar de gemeente Bunschoten enigszins teleurstellend, omdat de laatste jaren daar een beperking van het aanbod is opgetreden. Lijn 272 (naar Utrechts Rijnsweerd Noord) is na een aanvankelijke start vanuit Bunschoten teruggebracht tot Baarn en reizigers vanuit Bunschoten worden zo gedwongen in Baarn over te stappen op lijn 572 (buurtbus). Juist ook het bedieningsniveau van deze buurtbus is onlangs teruggebracht door het schrappen van de laatste ritten en het halveren van de frequentie op zaterdagen.	Wij bieden vanuit de vervoervraag het voorzieningenniveau aan. Voor spitslijn 272 zijn we destijds gestart vanuit Bunschoten naar USP v.v. De vervoervraag bleek bijzonder gering te zijn, waardoor is besloten tot het inkorten van de verbinding Baarn - USP. Het aanpassen van de buurtbus 572 heeft een praktische oorzaak. De buurtbusvereniging heeft hierover aangegeven dat zij vanwege tegenvallend gebruik van de buurtbus 572 het geen zinvolle zaak vonden om de huidige dienstregeling te blijven rijden. De voornaamste reden van deze aanpassing, is dat de vrijwilligers in toenemende mate opzien tegen het rijden van deze laatste ritten, omdat men pas erg laat thuis is en dit leidt tot verminderd enthousiasme bij de vrijwilligers. Daarnaast is als argument aangedragen dat de huidige gemiddelde bezettingen van de laatste ritten erg laag is. Ons streven is dat wanneer de reizigers weer in aantallen toenemen op zaterdag de dienstregeling van buurtbus 572 weer naar een uurdienst zou kunnen.
287	Gemeente Bunschoten		Wanneer u als provincie het gebruik van het OV wilt stimuleren, moet u aanbod creëren en niet snijden in het aanbod. Dat kan zomaar het begin zijn van een neerwaartse spiraal. Graag pleiten we dus voor het nemen van een moment van voor de coronapandemie als uitgangspunt.	In de huidige concessie wordt binnen het PvE geredeneerd om vanuit de vervoervraag een samenhangend vervoernetwerk te bieden en niet vanuit een aanbodgerichte benadering. Alleen op deze wijze kan een efficiënt en doelmatig OV worden bereikt. Maatwerk op specifieke verbindingen blijft natuurlijk mogelijk.
288	Gemeente Bunschoten		In uitgangspunt 3 schrijft u dat de overgang geen grote "big bang" is, die leidt tot grote veranderingen in het netwerk. Dat onderschrijven wij, maar hopen aan de andere kant toch wel op noodzakelijke en wenselijke verbeteringen.	Daar waar uit de regionale uitwerking blijkt dat op korte termijn voldoende vraag is voor extra verbinding zal gekeken worden waar het aanbod uitgebreid kan worden. Dit gebeurt samen met vervoerders en gemeenten.
289	Gemeente Bunschoten		Bij uitgangspunt 6 omschrijft u de keuze voor 2 concessies. Dat snappen wij, maar daarnaast pleiten wij ervoor om vanuit elke windrichting (regio) lijnen vanuit de concessie Utrecht buiten door te laten rijden naar belangrijke bestemmingen in de concessie Utrecht binnen, om onnodig overstappen (reizigersverlies) te voorkomen.	In het OV-netwerkperspectief hebben we beschreven wanneer we kiezen voor overstappen of doorrijden. We kiezen ervoor om verbindingen uit de regio door de stad Utrecht heen te verbinden met andere bestemmingen in de regio. Op die manier blijft overstappen beperkt en kunnen rechtstreekse verbindingen geboden worden.
290	Gemeente Bunschoten		U stelt bij de Uitgangspunten 23 en 24 de toegankelijkheid van buurtbussen aan de orde. Terecht dat u dit noemt, maar wij willen daarbij opmerkingen dat de chauffeurs van de buurtbussen vrijwilligers zijn, die toch een andere benadering vereisen dan de beroepschauffeurs. Betere toegankelijkheid onderschrijven wij, maar wel binnen de beperkingen van de mogelijkheden van de vrijwilligers.	We hebben een grote waardering voor de inzet van de vrijwilligers van de buurtbus. Binnen het Programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer en AOV wordt ook gekeken wat de mogelijkheden zijn om de toegankelijkheid van de buurtbus te verbeteren. Dit gebeurt in nauw overleg met de buurtbusverenigingen en hun vrijwilligers. We zullen dit benadrukken in de tekst van uitgangspunten 23 en 24.

	INDIENERS	ONDERWERP	INGEDIENDE REACTIE	REACTIE EN EVENTUELE AANPASSING
291	Gemeente Bunschoten	Verbinding	Tot slot willen wij nadrukkelijk pleiten voor een HOV-verbinding (snelle busverbinding) vanuit de gemeente Bunschoten naar het centraal station in Amersfoort. Wij constateren met instemming dat gesproken wordt, in het netwerkperspectief, over een HOV met Amersfoort (en verder naar P+R Soesterberg, USP en Vianen), maar vragen hierbij wel heel nadrukkelijk aandacht voor onze wens om deze buslijn te laten stoppen (halteren) bij het station van Amersfoort. In het kader van de discussie in onze raad over het Ontwikkelbeeld 2030-2040 regio Amersfoort is hier unaniem een motie over aan genomen (zie bijlage). Ook tijdens de UVB special van maandag 15 november 2021 hebben wij bij u aandacht gevraagd voor deze motie en de daar geuite wens van een snelle busverbinding naar Amersfoort-Centraal. U hebt ons toen verzocht deze met u te delen zodat de mogelijkheden voor het realiseren van deze wens verder in beeld kunnen worden gebracht.	We nemen deze wens mee in de verdere regionale uitwerking van het OV-netwerkperspectief.
292	Gemeente Wijdmeren	Grensoverschrijdend	Wij vragen uw aandacht voor een betere afstemming tussen de OV-netwerken van Noord-Holland en Utrecht. Daarnaast vraag ik uw aandacht voor de concessie-overschrijdende lijnen met de Gooi en Vechtstreek en met name die in Wijdmeren. Deze blijven in uw stukken tot nu toe buiten beschouwing en dreigen tussen wal en schip te vallen tussen de beide concessies, ook qua aanvullend vervoer. Het gaat daarbij met name om lijn 122 (Utrecht Overvecht - Nieuw Loosdrecht) en de verbinding tussen Vreeland en Nederhorst den Berg. Een goede ontsluiting met het OV is van groot belang voor de leefbaarheid van dorpen in het buitengebied. Ik begrijp dat u een balans moet vinden tussen verbinden en ontsluiten, en vraag u de balans in evenwicht te brengen met deze ontsluitende verbindingen.	We zullen nadrukkelijker aandacht hebben voor provinciegrensoverschrijdende lijnen en zoeken naar een netwerk dat het best aansluit bij de wensen van de reiziger. We kiezen voor versterking van hoofdverbindingen in stad en regio met behoud van een fijnmazig netwerk. Onze tweeledige inzet voor groeien en koesteren is nadrukkelijk opgenomen in het OV-netwerkperspectief en ook vastgelegd als een nieuw uitgangspunt voor de nieuwe concessie in de Nota van Uitgangspunten. Daarnaast zijn de gebieden ten oosten en westen van de gemeente zoekgebieden voor aanvullend OV. In het OV-netwerkperspectief besteden we meer aandacht aan ontsluitende lijnen waar de verbindingen onder vallen door uw gemeente.
293	Gemeente Wijdmeren	Verbinding	Hoewel het wat vroeg in het proces is, spreken wij de wens uit om lijn 122 door te trekken naar station Hollandsche Rading. Vanuit het verleden wordt Nieuw-Loosdrecht bediend vanuit de OV-concessie Utrecht. Daarmee krijgt Nieuw-Loosdrecht een aansluiting op het station en worden vliegveld Hilversum en de Korporaal van Oudheusdenkazerne met de bus bereikbaar. Een vangnet ontbreekt op deze route.	Op basis van de huidige inzichten is er onvoldoende vervoervraag om als provincie Utrecht in te zetten op deze verbinding. In principe is de concessiehouder van Gooi en Vechtstreek de eerste partij die initiatief zou moeten nemen voor deze verbinding. Daarnaast is het exploitatief operationeel niet mogelijk om te keren in Hollandsche Rading.
294	Gemeente Wijdmeren	Verbinding	Daarnaast spreken wij de wens uit om Vreeland via Nederhorst den Berg te verbinden met station Weesp. Dit kan mogelijk in combinatie met lijn 106 van de concessie Gooi en Vechtstreek van de Provincie Noord-Holland.	Het verbeteren van de continuïteit van de buurtbus en verbinden van Vreeland en Loenen-dorp heeft de aandacht in het vervoerplanproces. Dit is een zoekgebied voor de mogelijkheden van aanvullend OV. Daar kan gekeken worden in hoeverre een verbinding tussen Loenen, Vreeland en Nederhorst aan den Berg kansrijk is.

VRAGEN 1 T/M 3: KENMERKEN VAN DE INSPREKERS

De internetenquête is 699 keer ingevuld door insprekers.

INSPREKERS PER GEMEENTE

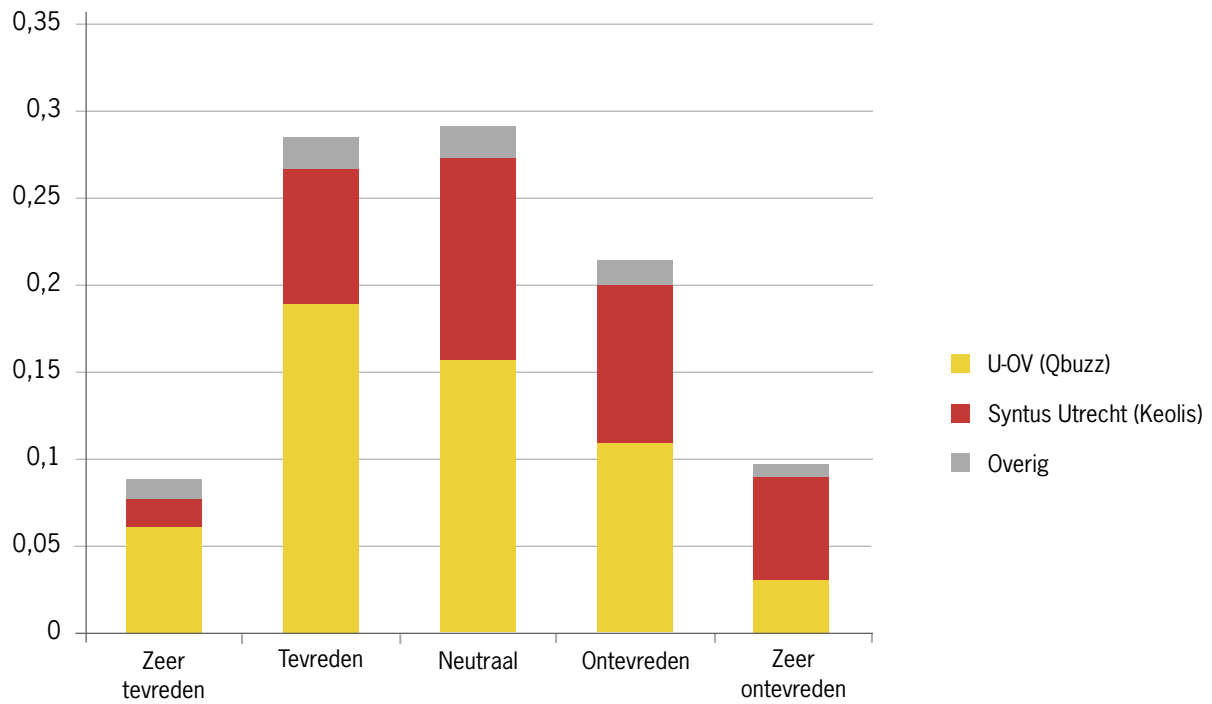
GEMEENTE	AANTAL REACTIES	INWONERS (2021)	REACTIES PER 10.000 INWONERS
Oudewater	48	10.138	47,3
Stichtse Vecht	147	65.108	22,6
Baarn	22	24.792	8,9
Leusden	26	30.544	8,5
De Ronde Venen	31	44.720	6,9
Bunnik	8	15.341	5,2
De Bilt	22	43.384	5,1
Nieuwegein	31	63.866	4,9
IJsselstein	15	33.819	4,4
Utrecht	147	359.370	4,1
Wijk bij Duurstede	9	23.925	3,8
Bunschoten	8	22.019	3,6
Renswoude	2	5.556	3,6
Vijfheerenlanden	20	57.829	3,5
Zeist	21	65.043	3,2
Soest	14	46.906	3,0
Montfoort	4	13.896	2,9
Utrechtse Heuvelrug	14	49.946	2,8
Lopik	4	14.456	2,8
Rhenen	5	20.203	2,5
Houten	9	50.223	1,8
Amersfoort	27	157.462	1,7
Veenendaal	9	66.912	1,3
Woerden	7	52.694	1,3
Woudenberg	0	13.731	0
Eemnes	0	9.362	0
Scherpenzeel	4		Buiten provincie
Ede	3		Buiten provincie
Gouda	2		Buiten provincie
Hulst	1		Buiten provincie
Zwolle	1		Buiten provincie
Westerwolde	1		Buiten provincie

GEMEENTE	AANTAL REACTIES	INWONERS (2021)	REACTIES PER 10.000 INWONERS
's-Gravenhage	1		Buiten provincie
Amstelveen	1		Buiten provincie
Delft	1		Buiten provincie
Ermelo	1		Buiten provincie
Voorschoten	1		Buiten provincie
West Betuwe	1		Buiten provincie
Renkum	1		Buiten provincie
Wijdemeren	1		Buiten provincie
Uithoorn	1		Buiten provincie
Bergen (NH.)	1		Buiten provincie
Heiloo	1		Buiten provincie
Hilversum	1		Buiten provincie
Amsterdam	1		Buiten provincie
Nijmegen	1		Buiten provincie

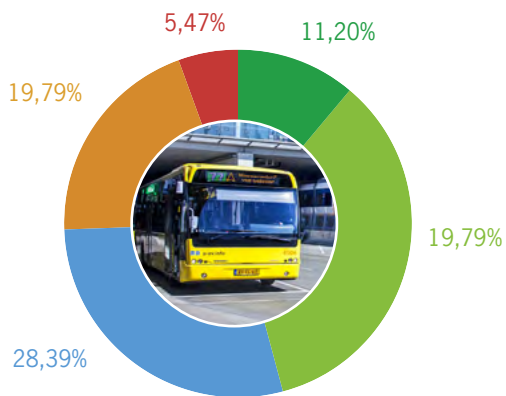
INSPREKERS PER STEDELIJKHEIDSKLASSE

KLASSE	OMSCHRIJVING	ADRESSENDICHTHEID	AANTAL REACTIES
1	Zeer sterk Stedelijk	2500 of meer	107
2	Sterk Stedelijk	1500 tot 2500	223
3	Matig Stedelijk	1000 tot 1500	118
4	Weinig Stedelijk	500 tot 1000	163
5	Niet stedelijk	Minder dan 500	65
X	Onbekend		23

TEVREDENHEID OVER OV

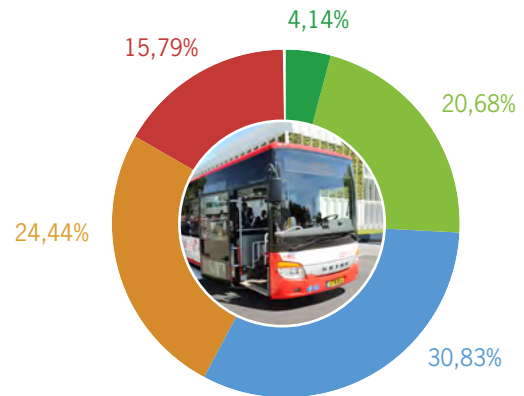


U-OV (QBUZZ)



- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

SYNTUS UTRECHT (KEOLIS)

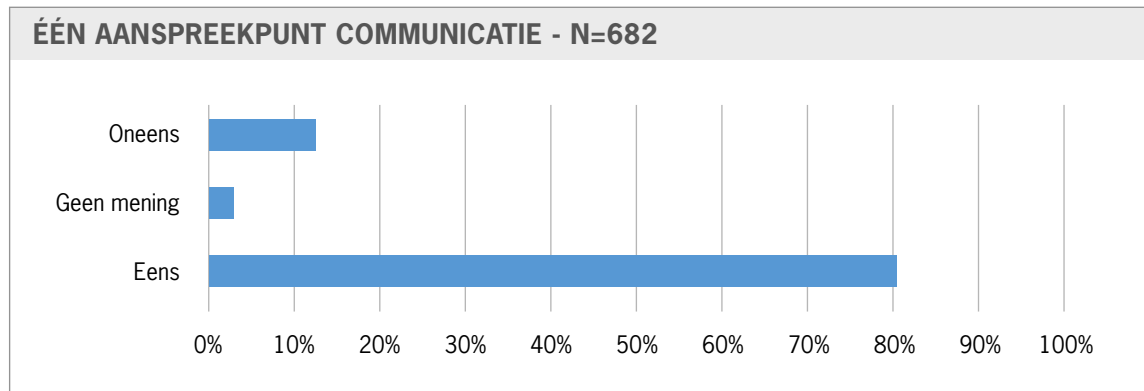


- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

VRAAG 4:

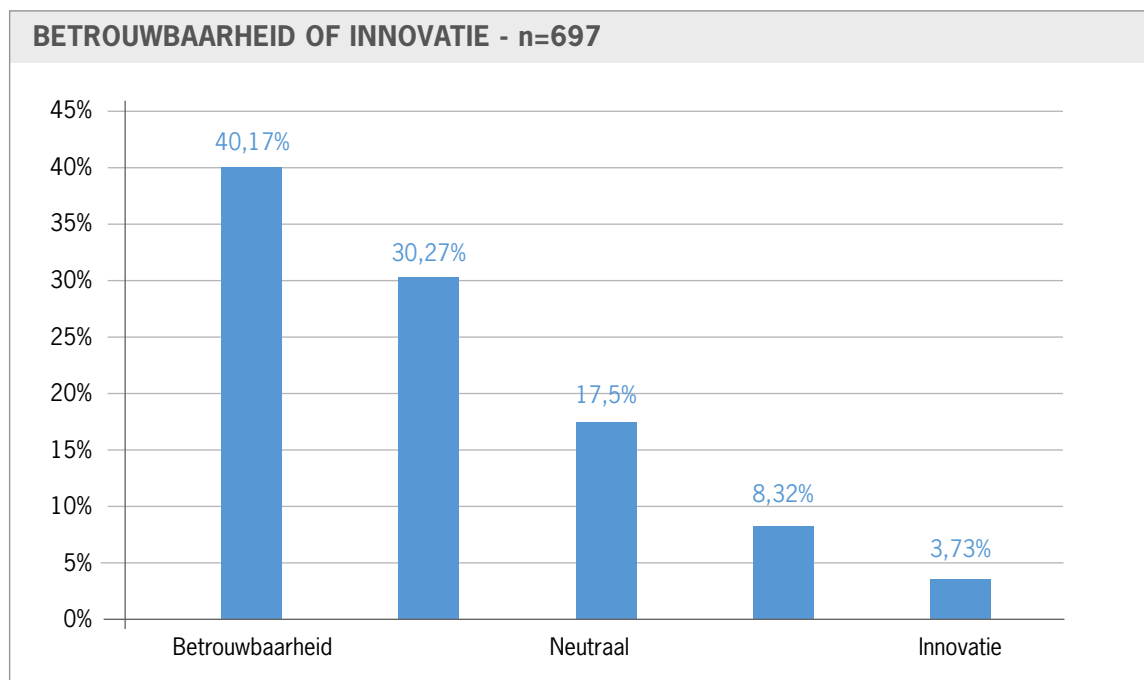
Stelling: Ik vind het voor de communicatie met de reizigers goed wanneer er één aanspreekpunt komt voor al mijn vragen, klachten en complimenten.

De overgrote meerderheid (81%) vindt het goed dat er één aanspreekpunt komt voor vragen, klachten en complimenten.



VRAAG 5:

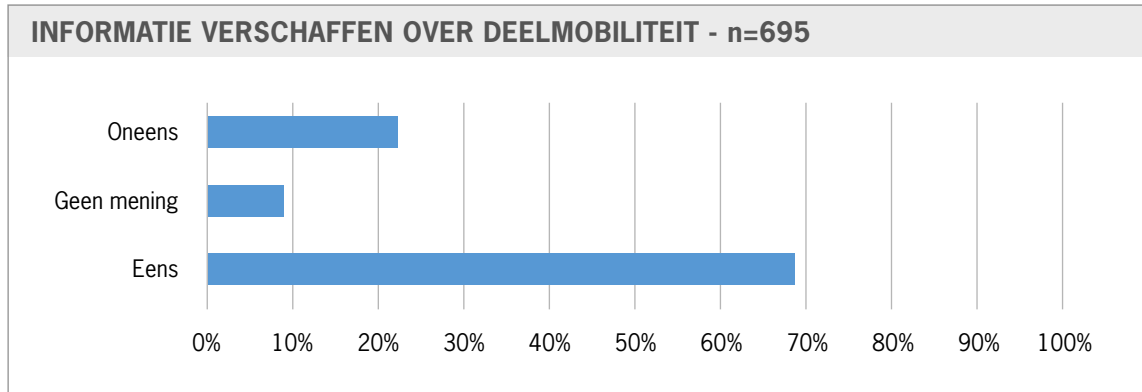
Stelling: Hecht u meer waarde betrouwbaarheid of innovatie van het openbaar vervoer?



VRAAG 6:

Stelling: Ik vind het goed dat de vervoerders informatie moeten verschaffen over deelmobiliteit.

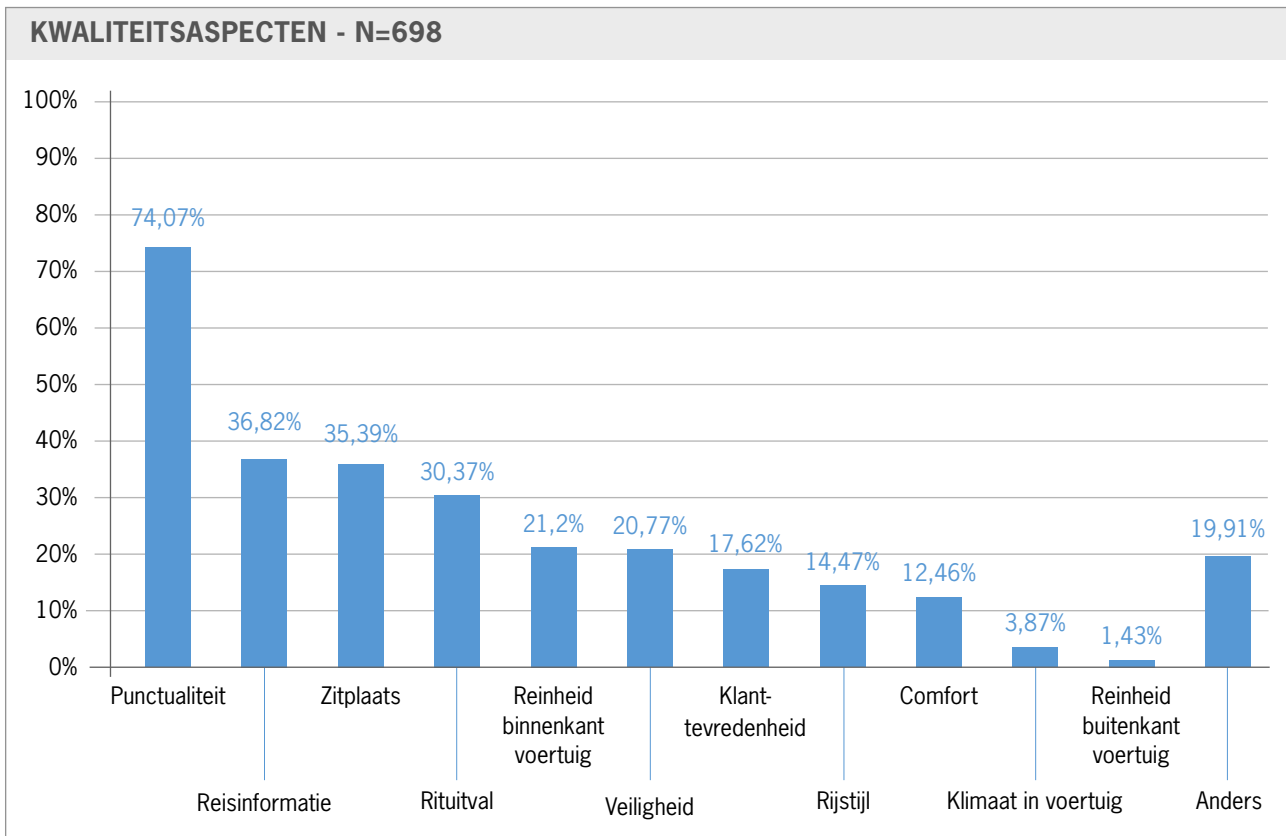
Bijna 70% van de respondenten geeft aan dat de concessiehouder informatie moet verschaffen over deelmobiliteit. Zo een 22% geeft aan dat niet nodig te vinden of heeft er geen mening over (9%).



VRAAG 7:

Geef een top 3 aan van de onderwerpen waar de provincie Utrecht extra op moet letten.

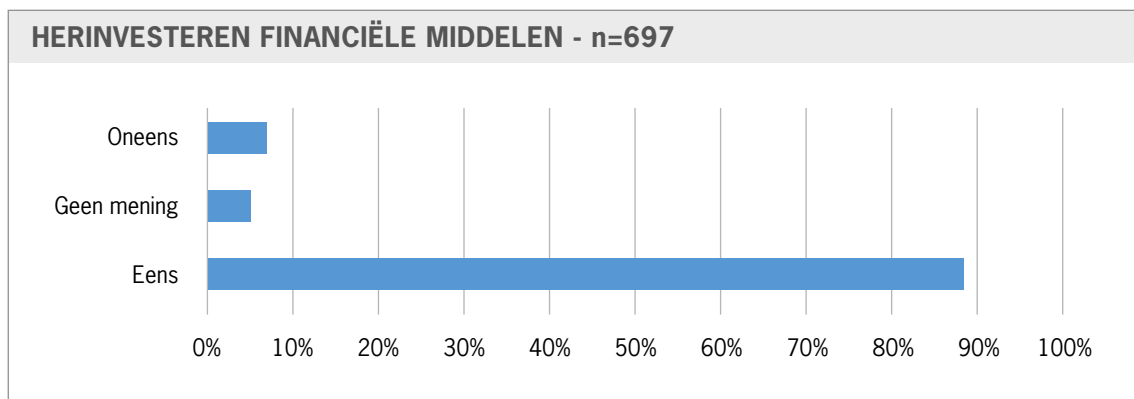
Men kon meerdere antwoordmogelijkheden geven. Het blijkt dat de punctualiteit het belangrijkste is; dit wordt door 74% van de respondenten als belangrijk kwaliteitsaspect benoemd. Reisinformatie (37%), kans op een zitplaats (36%) en rituitval (30%) volgen elkaar hierna snel op.



VRAAG 8:

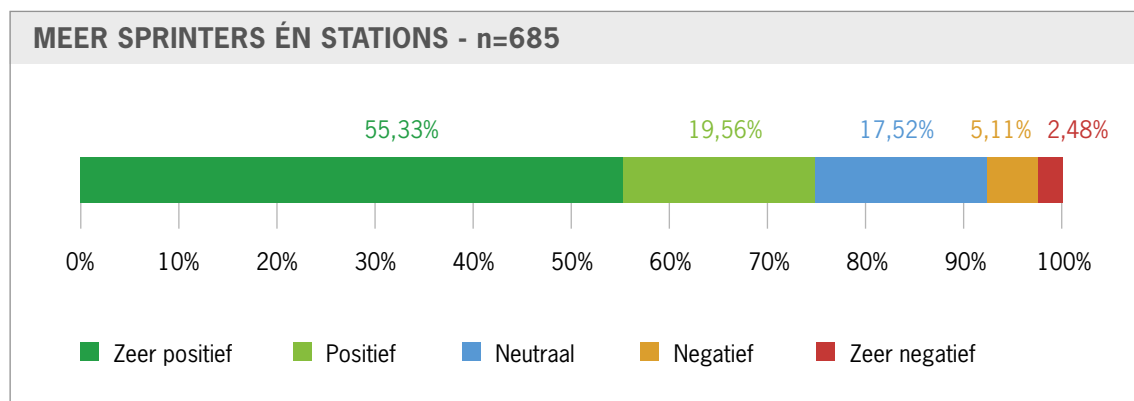
Stelling: Het is logisch dat de provincie Utrecht het budget voor openbaar vervoer uitbreidt en de reizigersinkomsten gebruikt om in het openbaar vervoer te investeren.

Wanneer gevraagd wordt of de provincie het budget voor het openbaar vervoer moet uitbreiden en de reizigersinkomsten moet herinvesteren in het openbaar vervoer blijkt dat de overgrote meerderheid (88%) aangeeft dat een logische keus te vinden.



VRAAG 9:

Stelling: Ik vind de keuze om meer treinen te laten rijden en extra stations te openen: Goed (1), Slecht (5).



EEN AANTREKKELIJK ALTERNATIEF (23x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De trein wordt het meest genoemd als een serieus alternatief voor de auto. Het betekent minder wegverkeer, maar daarvoor moet het wel frequent, aantrekkelijk en goedkoper worden gemaakt. Wel is de trein met name een alternatief voor de middenklasse; de lagere inkomens zijn er minder bij gebaat.

REACTIE



We zetten in op het verbeteren van het treinproduct. Wij onderzoeken of verdere netwerkintegratie op regionaal niveau mogelijk is tussen regionale trein (sprinters/S-bahn), lightrail en bus: een gezamenlijke branding, netwerkkaart en tariefintegratie.

AANDACHT VOOR DE REISTIJD (21x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Meer stations betekent wel een langere reistijd. Dit mag niet doorslaan. De reistijd moet niet te veel toenemen, want daarmee verliest het weer de concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Vooral Intercity's zouden niet al te vaak moeten stoppen. Zonetreinen zouden een aanvulling kunnen zijn.

REACTIE



Wij zijn niet generiek voor verdere productdifferentiatie, maar er zit een hiaat tussen sprinters en IC's. In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (sneltreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren.

VERLIES DE BUS NIET UIT HET OOG (16x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Meer treinen en stations kan een goed idee zijn, maar het spoor is niet zo ontsluitend als de bus. Die komt op meer bestemmingen, daar waar mensen ook vaak moeten zijn. De bus is daarbij ook een goede aanvulling op de trein. Het gehele systeem moet dus kloppen.

REACTIE



De overstap van trein op bus en andersom zijn we als provincie continu aan het verbeteren. Juist als het openbaar vervoer als geheel functioneert vormt het een netwerk. In zowel het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten als in de vervoerplanprocessen hebben we aandacht voor een goede overstap tussen verschillende modaliteiten. Trein, U-liner en U-link vormen het dragende netwerk waarop ontsluitende verbindingen zijn aangesloten.

NAAR EEN METRO-ACHTIG SYSTEEM (14x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Extra stops zijn een goed idee. Daarmee kan het spoornetwerk uitgroeien naar een echt stedelijk metro-achtig systeem met RER en S-Bahn als voorbeeld. Dat betekent dus vaak stoppen en hoge frequenties (8-10 keer per uur).

REACTIE



De provincie zet in op hogere frequenties en enkele nieuwe treinstations op de belangrijkste sprinter-corridors. Hierdoor worden wachttijden bij overstappen binnen het netwerk verkort; dit levert reizigers veel reistijdwinst op in deur-tot-deur verplaatsingen. Daarmee wordt de sprinter dé ruggengraat van het regionale OV-netwerk in de provincie.

AANDACHTSPUNT: DE BEDIENING (7x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Ook aan de randen van de dag moeten de frequenties aantrekkelijk blijven. Dit geldt voor zowel het spoor als eventuele aansluitingen (tram en bus). Hoogfrequent betekent ook dat je niet meer hoeft te plannen, wat de concurrentiepositie ten goede komt.

REACTIE



OV is in de provincie Utrecht in beginsel beschikbaar van de vroege ochtend tot de late avond. Op werkdagen vertrekken de eerste ritten rond 06 uur, op zaterdag rond 08 uur en op zondag rond 09 uur. De laatste ritten rijden rond middernacht. Op rustige verbindingen kunnen deze “bedieningsperioden” korter zijn, op heel drukke juist langer. Zo vertrekken vanaf Utrecht Centraal de laatste ritten op veel lijnen om 01.00 uur.

OP HET STATION BEN JE ER NOG NIET (7x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het station is zelden de start of bestemming van de reis. Aanvullende vervoersvormen (BTM, fiets) moeten dus beschikbaar zijn en de overstap moet aantrekkelijk gemaakt worden. Dus niet te lang wachten en comfortabel.

REACTIE



In het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten zetten we in op het verbeteren van de belangrijkste locaties in het OV-netwerk. Daarbij is aandacht voor goede voorzieningen om zowel met het OV als vormen van deelmobiliteit op plaats van bestemming te komen. Op de sterke corridors zetten we in op het nog verder verbeteren van de haltekwaliteit.

HOGE FREQUENTIES (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Met hoge frequenties op het bestaande spoor kan een aantrekkelijk product geboden worden. Vaak genoemd is vier, zes of acht keer per uur, eventueel ook met extra intercitystations.

REACTIE



Het verhogen van de frequenties van de sprinterverbindingen is inzet van de provincie in het OV-netwerk-perspectief, daarnaast staan rond Utrecht ook twee extra IC-stops ingetekend.

OVERSTAPPEN (6x)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Inzetten op extra treinen kan goed zijn, maar het moet niet leiden tot extra overstappen, doordat de bus bijvoorbeeld het centrum niet meer inrijdt. Een directe verbinding is ook wat waard.

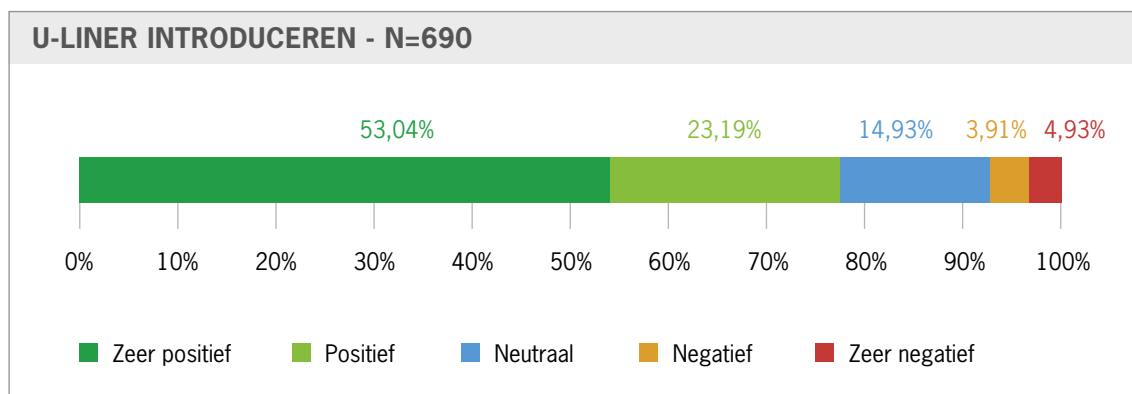
REACTIE



Naast dat we overstappen zo goed mogelijk willen faciliteren zijn directe verbindingen voor een korte reistijd ook opgenomen in ons netwerkperspectief. Niet altijd kan een directe verbinding geboden worden, dit hangt er vanaf af of er meerwaarde is voor de reiziger, het zorgt voor een onbetrouwbare dienstregeling, beter aansluit op de verhouding tussen vervoervraag en capaciteit en of het een netwerkeffect heeft.

VRAAG 10:

Stelling: Ik vind de keuze om U-liner verbindingen te starten: Goed (1), Slecht (5).



AANDACHT VOOR BEREIKBAARHEID (27X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een veelgenoemde voorwaarde is dat de introductie van nieuwe U-linerverbindingen niet ten koste mag gaan van ontsluitende buslijnen en dat de halteafstand voldoende moet zijn. Ook wordt er aandacht gevraagd voor gestrekte lijnen. Als dit concept verder wordt doorgevoerd, komt de bus niet meer in de buurt van de daadwerkelijke bestemming en neemt de reistijd toe.

REACTIE



Er wordt ingezet op sterke OV-verbindingen met een hoog kwaliteitsniveau om de groei te accommoderen. Tegelijkertijd koesteren we onze ontsluitende lijnen.

EEN ALTERNATIEF VOOR DE AUTO (14X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een aantal mensen geeft aan de U-liner als alternatief voor de auto te zien, wat tegelijkertijd gezien wordt als belangrijke randvoorwaarde van het Utrechtse OV. Voorrang voor de bus bij drukte kan daarbij wel aan bijdragen.

REACTIE



Om een duurzame mobiliteitstransitie te realiseren moet het OV een sterk en betrouwbaar alternatief zijn voor de auto. Doorstroming draagt bij aan een hoge kwaliteit.

OVERSTAPPEN: ZO MIN MOGELIJK, MAAR ALS HET MOET SNEL, VEILIG EN COMFORTABEL (13X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



van een P+R-keuze, is het van belang overstappunten op een logische plek aan te bieden en het wachten kort (frequente verbindingen), sociaal veilig en aangenaam te maken. Ook moet er voldoende ruimte zijn voor fietsen.

REACTIE



Overstappen worden zo goed mogelijk gefaciliteerd. Overstaptijden worden geoptimaliseerd zodat alle reizigers voldoende tijd hebben om hun aansluitende OV te halen. De ontwikkeling van multimodale knooppunten draagt bij aan de veiligheid en het comfort van de overstap.

TOCH LIEVER DE TREIN (6X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een keuze tussen een spoorse formule – of het nu een lightrail of een gewone trein is – of een bus is voor een aantal mensen makkelijk gemaakt: dan toch per spoor. Ook al betekent dit soms verder fietsen.

REACTIE

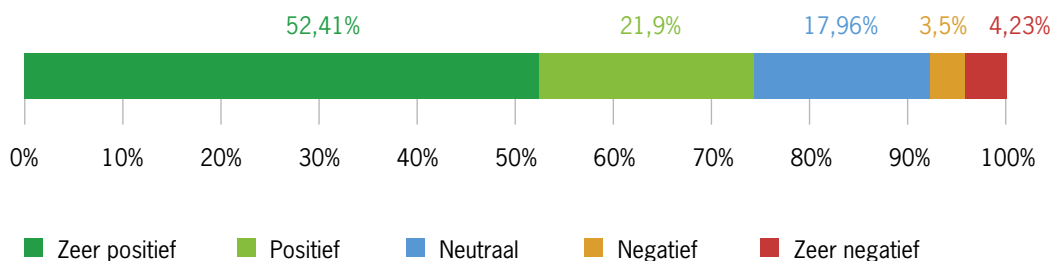


Met U-liner wordt ingezet op een zo comfortabel mogelijke vorm van hoogwaardig openbaar vervoer. Er wordt ook ingezet op het verbeteren van het spoorproduct. De U-liner verbindingen dragen samen met U-link, tram en trein het openbaar vervoer in de provincie. Voor reizigers die de voorkeur hebben voor de trein wordt bij de OV-knooppunten ingezet op voldoende fietsvoorzieningen.

VRAAG 11:

Ik vind de keuze om U-link verbindingen verder uit te breiden: Goed (1), Slecht (5).

U-LINK UITBREIDEN - n=685



NIET TEN KOSTE VAN DE BEREIKBAARHEID (25X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



U-link uitbreiden is op zich geen bezwaar, zo lang het maar niet ten koste gaat van de bereikbaarheid van kleinere dorpen en wijken. Ontsluitend OV moet blijven bestaan met haltes op korte afstand. U-link mag geen verkapt bezuiniging worden, zoals het in het verleden wellicht wel eens is geweest.

REACTIE



Er wordt ingezet op sterke OV-verbindingen met een hoog kwaliteitsniveau om de groei te accommoderen. Tegelijkertijd worden ontsluitende lijnen gekoesterd en streven we er naar de bereikbaarheid op gelijk niveau te houden.

EEN PRODUCTFORMULE MAAKT HET NIET PER SE DUIDELIJKER (23X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Respondenten geven aan een U-link als productformule niet direct van toegevoegde waarde hoeft te zijn. Voor sommigen is het verschil tussen U-link en U-liner ook niet duidelijk. Een daadwerkelijke kwaliteit (snel, frequent en ontsluitend) is belangrijker dan een herkenbare formule.

REACTIE



Er wordt gewerkt aan het verder specificeren van de kwaliteitseisen voor de verschillende productformules. Welke kwaliteit je als reiziger mag verwachten kan je eenvoudig herkennen.

BUSBANEN VOOR EEN BETERE DOORSTROMING (5X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



(Grotendeels) vrijliggende OV-infrastructuur wordt gezien als een oplossing om U-link betrouwbaarder te krijgen en het product aantrekkelijker te maken. Aandachtspunt is wel onderhoud en de daadwerkelijke voorrang op kruispunten.

REACTIE

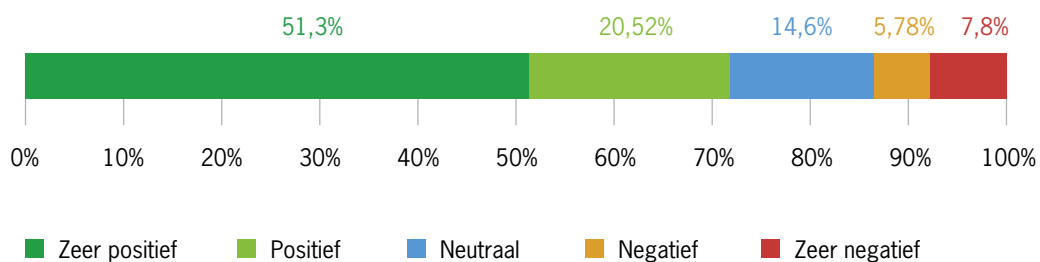


Er wordt continu gewerkt aan de doorstroming van het OV. We willen bestaande businfrastructuur zo goed mogelijk benutten en op plekken waar eenvoudig grote rijtijdwinsten geboekt kunnen worden dit realiseren.

VRAAG 12:

Stelling: Ik vind de keuze om in gebieden met weinig animo voor een buslijn aanvullend OV in te zetten: Goed (1), Slecht (5).

ZOEKGEBIEDEN AOV - n=685



LIEVER EEN REGULIERE BUSLIJN, ALS HET EVEN KAN (51X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De keuze tussen regulier OV of een aanvullend flexsysteem is voor veel respondenten eenvoudig: liever een gewone buslijn. Volgens de respondenten is dit een aantrekkelijker product; een flexibel systeem spreekt niet aan en trekt juist nog minder reizigers. Een buurtbus is dan nog een betere optie. Maar ook: iets is beter dan niets.

REACTIE



Op dit moment hebben we een fijnmazig OV-netwerk dat ontwikkeld is en afgestemd is op de vraag naar OV. Een balans tussen een efficiënt systeem en tevreden reizigers. Op sommige plekken betekent dit dat er niet op alle uren van de week OV aanwezig is. Juist op die plekken zoeken we naar maatwerk in de vorm van flex of buurtbus. In de afweging in zoekgebieden voor aanvullend OV nemen we deze opmerking mee.

AANVULLENDE VERVOERSVORMEN: MAAK HET MAKKELIJK EN DUIDELIJK (17X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een veelgehoorde kritiek op aanvullend OV is dat het lastig vindbaar is in bijvoorbeeld 9292 en dat de procedure van tevoren het reserveren – telefonisch of per app - te veel moeite en tijd kost. Dan pakt men liever de fiets of de auto. Bovendien is de communicatie over de daadwerkelijke vertrektijd ook een aandachtspunt.

REACTIE



In de NvU is beschreven dat we de concessiehouders zien als het mobiliteitsaanspreekpunt. Daar hoort ook het informatie verschaffen over alle vormen van aanvullen vervoer bij.

OV HEEFT EEN ONVOORWAARDELIJK ONTSLUITENDE TAAK (13X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Of er OV zou moeten zijn, zou geen kwestie moeten zijn van reizigersaantallen, volgens sommige respondenten. OV heeft de taak om te ontsluiten en moet altijd beschikbaar zijn. Sociale componenten (denk aan ouderen, mensen in het buitengebied met weinig alternatieven) spelen hierbij een grotere rol dan dikke of dunne vervoersstromen.

REACTIE



Op dit moment hebben we een fijnmazig OV-netwerk dat ontwikkeld en afgestemd is op de vraag naar OV. Een balans tussen een efficiënt systeem en tevreden reizigers. Op sommige plekken betekent dit dat er niet op alle uren van de week OV aanwezig is. Juist op die plekken zoeken we naar maatwerk in de vorm van flex of buurtbus. Met onze inzet voor groeien op hoofdverbinding en koesteren van fijnmazig netwerk zetten wij ons in voor goede en duurzame bereikbaarheid van gebieden.

AANDACHTPUNT: AANVULLEND OV KAN OOK EEN DREMPEL OPWERPEN (9X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Hoewel aan de ene kant het bieden van extra reismogelijkheden een positief punt kan zijn, vestigen respondenten ook de aandacht op de drempel die aanvullend OV kan opwerpen. Deze hebben deels te maken met de bezwaren die hierboven reeds zijn benoemd.

REACTIE



De provincie wil blijven investeren in de kansen die er liggen in de samenwerking tussen AOV en doelgroepenvervoer en vanuit het perspectief van de reizigers blijven we werken aan innovatieve oplossingen op vlak van sociale veiligheid, mentale toegankelijkheid/bejegening (o.a. OV ambassadeurs/coaches) en fysieke toegankelijkheid. Hiermee hopen we de drempel te verlagen. De verdere digitalisering met ontwikkeling van MaaS kan ook een bijdrage hieraan leveren.

ONVERDEELD VOORSTANDER (9X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Voor een aantal respondenten is aanvullend OV – vaak wel met inachtneming van bovengenoemde randvoorwaarden - wel een uitkomst. Ze zien de flexibiliteit juist als voordeel en een antwoord op de vraag hoe meer gebieden ontsloten kunnen worden. Het biedt een alternatief voor de auto.

REACTIE



Met onze inzet voor groeien op hoofdverbinding en koesteren van fijnmazig netwerk zetten wij ons in voor goede en duurzame bereikbaarheid van gebieden.

BETAALDE CHAUFFEURS (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Chauffeurs zouden betaald moeten worden en geen (gepensioneerde) vrijwilligers. Ook chauffeurs uit laten betalen volgens de taxi-CAO wordt gezien als broodroof.

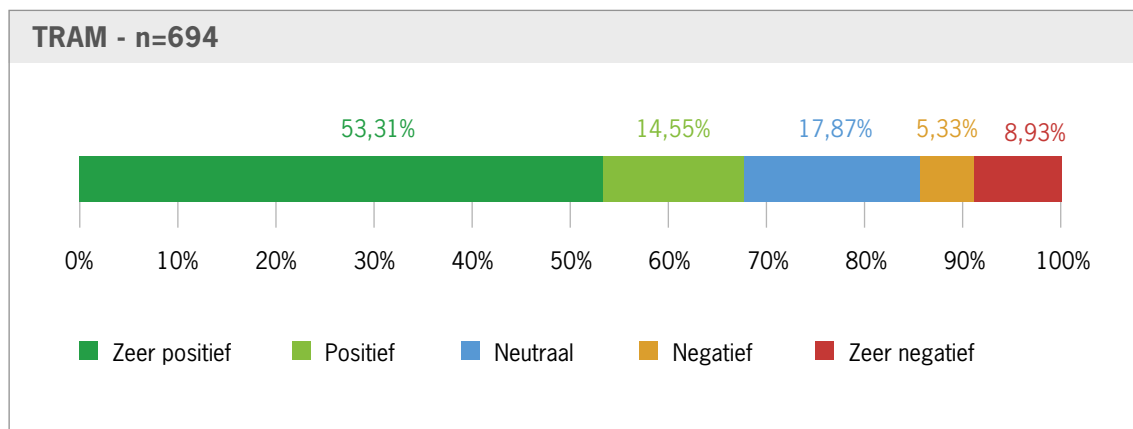
REACTIE



We hechten aan goed werkgeverschap en eisen dat onze concessiehouders zich houden aan alle wet- en regelgeving en dat doen ze ook. Het aanvullend vervoer in de vorm van een buurtbus zien wij als een aanvulling op plekken of momenten waar het voor het reguliere vervoer niet meer mogelijk is om een vorm van vervoer te bieden. De ervaring leert dat de functie van de buurtbus(vereniging) breder is dan alleen het bieden van vervoer.

VRAAG 13:

Stelling: Ik vind de keuze voor meer (ondergrondse) tramlijnen: Goed (1), Slecht (5).



ONDERGRONDS? GEEN GOED IDEE (68X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Aangegeven wordt dat meer trams weliswaar een goed idee is, maar dat dat niet ondergronds hoeft te gebeuren. Bezwaren zitten vooral in de hoge kosten, de bouwoverlast en de technische uitdagingen. Daarbij wordt vaak de vraag gesteld of het past bij de schaal van Utrecht.

ONDERGRONDS? EEN GOED IDEE (62X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Een tram of een metro wordt verwelkomd en het liefst (ook/deels) ondergronds. Voordelen die vaak genoemd worden zijn een betere doorstroming, een grotere betrouwbaarheid en een echte kwaliteitssprong – ook voor de langere termijn. Bovendien komt het de leefbaarheid in woonwijken en centrumgebieden ten goede.

TWIJFELS OVER DE KOSTEN (32X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Of het nu een tram of een metro is: railgebonden OV wordt wel gezien als kostbaar. Is het niet te duur? En gaat het geïnvesteerde geld dan niet ten koste van de kwaliteit van het OV in het buitengebied? Bussen, die tegenwoordig ook uitstootvrij zijn, kunnen een kosteneffectiever alternatief zijn.

ONVERDEELD VOORSTANDER (27X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het aanleggen van meer (ondergrondse) trams is gewoon een goed idee. Beter laat dan nooit, Utrecht had er al eerder mee moeten beginnen en andere steden in binnen- en buitenland zijn al veel verder.

REACTIE OP BOVENSTAANDE VIER AANDACHTSPUNTEN



Het benodigde ruimtebeslag voor onder andere fietsers en voetgangers in het centrum van gemeente Utrecht (stationsgebied en binnenstadsas) en de ambities voor gezonde verstedelijking zijn lastig verenigbaar met een aantrekkelijk stedelijk OV-systeem op maaiveld. Daarom kiezen we ervoor om op de zwaarste U-link corridors in te zetten op een ondergrondse lightrail-oplossing ('metrotram') met hoge vervoerscapaciteit en hoge snelheid. Een gedegen voorbereiding van deze complexe opgave kan risico's mitigeren.

AANDACHTSPUNT: EEN BETROUWBARE DIENSTUITVOERING (8X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De huidige trams kennen nogal wat verstoringen. Aanleg van nieuwe tramlijnen moet wel samengaan met een betrouwbare dienstuitvoering, waardoor er een aantrekkelijk product met een snelle reistijd ontstaat. Extra overstappen helpen hier niet bij.

REACTIE



We onderschrijven deze boodschap. Er wordt continu hard gewerkt om structurele verstoringen op te lossen. In 2022 wordt de volgende stap gezet met de vervoerkundige koppeling van de tramlijnen bij Utrecht Centraal.

WEINIG VERTROUWEN IN EEN GOEDE UITVOERING (8X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Kan Utrecht de bouw van meer railgebonden OV wel aan? De problemen met de Uithoflijn en de ombouw van de SUNIJ-lijn zijn voor deze respondenten reden tot twijfel.

REACTIE



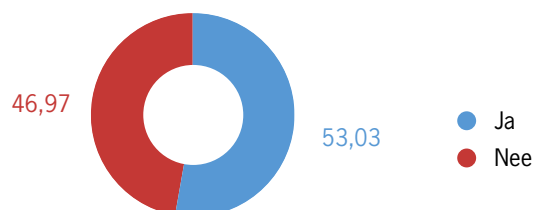
Een gedegen voorbereiding van deze complexe opgave kan risico's mitigeren. Op dit moment wordt een studie uitgevoerd naar de positionering van het trambedrijf en welke rol die in de toekomst heeft in de voorbereiding van dergelijke projecten.

VRAAG 14:

Ontbreken er nog ambities voor het netwerk?

Op de vraag of er ambities in het OV-netwerkperspectief ontbreken geeft 53% aan ambities te missen. In een open toelichting kon worden aangegeven wat wordt gemist:

ONTBREKEN AMBITIES - N=643



HOUD OOK DE DORPEN BEREIKBAAR (30X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Ook kleinere kernen verdienen het om per openbaar vervoer bereikbaar te blijven. Alleen zo wordt de reistijd concurrerend met die van bijvoorbeeld de auto.

REACTIE



Naast dat we overstappen zo goed mogelijk willen faciliteren zijn directe verbindingen voor een korte reistijd ook opgenomen in ons netwerkperspectief. Overstaptijden worden geoptimaliseerd zodat alle reizigers voldoende tijd hebben om hun aansluitende OV te halen. De ontwikkeling van multimodale knooppunten en P+R-locaties draagt bij aan de ontwikkeling van een hoge dichtheid voor wonen en werken rond knooppunten. Hierdoor zullen knooppunten vaker een herkomst of bestemming zijn.

MEER AANDACHT VOOR AANVULLENDE VERVOERSVORMEN (17X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



De integratie van fiets en OV is vaak genoemd, maar ook meer vormen van kleinschaliger systemen, waardoor meer gebieden bereikbaar blijven. Dit wordt volgens de respondenten nog onvoldoende uitgewerkt in het huidige plan.

REACTIE



In het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten is aangegeven dat we een samenhangend systeem belangrijk vinden. De concessiehouder is het mobiliteitsaanspreekpunt. Dat betekent verder ontwikkelen van de koppeling met aansluitende vervoersvormen zoals de fiets en aanvullend openbaar vervoer. Het OV in combinatie met de fiets is een ijzersterke combinatie. Hiervoor zoeken we ook de samenwerking met de gemeenten.

KIJK OVER DE EIGEN GRENZEN HEEN (13X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Er moet voldoende aandacht zijn voor de OV-verbindingen over concessiegrenzen heen, zoals richting Amsterdam/Schiphol, Rivierenland, de Gelderse Vallei en het Gooi.

REACTIE



Wij erkennen dit als een belangrijk thema en nemen de oproep ter harte. Goed OV in het grensgebied vraagt inzet van meerdere partijen. Er vindt regelmatig afstemming plaats met onze buurprovincies, zowel voor de korte als voor de lange termijn plannen. Soms maken andere provincies echter afwegingen die nadelig zijn in onze provincie of andersom. Dit is niet altijd te voorkomen maar mag niet (meer) bij verrassing optreden. Dit vereist van ons als provincie om blijvend het initiatief te nemen tot afstemming en bestaand overleg te intensiveren.

FOCUS NIET ALLEEN OP HET CENTRUM MET HET NETWERK (11X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Ringlijnen en tangenten kunnen een uitkomst zijn om ook de gebieden rondom de centra en steden snel met elkaar te verbinden. Nu is nog vaak een grote omweg met dito reistijd noodzakelijk om deze gebieden onderling per OV te bereiken.

REACTIE



In het OV-netwerkperspectief staan de dragende verbindingen centraal. Deze verbindingen worden zo ingericht dat deze na het knooppunt indien gewenst doorrijden naar de regio. Deze transversale lijnen zorgen voor directe verbindingen. Daarnaast ontstaan er nieuwe mogelijkheden in doorkoppelingen via de OV-ring Utrecht, waardoor reizigers die nu op Utrecht Centraal (of elders) overstappen nieuwe directe reisrelaties kan worden geboden zonder overstap.

DENK AAN DE TARIEVEN (11X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het OV moet betaalbaar blijven voor zoveel mogelijk mensen. Daarvoor moeten de tarieven ofwel niet te veel stijgen, moet het goedkoper worden of het OV zelfs helemaal gratis. Daarnaast moet er ook aandacht zijn voor tariefintegratie tussen de verschillende vervoerders en concessies.

REACTIE



Voor tarieven binnen de provincie kiezen we voor het voortzetten en stapsgewijs verder ontwikkelen van het bestaande Utrechtse tarievenhuis. We kiezen op dit moment niet voor het structureel verlagen van de tarieven, om te borgen dat er voldoende middelen zijn om de kwaliteit van het OV op peil te houden en te verbeteren, en onze ambities waar te maken. De provincie heeft wel oog voor de sociale kant van het OV, waar tariefhoogte ook onderdeel van uitmaakt. Zo gaat er nog in de huidige concessies een proef starten met gratis OV voor ouderen met een smalle beurs. In de looptijd van de concessies zijn tariefaanpassingen mogelijk, mits passend binnen het financieel kader. Voor reizen van en naar andere provincies streven we naar betere (landelijke) spraken om grensoverschrijdende tarieven eenvoudiger te maken voor de reiziger. We zijn daarin ook afhankelijk van onze collega-concessiehouders.

EEN UITGEBREIDE DIENSTREGELING (9X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het OV moet een groot deel van de dag op alle dagen frequent beschikbaar zijn – dus ook op zondag bijvoorbeeld. Dit geldt voor zowel stad als platteland en van woonwijken tot bedrijventerreinen.

REACTIE



OV is in de provincie Utrecht in beginsel beschikbaar van de vroege ochtend tot de late avond. Op werkdagen vertrekken de eerste ritten rond 06 uur, op zaterdag rond 08 uur en op zondag rond 09 uur. De laatste ritten rijden rond middernacht. Op rustige verbindingen kunnen deze “bedieningsperiodes” korter zijn, op heel drukke juist langer.

AANDACHT VOOR TOEGANKELIJKHEID (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Het openbaar vervoer moet ook toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Dat betekent zo weinig mogelijk hindernissen, zodat iedereen vrij en spontaan van het OV gebruik kan maken.

REACTIE



De provincie Utrecht wil dat iedereen mee kan doen in de samenleving. Ook het openbaar vervoer moet zo toegankelijk mogelijk zijn. Dus moeten de concessiehouders bijvoorbeeld zorgen voor aangepaste bussen, maar ook voor duidelijke reisinformatie die voor iedereen goed te begrijpen is. Zodat elke Utrechter, zoveel mogelijk zelfstandig, gebruik kan maken van het ov.

FOCUS NIET ALLEEN OP UTRECHT-STAD (7X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



Dit geldt niet alleen voor de aandacht van het netwerk zelf (ook buitengebieden hebben recht op goeie verbindingen), maar ook voor waar de reiziger naartoe wil. Zo zijn reizigersstromen in het noordwesten van de provincie meer gericht op Amstelveen en Schiphol.

REACTIE



In en rond de stad Utrecht groeit het OV-gebruik fors. Maar ook elders in de provincie zal groei optreden. Daar waar er geen of hele beperkte groei plaats vindt behouden we wat we nu hebben. We kiezen dus voor versterking van hoofdverbindingen in stad en regio met behoud van een fijnmazig netwerk. Onze tweeledige inzet voor groeien en koesteren is nadrukkelijk opgenomen in het OV-netwerkperspectief en ook vastgelegd als een nieuw uitgangspunt voor de nieuwe concessie in de Nota van Uitgangspunten. In afstemming met naburige concessies zetten we ons in voor de grensoverschrijdende OV-verbindingen.

DUURZAAMHEID (6X)

SAMENVATTING OPMERKINGEN



OV is niet alleen duurzaam door het vervangen van autoverkeer; ook zou het 100% elektrisch, aangedreven door groen opgewekte energie moeten zijn.

REACTIE



We kijken bij het verlenen van de concessies onder meer naar slim gebruik van energie en naar de soort energie die gebruikt wordt, bij voorkeur regionaal opgewekte, groene energie.

VRAAG 15:

Missen er nog onderwerpen in de Nota van Uitgangspunten of het OV-netwerkperspectief?

Op deze vraag zijn veel zaken genoemd. Veel onderwerpen zijn wel besproken in de documenten maar kwamen niet allemaal terug in de enquête. Er zijn veel specifieke verbindingen genoemd, zie bijlage 3. De belangrijkste missende onderwerpen zijn:

- bereikbaarheid van gebieden buiten de stedelijke centra, dikke lijnen en daaraan gekoppeld de halteafstanden (25x);
- aanvullende vervoersvormen als flexvervoer, deelmobiliteit, MaaS en de fiets worden vaak genoemd (24x).
- aandacht voor toegankelijkheid (16x).
- tarieven (14x)
- bediening (13x)
- OV als aantrekkelijk alternatief voor de auto (13x)
- duurzaamheid/Zero Emissie (11x)
- OV aan/over de randen van de concessie heen (9x)
- veiligheid, service en comfort (7x)

VRAAG 16:

Contactgegevens

245 respondenten hebben aangegeven op de hoogte gehouden te willen worden over de toekomst van het openbaar vervoer. Zij zullen een bericht krijgen wanneer de definitieve Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief zijn opgesteld. Daarbij zullen zij ook deze Nota van Beantwoording ontvangen.

BIJLAGE 3. SUGGESTIES VOOR SPECIFIEKE VERBINDINGEN GENOEMD IN DE ENQUÊTE

Het OV-netwerkperspectief gaat in op de hoofdkeuzes voor het netwerk en bevat ontwikkelrichting voor de (middel)lange termijn. Hoofdverbindingen van de trein, tram en bus staan daarin centraal en is nog uitgewerkt op dienstregelingsniveau.

In de open antwoorden van de enquête zijn veel specifieke verbindingen genoemd. Hierin geven wij een eerste oordeel over de kansrijkheid van verschillende verbindingen en op welke manier wij hiermee in de komende periode aan de slag willen gaan.

Per suggestie geven we in onderstaande tabel aan hoe vaak die in de reacties op de enquête is genoemd. Tegelijkertijd met het consultatieproces is er door inwoners een petitie opgestart voor beter openbaar vervoer in De Ronde Venen; de tabelregels 5, 12 en 65 worden daarmee ondersteunt door de 2772 ondertekenaars van de petitie.

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
1	Utrecht Stad	Maarssen Dorp - Utrecht Centrum - Utrecht Centraal	De verbinding tussen Maarssen Dorp en Utrecht Centrum en Centraal dient weer aangeboden te worden.	Voor de korte termijn wordt gekeken waar bediening van Utrecht centrum vanuit Maarssen Dorp passend is binnen de mogelijkheden die het reguliere Vervoerplanproces biedt.	25
2	Utrecht Midden	Station Abcoude	Station Abcoude per bus bedienen, ook een busverbinding aanbieden tussen Carpoolplaats en station, bijvoorbeeld door lijn 126 te laten rijden via station Abcoude.	Het bedienen van station Abcoude met de bus levert nauwelijks voordelen op voor reizigers. Een groot risico voor deze buslijn is dat er onvoldoende reizigers tussen Abcoude en Amsterdam gebruik blijven maken van de bus en daarmee de directe verbinding met het AMC onder druk komt te staan. Stations Holendrecht en Bijlmer Arena bieden daarbij ook meer overstapmogelijkheden dan Station Abcoude. Deze suggestie wordt niet overgenomen.	21
3	Utrecht	Bediening sociaal-recreatieve voorzieningen	Opname van recreatieve bestemmingen, onder andere Vinkeveense en Loosdrechtse Plassen, Austerlitz, lage Vuursche, Nationaal Militair Museum, Cothen, Henschotermeer, Dierenpark Amersfoort in het OV-netwerk.	Buslijnen naar recreatieve bestemmingen die met andere OV-lijnen slecht bereikbaar zijn, kunnen meerwaarde hebben als zij vergezeld gaan van goede promotie vanuit die voorzieningen. Wanneer er beperkingen voor de auto zijn, zoals onvoldoende parkeerplaatsen, maken dergelijke OV-lijnen meer kans. Daar waar er een reële verwachting is voor voldoende potentie of waar met eenvoudige ingrepen de OV-bereikbaarheid verhoogd kan worden, kan dit meegenomen worden. Samen met de vervoerders verkennen we binnen het vervoerplanproces de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen te vergroten.	17

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
4	Utrecht Midden	Buitenring	Utrecht Science Park - De Meern - Montfoort - Oudewater - Gouda	Afhankelijk van de reizigersontwikkeling en de infrastructurele kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) kunnen twee nog relatief nieuwe, maar sterk groeiende buslijnen zich op lange termijn doorontwikkelen tot U-link-kwaliteit met eigen infrastructuur via de A12-zone, waaronder de lijn De Meern - Papendorp - Utrecht Sciencepark. Doorontwikkeling van deze lijnen is sterk gewenst omdat hiermee de druk op knooppunt Utrecht Centraal en zijn verbindingen wordt verminderd en andere knooppunten worden versterkt. Tussen Montfoort en Utrecht wordt U-liner geïntroduceerd en wordt met buslijn De Meern-Papendorp-Vaartsche Rijn-USP ook een sneller alternatief geboden dan via Utrecht Centraal.	17
5	West-Utrecht	U-liners Ronde Venen	Bestemmingen liggen elders dan in Uithoorn, rechtstreeks naar Hoofddorp, Amsterdam en Utrecht.	Vanuit reisrelaties bezien is het wenselijk De Ronde Venen te verbinden met het westelijk deel van de Haarlemmermeer, zoals Hoofddorp. Goede aantakking op de tram in Uithoorn, richting Amsterdam Zuid, blijft van belang. Hiertoe wordt de verbinding Mijdrecht - Uithoorn ook opgevoerd tot U-liner.	13
6	Baarn	Hilversum - Baarn - Soest - Amersfoort	Er wordt gevraagd om bus 74 weer door te trekken naar Amersfoort en Hilversum via Baarn(-oost).	Een deel van Baarn heeft nadelige effecten ondervonden van de wijziging van buslijn 74. We willen binnen de kaders van het Vervoerplan deze wijziging evalueren en bezien of er optimalisaties mogelijk zijn.	12
7	Foodvalley	Ontsluiting van regio Foodvalley	Ontsluiting en verbindingen van kernen binnen de regio Foodvalley en het verbinden van de regio Foodvalley met andere delen van de provincie Utrecht en Gelderland moet worden verbeterd; met daarbij betere U-linerverbindingen en het opbouwen van een grensoverschrijdende aanpak.	Het OV-aanbod wordt afgestemd op de vraag naar vervoer; voor de Food Valley zien we zeker mogelijkheden voor verdere verbeteringen van het OV-aanbod. Daarbij willen we vanuit de Provincie Utrecht komen tot een grensoverschrijdende aanpak. In de Regionale uitvoeringsagenda pakken we dit op, waarbij we met de aangrenzende OV-autoriteit en de betreffende gemeenten het gesprek aangaan over invulling van grensoverschrijdend OV-aanbod in de Foodvalley.	11
8	West-Utrecht	Busverbinding (Schoonhoven -) Oudewater - Woerden	Vaak genoemd is de wens voor een busverbinding tussen Oudewater en Woerden. De vakschool in Schoonhoven wordt ook hierbij genoemd.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-corridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners zoals beschreven in het OV-netwerkperspectief. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV aangevuld worden met ontsluitende OV-systemen om te voorzien in aanvullende vervoersvragen. Uiteraard mits uitbreidingen passen binnen de financiële kaders en er natuurlijk voldoende reizigers zijn. In de Regionale Uitvoeringsagenda wordt deze uitwerking met gemeenten opgepakt.	11
9	West-Utrecht	Station Oudewater-Papekop	Toevoegen van station aan spoorlijn Woerden - Gouda.	Het toevoegen van een station op het drukke baanvak Gouda-Woerden is alleen mogelijk met een spoorverdubbeling. Deze staat vooralsnog niet gepland. Daarnaast zal een station Oudewater-Papekop een grote impact hebben op het onderliggend buslijnennet omdat de bediening van de oost-west relatie wordt overgenomen door de trein. Een station lijkt daarom niet haalbaar op deze locatie.	11

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
10	Oost-Utrecht	Ontsluiting Leusden	Binnen de gemeente Leusden zijn verschillende wensen over de bediening van Leusdense wijken en de verbinding Leusden - Amersfoort en Leusden - Zeist.	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zullen we volgen en op plaatsen met voldoende potentieel inzetten op bediening met het openbaar vervoer. Tussen Amersfoort en Leusden zetten we in op de doorontwikkeling van de busverbinding 17/217 tot U-Link. Hiermee wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan het openbaar vervoer. Eventueel kan verbetering van haltevoorzieningen en lokaal maatwerk invulling geven aan een dekkend OV-netwerk in Leusden in de vorm van aanvullend openbaar vervoer.	10
11	West-Utrecht	Station Loenersloot	Realisatie van station Loenersloot.	Recent onderzoek naar de haalbaarheid van station Loenersloot heeft aangetoond dat dit station niet haalbaar is. Station Loenersloot wordt daarom niet opgenomen in het Netwerkperspectief.	10
12	West-Utrecht	Uitvoering geven aan OV-visie De Ronde Venen	Uitvoering geven aan de OV-visie De Ronde Venen bevat velerlei elementen, waaronder het verbeteren van de verbindingen met de regio Amsterdam en het aanbieden van hoogwaardige busverbindingen (zoals U-liners) tussen verschillende kernen binnen, van en naar De Ronde Venen.	In de lopende vervoerplanprocedure wordt invulling gegeven aan het verbeteren van de verbindingen met de regio Amsterdam. In de regionale uitvoeringsagenda van het netwerkperspectief wordt verdere invulling gegeven aan de OV-visie van De Ronde Venen.	9
13	Foodvalley	Spoorlijn Amersfoort - Leusden - Veenendaal - Kesteren	Herstel van treinverbinding tussen Amersfoort en Kesteren.	We willen deze verbinding versterken met een U-liner tussen Amersfoort, Veenendaal en de Campus van de Wageningen Universiteit. Daarnaast nemen we in de regionale uitvoeringsagenda de busverbinding Veenendaal-Rhemen-Kesteren mee. Er is onvoldoende vervoerwaarde om te investeren in een spoorverbinding.	8
14	Utrecht Midden	OV in de Vechtstreek	Bedienen van Vreeland en Nederhorst, Nigtevecht, ook in de avond en weekend.	Het verbeteren van de continuïteit van de buurtbus en verbinden van Vreeland en Loenen-dorp heeft de aandacht in het vervoerplanproces. Dit is een zoekgebied voor de mogelijkheden van aanvullend OV. Daar kan gekeken worden in hoeverre een verbinding tussen Loenen, Vreeland en Nederhorst aan den Berg kansrijk is.	8
15	Utrecht Midden	U-liner corridor A28	Voor de corridor A28 zijn verschillende wensen ingebracht, waar onder andere de verbinding tussen de kernen tussen Utrecht en Amersfoort verbonden dienen te blijven met het centrum van Utrecht; vanuit Amersfoortse wijken een snelle verbinding naar USP gewenst is en tangenten in 'de buitenring' aan de oostzijde (Amersfoort - Zeist en Amersfoort - Wijk bij Duurstede) worden aangedragen.	In Utrecht Nabij wordt Zeist aangeduid als een Regiopoort aan de A28-corridor, ook in het OV-netwerkperspectief zien we voor Zeist-Noord een belangrijke rol weggelegd als regionaal knooppunt aan de A28-corridor met een doorgetrokken tram naar Zeist vanaf USP. De verbinding van Amersfoort naar Zeist & Wijk bij Duurstede willen we handhaven. Uitbreiding vanuit kernen langs de A28 met meer bussen naar het Utrechtse centrum past niet in het OV-netwerkperspectief: de Utrechtse binnenstad is te vol met bussen om groei mogelijk te maken en op lange termijn voorzien we hier een tram tot Zeist.	8
16	Utrecht Midden	Tram naar Zeist Soesterberg, Amersfoort	Aanleg van een tram naar Zeist, Soesterberg, Amersfoort.	Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar een tram tussen USP-Zeist-Amersfoort stellen we vast dat er onvoldoende vervoervraag is voor een tramverbinding van/naar Soesterberg. Op de A28-corridor zal ingezet worden op de ontwikkeling van BRT in aansluiting op regiopoort Zeist.	8

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
17	Utrecht	Ontsluiting bedrijventerreinen	Bereikbaarheid van bedrijventerreinen in o.a. Amersfoort, Bunschoten, Houten, Leusden, Mijdrecht, Utrecht, Wijk bij Duurstede.	Voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen wordt gekeken welke maatregelen genomen kunnen worden om de bereikbaarheid met OV te verbeteren, hier kan ook gekeken worden naar last-mile voorzieningen.	7
18	Utrecht Midden	Hogere frequentie sprinters	Aanbieden van een hogere sprinterfrequentie de gehele dag, o.a. Woerden - Houten, Amsterdam - Utrecht.	De provincie Utrecht zet in op het doorontwikkelen van het sprinterproduct naar een passend - S-bahn-achtig- vervoerssysteem waarbij we stapsgewijs willen toewerken naar een hogere frequentie, dit is afhankelijk van de infrastructurele mogelijkheden.	7
19	West-Utrecht	U-liners Ronde Venen	Hilversum - Haarlem via De Ronde Venen en Vreeland.	We zien onvoldoende vervoerwaarde op de doorgaande verbinding tussen Haarlem, Uithoorn, De Ronde Venen en Hilversum. Veel automobilisten rijden vanuit oosten en westen naar de A2 om zich vervolgens noord/zuid te verplaatsen. Daarbij is het creëren van een dergelijke lange verbinding is operationeel zeer uitdagend. Station Loenersloot is reeds onderzocht en niet haalbaar geacht.	6
20	Oost-Utrecht	Station Leusden	Realisatie van Station Leusden.	Leusden wordt ontsloten met een U-link en U-liner busverbindingen richting Amersfoort en Veenendaal. Een treinverbinding wordt niet haalbaar geacht. Deze suggestie wordt niet overgenomen.	6
21	Utrecht Midden	Verbinding Maarssen - Amsterdam Zuid	Aanbieden van een directe (IC) verbinding Maarssen - Amsterdam Zuid.	De provincie Utrecht maakt zich hard voor het op termijn uitbreiden van de sprinterfrequentie tot het niveau van een soort S-bahn, waaronder op de verbinding Utrecht – Maarssen - Amsterdam.	6
22	Utrecht Stad	Tramverbindingen	Vertramming van spaken en tangentele lijnen, o.a. naar Leidsche Rijn/Vleuten.	Per segment kijkt de provincie welke modaliteit het beste past bij de vraag en welke brede kosten en baten daarbij een rol spelen. Hierbij kijken we naar de hoofdkeuze willen, kunnen, moeten wanneer een tram de voorkeur geniet boven een HOV-busverbinding.	6
23	Utrecht Midden	Ontsluiting van Bunschoten	Verbinding tussen Bunschoten, Amersfoort en USP verbeteren.	De provincie Utrecht voorziet in een U-liner verbinding tussen Bunschoten, Amersfoort en mogelijk naar USP.	5
24	Utrecht Midden	Directe verbinding Leidsche Rijn - Amsterdam via Vleuten en Breukelen	Aanleg en exploitatie van een boog om van Leidsche Rijn naar Amsterdam te reizen per trein.	De verbinding tussen Leidsche Rijn en Amsterdam wordt versterkt door beoogde realisatie van BRT tussen Leidsche Rijn en Amsterdam.	5
25	Utrecht Stad	Bediening centrum Utrecht vanuit de regio	Bediening van Utrecht centrum vanuit De Bilt en Zeist in stand houden en verbeteren.	De bediening van de Utrechtse binnenstad vanuit de regio wordt regionaal uitgewerkt. Bij bediening van het Utrechtse centrum per tram, vindt een herontwerp van het buslijnnet plaats zodat vraag en aanbod ook dan met elkaar in balans zijn.	5
26	West-Utrecht	OV in de Lopikerwaard	Twee Noord-Zuid-verbindingen doorvoeren, namelijk Schoonhoven - Lopik - Oudewater of Montfoort - Woerden en/of IJsselstein - Benschop - Montfoort - Woerden.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-relatiescorridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners. Dit pakken we op in de Regionale Uitvoeringsagenda. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV bijvoorbeeld in de noord-zuid-richting herontworpen worden.	5

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
27	Zuidlob	Ontsluiting Vijfheerenlanden en Zuidlob-gemeenten	Koppelen van corridor Vijfheerenlanden - IJsselstein - Nieuwegein - Houten - USP/Zeist aan station Lunetten-Koningsweg.	De BRT-verbinding Vianen - USP - Amersfoort op de A28 corridor geeft invulling aan de wens om de koppeling te leggen met Lunetten-Koningsweg.	5
28	Utrecht Midden	Buitenring	Maarssendorp/-broek - Vleuten.	Afhankelijk van de reizigersontwikkeling en de infrastructurele kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) kunnen twee nog relatief nieuwe, maar sterk groeiende buslijnen zich doorontwikkelen tot U-Link-kwaliteit, waaronder de lijn Maarssen - Leidsche Rijn - Nieuwegein - Houten. Doorontwikkeling van deze lijnen is sterk gewenst omdat hiermee de druk op knooppunt Utrecht Centraal en zijn verbindingen wordt verminderd en andere knooppunten worden versterkt. De verbinding met Vleuten wordt gerealiseerd met goede overstappen. Deze suggestie wordt niet overgenomen.	4
29	Utrecht Midden	OV in de Vechtstreek	Verbinden van Stichtse Vecht per U-liner en het aanbieden van verbindingen tussen verschillende dorpen binnen de gemeente Stichtse Vecht.	De vervoervraag naar de gemeente Stichtse Vecht is onvoldoende om een OV-product aan te bieden op U-liner niveau. De verschillende kernen van de gemeente zijn ontsloten op een wijze die past bij de vraag naar herkomsten en bestemmingen. Daarbij is een goede overstap tussen bus en trein van belang. Door in te zetten op hogere sprinter frequenties en daarop goed aansluitende bussen wordt Stichtse Vecht goed ontsloten per OV.	4
30	Utrecht Midden	Bediening van en verbinding van Vijfheerenlanden	Avondbediening Ameide en andere/betere bediening van Hoef en Haag, Lexmond en Vianen.	De bediening van Ameide (ca. 3.800 inwoners) in de avond wordt in het lopende vervoerplan proces verder onderzocht. Reguliere bediening van Hoef en Haag en Vianen kan besproken worden in een later vervoerplanproces.	4
31	Utrecht Midden	Tram naar Maarssen-Dorp	Aanleg van een tram naar Maarssen-Dorp.	De vervoervraag tussen Utrecht en Maarssen Dorp (inclusief tussenliggende plaatsen en wijken) past goed bij een bediening van (hoogwaardige) busverbindingen. Een tramverbinding Utrecht - Maarssen Dorp wordt nu niet verder onderzocht.	4
32	Utrecht Midden	Tram naar Vijfheerenlanden	Tram doortrekken naar Vijfheerenlanden.	Provincie Utrecht acht het doortrekken van de tram vanuit IJsselstein/Nieuwegein niet opportuun vanwege de disbalans in vervoervraag en investeringen. De provincie zet voor Vijfheerenlanden in op BRT op de BGU-corridor en de ontwikkeling van knooppunt Vianen Lekbrug.	4
33	Utrecht Midden	Treinverbinding Almere - Utrecht - Breda	Aanbieden van een treinverbinding Almere - Utrecht - Breda.	Almere - Utrecht wordt reeds aangeboden per trein en wordt ingezet op verhoging van de sprinterfrequentie en versnelling op de bestaande verbinding. Aanleg van een spoorverbinding Utrecht - Breda langs de A27 (via Gorinchem) acht de provincie niet haalbaar. De corridor Breda - Gorinchem - Utrecht wordt versterkt met BRT. Dit onderzoek loopt momenteel.	4
34	Utrecht-Midden	Station Maartensdijk	Realisatie van station Maartensdijk.	We willen onderzoek doen naar de ontwikkeling van Station Maartensdijk in combinatie met een P+R langs de A27 op de langere termijn.	4

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
35	Foodvalley	Sterkere busverbinding Amersfoort - Woudenberg	Verbeteren van de verbinding vanuit Amersfoort naar het zuiden.	We willen deze verbinding versterken met een U-liner tussen Amersfoort, Veenendaal en de Campus van de Wageningen Universiteit.	4
36	Utrecht Midden	Snelbus Utrecht-Nieuwegein - Gorinchem-Oosterhout-Breda	Er wordt gevraagd om uitbreiding dienstverlening op de BGU-corridor.	De corridor Breda - Gorinchem - Utrecht wordt versterkt met BRT waarmee ook de dienstverlening wordt uitgebreid. Dit onderzoek loopt momenteel.	4
37	Baarn	Bediening Amerpoort en Sherpa (GGZ)	Bediening Amerpoort en Sherpa (GGZ) richting Baarn verbeteren.	Amerpoort en Sherpa (GGZ) worden bediend door buslijn 109 van de Noord-Hollandse concessie Gooi en Vechtstreek.	3
38	Utrecht Midden	Buitenring	Nieuwegein - Houten - Driebergen/Wijk bij Duurstede.	Deze verbinding kan interessant zijn voor verdiepend onderzoek. Dit moet ook bekeken worden in relatie tot de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg.	3
39	Utrecht Midden	Soesterberg - Soest - Baarn	Haltes overslaan tussen Soest en Baarn en zo bestaande buslijnen versnellen en overstap bij Soesterberg.	Halte-optimalisatie vindt plaats binnen het reguliere vervoerplanproces.	3
40	Utrecht Midden	Ontsluiting van Bunschoten	Bereikbaarheid van Bunschoten vanuit Baarn en Nijkerk verbeteren.	Gezien het geringe aantal autoverplaatsingen tussen Baarn - Bunschoten - Nijkerk wordt deze verbinding niet verder onderzocht. De provincie Utrecht voorziet in een U-liner verbinding tussen Bunschoten, Amersfoort en mogelijk naar USP.	3
41	Utrecht Midden	Soesterlijn	Het toepassen van een hogere frequentie, sneller materieel en realisatie van kortere rijtijden op de Soesterlijn met daarbij borging van de directe verbinding met Utrecht Centraal.	We gaan samen met de verschillende partijen in gesprek over het toekomstperspectief van de Soesterlijn.	3
42	Utrecht Midden	Verbinding Utrecht - Den Bosch per sprinter	Sprinters die rijden vanuit de richting Utrecht t/m Houten Castellum doortrekken richting Den Bosch en betere aansluitingen.	De provincie Utrecht zet in op een sterk regionaal treinaanbod dat past bij de vervoervraag.	3
43	Utrecht Midden	Sprinter stations tussen Utrecht en Arnhem	Station Maarn verplaatsen of nieuw station bij Maarsbergen.	Binnen de studie naar de A12-corridor en de bediening van de spoorlijn Utrecht - Arnhem en het sprinterproduct op deze spoorlijn, wordt onderzocht welke stations op welke wijze bediend worden.	3
44	Utrecht Midden	Spoorlijn Wijk bij Duurstede	Aanleg van een spoorlijn van en naar Wijk bij Duurstede.	We zetten voor het ontsluiten van Wijk bij Duurstede in op de ontwikkeling van een U-liner verbinding. Aanleg van een nieuwe spoorlijn is onvoldoende kansrijk.	3

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
45	West-Utrecht	Niet Omrijden in De Meern	Veel vertraging wordt door de bus opgelopen in De Meern. Reizigers uit Montfoort stellen voor buitenom te rijden.	In het OV-netwerkperspectief is deze route buitenom opgenomen.	3
46	Bunnik	Overstap bus-trein in Bunnik	Er wordt voorgesteld om de bus uit Wijk bij Duurstede beter aan te laten sluiten op de trein in Bunnik door bijvoorbeeld het station te verplaatsen.	Binnen de studie naar de A12-corridor en de bediening van de spoorlijn Utrecht - Arnhem en het sprinterproduct op deze spoorlijn, wordt onderzocht welke stations op welke wijze bediend worden en of verplaatsing een bijdrage levert.	2
47	Oost-Utrecht	Verbinding Leusden - Utrecht	Aanbieden van een directe verbinding van Leusden naar Utrecht.	Leusden is in het OV-netwerkperspectief direct verbonden met Amersfoort, vanwaar trein- en busverbindingen aanwezig zijn met Utrecht. Daarnaast is er ook een directe verbinding naar USP via de regiopoort Zeist. Op zowel USP als de regiopoort Zeist kan ook overgestapt worden op meerdere bestemmingen in de regio Utrecht.	2
48	Oost-Utrecht	Busbediening Achterveld	De uitbreidingsplannen in de kern Achterveld leiden tot de wens voor een reguliere busverbinding tussen Achterveld en het centrum van Amersfoort .	Wij zien op dit moment geen aanleiding om de busverbinding van en naar Achterveld verder uit te breiden. Mocht u beschikken over informatie die meer inzicht geeft in de potentie van deze verbinding, dan ontvangen wij die graag.	2
49	Utrecht	Vluchtstrookgebruik	Vluchtstroken aan de A2, A27, A28 gebruiken om bus te versnellen.	Provincie Utrecht zet in op een hoogwaardig busaanbod met een hoge doorstromingskwaliteit. Naast snelheid is betrouwbaarheid een belangrijk onderdeel van een hoogwaardig product. Het gebruik van de vluchtstroken draagt bij om ook in perioden met veel congestie de vertraging te reduceren. We zetten daarom voor de snelweg/BRT-corridors in op vluchtstrookgebruik door de U-liners. Hierover voeren we het gesprek met Rijkswaterstaat als wegbeheerder, ook om te zorgen dat het veilig kan.	2
50	Utrecht Midden	Verbinding Zeist met spoornetwerk	Zeist beter verbinden met de trein.	In Utrecht Nabij wordt Zeist aangeduid als een Regiopoort aan de A28-corridor, ook in het OV-netwerkperspectief zien we voor Zeist-Noord een belangrijke rol weggelegd als regionaal knooppunt. Hiermee wordt Zeist beter verbonden met de stations Amersfoort Centraal, Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist.	2
51	Utrecht Midden	Buitenring	Lijn 56 Wijk bij Duurstede - Zeist - Amersfoort opwaarderen tot U-link.	Op deze relatie bestaat een ontsluitende busverbinding. Een goede overstap kan geboden worden op de U-liner tussen Utrecht en Wageningen richting Zeist. Binnen de netwerkopbouw en het concept U-Link met hoge frequenties zien wij geen aanleiding om dit concept te introduceren op lijn 56. We zullen uw wensen ten aanzien van een goede verknoping van lijn 41 en 43 bij Odijk meenemen in de regionale uitvoeringsagenda.	2
52	Utrecht Midden	U-liner corridor A27	Opname van Sleeuwijk Tol in U-liner A27.	Halte Sleeuwijk Tol krijgt uitwerking binnen uitwerking van BRT Breda - Gorinchem - Utrecht.	2
53	Utrecht Midden	Knooppunten binnen de gemeente Vijfheerenlanden	Verbeteren van de knooppunten binnen de gemeente; waaronder Meerkerk, Leerdam, Lekbrug maar ook Zijdeveld.	Genoemde knooppunten zijn onderdeel van het uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten. De provincie Utrecht voert het gesprek met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat over verbeteringen van knooppunt Meerkerk.	2

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
54	Utrecht Midden	Realisatie van nieuwe spoorlijnen	Aanleg van spoorlijnen tussen Nijkerk - Bunschoten - Baarn - Almere.	De provincie Utrecht acht realisatie van nieuwe spoorlijnen binnen de tijdshorizon van het netwerkperspectief niet opportuun.	2
55	Utrecht Midden	OV in de Vechtstreek	Inpassing van lijn 120 binnen het OV-netwerk van de Vervoerregio Amsterdam borgen.	Provincie Utrecht voert met aangrenzende OV-autoriteiten het gesprek over invulling van grensoverschrijdend OV-aanbod en dus ook met de Vervoerregio Amsterdam. Goede aansluitingen zijn van belang om de reistijd in de Vechtstreek te verkorten.	2
56	Utrecht Stad	Kleinschalig OV in Bunnik	Bunnik dient beter ontsloten te worden met bijv. een golfkar.	Gemeente Bunnik kent een goede bediening met het openbaar vervoer met een treinstation, de U-liner verbinding tussen Utrecht en Wijk bij Duurstede en het ontsluitende net. Voor lokaal vervoer is het OV-vangnet beschikbaar.	2
57	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Lijn 4 aan lijn 29 koppelen.	Mogelijke doorkoppelingen worden beschouwd in het reguliere vervoerplanproces.	2
58	Utrecht Stad	Lijn 29 (Utrecht West)	Lijn 29 naar de Meern en Vleuterweide via Vaartsche Rijn.	Afhankelijk van de reizigersontwikkeling en de infrastructurele kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) kunnen twee nog relatief nieuwe, maar sterk groeiende buslijnen zich doorontwikkelen tot U-Link-kwaliteit, waaronder de lijn De Meern - Papendorp - Utrecht Sciencepark. Doorontwikkeling van deze lijnen is sterk gewenst omdat hiermee de druk op knooppunt Utrecht Centraal en zijn verbindingen wordt verminderd en andere knooppunten worden versterkt.	2
59	Utrecht Stad	Ontwikkeling Rijnenburg	OV-investering noodzakelijk bij ontwikkeling van Rijnenburg.	Een hoogwaardige OV-verbinding naar Rijnenburg is randvoorwaardelijk voor een goede ontsluiting wanneer sprake is van ontwikkeling van het gebied voor woningbouw. Met het OV-netwerkperspectief bieden we een goede OV-structuur in de Utrechtse regio om een mogelijke woningbouwontwikkeling van Rijnenburg op aan te sluiten.	2
60	Utrecht Stad	Assen van en naar Utrecht Centraal/ Amersfoort	Assen van, naar en binnen de gemeente Utrecht vereisen een hoogwaardige doorstroming voor tram en bus.	Goede doorstroming van het openbaar vervoer is van groot belang. We willen beschikbare subsidiemiddelen inzetten op toekomstige U-liner en U-Link-hoofdverbindingen. Samen met gemeenten geven we een eerste invulling aan doorstromingsmaatregelen en betere haltevoorzieningen.	2
61	Utrecht Stad	Gebruik Oosterspoorbaan	Om het traject Blauwkapel - Utrecht Centraal te ontlasten dient een aantal regionale treinen gebruik te maken van de Oosterspoorbaan.	Het benutten van de Oosterspoorbaan hangt sterk samen met verschillende spoorambities waaronder verhoogde sprinter-frequenties en het toekomstperspectief op de Soesterlijn. Ontwikkeling van de Oosterspoorbaan wordt niet uitgesloten.	2
62	Utrecht Stad	Station Lunetten-Koningsweg	Realisatie van station, ook aan de spoorlijn Utrecht - Arnhem.	We kiezen voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg als IC-knoop. Het heeft de voorkeur om op deze IC-knoop zoveel mogelijk lokaal en regionaal openbaar vervoer te verknopen en ruim voldoende ketenvoorzieningen aan te bieden. De uitwerking van het knooppunt en eventuele onderlinge afweging met Leidsche Rijn maken wij in de lopende MIRT-verkenning 'OV & Wonen in de regio Utrecht'.	2

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
63	West-Utrecht	Regiotram Woerden	Aanleg van een regiotramsysteem.	Voor de verbinding Woerden - Utrecht - Houten wordt ingezet op het verbeteren van treinproduct gericht op het toewerken naar een hogere sprinterfrequentie op S-bahn-niveau. Een regiotram-systeem voegt hier onvoldoende aan toe.	2
64	West-Utrecht	Verbinding Woerden - Utrecht per IC	IC aanbieden tussen Woerden en Utrecht.	Intercity Leiden - Utrecht bestaat al; deze stopt ook in Woerden.	2
65	West-Utrecht	Rechtstreek De Ronde Venen - Utrecht bus	In het verleden reed een rechtstreekse bus tussen Uithoorn via Mijdrecht naar Utrecht Centraal. Reizigers willen deze bus terug.	De verbinding tussen Leidsche Rijn en Amsterdam wordt versterkt door beoogde realisatie van BRT. Deze takt op station Breukelen aan op de U-Liner uit De Ronde Venen. Een goede overstap moet hierin voorzien worden op zowel BRT als trein.	2
66	Baarn	Bediening Baarn	Eemdijk bedienen per bus.	De vervoervraag van/naar Eemdijk is onvoldoende om in te zetten op bediening van regulier OV. Er wordt aanvullend OV in de vorm van de buurtbus geboden.	1
67	Foodvalley	A12-corrider	Frequentie van 6 sprinters per uur, 4x per uur naar Veenendaal en 2x per uur naar Ede-Wageningen.	Samen met andere overheden en partijen werken we samen aan de A12-corrider waar dit vraagstuk ook aan de orde zal komen. In het OV-netwerkperspectief wordt ook uitgegaan van een sprinterverbinding naar zowel Ede-Wageningen als Rhenen.	1
68	Oost-Utrecht	Valleilijn	Hogere frequentie van treinen op de Valleilijn.	Provincie Utrecht zet in op meer treinen tussen Amersfoort, Barneveld en eventueel verder naar Ede. Hiervoor gaan wij in gesprek met de provincie Gelderland.	1
69	Oost-Utrecht	Station Voorthuizen	Realisatie van station Voorthuizen.	In de nabijheid van de kern Voorthuizen ligt al, aan de spoorlijn Amersfoort - Ede-Wageningen, station Barneveld Noord.	1
70	Oost-Utrecht	Station Amersfoort de Hoef	Realisatie van station Amersfoort de Hoef.	We voorzien de ontwikkeling van Station Amersfoort De Hoef op de langere termijn.	1
71	Utrecht	P+R langs snelwegen	Realisatie van P+R-voorzieningen langs snelwegen.	Provincie Utrecht pleit voor een bereikbare provincie die op duurzame wijze ontsloten is en verbonden met de rest van het land. Realisatie van P+R-voorzieningen kan daaraan bijdragen. De realisatie van BRT verbindingen via het hoofdwegennet en de kwaliteitskenmerken maken deze verbindingen kansrijk voor het versterken van bestaande P+R of de ontwikkeling van nieuwe locaties. Momenteel loopt er een onderzoek vanuit de provincie naar P+R-locaties.	1
72	Utrecht Midden	Bediening van en verbinding van Vijfheerenlanden	Uflex-dekking voor heel de gemeente	Om meer directe en snelle verbindingen mogelijk te maken wordt het bedienen van de gehele gemeente per Uflex nader onderzocht in het reguliere vervoerplanproces.	1
73	Utrecht Midden	Ontsluiting Hoef en Haag richting Brabant	Ontsluiting Hoef en Haag richting Brabant verbeteren door betere aantakking op het spoorlijnnnet.	De verbinding van Hoef en Haag richting Brabant loopt via Culemborg of Houten. Tussen beide plaatsen rijdt momenteel een bus. In samenspraak met de concessie van provincie Gelderland streeft de provincie binnen de reguliere vervoerplanprocessen naar een goede bus-trein aansluiting te Culemborg na.	1

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
74	Utrecht Midden	Buitenring	Houten - Utrecht Science Park.	Deze verbinding kan interessant zijn voor verdiepend onderzoek, mogelijk als directe verbinding voor bussen via Vianen Lekbrug (of verder zuidelijker uit Breda) langs de A27. Dit moet ook bekeken worden in relatie tot de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg; voor de meeste inwoners vanuit Houten blijft verbinding met de trein en overstap op de tram het snelst.	1
75	Utrecht Midden	Buitenring	Vianen - IJsselstein - Oudewater - Woerden.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-relatiescorridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV herontworpen worden. Daarbij lijkt er onvoldoende vervoervraag te zijn tussen IJsselstein en Vianen.	1
76	Utrecht Midden	Buitenring	Montfoort - Woerden/Vleuten.	De dragende lijnen 107 en 295 zijn essentieel in de oost-west-relatiescorridors binnen en buiten de Lopikerwaard waar we in willen zetten op U-liners. Bovenop deze dragende lijnen kan het OV herontworpen worden. Een directe verbinding tussen Montfoort en Vleuten kan met goede overstappen gerealiseerd worden.	1
77	Utrecht Midden	Buitenring	Soest - Houten.	De reistijd tussen beide kernen is lang vergeleken met de auto, gezien de geringe vervoervraag kan door middel van goede overstappen een goede verbinding geboden. We zetten wel in op het verbeteren van treinverbindingen (Sprinter) op deze relatie, met name naar Houten.	1
78	Utrecht Midden	Lijn 34 (omgeving Nieuwegein)	Lijn 34 van/naar Nieuwegein centrum altemeerend via Galecop en Jutphaas.	Door in te zetten op sterke corridors voor U-Link kan ook geïnvesteerd worden in infrastructuur die de doorstroming van het openbaar vervoer bevordert. Routevarianten doen afbreuk aan het concept U-Link –minder duidelijk, halve frequenties op deelroutes- en zijn daarom niet gewenst voor de meeste reizigers.	1
79	Utrecht Midden	SUNIJ	Snelheid verhogen van de SUNIJ-lijn.	Deze suggestie sluit aan bij de wens voor realisatie van de Merwedelijn om daarmee een forse tijdswinst te boeken.	1
80	Utrecht Midden	Sprinters Amersfoort	Sprinters rond Amersfoort aanbieden in alle windrichtingen.	De provincie Utrecht zet in op een sterk regionaal treinaanbod dat past bij de vervoervraag. Passend bij de S-bahn gedachte willen we meer sprinters laten rijden rond Amersfoort.	3
81	Utrecht Midden	Station Breukelen	Bediening van station Breukelen door IC's.	De vervoervraag van station Breukelen maakt bediening van het station door IC's tussen Utrecht - Amsterdam onrealistisch. De provincie Utrecht pleit voor kortere reistijden door kortere wachttijden richting Amsterdam door het aantal sprinters richting de regio Amsterdam te verhogen. Daarnaast wordt ook ingezet op een BRT verbinding tussen Utrecht en Amsterdam.	1
82	Utrecht Stad	Koppelen stads-/streeklijnen	Doorkoppelen van stads-/streeklijnen leidt ertoe dat bestemmingen aan verschillende zijden van een knoop zonder overstap met elkaar verbonden zijn.	We zetten in het OV-netwerkperspectief in op het doorrijden van U-liner verbindingen door de stad Utrecht. Hiermee ontstaan zowel lokaal als regionaal transversale lijnen, zoals Montfoort - Utrecht - Zeist - Doorn.	1

REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL	
83	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Bus door Voorstraat.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren. De herinrichting van de Voorstraat in de drukke Utrechtse binnenstad maakt het terugkeren van de bus (eenrichting)niet meer mogelijk. De huidige route in beide richtingen via de busbaan heeft als voordeel een betere doorstroming en bediening van belangrijke haltes als Janskerkhof en Stadsschouwburg.	1
84	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Bus door Werkspoorkwartier.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren.	1
85	Utrecht stad	Bediening en verbindingen binnen Utrecht stad	Lijn 2 via Vaartsche Rijn.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren.	1
86	Utrecht stad	Bediening Vleuten	Bediening Seniorenflats en ziekenhuis.	Routevoering in detail wordt beschouwd in het reguliere vervoerplanproces. De weginrichting en (mogelijke) vervoervraag aan specifieke haltes maken een belangrijk onderdeel uit van de mogelijkheden die een vervoerder heeft om busvervoer te exploiteren.	1
87	Utrecht stad	Verbinden van Flevoland met USP	Verbinden van Zeewolde met USP.	De vervoervraag tussen Zeewolde en USP is onvoldoende om deze verbinding vanuit provincie Utrecht aan te bieden. Een goede overstap tussen bussen en trein naar USP kan bijdragen aan een kortere reistijd.	1
88	Utrecht stad	Verbinden van Almere en Eemnes met USP	Verbinden van Almere en Eemnes met USP.	De provincie Utrecht onderzoekt de mogelijkheden om de verbinding tussen Almere, Eemnes en USP stapsgewijs te verbeteren. Mogelijke aanvulling per bus worden bezien in de voorziene ontwikkelingen van het treinproduct tussen Utrecht en Almere.	1
89	Utrecht stad	Gebruik Amsterdamsestraatweg	Verbinden van Soesterkwartier en Isselt over Amsterdamsestraatweg.	Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de invulling van het openbaar vervoer in het Soesterkwartier. Op basis van de uitkomsten worden keuzes gemaakt over de bediening met het OV.	1
90	Utrecht stad	Bediening Lunetten	Lijn 31 doortrekken naar de Furkabaan	Mogelijke doorrijden van bestaande buslijnen worden beschouwd in het reguliere vervoerplanproces.	1
91	Utrecht Stad	Bediening USP vanuit de regio	Bediening van USP vanuit De Bilt en Zeist in stand houden en verbeteren.	De bediening van USP vanuit de regio (o.a. De Bilt, Zeist, Bosch en Berg) wordt verder onderzocht in de regionale uitvoeringsagenda. Bij bediening van het Utrechtse centrum en Rijsweerd per tram, vindt een herontwerp van het buslijnnet plaats zodat vraag en aanbod ook dan met elkaar in balans zijn.	1
92	Utrecht Stad	Lijn 3 als U-link	Opwaarderen van buslijn 3 om een hoogwaardige busverbinding aan te bieden.	In het OV-netwerkperspectief is deze opwaardering deels opgenomen om een nieuwe noord-zuid U-Link verbinding te realiseren tussen Overvecht Noord en Westraven. Voor opwaardering van de huidige buslijn 3 over de Amsterdamsestraatweg is de weg niet geschikt en zetten we in op het verbeteren van de Sprinterbedieningen van station Zuilen.	

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
93	Utrecht stad	Invulling P+R's	Realisatie van een P+R in het zuidwesten van Utrecht ('Knooppunt Papendorp').	Provincie Utrecht onderzoekt de verdere ontwikkeling van P+R-locaties.	1
94	Utrecht stad	Knooppunt Bilthoven	Station Bilthoven gebruiken als primaire knoop om vanuit noordelijke en oostelijke richting Utrecht Science Park te ontsluiten per OV.	De tekst is hierop aangepast. In ons OV-netwerkperspectief blijft Bilthoven een multimodale overstapknoop en bestemmingsknooppunt, waarin toekomstige ontwikkelingen mogelijk zijn om dit knooppunt verder te verbeteren en te verdichten. Het opnemen van de huidige lijndeel 31 Bilthoven - USP als toekomstige U-Linklijn hoort hierbij; deze is ook toegevoegd.	1
95	Utrecht stad	Tram naar Overvecht	Aanleg van een tram naar Utrecht Overvecht.	De vervoervraag tussen Utrecht (binnenstad en Science Park) en de wijk Overvecht (inclusief tussenliggende wijken) past goed bij een bediening van (hoogwaardige) busverbindingen.	1
96	Utrecht stad	IC-stop Leidsche Rijn	Stop van IC en snelle verbinding naar het westen.	Realisatie van IC-stop Leidsche Rijn is een nadrukkelijke wens van Provincie Utrecht. Deze wens nemen wij mee in de programma's U Ned en Toekomstbeeld OV. In eerste instantie zal dit gaan om een IC-stop voor de trein richting Leiden.	1
97	Utrecht-Midden	Station Utrecht Majella	Realisatie van station Utrecht Majella.	Station Utrecht Majella wordt niet opgenomen in het OV-netwerkperspectief; wel zetten we in op het verbeteren van de sprinterbediening op station Zuilen, waar ook in de nabijheid de meeste woningbouw gaat plaatsvinden. Daarmee wordt dit gebied voldoende bediend door bussen (en fietsverbindingen) naar de stations Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum.	1
98	Utrecht midden	Station Bilthoven West	Realisatie van station Bilthoven West.	Een toevoeging van een station op zeer nabije afstand van station Bilthoven en de resterende capaciteit op het baanvak leiden tot onvoldoende mogelijkheden voor een haalbare exploitatie van station Bilthoven West. Het versterken van de regionale knoop Bilthoven is wel voorzien.	1
99	West-Utrecht	BRT invoeren tussen Utrecht en Amsterdam	BRT invoeren tussen Utrecht en Amsterdam.	De mogelijkheden voor het realiseren van een BRT- verbinding tussen Utrecht Leidsche Rijn en Amsterdam worden onderzocht.	1
100	West-Utrecht	OV in de Lopikerwaard	Niet onnodig knippen op de grenzen van de Lopikerwaard met Provincie Zuid-Holland.	Wat betreft de provincie Utrecht wordt het OV-aanbod afgestemd op de vraag naar vervoer. De invulling van het OV-aanbod moet vervolgens passend zijn binnen de governance-structuren die beide OV-autoriteiten hanteren. Provincie Utrecht voert met aangrenzende OV-autoriteiten het gesprek over invulling van grensoverschrijdend OV-aanbod en dus ook met de provincie Zuid-Holland. Het knippen van deze lijnen op de grens is niet aan de orde.	1
101	West-Utrecht	Metro AmsterdamOV in de Lopikerwaard	Verlengen metro vanuit Amsterdam Holendrecht richting Abcoude.	De vervoervraag op de verbinding Abcoude - Amsterdam past goed bij het sprinterproduct. Waar mogelijk zet de provincie in op verbetering van het treinproduct.	1
102	West-Utrecht	Formules treinaanbod	Tussenvorm van IC en sprinter invoeren.	In onze ambitie zijn er IC's die vaker stoppen (sneltreinen), waaronder op een aantal voorstadstations, bijvoorbeeld om onze ambitie om Utrecht CS te ontlasten te kunnen realiseren.	1

	REGIO	ONDERWERP	SUGGESTIE UIT DE ENQUÊTE	REACTIE	AANTAL
103	Zuidlob	Ontsluiting Vijfheerenlanden en Zuidlob-gemeenten	Terugkeer rechtstreekse verbinding Vianen - Utrecht Centraal met wijk ontsluiting.	Knooppunt Vianen Lekbrug speelt een belangrijke rol in het ontsluiten van Vianen en Hoef en Haag. Het knooppunt ligt aan de BGV-corridor met een BRT-verbinding. Ontsluitende buslijnen zullen hierop aansluiting geven; welke bussen doorrijden naar Utrecht Centraal of andere bestemmingen in de regio (Leidsche Rijn Centrum, USP, Nieuwegein City bijvoorbeeld) is onderdeel van nadere uitwerking in het jaarlijkse vervoerplanproces.	1
104	Utrecht midden	Spoorverdubbeling Utrecht - Amersfoort	Meer capaciteit op het spoor toevoegen tussen Utrecht en Amersfoort zodat de frequentie verhoogd kan worden.	We gaan samen met de verschillende partijen in gesprek over het toekomstperspectief van de Soesterlijn. Hieruit wordt duidelijk in hoeverre de capaciteit op het spoor tussen Utrecht en Den Dolder voldoet voor verdere verhoging van de frequentie richting Amersfoort.	1
105	Utrecht midden	Buurtbus Kockengen	Verhogen van de frequentie van de buurtbus.	Binnen het reguliere vervoerplanproces wordt het aanbod bezien in relatie tot de (voorzien) vervoervraag; indien passend wordt binnen het reguliere vervoerplanproces de frequentie aangepast.	1

Panelonderzoek OV-concessie Utrecht

De provincie Utrecht treft voorbereidingen voor de aanbesteding van de nieuwe OV concessies. Daarom wil zij graag weten wat de mening en ideeën zijn reizigers in haar provincie voor de toekomst van het OV in Utrecht. In juli en augustus 2021 is er een enquête uitgevoerd over de toekomst van het openbaar bus en tramvervoer in provincie Utrecht. De primaire doelgroep hiervan waren alle mensen die reizen met het regionale OV (tijdens en/of na corona). Om een beeld te krijgen van mensen die weinig/geen gebruik maken van het regionale OV, zijn ook een aantal niet OV-reizigers bevestigd. In totaal hebben 809 mensen meegedaan aan dit onderzoek, waarvan 631 OV-reizigers en 178 niet OV-reizigers. In deze factsheet nemen we je mee in de belangrijkste resultaten van het onderzoek. Ook vertellen we hoe de resultaten in het verdere traject gebruikt worden.

Bekendheid van bus en tram

Als je denkt aan de bus en tram in de provincie Utrecht, aan welke bedrijven of merken denk je dan?



OV-reizigers



Niet OV-reizigers



De meerderheid van de OV-reizigers kent U-OV en de meerderheid van de niet OV-reizigers kent het merk niet. Van de busvervoerders heeft Connexxion (nog steeds) de grootste bekendheid, met name onder de niet OV-reizigers.

Gebruik P+R kaartje

Maak je wel eens gebruik van een P+R kaartje?



OV-reizigers



Kleuren – U-Link

De bussen van U-link hebben verschillende kleuren. Weet je welke functie deze kleuren hebben?

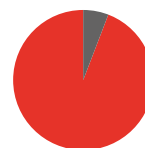
OV-reizigers

Ja 30%
Nee 70%



Niet OV-reizigers

Ja 6%
Nee 94%



U-Link reizigers

Ja 36%
Nee 64%



Van de respondenten die U-Link een beetje of goed kennen, denkt een klein deel te weten welke functie de verschillende kleuren van de bussen te hebben.

Voldoende reismogelijkheden?

Heb je voldoende mogelijkheden tot jouw beschikking om de reizen af te leggen die je wilt?



85% Ja 15% Nee

Respondenten tussen 40 en 50 jaar en respondenten die geen (betaald) werk hebben, geven relatief vaak aan over onvoldoende mogelijkheden te beschikken om te kunnen reizen.

In welke onderwerpen zou jij investeren om de **OV-voorzieningen** te verbeteren?

Top 3 – OV-reizigers

Sociale veiligheid
39%



Duidelijke reisinformatie voor en tijdens de reis
40%



Comfort wachtruimtes
39%



Niet OV-reizigers zouden met name investeren in sociale veiligheid (42%), toegankelijkheid van haltes en voertuigen (32%) en comfort in de bus en tram (30%).

In welke onderwerpen zou jij investeren om het **OV-netwerk** te verbeteren?

Top 3 – OV-reizigers

Goede aansluiting tussen bus en bus
38%



Goede aansluiting tussen bus en trein
53%



Minder overstappen
33%



Niet OV-reizigers zouden ook met name in deze onderwerpen investeren.

Gestreckte lijn

Een gesterkte lijn betekent dat een buslijn niet meer door een dorp of wijk rijdt, maar erlangs. Door een directe route wordt de bus sneller. De afstand naar de bushalte wordt hierdoor groter, maar de reistijd in de bus wordt korter én de bus gaat vaker rijden.

Welk soort lijn heeft jouw voorkeur?

OV-reizigers

39% Gestrekt

61% Niet gestrekt

Respondenten jonger dan 50 jaar

55% Gestrekt

45% Niet gestrekt

Respondenten ouder dan 50 jaar

28% Gestrekt

72% Niet gestrekt

Ik ben bereid om langer te reizen naar mijn opstaphalte als ...

de totale reistijd minder wordt
76%



de wachttijd op de eerstvolgende bus maximaal 15 minuten is
75%



ik nog meer zekerheid heb dat de bus op tijd is
71%



Verbeterpunten

Wat wil je op dit moment veranderen aan de bus en/of tram in de provincie Utrecht?



OV-reizigers

Meer lijnen/reismogelijkheden **25%**

Frequenter rijden **13%**



Niet OV-reizigers

Prijs/ kosten/ abonnementen **8%**

Betere verbindingen **7%**

Inclusiviteit

Heb je te maken gehad met één (of meer) van de genoemde zaken wat het reizen met de bus en/of tram in de provincie Utrecht moeilijker maakt/maken?

Top 3 – OV-reizigers

Drukke in de bus en/of tram **47%**



De kosten van de bus en/of tram **21%**



Moeite met lopen **20%**



30% van de OV-reizigers en 48% van de niet OV-reizigers heeft nooit te maken gehad met de genoemde zaken.

Deelmobiliteit

Aan de respondenten is gevraagd welke vormen van deelmobiliteit zij kennen en/of gebruiken. Een ruime meerderheid van de respondenten kent het merk OV-fiets en ongeveer een kwart van de OV-reizigers maakt er wel eens gebruik van. Dit zijn vooral de reizigers jonger dan 30 jaar. Ook kennen de meeste respondenten de term deelauto (ongeveer 75%). Slechts 5% maakt er daadwerkelijk gebruik van. De meerderheid van de respondenten is niet bekend met deelscooters en andere deelfietsen (Keobike en Donkey Republic).

Wil je in de toekomst (meer) gebruik maken van vormen van deelmobiliteit?



OV-reizigers

62% Nee

22% Ja, van deelfietsen

14% Ja, van deelauto's

13% Ja, van elektrische deelfietsen

8% Ja, van deelscooters



Niet OV-reizigers

88% Nee

4% Ja, van deelfietsen

3% Ja, van deelauto's

4% Ja, van elektrische deelfietsen

3% Ja, van deelscooters

Respondenten die niet van plan zijn (meer) gebruik te maken van deelmobiliteit hebben aangegeven onder welke voorwaarden zij wel vaker gebruik hiervan zouden maken. De meest genoemde antwoorden zijn: als het goedkoper wordt, als meer voertuigen beschikbaar zijn in mijn wijk/ woonplaats en als de informatie over deelmobiliteit duidelijker wordt.

Wat gebeurt er met de resultaten?

De resultaten van dit onderzoek worden, samen met de andere inspraakreacties, gebruikt als input voor de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht. Zo wordt het openbaar vervoer zo goed als mogelijk afgestemd op de wensen van de reizigers.

Provincie Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

T 030 25 89 111